

## Mission d'information et d'évaluation consacrée au devenir du boulevard périphérique : les enjeux des nouvelles mobilités à Paris

*L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociales. La démocratie trouve son expression... dans la qualité de vie de la rue. Nous devons défendre la liberté de l'espace public avec la même détermination que la liberté d'expression.*

Richard Rogers

Rue de l'Avenir s'engage depuis 30 ans pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Notre association milite en faveur de la qualité et de l'intégrité de l'espace public, fil rouge de notre action.

L'espace public est un bien commun, particulièrement rare et précieux. Concernant son aménagement, les recommandations de notre association s'appuient sur un certain nombre de principes :

### **1. L'espace public n'est pas aliénable, il appartient à tous les citoyens**

On ne peut ni le vendre, ni le privatiser, ni l'amputer, c'est un bien commun.

### **2. Les choix d'aménagement doivent être décidés avec la population concernée.**

C'est dans le cadre du dialogue avec les différents acteurs que des solutions pertinentes peuvent être élaborées au bénéfice de tous.

### **3. Il est nécessaire de mener de front le travail sur l'espace et sur les comportements.**

Un des objectifs de notre association est de faire évoluer les comportements vers une mobilité plus frugale.

### **4. Tout aménagement doit être évolutif et réversible pour s'adapter au contexte.**

Nous sommes dans une période de transition technologique et sociétale sans visibilité claire.

### **5. La ville dense est écologique si elle comporte des espaces qui peuvent être plantés.**

La ville de Paris est très dense, c'est la « ville des courtes distances ». Cependant, l'urgence climatique conduit à proposer des respirations dans le tissu urbain permettant de planter.

La surface occupée par le boulevard périphérique **appartient au système des espaces publics** de la ville, un bien commun disponible pour un meilleur fonctionnement de Paris et de la métropole.

Le boulevard périphérique est le dernier ouvrage de la zone des fortifications. L'enceinte de Thiers, 1832, avait été implantée dans un secteur encore rural. Le boulevard périphérique, qui occupe une partie de cette ceinture, est maintenant bordé par des tissus urbains denses et souvent de même nature de part et d'autre. C'est donc une coupure artificielle dans un ensemble urbain homogène.

Son fonctionnement autoroutier, conçu alors que n'existaient ni la A86, ni la Francilienne, implique de nombreuses nuisances dans l'hyper centre de la métropole : bruit, pollution, complexification des trajets, effet de barrière... Sa présence perpétue une impression de hiérarchie entre ville intramuros patricienne et périphérie dominée. Au cœur de la zone dense de l'agglomération, c'est un espace voué à une unique fonction circulatoire, sans réelle valeur urbaine.

## **Des évolutions et des contradictions**

La génération des actifs parisiens et franciliens actuels a un rapport à la motorisation individuelle très différent de celui des « baby-boomers » qui l'a précédée : permis de conduire de plus en plus tardifs, usage de deux roues motorisés et des nouveaux engins de déplacement personnels, compréhension de la différence entre usage et possession d'un véhicule qui semble acquise...

Le « tout voiture » ne fait plus recette pour cette population de plus en plus nombreuse avec, toutefois parallèlement, de fortes résistances. On note par exemple :

- Un regain d'intérêt pour la vie de quartier, le bien-être des habitants, la place des enfants et leur sécurité, qu'on peut observer à travers les demandes adressées au budget participatif.
- Le développement du vélo encore timide, mais qui se traduit, par exemple, par la création d'une association de cyclistes spécifique à Paris.
- Des interactions fortes entre Paris et les villes limitrophes, en raison notamment des coûts fonciers légèrement moindres (à l'exception des secteurs desservis par le métro) qui élargissent l'aire de mobilité résidentielle.
- Des taux de motorisation faibles dans Paris et dans les secteurs desservis par le métro.
- Un fort intérêt pour les véhicules en libre-service : le redressement de la fréquentation du Vélib' malgré une longue période de dysfonctionnement en témoigne.
- La conscience écologique, les comportements de déplacement évoluent et la demande de nature en ville, d'apaisement de la circulation se fait entendre notamment à travers le mouvement associatif.

Dans le même temps, la population parisienne vieillit : la fracture numérique due à l'âge perdure, l'adaptation de l'espace public n'est pas toujours effective malgré la loi de 2005, les engins de déplacement personnels terrifient les seniors qui ont déjà des difficultés à accepter les vélos. Pour cette population la voiture individuelle est un refuge.

## **Quels objectifs à moyen terme pour une mutation au service des franciliens**

Nous vivons aujourd'hui une révolution des mobilités et des ruptures qui peuvent être technologiques, sociales ou comportementales. La période actuelle, cependant, est un temps de transition dont on peut difficilement évaluer la longueur et qui va voir la cohabitation de différents modes de déplacement, de comportements de mobilité et de mobilité résidentielle, l'apparition et de disparition d'engins nouveaux, l'accès de plus en plus large aux outils numériques qui vont faciliter et multiplier le nombre des déplacements.

Si on prolonge les tendances, on peut penser que certains comportements vont continuer à décroître comme la possession de voitures individuelles, que d'autres dispositions vont se généraliser, comme les limitations de vitesse.

A contrario, l'espace francilien est en recomposition. L'arrivée de 200 km de lignes de métro et de 68 nouvelles gares va créer d'autres centralités et réorganiser les densités de population dans une large couronne complètement urbanisée, ou la chaîne des déplacements sera diversifiée et la **multi modalité** la règle. L'espace public devra accueillir les transports du dernier kilomètre sous la forme des engins de déplacement personnels que nous connaissons ou d'autres à inventer.

Le changement de motorisation et l'automatisation progressive des véhicules auront peut-être moins d'influence sur les modes de vie et les comportements de déplacement que la mise en place d'un réseau ferré de banlieue à banlieue et ses conséquences sur la recomposition du territoire francilien.

Dans ce contexte en mutation, l'infrastructure autoroutière du boulevard périphérique apparaît plus encore comme une ceinture qui enferme le centre historique. Cet espace hérité porte cependant un potentiel : il peut constituer à l'avenir un grand couloir de ventilation dans l'hyper centre de la métropole et retrouver une fonction de ceinture végétale très utile à la lutte contre le réchauffement climatique et les îlots de chaleur.

Dans les grandes métropoles mondiales (Séoul, New York, Portland...), l'heure est au changement de statut des autoroutes urbaines et à la transformation des sites qu'elles occupent au bénéfice de d'espaces naturels et paysagés et d'équipements utiles au métabolisme urbain.

Cette option, qui représente un enjeu important pour le quotidien des parisiens et des franciliens doit faire l'objet d'une vaste concertation avec la population, consultation parisienne, conférence métropolitaine ou toute autre forme de débat citoyen, comportant des simulations sous forme de journées de fermeture de certains tronçons.

Cet espace, si la population parisienne et francilienne le souhaite, réunirait alors les territoires au lieu de les séparer, en offrant à sa population riveraine une couronne verte, accueillant la marche et le vélo, modes de déplacement qui tendent à se développer.

Anne FAURE,  
Présidente Rue de l'Avenir  
26/11/2018