

Jacques Bourdillon

Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées

Je voudrais donner un avis sommaire sur la question des transports en Île de France. Paris et ce qui est progressivement devenu la Région Île de France ont eu la **chance extraordinaire** de bénéficier pendant plus de 200 ans (essentiellement aux 19^e et 20^e siècles) des services d'un certain nombre **d'aménagistes de grande classe**. Je veux parler de Jean-Antoine Chaptal (ministre de l'Intérieur de 1800 à 1804), du baron Georges Eugène Haussmann, de Fulgence Bienvenüe, de Pierre Sudreau, de Paul Delouvrier

Nous leur devons la plupart des **éléments structurants de notre capitale et de la région qui l'entoure** : le grand axe est ouest, les Arcs de Triomphe, la colonne Vendôme, la Madeleine, le canal de l'Ourcq, les principaux boulevards et les grandes avenues, le métro, l'aéroport de Roissy, le réseau express régional, le boulevard périphérique, les villes nouvelles, le quartier de la Défense

Ce travail, commencé à l'époque des diligences, s'est poursuivi avec l'automobile, le train, le métro et l'avion, et aussi l'électricité, le téléphone et le chauffage urbain. Il aura été **persévérant, patient, efficace, pragmatique**, constamment dirigé vers la beauté, la qualité, la commodité, et la rapidité, et pratiquement exempt des idéologies passagères. Dans une perspective de lutte antipollution, 3 municipalités successives (Chirac, Tibéri, Delanoë) ont, en outre, à juste titre, engagé un rééquilibrage en faveur des piétons et des cyclistes (création de pistes cyclables, élargissement de trottoirs)

Venons en à la situation actuelle qui peut être sommairement décrite comme suit :

1) L'un des problèmes à régler est donc de **préserver Paris de la pollution sans en faire un ghetto vert, sans compromettre la qualité et la rapidité des transports** (marchandises et voyageurs), en tenant compte à la fois des **besoins quelquefois antinomiques des parisiens, des banlieusards, des provinciaux, des nombreux visiteurs étrangers, et des touristes de toutes origines**.

2). Le système francilien de transports contient **5 éléments essentiels** qui devraient bénéficier prioritairement d'une considération exceptionnelle de la part des décideurs : le **Métro** (un transport public unique au monde pour la circulation interne), le **RER** (pour relier Paris aux principales villes de banlieue), le **Boulevard périphérique** (qui préserve Paris de la pollution en facilitant le contournement et en évitant les pénétrations inutiles), l'**Aéroport international "Roissy-Orly"** (Pour une capitale comme Paris cet aéroport doit être de capacité suffisante et bien relié au centre), et **quelques grands axes de circulation** (pénétrantes et roclades). Il faut noter hélas l'existence d'une **petite ceinture ferroviaire** inutilisée, l'**absence de parkings suffisants** aux principales portes de Paris, l'oubli d'un **second projet de contournement** qui serait pourtant bien utile (Orbital)

3) Enfin, il n'existe, encore aujourd'hui, **aucune vision globale pour les tramways d'Île de France** : on s'oriente vers des **bouts de tramways non raccordables**, tout cela pour avoir voulu, pour des raisons politiciennes et idéologiques, **commencer trop tôt et trop vite, à la hussarde, un élément non prioritaire d'un ensemble insuffisamment étudié**.

Pour lutter efficacement contre la pollution notamment à Paris, il faut une **politique multicritère persévérante et ferme** sur le long terme avec des **mesures immédiates sur le court terme** :

* **relance de l'urbanisme vertical** pour accroître la densité et diminuer de façon spectaculaire la consommation de carburant par habitant (comme l'ont montré les chercheurs australiens Newman et Kenworthy). Il s'agit d'une mesure pour le long terme. Apparemment le Maire de Paris en est convaincu, mais une partie de son électorat idéologue et passéiste refuse de le suivre sur ce terrain

* **diminution des émissions polluantes** des véhicules (gaz et particules), ce qui implique :

- le **rajeunissement du parc parisien et francilien** par une prime de mise à la casse (51% du parc sont des voitures de plus de 7 ans responsables d'une part prépondérante de la pollution). La part des voitures équipées de filtres à particule et de pots catalytiques doit être accrue (jusqu'à 90%)

- la poursuite des efforts déjà en cours en faveur de la **voiture sobre** (moteurs et carburants), **hybride**, ou, au terme d'une mutation à moyen terme, **propre** (électricité, hydrogène),

* **amélioration du système de contournement de la capitale**, notamment **élargissement du boulevard périphérique** dans sa partie étroite avant de songer à réduire le débit des maréchaux (c'est difficile, je sais que c'est cher, mais, c'est certainement nécessaire)

* **développement de l'attractivité des transports en commun**, ce qui implique notamment :

- prioritairement l'**achèvement des réseaux du métro et du RER** (Eole et Météor),

- ensuite seulement la construction d'un **tramway francilien** digne de ce nom et bien étudié

- la mise en service d'une **fréquence adaptée à la demande**,

- la mise en place d'une **vraie continuité du service public**,

* **relance de la création de parkings dans Paris et autour de Paris** pour éviter les stationnements sauvages et faciliter l'accès des banlieusards au réseau du métropolitain (contrairement à une idée nouvelle totalement erronée qui voudrait rationner les parkings).

La **politique de cette nouvelle équipe des transports** qui a pris le pouvoir auprès du Maire de Paris **se réduit à 2 éléments** : la **multiplication obsessionnelle des rétrécissements** de la voirie (quitte à augmenter la pollution par la création de nouveaux bouchons) et la **réalisation du désastreux projet d'un tronçon du tramway autour de Paris sur le site TMS** (susceptible de **déconsidérer Paris candidat aux JO de 2012**). Ce projet n'était **pas urgent**, et **absorbe inutilement une part considérable de la capacité d'investissement disponible** pour les transports franciliens. Cette équipe n'a pas la classe des grands aménagistes que nous avons cités. Il serait temps de la changer

Pour moi, les projets vraiment prioritaires sont les suivants (études et réalisations) :

- **l'achèvement du réseau du métro**, notamment le prolongement de **Météor jusqu'à Cité Universitaire**, et en complément la création de **vastes parkings aux principales portes de Paris**
- **l'élargissement du périphérique** à deux fois 4 voies entre les portes de Versailles et d'Italie
- la **liaison rapide** entre le centre de Paris et Roissy ...
- et aussi le rétablissement du **tunnel Masséna Kellermann** qui n'aurait jamais du être fermé, ce qui implique **l'abandon du site des maréchaux pour le tramway autour de Paris**
- la résurrection du projet Orbital
- l'élaboration d'un vrai **projet global pour l'ensemble des tramways de l'Île de France**, la mise en place des **moyens de le réaliser** et l'affichage d'une **hiérarchie des urgences**

Je me propose donc de vous rendre visite dans quelques jours si vous acceptez de me recevoir pour vous exposer plus en détail ce que je crois utile dans l'intérêt général, je sais que vous devrez **tenir compte de l'existence du mauvais projet actuellement en cours de réalisation et qu'il sera difficile de le raccorder à un projet mieux étudié qui selon moi devrait être réalisé sur le site de la petite ceinture**. Je souhaite en tous cas qu'un non catégorique soit adressé aux idéologues qui souhaitent transformer en coulée verte le **site de la petite ceinture ferroviaire propriété de RFF** qui doit absolument être préservé

Par ailleurs, je souhaite vivement que vous attachiez la plus grande attention aux **cahiers d'acteurs** que ne manqueront pas de vous adresser les associations d'usagers qui défendent depuis l'origine l'utilisation du site de la petite ceinture ferroviaire et qui n'ont pas été écoutés : je pense notamment à **Orbital et à Rocade de Paris** mais il y en a beaucoup d'autres

J'ai estimé utile de joindre à ce texte 3 annexes : la 1^{ère} concerne le **tramway sur le boulevard des Maréchaux**, la 2^e traite des **avantages antipollution de l'urbanisme vertical**, la 3^e traite du **périphérique** (son histoire, son utilité les incroyables sottises que l'on a pu dire à son sujet).

Annexe N°1 Un tronçon du tramway francilien sur le site des maréchaux

La Ville de Paris a décidé la construction d'un tramway autour de Paris. Deux sites étaient possibles pour un tel projet : le site de la petite ceinture ferroviaire (PCF) et celui des boulevards des maréchaux (TMS). Suite à une étude manifestement insuffisante, s'appuyant sur l'avis favorable mais non unanime de la commission ad hoc (malgré d'importantes réserves sur de nombreux points, 2 Commissaires sur 3 se sont déclarés favorables au projet TMS le 3^e s'étant déclaré défavorable), les travaux ont été entrepris à la hussarde pour la réalisation d'un 1^{er} tronçon T1 sur le site TMS entre la porte de Versailles et la porte d'Ivry. Plusieurs questions doivent à cet égard être examinées :

1) la place du tramway dans la hiérarchie des priorités : le tramway n'était pas urgent

- * Le tramway (TMS ou PCF) doit prendre **la place qu'il mérite dans la hiérarchie des priorités**, alors que l'argent public est rare, alors que le gouvernement s'interroge sur l'opportunité de *sortir les infrastructures du "pacte de stabilité"*, et se propose *néanmoins de revoir à la baisse le montant de l'investissement transports en France* (cf. "**I'Audit sur les infrastructures**", et "**le rapport Datar**")
- * D'autres projets de transports sont importants pour les parisiens et les franciliens (Météor, l'autobus 62, les parkings, le débit du "périph", Orbital, l'achèvement de la Francilienne)
- * Or la Commission d'Enquête s'était déclarée **partagée sur l'urgence**, elle ne cache pas par ailleurs que le **PC1 rénové** qui transporte actuellement aux heures de pointe 3.800 personnes à l'heure (rythme susceptible d'être doublé, voire triplé) **possédait des réserves de capacité pour plusieurs années** (on peut évidemment épiloguer sur le débit possible et sur le délai disponible).

2 Le projet TMS n'est pas conforme avec la législation sur les transports (notamment la LOTI)

2-1 Le rapport de la Commission d'Enquête met en évidence certaines **incompatibilités entre le projet TMS et la législation en vigueur** (notamment la LOTI) :

* article 3 de la LOTI : *la politique globale des transports optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants ... or, TMS n'optimise pas l'utilisation du réseau TCF existant !*

* article 2 du décret 77-1141 du 12/10/77 : lorsque la réalisation d'un projet est étalée dans le temps : *l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts sur l'ensemble du programme*. La Commission d'Enquête se déclare partagée sur le respect de cette disposition

* article 3 du décret 84-617 du 17/07/84 (un des décrets d'application de la LOTI) : *lorsqu'un projet doit être réalisé par tranches successives, l'évaluation prévue à l'article 4* (motivation du choix, compatibilités, coût total), **doit être préalable à la réalisation de la première tranche**. La Commission d'Enquête est encore une fois partagée sur le respect de cette disposition

2-2 On pourrait ajouter une réflexion sur l'article 14 de la LOTI : *Les choix relatifs aux infrastructures équipements et matériels de transports et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du Plan de la nation, de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux, du coût financier, et plus généralement des coûts économiques réels et des coûts sociaux*

Les grands projets d'infrastructure et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaison de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.

Rien de tout cela n'a été fait.

2-3 On peut s'étonner qu'un tel projet n'ait **pas été présenté à la commission du débat public**

3 Les graves inconvénients du projet TMS

3-1 Le rapport de la Commission d'Enquête en met en évidence quelques uns :

* **les véhicules d'urgence ne bénéficieront plus du couloir réservé existant qui sera supprimé !**

* le projet implique une réduction de la **capacité des carrefours** entre les maréchaux et les différentes radiales qui pourrait être la source de **blocages inacceptables**. Mais la Commission ayant interrogé les maîtres d'ouvrages à ce propos a estimé : **"qu'elle ne peut évaluer le risque pris par les maîtres d'ouvrage et estime qu'il manque au dossier présenté au public une expertise des conséquences du projet sur la circulation routière radiale"** !. Cas du tunnel de la Porte d'Italie !!

* **le projet TMS comporte 30% d'arrêts en moins** (par rapport à l'autobus PC1), **réduction regrettée par les riverains aussi sensibles à la finesse de la desserte qu'à la vitesse et au confort**

* **les caténaires vont évidemment dégrader le paysage urbain**

* le **réaménagement des "maréchaux" peut évidemment être réalisé sans tramway**

3-2 D'autres inconvénients méritent l'attention :

* la **réduction de la capacité des carrefours** (notamment la suppression du tunnel Masséna-Kellermann), signalée par les Commissaires entraîne notamment la **diminution du débit des pénétrantes dans Paris** (qui servent aussi à en sortir) Cet affaiblissement du débit des pénétrantes a forcément une **incidence sur l'ensemble du système**. La diminution du trafic automobile prescrit par le "PDU Île de France" (5%) étant atteinte, il n'y avait pas lieu de prévoir de réduction supplémentaire!

* le projet **TMS génère déjà pollution et embouteillages**, de trois manières différentes :

- suppression du tunnel Masséna/Kellermann

- diminution du débit des Maréchaux, précisément sur la section où la capacité du Périph est réduite

- (outre la suppression du tunnel) réduction de la capacité des carrefours à toutes les portes de Paris

La fréquence et la durée des bouchons sur le périph et sur l'avenue d'Italie ont fortement augmenté depuis le début des travaux, le phénomène s'étant beaucoup accru lors de la fermeture du tunnel Masséna/Kellermann. Il est par ailleurs certain que les **banlieusards allant de banlieue à banlieue**, dont le **seul but est de contourner Paris et qui n'ont aucune raison d'y pénétrer, y pénètrent néanmoins chaque fois que le périph et les maréchaux sont bouchés, ce qui arrive désormais de plus en plus souvent, et ce qui accroît la pollution**

* la **confiscation de la rue du général Lucotte**, pour installer le garage des tramways (alors que d'autres possibilités existaient à l'évidence sur le domaine ferroviaire) est particulièrement regrettable : aurait fallu préserver cette antenne comme les autres éléments du boulevard périphérique,

3) L'absence quasi-totale d'un débat démocratique en cette affaire

* Il résulte de la lecture du rapport de la Commission ad hoc que les **avis des usagers citoyens** (exprimés sur les registres déposés en mairie) **étaient majoritairement défavorables au site des Maréchaux** (156 contre 41 dans le 13^e, 173 contre 109 dans le 14^e, 150 contre 47 dans le 15^e, et au total 5.786 contre 722). Par ailleurs que le nombre des réponses des banlieusards a été relativement faible. Tout ceci est cohérent avec les résultats d'un sondage de l'association *Rocade de Paris* organisé par l'IFOP en novembre 2003 : 81% des franciliens pour un tramway, et **55% pour le site PCF**

* La Commission a néanmoins donné un avis favorable à un tracé rejeté par la majorité des usagers!

* On doit regretter que le **Journal du tramway** n'ait jamais accepté d'ouvrir ses colonnes ni aux associations qui militent pour la petite ceinture ferroviaire, ni aux simples citoyens qui voudraient évoquer l'un des nombreux inconvénients du projet. Il est en fait une **"brosse à reluire" pour le TMS**

* Autre présentation des résultats de la consultation :

- les principales préoccupations portent sur le **choix du site**

- 731 personnes sur 1254, soit **58% se sont déclarées défavorables au projet**

(Parmi celles qui ont déposé leurs remarques en mairie, 479 sur 676, soit 71% sont défavorables)

- **5.055 personnes ont signé des pétitions défavorables** (contre 199 favorables)

- Les usagers refusent la **diminution du nombre des stations**, et les **abattages d'arbres**

- Un tract de la **CGT** (non cité par la Commission) **prenait parti le 18/04/01 pour la petite ceinture!**

4) L'avis des habitants du 13^e arrondissement :

Ils ont **majoritairement voté contre le TMS**, ce n'est pas étonnant, leurs attentes sont bien connues : ils souhaitent le **prolongement de Météor** jusqu'à la Cité Universitaire, un meilleur raccordement qu quartier de la Grande Bibliothèque avec le reste de l'arrondissement (dynamiser le bus 62), et une **augmentation du débit du Périph** entre les portes de Versailles et d'Italie (ce tronçon est à 2 fois 2 voies, et quelquefois à 2 fois 3 voies, alors qu'il est à 2 fois 4 voies partout ailleurs). Ils sont parfaitement informés des **déboires du fameux quartier vert du 14^e arrondissement** La plupart, hostiles au TMS, sont prêts à militer pour un tram-train sur le PCF, ils sont très **attachés au Bus PC1PC2PC3** dont ils regrettent la disparition programmée (y compris la suppression des 7 stations). Ils sont **catastrophés par la suppression du tunnel Masséna/Kellermann**. Ils savent que les taxis qui peuvent emprunter les couloirs de bus ne pourront pas circuler dans l'emprise du tramway.

5) Un élément nouveau est apparu à propos d'un autre tramway : T2 la Défense Issy, l'avis d'une **autre Commission d'enquête** sur le prolongement du tramway T2 (en date du 20/10/04) :

* **L'utilité du prolongement n'est pas contestée** : le T2 ira donc un jour plus loin (Porte d'Italie, Porte des Lilas, Porte de la Chapelle, tour de Paris?), en concurrence avec le TMS?

* **L'avis unanime est défavorable au tracé proposé sur voirie : ce tracé n'est pas le meilleur**, le tracé d'une variante (**petite ceinture ferroviaire dite PCF**) est **jugé préférable**

Parmi les arguments étayant l'avis de cette Commission T2 on trouve notamment les suivants :

- * Le **tracé sur voirie ne respecte pas la Loti et est en contradiction avec le SDRIF**, La variante PCF avec possibilité de poursuite à l'est serait, elle, en adéquation avec la Loti et le Sdrif
 - * **L'laurif préconisait dès 1989 une remise en service de la petite ceinture** (avec une carte signalant 4 tronçons qu'il conviendrait d'équiper de protection phonique, 3 dans le 15^e et 1 dans le 14^e).
 - * la **valeur patrimoniale de la petite ceinture**, réaffirmée, doit être préservée. Renoncer à l'employer pour un transport public rapide, *complémentaire du TMS*, serait contraire à toutes les orientations prises par l'État et par la Région Île de France
 - * la variante **PCF est plus rentable** que la variante proposée sur voirie
 - * la variante **PCF est écologiquement meilleure**
 - * le **passage sur voirie dégrade la vitesse et la régularité du tramway**
 - * le **projet sur voirie ne facilite aucunement les circulations "douces"**
 - * la variante PCF est même compatible avec la coulée verte souhaitée dans le 15^e arrondissement!
 - * la **requalification d'un espace** (dont le besoin n'est pas évident) peut être réalisée **sans tramway**
 - * la **réduction du trafic automobile** (idée politique discutable) peut être réalisée **sans tramway**
 - * la commission prend position en faveur d'une **politique de renforcement de la densité** de la capitale (urbanisme vertical) ce qui diminuerait la pollution et la dépense énergétique (voir annexe 2)
- On est conduit à penser que **ces arguments affaiblissent considérablement l'avis du 11/06/2003 de la première Commission dite TMS** (dont le rapport, contient d'ailleurs des éléments qui rejoignent les arguments de la Commission T2, par exemple sur la Loti et le SDRIF).

6) Conclusions

Il n'existe aujourd'hui **aucune vision globale pour les tramways d'Île de France** : on s'oriente vers des **bouts de tramways non raccordables**, tout cela pour avoir voulu **commencer trop vite, à la hussarde, l'un des éléments d'un ensemble insuffisant étudié**. Cela aussi est parfaitement **contraire à la Loti**

Le projet TMS, qui n'était **pas urgent**, qui **absorbe inutilement une part considérable de la capacité d'investissement disponible** pour les transports franciliens, est en outre un **mauvais projet** susceptible de **déconsidérer Paris candidat aux JO de 2012**.

Oui il y aura un jour un tramway autour de Paris mais sur le site de la petite ceinture et les amoureux du ferroviaires seront enfin comblés

Annexe N°2 L'urbanisme vertical et la question de la densité urbaine :

La population de Paris intra muros est en diminution au profit de la province et surtout de la banlieue, phénomène inquiétant pour l'intérêt général et pour la pollution. Sur ce point précis, je crois utile d'emprunter à la Commission d'enquête sur le tracé du tramway T2 (20/10/04) quelques idées

"Contrairement à ce que croient beaucoup de défenseurs de l'environnement, la densité n'est pas mauvaise pour l'environnement. La recherche (notamment celle des australiens Newman et Kenworthy dans leur étude de 1989 sur 31 agglomérations du monde) a établi la corrélation entre les faibles densité et l'usage de l'automobile. D'une manière générale, la densité permet de faire des économies d'échelle sur toutes les infrastructures du seul fait qu'elle augmente le nombre d'usagers par kilomètre, que ce soit en termes d'investissements ou d'exploitation : transports (route et fer), distribution d'énergie (électricité et gaz), communications (téléphone, câble, couverture hertzienne) eau, égouts, drainage des eaux de pluie, collecte des déchets, chauffage urbain, réseaux du froid. On économise sur tout en rapprochant les gens les uns des autres ... Plus un tissu urbain est dense, moins les habitants produisent de gaz polluants ou à effet de serre ... Refuser la densification des tissus existants revient à renvoyer les gens en périphérie et à provoquer une augmentation de l'usage de la voiture, soit le contraire des objectifs du PDU. On peut s'opposer à la densité pour défendre son cadre de vie, c'est-à-dire son intérêt particulier, mais certainement pas au nom du développement durable et de l'intérêt général.

En d'autres termes pour réduire sa pollution, Paris devrait s'inspirer de Hong-Kong plutôt que de Los Angeles. **Bertrand Delanoë a donc raison de préconiser contre une partie de son électorat la densification du tissu urbain**, cela diminuera la pollution (alors que le tramway TMS va manifestement accroître cette pollution)

Annexe N°3 Le périphérique

3-1 Extrait de l'ouvrage de Christiane Rimbaud : Pierre Sudreau

"Cette idée d'un boulevard circulaire destiné à dédoubler les Maréchaux était née en 1943. Un plan d'aménagement prévoyait de le faire passer par-dessus les anciennes fortifications. Mais c'est en 1956 que pour anticiper la future circulation automobile, est remis en chantier cet ancien projet, après que Pierre Sudreau eût réussi non sans mal à **imposer l'absence totale de feux rouges**. Les travaux commenceront en 1957, en même temps que la construction de l'autoroute du sud (A6) entre les portes d'Italie et d'Orléans ... Ce premier tronçon sera terminé en 1960, mais ce sera seulement en 1973, au terme de seize ans de travaux, que la ceinture d'asphalte sera enfin bouclée et inaugurée en grande pompe par Pierre Messmer alors premier Ministre

Chargée de couper le ruban, Nicole de Hauteclocque déclarera alors avec un peu d'emphase : "Paris et la France peuvent être fiers de cette magnifique réalisation qui fait honneur au génie français et aux qualités incomparables de nos techniciens". Mais **le périphérique sera aussi victime de son succès** : très vite saturé, il se transformera en un lieu où seront concentrés à certaines heures tous les maux urbains actuels : trafic automobile intense (1,2 millions de véhicules jours, 2000 à la minute aux heures de pointes), pollution, nuisances sonores, prolifération de l'affichage publicitaire, chauffards, accidents, stress ... sans parler de la frontière jugée par certains "ghettoisante" qu'il forme entre Paris et sa banlieue. Cet énorme aspirateur à voitures comme le qualifient encore ses plus farouches détracteurs, n'en est pas moins devenu, et c'est ce qui fait tout son paradoxe **une artère indispensable qui permet de contourner Paris, et lui évite l'asphyxie tout en irriguant l'ensemble de l'agglomération parisienne. Comment ferait-on s'il n'existait pas?** A cette question, pas de réponse à ce jour, ce qui justifie rétrospectivement la décision de lancer sa réalisation, qui resta d'ailleurs bien en deçà de ce qu'avait préconisé Pierre Sudreau : **dès 1958, nous avons prévu une deuxième rocade, on attend toujours** déclarera-t-il à Michel Sarrazin dans une interview à la revue "Urbanisme" de juin 1990. **Dès 1959, je proposais par exemple la construction de silos à voiture, aux portes de Paris, gardés jour et nuit. C'était il y a trente ans. Qu'attend-on? Qu'a-t-on fait? On a laissé la situation se dégrader, et tout va s'engluier plus encore**

3-2 Une page du "Monde" du 29/04/2003 consacrée au Boulevard périphérique et rédigée par Christophe de Chenay fait apparaître **2 conceptions radicalement opposées de l'urbanisme parisien** :

- Christophe de Chenay commence par nous conter l'histoire de la réalisation du périph : **le premier coup de pioche a été donné en 1957**, le tronçon sud a été construit à 2 fois 3 voies, le reste de l'anneau a été construit à 2 fois 4 voies et **le dernier tronçon a été achevé en avril 73. Le doublement du tronçon sud, bien évidemment le plus saturé, a donc été, à juste titre, envisagé.** Selon lui ce serait "sous la pression d'un "lobby automobile tout puissant" que l'idée d'une véritable voie rapide sans carrefours aurait été lancée. Il rappelle que "c'est sous la pression des opposants au "tout automobile" que le projet du doublement du tronçon sud ce projet a été abandonné".

- **Le principal souci de la municipalité** serait aujourd'hui de "multiplier les programmes d'aménagement pour tenter d'effacer cette balafre" : **Pierre Mansat** adjoint au Maire de Paris, voudrait transformer en "lieu de vie" ce qu'il appelle "un site à l'abandon", **Denis Baupin** déclare : *si l'on avait à prendre aujourd'hui la décision de le construire, il faudrait y renoncer et renvoyer le trafic automobile sur les rocades les plus éloignées (A86, Francilienne), il aurait fallu le couvrir sur la totalité de son tracé, il attire des centaines de milliers de véhicules qui circuleraient en dehors de la capitale autrement (on est en droit de contester cette déclaration qui ne repose sur aucune justification), il faudrait effacer cette cicatrice après des années d'abandon (!!!), c'est un monument qui fait malheureusement aujourd'hui partie du paysage parisien, il faut vivre avec*

- Mais on est en droit de penser **à l'inverse que les Parisiens ne peuvent que se réjouir d'avoir eu des édiles visionnaires** qui, alors qu'il en était encore temps, ont eu le **courage de proposer la construction de ce très remarquable ouvrage**, ils doivent aussi remercier leurs successeurs d'avoir eu **la persévérance d'aller jusqu'au bout**. Il convient enfin d'évoquer **le rôle éminent de l'équipe de Paul Delouvrier qui a su en 1965 donner une nouvelle dimension à cette infrastructure : la dimension francilienne vient se superposer à la stricte dimension parisienne**. Le Commissaire à l'exposition du pavillon de l'Arsenal, l'urbaniste **Bertrand Lemoine** a donc eu raison d'affirmer que: **la création du boulevard périphérique témoigne d'une véritable vision d'aménagement**.

Le périphérique nous apparaît désormais comme une bienheureuse balafre