

Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

Introduction

Le boulevard périphérique longe la ville de Saint-Mandé sur environ 1 km 5. Il est naturellement la source des voies de communication importantes non seulement pour les Saint-Mandéens et les Parisiens mais également, pour les Franciliens qui viennent dans la capitale pour leur travail ou leurs loisirs.

Il est, nous le savons, source de pollution de l'air, voire même sonore à certains endroits, et lorsqu'il est obstrué ou congestionné, il y a un report sur les voies municipales qui sont à Saint-Mandé extrêmement restreintes.

Le périphérique marque une rupture urbaine même si avec 4 Portes (Porte de Lagny, Porte de Vincennes, Porte de Saint-Mandé et Porte Dorée), il est relativement facile d'accéder à la capitale ou de la capitale à Saint-Mandé, quel que soit le mode de déplacement. Aujourd'hui, la voiture et les véhicules utilitaires utilisent massivement ce boulevard périphérique même si une évolution est en cours.

Saint-Mandé a conscience de cette mutation mais a également compris qu'elle ne se ferait pas en un jour, voire en un an. La ville de Saint-Mandé prépare sa population par des mesures pédagogiques et incitatives à changer de mode de transport individuel et en particulier par l'électrique.

Saint-Mandé souhaite pleinement être inscrite dans la réflexion de l'évolution du boulevard périphérique.

Le souci majeur est de conserver l'atmosphère et la qualité de vie de notre commune résidentielle et en engagement de modernité permanent. Cela veut dire qu'elle ne souhaite pas une surdensité de ses espaces qui, demain ou après-demain, pourraient être amenés à se libérer.

Suggestions

La mobilité de demain sera caractérisée par la nécessité de déplacement qualifié de « propre » sous réserve que soit proposée aux Franciliens une offre de transport collectif d'importance et susceptible de combler la « fin » des transports individuels.

Nous pourrions imaginer que le boulevard périphérique devienne en partie un site de déplacement propre et reçoive, sur au moins les quatre voies centrales, des véhicules individuels ou collectifs, électriques voire autonomes, qui permettraient le déplacement tout autour de Paris soit des populations soit des livraisons de marchandises et de ravitaillement.

Les portes de Paris deviendraient des lieux de liaisons ou gares (HUB) irrigant les quartiers par le transfert des populations autour du périphérique et assurant ainsi, par le biais des portes transformées, le lien entre les différentes communes et les quartiers riverains de Paris.

L'aménagement de l'espace libéré par une partie de la circulation automobile et du transport routier poids lourds, doit être réapproprié au profit des populations riveraines en termes de nouveaux services tels des écoquartiers, des jardins partagés, des espaces de promenades, de sport et de culture, de l'agriculture urbaine, des projets écologiques tel les abeilles « sentinelles de l'environnement », des espaces dédiés aux animaux et à leur bien-être, etc.

Pour la portion qui concerne Saint-Mandé, située vers le bois de Vincennes, pourrait être imaginé un prolongement du bois, soit en sortie ou soit en entrée, par rapport aux espaces existant du périphérique et en utilisant les contreforts, par la plantation massive d'arbres (lutte contre le CO₂).

Nous pourrions enfin envisager, sur la suite du périphérique et en utilisant toujours les espaces entre les contreforts et par exemple, le boulevard de la Guyane, un écoquartier avec des logements créés en matériaux nés de l'innovation durable.

Une suggestion : ces logements pourraient être affectés aux besoins nés des services d'accueil publics existant dans la proche géographie. Pour Saint-Mandé par exemple, assurer un meilleur logement des personnels de catégorie B ou C, des établissements situés dans la ville : hôpital d'instruction des armées Bégin, clinique de santé mentale Jeanne d'Arc ou bien l'institut Val Mandé spécialisé dans le handicap ou les résidences pour personnes âgées Lanmodez ou la Seigneurie.

Toutes ces entités ont besoin d'un personnel d'accompagnement ou d'aides-soignants extrêmement importants qui souvent habitent très loin et qui pourraient apprécier d'être approchés ainsi de leur lieu de travail. On pourrait même imaginer que ce serait en service de location temporaire ou sous une forme d'hôtellerie nouvelle.

Nous pourrions également intéresser, par la création de ces petites unités de logements, les grands établissements parapublics de l'État, qui ont aussi besoin d'un accompagnement de logements de proximité pour les catégories C ou B de leurs personnels : Muséum d'histoire naturelle (parc zoologique de Paris), Cité de l'immigration, à l'INSEP, Service historique de la Défense, etc.

Enfin, pour le cas de Saint-Mandé, le long du périphérique, le retour d'une zone verte sportive serait apprécié. Pour rappel, lors de la construction du périphérique, le stade de football de Saint-Mandé avait été détruit et non remplacé. Ainsi, pour information, les près de 600 adhérents du Football club de Saint-Mandé pratiquent leur sport soit à l'INSEP, soit au parc du Tremblay ou encore à la plaine du Mortemart dans le Bois de Vincennes. Ces espaces sportifs seraient naturellement à partager entre communes voisines.

Financement

Ce projet ne peut être qu'un projet métropolitain et global.
Pour ce qui concerne le périphérique sur lequel la ville de Saint-Mandé s'est naturellement projetée, nous pensons que le financement puisse être de plusieurs sources :

- 1) Une participation financière de l'ensemble des collectivités territoriales actuellement existantes à la date de ce document et concernées par ce projet collectif et métropolitain (Conseil régional d'Île-de-France, Métropole du Grand Paris, Territoires, Départements et Communes) ;

Une clé de répartition est naturellement à trouver.

- 2) Charges foncières obtenues quant à la construction des éventuels logements (voir note ;
- 3) Recettes de location de jardins et/ou sur les prestations/services offerts dans le cadre de la restructuration ;
- 4) Recettes sur les transports en commun et éventuels péages pour les voitures individuelles.

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



Mairie de Saint-Mandé
Patrick BEAUDOUIN
Vice-Président de la Métropole du Grand Paris