

## Bloc-notes de L'Opinion, La suppression du boulevard périphérique parisien à l'ordre du jour !, 30 mai 2018



***C'est une folie que de vouloir supprimer le périphérique parisien, dont la circulation est considérable et indispensable au déplacement des différents acteurs de la région parisienne***

### **Télécharger l'article**

Pendant très longtemps la ville de Paris s'est désintéressée de tout ce qui était hors de son périmètre territorial. Puis, elle a considéré la banlieue comme un lieu de débarras où elle expédiait tout ce qui la dérangeait : cimetières, asiles psychiatriques, accueils de SDF, dépôts d'autobus, dépôts de voirie, usines d'incinération d'ordures ménagères. La décentralisation de 1982 a progressivement changé tout cela en permettant aux villes de banlieue de conquérir leur autonomie. Cette évolution a provoqué la méfiance de la ville capitale, au point qu'en dépit des discours de Bertrand Delanoë, Paris s'est toujours refusée à toute intercommunalité avec aucune des villes limitrophes. C'est un cas pratiquement unique en France. Mais une étape supplémentaire a été franchie avec le déclenchement d'une hostilité ouverte.

Ce fut d'abord le resserrement étroit des portes d'entrée dans Paris pour les automobilistes, en même temps que l'installation de nombreux sens interdits, provoquant ainsi de longues files d'attente pour ceux qui se rendent à leur travail. Dans Paris, les interdictions de stationner se multipliaient, les parkings se raréfiaient ou se fermaient, et même les permis de construire interdisaient la construction de parkings ; les couloirs de bus, beaucoup plus nombreux, étaient élargis comme nulle part, la RATP était encouragée à utiliser des bus articulés qui encombrant les carrefours, les voies sur berges étaient fermées ou restreintes sévèrement, sans la moindre concertation avec les villes ou les départements voisins.

Les nombreux et interminables chantiers, mal tenus, dans le but d'organiser autrement et de restreindre la circulation automobile, engendrent une voirie mal entretenue, aux nombreux nids-de-poule, et dangereuse pour la circulation des véhicules à deux roues. Bref une politique délibérée, ne visant que les banlieusards, qui, pour beaucoup, sont obligés d'utiliser

une automobile, tandis que les Parisiens disposent, eux, d'une offre exceptionnelle de transports en commun, à des tarifs intra-muros parmi les moins chers du monde et que la mairie de Paris propose même de rendre gratuits pour les seuls parisiens.

***Désormais la ville de Paris ne veut plus seulement interdire son territoire aux habitants des villes contiguës, elle veut limiter la circulation en banlieue même***

**Thrombose générale.** Désormais la ville de Paris ne veut plus seulement interdire son territoire aux habitants des villes contiguës, elle veut limiter la circulation en banlieue même. Il s'agit nous dit-on « d'arrêter les circulations avant Paris, la capitale captant 11 % du trafic francilien, alors qu'elle représente 1 % du territoire ». C'est oublier un peu vite qu'il s'agit précisément de la capitale, dont la fonction est de servir la nation toute entière et qu'à cette fin elle reçoit d'importantes dotations financières. Les Jacobins sont les premières victimes de leur politique : la capitale hypercentralisée oblige une multitude de personnes à venir à Paris, coeur du pays, qui détient le record d'Europe de la densité et que les gouvernements successifs continuent pourtant de développer jusqu'à la thrombose générale.

C'est dans ces conditions que la ville de Paris a convaincu le préfet de la région Ile-de-France de participer au financement d'une « consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides du Grand Paris ». Les initiateurs de cet appel à projets ont d'ores et déjà budgété 2,7 millions d'euros pour « proposer des solutions pour améliorer le fonctionnement des réseaux, réduire les nuisances liées à la circulation autoroutière ou encore mieux insérer les autoroutes urbaines dans l'environnement ».

***Les infrastructures nationales ont davantage besoin d'un entretien régulier que de coûteuses campagnes de communication !***

**Etat impécunieux.** Il est étonnant de voir l'Etat impécunieux co-financer cette aventure alors qu'il est incapable d'entretenir son réseau autoroutier urbain (A1, A3, A4, A6, A10, A13, A86, N118?) qui est dans un profond état d'abandon et de dégradation, au point qu'on a vu s'effondrer ce mois-ci, le viaduc autoroutier de Gennevilliers, interrompant durablement la circulation sur l'autoroute A 15. Les infrastructures nationales ont davantage besoin d'un entretien régulier que de coûteuses campagnes de communication ! Cela ressemble fort à une manœuvre de diversion face au fiasco de **Vélib?** comme à cette carence lourde de l'Etat.

Mais, en réalité, la véritable cible de l'étude est le boulevard périphérique parisien, certes cité dans le titre du dossier de presse, mais totalement absent du texte de présentation. Car c'est depuis deux ans le projet de la Ville de Paris qui a fait adopter à l'initiative du groupe Ecologiste au printemps 2016, un vœu demandant le déclassement du boulevard périphérique parisien, lequel dépend actuellement de l'Etat. La mairie de Paris citait déjà à l'époque l'exemple de la ville de Séoul qui a supprimé ses autoroutes urbaines. La maire de Paris a elle-même déclaré le 1er octobre 2017 au journal Le Parisien : « Un jour, dans très longtemps, le périphérique parisien ne sera plus une autoroute. Comme à Séoul, où un axe à grande circulation est devenu un parc avec au milieu une rivière ». Les échéances semblent donc se rapprocher, mais tout le monde ne semble pas avoir perçu la manœuvre. Quant à ce malheureux Forum métropolitain, qui voudrait remplacer feu Paris Métropole, il ne sait plus quoi faire pour exister à travers une succession de malheurs.

Il est tout aussi étonnant de voir la Métropole du Grand Paris et la Région, auxquelles la loi ne confère aucune compétence en matière de voirie où ils n'ont ni administration ni expérience,

se lancer dans cette aventure.

C'est une folie que de vouloir supprimer le périphérique parisien, dont la circulation est considérable et indispensable au déplacement des différents acteurs de la région parisienne. A travers la circulation, c'est toute l'économie qui est en cause.

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/suppression-boulevard-peripherique-parisien-a-l-ordre-jour-chronique-151790> [2]

### Tags:

[circulations](#) [3]

[périphérique parisien](#) [4]

### categories:

[Bloc Notes L'Opinion](#) [5]

[La Métropole Parisienne](#) [6]

[Transports](#) [7]

[France](#) [8]

[Dans la presse](#) [9]

[Tweet](#) [10]

Thursday, 31 May 2018

---

**Source URL (retrieved on 05/19/2019 - 17:44):** <http://www.patrickdevedjian.fr/bloc-notes-de-l%E2%80%99opinion-la-suppression-du-boulevard-p%C3%A9riph%C3%A9rique-parisien-%C3%A0-l%E2%80%99ordre-du-jour-30-mai>

### Links:

[1] <http://www.patrickdevedjian.fr/sites/default/files/PCD%20-%20Bloc-notes%20-%20La%20suppression%20du%20boulevard%20p%C3%A9riph%C3%A9rique%20parisien%20-%C3%A0-l%E2%80%99ordre-du-jour-30-mai.pdf>

[2] <https://www.lopinion.fr/edition/politique/suppression-boulevard-peripherique-parisien-a-l-ordre-jour-chronique-151790>

[3] <http://www.patrickdevedjian.fr/tags/circulations>

[4] <http://www.patrickdevedjian.fr/tags/p%C3%A9riph%C3%A9rique-parisien>

[5] <http://www.patrickdevedjian.fr/blog/bloc-notes-lopinion>

[6] <http://www.patrickdevedjian.fr/blog/la-m%C3%A9tropole-parisienne>

[7] <http://www.patrickdevedjian.fr/blog/transports>

[8] <http://www.patrickdevedjian.fr/blog/france>

[9] <http://www.patrickdevedjian.fr/blog/dans-la-presse>

[10] <http://twitter.com/share>