

ATELIER PROFESSIONNEL

Encadré par
Debrie Jean

Castano Thibault

Giordana Zoé

Grillet Antonin

Le Goff Léna

Samy Loïc

Vernay Louis

LES CONDITIONS DE 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





Avant-Propos

Le document présent fait suite à un premier travail de diagnostic des usages du périphérique parisien. Ces deux livrables sont le résultat d'une étude menée de novembre 2019 à mars 2020 par six étudiants du Master 2 d'Urbanisme & Aménagement de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Le sujet de cette étude commandée par le Forum Vies Mobiles consiste à analyser les conditions nécessaires à la suppression du périphérique parisien.

Pour répondre à cette problématique, le diagnostic du périphérique souligne les enjeux en termes de flux, d'usages, de fonctions urbaines ou encore d'espaces publics associés à cette rocade routière. Dans ce second livrable, nous avons choisi d'approfondir l'exploration par les usages et les aménagements nécessaires à la transition vers la suppression du périphérique, en intégrant la dimension plus large des modes de vie et mobilités franciliens.

Des entretiens semi-directifs sont le premier outil mobilisé. Les personnes interrogées ont été sélectionnées parmi les profils types identifiés dans le diagnostic. L'analyse de leurs témoignages a permis d'évaluer l'importance du périphérique dans leurs déplacements quotidiens et les éventuelles conséquences induites par sa suppression. La restitution de ces entretiens est l'objet de la première partie. Dans un second temps, nous proposons de revenir sur l'atelier mis en place afin de scénariser la transition vers la suppression du périphérique et ses conséquences sur le quotidien des Franciliens selon des modèles distincts. La troisième partie du document présente les leviers mobilisables dans la perspective d'une suppression du périphérique, aboutissant à un récit de synthèse. Enfin, la dernière partie livre une analyse critique des propositions faites dans le cadre des élections municipales 2020 à Paris et dans les communes limitrophes.

01

Introduction | p. 4 - 7

*Rappel des enjeux du périphérique
et du contexte méthodologique*

02

Les usages du périphérique | p. 8 - 17

*Travail d'analyse qualitative sur les
usagers et leur rapport au périphérique*

03

Scénarisations d'une transition pour
une Île-de-France sans périphérique | p. 18 - 35

*Retour sur l'atelier de scénarisation de la
suppression du périphérique et de ses conséquences*

04

Les modalités et les conditions de
l'après-périphérique | p. 36 - 51

*Réflexion de synthèse sur les leviers mobilisables
dans le cadre d'une suppression du périphérique*

05

Analyse des propositions politiques | p. 52 - 67

*Lecture critique de la question du périphérique dans les
programmes des candidats aux élections municipales*

01 Introduction

Les 35 kilomètres d'asphalte du boulevard périphérique sont fermement ancrés dans l'imaginaire et le territoire francilien depuis l'inauguration du boulevard en 1973. Il s'agit d'un objet d'importance métropolitaine qui structure les mobilités journalières de milliers d'automobilistes. En effet, malgré une diminution significative du trafic depuis les années 2000, environ 1.2 millions véhicules l'empruntent quotidiennement, principalement pour des déplacements d'ordre professionnel. Il joue également un rôle important dans la chaîne logistique, avec 36 000 poids lourds chaque jour ainsi que 18% de véhicules utilitaires.

Néanmoins, le boulevard périphérique est régulièrement pointé du doigt pour les nuisances qu'il engendre sur les plans sanitaires, écologiques et paysagers. Là où il n'est pas en tranchée, il est une fracture marquée, source de niveaux de bruits nettement supérieurs aux recommandations de l'OMS et de pollution atmosphérique. De plus, à l'aune d'un rapprochement politique métropolitain, il cristallise une limite urbaine et mentale abrupte entre Paris et sa banlieue. Plus largement, il est également le symbole d'une ère automobile dont plusieurs villes dans le Monde tentent de démanteler l'héritage.

Paris réfléchit ainsi sur l'avenir du périphérique, un sujet récurrent dans la campagne municipale de 2020. Alors que des analyses de ses usages actuels semblent enfin émerger, il est également nécessaire (au regard des externalités de cette infrastructure routière) de s'interroger sur une vie sans périphérique. Si la suppression du périphérique semble impensable aujourd'hui pour l'opinion publique, c'est qu'il n'existe pas encore d'alternatives crédibles à ce dernier. Les trajets banlieue-banlieue sont dépendants du périphérique et de la route (cf. encadré page suivante), en attendant une éventuelle livraison du Grand Paris Express à l'horizon 2025-2030. Il est donc nécessaire de s'interroger sur les conditions nécessaires à une transition vers une Île-de-France sans périphérique.

Ce document a pour but d'explorer les conditions de la suppression du périphérique, tout en l'inscrivant dans des modes de vies plus durables, en limitant la place de la voiture, et plus désirables, par le prisme des aspirations franciliennes.

Origines et destinations sur le périphérique

		Destination			
		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total
Origine	Paris	6	18	11	34
	Petite couronne	17	24	7	47
	Grande couronne	11	7	1	19
	Total	33	48	19	100

Bien qu'il ne relève que de la compétence de la Ville de Paris, le périphérique est un objet métropolitain qui structure les mobilités automobiles de milliers de franciliens. En effet, les parisiens ne représentent que 22% des usagers du boulevard périphérique. 78% habitent donc en petite et grande couronne. La petite couronne est également la première destination et origine des trajets empruntant le périphérique. Ainsi, une partie importante (40%) des trajets est intra-couronnes. Les déplacements internes à Paris ne représentent que 6% des trajets du périphérique. Le périphérique est donc un axe important pour les habitants de banlieue.

Destinations les plus fréquentes des trajets sur le périphérique

1. Paris 15
2. Paris 19
3. Paris 17
4. Paris 16
5. Paris 20
6. Paris 12
7. Paris 18
8. Montreuil
9. Paris 13
10. Paris 14
11. Clichy
12. Boulogne
13. Saint-Denis
14. Levallois
15. Créteil
16. Paris 8
17. Ivry
18. Saint-Ouen
19. Pantin
20. Paris 10

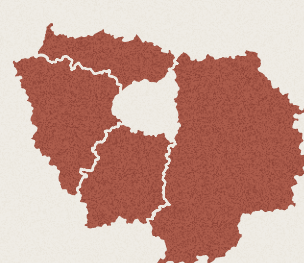
Lieux de résidence des usagers du périphérique



Paris | 22%

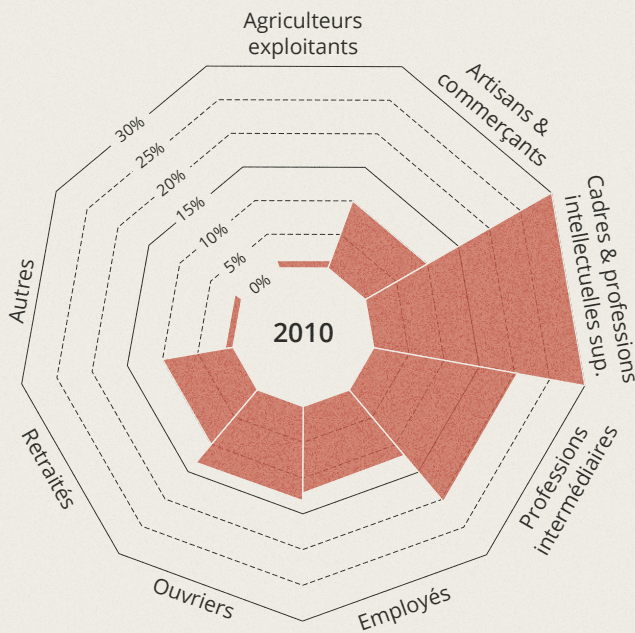


Petite Couronne | 48 %
 Seine-Saint-Denis | 17%
 Hauts-de-Seine | 17%
 Val-de-Marne | 14%

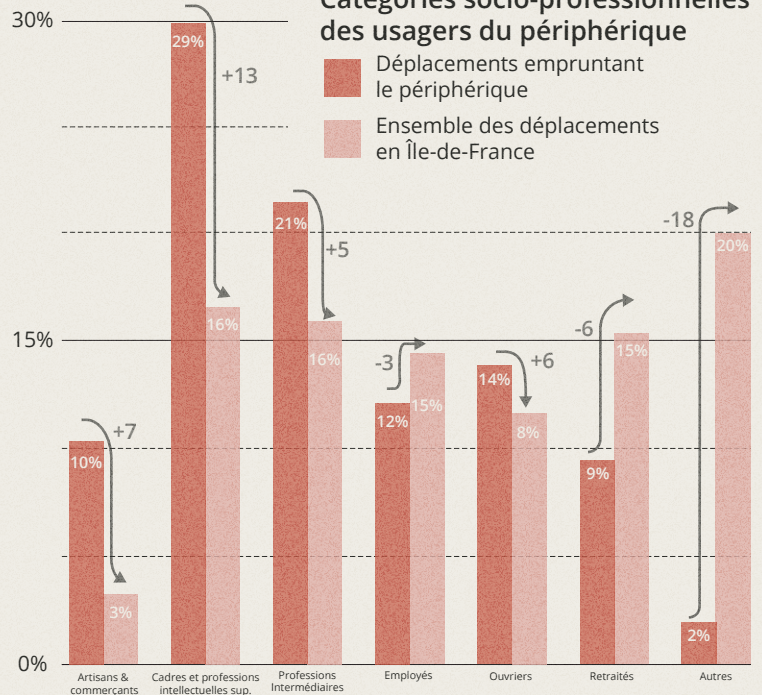


Grande Couronne | 30%
 Essonne | 9%
 Yvelines | 8%
 Val-d'Oise | 7%
 Seine et Marne | 7%

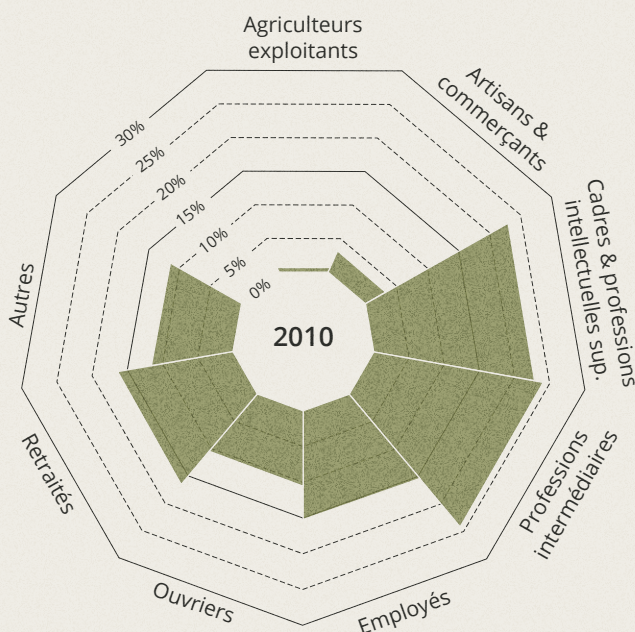
Catégories socio-professionnelles des usagers du périphérique



Catégories socio-professionnelles des usagers du périphérique

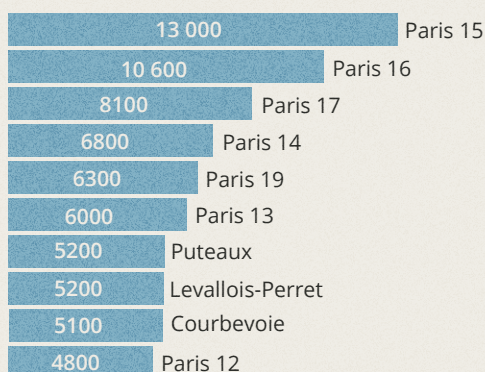


Catégories socio-professionnelles des automobilistes franciliens

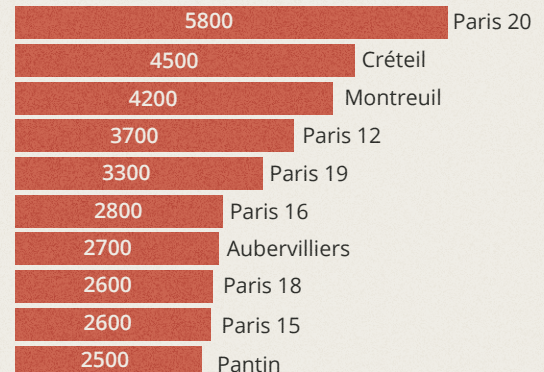


Sur le plan social, le périphérique joue un rôle différent selon les ménages. En effet, il est principalement utilisé par les cadres et les professions intermédiaires, qui représentent la majorité des usagers. Les cadres sont notamment surreprésentés sur le périphérique (29% par rapport à l'Île-de-France (16% pour l'ensemble des déplacements)). De même, les ouvriers et les professions intermédiaires sont plus nombreux sur le périphérique qu'en moyenne dans les déplacements franciliens. À l'inverse, les employés, et surtout les retraités ainsi que la catégorie "autres" (dont les étudiants et les chômeurs) sont sous-représentés sur le périphérique. Pourtant, les étudiants et les retraités ne sont pas épargnés par la question de la suppression puisqu'une partie d'entre eux vit à proximité du périphérique.

Destinations les plus fréquentes pour les cadres empruntant le périphérique



Destinations les plus fréquentes pour les ouvriers empruntant le périphérique



Les usages du périphérique

Une première approche des usages du périphérique a été amorcée dans le livrable précédent. Nous avons abordé la question du quotidien des utilisateurs et habitants du périphérique au moyen de questionnaires. Dans ce second livrable, nous poursuivons le travail d'analyse des modes de vie des usagers du périphérique grâce à une série d'entretiens semi-directifs.

Méthodologie des entretiens

L'objectif des entretiens est de pouvoir dresser des portraits de personas (usagers-types du périphérique) que nous avons identifiés pour la mise en place d'un atelier de prospective. Ce travail permet d'effectuer une analyse qualitative qui rend compte des pratiques et des représentations sur l'utilisation du périphérique, en complément du travail quantitatif mené dans notre diagnostic.

Tout d'abord, les entretiens ont permis de recenser les déplacements réguliers des interrogés : leurs itinéraires-types et le mode de déplacement associés à chaque trajet. Ces premières questions nous ont permis de décrire leurs espaces de vie. Ensuite, les enquêtés ont été questionnés sur leur utilisation du périphérique (trajets, motifs, fréquence). Les alternatives au périphérique, par un autre itinéraire ou un autre mode de transport, ont été envisagées. Cela a aidé à considérer les conséquences d'une éventuelle suppression du périphérique dans le quotidien de l'interrogé. Les entretiens sont également un outil pour travailler sur les changements induits sur les modes de vie dans le cas d'une suppression. Enfin, les différents échanges ont abouti à des questions plus générales liées à l'opinion de la personne interrogée sur la suppression du périphérique. Les entretiens ont duré entre trente minutes et une heure et demie.

Au total, vingt entretiens ont été menés. La recherche des personnes à interroger a suivi deux logiques. Nous avons cherché à nous entretenir d'une part avec des personnes ayant différents usages du périphérique et d'autre part avec des individus ayant des caractères sociaux et des situations géographiques divers (ces caractéristiques ayant une conséquence directe sur l'usage du périphérique). Quatre profils différents d'usagers du périphérique ont été dessinés lors de la réalisation des entretiens : un travailleur mobile dépendant du périphérique, un cadre supérieur de grande couronne, un cadre supérieur de petite couronne et un ouvrier/employé. Un autre profil a été ajouté, ayant un rapport particulier au périphérique : un étudiant habitant à proximité directe du périphérique. Pour chaque profil-type, nous avons rencontré entre deux et six individus.

Au delà d'une analyse qualitative des usages du périphérique, ces entretiens ont permis de dresser des personas du périphérique, chacun ayant un rapport spécifique au périphérique et des pratiques de mobilité distincte. Ce sont ces caractéristiques qui ont servi de support à la réflexion lors de l'atelier.

Grille d'un entretien type

Introduction

- Où habitez-vous ?
- Depuis combien de temps habitez-vous en Ile-de-France ?
- Êtes-vous originaire d'Ile-de-France ? Si oui, d'où ? Si non, d'où ?

- Quels sont les différents lieux associés à vos différentes activités (travail, enfants, courses, loisirs ...)?

Modes de transport

- Pouvez-vous nous décrire une journée-type ?
 - .d'une semaine [avec les transports utilisés, les étapes (déposer les enfants à l'école, les courses, ...)] ?
 - .d'un week-end [avec les transports utilisés, les étapes (déposer les enfants à l'école, les courses, ...)] ?

- Si il y a un quelconque problème sur votre mode de transport premier, quelle est votre solution de repli ?

Utilisation actuelle du périphérique

- À quelle fréquence utilisez-vous le périphérique parisien ?
- Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous le périphérique ?
 - . domicile-travail
 - . déplacements professionnels dans le cadre du travail
 - . visites aux proches
 - . loisirs
 - . activités sportives, culturelles, etc.
 - . démarches administratives
 - . vacances
 - . autres

- Quelle est la durée moyenne de vos déplacements (temps passé sur le périphérique / temps trajet) ?
- Où vous rendez-vous lorsque vous utilisez le périphérique ?
- Quelle portion du périphérique utilisez-vous selon vos différents motifs d'utilisation ?

- Avez-vous des alternatives à l'utilisation du périphérique :
 - . autres que la voiture ?
 - . en passant par d'autres voies que le périphérique ?

- Cherchez-vous parfois à éviter le périphérique ? Si oui, pour quelles raisons ?

- Associez-vous des problèmes à cette infrastructure ? Si oui, lesquels ?

Evolution du périphérique

- Comment voyez-vous le périphérique parisien évoluer dans les années futures ?
- En fonction de la réponse ci-dessus - Que proposeriez-vous pour sa transformation ?

- Si le périphérique est supprimé demain (et sans solutions proposées), quelles seraient les conséquences sur vos déplacements quotidiens ?
- Si le périphérique est supprimé, cela aura-t-il un impact sur vos différentes activités ?
 - . activité principale (travail, études..)
 - . activités secondaires (activités sportives et culturelles)
 - . activités ponctuelles (courses, RDV médecin, vacances, sorties)
- Est-ce que vous arrêteriez de pratiquer ces activités ? Les pratiqueriez-vous ailleurs (plus près de chez vous...) ? Continueriez-vous mais en empruntant d'autres itinéraires ? Ou en prenant d'autres modes de transport ?
- Si le périphérique est supprimé, quelles sont les autres possibilités qui se présentent à vous ? Savez-vous combien de temps cela vous prendrez en plus ?
- Si le périphérique est supprimé, changeriez-vous de mode de transport ?
Si oui, quel serait votre mode alternatif ?
- Si le périphérique est supprimé, seriez-vous prêt.e à marcher 30 min depuis chez vous pour :
 - . vous rendre au travail ?
 - . vos autres activités ?
- Si le périphérique est supprimé, seriez-vous prêt.e à faire 30 min de vélo depuis chez vous pour :
 - . vous rendre au travail ?
 - . vos autres activités ?
- Si le périphérique est supprimé, est-ce que vous pourriez envisager de :
 - . déménager ?
 - . changer de travail ?
- Que pensez-vous plus généralement de la suppression du périphérique ?
- Si vous étiez à la tête de la Mairie de Paris et que vous vouliez supprimer le périphérique, par quoi commenceriez-vous ?

Le profil

Âge :

Genre :

Quelle est la composition de votre famille (célibataire, couple sans enfants, personne seule avec enfants, personne à charge) ? Pour les enfants, combien en avez-vous, quel âge ?

Quel est votre métier ?

Modes de transport utilisés et recours au périphérique

Le principal motif des déplacements empruntant le périphérique concerne les trajets domicile-travail, à l'exception du profil "habitants/étudiants"¹. De manière plus ponctuelle, les usagers et habitants rencontrés utilisent l'infrastructure pour se rendre sur des lieux de loisirs, pour amener des personnes à charge à leurs activités (enfants,...) ou autres motifs. Les "travailleurs mobiles" et "ouvriers/employés" interrogés ont recours quotidiennement au périphérique et l'empruntent plusieurs fois par jour, que ce soit pour se rendre sur leur lieu de travail ou a minima pour leurs déplacements professionnels. À l'inverse, les "habitants/étudiants" ne l'utilisent que rarement, par exemple dans le cadre de déménagements. Les "cadres" de petite et de grande couronnes ont une utilisation plus variée du périphérique : certains l'empruntent presque tous les jours, tandis que d'autres utilisent des modes de transport autres que l'automobile.

Il s'avère que les "cadres" ont des ressources économiques importantes leur permettant de s'installer à proximité de leur travail et d'adapter leurs journées de travail. Cette malléabilité explique les différences dans l'utilisation du périphérique au sein du double profil "cadre", ainsi que par rapport aux "travailleurs mobiles" et "ouvriers/employés". À l'exception de ces deux profils, le recours au périphérique est inféodé à la congestion sur le périphérique et l'accessibilité de l'infrastructure. Lorsque le périphérique est saturé, la majorité des usagers interrogés se fie aux applications de navigation pour trouver un itinéraire alternatif, quand ils ne font pas le choix arbitraire de passer par le boulevard des Maréchaux. Dans ce cas, le lieu de travail ou de vie se situe à proximité du boulevard périphérique. La traversée de Paris est rarement une alternative choisie, à l'exception des déplacements est/ouest dans le sud de Paris. Enfin, d'un point de vue modal, les transports en commun sont la principale alternative à l'usage de l'automobile, tous profils confondus.

« Tu peux croire que ça va plus vite pour faire 15e arrondissement (Convention) – Gare de Lyon, mais, en pratique, je mets le même temps en passant dans Paris, c'est d'ailleurs ce que font les taxis. »

Jean, homme, 42 ans, cadre dans la sécurité informatique, vit à Paris 15 et travaille à Issy-les-Moulineaux

Le temps passé sur le périphérique dépend largement des conditions de circulation et notamment du point de départ et d'arrivée de l'utilisateur. Seule une des personnes rencontrées l'utilise pour des trajets courts (entre 5 et 15 minutes). Les conditions de circulation définissent le comportement des usagers et participent à l'organisation des journées. Le matin, les usagers préfèrent partir tôt pour éviter les bouchons en heures de pointe, alors que le soir le départ du lieu de travail se fait, dès que possible, avant les heures de pointe. De fait, la congestion et le temps passé sur le périphérique sont deux problèmes associés au périphérique qui apparaissent très fréquemment dans les entretiens.

Typologie des problèmes

Dans les différents entretiens, la suppression imminente du périphérique est perçue comme un problème. L'argument le plus mis en avant est l'allongement du temps de trajet, qui impliquerait un changement de travail ou de domicile. Pour les cadres de grande et de petite couronnes, l'accès à Paris et à leur lieu de travail est pour l'instant dépendant du périphérique. En effet, l'utilisation des transports en commun dans leur configuration actuelle est considérée comme moins efficace et demande un temps de trajet plus important. Comme l'explique Lise dans son témoignage, la

1. Les catégories évoquées dans cette partie renvoient aux profils cités précédemment et utilisés pour les personas de l'atelier. Elles ne font en aucun cas référence à des catégories socio-professionnelles plus générales, ni à l'ensemble des Franciliens.

suppression du périphérique engendrerait beaucoup de fatigue au quotidien et elle envisagerait d'arrêter son métier.

“La conséquence c’est que j’arrêteraï la voiture, car ce n’est pas possible d’aller à porte de Bercy par Paris. Donc je prendrais les transports en commun, donc je devrais m’arrêter par fatigue. Je peux pas faire 2h30 tous les jours et des heures de cours à n’en plus finir.”

Lise, femme, 55 ans, maîtresse de conférence,
vit à Paris 15 et travaille à Champs-sur-Marne

Pour Julie, professeure d’histoire et de géographie à Aubervilliers, l’utilisation du périphérique est fréquente et est associée à un épuisement. Pour autant, elle n’envisage pas de changer de moyen de transport car cela lui prendrait une heure de plus en transports en commun (soit 1h30 de trajet). En lien avec sa profession, Julie est chargée puisqu’elle transporte quotidiennement ses supports de cours. Le métro ne semble donc pas lui proposer le confort souhaité. La suppression du périphérique entraînerait un changement radical dans son quotidien.

*“Si on est coincés, on devra prendre des décisions radicales,
donc soit déménager, soit demander une mutation.”*

Julie, femme, 50 ans, professeure,
vit à Montrouge et travaille à Aubervilliers

Pour les travailleurs mobiles, dont les déplacements professionnels sont dépendants de la voiture et du périphérique, la suppression de ce dernier aurait un impact direct sur leur métier. Ils utilisent quotidiennement le périphérique et s’il est supprimé, leurs trajets professionnels seraient rallongés et plus pénibles. Ces travailleurs sont obligés de se servir de la voiture car ils doivent souvent transporter du matériel (de cinéma, par exemple) et sans le périphérique, ces personnes sont confrontées à des difficultés telles que la congestion, comme Orlando l’a expérimenté pendant les grèves du mois de décembre 2019.

“Avec le même trafic qu’aujourd’hui, c’est une cata, c’est le bordel, tu ne roules plus. Pendant les grèves, il y a eu beaucoup plus de trafic que d’habitude, les temps de trajet seraient hyper rallongés. Tu mets 3 heures pour faire des trajets qui d’habitude durent 45min.”

Orlando, homme, 28 ans, régisseur, vit à Ivry-sur-Seine
et travaille dans plusieurs lieux d’Île-de-France

La suppression du périphérique entraînerait un problème de densification, de saturation du trafic actuel et de report sur des axes extérieurs à Paris (A86 et la Francilienne) et dans la capitale-même.

“Je pense que si comme ça d’un coup le périph était supprimé, ça créerait des gros problèmes de circulation dans Paris.”

Ross, homme, 22 ans, décorateur et intermittent du spectacle,
vit à Porte de Pantin et travaille dans plusieurs lieux d’Île-de-France

En effet, de nombreux travailleurs sont dépendants du périphérique dans le cadre de leur travail et si le périphérique est supprimé, à cause de l’augmentation du temps de trajet et donc du temps passé dans la voiture et dans les bouchons, ils envisagent de changer de travail, voire de ville.

“Je peux rester dans la même branche (le cinéma) mais pas en régie. La voiture à Paris c’est vraiment chiant.”

Orlando, homme, 28 ans, régisseur, vit à Ivry-sur-Seine
et travaille dans plusieurs lieux d’Île-de-France

“En fait je l’envisage déjà un petit peu et je pense que la vie parisienne et les bouchons comptent dans le stress et dans l’anxiété de toujours être dans les bouchons, qu’il y ait toujours des incivilités, des gens qui gueulent et tout. Je pense que c’est pas trop ma manière de vivre et que deux ans ça me suffira. Donc je pense que ça contribue déjà un petit peu, j’envisage déjà un peu de changer de travail, de ville. Je pense que oui ça contribue à ça. C’est pesant et surtout quand tu habites pas Paris de base et qu’une bonne partie de ta vie c’est les transports et te déplacer dans Paris, ça joue forcément oui. Je pense que ça joue dans mon départ.”

Ross, homme, 22 ans, décorateur et intermittent du spectacle, vit à Porte de Pantin et travaille dans plusieurs lieux d’Île-de-France

Le problème de l’allongement du temps de trajet se retrouve également pour les “ouvriers/ employés” pour lesquels l’abandon de la voiture est très peu envisageable. Pour Leïla, le temps de trajet pour aller au travail en transports en commun est trop élevé : si le périphérique venait à être supprimé, elle utiliserait toujours sa voiture et emprunterait d’autres itinéraires. Pendant les grèves, Maxime a expérimenté l’évitement du périphérique car il y avait trop de monde sur cet axe et il a décalé tous ses horaires de travail avec son entreprise pour passer par l’A86 ou l’A4.

“Avec les grèves, je partais beaucoup plus tôt, on avait décalé nos horaires. Pendant les grèves, je partais de Pontault, je prenais l’A4, l’A186. Tout le monde partait plus tôt donc c’était exactement pareil que quand y avait pas de grèves. C’était vraiment galère...”

Maxime, homme, 23 ans, électronicien, vit à Saint-Lazare, travaille à Aulnay-sous-bois et dans plusieurs lieux d’Île-de-France

Dans les différents entretiens, le problème du temps trop important en transports en commun est souvent évoqué (en moyenne, allongement d’une heure pour les différents trajets). De plus, certaines personnes ne peuvent pas prendre les transports en commun pour aller travailler à cause du matériel qui est trop volumineux. D’après certaines personnes interrogées, la voiture est un mode de transports indispensable pour les déplacements des personnes à mobilité réduite. Tom soulève le problème de l’accessibilité des autres modes de transport pour les personnes à mobilité réduite, comme les personnes âgées, si le périphérique venait à être supprimé rapidement.

“Bah vraiment ce serait handicapant : je mettrais plus de temps dans les transports ou dans les bouchons. En plus si tu veux amener ta grand-mère d’un point A à un point B, tu lui fais pas prendre le métro.”

Tom, homme, 24 ans, ingénieur-consultant en informatique, vit à Puteaux et travaille au Plessis-Robinson

In fine, la suppression du périphérique aurait un impact très important sur le quotidien des personnes interrogées et notamment sur leurs déplacements domicile-travail. Le problème d’allongement du temps de trajet et donc de changement de travail ou de domicile est souvent apparu. Celui du report modal et de la congestion associée sur d’autres axes est également évoqué. Dans la configuration actuelle, la suppression du boulevard périphérique entraînerait ainsi de nombreux problèmes pour la plupart des usagers.

Synthèse des différents problèmes mis en lumière

1. Report sur les transports en commun : les trajets sont plus longs et moins efficaces en temps et en praticité. Fatigue liée au temps passé dans les transports en commun.
2. Perte du confort de la voiture automobile. L’automobile permet de déplacer du matériel et

des personnes à charge.

3. Allongement du temps des trajets pour les travailleurs automobiles. Diminution de la rentabilité. Fatigue car obligation de changer les horaires et journées plus longues.

4. Saturation des autres axes routiers, notamment dans Paris (de nouvelles nuisances sont créées sur les autres axes).

À l'inverse, pour les "habitants/étudiants", le périphérique est source de nuisances et sa suppression n'aurait, a priori, que des effets positifs. Comme précisé dans le diagnostic mené sur l'infrastructure, le bruit est un facteur de morbidité. Quand ce problème est compensé par l'installation de barrières anti-bruit, ces aménagements se révèlent être une pollution visuelle. Enfin, la pollution atmosphérique est caractérisée par l'émission de fumées et poussières à l'origine d'une pollution olfactive. Dès lors, la suppression du périphérique participerait à une amélioration du cadre de vie non négligeable des habitants limitrophes, d'où la difficile articulation avec les problèmes rencontrés par les usagers. Chaque personne rencontrée s'accorde toutefois pour dire que l'infrastructure doit évoluer.

Evolution et suppression du périphérique

Le diagnostic a montré que la fréquentation du périphérique était en baisse depuis le début des années 2000. Toutefois, les usagers rencontrés et plus particulièrement les "travailleurs mobiles" et les "ouvriers/employés" pointent la dégradation des conditions de circulation sur le périphérique. Si l'agrandissement du périphérique n'est pas envisageable, la réduction du nombre de voies est considérée comme compliquée à mettre en oeuvre pour une partie des usagers. Il semble par ailleurs plus difficile d'éviter la congestion sur le périphérique qu'auparavant. Certains interrogés associent cette évolution à la réduction de la vitesse réglementaire.

« Le périphérique est plus imprévisible qu'auparavant. Le périphérique peut être bouché un mardi à 15h. »

Marie, femme, 37 ans, avocate,
vit à Paris 17 et travaille à Paris 8

« Je pense que ça va empirer. Plus on va limiter la vitesse de circulation, plus il va y avoir de bouchons. On ne va pas rajouter de voies, il y en a déjà 4 ! »

Leïla, femme, 28 ans,
vit à Saint-Ouen et travaille à Orly

Une évolution plus radicale de l'infrastructure est plus facilement envisageable par les trois "habitants/étudiants", évoquant même la suppression du périphérique. Dans la mesure où ils privilégient les transports en commun pour les déplacements quotidiens, la future ligne 15 du Grand Paris Express apparaît comme une alternative au périphérique et réduit la pertinence du boulevard. Le développement d'une alternative modale fiable semble être une nécessité partagée par la majorité des personnes interrogées à l'évolution du périphérique, tant pour son désengorgement que sa suppression. Deux des personnes rencontrées - Jean et Eliot - présentent le périphérique comme un symptôme du modèle "tout-voiture" à bout de souffle et préconisent d'agir sur les modes de vie plutôt que l'infrastructure en elle-même. Selon eux, l'évolution du périphérique ne pourrait être pensée sans agir sur les différents dispositifs encourageant le recours à l'automobile.

« Le problème n'est pas tant l'infrastructure que les habitudes. Les cadres, leur bagnole ils la paient pas, c'est des voitures de fonction : ils paient pas l'essence, ils paient pas la bagnole, ils paient pas l'entretien. Ils se mettent dedans, ils peuvent téléphoner, ça pue pas, ils sont tranquilles, personne les emmerde. »

Jean, homme, 42 ans, cadre dans la sécurité informatique, vit à Paris 15 et travaille à Issy-les-Moulineaux

Une des propositions fréquentes dans les entretiens pour faire évoluer le périphérique est de réserver une voie, voire l'entièreté du périphérique, aux transports en commun ou collectifs. Y développer des modes doux leur semble plus compliqué bien que certains proposent une forme de "boulevardisation" permettant aux cyclistes d'emprunter le périphérique. La question du report des automobilistes sur d'autres voies reste sous-jacente et non résolue.

Dans l'ensemble, les personnes interrogées sont favorables à une suppression du périphérique si le réseau de transport en commun francilien est amélioré et fiabilisé. Tous insistent sur ce point, même ceux s'étant prononcés contre la suppression. Une autre condition serait de développer l'intermodalité autour des gares du futur Grand Paris Express notamment grâce à la création de parkings relais. Les automobilistes pourraient laisser leur voiture avant d'utiliser des transports en commun. En amont de la suppression du périphérique, les personnes interrogées insistent sur le nécessaire développement d'autres modes de déplacement ayant les avantages de l'automobile et du périphérique. À la suite des entretiens, le périphérique semble être le symbole d'un "modèle voiture" qui périclite, n'étant plus cohérent avec les réflexions autour de modes de vie plus durables.

Le périphérique est donc structurant pour les déplacements et la vie de la majorité des personnes rencontrées. La campagne d'entretiens a montré que la suppression du périphérique n'est pas envisageable pour les usagers du périphérique en raison de la situation actuelle des réseaux de transports et de l'organisation des modes de vie. Ainsi, une réflexion sur la transition vers la suppression du périphérique doit être menée afin de proposer des alternatives modales et routières ou de soumettre une évolution, nécessaire, des modes de vie.

03 Scénarisations d'une transition pour une Île-de- France sans périphérique

Présentation de l'atelier

Objectifs

L'objectif principal de l'atelier est de construire collectivement six scénarios de transition vers la suppression du périphérique. Dans ce but, chaque groupe se voit attribuer deux personas dont les caractéristiques découlent de celles des usagers du périphérique, identifiés dans le diagnostic et les entretiens semi-directifs réalisés avec une vingtaine d'usagers du périphérique. Les participants doivent ensuite construire par groupe de trois des scénarios pré-orientés en amont de l'atelier, à partir des grandes aspirations développées dans l'article "Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière de modes de vie et de mobilité en Île-de-France" (2018), focus francilien de l'enquête *Aspirations* menée par le Forum Vies mobiles. Lesdits scénarios tendent à la suppression du périphérique et se concentrent respectivement sur un maintien des modes de déplacement motorisés, le développement de la proximité et des modes actifs et l'optimisation de l'intermodalité en Île-de-France.

Étudier les aspirations

Faire le choix d'une entrée par l'étude des aspirations pour concevoir les scénarios n'est pas anodin. Il nous semble important à ce titre, d'apporter quelques éléments de justification d'ordre méthodologique. Il existe un débat en sciences sociales à propos de la pertinence et de la fiabilité scientifique d'analyser les comportements, attentes et modes de vies au regard des aspirations. En effet, ces dernières possèdent un caractère subjectif et dépendant d'un environnement social particulier. Pour Pierre Bourdieu, les aspirations sont idéelles et inscrites dans des structures sociales. Une lecture par les aspirations en sciences sociales serait donc, selon lui et Jean-Claude Passeron, trop centrée sur l'individu et contradictoire avec la prise en compte « des conditions objectives de production des ambitions individuelles »¹. Cette vision s'oppose à celle de Raymond Boudon pour qui les aspirations peuvent « provoquer ou orienter le développement économique, social ou culturel dans une direction conforme aux attentes de la population »². Les aspirations changent avec les structures sociales mais peuvent également être facteurs de changement. Elles ont la particularité de se distinguer en deux niveaux ; celui d'accomplissement (niveau d'accomplissement que l'individu voudrait atteindre) et celui d'expectation (niveau de succès que l'individu s'attend à atteindre). Toute l'ambiguïté de cette notion est qu'elle relève de la vie intime des individus en même temps qu'elle s'inscrit dans le contexte social général. Les aspirations seraient à « la charnière du personnel et du social »³. Elles se construisent par l'individu lui-même (personnalité, organisme) et l'environnement dans lequel il évolue (milieu social et culturel). Ainsi, les aspirations seraient une forme d'expression des attentes émanant d'un collectif d'individus dans une culture particulière mais en relation avec un vécu, un quotidien propre à chacun.

*Malgré le caractère débattu d'une approche par les aspirations, il nous semble que dans le cadre d'une enquête sur la transformation des mobilités cela puisse être pertinent. En effet, les aspirations peuvent se définir par le fait qu'elles traduisent des projets d'avenir et une certaine représentation que l'homme se fait de l'avenir. En cela, dans un objectif de construction des scénarios, il est intéressant de saisir ce à quoi les individus aspirent dans un futur plus ou moins proche. De plus, les aspirations peuvent orienter l'action selon leur degré de faisabilité et concrétisation. Elles peuvent ainsi faire émerger des prédispositions pour agir⁴. C'est en cela qu'il paraît pertinent de mobiliser ces dernières dans les constructions de scénarios sur le devenir des mobilités en Île-de-France et sur le changement des modes de vie. Le choix d'une approche par les aspirations s'inspire du travail d'enquête mené par un collectif de chercheurs et d'étudiants paru dans *Nouvelles perspectives en sciences sociales* intitulé « Dessine-moi une ville sans voiture »⁵.*

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

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

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

4. M. Anctil, (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.

5. Berroir, S., Commenges, H., Debrie, J., Maulat, J., Bordedebat, C., Blandeau, G., Briend, E. & Lanon, J. (2018). 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*, 13 (2), 27-73

Deux aspirations se dégagent du travail cité précédemment : la proximité et l'accessibilité. À partir de ces deux aspirations ont été construits trois modèles pour l'élaboration des scénarios de la suppression du périphérique. Les modèles seront précisés par la suite. Nous avons choisi de faire travailler les participants sur trois modèles afin d'aboutir à des scénarios volontairement différents permettant d'envisager la suppression du périphérique sous des angles multiples. Les modèles ont par ailleurs été conçus de sorte à ce qu'ils ne s'opposent pas et puissent être complémentaires.

L'atelier se déroule en deux phases. La première consiste à présenter aux participants les principaux résultats du diagnostic des usages du périphérique pour qu'ils puissent se familiariser avec les enjeux propres à cette infrastructure. La seconde est une phase de scénarisation à partir des personas et d'une série de propositions d'aménagement.

L'atelier permet également de confronter les contraintes et usages actuels des personas à la suppression progressive du périphérique. Enfin, il peut nous aider à penser la transformation du périphérique et sa suppression graduelle (à moyen terme et à long terme).

Participants et encadrement

L'atelier rassemble 18 participants répartis en six groupes de trois personnes. Des étudiants en urbanisme, géographie, ou en génie urbain ont été invités. Nous faisons l'hypothèse que leur position d'experts leur permet de comprendre plus facilement les enjeux premiers du périphérique, les propositions distribuées et d'avoir une vision des dynamiques générales induites par les propositions qu'ils choisissent.

Six personnes encadrent l'atelier. Une fois les participants répartis en groupe, un encadrant par table se charge de rappeler les règles et de faire respecter le temps imparti.

Phasage de l'atelier

Phase 1 : appropriation du sujet

Objectifs :

L'objectif principal de cette phase est de permettre aux participants de s'approprier l'objet de l'atelier (le périphérique, ses enjeux et caractéristiques) et les personas usagers - habitants. Elle permet de montrer aux participants en quoi mener une réflexion sur la suppression du périphérique est pertinent au regard de ses caractéristiques et quels sont les enjeux que pose sa suppression. Les participants sont amenés à se prononcer sur l'évolution du périphérique : les conséquences pour les usagers, les solutions ou leviers mobilisables. Enfin, la découverte des personas permet de découvrir cette infrastructure à travers ses usagers.

Déroulement :

1. Réflexion générale sur la transformation du périphérique

Dans un premier temps, les encadrants présentent le périphérique et les enjeux liés à celui-ci. Cette phase de présentation est fondée sur une synthèse du diagnostic des usages du périphérique. Enfin, le groupe montre, à travers la présentation des principales nuisances de l'infrastructure, en quoi il est intéressant de réfléchir à la suppression.

2. Découverte des personas

Deux personas sont attribués à chaque groupe de trois personnes. Le maître du jeu explique à chaque groupe que les participants doivent se mettre dans la peau des personas et défendre les intérêts des personas : les intérêts personnels s'effacent au profit de ceux des personas pour

le reste de l'atelier. Les caractéristiques de chaque persona sont présentées au participant par l'intermédiaire d'une carte d'identité. Son contenu est issu des entretiens semi-directifs réalisés auprès d'usagers du périphérique. Afin de mieux s'approprier leurs personas, les participants peuvent découvrir sur une carte de l'Île-de-France les espaces de vie et les pratiques de mobilité des deux personas.

Après analyse des réponses données lors des entretiens menés avec des usagers et habitants du périphérique, cinq profils-types ont été établis. . Pour chaque profil-type, ou persona, une carte d'identité et un emploi du temps détaillent les caractéristiques de ces profils.

Adrian : L'étudiant habitant

Ce persona représente un habitant du périphérique pour qui cette infrastructure est synonyme de nuisance sonore, visuelle et de pollution. Il n'en a pas l'utilité en tant qu'utilisateur et a priori, est favorable à sa suppression. Il se déplace en métro et serait pour un développement des mobilités actives. L'ensemble de ses activités (lieux de vie, études, achats, ...) se situent dans Paris intra-muros.

Safia : La cadre de petite couronne

Elle utilise quotidiennement le périphérique. Elle l'emprunte pour se rendre au travail et pour ses déplacements familiaux. Utiliser la voiture est un choix pratique car cela ne lui prendrait pas beaucoup plus de temps de recourir aux transports en commun. Elle le ferait si ces derniers étaient plus confortables et efficace. De même elle serait à même de se déplacer à vélo si ces derniers étaient plus sécuritaires et la voirie adaptée.

Ivan : L'employé et habitant de petite couronne

Cuisinier à Orly, il habite proche de la porte de Saint-Ouen. Ce persona utilise le périphérique plusieurs fois par jours et tous les jours. Il se déplace presque exclusivement en voiture et souvent seul. Son lieu de vie et ses activités se situent en petite ou grande couronnes. Le périphérique est l'axe le plus pratique. Pour lui, sa suppression engendrerait davantage d'externalités négatives (embouteillages reportés, augmentation du temps de trajet, passage par Paris intra-muros, ...). Il serait par ailleurs pour un développement du réseau de transport en commun efficace en périphérie.

Stanislas : le travailleur mobile

Ingénieur en bâtiment, il habite dans le 13ème arrondissement de Paris. Il se déplace sur le périphérique tous les jours, seul dans sa voiture, pour se rendre au bureau et sur les différents chantiers. Les itinéraires et le matériel qu'il transporte l'oblige à utiliser une voiture mais en dehors de ces déplacements contraints il préfère marcher. Il fait ses achats, son sport et sort à proximité de son appartement. Il peut donc y aller à pied ou en métro. Il serait pour un usage restreint du périphérique et un développement des alternatives à la voiture.

Anne-Charlotte : la cadre de grande couronne

Cette professeure travaille dans le sixième arrondissement de Paris mais habite à Marly. Pour se rendre à l'université elle met en moyenne quarante minutes dont cinq seulement sur le périphérique. Néanmoins elle est défavorable à sa suppression car l'emprunter reste le moyen le plus pratique pour contourner Paris ou pour rejoindre une porte à l'autre. Elle habite trop loin de ses activités ou lieu de travail pour imaginer s'y rendre à vélo. En revanche elle semble favorable au développement d'un système de navettes en périphérie ou de mobilité partagée.

Ces cinq personas représentent ainsi des profils ayant des positions, des avis et des pratiques différentes vis à vis du périphérique. Ce n'est pas exhaustif mais cela devrait permettre de décrire

Le matériel fourni à chaque table (le détail est disponible en annexe)

MODÈLE

LA VOITURE RÉINVENTÉE

CONSEQUENCES PROPOSITIONS COURT TERME

Comment parvenir à la suppression du périphérique

PROPOSITION 1 PROPOSITION 2 PROPOSITION 3

EMPLOI DU TEMPS | SAFIA

	AUJOURD'HUI	2020-2025	2025-2040
7h - 8h30	Je me lève avant que toute la famille se réveille. Je réveille mes deux enfants tant bien que mal et les prépare en vitesse. Ma compagne travaille en horaires décalés il faut que je m'occupe d'eux.		
8h30 - 9h	Cette nuit il a plu, je ne vais pas emmener les enfants vélo à l'école. Les routes doivent probablement glisser je me sens pas en sécurité. Je dépose les enfants en voiture leur école qui est à proximité de mon domicile puis je file direction Boulogne. Je mets environ 20-30 min pour aller travailler en voiture - sans passer par le périphérique !		
9h - 12h30	Me voici au travail. Je suis une des premières à arriver bureau et sans doute je suis celle qui prend le moins pause à midi. Grâce à cette optimisation du temps j'arrive partir plus tôt du travail.		
12h30 - 13h	Je mange rapidement à la cafétéria avec des collègues, papote des projets les plus fous pour les municipales dernier en liste : supprimer le périphérique.		
13h - 17h	J'ai un rendez-vous avec un client à Montrouge. Je pris la voiture de fonction du bureau et passe par le périphérique. A cette heure ci, le périphérique est bouché, je mets que 20min pour y aller. Une collègue fait ce trajet en vélo - il faut dire qu'elle est sportive - mais j'ai laissé le vélo à la maison et j'ai dû attendre que la sécurité arrive.		
17h - 18h	Le client me remercie et je retourne à la maison.		

SAFIA
 Profession : ingénieure en informatique
 Âge : 37 ans
 Lieu de résidence : Puteaux
 Lieu de travail : Boulogne
 Mode de transport pour se rendre au travail : voiture
 Temps pour se rendre au travail : 30 min
 Lieux de loisirs : Paris centre
 Utilisation du périphérique :
 Fréquence : 5 fois par semaine
 Trajets : Le Plessis Robinson → Paris pour amener les enfants à leurs activités et voir des amis
 Temps : 25 à 30 min
 Solution alternative à son mode de transport principal : les transports en commun
 Trait de personnalité :
 • originaire d'Ile-de-France
 • en couple depuis 10 ans avec sa femme, ont 2 enfants et est sociable
 • personne automobiliste principalement pour des raisons pratiques (pour ses enfants et son confort) et a recours à des chauffeurs privés et a une appétence pour le vélo mais cela dépend des conditions météorologiques

REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU PERIPHERIQUE
 Les espaces publics autour du périphérique sont aménagés pour les piétons (passerelles, végétalisation).

Les espaces publics du périphérique sont aménagés pour les piétons (passerelles, végétalisation).

21. Carte blanche

* disponible uniquement à long terme

les possibles conséquences des propositions choisies.

Dans ce but, deux personas sont attribués à chaque groupe de trois personnes. Le maître du jeu explique à chaque groupe que les participants doivent se mettre dans la peau des personas et défendre leurs intérêts. Leurs caractéristiques sont présentées aux participants par l'intermédiaire d'une carte d'identité. Son contenu est issu des entretiens semi-directifs réalisés auprès d'utilisateurs du périphérique. Afin de mieux s'approprier leurs personas, les participants peuvent découvrir sur une carte de l'Île-de-France les espaces de vie et les pratiques de mobilité des deux personas.

Phase 2 : Scénarisation

L'objectif de cette phase est de scénariser la transition vers la suppression du périphérique au regard d'un objectif spécifique par groupe, à partir des récits de vie développés par les participants. Les joueurs sont amenés à construire la suppression du périphérique à travers les aspirations des franciliens en matière de mobilité et de modes de vie. Chaque groupe discute afin de choisir des propositions qui conviennent au plus grand nombre, malgré leurs contraintes personnelles différentes. Enfin, à la suite de la sélection des propositions, les groupes doivent présenter les conséquences sur la journée-type des personas et sur leur capacité d'adaptation aux différents modèles. Chaque persona ne change pas de caractéristiques entre les groupes, la seule variable changeante est celle des modèles.

Sur les six groupes, deux groupes travaillent sur le même modèle (par exemple sur le modèle "la proximité") mais chacun se voit attribuer des personas différents. Cette différenciation entre les groupes dans la scénarisation permet d'entrevoir différentes formes de suppression du périphérique - et par là des conséquences diverses pour chaque persona selon le scénario et l'objectif spécifique défini au préalable. Les participants doivent atteindre la suppression du périphérique au terme de la scénarisation à l'aune de l'objectif spécifique.

Les trois modèles

L'accessibilité augmentée

La vétusté du réseau de transports en commun est une critique récurrente faite par les experts et les usagers d'Île-de-France. Il s'agit d'un enjeu important dans les aspirations en termes de mobilités, puisque pour 30% des Franciliens (enquête "Aspirations"), la "mise en place de transports en commun plus performants" est la proposition la plus proche de leur idéal de mobilité. De plus, la volonté d'avoir un système de transports performant répond à l'aspiration collective de réduire les temps de trajet. 75% des Franciliens sont donc en faveur de " transports ultrarapides pour se passer de proximité "1.

Cette aspiration à la proximité temporelle nécessite donc d'améliorer l'accessibilité collective, c'est-à-dire la facilité des habitants à rejoindre leur destination en transports en commun. Sur le plan environnemental, les émissions de CO2 seraient réduites grâce au report modal depuis la voiture. Le poids de l'automobile serait également réduit d'un point de vue urbain (stationnement, routes) et social (coût, ...). En outre, l'organisation de l'agglomération serait reconfigurée avec un étalement des lieux de vie permis par l'augmentation de la vitesse. Le développement polycentrique serait aussi facilité par l'instauration de liaisons périphériques.

L'hyper accessibilité passerait à la fois par une augmentation de l'offre en transports en commun et l'optimisation du réseau existant. En effet, les grands projets en cours (Grand Paris Express, extensions des métros et des tramway) permettraient de répondre à l'ambition de vitesse et de développer l'intermodalité dans des espaces périphériques. L'optimisation et l'amélioration des

1. Berroir, S., Commenges, H., Debrie, J., Maulat, J., Bordedebat, C., Blandeau, G., Briend, E. & Lanon, J. (2018). 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*, 13 (2), 27-73

lignes actuelles (automatisation, renouvellement des rames, utilisation des données usagers, ...) permettrait de répondre aux problèmes relevés par l'enquête "Aspirations" (confort, fiabilité, fréquence, ...).

La proximité

42% de la population française considère qu'une mobilité idéale serait tournée vers une plus grande proximité. Cette aspiration traduit un rejet de la dispersion spatiale des activités qui conduit à un allongement des temps de déplacements. Ainsi, 31% des Français jugent "très important" de passer moins de temps dans les transports. Il semble primordial d'envisager l'organisation spatiale dans son ensemble car imaginer de « nouveaux » quartiers de proximité revient à considérer des ancrages sociaux et des identités territoriales inédits.

La notion de proximité est envisagée ici comme la concentration spatiale des activités autour du domicile. Elle s'envisage ainsi avec une décélération des modes de vie et un développement des modes actifs - notamment la marche - pour se rendre à des activités proches du domicile. La proximité peut aussi se traduire par une accélération des modes de transports. C'est alors l'aspiration à la vitesse qui est mise en avant. Dans le scénario de proximité nous avons fait le choix de favoriser des propositions allant dans le sens d'une réorganisation des fonctions urbaines plutôt que l'accélération des modes de transport. nous invitons les participants à imaginer l'évolution des modes de vie au-delà des modifications sur les mobilités à proprement parler. Néanmoins, les propositions n'étant pas désignées spécifiquement par modèle, ils restent libres de préférer une proximité liée à l'augmentation de la vitesse.

Ce modèle fondé sur la proximité se traduirait par des aménagements favorisant les modes actifs tels que la requalification des espaces publics pour les cheminements piétons ou encore la mise en place de voies cyclables. De plus, à une échelle macro, une relocalisation des activités urbaines peut être envisagée afin de créer des pôles multifonctionnels formant des bassins de vie resserrés spatialement.

La voiture réinventée

Malgré un recul de la part modale automobile sur la décennie 2010, l'enquête "Aspirations" ne montre pas d'aspirations à réduire l'usage de la voiture. En effet, 56% des personnes interrogées "souhaitent que la circulation automobile soit facilitée" (Berroir & *al.*, 2018). Il existe un vrai attachement à la voiture, qui est toujours vecteur de sentiments de liberté individuelle.

Néanmoins, les objectifs environnementaux, tout comme l'augmentation constante du coût des carburants, nécessitent une reconfiguration des pratiques actuelles. L'enquête "Aspirations" montre également une reconnaissance forte des nuisances de la voiture chez les Franciliens (congestion, coût). Les chercheurs et les décideurs politiques vont également dans ce sens, soulignant les problèmes sanitaires et environnementaux (pollution sonore et atmosphérique) et urbains (fracture urbaine, stationnement) à plusieurs échelles.

Ainsi, il semble indispensable de revoir le modèle automobile actuel en proposant des alternatives à ce dernier. Premièrement, l'innovation technologique pourrait entraîner une réduction de la congestion (optimisation du trafic, voiture autonome) et de la pollution (moteur moins énergivore, voiture électrique/hybride). De plus, il faudrait repenser les usages actuels de la voiture favorisant grandement l'autosolisme. Diverses solutions peuvent être envisagées afin d'encourager le covoiturage ou l'autopartage. Un scénario d'optimisation des pratiques automobiles actuelles s'inscrirait donc dans les aspirations et les enjeux actuels, tout en réduisant le nombre de véhicules sur les routes franciliennes. La fluidification du trafic répondrait également à l'aspiration de réduire les temps de trajets.

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.

Déroulement

Le travail de scénarisation se fait en trois temps. Après la phase introductive de présentation de l'atelier et des personas suit une phase de choix des propositions. Les trois participants qui composent un groupe se concertent et doivent sélectionner à deux reprises trois cartes "propositions" parmi les vingt soumises. Il est de leur ressort de choisir lesquelles mettre en place à court terme et lesquelles appliquer à long terme. Sur les vingt propositions, trois ne sont applicables qu'à long terme du fait des changements structurels importants qu'elles impliquent.

1. Court terme (2020-2025)

Les organisateurs présentent à chaque groupe les vingt propositions d'aménagement ou d'évolution socio-économique permettant de réunir les conditions pour une suppression du périphérique. Les propositions sont de différents ordres : aménagements sur le périphérique, changement socio-économiques, modifications des mobilités franciliennes. Les groupes choisissent une première fois trois propositions sur les vingt en fonction de leur modèle et des caractéristiques de leurs personas.

Lorsqu'ils ont choisi les propositions, le maître du jeu leur donne les trois cartes correspondantes. Chaque carte présente les principales conséquences de leur choix, la définition de ce qui est entendu (concept de proximité, smartcity, ...) et ses principales caractéristiques. La découverte des caractéristiques des propositions fait l'objet d'une discussion dans le groupe qui juge de sa pertinence globale au regard de la suppression du périphérique et pour chaque persona.

2. Long terme (2025-2040)

Le fonctionnement de ce second temps est le même que pour le précédent. Les groupes choisissent les trois propositions sur les vingt qu'ils jugent les plus pertinentes à appliquer à long terme, en fonction de leurs personas et toujours à l'aune de la suppression du périphérique.

3. Suppression du périphérique

Ce dernier temps correspond à la suppression du périphérique. Chaque groupe discute des conséquences de cette suppression sur le territoire francilien qu'ils ont fait évoluer et sur leurs personas. Ils peuvent proposer ici de nouveaux aménagements permettant un meilleur fonctionnement du territoire post-périphérique.

Liste des propositions

1. Baisse de la vitesse réglementaire

Après la baisse décidée en 2014, la Ville de Paris limite la vitesse à 50km/h: Impacts non prévisibles sur la fluidité et la pollution. L'impression de lenteur est démultipliée en heures creuses. Diminution de la pollution sonore et des accidents

2. Requalification des espaces publics du périphérique

Les espaces publics autour du périph sont aménagés pour les piétons (passerelles, végétalisation). Les ruptures instaurées par le périphérique sont adoucies. Les quartiers alentours deviennent plus vivables et attractifs.

3. Développement du télétravail

50% de la population francilienne travaille à distance chez elle grâce au télétravail: Une partie des actifs peut désormais travailler à domicile ou dans un lieu choisi. On suppose une baisse des déplacements.

4. Sentiment de sécurité dans les transports

La population se sent en sécurité: Les transports en commun sont des espaces sécurisés pour toutes et tous. Les cyclistes et piétons ne craignent plus d'être renversés. Des pratiques de mobilités plus diversifiées peuvent émerger.

5. Parkings relais

Zones de stationnement gratuites permettant l'intermodalité: Réfléchir à l'intermodalité et aux moyens de connecter ces parkings aux lieux de vie et de travail des usagers.

6. Constitution de quartiers aux portes

Mise en place d'une mixité fonctionnelle aux portes: commerces, habitat, espaces publics,...: Ambiance de quartiers, espaces du périphérique plus agréables. Ils peuvent proposer des services accessibles pour les automobilistes.

7. Bureau des temps

Rationaliser les heures de départ du bureau pour éviter la congestion des modes de transport: La notion d'heure de pointe s'estompe : la fréquentation du périphérique et des transports en commun est mieux répartie dans le temps.

8. Quartiers de gare GPE et intermodalité

Les lignes du GPE sont ouvertes: Les quartiers de gare permettent la proximité et l'intermodalité. Les liaisons banlieue-banlieue sont facilitées. Les villes de petite couronne sont accessibles plus rapidement en transports en commun. Les quartiers de gare sont devenus des lieux de vie.

9. Réseau de transport en commun amélioré

Le réseau de transport en commun est extrêmement développé: Réfléchir aux zones desservies et logiques spatiales induites (encourager les existantes ou en favoriser de nouvelles)

10. Exode du cœur urbain

1/3 des habitants franciliens quittent la région: Des microrégions apparaissent en Ile-de-France. Le système économique et social actuel s'effondre. L'Ile-de-France se réorganise en plusieurs microrégions fonctionnant en quasi autarcie au quotidien. Des échanges peuvent avoir lieu entre elles.

11. Ville drive

Les mobilités individuelles en voiture permettent de se déplacer de commerces en commerces: Pratiques individualistes qui nuisent au lien social. Augmentation du trafic automobile qui entraîne

une plus grande congestion de l'ensemble des axes routiers.

12. La ville "Deliveroo"

Pourquoi se déplacer quand tout peut être livré ? : Les services de livraison à domicile sont optimisés. Les activités logistiques sont repensées et poly-centralisées, en milieu dense. On note une baisse des déplacements privés en Île-de-France.

13. Gratuité des transports en commun

Le pass Navigo est gratuit pour l'ensemble des franciliens: Les transports en commun (bus, métro, tram, RER, ...) deviennent plus avantageux économiquement que la voiture.

14. Paris 100% vélo et RER Vélo

Tous les axes sont équipés de pistes cyclables. Implantation de bornes et zones de stationnement: Pour permettre la création de voies cyclables : suppression de modes, partage des voies, report sur certains itinéraires, passages couverts, matériel cycliste amélioré...

15. Fin des zones commerciales

Les zones commerciales disparaissent: Les commerces de périphérie ont perdu leur attractivité. Les franciliens préfèrent faire leurs achats à proximité de leur habitat ou de leur travail. Des pôles commerciaux de proximité apparaissent.

16. Région du quart d'heure

Les franciliens accèdent en 15 min à pied ou vélo à tous les services (commerce, travail, école,...): Relocalisation des services (commerces, éducation, emploi, ...) autour d'espaces résidentiels franciliens. La proximité prime, réduisant l'usage de la voiture (moins de congestion, pollution,...)

17. Covoiturage et autopartage

Autopartage : une voiture pour plusieurs ménages, copropriétaires: L'autosolisme est réduit : on croise moins d'automobilistes seuls dans leur habitacle. Les ménages sont encore moins motorisés qu'aujourd'hui et des aires de covoiturage / partage sont développées.

18. Péage urbain

Un péage est instauré aux entrées du périphérique: L'accès au périphérique devient coûteux mais le nombre de véhicules diminue.

19. Responsabilisation des entreprises

Les entreprises encouragent ses employés à utiliser d'autres moyens de transports que la voiture: Les entreprises doivent justifier l'utilisation des voitures. Une baisse de l'usage de la voiture est supposée : achat de vélos électriques de fonction, aménagements au sein de l'entreprise etc.

20. Smart city

La voiture autonome et les avatars de la Smart city révolutionnent les pratiques de mobilité: Le réseau de voirie est optimisé grâce aux outils numériques. Des voitures autonomes sont utilisées comme nouveaux moyens de transports en commun.

Phase 3 : restitution collective des scénarios

Cette phase est caractérisée par un double objectif. Dans un premier temps, les groupes réunis par modèle comparent les choix faits pour permettre la suppression du périphérique et les conséquences sur les personas associés. Les organisateurs sont chargés de synthétiser les enjeux, communs ou non, par binômes de groupe et de mettre en exergue les différentes logiques de scénarisation. Dans un second temps, les organisateurs font une reprise collective du travail mené par chaque groupe et dégagent les grandes tendances inter-modèles.

Le modèle de l'accessibilité augmentée

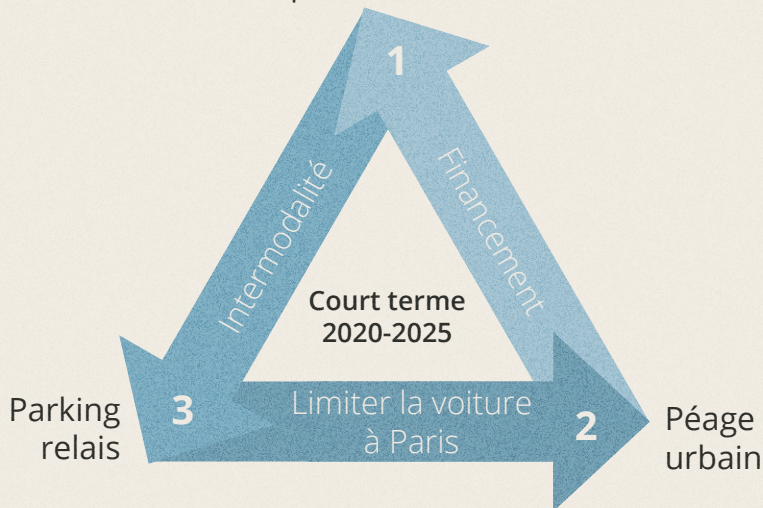
Les résultats de l'enquête Aspirations et le focus effectué sur l'Île-de-France montrent que les transports en commun sont un enjeu important pour la population. En effet, 75% des franciliens sont en faveur de " transport ultra-rapides permettant de se passer de proximité ". Le modèle " accessibilité augmentée " répond donc à une aspiration à la vitesse, impliquant une facilité à accéder aux transports en commun et à rejoindre sa destination par ce mode. La ville de l'accessibilité augmentée serait donc optimale en termes de transports collectifs, que ce soit en qualité (confort, services, ...) et en quantité (desserte, horaires, ...). Bien qu'il s'agisse d'un idéal partagé par une majorité de franciliens, les résultats de l'atelier montrent qu'il existe différentes stratégies pour atteindre un modèle d'accessibilité augmentée.

En effet, le premier groupe a axé ses choix sur deux grands registres : la régulation de la voiture (court terme) et l'amélioration des transports en commun (long terme). Dans un premier temps, leur objectif a été de contraindre l'usage de la voiture par plusieurs moyens tels qu'un péage à l'entrée du périphérique. Si de telles mesures encouragent effectivement une diminution de l'automobile, elles concernent surtout l'accès à Paris, négligeant l'importance des trajets vers la banlieue sur le périphérique. Les péages urbains souffrent également d'une mauvaise image comme l'a illustré la réforme avortée de l'écotaxe. De fait, rendre payant l'accès au périphérique pourrait crispes ses usagers et mettre encore plus sous tension le projet de suppression. On peut ainsi imaginer un report vers d'autres axes en petite et en grande couronnes comme l'A86 ou la Francilienne, plus qu'un report modal. Le groupe conçoit de rendre les transports en commun gratuits afin de pallier ce problème bien que les effets d'une telle mesure sont encore méconnus. À long terme, le groupe opte pour une continuité du service et un confort amélioré dans les transports collectifs permettant de rendre plus résilient le réseau actuel afin de supporter un éventuel report modal. D'ici 2040, la responsabilisation des entreprises est un levier pour encourager à abandonner la voiture, mais aussi un levier fiscal pour financer la gratuité des transports en commun. Jouer sur la fiscalité des entreprises demande cependant des évolutions législatives, ce qui dépasse la simple échelle du bassin francilien. L'idée serait de les inciter à abandonner leur parc de voitures de fonction pour encourager le recours à des modes doux et collectifs. Dans l'hypothèse où ces mesures sont applicables, le périphérique ne serait plus un axe structurant à long terme grâce aux nouvelles alternatives modales. Toutefois, une augmentation de la vitesse des déplacements pourrait entraîner un étalement urbain conséquent dans l'agglomération parisienne.

Le deuxième groupe a opté pour une stratégie moins coercitive, en choisissant de concurrencer le modèle voiture plutôt que de le contraindre. En effet, leur but a été de construire un système de transports en commun assez solide pour faire perdre à la voiture ses avantages comparatifs. À court terme, le groupe a reconnu l'importance de modifier les pratiques de mobilités plutôt que le réseau, en s'appuyant sur le bureau des temps ainsi que le développement du télétravail. Les conséquences sont une réduction des déplacements d'une certaine partie de la population sur le périphérique, notamment les cadres, et une meilleure répartition de la fréquentation des transports en commun aux heures de pointes. Toutefois, on peut s'interroger sur la viabilité et la fiabilité d'un système de travail désynchronisé. De même, il n'est pas certain que les entreprises pouvant développer le télétravail soient prêtes à changer en profondeur leur mode de fonctionnement. Les plus vieilles générations d'actifs ne sont pas nécessairement familiarisés avec ces pratiques. En parallèle au changement sur les mobilités, la construction du Grand Paris Express et des pôles multimodaux encourage à utiliser le nouveau réseau pour les mobilités intra-banlieue et les mobilités actives sur les fins de déplacements. Ainsi, il y a une volonté d'effectuer une transition douce vers des modes plus durables que l'automobile à l'échelle francilienne. Elle reste néanmoins inféodée au bon déroulement des travaux du Grand Paris Express : on peut déjà envisager des retards ce qui repousse à long terme les évolutions sur les mobilités. Sur ce pas de temps plus

Groupe #1

Gratuité des transports en commun

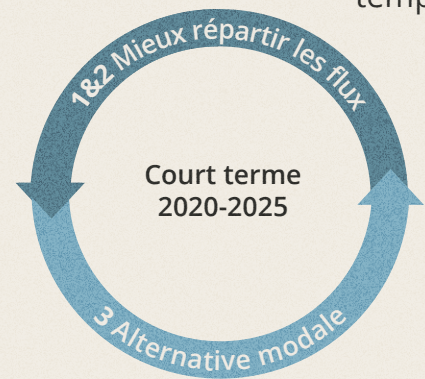


L'effet des propositions porte plus sur les modes de vie que sur les infrastructures. La conséquence principale est la baisse des flux automobiles.

Groupe #2

Télétravail

Bureau des temps



Grand Paris Express

On permet de désengorger les réseaux existants et d'améliorer des transports en commun en banlieue.

Long terme 2025-2040

Responsabilisation des entreprises



Limitation de la place de la voiture individuelle

Continuité de service



Développement d'une alternative fiable à la voiture

Réseau de transports amélioré

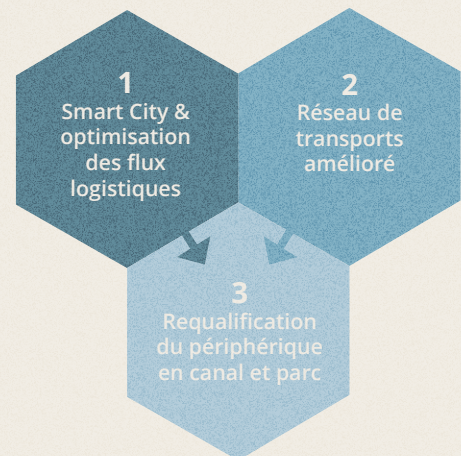


On encourage à utiliser d'autres modes de transport que la voiture, en fiabilisant le réseau de transport en commun et en responsabilisant les entreprises.

Stanislas, travailleur mobile, automobiliste habitant à Paris 13 :

"En ce qui concerne les déplacements professionnels, mon entreprise a mis en place un système d'autopartage. J'ai vendu mon hybride vu qu'elle ne me servait plus. Par contre pour mes autres déplacements j'ai recours aux transports en commun qui sont tellement plus confortables et en plus ils sont gratuits ! Quel bonheur de se déplacer dans Paris sans avoir à chercher une place de parking."

Long terme 2025-2040



L'amélioration des transports en commun permet d'éviter l'utilisation de la voiture.

L'optimisation du trafic routier et le retour au fluvial sont une solution pour la logistique

long, l'amélioration du réseau existant (automatisation des lignes, confort, sécurité, ...) permet de reporter progressivement les usagers vers les transports en commun. Il aurait peut-être été plus opportun d'assurer une amélioration du réseau existant avant de miser sur le Grand Paris Express dont le temps de livraison est plus incertain. Le groupe a également envisagé d'utiliser les nouvelles technologies (smart-city) afin de réorganiser les flux logistiques pour le trafic routier restant. Ainsi, le périphérique deviendrait obsolète et serait remplacé par une série d'aménités paysagères, dont un canal à l'instar de Séoul. Les deux groupes ont toutefois noté les limites financières de cette option, soulignant également le potentiel processus de gentrification.

Par conséquent, les deux groupes montrent deux chemins différents pour atteindre un idéal commun d'accessibilité augmentée. D'un côté, une action publique forte sur la voiture (péage urbain et responsabilisation des entreprises) incite à abandonner le périphérique, tandis que le second groupe propose une transition plus douce en concurrençant le modèle automobile actuel (limiter et mieux répartir les déplacements, améliorer et compléter le réseau de transports en commun actuel). Les deux groupes se rejoignent sur la nécessité d'améliorer le réseau de transports existant en Île-de-France à long terme, afin de supporter un report depuis la voiture. Dans les deux scénarios, le report modal rend le périphérique obsolète à long terme, permettant alors sa suppression d'ici 2040. Plus généralement, nous remarquons que les deux automobilistes convaincus parmi les quatre personnages ont opéré un report modal vers les transports en commun en 2040, puisque ces derniers sont devenus plus efficaces que la voiture. Aussi, les deux groupes ont tous les deux insisté à leur manière sur l'importance de modifier les modes de vie à court terme soit par la contrainte, soit par l'amélioration des alternatives, afin de pousser les individus à abandonner la voiture au profit des transports collectifs.

Les scénarios de la proximité

La proximité est abordée par les deux groupes comme étant une concentration des diverses activités quotidiennes (commerces, travail, loisirs,...) autour du domicile. Ainsi, dans un premier temps, les deux groupes ont décidé de mettre fin aux zones commerciales afin de développer les commerces de proximité, permettant aux usagers et habitants de s'y rendre à pied ou en vélo. De plus, sur le long terme, les deux groupes ont choisi de mettre en place une « région du quart d'heure », se traduisant par une hyper-proximité de toutes les activités quotidiennes.

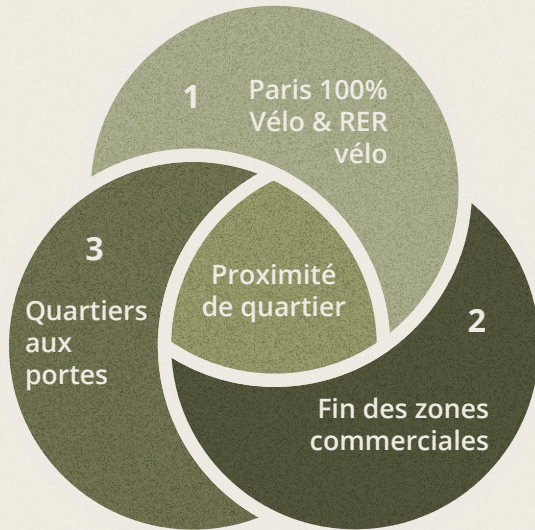
À court terme, les groupes ont décidé de diminuer l'usage de la voiture pendant leur scénarios et les conséquences sur les personas divergent en termes de mobilité. Pour le premier groupe, les modes actifs, notamment le vélo, sont développés à travers le "RER Vélo" ainsi que la constitution de quartiers requalifiés et attractifs en petite couronne. Le second groupe, à travers le développement du télétravail et de la ville « Deliveroo » -la livraison à domicile généralisée-, incite à une "démobilité" de leurs personas. Le nombre de déplacements est ainsi réduit car les gens restent davantage à leur domicile.

Ainsi, lorsqu'un groupe développe une proximité de quartier, des récits de vie centrés sur des mobilités plus douces, facilitant le lien social et les loisirs, l'autre groupe développe une proximité individualiste. Une décélération collective des espaces publics fait face à une décélération individuelle entraînant une plus grande flexibilité, un choix de son emploi du temps. Ce dernier type de décélération peut être critiqué à plusieurs égards. En effet, le principe individualiste de démobilité pourrait engendrer une diminution du lien social. De plus, la ville "Deliveroo" se fonde sur des emplois de livreurs précarisés et peut donc engendrer un creusement des inégalités sociales et économiques.

À long terme, le premier groupe prolonge son mouvement axé sur le développement du vélo et du lien social. Il réduit la vitesse réglementaire sur le périphérique afin de sécuriser les déplacements

Groupe #1

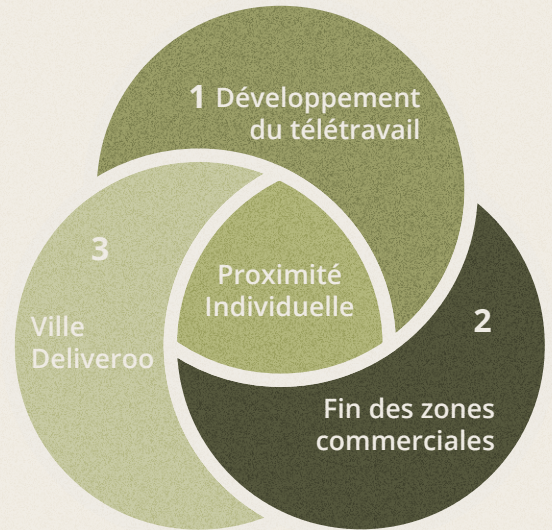
Court terme 2020-2025



On développe une proximité de quartier et des mode de vie centrés sur des mobilités plus douces facilitant le lien social et les loisirs.

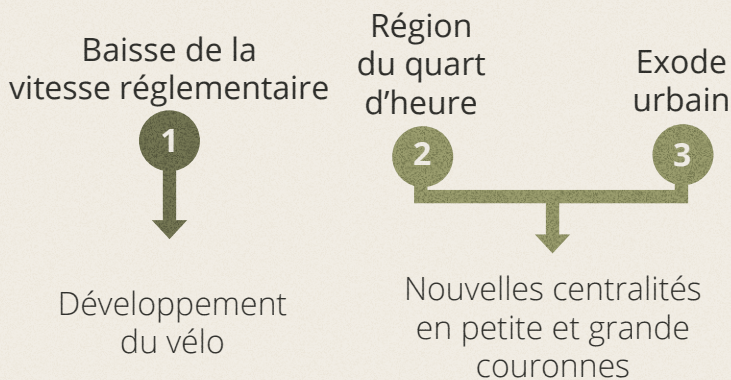
Groupe #2

Court terme 2020-2025



On incite à consommer et travailler plus proche voire chez soi (meilleure maîtrise de l'emploi du temps, confort, décélération).

Long terme 2025-2040

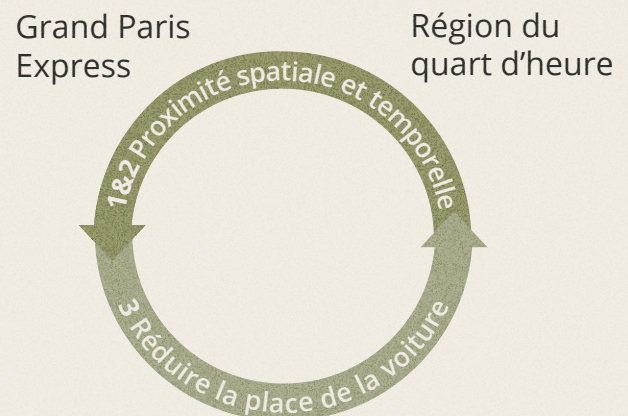


De nouvelles centralités sont apparues. En leur sein les déplacements sont très courts car tout est à proximité. Le périphérique n'est donc plus utilisé.

Ivan, employé, automobiliste habitant à Saint-Ouen:

"La zone commerciale où je travaillais a fermé. Je n'ai plus à utiliser le périphérique. Je fais donc des économies puisque je ne dois plus acheter de carburant et je peux vendre ma voiture. Je parviens à trouver un travail dans une brasserie dans ma biorégion Saint-Denis Seine. Tout le monde travaille, consomme et sort dans le quartier où les déplacements peuvent se faire à pied. Lorsqu'il faut se rendre dans des espaces plus éloignés, je fais désormais les trajets en vélo grâce aux nouvelles pistes cyclables du RER vélo. Avec ma copine, nous nous rendons parfois dans les nouveaux quartiers apparus à proximité des portes du périphérique - ce sont devenus des espaces courus où on y trouve toutes les fonctions urbaines."

Long terme 2025-2040



Responsabilisation des entreprises

Développement de la proximité spatiale, de la proximité temporelle, et fragilisation de la "culture voiture".

en vélo et choisit « l'exode du coeur urbain » francilien afin de recréer des centralités en petite et grande couronnes, des « villages » aux effets "sociabilisants". Cette reconfiguration spatiale des activités professionnelles, commerciales ou de loisirs induit des déplacements courts n'impliquant que des modes actifs et éliminant un usage quotidien de la voiture. Les deux personas ont déménagé dans deux « bio-régions », leur permettant de se rapprocher de leur travail et des loisirs auxquels ils accèdent à pied ou en vélo. Le choix fait d'une réduction de la vitesse réglementaire peut paraître étonnant : la proposition semble presque anodine à ce stade du scénario. Ce premier groupe a construit un scénario cohérent autour d'une proximité socialisatrice cependant la mise en place d'un exode du coeur urbain doit être questionnée. L'exode du coeur urbain serait permis par un départ des Franciliens des centres urbains, qui n'est possible que s'il y a, en amont, une reconfiguration spatiale du bassin d'emploi. Ce modèle de ville peut-il être accompagné par les institutions politiques et économiques actuelles ?

Le second groupe, lui, a également décidé d'agir sur le développement de la proximité spatiale à travers la région du quart d'heure. Cependant, il a jugé que certaines activités rares peuvent être plus éloignées et seulement accessibles via les transports en commun. La proximité spatiale doit ainsi être couplée à la proximité temporelle, à travers le développement des transports en communs et de pôles intermodaux. Enfin, le groupe a jugé pertinent de responsabiliser les entreprises en obligeant à justifier les déplacements de chaque voiture de fonction. De plus, une persona a profité d'une aide publique afin de déménager à proximité de son lieu de travail. Ainsi, une triple action est proposée à long terme : une proximité spatiale fusionnée à une proximité temporelle ainsi qu'un recul de la « culture voiture » via la responsabilisation des entreprises. Le deuxième groupe a mis en avant la limite que peut poser le principe seul de proximité spatiale. Il fait l'hypothèse qu'un individu aspire toujours à des activités rares et éloignées de son domicile (famille, équipements culturels,...). Même si ces mobilités restent "extraordinaires", il est nécessaire de penser les réseaux de transports en commun pour accéder à d'autres régions. De plus, ce groupe renforce la place du secteur public (aide au déménagement) et responsabilise économiquement les entreprises. Une place si importante de l'Etat dans un modèle de la proximité peut être remise en question. Ce modèle risque également de fragiliser les petites entreprises dont la viabilité économique serait mise à mal.

Pour les deux groupes, les conditions pour permettre une suppression du périphérique en 2040 serait dans un premier temps de faire diminuer significativement l'usage de la voiture (démobilité, modes actifs) puis permettre une relocalisation des personnes (déménagements aidés) et des activités (bio-régions, région du quart d'heure).

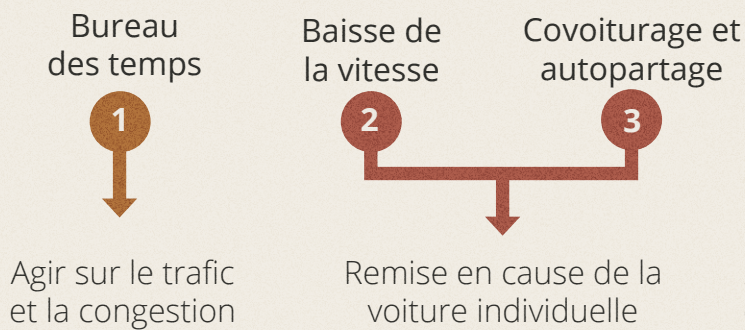
Les scénarios de la voiture réinventée

Les deux groupes ont soulevé l'enjeu de la transformation du rapport à la voiture individuelle, tout en défendant un modèle de mobilité dominé par l'automobile. Les enjeux communs aux deux tables sont la meilleure gestion du trafic sur les différents axes et le développement de l'intermodalité. Un changement de notre rapport à la propriété individuelle et le fait de renoncer à certains avantages de l'autosolisme a également orienté la réflexion. Une autre question ayant émergée, concerne l'acceptabilité du projet par les habitants. En effet, pour que la suppression du périphérique soit efficiente, les participants ont souligné l'importance de communiquer et de sensibiliser les usagers au projet. Selon eux, un temps de compréhension et de transition est essentiel. Cet enjeu incontournable les a ensuite guidés dans le choix des propositions.

À court terme, deux tables ont sélectionné les cartes « baisse de la vitesse réglementaire » et « développement du covoiturage et autopartage ». Ces propositions concernent l'usage de la voiture à proprement parler. Cet usage réinventé de l'automobile semble néanmoins être concomitant à des changements d'ordre plus structurel. C'est ce que révèle les autres choix de propositions.

Groupe #1

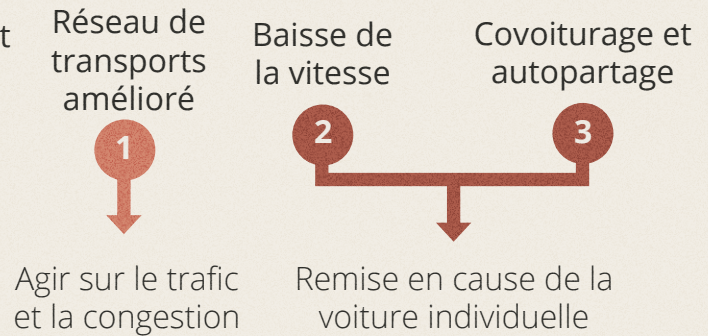
Court terme 2020-2025



Les propositions devraient à court terme améliorer le cadre de vie et réduire les avantages de l'utilisation du périphérique.

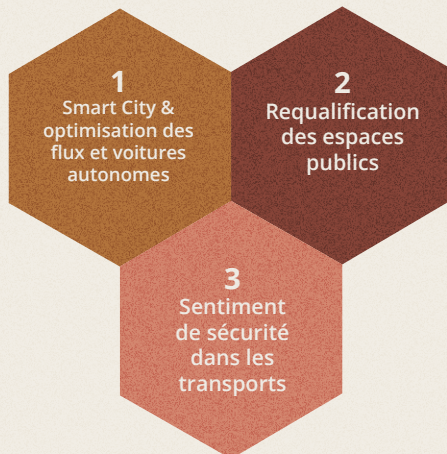
Groupe #2

Court terme 2020-2025



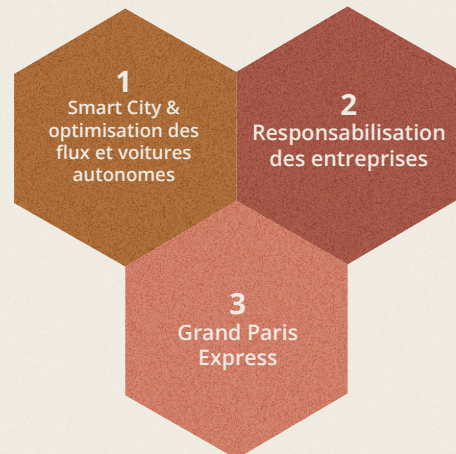
À court terme, création d'une nouvelle voie pour le covoiturage dans l'idée de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle

Long terme 2025-2040



Création d'une ville ultra connectée où les nouvelles technologies permettent de garantir la sécurité et d'optimiser les transports.

Long terme 2025-2040



À long terme, une ville plus connectée qui permet d'optimiser les trajets des voitures et du réseau ferroviaire. Grâce à la Smart City, les voitures passent dans Paris et plus par le périphérique. Les nouvelles liaisons permettent une meilleure accessibilité à la périphérie.

Anne-Charlotte, professeure à l'université :

"Les modes de travail ont évolué. Je donne mes cours en MOOC ou en visioconférence. Mon temps de présence sur le campus est moins important et je m'y rends moins souvent. Si j'ai besoin d'aller à la fac, j'utilise une voiture autonome et souvent je partage mes trajets avec des voisins ou usagers ayant la même destination. Le temps de transport est aujourd'hui substitué par un temps de travail ou de sociabilité quand hier il était synonyme de stress et d'agacement. Il n'y a plus d'accidents ni de problèmes de congestion. La requalification du périphérique a permis la création d'espaces publics. Avant je n'utilisais jamais le vélo mais aujourd'hui je me sens en sécurité et les endroits traversés offrent un cadre agréable. J'effectue moins de déplacements mais la qualité de ces derniers s'est améliorée."

L'un des groupes a mobilisé la carte "bureau des temps", tandis que l'autre a choisi la carte "amélioration du réseau de transport en commun" afin de développer l'intermodalité. En effet, avoir plus d'alternatives à la voiture serait un premier pas à la transformation de son usage actuel. Avec cette proposition, les pratiques et la possession de la voiture individuelle sont remises en cause. La carte « bureau des temps » implique, une réorganisation du secteur du travail et des emplois du temps quotidien dans le but d'agir sur le trafic et la congestion. Cette réflexion à court terme s'appuie ainsi sur des mesures d'ordre incitatif. Celles-ci ont pour but d'améliorer le cadre de vie et remettre en cause les avantages liés à l'utilisation du périphérique. Cette étape sert d'amorce à des changements plus globaux des mentalités, du rapport à la voiture et des pratiques de mobilité. À long terme, les deux groupes ont choisi de faire évoluer le modèle grâce à la carte "Smart City". Dans cette ville, la gestion des flux via l'intelligence artificielle, la voiture autonome et ses avatars permettent un trafic fluide et régulé sur l'ensemble des routes. Toutefois, les deux groupes n'ont pas mis en avant les limites qui peuvent être en lien avec le développement de la Smart City. Encore trop méconnue, la ville intelligente et notamment l'intelligence artificielle soulèvent des questions de nature éthique concernant la protection des données personnelles.

En modifiant l'usage de la voiture les participants ont, en toute logique, imaginé les possibles effets sur les autres modes de transports. L'objectif restant celui de la suppression du périphérique, ils ont saisi que les conséquences iraient au-delà de simples changements d'itinéraires ou du partage de l'habitacle de sa voiture personnelle.

En envisageant les différentes alternatives et en tentant de sélectionner les propositions les plus adaptées, les deux groupes ont opté pour des choix distincts. "quartiers du GPE et intermodalité" et "responsabilisation des entreprises" pour le groupe 2 et "requalification des espaces publics du périphérique" et "sentiment de sécurité dans les transports" pour le groupe 1. Pour les deux groupes, un réaménagement de l'espace urbain est envisagé. Bien que différentes, les propositions tendent vers un changement de fonction du périphérique tout en pensant l'intermodalité. De fait, la voiture est un mode toujours utilisé mais responsabilisé. Les Franciliens sont incités à utiliser les transports en commun et les modes doux. L'utilité du périphérique est à nouveau remise en question.

Les propositions choisies dans cette seconde phase ont une dimension plus coercitive. Les habitants doivent se conformer à ce nouveau modèle. La voiture est toujours présente, mais son usage est modifié. On ne possède plus de véhicule personnel et les trajets ne sont plus individuels. Dans le premier temps de jeu, certains territoires ou usagers pouvaient être lésés par les choix faits ou au mieux, non concernés. Dans cette seconde phase, l'ensemble des Franciliens est impliqué. Le choix de la carte "smart city" semble être le plus adéquat dans le modèle "voiture réinventée". Dans ce modèle, les participants ont agi sur la voiture comme levier prioritaire. Toutefois, ils ont mobilisé d'autres leviers comme les transports en commun ou relevant d'une proximité spatiale afin d'envisager une suppression du périphérique. La complémentarité des différents modèles et propositions s'illustre bien dans le modèle voiture.

Ce modèle « voiture réinventée » révèle toute sa pertinence grâce aux scénarios élaborés. Les participants ont illustré le fait que l'usage actuel de la voiture est un levier incontournable à considérer. L'automobile individuelle reste un moyen de transport confortable et pratique et les usagers ne semblent pas décider à renoncer à ses avantages. Penser des mobilités plus durables oblige à anticiper les transformations de notre rapport à ce mode de déplacement. De plus, pour les Franciliens possédant une voiture, le périphérique est un axe privilégié. Sa suppression est donc directement liée à un bouleversement de l'usage de la voiture.

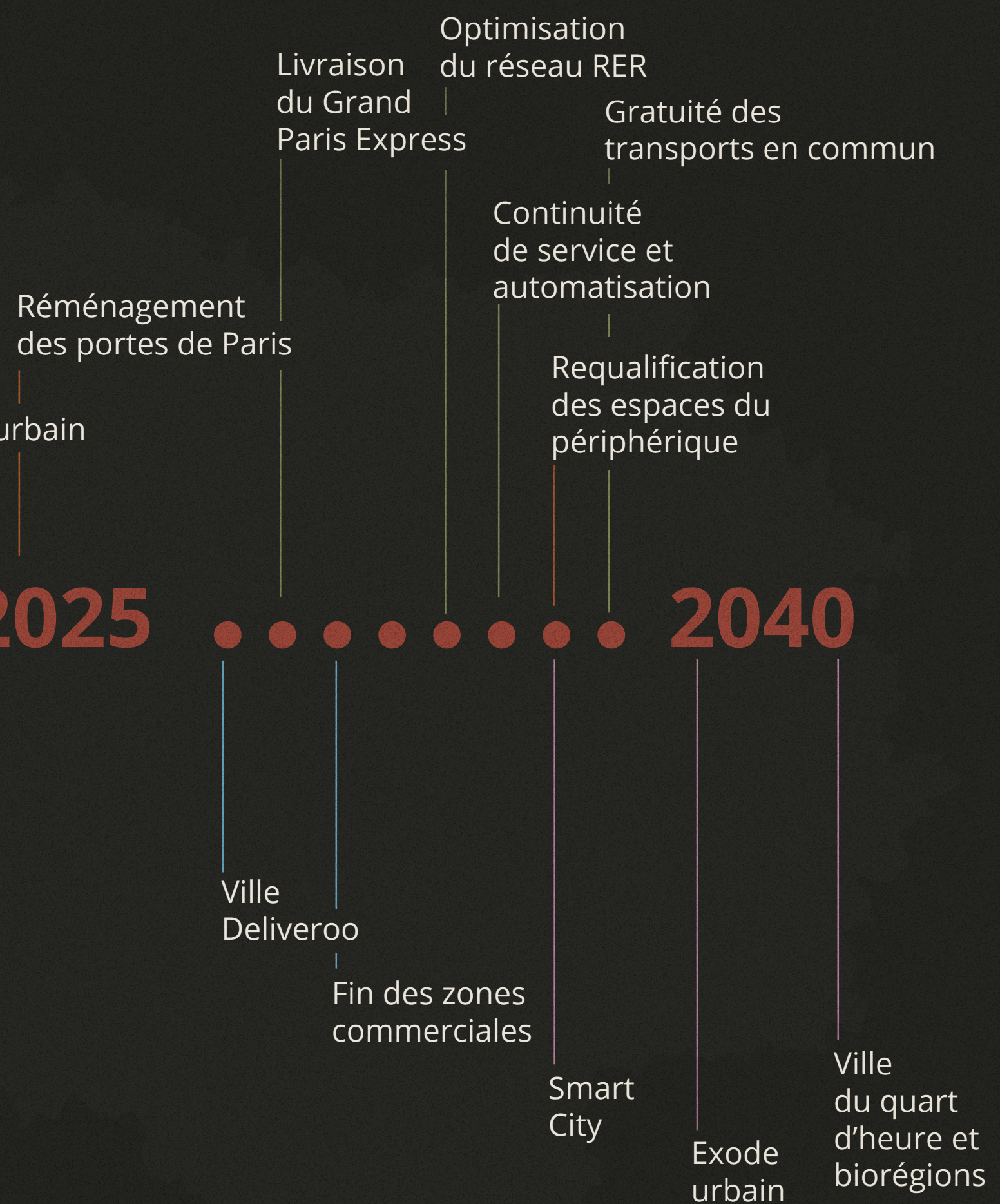
04 Les modalités et les conditions de l'après-périphérique

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



Usages du périphérique	Situation Actuelle	Leviers mobilisables	Aspirations
Trajets			
Intracouronnes	40%	Grand Paris Express	Accessibilité collective
		Optmisation du réseau existant RER & transilien	Accessibilité collective
		Pistes cyclables RER vélo	Proximité & Accessibilité collective
Paris-Paris	6%	Transports en commun 24h/24	Accessibilité collective
		Paris 100% Vélo	Proximité
Paris - Petite couronne Petite couronne - Paris	35%	Prolongement des lignes de métro	Accessibilité collective
		Aménagement de traversées piétonnes du périphérique	Proximité
		Covoiturage	Accessibilité collective
		Pistes cyclables RER vélo	Proximité & Accessibilité collective
		Parkings relais	Accessibilité collective

Limites

1. Phase de construction pouvant aller jusqu'à 2040
<ol style="list-style-type: none"> 1. Phase de travaux et possible saturation des autres lignes ou report modal 2. Risque d'augmenter les inégalités territoriales entre les quartiers desservis et les zones blanches
<ol style="list-style-type: none"> 1. Question du confort et de la sécurité et des grandes distances en vélo 2. Inadapté aux personnes à mobilité réduite
La sécurité n'est pas assurée, problème de confiance dans l'utilisation des transports en commun la nuit
Saturation routière par la réduction de voies au profit de pistes cyclables
Saturation accrue de certaines lignes de métro
NA
Freins psychologiques et sociaux au partage de sa voiture
<ol style="list-style-type: none"> 1. Question du confort et de la sécurité et des grandes distances en vélo 2. Inadaptées aux PMR
Accès au foncier, artificialisation, emprise foncière

La suppression du périphérique peut être envisagée en étudiant les leviers mobilisables selon les usages actuels du périphérique, les motifs de déplacement et les itinéraires en Île-de-France. Supprimer le périphérique reviendrait alors à proposer des alternatives à ses usagers ou alors à remettre en cause les déplacements en eux-mêmes. Le tableau ci-joint présente respectivement 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 peuvent être identifiés. Il faut noter que certains leviers sont mobilisables pour plusieurs usages mais qu'ils ne sont pas mentionnés automatiquement plusieurs fois. Enfin, les limites pour chaque levier sont identifiées.

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. La suppression du périphérique nécessite des aménagements spécifiques pour ces 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. Le maillage de l'Île-de-France par des pistes cyclables - à l'image du réseau RER - est 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.

Usages du périphérique	Situation Actuelle	Leviers mobilisables	Aspirations
Trajets			
Paris - Grande couronne Grande couronne - Paris	22%	Optmisation du réseau existant RER & transilien	Accessibilité collective
		Covoiturage	Accessibilité collective
		Parkings relais	Accessibilité collective
Motifs			
Domicile-Travail	47%	Télétravail	Proximité
		Amélioration du confort des transports en commun	Accessibilité collective
		Désynchronisation des horaires de bureau	Accessibilité collective
		Aide au déménagement à proximité du lieu de travail	Proximité
		Aide à la mutation professionnelle	Proximité
Déplacement professionnel	22%	Généralisation de la visioconférence	Accessibilité collective
		Encadrement de l'utilisation des voitures de fonction	NA
		Démocratisation du vélo-cargo (adapté pour les travailleurs déplaçant du matériel)	Proximité
		Vélos mis à disposition par les entreprises	Proximité

Limites

<ol style="list-style-type: none"> 1. Phase de travaux et possible saturation des autres lignes ou report modal 2. Risque d'augmenter les inégalités territoriales entre les quartiers desservis et les zones blanches
Freins psychologiques et sociaux au partage de sa voiture
Accès au foncier, artificialisation, emprise foncière
<ol style="list-style-type: none"> 1. Inenvisageable pour toute une partie des actifs 2. Perte de lien social
NA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Inadaptés pour certains emplois 2. Désynchronisation des emplois du temps et impacts sur la vie sociale
Nécessite des ressources financières pour les ménages
Inadapté pour une majeure partie des emplois
<ol style="list-style-type: none"> 1. Perte de lien social 2. Inadapté pour des tâches manuelles
Reste dans le cas d'un usage de la voiture
<ol style="list-style-type: none"> 1. Nécessité d'adaptation des pistes cyclables actuelles (élargissement des voies) 2. Limite de poids/taille pour le matériel encombrant
Différence de moyens entre PME et grandes entreprises

Par ailleurs, près de la moitié des déplacements sur le périphérique se fait pour des déplacements domicile-travail. On peut considérer que l'action publique doit être priorisée pour apporter des alternatives à ces usagers. Reconsidérer le fonctionnement du monde professionnel peut être une solution en soutenant le télétravail ou en dé-synchronisant les horaires de bureau par exemple. Un autre type de solution, plus radical, est de remettre en cause la répartition des lieux de vie et des emplois. Le rapprochement de ces deux espaces, par un déménagement ou une mutation professionnelle, rend obsolète l'usage du périphérique.

Usages du périphérique	Situation Actuelle	Leviers mobilisables	Aspirations
Motifs			
Domicile-Loisirs	11%	Création de centres de loisirs et sportifs de proximité	Proximité
Domicile-Accompagnement	6%	Voiture autonome ou navette à la demande pour personnes à mobilité réduite	Accessibilité collective
Domicile-Achat	2%	Généralisation de la livraison à domicile	Proximité
		Consommation locale	Proximité
Domicile-Affaires personnelles	4%	Création de pôles de services de proximité	Proximité
Domicile-Études	1%	Généralisation des MOOC	Proximité
		Création de résidences étudiantes	Proximité
Commun	NA	Gratuité des transports en commun	Accessibilité collective
		Péages urbains	NA
		Sentiment de sécurité dans les transports	Accessibilité collective
Les usages exceptionnels du périphérique			
Tourisme	NA	Renforcement des liaisons transports en commun avec les aéroports franciliens	Accessibilité collective
Logistique	NA	Interdiction aux camions internationaux en transit	NA
		Redéveloppement de solutions fluviales et ferroviaires	NA
		Mobilisation de l'A86, la Francilienne, du grand contournement de Paris	Proximité
Déplacements extra-franciliens	NA	Mobilisation de la Francilienne, du grand contournement de Paris	NA
		Péage au coeur de l'Île-de-France	NA

Limites

Risque de non utilisation des services de proximité (distinction sociale de certaines activités)
Nécessite une aide publique pour que ce soit accessible aux populations les plus fragiles.
1. Encouragement à une précarisation d'une partie de la population 2. Démultiplication des flux logistiques
Difficilement envisageable en milieu urbain dense
NA
Perte de lien social
Possible entre-soi dans quartiers étudiants
Saturation accrue des transports en commun.
Risque d'accroissement des inégalités dans l'accès à la mobilité
NA
Encourage les déplacements aériens (nouveaux flux) et problèmes de pollution.
Saturation du réseau autoroutier magistral
1. Pollution des cours d'eau 2. Nécessite de nouvelles plateformes logistiques portuaires et ferroviaires
Risque de démultiplication des flux logistiques modes non propres
Saturation et pollution accrue en petite et grande couronne
Risques d'accroissement des inégalités d'accès à la mobilité

Trois types de leviers semblent pouvoir être mobilisés dans l'objectif de suppression de l'usage du périphérique. Tout d'abord des leviers relèvent de l'aménagement d'infrastructures tel que la création de parkings relais ou l'aménagement de traversées cyclables et piétonnes. Par ailleurs, certains leviers s'inscrivent dans des modifications de modes de vie à l'instar du développement du télétravail et de la consommation locale. Enfin, des propositions sont de l'ordre de l'incitation économique tels que la gratuité des transports ou la mise en place d'un péage urbain. On peut différencier aussi les leviers mobilisables entre ceux qui s'appuient sur l'offre existante des transports, comme le prolongement des lignes de métro, et ceux s'appuyant sur des nouvelles alternatives dans les mobilités, telles que le développement des voitures autonomes.

Nous pouvons relever que les leviers nécessitant un changement dans les modes de vie semblent moins envisageables pour les populations précaires ou contraintes par leur travail. Changer ses pratiques de consommation ou son organisation professionnelle est plus aisé pour les classes sociales supérieures bénéficiant de plus de ressources sociales et économiques. Certains leviers accentuent potentiellement des situations de précarité ou d'inégalités. La généralisation d'un système de livraison à domicile peut, certes, permettre une réduction de l'usage de la voiture mais il encourage le développement d'emplois précaires (dans l'état actuel du système de livraison à domicile).

Plusieurs dimensions n'ont pas ou peu été traitées au sein de ce tableau synthétique, notamment concernant la faisabilité des propositions, leur coût ou encore la temporalité de leur réalisation.

La réalisation de certains aménagements dépend directement de leur emprise foncière et de leur localisation. En effet, certaines propositions telles que la construction de parkings relais aux portes de la capitale ou celle de centres de loisirs et sportifs de proximité posent la question de la capacité des collectivités à accéder au foncier. Ces équipements demandent une emprise foncière importante, dans des zones urbaines déjà denses, ce qui implique d'avoir des fonds importants pour un coût considérable. Cette thématique du coût foncier, couplée à celle du coût de réalisation des équipements, ne peut être pleinement abordée dans cet exercice prospectif en raison sa nature non-programmatique. Nous pouvons cependant faire l'hypothèse que de telles propositions, dans le cadre d'une scénarisation, ne doivent pas être accumulées mais couplées à d'autres, moins onéreuses et ne nécessitant pas une emprise foncière importante.

De plus, les scénarisations permettant de rassembler les conditions favorables à une suppression du périphérique comportent des aménagements ambitieux -amélioration des équipements existants ou construction de nouveaux- et donc des temps de travaux étendus. Les temps de chantier, notamment lorsqu'ils troublent le bon fonctionnement des réseaux de transports existants, doivent être pensés comme un temps de projet. Il peut être le support d'une communication politique et d'une justification de la pertinence de cette politique.

Enfin, nous pouvons faire l'hypothèse que la suppression du périphérique est une proposition qui provoque une crispation de la classe politique ainsi que de la société civile. Cependant, à l'image de la piétonisation des voies sur berges rive droite, une communication politique peut permettre de transformer les représentations liées à ce conflit d'aménagement et de conquérir l'opinion publique. Cette stratégie peut se décliner en deux dimensions : conférer à cet espace une valeur d'emblème et y créer des événements permettant une appropriation de nouveaux usagers. Ainsi, dans un premier temps, une communication fondée sur l'enjeu environnemental permet de rendre le projet de suppression du périphérique comme le symbole d'une lutte globale. Cette stratégie de la "montée en généralité" (Subra, 2008) consiste à faire de cette infrastructure l'emblème d'une société pro-voiture et non-respectueuse de l'environnement (pollution,...). Cette communication pourrait ainsi rendre plus acceptable la proposition d'une suppression du périphérique et, par conséquent, serait une des conditions de sa réalisation.

De plus, une des stratégies de la Mairie de Paris qui a été expérimentée pour la piétonisation des voies sur berges est celle de l'événementialisation du lieu, outil pour une meilleure acceptabilité du projet de suppression. En effet, plus qu'une victoire des représentations, c'est la victoire des usages qui permet de rendre acceptable un tel projet. Or, le changement des usages est permis grâce à l'organisation d'événements qui détournent l'usage actuel du périphérique, à travers des aménagements réversibles. Par exemple, au cours de la Nuit Blanche 2019, un tronçon du périphérique a pu être investi par des cyclistes, leur permettant de s'approprier le lieu. Ainsi, une stratégie de multiplication de ces événements permettra d'ouvrir cet espace à des activités et usages autres qu'automobiles, qui une fois présents sur le lieu, peuvent être appréciés et donc peut changer les représentations. À travers une "réussite" des usages alternatifs, une nouvelle appropriation est possible et permettra de reprendre un certain contrôle sur l'espace : "ce qui fait le contrôle c'est l'usage" (Subra, 2008). Ainsi, l'événementialisation du périphérique, à travers des dimanches sans voitures, par exemple, pourrait rendre envisageable la suppression pour la sphère politique et citoyenne.

Sur la base des propositions présentes dans le tableau de synthèse, nous avons construit une illustration d'une forme de suppression progressive du périphérique. Cette scénarisation - issue d'une réflexion collective finale basée sur les différents matériaux produits tout au long de ce travail - s'incarne par la suite par des récits de vie des personas usagers du périphérique.

Nos préconisations vers une suppression du périphérique

À ce jour, la Ville de Paris est propriétaire du boulevard périphérique. Ce statut lui permet, en théorie, d'aménager l'axe comme elle l'entend. Notre diagnostic montre pourtant que les usagers du périphérique ne sont pas exclusivement parisiens, au contraire. De fait, il nous semble primordial d'agir sur la gouvernance du périphérique avant même de lancer des opérations permettant sa suppression. Le boulevard périphérique organise les déplacements de millions de Franciliens, en particulier ceux qui vivent dans les limites de la Métropole du Grand Paris. Pour développer une vision cohérente à l'échelle de la métropole et de l'Île-de-France, il paraît nécessaire de répartir le pouvoir décisionnaire, a minima entre Paris et la Métropole du Grand Paris. Ce parti pris structure le travail de scénarisation qui suit.

Dès l'année 2020, des mesures ont été instaurées afin de préfigurer une suppression du périphérique. Ainsi, des événements autour et sur le périphérique ont été organisés afin de sensibiliser les usagers et les riverains à la fermeture du boulevard, notamment autour des enjeux sanitaires et écologiques. À l'occasion d'une nuit blanche du périphérique, les cyclistes et piétons se sont appropriés cette infrastructure routière. Le périphérique est de manière plus systématique fermé certains jours, notamment en cas de pics de pollution. La diminution de la vitesse réglementaire à 50 km/h a pu être considérée comme les prémices d'une boulevardisation du périphérique. Cela a permis à l'époque de fluidifier le trafic et de réduire la pollution atmosphérique. De nouvelles passerelles légères ont été aménagées afin de réduire la fracture entre Paris et la proche couronne.

Des politiques publiques ont été également rapidement mises en place afin de réduire l'autosolisme dans les mobilités franciliennes. D'une part le covoiturage s'est généralisé grâce à des applications numériques efficaces et les pouvoirs publics ont développé des mesures incitant les entreprises à réduire leur parc de voitures de fonction. D'autre part, le développement d'une culture vélo s'est accentué à travers la gratuité des Vélib's, l'extension de leur couverture et la mise en place d'un Permis Vélo. Pour réduire leurs mobilités de manière générale, une partie des franciliens a adopté le télétravail pour certains jours de la semaine. Des expérimentations - associant de grandes entreprises publiques et privées - ont eu lieu aussi pour désynchroniser les horaires de bureau. Grâce à ces mesures, les navetteurs présents sur le périphérique ont été de moins en moins nombreux.

Toutefois, il a fallu attendre quelques années avant de proposer des alternatives pour la majorité des usagers du périphérique. En effet, à partir de 2024, l'ouverture progressive des gares et lignes du Grand Paris Express ont permis un report modal des trajets banlieue-banlieue qui s'effectuaient auparavant en voiture et passant par le périphérique. Ces nouvelles gares et celles du RER ont été mieux équipées en matière de stationnements cyclables et automobiles. Certains anciens utilisateurs du périphérique ont laissé progressivement leur automobile au parking de la gare la plus proche de chez eux. Ils ont pu profiter d'une amélioration du réseau de transports en commun, qui est plus confortable et en partie automatisé. De la même manière, les promesses des candidats aux municipales de 2020 en matière d'aménagements cyclables ont commencé à faire leur preuve. De nombreuses pistes cyclables ont été aménagées dans toute l'Île-de-France. Elles ont permis notamment de relier la petite couronne à Paris. Enfin les sociétés de livraison ont été incitées à développer la logistique de proximité en sollicitant des modes alternatifs à la voiture ou utilitaire classique. Le vélo-cargo a connu un succès fulgurant. Toutes ces mesures ont permis, en proposant des alternatives, de réduire drastiquement le nombre d'usagers du périphérique. La culture du "tout-automobile" a été d'ailleurs largement contestée à cette époque. Des pétitions ont

été signées afin de végétaliser et requalifier les espaces publics du périphérique.

Ces dernières années, plusieurs transformations ont permis une suppression totale du périphérique. Un mouvement citoyen demandant toujours plus de proximité a émergé. Ainsi, l'ensemble des fonctions urbaines est disponible à moins de 15 minutes du logement de chaque francilien. L'organisation centre-périphérie de l'Île-de-France a aussi été remise en cause. Les pôles urbains en petite et grande couronnes se sont renforcés. Les aménagements récents permettant une suppression définitive du périphérique ont consisté à requalifier les arrivées d'autoroutes franciliennes dans Paris. Les autoroutes pénétrantes sont désormais des boulevards urbains lorsqu'elles sont en milieu urbain dense.

En 2020, cuisinier dans la zone commerciale d'Orly et habitant à Saint-Ouen avec sa compagne, Ivan devait prendre sa voiture et passer par le périphérique plusieurs fois par jour.

En 2040, le périphérique est supprimé et l'Île-de-France s'est transformée en une région de la proximité. Grâce à cette nouvelle proximité et au développement d'un pôle urbain avec de nombreux services à Saint-Ouen, Ivan a pu garder son domicile et trouver un travail plus proche de chez lui. Il travaille dans un restaurant qui utilise des produits frais et locaux juste à côté à 10min de son appartement et son quotidien est apaisé. Pour ses loisirs et ses courses du quotidien, Ivan reste dans son quartier et cette proximité lui convient parfaitement.

Pourtant, pour encore certains trajets en Île-de-France ou à Paris (visite dans sa belle-famille, aller au musée ou au cinéma), Ivan utilise encore sa voiture. Malgré la démocratisation de la nouvelle culture vélo qui marque cette décennie, il reste un irréductible automobiliste. En effet, grâce à la désynchronisation des horaires et du changement de mentalités de beaucoup de franciliens, se déplacer en voiture est devenu agréable, même sans le périphérique.

En 2020, cette maîtresse de conférence à Paris II devait faire les déplacements domicile-travail (Marly-le-Roi – Paris 6ème) en voiture et passait par le périphérique.

En 2040, le périphérique est supprimé et son quotidien a été bouleversé. Au début, lorsque la mesure a été annoncée, Anne-Charlotte et son mari se sont beaucoup plaints de cette décision de « gaucho bobo écolo » mais ils ont vite changé d'avis. Avec le développement du télétravail, Anne-Charlotte peut dispenser beaucoup de ses cours à distance grâce à la plateforme des MOOC et cela lui évite beaucoup de déplacements et de stress.

N'ayant plus besoin d'aller à la faculté tous les jours, Anne-Charlotte s'est découverte une forme olympique et est devenue une fervente défenseuse des bienfaits du vélo. Grâce aux nombreux aménagements que Paris et la Métropole ont mis en place (nombreuses pistes cyclables dans toute l'Île-de-France), elle ne se déplace plus qu'avec son vélo solaire-électrique. De plus, grâce à une proximité toujours plus développée, les fonctions urbaines indispensables à son quotidien sont situées à moins de 15 minutes à pied de chez elle (et à 2 coups de pédales). Plus de stress, une nouvelle jeunesse et un environnement calme et végétalisé, en somme le bonheur.

En 2020, ingénieur dans le bâtiment habitant dans le 13ème arrondissement et travaillant à Romainville, Stanislas utilisait sa voiture et le périphérique plusieurs fois par jour.

En 2040, avec la suppression du périphérique, son métier et ses déplacements professionnels ont totalement changé. Pour l'entreprise, les déplacements à vélo sont plus rentables et offrent une meilleure image de marque. Grâce à la démocratisation du vélo-cargo et au développement de nombreuses pistes cyclables, Stanislas redécouvre une ville plus respirable et prend plaisir à faire ses déplacements professionnels.

Il a totalement abandonné la voiture et cela est plus conforme avec ses volontés politiques et écologiques. Habitant encore dans Paris, il sort toujours dans son quartier et l'ensemble de ses déplacements sont apaisés grâce notamment à l'ouverture des lignes et gares du Grand Paris Express et à une amélioration du confort dans les transports en commun. Alternant entre vélo, marche et métro, Stanislas est en pleine forme et est enfin en accord avec lui-même.

En 2020, Safia habitait à Puteaux et travaillait à Boulogne en tant qu'ingénieure informatique. Elle utilisait la voiture pour se rendre à son travail, pour accompagner ses enfants à certaines de leurs activités ainsi que pour rendre visite à des amis.

La suppression du périphérique en 2040 et les politiques associées ont considérablement changé les représentations de Safia sur la voiture. Déjà adepte du vélo en 2020, l'agrandissement et la sécurisation des pistes cyclables la rendent accro au vélo. Cependant, ses enfants lui demandent d'être très disponible pour venir les chercher à leurs diverses activités : la voiture reste indispensable pour être flexible.

La majorité de ses activités se situent plus près de son lieu de vie. Cette nouvelle organisation spatiale est liée à l'avènement de la proximité. Certaines restent néanmoins à Paris, donc plus éloignées. Pour s'y rendre elle évite ses déplacements en automobile. Restaurants, cinémas ou théâtres parisiens sont accessibles à présent en transports en commun. Elle reste cependant contrainte avec les horaires des transports en commun, notamment pour ses sorties nocturnes. Elle se sent donc un peu perdue dans le choix de ses mobilités mais espère que lorsque les enfants auront grandi, elle pourra tout réaliser en vélo et transports en commun.

En 2020, Adrian était un étudiant habitant mais non-usager du périphérique. Le boulevard n'était qu'une source de nuisances dans ses cheminements quotidiens et par sa pollution sonore et atmosphérique.

La suppression du périphérique, vingt ans plus tard, est considérée comme une réelle victoire selon lui. Il a assisté à de nombreux événements les années précédentes promouvant un périphérique sans voitures et il a vu le changement progressif des représentations des parisiens. Politisé récemment, il considère que le périphérique est le symbole d'une révolution environnementale et se sent pleinement en accord avec la politique métropolitaine .

Le périphérique n'est plus un obstacle grâce à l'aménagement des passerelles et traversées piétonnes. L'infrastructure est maintenant un lieu agréable, de sociabilité et de mobilités douces : il l'utilise très souvent en vélo ou pour faire son jogging. Adrian fait donc partie des nouveaux usagers du périphérique et peut respirer à pleins poumons aux alentours de son domicile. Il se déplace uniquement en transports en commun et en vélo, grâce auxquels une très grande partie de l'Île-de-France lui est accessible.

05 Analyse des propositions politiques

À la suite du diagnostic des usages du périphérique et de la construction de scénarios d'une suppression du périphérique, ce dernier temps met en lumière les différentes prises de position politique récentes sur l'avenir du périphérique et plus généralement sur les questions de mobilités. Ces propositions politiques sont à mettre en confrontation avec les solutions explorées dans le travail de scénarisation.

Du point de vue méthodologique, cette analyse des positions politiques repose sur l'analyse des programmes des candidats à la Mairie de Paris et des programmes des communes limitrophes, illustrés par cinq exemples (Charenton-le-Pont, Gentilly, Neuilly-sur-Seine, Saint-Denis, Vanves), exprimées à l'occasion des élections municipales 2020.

Programmes des candidats parisiens en matière de mobilités

Anne Hidalgo

Maire actuelle à la tête de la mairie de Paris, Anne Hidalgo se représente à sa propre succession. Durant son précédent mandat, la Maire de Paris a pris d'importantes décisions pour transformer Paris : piétonisation des berges de Seine et création de nombreuses pistes cyclables. Ces aménagements ont marqué les esprits des parisiens et des parisiennes et ont inscrit la politique d'Anne Hidalgo dans le sens d'une réduction de la place de l'automobile.

Dans son programme « Paris en commun », Anne Hidalgo continue dans cette lignée et veut faire de Paris une ville verte, solidaire, engagée et une ville de la proximité. Dans cette optique, la Maire de Paris cherche à diminuer la place de la voiture et veut notamment transformer le périphérique parisien en boulevard avec une circulation apaisée (voie réservée aux transports en commun, au covoiturage, aux véhicules propres et transportant des personnes à mobilité réduite). Les différentes propositions que soumet la candidate tendent vers une transformation du périphérique, et non pas une suppression. Dans son programme, Anne Hidalgo insiste sur le fait qu'il serait « contre-productif de le supprimer » et elle propose plutôt d'en changer l'usage et le paysage (végétalisation et création de liens grâce au réaménagement des portes de Paris). Le périphérique est donc un élément qu'elle met en avant dans sa volonté de transformation écologique de Paris. D'après elle, le périphérique parisien doit évoluer pour devenir un axe apaisé de lien entre Paris et la petite couronne.

L'ensemble des propositions de cette liste s'inscrivent dans un objectif de transformation écologique et de mise en place de nouvelles mobilités : mobilités actives (« Paris 100% vélo »), accessibilité collective (« Plus de transports en commun », covoiturage) et véhicules propres. La suppression du périphérique n'est pas proposée mais sa transformation est abordée.

Rachida Dati

Pour ces municipales, Rachida Dati est la représentante du premier groupe d'opposition au Conseil de Paris, formé par le parti Les Républicains et des indépendants affiliés. Depuis la perte de la mairie par le RPR en 2001, la droite locale fustige les politiques mises en place par Bertrand Delanoë et Anne Hidalgo, notamment la piétonisation des voies sur berges. Les mobilités sont un des sujets qui illustrent les divergences nettes entre politiques de gauche et de droite à Paris.

Alors qu'Anne Hidalgo cherche à réduire l'usage de l'automobile, Rachida Dati propose de faire évoluer ce mode de transport tout en le préservant, en soutenant la transition vers un parc automobile électrique. La candidate envisage une transformation du périphérique superficielle : son programme précise que « cela n'a aucun sens d'envisager sa suppression » et propose

d'expérimenter la réservation d'une voie du boulevard sans trancher sur les usagers bénéficiaires. Cette voie pourrait être réservée à des navettes express, pour le covoiturage, les taxis ou encore les véhicules propres or ces catégories sont perméables et le nombre d'usagers regroupés semble trop important pour une seule voie. Par ailleurs, le volet "mobilités" du programme municipal aborde brièvement l'intermodalité. Elle propose la création d'un plan de déplacements urbains maximisé à l'échelle du Grand Paris, le "schéma de mobilité global". Toutefois, Rachida Dati ne s'intéresse à l'articulation des différents modes de transport qu'en proposant la création de parkings vélos au niveau des gares Saint-Lazare, Montparnasse, de l'Est et du Nord. La candidate soutient aussi la création de pistes cyclables et la sécurisation de celles existantes. Quand la transition écologique et solidaire infuse les programmes de gauche, c'est le thème de la sécurité qui sert de socle au programme porté localement par Les Républicains.

Le programme élaboré par Rachida Dati ne permet pas la suppression du périphérique. En plus d'être clairement opposée à cette idée, la candidate développe des propositions qui ne sont pas assez fortes pour permettre cette transition vers un Paris sans périphérique. Les mesures en matière de déplacements doux et/ou actifs sont trop peu nombreuses et ambitieuses pour inciter les Parisiens et les Franciliens à faire évoluer leurs déplacements vers une réduction forte de l'automobile.

Agnès Buzyn

Sur le plan des mobilités, Agnès Buzyn se positionne pour une amélioration de la sécurité dans les transports (caméra de surveillance) et l'automatisation de quatre lignes de métro. La décongestion serait permise par une meilleure répartition des horaires de travail selon elle. Elle imagine également rendre plus propre la logistique en favorisant la proximité des centres de fret, ainsi que le transport fluvial. En outre, elle propose de développer l'agriculture francilienne dans une logique locavore. Enfin, son projet de piétonner la petite ceinture illustre la volonté de soutenir des modes propres (transports en commun, vélo, piéton). Elle deviendrait alors une rocade pour effectuer les trajets domicile-travail à pied ou en vélo, permettant de rejoindre aisément les lieux opposés dans Paris.

Malgré le soutien de Gaspard Gantzer, Agnès Buzyn ne souhaite pas modifier profondément le périphérique à court terme. En effet, les propositions issues de son programme s'inscrivent dans la logique actuelle d'occulter l'infrastructure, plus que de changer ses pratiques. Ainsi, elle souhaite recouvrir une petite partie du périphérique (10% des tronçons couvrables) et verdir ses abords. Elle reconnaît la "barrière avec la périphérie" instaurée par le boulevard et propose de créer dix traversées piétonnes et cyclables afin d'y remédier. L'objectif plus général, selon elle, est de rendre Paris plus respirable et perméable. Pourtant, elle ne s'attaque pas directement aux nuisances liées au périphérique malgré la situation sanitaire actuelle. Pour la candidate LREM, le périphérique n'est pas supprimable à court terme, car il est une "partie intégrante de la capitale", ainsi qu'un axe qui permet de "désengorger Paris". En outre, elle s'oppose à une politique de grands travaux, avançant "l'épuisement" des parisiens à ce sujet. Ainsi, il serait le support d'une transition durable avec la création d'une file réservée aux véhicules propres et/ou collectifs.

Par conséquent, Agnès Buzyn ne cherche pas à s'opposer à l'opinion publique en conservant le périphérique dans son état actuel. Ses seules mesures le concernant cherchent plutôt à cacher le problème qu'à apporter une réelle solution aux nuisances sanitaires et environnementales. Dans son projet pour la capitale, le périphérique s'inscrit même comme une infrastructure perdurant à long terme, puisqu'elle souhaite "réconcilier Paris et le périphérique". Plus généralement, la

candidate LREM ne propose pas de mesure marquante visant à modifier les pratiques de mobilités des parisiens, s'inscrivant plutôt dans les tendances et projets actuels (rénover la petite ceinture, masquer le périphérique, soutenir le vélo, améliorer le réseau de métro existant, ...).

David Belliard

David Belliard est le candidat du parti Europe Ecologie les Verts (EELV). Son programme en matière de mobilités est principalement dédié à une promotion des mobilités douces. D'après le candidat, le développement des mobilités douces se fait à la fois pour créer des espaces de proximité, avec la création de centres piétons au sein de chaque arrondissement, et pour permettre de réaliser des grandes distances avec la réalisation du Réseau Express Vélo. Comme dans le programme d'Anne Hidalgo, la proposition d'un Paris 100% vélo est annoncée. Le candidat écologiste souhaite améliorer l'intermodalité en soutenant la création de stationnements de vélos sécurisés à proximité des gares et aux transports des vélos dans le RER. La sécurisation des mobilités douces est promue aussi par une réduction de la vitesse à 30km/h dans l'ensemble de la capitale.

Par ailleurs, David Belliard propose une boulevardisation du périphérique avec des promenades plantées, des voies dédiées aux vélos et d'autres dédiées aux transports partagés (transports en commun - autopartage etc.). Il soutient une réduction de la vitesse sur le périphérique à 50 km/h.

Cédric Villani

Cédric Villani est un candidat dissident issu du parti présidentiel La République en Marche. Il se particularise dans son programme par ses propositions sur la gouvernance parisienne et métropolitaine et par celles traitant de l'intelligence artificielle.

Tout d'abord, le candidat souhaite déplacer les frontières de Paris en intégrant les communes limitrophes de Paris au sein d'une nouvelle structure, qu'il dénomme le "Nouveau Paris". Le développement de cette structure permettrait de mettre en place un schéma d'aménagement spécifique pour Paris et les communes limitrophes et des politiques publiques communes sur ce nouvel espace. Si ce n'est pas formulé par le candidat de la sorte, dans cette configuration, le périphérique ne se superposerait plus aux limites administratives de Paris. Bien que Cédric Villani soit favorable à une nouvelle structure de gouvernance parisienne, il propose de transférer la gestion du périphérique et des autres "voies majeures du Grand Paris" à la Métropole du Grand Paris. Cette proposition apparaît cohérente au regard des usages du périphérique, qui dépassent largement la Ville de Paris.

Cédric Villani soutient une boulevardisation du périphérique et des autres voies majeures du Grand Paris. Les modalités de la boulevardisation ne sont pas précisées. Il prône néanmoins la création de franchissements vélos et piétons. De plus, il propose une rénovation sonore des logements à proximité du périphérique afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Comme d'autres candidats, le candidat soutient le développement des mobilités douces. Il propose notamment la création d'une rocade cyclable en lieu et place de la petite ceinture et la gratuité des Vélib. Il soutient également une amélioration des transports en commun existants : automatisation et prolongements de plusieurs lignes de métros, ouvertures de nuit de certaines lignes etc. L'intelligence artificielle est vue comme un moyen d'optimiser le réseau existant

et d'accompagner le report modal du trafic voiture vers d'autres modes. Le candidat propose finalement des alternatives à l'automobile à la fois pour les parisiens et pour les habitants des communes limitrophes de Paris - habitants qui utilisent le plus le périphérique.

Danielle Simonnet

Issue du groupe La France Insoumise, Danielle Simonnet porte une liste dite "citoyenne", "Décidons Paris". Le programme de cette candidate est principalement axé autour de la démocratie participative, l'accès au logement, de l'entraide et de l'égalité ainsi que sur la protection de l'environnement. Dans le cadre d'une "ville écologique pour le vivant", le programme propose une refonte des mobilités parisiennes qui sont actuellement considérées comme trop exclusivement fondées sur la voiture.

La candidate propose d'intervenir directement sur le périphérique en le transformant en boulevard urbain. Elle explique qu'il est essentiel d'en réduire le trafic automobile et qu'une voie peut être dédiée aux transports en commun. Ce ré-aménagement du périphérique suit la logique d'un ré-équilibre des modes de transports en faveur des modes les plus "propres". La candidate propose ainsi de développer les équipements incitant à l'usage du vélo, à travers la municipalisation du Vélib' et la mise en place d'un "Vélopolitain", réseau de pistes cyclables larges, confortables, suivant les lignes de métro. Un "Plan Vélo" permettrait d'offrir à chaque jeune de 16 ans un vélo et d'instaurer une formation pour la pratique et l'entretien des vélos. De plus, le programme propose une accessibilité facilitée aux transports en commun à travers une gratuité complète du réseau. Enfin, en complémentarité de ces politiques incitant l'usage de modes propres, une politique coercitive permettrait de diminuer l'usage de la voiture et de sortir de la "culture voiture". En effet, l'interdiction des SUV et des véhicules diesel, la limitation à 30 km/h dans l'ensemble de la capitale ou encore la restriction du nombre de places de stationnement permettraient de réduire l'usage de la voiture.

Le programme de "Décidons Paris" se fonde sur une double politique. Premièrement, le développement et une accessibilité facilitée aux modes de transports propres -transports en commun et vélo- pour permettre un report modal des franciliens vers ces modes. Deuxièmement, l'usage de la voiture est sévèrement restreint par une politique coercitive qui diminue l'avantage comparatif associé à la voiture. Concernant la réduction des trajets empruntant le périphérique, Danielle Simonnet propose un report modal de la logistique venant de Rungis, vers le ferroviaire et le fluvial. Enfin, le modèle de "proximité" qui veut être mise en place, à travers le développement de services de proximité -transports, commerces, équipements culturels- pourrait permettre également de réduire les usages du boulevard par les particuliers.

Serge Federbush

Serge Federbush est le candidat à la mairie de Paris du mouvement « Aimer Paris », soutenu par le Rassemblement National. Ses thèmes de campagne principaux sont la sécurité et la propreté. Au sujet des mobilités, plusieurs propositions sont évoquées que nous allons détailler ci-après.

En trame de fond, la volonté du candidat est de « désengorger et dépolluer le centre de Paris ». Dans ce but, il propose de rouvrir les voies sur berges à la circulation automobile et de créer un « grand tunnel » reliant le boulevard de Sully-Morland au Trocadéro. Ce tunnel serait financé et

entretenu par un péage. Dans le registre des transformations urbaines, il y a également l'idée de faire une grande zone piétonne allant des Champs Elysées à Châtelet et de la rue de Rivoli au bord de la Seine. Le candidat évoque des aménagements des lignes de métros. Il désire une automatisation des lignes et des accès pour les PMR dans l'ensemble des stations. Encore une fois, cela ne concerne pas directement l'avenir du périphérique. Pourtant, il est possible d'imaginer que si le métro est plus accessible et efficace, les usagers de la voiture individuelle d'aujourd'hui le choisissent demain. S. Federbush propose également la mise en place de caméras de vidéo surveillance. L'objectif assumé est celui d'aller vers des transports en commun plus « sécuritaires ». On peut donc faire également l'hypothèse que davantage de monde serait enclin à les utiliser et délaisserait la voiture.

L'ensemble des mesures énoncées par le candidat, malgré leur potentielle incidence sur le périphérique, ne semble pas avoir pour objectif sa suppression. Au contraire, la mobilité privilégiée reste celle fondée sur la pratique de la voiture individuelle. Il n'est pas question de remettre en cause les fondamentaux de la mobilité actuelle ni de privilégier de nouveaux modes de déplacements actifs, intermodaux, partagés, etc.

Marcel Campion

Marcel Campion est un entrepreneur et chef du mouvement politique « Libérons Paris ». Ce dernier est fondamentalement opposé à la mairie en place. Le programme du candidat est orienté par trois axes : la propreté, la sécurité et la mobilité.

Aucune des propositions émises par M. Campion n'amèneraient à une suppression du périphérique. Au contraire, certaines iraient plutôt dans le sens d'une mobilité toujours majoritairement automobile et individuelle. A titre d'exemple, il propose la réouverture des voies sur berges et celle des tunnels au centre de Paris. L'idée de créer de grands parkings aux portes de Paris fait aussi parti du programme.

A propos des autres modes de transports, quelques propositions d'ordre programmatique sont énoncées. Il s'agirait, par exemple, de rendre gratuits les transports en commun pour les seniors. Cette mesure pourrait avoir un impact sur les déplacements et sur le périphérique si cela les encourageait à délaisser leur voiture individuelle. A l'inverse, la mesure visant à supprimer les trottinettes revient à supprimer une alternative. Les pistes cyclables existantes seraient maintenues mais il ne semble pas être question d'en créer de nouvelles. En résumé, la voiture reste l'outil privilégié de mobilité pour Marcel Campion, qui n'incite pas outre mesure aux mobilités douces.

Les différents candidats aux municipales parisiennes de 2020 ont donc des programmes variés et des idées plus ou moins arrêtées sur les questions de mobilités, de la place de la voiture et sur l'enjeu du périphérique parisien. Il s'agit alors de mettre en exergue les points communs à leurs programmes au-delà des dissensions partisanes.

Analyse comparée des propositions

Mobilités actives

Entre 2010 et 2019, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de plus de 30% en Île-de-France, mais reste très minoritaire en part modale dans la région (3%) et à Paris (4%). Les promesses de campagne d'Anne Hidalgo en 2014 ne se sont donc pas réalisées, la capitale française restant largement en retard par rapport aux modèles de Copenhague ou d'Amsterdam, mais aussi d'exemples nationaux tels que Strasbourg ou Bordeaux. Pourtant, il y a bien un consensus autour de l'importance du vélo à Paris, nourri par des tendances structurelles (enjeux écologiques, aspiration à la proximité, apaisement des circulations) et des événements particuliers (grèves des transports). Ainsi, le sujet se trouve à l'agenda de la plupart des candidats, souvent associé à une pacification des circulations et des espaces publics.

Tout d'abord, il faut noter que deux prétendants à la Mairie ne développent pas de politique sur la thématique cyclable : Serge Federbush et Marcel Campion, ce dernier étant même en faveur d'un retour de la voiture à Paris. À l'exception de ces deux candidats, l'ensemble des candidats soutient un développement du vélo dans la capitale à des degrés divers. Derrière le slogan "Paris 100% vélo", Anne Hidalgo souhaite simplement poursuivre les projets actuels en aménageant de nouvelles pistes. Agnès Buzyn, Rachida Dati et Cédric Villani proposent, eux, de sécuriser celles existantes (sécurité des voies ou du stationnement). Les propositions les plus fortes se trouvent chez Cédric Villani, Danielle Simonnet et David Belliard. En effet, les trois candidats proposent une approche métropolitaine en développant les pistes cyclables reliant Paris et les villes de banlieue. En outre, certains candidats veulent faciliter l'accès au vélo en offrant une bicyclette aux jeunes (Danielle Simonnet), en créant un pass intermodal (Anne Hidalgo), ou en rendant les vélib' gratuits (Cédric Villani).

Le développement d'une ville cyclable est indissociable d'une pacification des espaces publics, afin de sécuriser la pratique du vélo. Plusieurs candidats proposent ainsi une piétonisation de certains quartiers (D. Belliard, S. Federbush, C. Villani) et de créer de nouveaux itinéraires cyclables/piétons, notamment sur la petite ceinture (A. Buzyn, C. Villani). Danielle Simonnet et David Belliard proposent également de réduire la vitesse réglementaire à 30 km/h afin de rendre plus sûrs les espaces publics.

Par conséquent, le vélo est un sujet transversal à toutes les orientations politiques et est présent chez tous les candidats à la mairie de Paris. On distingue plusieurs degrés d'intervention allant de la sécurisation du réseau actuel (Rachida Dati, Agnès Buzyn), la poursuite des travaux déjà engagés (Anne Hidalgo) jusqu'à la création de nouvelles infrastructures (Cédric Villani, Danielle Simonnet, David Belliard), ainsi qu'un panel de mesures d'ordre incitatif (gratuité des vélib, pass unique, sensibilisation des enfants, vélo offert pour les jeunes, ...). Toutefois, l'expérience du Plan Vélo d'Anne Hidalgo depuis 2014 et les retards dans la construction du REVe (Réseau Express Vélo) montrent que le développement des modes cyclables peut se heurter à des contraintes techniques et financières. Les ambitions des candidats sont donc à relativiser au gré de leur faisabilité, mais illustrent bien un renouveau des modes actifs dans les pratiques et les représentations des mobilités parisiennes.

Transports en commun

Pour agir sur les mobilités, l'ensemble des candidats propose des modifications dans le système des transports en commun. Si ce levier semble être un incontournable de la boîte à outils des politiques publiques, les actions à mettre en place ne font pourtant pas consensus.

Un premier levier d'action évoqué est celui de l'aménagement du périphérique pour les transports en commun. Deux logiques de propositions antagoniques apparaissent: réserver des voies à l'usage des transports en commun (Hidalgo, Buzyn, Simonnet, ...) ou faciliter les déplacements en voiture et s'opposer à tout type de propositions contraignant son usage (Campion, Dati, ...).

Un autre levier évoqué par la majorité des candidats est la transformation du métro. Agnès Buzyn, Serge Federbush et Cédric Villani prônent l'automatisation de plusieurs lignes. Cédric Villani, Anne Hidalgo et David Belliard soumettent aussi la nécessité de prolonger certaines lignes ainsi que le réseau de RER et de tramway. Ces aménagements semblent eux aussi avoir un caractère consensuel dans la mesure où ils répondent à des dynamiques d'expansion urbaine et s'inscrivent dans la continuité des projets de mobilité de ces dernières années (Grand-Paris-Express, prolongement de métros et RER, ...).

Enfin un troisième levier concerne les actions visant à faciliter l'accès et améliorer la sécurité. Ces points d'actions se déclinent en plusieurs modalités. A ce titre, Agnès Buzyn, Serge Federbush et David Belliard sont pour la mise en place de caméra de vidéo-surveillance afin d'améliorer la sûreté. Serge Federbush et Cédric Villani prônent la mise aux normes de toutes les stations pour l'accès aux PMR. Enfin, des mesures sur la tarification sont évoquées : Pass universel pour l'ensemble des mobilités proposé par Anne Hidalgo ou gratuité pour l'ensemble des transports en commun, proposée par Danielle Simonnet ou pour les seniors, proposée par Marcel Campion.

Les propositions faites ne concernent pas directement l'avenir du périphérique. Néanmoins, l'amélioration globale du système de transport en commun (accessibilité, coût, sécurité, ...) pourrait amener à un report modal des usagers du périphérique.

Voiture individuelle et équipements routiers

La question de la place de la voiture et du questionnement est au coeur de nombreux programmes politiques. À Paris, 50% de l'espace public est dédié aux transports motorisés (comprenant la voirie et les parkings). Pourtant, les déplacements motorisés ne représentent que 13% des déplacements des parisiens alors que la marche et les transports en commun représentent 83% des déplacements (Le Monde, 2016).

Pour les candidates Anne Hidalgo, Agnès Buzyn, Danielle Simonnet et le candidat David Belliard, une des priorités du futur mandat parisien est de libérer Paris de la voiture. Il faut lutter contre l'autosolisme et contre les nuisances sonores et de l'air liées à l'utilisation de la voiture en développant l'autopartage, le covoiturage, et surtout développer les aménagements cyclistes et renforcer l'offre en transports en commun. Pour Danielle Simonnet, David Belliard et Anne Hidalgo, le périphérique parisien devra être transformé en boulevard urbain afin de réduire le trafic routier et d'apaiser la circulation actuelle. David Belliard et Danielle Simonnet sont en accord sur la proposition de réduction des places de parkings toujours dans une idée de diminution de la culture voiture.

Cédric Villani s'engage également dans une politique de pacification des mobilités et insiste sur l'importance des espaces publics et de leur apaisement. Sans proposer de mesures concrètes sur les infrastructures routières, le candidat propose une électrification massive des véhicules parisiens et encourage la mise en place de mobilités partagées (autopartage et covoiturage) et actives (vélos et autre).

Pour Rachida Dati, la politique anti-voiture n'est pas la solution. La candidate s'engage à maintenir le transit actuel sur le périphérique et le flux automobile mais à changer l'utilisation des véhicules. La candidate Les Républicains propose donc de mettre en place un "grand plan d'électrification de Paris".

D'un autre côté, les candidats Serge Federbush et Marcel Campion proposent tous les deux de rouvrir les berges de Seine et les tunnels parisiens et de restaurer la circulation routière pour "désengorger le centre de Paris". Marcel Campion propose également de construire de nouveaux parkings notamment aux portes de Paris.

Les différents candidats et candidates semblent donc être dans deux camps distincts, ceux et celles qui prônent une diminution de la place de la voiture dans Paris et ceux et celles qui ne veulent pas changer l'usage de la voiture mais veulent bien modifier leur outil (développer la voiture électrique).

Gouvernance

Plusieurs candidats font des propositions relevant de transformations de la gouvernance actuelle ou impliquant d'autres collectivités territoriales. Cédric Villani est, en la matière, le candidat qui souhaite apporter le plus de modifications avec sa proposition du "Nouveau Paris" englobant les communes limitrophes au périphérique et Paris. Il propose, de plus, des politiques publiques communes entre ces villes limitrophes et Paris. David Belliard propose, lui, la création d'une "Vélopole" - structure intercommunale associant les communes du Grand Paris sur la question des aménagements cyclables. Des candidats tels que Cédric Villani ou Rachida Dati proposent de créer un schéma d'aménagement à l'échelle du Grand Paris. Enfin une coopération d'acteurs sera nécessaire pour la mise en place de certaines propositions qui ne relèvent pas de la compétence de la Ville de Paris telles que la création du réseau express vélo au delà des limites communales de Paris ou l'aménagement de RER.

Logistique

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.

Le premier groupe est constitué par A. Buzyn, A. Hidalgo, M. Campion et S. Federbush. Ces deux derniers candidats n'ont fait aucune proposition en matière de logistique dans leurs programmes municipaux. A. Buzyn et A. Hidalgo ne vont pas beaucoup plus loin en préconisant une "réorganisation de la logistique de proximité" pour la première et une "ville de la proximité" pour la seconde, sans plus de détails.

Le second groupe réunit D. Simonnet, D. Belliard, C. Villani et R. Dati. A l'exception de cette dernière, tous traitent dans leur programme la "logistique décarbonée" à comprendre comme une réorganisation des flux favorisant les voies ferroviaires et fluviales plutôt que routières. R. Dati se distingue en proposant de réduire les flux routiers sans développer de modes alternatifs. Elle préconise la création d'une offre de stationnement de nuit dans les parkings publics pour les logisticiens et de taxer les utilitaires vides en journée. De la sorte elle souhaite supprimer des flux inutiles entre Paris et la banlieue et au sein de Paris.

R. Dati, D. Belliard et C. Villani soutiennent entre autres le développement de modes de transport alternatifs dans le "dernier kilomètre" de la chaîne logistique comme les vélos-cargos électriques. C. Villani va même plus loin et propose de créer un "tram-fret". D. Belliard propose enfin de créer des espaces de logistique urbains : bien que la proposition soit peu détaillée, nous comprenons qu'elle va dans le sens d'une réorganisation spatiale de la fonction logistique qui dépasse les limites communales parisiennes.

Ces propositions 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.

Evolution du périphérique

La quasi-majorité des candidats à la mairie de Paris se prononce sur l'avenir du périphérique et les aménagements qu'ils y envisagent. En effet, G. Gantzer, candidat aujourd'hui retiré de la campagne, avait marqué les esprits en proposant une suppression du périphérique. Cette position a ainsi incité chaque candidat à se prononcer sur leur vision de l'infrastructure.

Seul S. Federbusch ne s'exprime pas directement sur ce que peut devenir le périphérique, tout en proposant une politique municipale "pro-voiture" (réouverture des voies sur berges, construction d'un tunnel souterrain,...). M. Campion, lui, est le seul candidat qui propose un agrandissement du boulevard à travers un "super périphérique", enterré sous l'actuel.

Les autres candidats à la Mairie désirent, plus ou moins de manière ambitieuse, de réduire les nuisances liées à l'infrastructure et à la concentration de voitures (pollution, rupture urbaine,...). Ainsi, R. Dati, opposée à une transformation profonde de l'infrastructure, propose d'expérimenter la création d'une voie réservée aux navettes, véhicules propres, taxis et covoiturage. A. Buzyn met en avant le problème de la rupture avec la banlieue et désire mettre en place des traversées piétonnes via des passerelles ou encore un recouvrement.

Enfin, les quatre derniers candidats, A. Hidalgo, D. Belliard, C. Villani et D. Simonnet, proposent une boulevardisation du périphérique. Les programmes de D. Simonnet et de C. Villani ne présentent pas en profondeur la nature des aménagements souhaités. Les seules propositions effectuées sont la création d'une voie dédiée aux transports en commun pour D. Simonnet et d'un développement des modes doux pour les traversées pour C. Villani. A. Hidalgo, elle, propose plusieurs aménagements ambitieux afin de transformer le périphérique en boulevard urbain tels que la diminution de la vitesse de circulation, la végétalisation de l'axe, la mise en place de passages piétons, d'une voie réservée au covoiturage, transports en commun et véhicules propres.

De plus, cette boulevardisation s'accompagne d'une transformation des portes de Paris en places pour faciliter les traversées Paris-banlieue. D. Belliard, lui, propose également la végétalisation du boulevard, la réduction de la vitesse et la création de voies dédiées. Il souhaite également mettre en place une consultation citoyenne concernant le périphérique et l'"événementialiser" à travers une journée par mois "Périphérique sans voitures".

Ainsi, depuis la défection de G. Gantzer, aucun candidat à la Mairie de Paris ne propose ouvertement une suppression du périphérique. Trois types de candidats émergent : les "pro-voiture" (Federbusch, Champion et Dati), ceux qui ambitionnent de réduire la rupture Paris-banlieue à travers des aménagements peu importants (Buzyn) et les "pro-boulevardisation" (Simonnet, Hidalgo, Belliard, Villani). Si l'avenir du périphérique a rythmé un temps la campagne municipale parisienne, il s'est également retrouvé à l'agenda de plusieurs communes limitrophes.

L'avenir du périphérique dans les communes limitrophes

Nous avons montré à plusieurs reprises que la petite couronne était indissociable du périphérique en termes de flux, de nuisances subies, de coupures matérielles ou immatérielles. Les communes ne disposent d'aucune compétence sur ce boulevard, puisque ce dernier relève de la ville de Paris. Pourtant, il existe bien une volonté d'agir sur le périphérique et la voiture à l'échelle de la proche banlieue. Certaines villes de petite couronne ont donc entamé une réflexion autour de l'avenir du périphérique sur leur territoire, souvent associée aux autoroutes urbaines pénétrantes, qui se manifeste dans les programmes aux municipales¹.

Gentilly : lutter contre la pollution atmosphérique

Gentilly est une commune dont le territoire est découpé par des axes de communication majeurs, avec le boulevard périphérique au nord, l'A6b à l'Ouest ainsi que l'A6a à l'Est. La forte exposition aux rejets routiers fait de la porte de Gentilly un des espaces les plus pollués de la métropole selon Airparif. De plus, les tranchées routières et le RER B créent des fractures sur les plans urbanistiques et paysagers. Par exemple, la Cité Universitaire située au nord de l'échangeur A6a-périphérique est totalement coupée de Gentilly.

Tous les candidats s'accordent autour d'une nécessaire refonte des mobilités, encourageant les mobilités actives (PCF et écologistes), les modes propres (divers droite) ou bien le covoiturage (divers), afin de réduire la pollution. Néanmoins, seul le parti sortant (PCF) s'attaque directement au périphérique en proposant une requalification de l'avenue Paul Vaillant Couturier, longeant le boulevard. La Maire actuelle souhaite en effet réinvestir un échangeur du périphérique pour en faire un espace public intégré à Gentilly, et y installer des murs antibruit ainsi que des arbres afin de protéger les riverains des nuisances sonores et visuelles. Il y a un projet fort de reconquête des espaces routiers parisiens au profit de la commune.

1. Dans cette partie ont été étudiés les programmes pour les élections des communes suivantes : Aubervilliers, Bagnolet, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Gentilly, Issy-les-Moulineaux, Les Lilas, Levallois-Perret, Malakoff, Montrouge, Neuilly-sur-Seine, Pantin, Saint-Denis, Saint-Ouen, Vanves.



Vue satellite de Gentilly (gauche) et de Charenton-le-Pont (droite). Source : Google Earth

Charenton-le-Pont : reconquérir l'emprise des autoroutes urbaines en zone dense

Charenton-le-Pont est une ville contrainte par des barrières physiques fortes. Au sud-ouest, la Seine et l'autoroute A4 servent de frontière, tandis que la limite avec Paris est instaurée par le boulevard périphérique, ainsi qu'un large échangeur autoroutier de la porte de Bercy (composé de 22 bretelles sur trois niveaux). Charenton est classé parmi les espaces les plus exposés au bruit routier en Île-de-France selon Bruitparif. La présence de deux axes majeurs et très congestionnés entraîne également un report du trafic sur le réseau routier municipal local, peu adapté à des flux importants. De plus, deux grands projets urbains, Bercy-Charenton et Charenton-Bercy, sont en cours de part et d'autre du périphérique. Dans un contexte tendu en termes de foncier, Charenton est soumis à de grandes emprises foncières routières et ferroviaires dans des espaces potentiellement très valorisables (berges de Seine et à proximité de Bercy). Ainsi, le traitement des autoroutes urbaines est un enjeu important pour la commune.

Il y a un consensus autour de la pollution atmosphérique et la nécessité de réduire le trafic dans la ville. La mairie sortante propose par exemple de reporter le trafic de marchandises sur le fluvial, alors que la liste EELV cherche à réduire le trafic de transit dans la commune. La plupart des candidats s'accordent à transformer l'autoroute A4 soit en la couvrant (Union Gauche), soit par le biais d'un boulevard urbain (LR). Tous les candidats sont en faveur du développement d'une nouvelle ligne entre les deux projets urbains (afin de dépasser la limite instaurée par le périphérique) et la création d'une nouvelle gare RER. Lors des ateliers du périphérique organisés par la Ville de Paris, la mairie de Charenton a insisté sur la nécessité de requalifier les espaces à proximité de l'échangeur de Bercy, afin de revaloriser le foncier disponible. Elle espère ainsi restructurer l'échangeur et protéger ses habitants du bruit.

Charenton-le-Pont est donc fortement concerné par le périphérique à cause des nuisances sonores, des emprises foncières et de la redistribution de son trafic sur le réseau municipal. Il y a une ambition générale de dépasser la limite instaurée par le boulevard par les transports en commun, afin de créer un lien entre les futurs quartiers de Bercy-Charenton et Charenton-Bercy. Les différents candidats aspirent également à une requalification de l'A4 jusqu'au périphérique, qui irait dans le sens d'une boulevardisation des deux axes.



Vue satellite de l'échangeur de Bercy (gauche) et Neuilly-sur-Seine (droite). Source : Google Earth

Neuilly-sur-Seine : la requalification de l'axe historique en débat

Neuilly-sur-Seine est dans une situation territoriale particulière dans le prolongement de l'axe historique de Paris. Outre la dimension symbolique, il s'agit surtout d'un enjeu important de mobilité puisque la ville est entièrement traversée par l'avenue Charles-de-Gaulle, qui relie la Porte Maillot à la Défense. De plus, elle constitue un tronçon de la N13, et relève de la compétence de l'État via la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF). Il s'agit donc d'un axe majeur qui permet de relier l'ensemble de Paris, voire de la petite couronne, au plus grand parc de bureaux d'Europe. L'échangeur de la porte Maillot en fait également une route intrinsèquement liée au périphérique. Ainsi, le trafic routier de Neuilly-sur-Seine est très dépendant de celui du boulevard.

En 2016, la Mairie sortante a obtenu un déclassement partiel de l'avenue Charles-de-Gaulle auprès de l'État afin de développer un projet de boulevard urbain. Elle imagine que le périphérique deviendra lui aussi un boulevard urbain à long terme, mieux intégré au tissu local. Ainsi, le projet des Allées de Neuilly consiste à réduire drastiquement la place de la voiture autour de l'axe principal de la ville avec un élargissement des trottoirs, une limitation de la circulation (multiplier les sens uniques) ou une piste cyclable au détriment des voies automobiles. Cependant, il suscite un vif débat entre les candidats à la mairie. Si les plus modérés se prononcent en faveur d'une couverture végétalisée de l'avenue (EELV, LREM), certains candidats (divers droite, LR) proposent plutôt de revenir en arrière et de favoriser à nouveau la voiture (nouveaux stationnements et parkings, fin des restrictions de circulation). Ainsi, les plus conservateurs souhaitent préserver la fonction actuelle de l'avenue et ne voient donc pas évoluer le périphérique, qui structure le trafic de Neuilly-sur-Seine et rend la ville accessible par la route.

Cependant, la mairie sortante a largement été réélue dès le premier tour. Selon elle, son projet s'inscrit dans une reconfiguration des pratiques du périphérique dont le trafic se reporte progressivement sur l'A86, puis sur le Grand Paris Express dans le futur, rendant le boulevard moins important. Neuilly-sur-Seine anticipe là une futur boulevardisation du périphérique, en adaptant son réseau municipal à un trafic réduit.

Saint-Denis : la fragmentation territoriale induite par les autoroutes urbaines

Le nord de la Seine-Saint-Denis est un espace historiquement fracturé par les réseaux de transports qui desservent Paris. Saint-Denis se retrouve au cœur de ces infrastructures avec de nombreuses coupures, allant du périphérique au sud, jusqu'à l'A86 au nord, en passant par les faisceaux

ferroviaires de la gare du Nord, l'A1 et le canal Saint-Denis au centre. La ville est donc totalement fragmentée par les axes de communication, en plus d'être exposée à la pollution. Face à cette situation difficile sur le plan sanitaire et du cadre de vie, la plupart des candidats se positionnent en faveur d'une végétalisation de la ville et d'une transition vers des mobilités douces, notamment par le vélo et la réduction de la vitesse.

Le traitement des autoroutes fait également consensus dans les élections municipales. En effet, quasiment toutes les listes (PCF, NPA, LO, UDI, LFI, Parti Socialiste de Gauche), à l'exception de LREM et du PS, s'engagent pour l'enfouissement de l'autoroute A1 du périphérique jusqu'à l'A86, un prétendant divers gauche proposant même de couvrir cette dernière à Saint-Denis. La liste PS est en faveur d'une boulevardisation de l'A1 depuis le périphérique, qui permettrait de reprendre des espaces routiers au profit de la commune. La liste PCF imagine, elle, une suppression des bretelles de l'A1. L'enjeu est également porté par Plaine Commune, qui insiste sur l'urgence sanitaire et la fragmentation de son territoire. Ainsi, la refonte de la liaison entre l'A1 et le périphérique limiterait la pollution, et permettrait de résorber la fracture urbaine, en requalifiant les espaces publics des deux côtés de la porte de la Chapelle.

Vue satellite de Saint-Denis (gauche) et Vanves (droite). Source : Google Earth



Vanves : vers une perméabilité complète avec Paris

La commune de Vanves est bordée par le périphérique sur environ un kilomètre entre les portes de Vanves et de la Plaine. À l'instar des villes citées précédemment, elle est concernée par la pollution et l'effet de fracture induite par cette rocade. Le Maire sortant (UDI) évoque l'ambivalence du rôle du périphérique dans sa commune, puisqu'il est à la fois source de nuisances majeures (bruit et pollution atmosphérique), et aussi vecteur "d'identification" de la ville. Il permet en effet un accès direct au parc des expositions de la porte de Versailles, le premier centre événementiel d'Europe, qui n'est pas desservi par le RER. Sa présence est également un facteur d'attractivité pour les activités tertiaires.

Les différents candidats à la mairie manifestent tous leur volonté de végétaliser la ville et de favoriser les mobilités douces. La liste PCF propose par exemple d'étudier une piétonisation du centre-ville de Vanves, tandis que celle LREM souhaite lutter contre le report du trafic du périphérique dans la commune. Par ailleurs, les candidats UDI (équipe sortante) et LREM incluent une couverture du périphérique dans leur programme. En effet, ils soumettent l'idée de recouvrir le tronçon situé

entre les portes de Briançon et de la Plaine, celle de Vanves étant déjà couverte. Il y aurait ainsi une continuité et une perméabilité totale entre Paris et Vanves. L'espace créé servirait à installer des équipements sportifs municipaux pour le parti de l'opposition, alors que l'équipe sortante envisage de créer un "projet commun" encore indéfini avec Malakoff et Paris.

En somme, les élections municipales en petite couronne rendent compte de plusieurs tendances. Premièrement, la volonté de développer les modes actifs se retrouve dans la plupart des communes soit par le biais de plans vélo (Neuilly, Saint-Denis, Montrouge...) ou de piétonnisation (Aubervilliers, Vanves, Issy ...), à l'instar de Paris. Deuxièmement, le contexte très dense et la densification sont perçus comme des menaces au bien-être des habitants. La végétalisation est donc un aspect important pour la plupart des candidats. Enfin, pour des raisons sanitaires et écologiques, la plupart des candidats aux municipales en petite couronne proposent une réduction de la place de la voiture et des mesures visant à améliorer le cadre de vie.

Dans cette perspective, les problèmes liés au périphérique et aux autoroutes urbaines sont pointés du doigt par les candidats. Le plus important est la pollution atmosphérique et sonore, qui fait des villes de banlieue des espaces dangereux pour la santé et l'environnement. De plus, les villes limitrophes du périphérique sont très souvent traversées par des autoroutes qui rejoignent le boulevard, multipliant les fractures et les effets de report de congestion (Boulogne, Charenton, Vanves). Certains exemples, tels que Neuilly-sur-Seine, Saint-Denis, Montrouge ou Charenton, soulignent une ambition de requalifier l'ensemble du réseau magistral. En effet, si des candidats à la Mairie de Paris voient le périphérique transformé en boulevard urbain, plusieurs listes de proche banlieue envisagent aussi une reconversion des axes pénétrants, afin de les intégrer dans le tissu urbain local. Les élus espèrent alors réduire la pollution et créer une réelle continuité urbaine et mentale avec Paris.

Par conséquent, la réflexion sur le périphérique est bien un sujet d'ordre métropolitain qui implique une vision cohérente des déplacements à l'échelle régionale, comme le montre l'initiative des ateliers du périphérique. Le futur de la première autoroute urbaine d'Europe est intrinsèquement lié à un changement des pratiques de mobilité à l'échelle francilienne, encouragé par la plupart des candidats parisiens et de petite couronne. Le périphérique étant un élément structurant du réseau routier régional et local, il s'agit aussi d'une occasion de repenser les autoroutes franciliennes afin d'assurer une continuité urbaine au sein du Grand Paris. Ainsi, sa fonction métropolitaine, son rôle structurant dans les mobilités, dans le réseau routier et dans la trame urbaine de l'Île-de-France impliquent que son avenir ne peut être envisageable que sous le prisme d'une gouvernance élargie au moins à la petite couronne.

Au regard de ces différentes prises de position politique, parisiennes et franciliennes, plusieurs tendances se dessinent. Tout d'abord, l'évolution du périphérique et la transformation des mobilités sont des sujets à l'agenda politique et sur lesquels la majorité des candidats s'exprime. Un consensus se dégage sur la nécessaire évolution du périphérique avec de nombreuses prises de position en faveur de la boulevardisation. Toutefois, aucun candidat ne se positionne pour une suppression du périphérique en lui-même. Un autre consensus se dresse autour de l'approfondissement du plan vélo ou a minima une volonté de développer les mobilités douces. Si la piétonnisation des berges Rive Droite semble contestée, seulement des candidats marginaux

remettent en cause cette politique. Toutefois, la place de la voiture elle-même reste débattue entre les candidats parisiens et franciliens. Peu assument une réelle remise en cause de sa place dominante dans le paysage francilien. Plus généralement, on observe encore une sectorisation des politiques de mobilités et une absence de pensée globale sur la mobilité urbaine malgré les quelques réflexions sur la ville de la proximité.

Conclusion

Les conditions matérielles ou immatérielles permettant une suppression du périphérique ont été explorées sous différents angles dans le document. Premièrement, les entretiens avec les usagers et habitants de l'infrastructure ont permis d'identifier les problèmes qui pouvaient émerger à la suite de sa suppression. Les deux premiers enjeux, soulevés par les usagers quotidiens, découlent du report vers les transports en commun, généralement plus longs et moins confortables. De plus, il a été souligné pour les usagers contraints d'utiliser encore la voiture que les trajets réalisés en automobile seront plus longs à cause de la suppression de l'infrastructure et de la congestion des autres axes. Ainsi, cette première partie nous permet de cibler certains enjeux qui, s'ils sont pris en compte, permettront d'atteindre une situation matérielle sans tensions et une acceptation de la population.

À la suite de cette analyse des positions individuelles, une approche plus macro a été choisie. Ainsi, face à ces problèmes qui émergent de la part des usagers, une réponse politique doit être donnée. Elle s'appuie alors sur la résolution des tensions pour les particuliers via une évolution du modèle de ville. Trois modèles, issus des aspirations franciliennes, peuvent être identifiés pour inciter à une diminution de l'usage du périphérique : la proximité, l'accessibilité collective et la voiture réinventée. Une politique de la proximité peut être mise en place et privilégierait les modes actifs ou encore une relocalisation des activités et des personnes. À travers un développement des transports en commun, plus confortables et desservant mieux les territoires franciliens, un report modal massif peut permettre de diminuer les usages du périphérique. Enfin, repenser le modèle voiture peut être envisageable afin de diminuer le trafic sur le périphérique en limitant l'autosolisme. Ainsi, penser les mobilités futures à travers ces trois modèles-types non-exclusifs permet de comprendre que les conditions de suppression du périphérique peuvent être plurielles et dépendent d'une cohérence politique effectuée en amont de la suppression.

Dans un troisième temps, un recensement des combinaisons possibles des solutions explorées dans les trois modèles a été mené en fonction des problèmes soulevés par les usagers et les propositions issues des scénarisations antérieures. Une pluralité de combinaisons peut répondre aux conditions individuelles, collectives, matérielles ou immatérielles. Cette lecture par leviers doit être perçue comme une ouverture infinie de combinaisons, s'adaptant à tous les acteurs en fonction de leur catégorie d'action -problèmes, modèles, ambitions, limites,... Ainsi, c'est un outil d'aide à la décision pour un acteur cherchant à réunir les conditions favorables à une suppression du périphérique. A la suite de ce travail sur les propositions et leurs conséquences, une scénarisation "idéale" de la suppression est proposée. Elle se fonde sur une combinaison de propositions jugée pertinente pour une amélioration globale et individuelle des modes de vie franciliens.

Enfin, un travail d'analyse des programmes politiques actuels a été effectué afin de les lire à la lumière de nos conclusions principales. La quasi-majorité des candidats abonde dans le sens d'une réduction de la place de la voiture et d'un développement de modes de transports plus "propres". Dans ce cadre, une évolution du périphérique est jugée nécessaire par les principaux candidats. Les transformations souhaitées par les candidats de droite restent mineures là où les candidats socialistes ou écologistes désirent une réelle politique désincitant l'usage de l'automobile et améliorant le cadre de vie des parisiens. Cependant, il est nécessaire de rappeler qu'aucun candidat ne propose une suppression simple du périphérique ni une réelle politique multisectorielle anti-voiture, associant des mesures en termes de mobilités à des changements socio-économiques.

La suppression du périphérique peut s'inscrire dans la transition vers des modes de vie désirés et soutenables sous certaines conditions. Tout d'abord, la suppression du périphérique s'inscrit dans une tendance actuelle d'une réduction de l'usage de l'automobile et d'une diminution de véhicules circulant sur le périphérique. Toutefois, comme nous avons pu le montrer auparavant, sa suppression à court terme n'est pas envisageable. Ainsi, une phase de transition est nécessaire

pour proposer des alternatives aux usagers. L'échelonnement des aménagements nécessaires à la suppression du périphérique peut permettre d'accompagner un changement des pratiques de la part des franciliens motorisés. En effet, la proposition d'alternatives au périphérique, induite par un volontarisme politique, n'est efficace que si elle est accompagnée d'une acceptabilité des usagers au changement.

En outre, les leviers recensés peuvent être combinés et mobilisés partiellement selon le niveau d'ambition politique et la perspective temporelle de la suppression du périphérique. Un arbitrage politique est nécessaire entre le temps de la transition et le temps de la suppression. Une première configuration pourrait consister à proposer des alternatives (de trajets, de reports modaux...) pour permettre la suppression spontanée du périphérique. Une autre pourrait se fonder sur un encouragement à la modification des pratiques par la suppression du périphérique. Le curseur de l'attentisme et du volontarisme politique peut varier. Toutefois, le choix d'une certaine configuration induit des conséquences sur les usagers du périphérique. Les solutions pour ces usagers sont différentes selon leur profil. Un risque de précarisation des usagers les plus fragiles est à considérer. Le choix des alternatives au périphérique doit prendre en compte les différents contextes sociaux et spatiaux d'utilisation de cette infrastructure. De la même manière, l'arbitrage entre les leviers à mobiliser induit un choix entre différentes formes de villes et différents modèles de société. Ainsi, la suppression du périphérique ne relève pas que d'une question de mobilité. Supprimer cette infrastructure revient à remettre en cause le modèle actuel de déplacements de toute une partie de franciliens et par là leurs pratiques et l'organisation francilienne. Une transformation des superstructures est nécessaire pour accompagner la suppression du périphérique.

Au-delà des conséquences de sa suppression, ce que va devenir le périphérique en tant que tel est intéressant à analyser. Imaginer un espace végétalisé, priorisé pour les déplacements doux et actifs serait une des options que l'on peut imaginer pour transformer cet espace politique et symbolique.

Annexes

Bibliographie

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

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

Berroir, S., Commenges, H., Debrie, J., Maulat, J., Bordedebat, C., Blandeau, G., Briend, E. & Lanon, J. (2018). 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*, 13 (2), 27-73.
<https://doi.org/10.7202/1051111ar>

Breteau P., (2016, novembre 30), A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile, *Le Monde*, consulté sur : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html

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

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

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

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

ADRIAN

Profession : étudiant en archéologie

Âge : 22 ans

Lieu de résidence : résidence Crous à Porte de Clignancourt

Lieu de travail : Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris 5^{ème}

Lieux de loisirs : son quartier (18^{ème} arrondissement), Paris 5^{ème} et 11^{ème}

Mode de transport pour se rendre au travail : métro

Temps pour se rendre au travail : 30 min

Solution alternative à son mode de transport principal : vélib et à pied

Trait de personnalité :

- pas originaire d'Ile-de-France
- attaché à son quartier mais le voit comme un lieu transitoire
- personne mobile qui s'adapte facilement aux différents changements (grève, déménagements) et a une appétence pour la marche et le vélo
- le périphérique est pour lui une nuisance au quotidien, il est conscient de la praticité de l'infrastructure
- célibataire, sociable et aime beaucoup sortir avec ses amis, notamment dans son quartier

ANNE - CHARLOTTE

Profession : maîtresse de conférence spécialisée en finance

Âge : 55 ans

Lieu de résidence : Marly-le-Roi

Lieu de travail : Paris 2 Panthéon-Assas, Paris 6^{ème}

Mode de transport pour se rendre au travail : voiture

Temps pour se rendre au travail : 40 min

Lieux de loisirs : chez elle, ne sort pas

Utilisation du périphérique :

Fréquence : 3 fois par semaine

Trajets : Marly-le-Roi → Paris 6^{ème}

Temps : 5 min

Solution alternative à son mode de transport principal : garer la voiture en périphérie et rejoindre le lieu de travail grâce aux transports en commun

Trait de personnalité :

- originaire d'Ile-de-France
- vit seule avec son mari, a des enfants mais qui ont quitté le domicile
- dépendante de la voiture et fatiguée par son travail mais n'envisage pas réellement de changer ses mobilités (pas de marche car trop loin et vélo uniquement électrique)

IVAN

Profession : cuisinier

Âge : 26 ans

Lieu de résidence : Saint-Ouen

Lieu de travail : zone commerciale d'Orly (Buffalo Grill)

Mode de transport pour se rendre au travail : voiture

Temps pour se rendre au travail : 45 min

Lieux de loisirs : à proximité de son lieu de résidence

Utilisation du périphérique :

Fréquence : plusieurs fois par semaine (2 fois minimum)

Trajets : Porte de Clignancourt → Orly pour le travail ; Porte de Clignancourt → Pantin, Courneuve, Saint -Denis pour les loisirs et visites aux proches

Temps : 35 min

Solution alternative à son mode de transport principal : très peu d'alternatives (trajets trop longs à pied ou à vélo et en transports en commun trajet trop long et trop de changements)

Trait de personnalité :

- originaire d'Ile-de-France
- vit avec sa copine depuis 3 ans
- utilise la voiture pour la majorité de ses déplacements et envisage très peu de changer de mode de transport

SAFIA

Profession : ingénieure en informatique

Âge : 37 ans

Lieu de résidence : Puteaux

Lieu de travail : Boulogne

Mode de transport pour se rendre au travail : voiture

Temps pour se rendre au travail : 30 min

Lieux de loisirs : Paris centre

Utilisation du périphérique :

Fréquence : 5 fois par semaine

Trajets : Le Plessis Robinson → Paris pour amener les enfants à leurs activités et voir des amis

Temps : 25 à 30 min

Solution alternative à son mode de transport principal : les transports en commun

Trait de personnalité :

- originaire d'Ile-de-France
- en couple depuis 10 ans avec sa femme, ont 2 enfants et est sociable
- personne automobiliste principalement pour des raisons pratiques (pour ses enfants et son confort) et a recours à des chauffeurs privés et a une appétence pour le vélo mais cela dépend des conditions météorologiques

STANISLAS

Profession : ingénieur dans le bâtiment et travaux publics

Âge : 31 ans

Lieu de résidence : Paris 13^{ème} (quartier de la Butte-aux-Cailles)

Lieu de travail : Romainville (siège de l'entreprise) et différents chantiers en Ile-de-France

Mode de transport pour se rendre au travail : voiture

Temps pour se rendre au travail : 40 min en moyenne (mais dépend des horaires)

Lieux de loisirs : à proximité de son lieu de résidence

Utilisation du périphérique :

Fréquence : tous les jours de la semaine et jusqu'à plusieurs fois par jour

Trajets : Paris 13^{ème} → Romainville ; Romainville → différents chantiers (Jouars Pontchartrain / Aubervilliers / Gentilly / Paris intra-muros)

Temps : 35 min

Solution alternative à son mode de transport principal : très peu d'alternatives (trajets trop longs à pied ou à vélo et en transports en commun trajet trop long et trop de changements)

Trait de personnalité :

- pas originaire d'Ile-de-France
- célibataire, aime sortir dans son quartier avec ses amis
- utilise la voiture pour presque tous ses déplacements et est très attaché à son indépendance

Emplois du temps des personas de l'atelier

EMPLOI DU TEMPS | ADRIAN

	A U J O U R D ' H U I	2 0 2 0 - 2 0 2 5	2 0 2 5 - 2 0 4 0
7h - 8h	Je me lève et je me prépare pour aller à la fac. J'ouvre ma fenêtre pour aérer ma chambre mais le bruit du périph et les odeurs me montent vite à la tête. Le bruit, c'est tous les jours, 7h/7h, c'est assez épuisant.		
8h - 12h	Départ pour la fac, et pour accéder au métro, je dois longer le périph puis passer sous un pont. C'est sur ce pont que passe le périph et j'avoue que je n'aime pas beaucoup passer par là, c'est assez glauque. Une fois arrivé au métro, je prends la 4 jusqu'à Saint-Michel puis je remonte le boulevard à pied pour aller à la fac.		
12h - 13h	Je vais chercher mon repas souvent dans des boulangeries ou dans des restaurants pas chers proches de ma fac.		
13h - 16h	Je sors de la fac et je vais directement à la bibliothèque Sainte Barbe juste à côté du Panthéon pour travailler.		
16h - 18h	Je pars en vitesse de la bibliothèque pour aller à mon cours de boxe situé juste dans le 11ème arrondissement, vers Bastille. Comme je n'ai pas beaucoup bougé aujourd'hui, je décide d'y aller en vélo pour en plus me faire un échauffement avant le sport. Depuis la grève, j'avoue avoir pris goût au vélib, c'est très agréable de se déplacer en vélo à Paris mais bon les vélib ne sont pas tous fonctionnels et le métro c'est quand même assez pratique.		
18h - 20h	Quand mon cours se finit, je propose à des amis de se rejoindre dans mon quartier, vers Jules Joffrin. J'adore ce quartier, c'est à 10min à pied de ma résidence Crous et il y a une vraie ambiance de quartier.		
20h - 22h	Je sors du verre et je cours aller me chercher à manger dans le Monoprix juste à côté avant de rentrer chez moi. Je repasse devant le périphérique pour rentrer dans mon appart, le bruit et les odeurs sont toujours là...		

EMPLOI DU TEMPS | STANISLAS

	A U J O U R D ' H U I	2 0 2 0 - 2 0 2 5	2 0 2 5 - 2 0 4 0
6h30 - 8h30	Tous les matins, je me lève et vais faire un jogging d'une vingtaine de minutes, histoire de bien attaquer la journée. Je rentre et me prépare rapidement : un jus de céleri - carotte - betterave, une douche rapide et je fais vrombir le moteur de ma Yaris hybride 100ch.		
7h30 - 8h30	Je quitte la Butte-aux-Cailles et mets environ 35min pour rejoindre le siège de ma société à Romainville. J'emprunte la périphérique à porte d'Italie et le quitte porte des Lilas. Ce serait quand même bien d'y aller en transports en commun mais dans tous les cas je devrais utiliser une des voitures du travail pour la suite de ma journée. Le problème ? Ce ne sont que des voitures diesel.		
	Matinée au siège de mon entreprise.		
12h - 13h	C'est l'heure du déjeuner ! Je n'ai pas plus d'une heure de pause parce que je dois intégrer le temps de déplacement vers les chantiers que je dois visiter ou auprès de nos clients divers.		
13h - 14h	Hop ! Je repars dans ma Yaris hybride 100ch. Cette partie de la journée n'est jamais la même en fonction des jours. En ce moment, je dois caser une visite hebdomadaire sur tous mes chantiers (Jouars-Pontchartrain / Gentilly / Aubervilliers / Paris Intra-Muros). Cette heure de déplacement varie en fonction du lieu que je dois rejoindre.		
14h - 18h	C'est le temps des visites et des rendez-vous clients. Si je suis à Jouars-Pontchartrain, je peux difficilement me rendre sur un autre chantier. A l'inverse, j'essaye de caser plusieurs visites dans le même après-midi si je suis dans Paris. Si les réunions ne sont pas trop longues, je retourne au bureau en fin de journée. Généralement, je passe le vendredi après-midi au bureau et termine ma journée vers 17h au lieu de 18h.		
18h - 23h	Temps libre ! Généralement je rentre directement chez moi pour poser ma voiture. Néanmoins, mon temps de trajet retour est plus long que le matin, je mets bien 1h quand j'ai de la chance. Selon les jours, je m'occupe du ménage et des courses, dans le Bio c'Bon du coin. Quand je sors, je rejoins mes amis vers Bastille ou Oberkampf et ne rentre tard.		

EMPLOI DU TEMPS | SAFIA

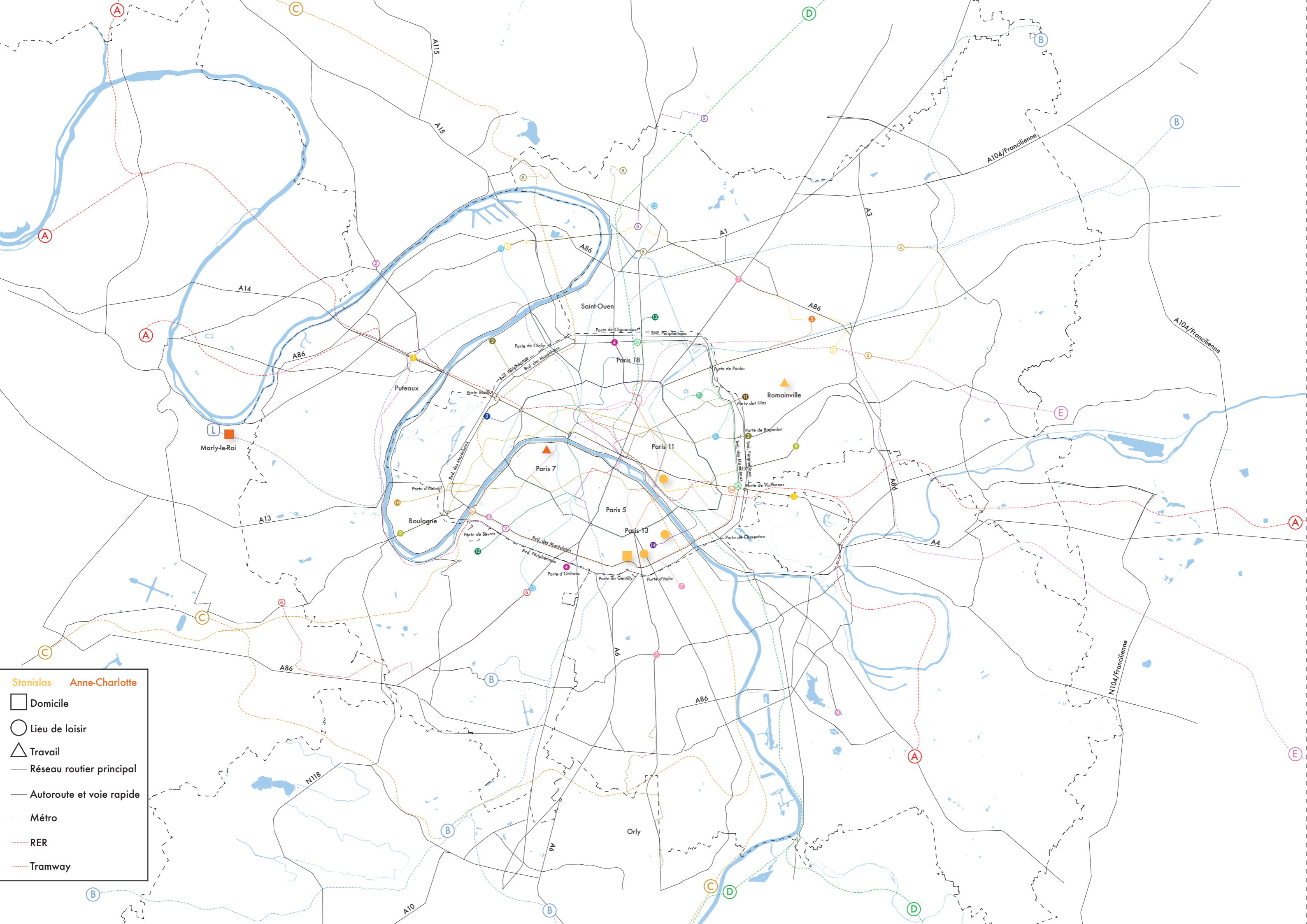
	A U J O U R D ' H U I	2 0 2 0 - 2 0 2 5	2 0 2 5 - 2 0 4 0
7h - 8h30	Je me lève avant que toute la famille se réveille. Je réveille mes deux enfants tant bien que mal et les prépare en vitesse. Ma compagne travaille en horaires décalés il faut que je m'occupe d'eux.		
8h30 - 9h	Cette nuit il a plu, je ne vais pas emmener les enfants en vélo à l'école. Les routes doivent probablement glisser je ne me sens pas en sécurité. Je dépose les enfants en voiture à leur école qui est à proximité de mon domicile puis je fonce direction Boulogne. Je mets environ 20-30 min pour aller au travail en voiture - sans passer par le périphérique !		
9h - 12h30	Me voici au travail. Je suis une des premières à arriver au bureau et sans doute je suis celle qui prend le moins de pause à midi. Grâce à cette optimisation du temps j'arrive à partir plus tôt du travail.		
12h30 - 13h	Je mange rapidement à la cafétéria avec des collègues. On papote des projets les plus fous pour les municipales, le dernier en liste : supprimer le périphérique.		
13h - 17h	J'ai un rendez-vous avec un client à Montrouge. Je prends la voiture de fonction du bureau et passe par le périphérique. A cette heure ci, le périphérique est une bénédiction, je mets que 20min pour y aller. Une collègue fait ce trajet en vélo - il faut dire qu'elle est sportive - mais j'ai laissé le mien à la maison...puis ce fameux problème de sécurité avec la pluie. Le client me tient la jambe et je ne parviens pas à partir avant que ce soit le bordel sur la route. Je mets 45 min pour revenir, c'est le double du temps qu'à l'aller.		
17h - 19h30	Je pars du travail et passe chercher mes enfants à leur école. On goûte ensemble et tout le monde se détend.		
19h30 - 23h	Le babysitter est arrivé. Ce soir, on va avec ma compagne à Paris voir un spectacle avec des amis. Bien que ce soit pas si long en transports en commun, on trouve ça plus pratique d'y aller en voiture - puis il faut bien utiliser un de nos deux SUV.		

EMPLOI DU TEMPS | IVAN

	A U J O U R D ' H U I	2 0 2 0 - 2 0 2 5	2 0 2 5 - 2 0 4 0
6h - 7h	Le réveil sonne à 6h et je me prépare en 30min. Ma copine se réveille plus tard. Elle est assistante maternelle dans une école de Saint-Ouen, à 15 min de bus de l'appartement. Le temps de partir, je rentre sur le périphérique à 6h30, au niveau de la porte de Saint-Ouen. A cette heure, là il y a un peu de trafic, en période de grève les embouteillages importants... J'écoute les informations ou de la musique.		
7h - 11h	J'embauche à 7h du matin. L'ambiance est bonne, on boit un café en attendant que tout le monde arrive. Ensuite on enfle les tabliers et on s'attèle en cuisine. C'est un boulot fatiguant, on est debout, derrière les fourneaux toutes la journée, on ne voit pas la lumière du jour et on respire les fumées de viandes grillées.		
11h - 12h	Pour manger, on a une pause d'une heure entre 11h et 12h. On reste dans le restaurant alors on ne peut pas vraiment parler de coupure dans la journée, à peine le temps de manger et on repart.		
12h - 15h	Je termine à 15h. Même si l'ambiance est bonne, on ne se voit pas en dehors du travail. Une fois la journée terminée je rentre chez moi. Je n'ai rien à faire à Orly.		
15h - 16h	Pour le retour je mets le GPS car il arrive que je mette autant de temps ou même moins en passant par les boulevards des Maréchaux à cette heure-là. Dans le meilleur des cas il faut quand même compter 1h. Je n'arrive jamais avant 16h chez moi.		
16h - 18h	Le reste de l'après-midi j'en profite pour rester chez moi ou aller à la salle de sport. Elle est à 10 min à pied c'est pratique. En général je reviens pour 17h et j'attends ma copine qui rentre du travail vers 18h15.		
18h - 23h	Le soir on va au centre commercial à côté. On va au restaurant, au cinéma ou faire les boutiques, il y a tout là-bas. En plus c'est pratique on peut y aller et se garer avec la voiture. C'est pour ça aussi qu'on préfère rester en banlieue parce que sortir à Paris ça veut dire trouver un endroit pour se garer, payer le stationnement, ... Si on ne sort pas ensemble avec ma copine, on fait un détour pour chercher ou déposer l'autre. Je n'aime pas trop savoir qu'elle rentre toute seule tard.		

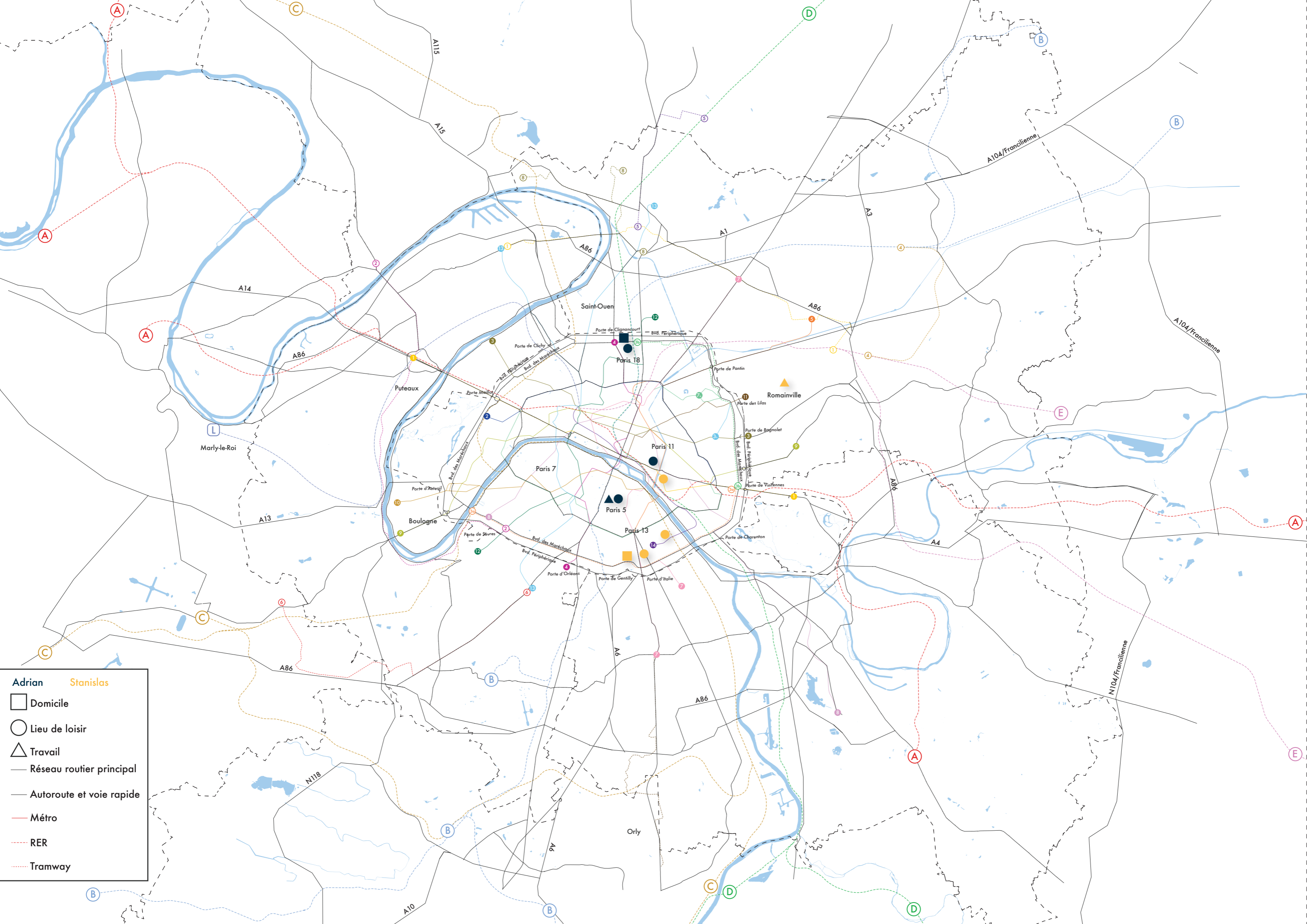
EMPLOI DU TEMPS | ANNE - CHARLOTTE

	A U J O U R D ' H U I	2 0 2 0 - 2 0 2 5	2 0 2 5 - 2 0 4 0
6h - 6h30	Dring dring ! Mon satané réveil. Aujourd'hui, j'ai mes cours à donner. Heureusement, j'aime bien l'enseignement et mes étudiants parce que ce n'est pas une grande joie de traverser une partie de l'Ile-de-France tous les matins.		
6h30 - 9h	N'ayant plus d'enfants à la maison, je peux me permettre de partir quand je veux. J'aime partir très tôt, vers 7h30. Même si mes cours commencent à 11h, j'ai pour habitude d'arriver à l'université vers 8h45 pour éviter les embouteillages. Brrr j'en ai des frissons dans le dos rien qu'en pensant aux embouteillages... Au volant de mon élégante voiture, je rejoins ma faculté dans le 6 ^e .		
9h - 13h	Je suis passionnée de finance et partage cela tant bien que mal à mes étudiants en chemise. Ils sont pendus à mes lèvres : grâce à moi, une belle et luxueuse vie les attend ! « Il faudra faire attention aux marchés chinois ! Ce sont les nouveaux américains ! ». Il faut aussi un peu les former à répondre aux arguments gauchistes, écolos et interventionnistes... On ne va pas laisser les marchés se faire malmener par des politiques publiques, ils se débrouillent très bien tous seuls !		
13h - 14h	Je mange avec mes collègues au bistrot. L'une d'elle n'a pas de voiture et habite à Bougival. Je lui propose de l'emmener en voiture, c'est plus agréable d'être à deux tout de même ! Quoique, je regrette finalement, il faudra prendre un peu sur moi... Je ne pourrai pas écouter ma radio préférée. Un autre explique qu'il a eu un accident de vélo il y a 3 jours... Moi je me risquerai pas à venir en vélo : je serai trop épuisée. 1h30 de vélo par jour, avec 7 heures de cours, c'est inimaginable... Quoique, avec un vélo électrique et des berges de Seine aménagées, ça peut se tenter !		
14h - 20h	Mes cours, encore et toujours. Ça reste assez épuisant. Je termine la journée de cours sur les rotules... Et mince ! Je n'ai pas réussi à partir avant 17h. Je suis obligée d'attendre que la faculté ferme à 20 heures pour éviter les embouteillages. Je passe au bureau de tabac et achète Les échos : je vérifie que mes actions me rapportent assez...		
20h - 23h	Je suis rentrée chez moi, exténuée. Après un bon repas, mon mari et moi nous mettons devant la télévision et nous nous endorm.....		

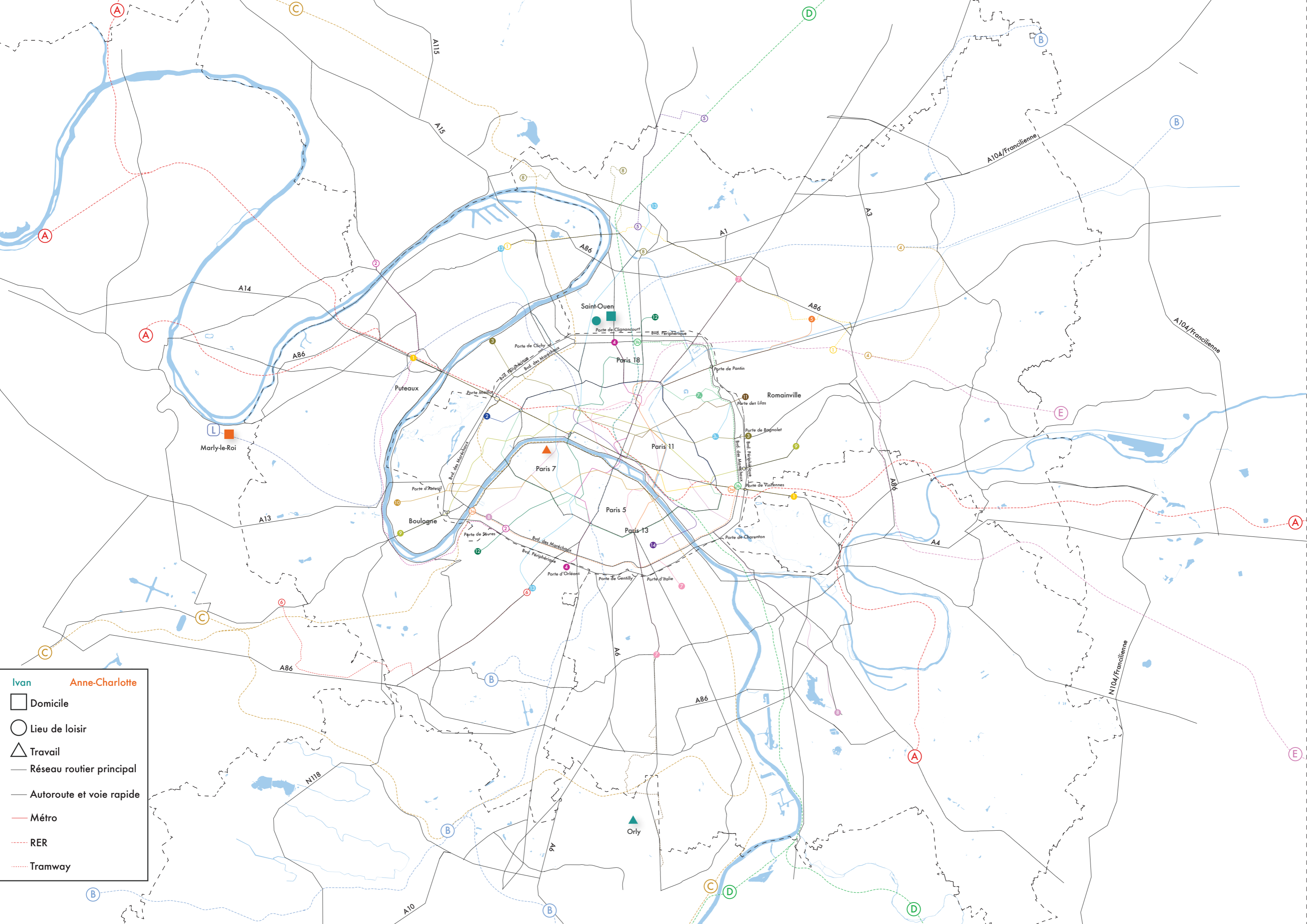


Stanislas **Anne-Charlotte**

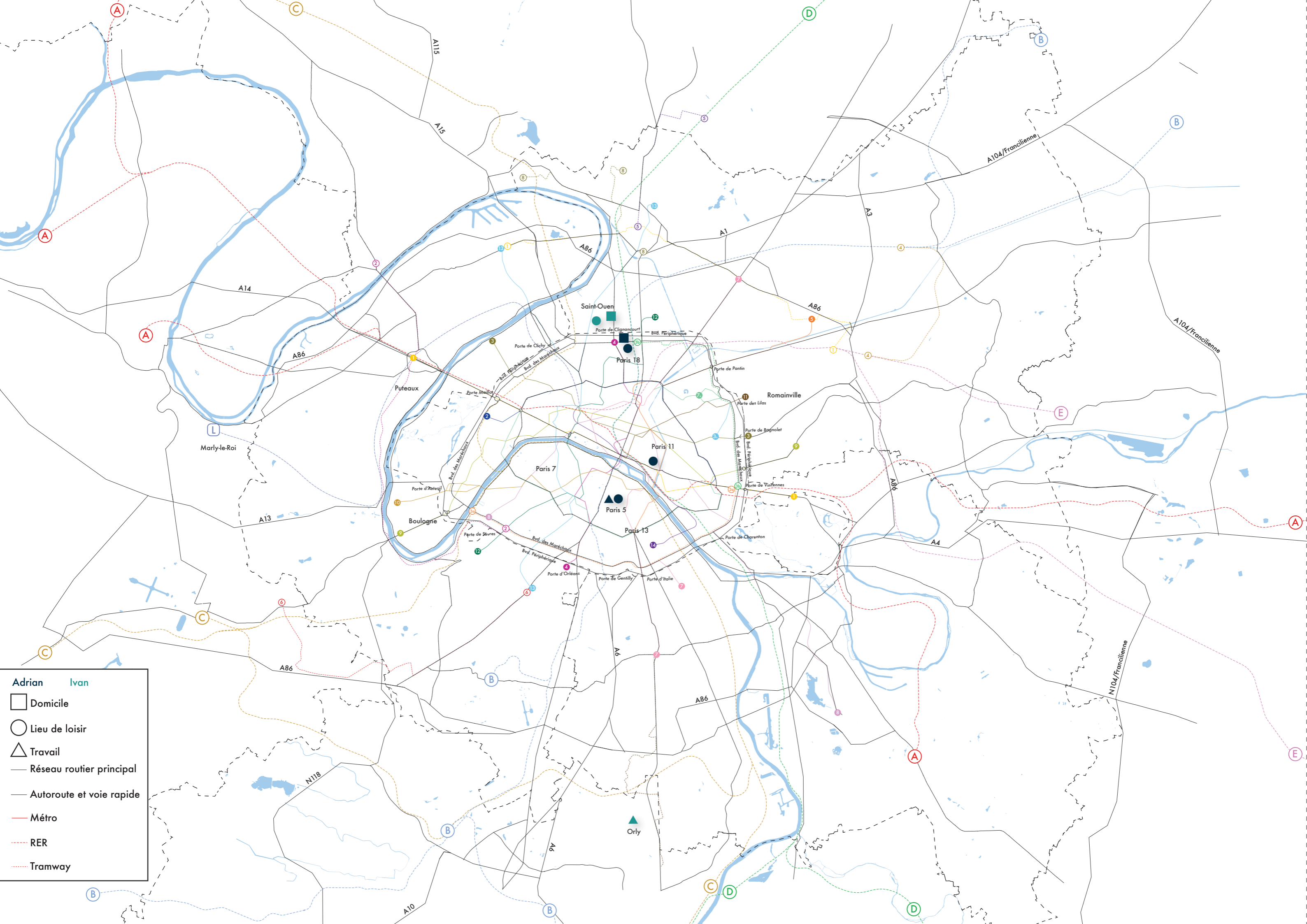
- Domicile
- Lieu de loisir
- △ Travail
- Réseau routier principal
- Autoroute et voie rapide
- Métro
- - - RER
- ⋯ Tramway



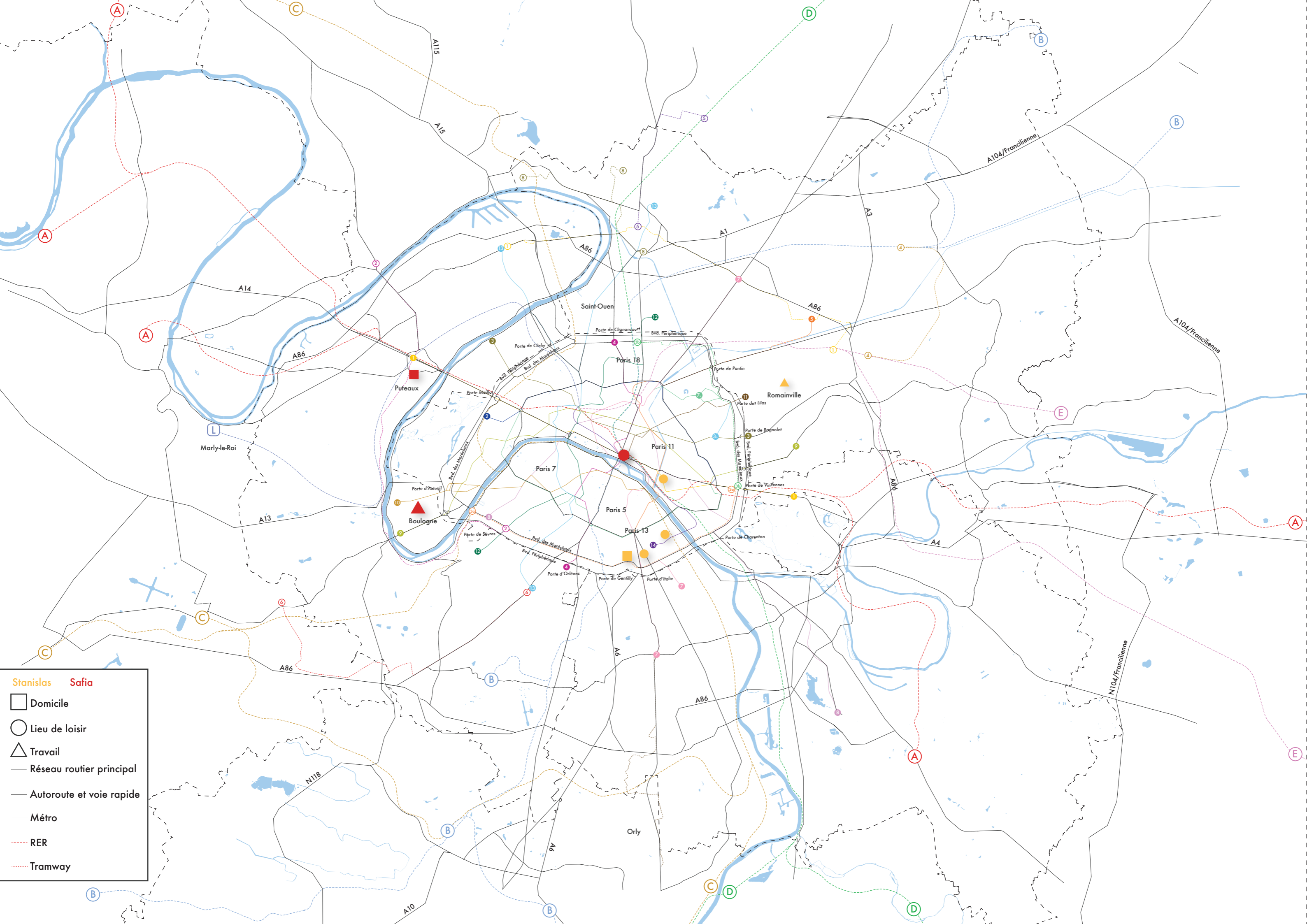
Adrian	Stanislas
□ Domicile	
○ Lieu de loisir	
△ Travail	
— Réseau routier principal	
— Autoroute et voie rapide	
— Métro	
— RER	
— Tramway	



Ivan	Anne-Charlotte
□ Domicile	
○ Lieu de loisir	
△ Travail	
— Réseau routier principal	
— Autoroute et voie rapide	
— Métro	
- - - RER	
- - - Tramway	

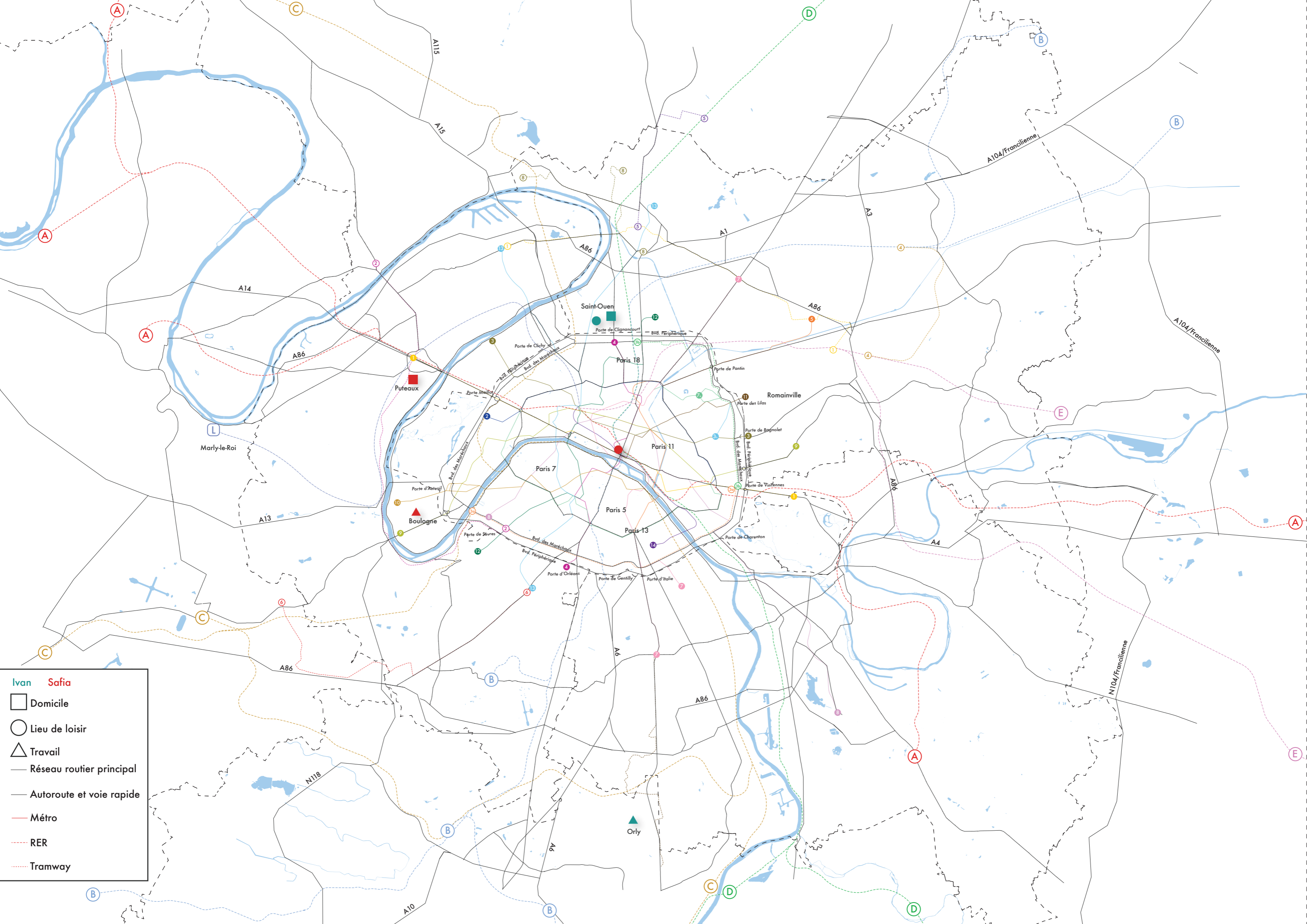


Adrian Ivan
 □ Domicile
 ○ Lieu de loisir
 ▲ Travail
 — Réseau routier principal
 — Autoroute et voie rapide
 — Métro
 - - - RER
 - - - Tramway



Stanislas **Safia**

- Domicile
- Lieu de loisir
- △ Travail
- Réseau routier principal
- Autoroute et voie rapide
- Métro
- RER
- Tramway



Ivan **Safia**

- Domicile
- Lieu de loisir
- △ Travail
- Réseau routier principal
- Autoroute et voie rapide
- Métro
- - - RER
- ⋯ Tramway