

FAIRE ÉVOLUER LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

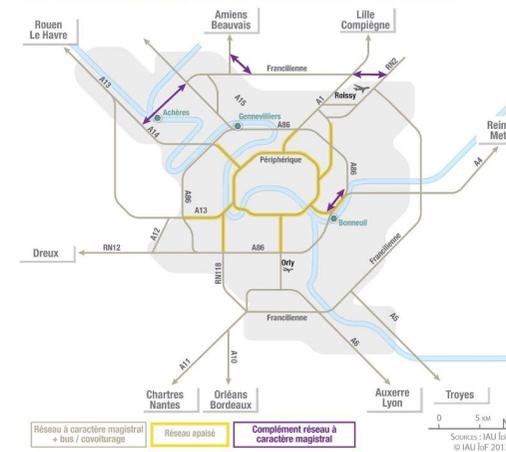
CONSEIL DE PARIS / MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION

18 Septembre 2018

Exposé liminaire de Fouad AWADA, Directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

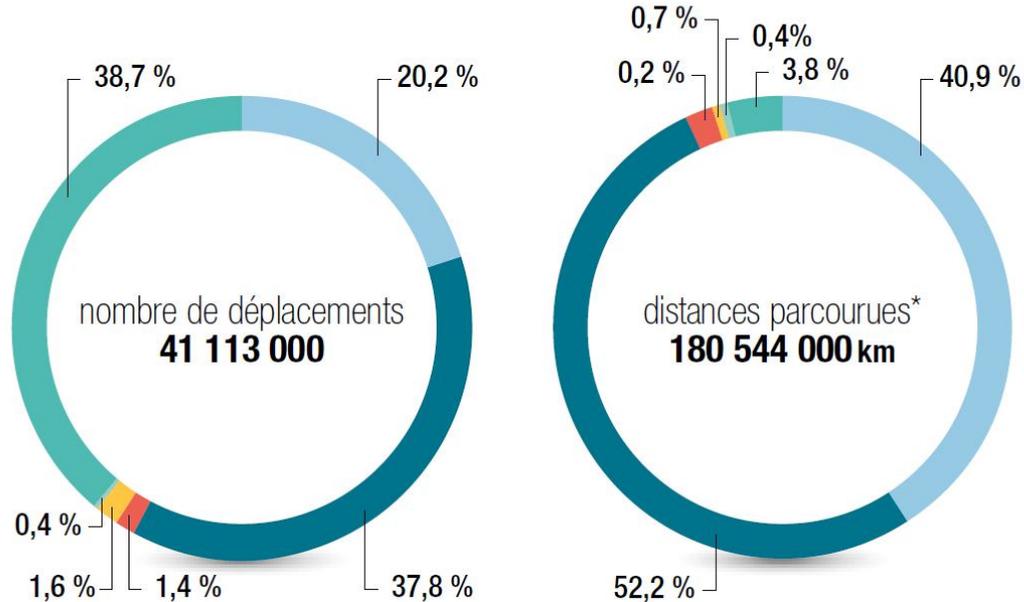


Vers un réseau de voies rapides apaisées et multimodales



Données de base sur la mobilité en Île-de-France

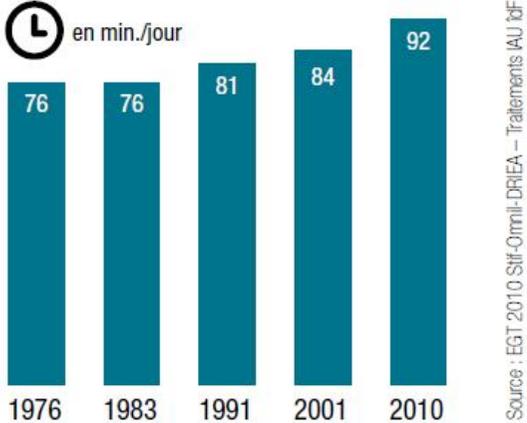
LA RÉPARTITION DES **MODES DE DÉPLACEMENT** EN 2010



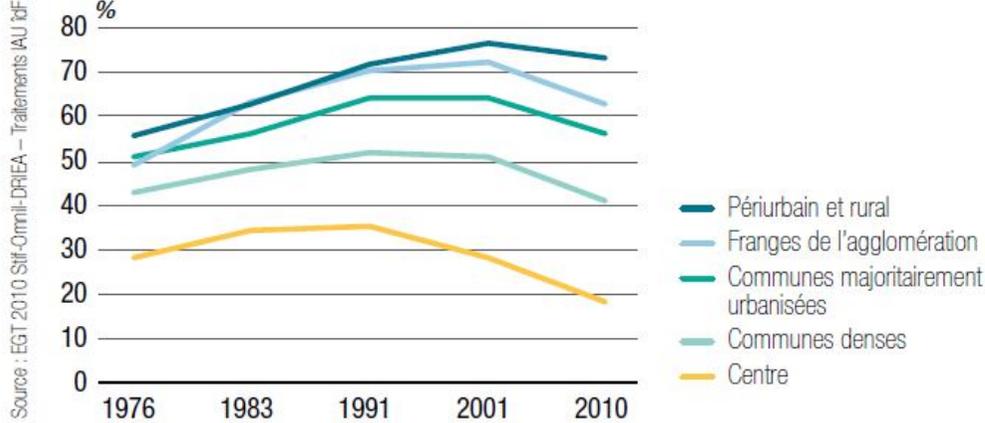
■ Transports collectifs
 ■ Voiture
 ■ Deux-roues motorisés
 ■ Vélo
 ■ Autres
 ■ Marche

* À vol d'oiseau. Source : enquête globale transport 2010

ÉVOLUTION DU **BUDGET-TEMPS** DE DÉPLACEMENT DES FRANCILIENS...



ÉVOLUTION DE LA **PART MODALE DE L'AUTOMOBILE** DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL



Les déplacements mécanisés continuent de croître

En Île-de-France, de 2001 à 2010 : près de **2 M** déplacements mécanisés en plus par jour

- TC = + 1.450.000 (73% des modes en Cr)
- 2RM = + 145.000
- Vélo = + 340.000
- Voiture = - 60.000

Sur la même période les déplacements mécanisés intéressant Paris ont augmenté de **500.000** par jour

- TC = + 869.000 (76% des modes en Cr)
- Vélo = + 188.000
- 2 RM = + 81.000
- Voiture = - 639.000

• EGT 2001

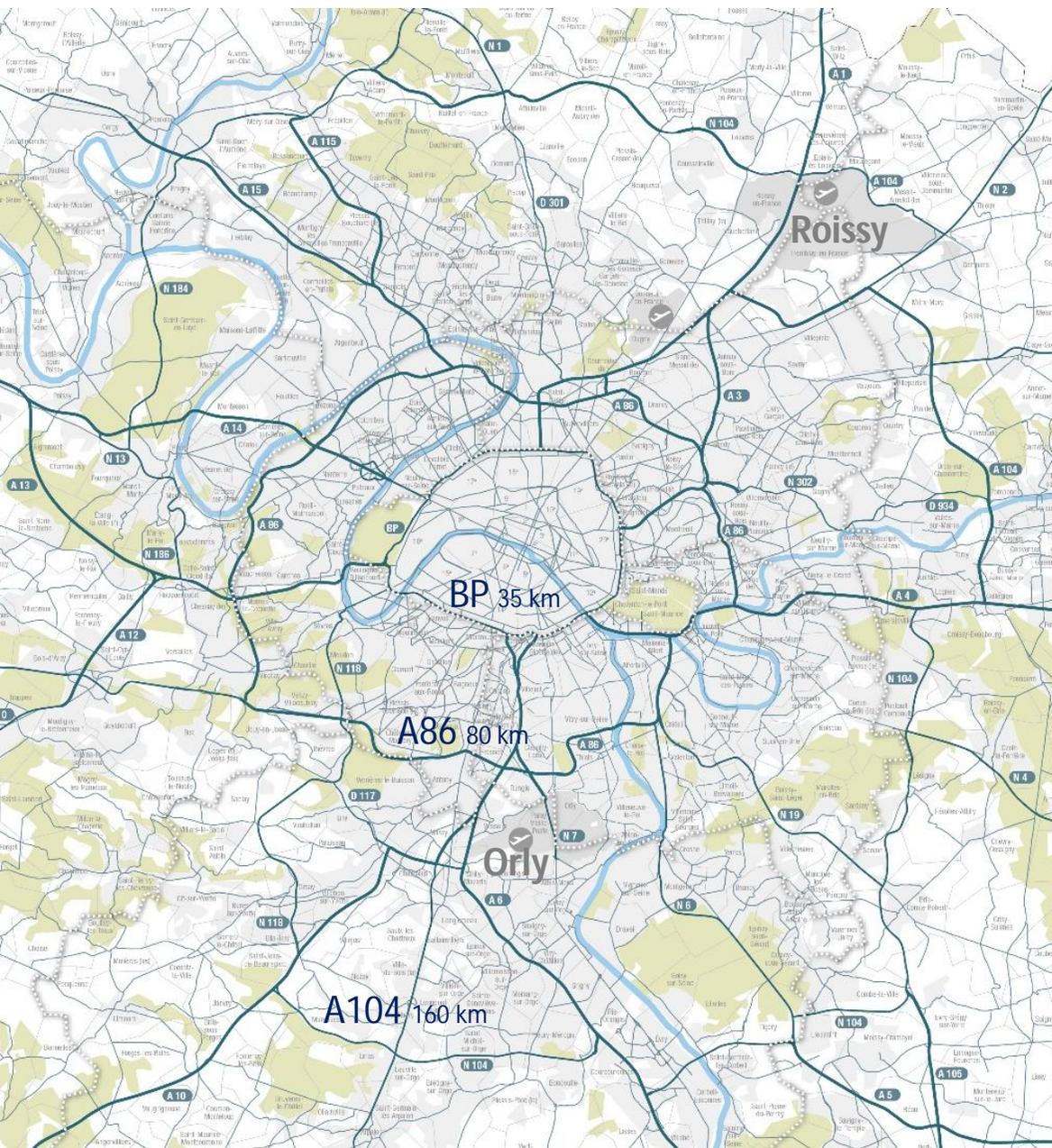
| LIAISON | Tous modes confondus | Total modes mécanisés | Transports collectifs | Voiture | Deux-roues motorisés | Vélo | Autres modes mécanisés | Marche |
|--------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|----------------------|------------|------------------------|---------------|
| Paris <> Paris | 6 570 | 2 970 | 1 890 | 840 | 108 | 84 | 50 | 3 600 |
| Paris <> Petite couronne | 2 810 | 2 750 | 1 600 | 1 040 | 69 | 10 | 20 | 60 |
| Paris <> Grande couronne | 1 110 | 1 110 | 700 | 390 | 20 | 0 | - | - |
| PC <> PC | 9 890 | 5 410 | 1 240 | 3 990 | 97 | 57 | 30 | 4 470 |
| PC <> GC | 1 980 | 1 950 | 450 | 1 450 | 43 | 6 | 10 | 30 |
| GC <> GC | 12 460 | 8 640 | 890 | 7 490 | 85 | 145 | 30 | 3 820 |
| Hors Ile-de-France | 330 | 330 | 50 | 250 | 2 | 0 | 30 | - |
| Total | 35 160 | 23 160 | 6 820 | 15 450 | 424 | 303 | 170 | 12 000 |

• EGT 2010

| LIAISON | Tous modes | Total mécanisé | Transports collectifs | Voiture | Deux-roues motorisés | Vélo | Autres mécanisés | Marche |
|--------------------------|---------------|----------------|-----------------------|---------------|----------------------|------------|------------------|---------------|
| Paris <> Paris | 7 995 | 3 172 | 2 195 | 537 | 144 | 240 | 55 | 4 823 |
| Paris <> Petite couronne | 3 007 | 2 914 | 1 963 | 779 | 112 | 42 | 19 | 92 |
| Paris <> Grande couronne | 1 242 | 1 242 | 901 | 315 | 22 | 0 | 5 | 0 |
| PC <> PC | 11 542 | 5 642 | 1 570 | 3 727 | 148 | 161 | 35 | 5 901 |
| PC <> GC | 2 053 | 2 023 | 595 | 1 358 | 53 | 14 | 3 | 30 |
| GC <> GC | 14 585 | 9 800 | 989 | 8 502 | 86 | 188 | 36 | 4 785 |
| Hors Ile-de-France | 254 | 253 | 57 | 173 | 5 | 2 | 15 | 1 |
| Total | 40 678 | 25 046 | 8 272 | 15 391 | 569 | 646 | 168 | 15 632 |

Les compensations significatives depuis les VP à Paris se sont faites à égalité entre trajets intra-Paris et trajets Paris-Banlieue

Elles ont été effectués massivement vers les TC : métro, bus, tram



Un Périph très chargé

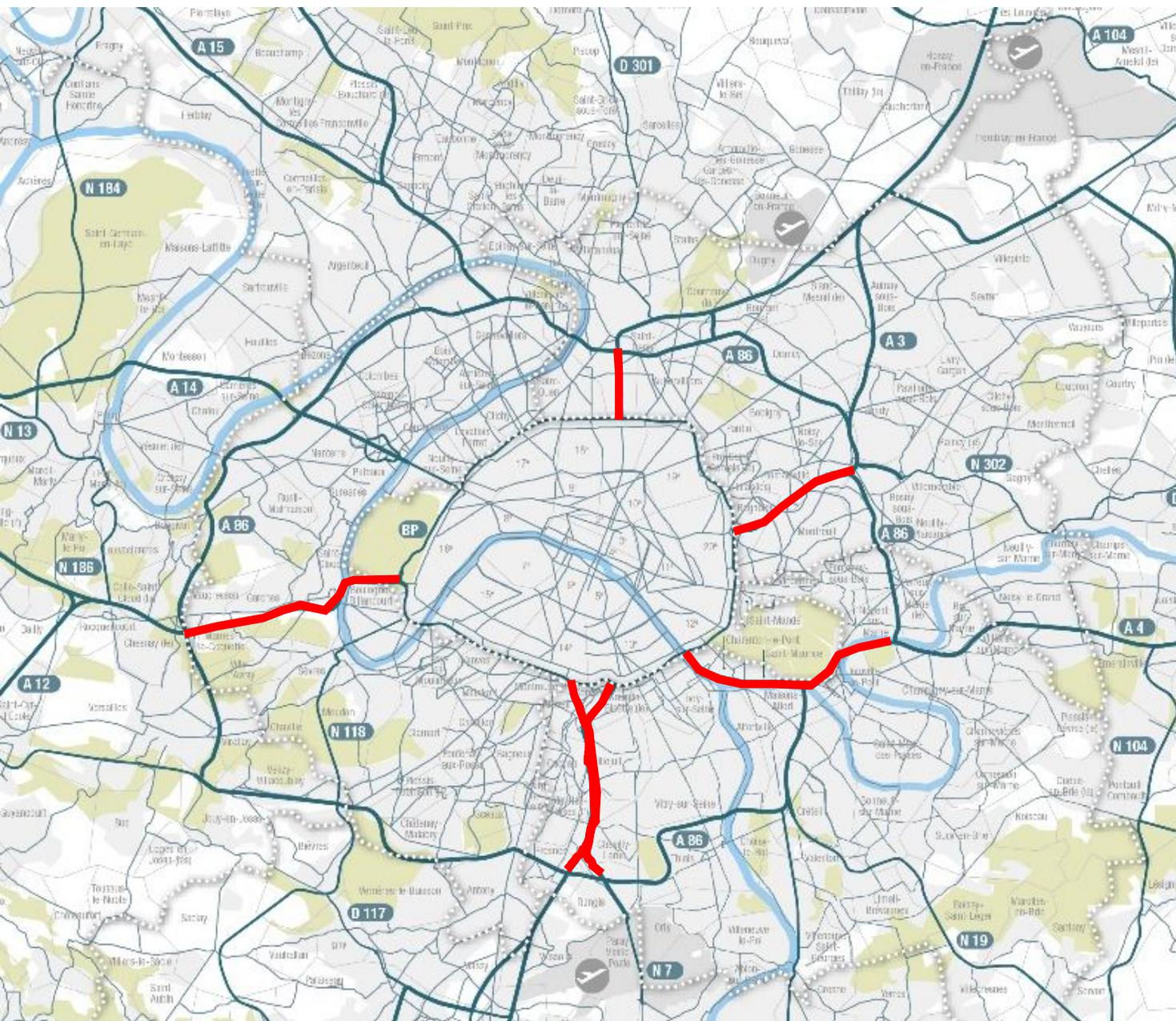
Plus d'1 M d'entrées de véhicules par jour
 Equivalent du trafic passagers du quart des lignes du métro
 Equivalent de la moitié du trafic passagers des bus IdF entière
 25% à 30% du trafic global du « réseau magistral » (3,5 M /j)

8 Millions de km parcourus chaque jour

La voie rapide la plus chargée de France après le tronc commun A4-A86

Trafic moyen journalier annuel (TMJA : moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant dans les deux sens confondus au cours d'une journée)
 Source : DIRIF, CD93, CD94

| Section | Année | Capacité (nb de voies) | TMJA |
|-------------------------|-------|------------------------|---------|
| Tronc commun A4-A86 | 2009 | 2*4 | 275 000 |
| BP Porte de Bagnolet | 2010 | 3+5 | 262 000 |
| BP Porte de la Chapelle | 2010 | 2*4 | 258 000 |
| Tronc commun A1-A3 | 2010 | 5+6 | 256 000 |
| BP Porte de Vincennes | 2010 | 2*4 | 250 000 |
| A6a+A6b | 2010 | 2*6 | 237 000 |
| A4 à Joinville-le-Pont | 2014 | 2*5 | 227 000 |
| A86 à Maisons-Alfort | 2009 | 2*5 | 206 000 |
| Francilienne à Torcy | 2015 | 2*3 | 114 000 |



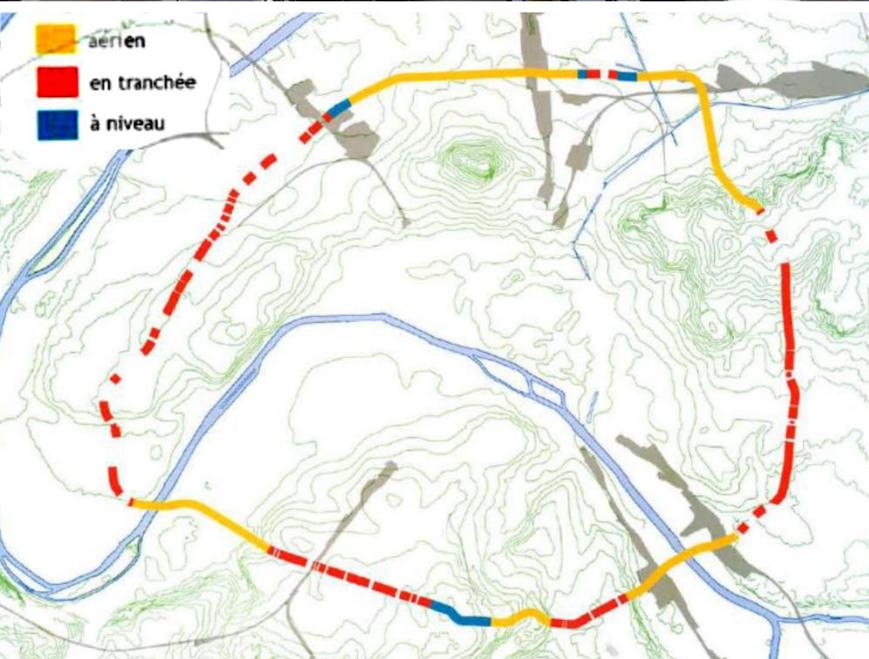
Un Périph multifonctions

- Distribution des flux entrants et sortants de 6 bouches d'autoroutes radiales
- Passage de convois lourds (hauteur 475, courbure > 300 m)
- Prise en charge de la majorité des échanges Paris-Banlieue (55% des déplacements en VP sur le BP)
- Voie de transit Banlieue-Banlieue (40% des déplacements en VP sur le BP)
- Voie de cabotage pour des déplacements Paris - Paris (5% des déplacements en VP sur le BP)



Une évolution souhaitée

- Riverains : bruit, pollution, problèmes de certaines portes
- Usagers : congestion
- Cyclistes et piétons : difficultés pour traverser
- Urbanistes : désavantages liés à la coupure urbaine



Mais une infrastructure physique difficile à transformer

- Une infrastructure en tranchée (20,7 km), en viaduc (6,4 km) ou sur talus de remblai (8,4 km)
- Des coûts trop importants de reconstruction (la construction du Périph en 1973 a coûté 3,5 Milliards d'Euros actuels pour 35 km soit 100 K€/ml) et des surcoûts de chantier
- Un flux de déplacements dont toute interruption peut engendrer un grand désordre



Couverture porte de Champerret

Passerelle Cité Universitaire

Jusqu'ici, des réponses ponctuelles ont été apportées qui ne touchent pas à l'infrastructure

- Murs et Couvertures anti-bruit
- Aménagement des portes côté Paris
- Passerelles, projets de continuité des liaisons
- Projets urbains aux abords
- Projets immobiliers denses à très denses

On peut continuer à améliorer l'existant

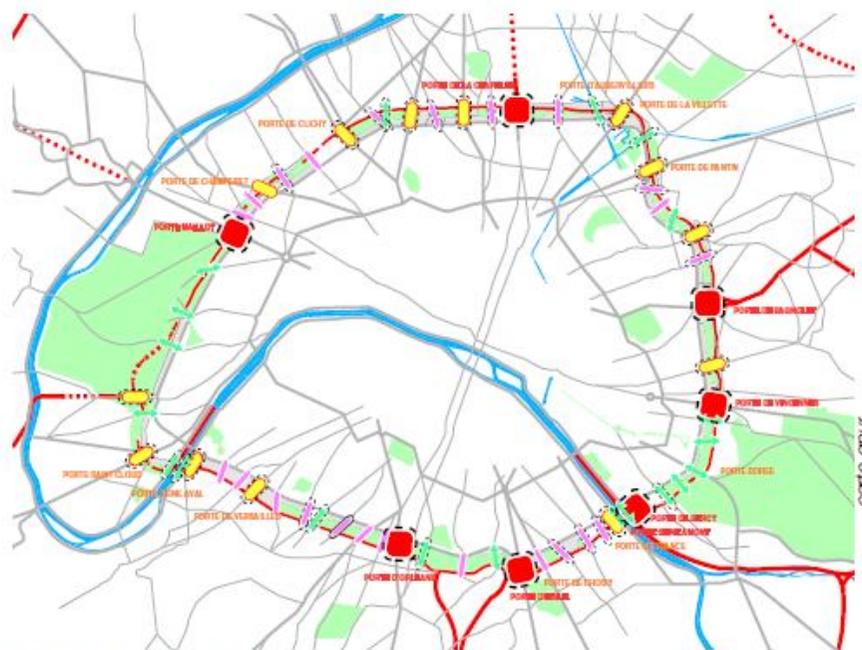
Agir aussi sur le trafic pour moins de bruit et de pollution

Ne pas toucher à l'infrastructure peut aussi être un choix volontaire, raisonné

- Parce qu'un autre regard est possible sur les infrastructures : accepter les rails, les routes, les aéroports, les centres de déchets, ...
- Parce que les priorités de financement sont ailleurs
- Parce qu'il y a tant à faire de part et d'autre du BP

Travaux APUR sur les portes de Paris

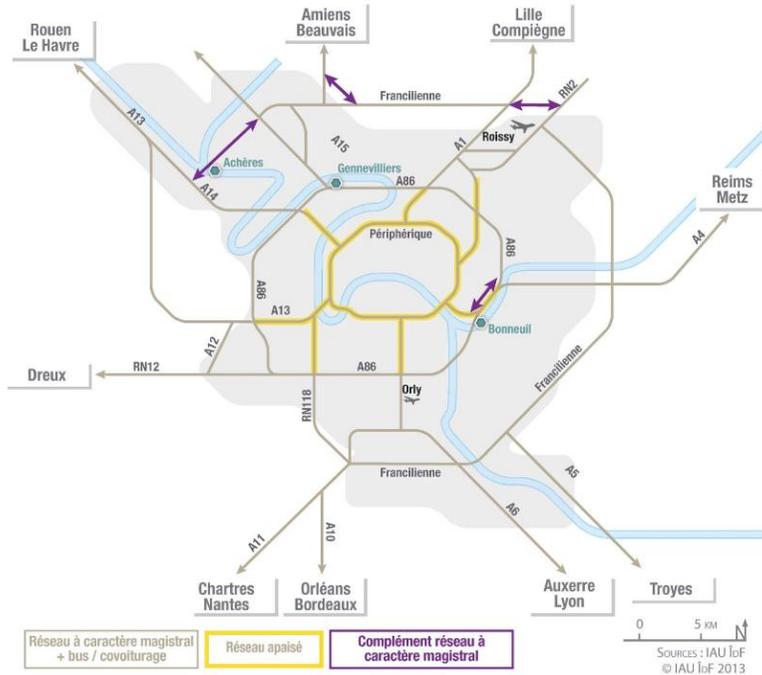
Faire des portes des lieux de centralités en tenant compte de leur typologie



carte de la typologie des portes

carte apur

Vers un réseau de voies rapides apaisées et multimodales



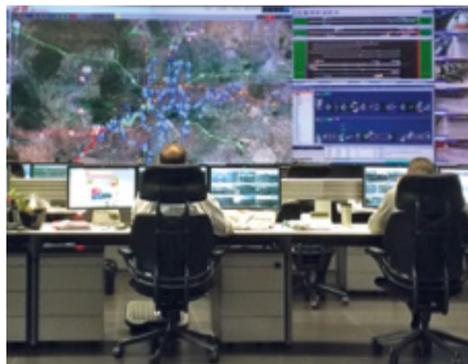
Une évolution plus radicale peut être néanmoins pensée, mais il faut l'appuyer sur des scénarios plausibles

- Apaisement de la voirie rapide à l'intérieur du périmètre A86
- Evolution des infrastructures autoroutières en boulevards urbains et avenues métropolitaines
- Résorption des coupures urbaines

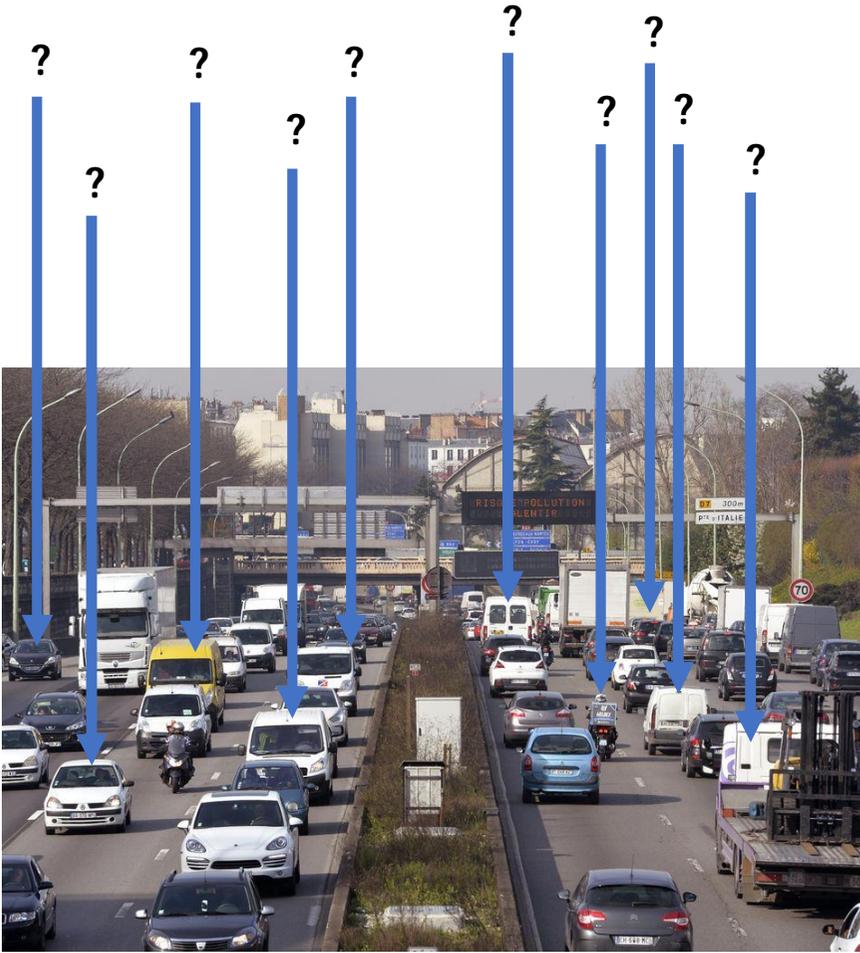
Cette orientation a été inscrite au SDRIF

Elle est au cœur de la démarche du Forum Métropolitain

La Région Île-de-France en coordination avec l'Etat a engagé une politique déterminée pour faire évoluer le réseau autoroutier, avec notamment les couloirs réservés (TC) et les plateformes multimodales associées. Elle encourage par ailleurs le covoiturage, le télétravail, et les initiatives et expérimentations sur la « route intelligente » du futur.



Mais la transformation radicale n'est pas pour tout de suite



- **Que savons nous exactement des usagers** qui, contraints et forcés, empruntent le Périph chaque jour ?
- **Quelles solutions alternatives proposer en TC**, sachant que les trajets de ces usagers sont en « baïonnette » ou en « U »: le GPE offrira-t-il des solutions ? (Le Tram n'a rien donné). Quelle politique de parkings relais ?
- **Quelle gouvernance pour planifier l'apaisement** depuis l'A86, en même temps sur les 5 axes radiaux et sur le BP, en concomitance avec la mise en service des sections du GPE ?
- **Quelle infrastructure de recharge?** Remettre tous les croisements à niveau ? Réaliser une chaussée de 35 m partout et gagner ainsi jusqu'à 25 m sur certaines sections ?
- **Combien cela coûterait-il ? Qui paiera ?** Peut-on financer un tel chantier par l'écrêtement des plus-values au moment des mutations immobilières? Quelle part de foncier serait-elle vendue aux promoteurs ? Quelle contribution de Paris aux mesures concomitantes en banlieue ?

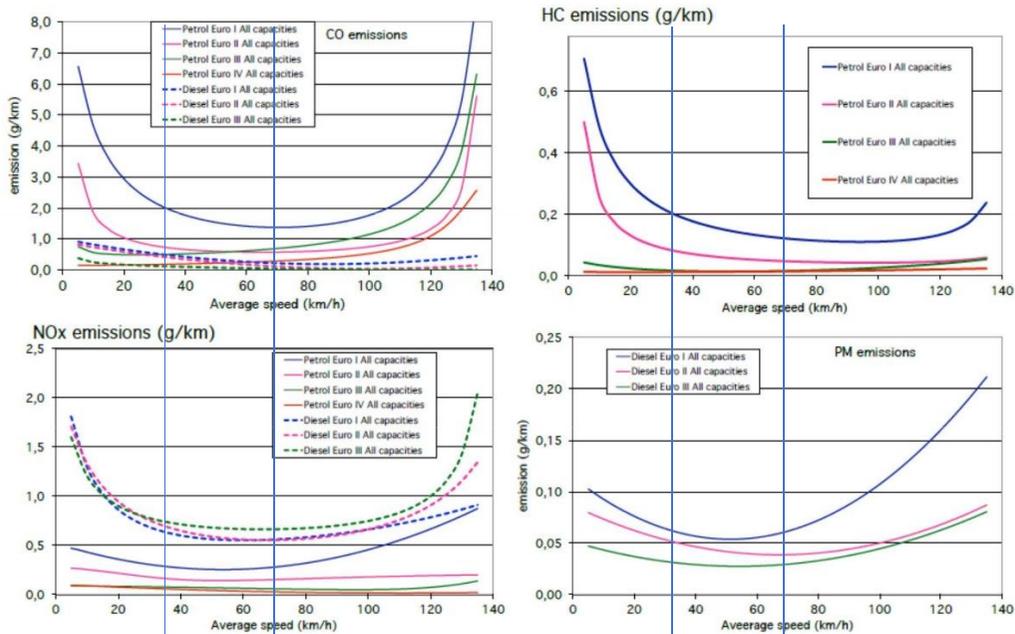


Figure 6 : Courbes d'émission à l'échappement types de la méthode Copert4 : CO et NOx (tous types de voitures essence et diesel), HC véhicules essence, PM véhicules diesel. (Source : Rapport MOCOPo 7.1).

Vitesse actuelle moyenne
sur le BP

Vitesse maximale

Vitesse actuelle moyenne
sur le BP

Vitesse maximale

Et l'enfer est pavé de bonnes intentions

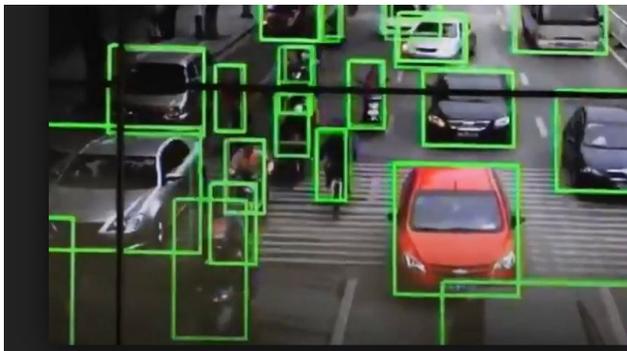
- L'idée de forcer le destin en réduisant les capacités du périphérique (par exemple enlever une voie) sans attendre la banlieue conduira à des effets par ricochet dans un périmètre considérable et nuira aux relations Paris-Banlieue
- Idem si on imagine fermer une section entière à la circulation (briser l'anneau)
- Dire qu'on va reporter les fonctions du périphérique sur A86 et la Francilienne sans expliquer si cela sera fait avec ou sans modification de ces infrastructures, sans dire si Paris contribuera financièrement ou non, est de nature à faire perdurer l'idée d'un Paris qui rejette ses tracas sur la banlieue
- Mettre en place des mesures tarifaires non coordonnées à l'échelle du réseau au moins jusqu'à la Francilienne
- Etc.



Adapter les vitesses au trafic réel



Reconnaître des droits différenciés



Des possibilités existent, néanmoins

- La **gestion intelligente du trafic** permet d'optimiser les flux et peut-être d'économiser une voie sur certaines sections du BP
- L'avènement du **véhicule autonome** va dans le même sens
- La montée en régime du **véhicule électrique** (25% du parc espéré en 2030) réduira considérablement le bruit et la pollution.
- La **reconnaissance des plaques et des formes** permettra de filtrer, verbaliser, taxer ou gratifier, elle ouvrira des possibilités pour exclure l'autosolisme thermique et gagner une voie ici ou là.
- **Le dialogue métropolitain** tel qu'engagé dans le cadre du Forum entre Etat, Région, Départements, communes de la MGP et Ville de Paris

On attend beaucoup des 4 équipes qui vont travailler pour le Forum métropolitain, sur financement conjoint de la Ville, de la Région, de l'Etat et de quelques territoires.

