



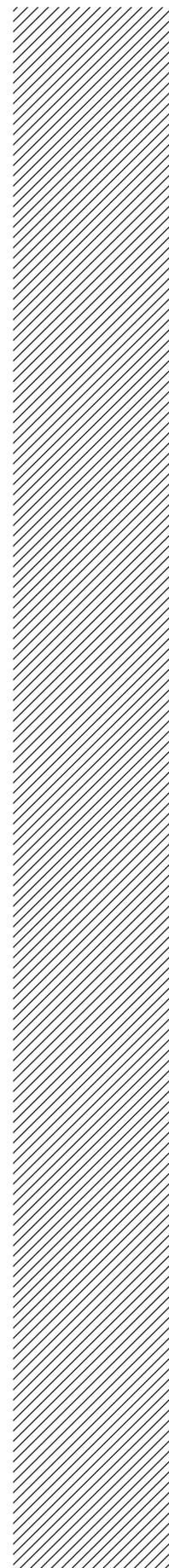
 SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°1 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 12 JUILLET 2019

SEPTEMBRE 2019





Directrice de la publication : **Dominique ALBA**
Directrice de la rédaction : **Patricia PELLOUX**
Synthèse réalisée avec : **Florence HANAPPE**
Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**
Mise en page : **Apur**
www.apur.org

Sommaire

1. ACCUEIL ET OUVERTURE	5
2. PRÉSENTATIONS	11
Le Boulevard périphérique, aujourd’hui, demain	12
Échanges sur la séquence 1 des présentations	23
Les projets urbains récents et engagés	30
Échanges sur la séquence 2 des présentations	40



Le Boulevard périphérique entre la Poterne des Peupliers et la porte d'Italie.



1. ACCUEIL ET OUVERTURE



© ph.guignarc@air-images.net

► **Dominique Alba** Directrice générale de l'Apur

Merci à toutes et tous. Merci à Madame la maire de Malakoff et Madame la maire de Paris, Monsieur l'adjoint à la maire de Paris en charge de la voirie. Vous avez vu le déroulé qui est affiché, nous allons essayer de respecter la du-

rée impartie pour cet atelier. Tous les propos sont enregistrés, et les documents qui vous sont présentés seront intégrés au compte rendu, ce qui nous permettra de revenir vers vous. Je passe la parole à Mme Belhomme.

► **Jacqueline Belhomme** Maire de Malakoff

Madame la maire de Paris, chère Anne, Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les élus, chers représentants des collectivités, institutions, associations, merci à M. Najdovski de venir un peu masculiniser cette tribune. Je suis très heureuse de vous accueillir à Malakoff et je tiens à remercier tout de suite M. Didier, le doyen de cette belle faculté, de nous accueillir aujourd'hui dans ce magnifique lieu qui fut l'ancienne bibliothèque universitaire de la faculté, puisque la nouvelle se situe à l'extérieur. Elle est flambant neuve, elle a été inaugurée l'année dernière, la bibliothèque Jeanne Chauvin, première avocate qui plaidait au Barreau de Paris. Permettez-moi un peu d'histoire sur cette faculté, qui est anciennement l'école supérieure d'électricité. Paris à l'époque avait décidé d'agrandir son école avec la construction de ce nouveau bâtiment hors de la capitale. Ce site avait été retenu grâce au prix raisonnable du terrain. On voit bien que le prix du foncier, hier comme aujourd'hui, était déjà un enjeu dans ce qui n'était pas encore notre métropole, mais c'était déjà un sujet. En tout cas, cette école a été marquée par un événement particulièrement spectaculaire en 1931 puisqu'il aura des retentissements

mondiaux par la suite car ici, dans ce lieu, à quelques mètres, en partenariat avec la Compagnie des Compteurs de Montrouge, a eu lieu la première démonstration publique de télévision dans son grand amphithéâtre. C'est un lieu d'innovation, un lieu de liens entre la ville de Paris et la banlieue. Ce lien qui aujourd'hui est toujours réel. Malakoff est engagé dans la transition écologique, qui est un enjeu essentiel pour nos générations et pour celles à venir. Je voudrais remercier tous les participants à cette réunion. Je porte, avec mon équipe municipale, et en particulier avec Rodéric Aarsse, mon adjoint au développement durable, une ambition. J'espère que cette ambition, nous la portons ensemble – votre présence ici sans doute le prouve. Nous devons passer de la parole aux actes. Je porte cette conviction aussi que les premières victimes de la pollution sont les catégories populaires et qu'il est de notre devoir de refuser cette nouvelle discrimination. Cette conviction que la ville, nos villes, notre métropole doivent mieux se vivre, bien se vivre, que respirer, avoir ce droit de vivre dignement et paisiblement doivent être partagés par le plus grand nombre. Je tiens sincèrement à vous remercier, Madame la maire de Paris, Anne Hi-

Nous devons passer de la parole aux actes. Je porte cette conviction aussi que les premières victimes de la pollution sont les catégories populaires et qu'il est de notre devoir de refuser cette nouvelle discrimination

► *Jacqueline Belhomme*

*À Malakoff, ce sont
5 000 habitantes
et habitants qui
sont confrontés
aux nuisances du
périphérique*

► *Jacqueline Belhomme*

dalgo, pour votre volontarisme dans ce domaine. Vous remerciez pour le travail que nous menons ensemble dans la coopération. Comme en témoigne notamment la convention que nous avons signée récemment entre Paris et sa banlieue, qui est un point important de démarrage. Paris et sa banlieue ont connu des temps contrariés. Mais je salue cette volonté nouvelle de relations entre nos villes. Nous sommes en train de nouer des relations profondes, de respect et de coopération, et je m'en félicite.

Ici, nous sommes à quelques mètres du périphérique. À Malakoff, ce sont 5 000 habitantes et habitants qui sont confrontés aux nuisances du périphérique. Il y a une école tout près du périphérique, complètement exposée aux pollutions sonores et aux pollutions atmosphériques. Le grand bâtiment de l'Insee est actuellement destiné à un lieu d'hébergement d'urgence. Il va être détruit par l'État pour y implanter un ministère. Dans ce cadre de réaménagement global, tout ce périmètre va être revu, être réaménagé. C'est un projet qui est porté par la Ville et par Vallée sud Grand Paris, notre territoire. Sachez,

chers voisins et chers voisins, que ce projet se nomme la porte de Malakoff. Oui, à Malakoff, cette belle ville de banlieue – comme tant d'autres bien sûr, mais Malakoff tout particulièrement –, habitantes et habitants de Malakoff, nous méritons que cette ouverture sur Paris et sur la métropole se voie, se sache et se fasse connaître. Ainsi, nous réfléchissons avec nos amis du 14^e (et je salue la maire du 14^e, Carine Petit, et le maire de Vanves, Bernard Gauducheau, ici présents), en partenariat avec l'État, sur ce lieu que nous voulons exemplaire sur les questions environnementales, sur le plan de la santé publique et sur le partage de l'espace public et les liaisons avec tous nos voisins et nos voisines. Un lieu de respiration plus vert, renaturé, un lieu qui se vit entre banlieusards et Parisiens et Parisiennes, un lieu de partage, une belle vie, une vie saine, à côté du périphérique. C'est une grande ambition, je pense que nous la partageons. J'espère qu'avec vous, Grands Parisiens et Grands Parisiennes, nous y arriverons.

Je vais laisser la parole à Anne Hidalgo qui va introduire les travaux du jour.

► **Anne Hidalgo** Maire de Paris

Merci beaucoup Madame la maire, chère Jacqueline, merci pour ton accueil dans cette université, merci à Monsieur le doyen. Chers collègues, amis, je vois de nombreux visages de maires avec lesquels j'aime beaucoup travailler, échanger, avec lesquels nous construisons ensemble cette métropole du Grand Paris. Je voudrais remercier ceux qui nous ont permis d'être là, de travailler sur le périphérique : Éric Azière, rapporteur de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur la question de

l'avenir du périphérique, et Laurence Goldgrab, qui était la présidente de cette mission et présidente du groupe radical de gauche centre et indépendant à Paris. Leur travail les a conduits à auditionner, à travailler et à faire une proposition sur le périphérique, qui est une proposition extrêmement consensuelle qui a été débattue au sein du Conseil de Paris. Je veux les remercier.

Je veux aussi remercier les quatre acteurs qui se sont regroupés avec la Ville : la Métropole du Grand Paris,

► Anne Hidalgo

la Région et l'État, pour faire au sein du Forum Métropolitain ce travail sur l'évolution des routes et autoroutes en Ile-de-France, avec cette magnifique exposition qui est toujours en cours au Pavillon de l'Arsenal à Paris, qui a permis à quatre équipes – architectes, urbanistes, paysagistes – de travailler sur l'avenir des autoroutes et routes, en intégrant la question du périphérique. Ce sujet est pour nous tous extrêmement important. Nous tous, ce sont les élus, mais il y a aussi des acteurs économiques. Je veux saluer le président de la Chambre des métiers et de l'artisanat de Paris, qui est dans cette salle, mais aussi beaucoup d'autres acteurs économiques. Ce sujet est crucial. On le sait, l'avenir des villes et des métropoles n'est pas à l'autosolisme, n'est pas à la voiture individuelle, thermique ou diesel encore moins. C'est vrai dans toutes les villes du monde. Toutes les villes ou les métropoles, pour garder leur attractivité, doivent évidemment s'engager dans la transition écologique et énergétique, parce que c'est aussi une question de qualité de vie. Je le dis souvent, quand des investisseurs viennent me voir dans mon bureau, ils me disent : si nous voulons venir ici, et nous avons le choix avec Amsterdam, Francfort, Berlin et d'autres, c'est aussi parce que vous êtes extrêmement engagée sur la question du changement climatique. Si vous ne l'étiez pas, nous ne viendrions pas. Ce sujet majeur, qui est un sujet mondial, qui doit tous nous obliger à revoir nos modes de pensée et nos modes de vie. Ce sujet, si on ne le prend pas à bras-le-corps et si on n'en est pas les acteurs aujourd'hui, nous serons demain des spectateurs de villes qui auront compris qu'un des grands défis du XXI^e siècle se situe à cet endroit-là et qu'il faut agir. Par ailleurs, lorsqu'on s'intéresse à un défi comme celui-là, on est aussi un moteur de l'innovation. Si on veut continuer à attirer, à être une métropole attractive, innovante, il nous faut impérativement prendre ce sujet et

avancer. Il y a des villes sur la planète qui sont restées sur place. Une ville que j'aime beaucoup, qui est magnifique, Rome, a laissé passer le train de la modernité et c'est Milan qui l'a récupéré. Ne pas s'inscrire dans ce défi majeur du XXI^e siècle, c'est juste rester sur place. Et qui reste sur place aujourd'hui se retrouve condamné à un face à face avec le passé et pas du tout avec l'avenir.

La question du périphérique dans cet ensemble est bien sûr stratégique et importante. Je dis souvent à mes collègues qu'en fait, sur la question de la transition écologique et énergétique – les mots sont importants – on peut penser les choses en rupture. Et bien sûr qu'il faut, grosso modo, rompre avec un modèle fondé sur les énergies fossiles, sur le tout voiture. C'est une forme de rupture. Mais une fois qu'on a dit que c'est une rupture avec ce modèle, on n'a rien réglé. Puisqu'en fait, nous sommes des humains, il y a des humains qui ont été habitués à ce modèle passé. Donc, la question, c'est bien la transition, comment on fait cette transition. C'est notre rôle de le faire, de ne pas penser simplement la rupture avec ce modèle des énergies fossiles, mais de montrer quel est le chemin pour aller vers ces autres formes de mobilité, cette autre façon de vivre.

Et évidemment, bien au-delà des frontières du périphérique, puisque j'ai cette conviction avec vous – il y a des pionniers de la Métropole du Grand Paris, depuis longtemps –, que c'est à l'échelle de ce bassin de 7 millions d'habitants que nous devons réfléchir et travailler principalement, et bien sûr en intégrant le bassin plus large, celui de la région Ile-de-France, qui fait 12 millions d'habitants. Nous devons penser cet avenir, de façon concrète et pragmatique. Le chemin qui nous est proposé par ces différentes études et approches qui concernent le périphérique et les routes et autoroutes d'Ile-de-France, est très intéressant, puisqu'on voit bien qu'il y a des sauts que l'on va pouvoir faire,

*Toutes les villes
ou les métropoles,
pour garder leur
attractivité, doivent
évidemment
s'engager dans
la transition
écologique et
énergétique, parce
que c'est aussi une
question de qualité
de vie*

► Anne Hidalgo

► Anne Hidalgo

Le périphérique est un bien commun, même si nous en avons, nous Parisiens, une responsabilité particulière. Nous devons y travailler ensemble.

► Anne Hidalgo

des transformations que l'on va pouvoir faire relativement rapidement, avec un horizon, 2024. Le fait de pouvoir se dire qu'en 2024, on doit être prêt sur un certain nombre de transformations, y compris une partie des transformations du périphérique crée de l'émulation et crée quelque chose de fédérateur qui nous rassemble très largement. Nous sommes face à une transition où il peut y avoir plusieurs temporalités : avant 2024 et après 2024. Penser l'avant 2024 et l'après 2024, c'est aussi en pensant le temps très long, celui de notre mobilité à l'échelle de cette région et de cette métropole. Je pense que dans le schéma qui nous est proposé, il y a des points d'étape, un qui nous paraît extrêmement important, que Jean-Louis Missika, Emmanuel Grégoire et Christophe Najdovski ont porté avec moi, c'est la question de la gouvernance, et de la gouvernance de ce périphérique pour pouvoir porter ensemble cette réflexion et ces actions. Cet atelier que tu as souhaité accueillir ici à Malakoff, chère Jacqueline, est peut-être le point de départ de cette gouvernance. Je pense que nous avons besoin d'être là autour de la table pour réfléchir à ce qu'est un bien commun. Le périphérique est un bien commun, même si nous en avons, nous Parisiens, une responsabilité particulière. Nous devons y travailler ensemble. Cette gouvernance doit intégrer évidemment l'ensemble des élus des institutions. Je pense qu'il faut absolument que dans cette gouvernance, l'État soit présent, à la place qui est la sienne. Je pense que c'était une très mauvaise solution, en 2006, quand on est allé vers une plus grande décentralisation du système de transport, quand le Stif est devenu l'autorité de transport de l'Ile-de-France, ça a été une erreur de sortir l'État de cette gouvernance. Je pense qu'on a besoin de travailler de façon intelligente, collectivités et État, pas dans une relation qui serait hiérarchique ou de dépendance, mais comme partenaires. Je pense qu'il faut que dans cette

gouvernance, nous puissions trouver le cadre souple, institutionnel mais souple pour nous permettre d'avancer sur cette question cruciale et portée ensemble. Porter en commun les évolutions que nous voudrions obtenir, puisqu'il y a des sujets qui relèvent de la loi, des sujets qui relèvent évidemment du Premier ministre ou des autorités de l'État. La gouvernance est un sujet extrêmement important pour pouvoir prendre les bonnes décisions.

Aujourd'hui, dans cette gouvernance, je pense que nous avons plutôt les institutions, même s'il faut avoir avec nous les citoyens, les ONG, les acteurs économiques, mais qu'à terme, c'est vraiment la gouvernance, non pas des transports, mais de la mobilité qu'il nous faut repenser. Parce qu'on ne peut plus fonctionner comme on le faisait encore il y a 4 ou 5 ans – les choses vont très vite – avec d'un côté ceux qui s'occupent des transports publics, de l'autre côté, des opérateurs privés, parfois des professions réglementées – je pense aux taxis ou à certaines professions – qui sont quand même une part du service public de mobilité, mais qui n'ont pas du tout de lieu de discussions. Or, ces questions les intéressent aussi. Et bien sûr, tous les sujets relatifs à l'autopartage, au vélo, aux mobilités douces qui sont aussi des nouvelles mobilités, avec des acteurs de ces mobilités, qui souvent sont des acteurs privés, qu'il nous faudra aussi intégrer dans un cadre de gouvernance. On a testé quelque chose à Paris, le Conseil parisien des mobilités, qui permet de réunir tous ces gens pour essayer d'avancer sur nos sujets de mobilités. Je livre cette réflexion qui pourra peut-être, dans le prolongement de nos travaux, nous aider et nous servir. J'ai été trop longue aussi, mais je veux vous remercier d'être toutes et tous là. Je veux remercier l'Apur qui est aussi presque un bien commun métropolitain, tant les études que fait l'Apur et Dominique Alba nous sont utiles. C'est elle qui va modérer cette réunion.



Le Boulevard périphérique entre la porte Pouchet et la porte de Clichy, Paris 17^e



2. PRÉSENTATIONS



© ph.guignarc@air-images.net

1. | Le Boulevard périphérique, aujourd'hui, demain

► Dominique Alba

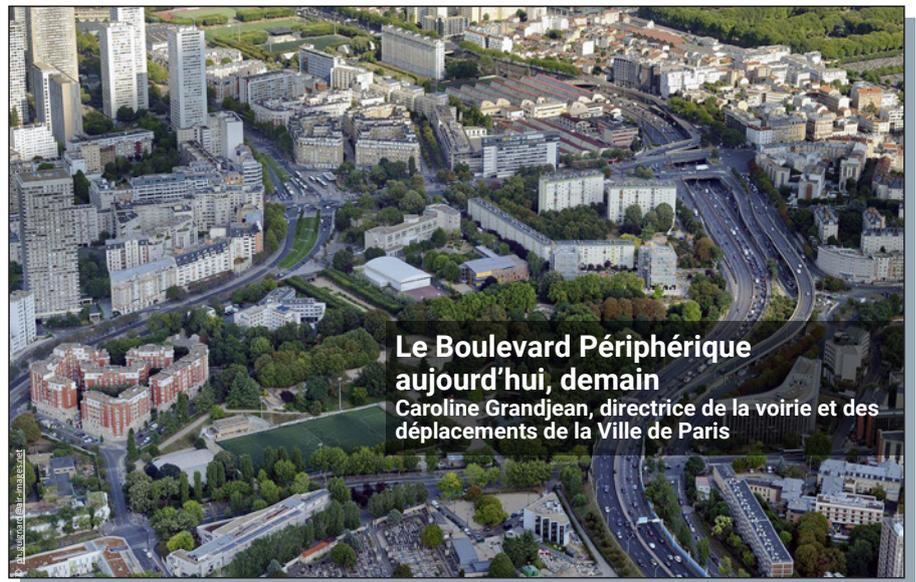
Directrice générale de l'Apur

Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, va présenter la première phase concernant les circulations et les déplacements.

► Caroline Grandjean

Directrice de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris

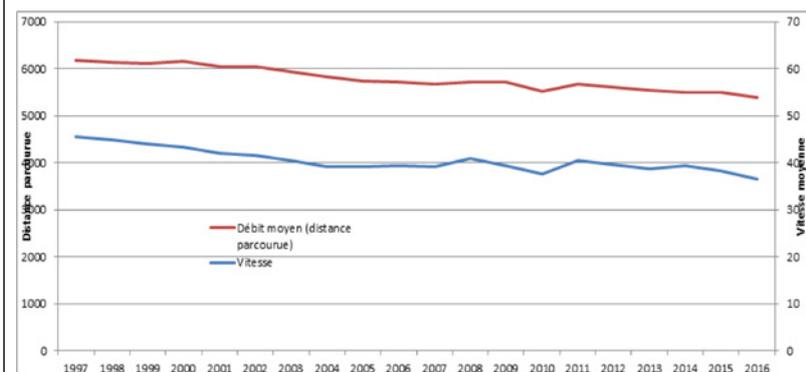
Il nous semblait important, pour ouvrir cet atelier, de remettre un peu en perspective et de vous redonner quelques images de cette infrastructure et de sa vocation. Un petit état des lieux en commençant par une photo avant-après dans les années 70, nous n'étions pas si loin d'aujourd'hui. Les choses ont assez peu évolué, sauf les voitures et leur motorisation (on y reviendra). On a instrumenté cela depuis une vingtaine d'années. On voit que l'infrastructure est de plus en plus saturée.



Vous avez deux courbes qui vous montrent le débit, le nombre de véhicules qui passent par heure à un point donné, et la vitesse de ces véhicules. Ces deux courbes diminuent, ce qui montre une augmentation de la saturation de l'infrastructure. C'est l'infrastructure routière la plus chargée du réseau francilien. On a entre 180 000 et 250 000 véhicules par jour qui passent, selon les tronçons. C'est beaucoup plus que n'importe quelle autoroute du réseau francilien.

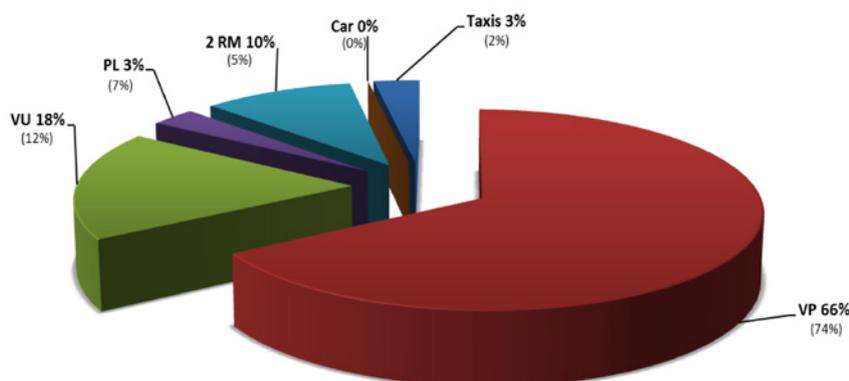
L'infrastructure routière la plus chargée du réseau francilien

Baisse du débit et de la vitesse : augmentation de la saturation



Un trafic très majoritairement composé de véhicules "légers"

87% de VL, 3% de PL et 10% de deux roues

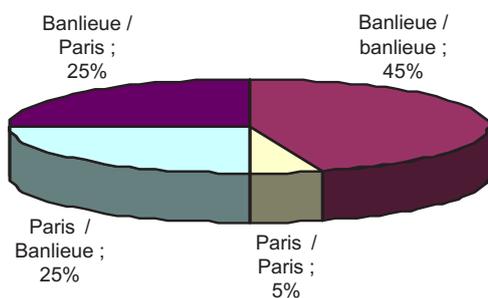


© DVD

Le trafic, ce sont principalement des véhicules légers. On parle beaucoup des poids lourds, mais finalement, ils ne représentent que 3 % du trafic qu'on a sur le périphérique. On a deux tiers de voitures particulières, presque 20 % qui sont des petits utilitaires, qui servent aussi au fonctionnement de l'agglomération. Et 10 % de deux roues motorisés sur le périphérique.

Une infrastructure à usage principalement métropolitain

Répartition des trajets du BP



Source EGT 2010

© DVD

On est ensemble dans un atelier métropolitain. C'est bien une infrastructure à usage métropolitain, puisque les trajets Paris-Paris qui passent par le périphérique ne représentent que 5 % des déplacements, tout le reste se répartit en banlieue-banlieue. 45 % des trajets Paris-banlieue ou banlieue-Paris représentant la moitié des trajets sur le périphérique.

Ces données sont anciennes, elles mériteraient d'être actualisées, elles datent de 2010. En dix ans, on sait que les choses ont beaucoup évolué. La MIE de la Ville de Paris l'avait signalé, ça fera probablement partie des pistes d'amélioration ou des pistes d'action à mettre en œuvre rapidement que de mieux connaître le trafic qu'on a aujourd'hui sur cet ouvrage.



© DVD

C'est une voie parisienne qui a un statut particulier puisque c'est une route à grande circulation. Ce qui veut dire que nous avons besoin d'un avis de l'État dès qu'on souhaite modifier cette infrastructure. C'est également un axe qu'on appelle essentiel à la sécurité de Paris. Même si la maire de Paris détient les pouvoirs de police sur cette voie, elle doit consulter la préfecture de police en cas d'évolution et elle doit respecter ses prescriptions. Et, on a un petit tronçon à proximité du ministère des Armées qui est intégralement sous compétence préfet de police. C'est une voie pour laquelle il est écrit dans les textes, par une ordonnance préfectorale,

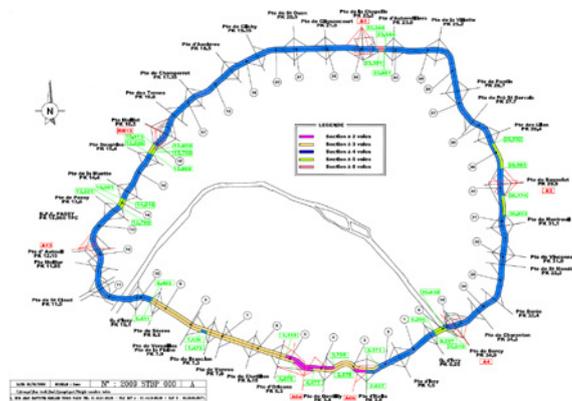
qu'il est interdit pour les piétons d'emprunter les trottoirs et les terre-pleins du Boulevard périphérique. C'est mieux pour leur sécurité aujourd'hui en tout cas !

La physionomie de cet axe est évidemment très autoroutière, principalement à 4 voies, avec une partie, dans la partie sud, à 3 voies, voire à 2 voies. Il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, ce qui est une spécificité par rapport au réseau francilien magistral. C'est un gabarit autoroutier en matière de hauteur principalement.

Une physionomie « autoroutière »

Essentiellement à 4 voies, mais une partie sud à 3 (voire 2) voies.

- Pas de bande d'arrêt d'urgence
- Gabarit autoroutier pour la hauteur libre (4,75 m), la largeur des voies (3,2 à 3,5m) et les pentes (max 4%)



© DVD

C'est une voie qui a été créée, certains diraient pour améliorer les franchissements. On peut quand même aussi la considérer comme une voie qui crée des coupures. Vous avez une carte qui représente, selon les couleurs, les parties qui sont en élévation, au-dessus du niveau du sol : 40 % de la voie est en élévation (en rouge). 10 % sont au niveau du sol (en bleu) et 50 % sont en tranchée ouverte (en vers) ou couverte (en jaune). C'est à la fois une voie autoroutière et une voie qui dessert de manière très fine le cœur de l'agglomération. **35 km de circonférence, 38 portes.** Ce qui veut dire en moyenne une entrée tous les 900 m, ce qui est très peu. Avec 6 échangeurs autoroutiers pour ouvrir sur les différents axes : A6, A13, A4, A3 et A1.

Qui crée des coupures urbaines fortes du fait de son altimétrie

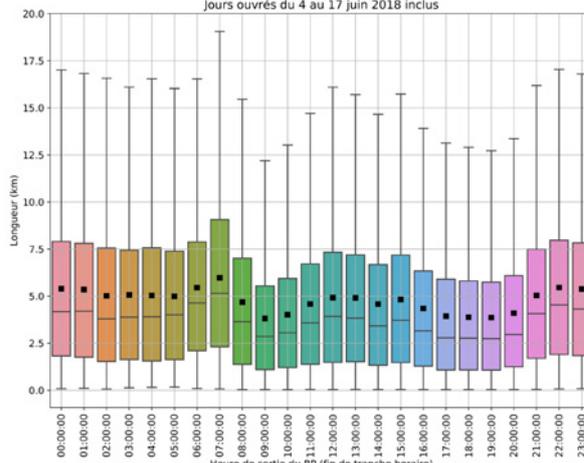
- Par rapport à son environnement, le BP est :
 - - à 40 % en élévation ,
 - - à 10 % au niveau du sol
 - - à 50 % en tranchée ouverte ou couvert



Quelques éléments d'appréciation sur les trajets. Les données sont anciennes, mais on a essayé d'affiner un peu les choses, notamment en utilisant les capteurs GPS qu'on trouve dans les véhicules. On a fait une enquête l'année dernière sur quelques semaines pour essayer d'apprécier un peu mieux les trajets. En réalité, le trajet moyen sur le périphérique est de 5 km, il n'est pas si long que ça.

Un trajet moyen d'environ 5 km

Distribution de la longueur de trajet entre première (bretelle d'entrée) et dernière position (bretelle de sortie) relevés des véhicules traceurs FCD Boulevard Périphérique de Paris Jours ouvrés du 4 au 17 juin 2018 inclus



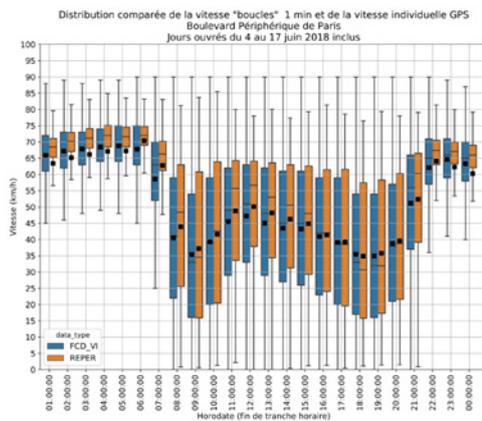
Une vitesse moyenne inférieure à 50km/h en journée, autour de 70km/h la nuit.

• **Vitesse moyenne en section courante :**

- La nuit : 65 à 70 km/h
- Le jour : 35 à 50 km/h



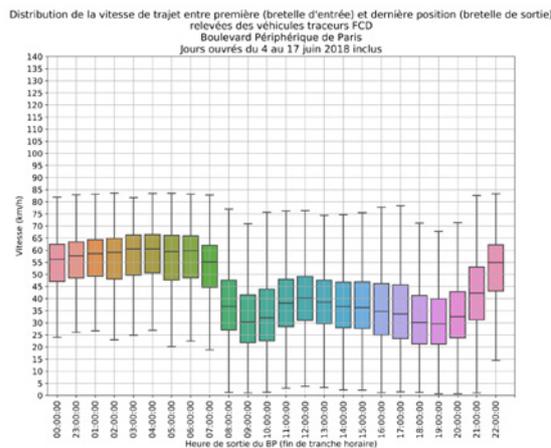
© Mairie de Paris – DU – MCC



Avec une distribution relativement resserrée, entre 2,5 et 7,5 km. La vitesse moyenne en journée est inférieure à 50 km/h, elle tourne environ à 70 km/h la nuit. La vitesse baisse très nettement à partir de 8 h. Elle commence à remonter à partir de 21 h. La plage de saturation de l'ouvrage est très importante en journée.

Lorsqu'on prend en compte les bretelles entrée/sortie, la vitesse moyenne chute de 10 km/h environ.

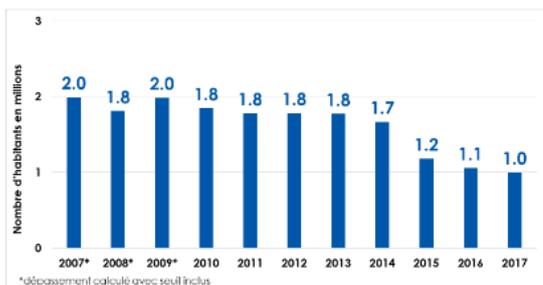
- **Vitesse moyenne d'un trajet la nuit :** 55 à 60 km/h
- **Vitesse moyenne d'un trajet le jour :** 30 à 40 km/h



Si on prend les bretelles d'entrée et de sortie pour calculer la vitesse moyenne des véhicules, elle chute de 10 km/h. Le temps d'accès et de sortie, qui se fait à des vitesses bien plus réduites que les 70 km/h autorisés, fait baisser la vitesse moyenne. Pour l'ensemble des trajets qu'on a regardé, la nuit, on était plutôt entre 55 et 60 km/h, et le jour, entre 30 et 40 km/h.

Une pollution locale (NO2) qui baisse depuis 15 ans en cœur d'agglomération... mais reste élevée autour du BP

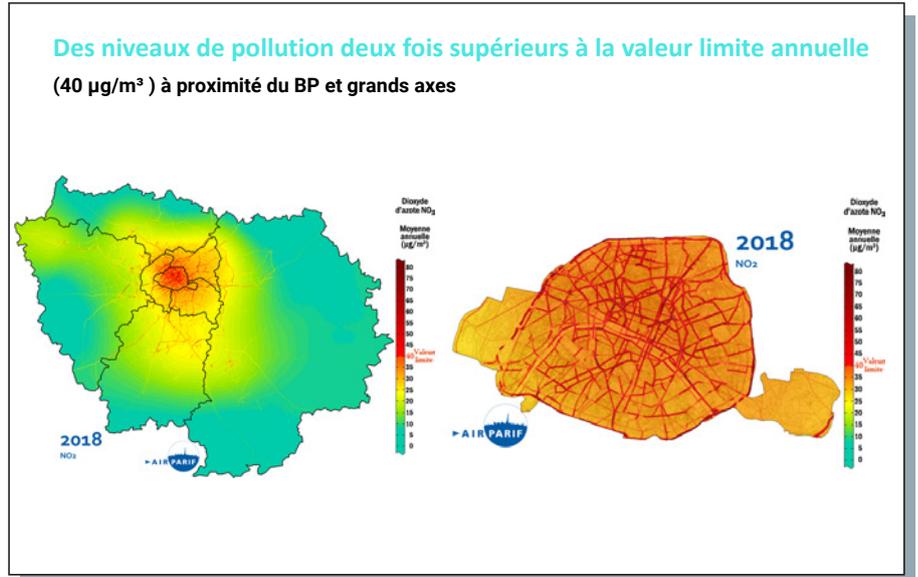
- Sur les grandes voies de circulation (Boulevard périphérique), diminution de 4% en 20 ans
- Stations de Paris intra-muros, baisse de l'ordre de 20%
- En 2018, près d'un million de Franciliens potentiellement exposés au dépassement de ce seuil, soit près de 1 Parisien sur 3



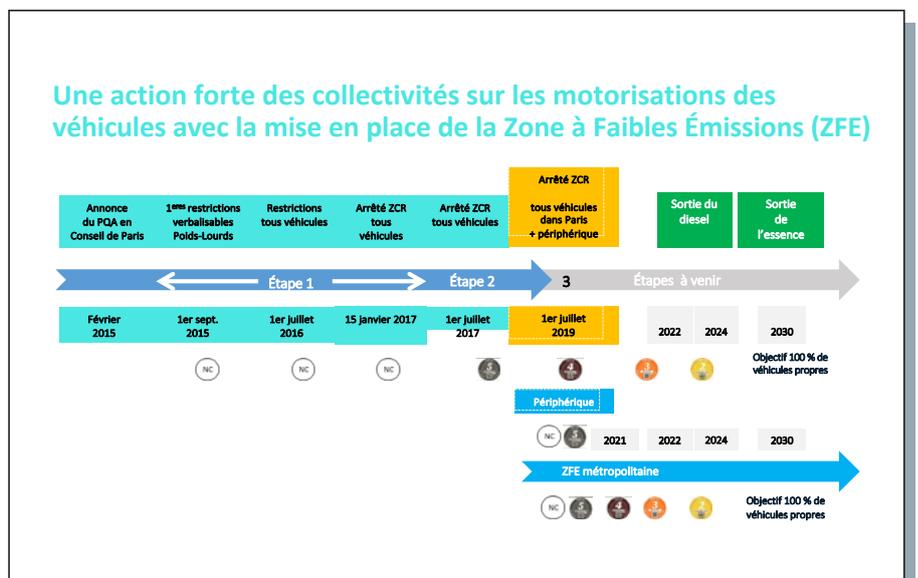
*dépassement calculé avec seuil inclus
Nombre d'habitants concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂ à Paris de 2007 à 2017

C'est une infrastructure qui génère de la **pollution**. C'est une des problématiques principales rencontrées pour cet ouvrage, avec celle du bruit, dont on parlera après. Une pollution qui baisse depuis 15 ans dans le cœur de l'agglomération. Sur le graphique, vous voyez le nombre de Franciliens exposés à un niveau de dépassement du seuil admissible pour le dioxyde d'azote NO₂. On a encore près d'un million de Franciliens qui sont exposés, et tout particulièrement pour ceux qui sont au cœur, près d'un Parisien sur trois.

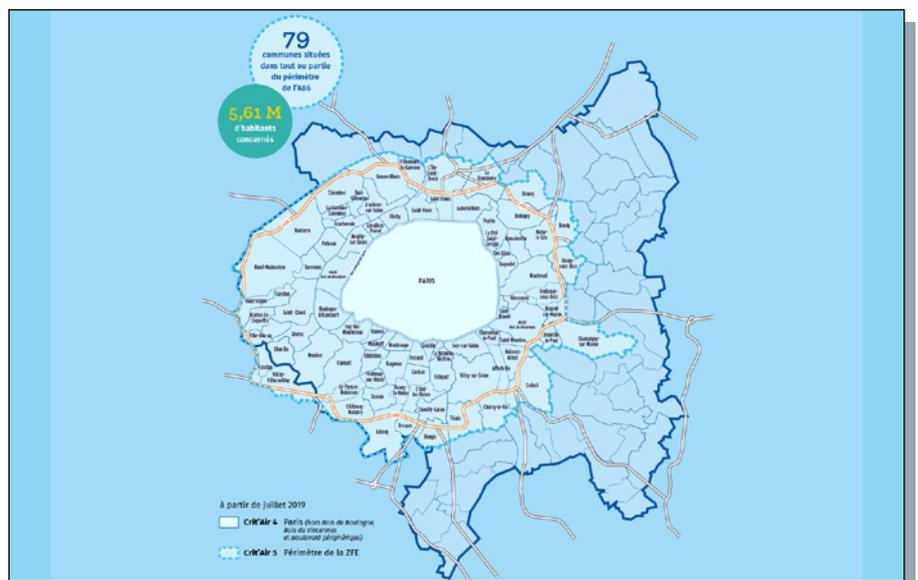
Une petite carte pour illustrer cela. En rouge, les voies très fortement polluées. Quand on est dans le rouge vif, on est à $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ce qui veut dire à peu près deux fois la valeur limite annuelle acceptable, à proximité du Boulevard périphérique et des grands axes, d'où la nécessité d'agir sur ce sujet.



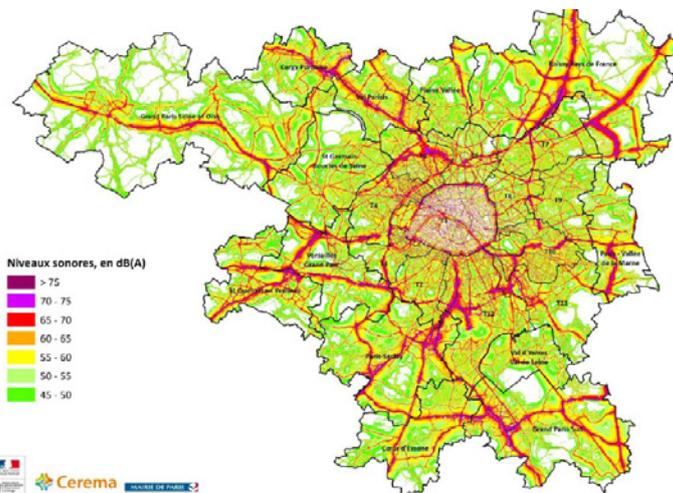
Les collectivités que nous sommes ont agi, avec notamment la mise en place d'une zone à faibles émissions qui, pour Paris, a connu une nouvelle étape au 1^{er} juillet, qui démarre aussi sur le plan métropolitain. Avec désormais une interdiction pour les Crit'Air 5, et les véhicules sans vignette Crit'Air, de circuler sur le périphérique, en coopération et en lien avec ce qui se passe sur les communes riveraines.



Une petite carte des communes concernées par le périmètre d'étude de la zone à faibles émissions métropolitaine: ce sont 79 communes dans tout ou partie du périmètre de l'A86, qui représentent 5,61 millions d'habitants.



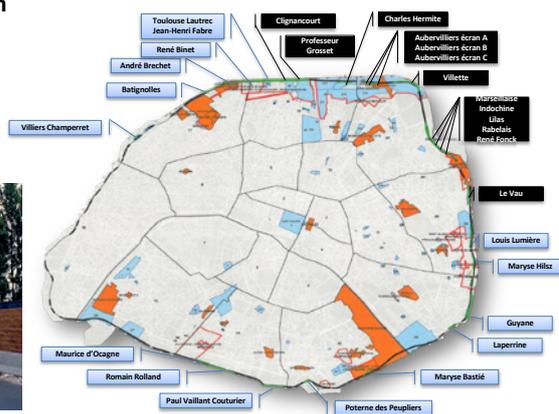
Un enjeu de bruit pour les riverains



Le bruit est également une des nuisances fortes du périphérique. Cette carte de l'Ile-de-France montre qu'au-tour du périphérique, on est dans des niveaux sonores extrêmement forts, plus de 65 dB. Là aussi, il y a eu des actions, des murs antibruit ont été réalisés.

Des mesures correctrices : murs antibruits

24 murs anti-bruit sur 14 km



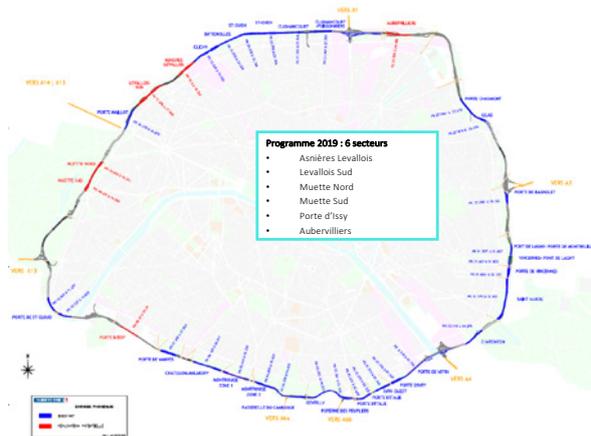
Depuis de nombreuses années, on construit des murs antibruit pour protéger les riverains de part et d'autre du périphérique. 14 km sont protégés par des murs antibruit.

Depuis 2012, un programme d'enrobés phoniques performants

Budget investi depuis 2012 : 18 M€

La moitié du linéaire concerné est maintenant recouvert d'enrobé phonique.

Ces revêtements viennent en complément des protections phoniques apportées par les 24 murs anti-bruit (couvrant un linéaire de 14 km).



Depuis 2012, nous avons ajouté une campagne d'enrobé phonique – ces installations d'enrobé se font évidemment de nuit. Enrobés phoniques qui nous ont conduits à investir un budget d'à peu près 18 M€ pour couvrir la moitié du linéaire concerné par les sujets de bruit. Nous continuons, en 2019, on a encore six secteurs qui sont en train d'être recouverts d'enrobé phonique pour améliorer le bien-être des riverains.

En 2014, la réduction de la vitesse à 70 km/h avait nécessité un arrêté interministériel. Ce qui nous avait permis de constater une réduction du bruit de près de 1,7 dB. Les décibels se comptent de manière logarithmique ou exponentielle, selon le sens dans lequel on le prend. Près de 40 % de diminution du bruit à l'occasion de cette première mesure.

Réduction de la vitesse à 70 km/h

En 2014, réduction de la vitesse maximale autorisée de 80 km/h à 70 km/h par arrêté interministériel.

Une réduction du bruit de près de 1,7 dB aux abords du périphérique



© Henri Garat - Mairie de Paris

Le périphérique est un axe à statut autoroutier. C'est une exploitation qui demande une extrême technicité, avec plus de 156 ouvrages d'art, quand on compte les bretelles d'accès, les tunnels, les ouvrages. On a 7 tunnels de plus de 300 m, qui nécessitent une réglementation Mont-Blanc, extrêmement rigoureuse en matière de sécurité incendie. On a plusieurs milliers d'équipements techniques, des ventilateurs, des caméras, des dispositifs de fermeture des tunnels, des panneaux à messages variables. C'est une infrastructure qui est déjà partiellement végétalisée. Autour du périphérique, on a presque 40 hectares d'espaces verts et près de 10000 arbres.

© DVD



Je voudrais saluer le service dédié à cette exploitation, dont le représentant est dans la salle, Didier Landrevie. Il pilote le service dédié à l'exploitation de ce périphérique. Ce sont 60 personnes qui fonctionnent H24, avec un PC d'exploitation dédié. Au total, Paris dépense environ 10 M€, sans compter l'entretien des espaces verts, pour exploiter ce périphérique et assurer ce service métropolitain, en complément avec des services de police dédiés : la préfecture de police a dédié une équipe. Nous avons aussi une équipe de police dédiée qui accompagne toutes les mesures d'exploitation sur le périphérique.

Un service dédié au sein de la Ville de Paris

- Un service dédié de la Ville de Paris composé d'environ 60 personnes.
- Un fonctionnement 24h/24, avec un PC d'exploitation.
- Une dépense annuelle moyenne par la Ville de Paris pour l'exploitation et la maintenance (hors travaux d'amélioration), masse salariale incluse, de plus de 10 M€ (sans compter l'entretien des talus).
- + Des services de police dédiés.



© DVD

Nous prenons la suite de la Mission d'Information et d'Évaluation qui a été menée par 15 élus du Conseil de Paris, toutes tendances confondues, qui ont fait un certain nombre de préconisations, recommandations que nous suivons, avec la mise en œuvre de ce premier atelier du périphérique

► *Christophe Najdovski*

© ph.guignard@air-images.net



Je passe la parole à Christophe pour les perspectives d'évolution.

► **Christophe Najdovski**
Adjoint à la Maire de Paris- Transports, voirie, déplacements et espace public

Je voudrais resituer ce diagnostic dans une perspective plus globale. Comme cela a été mentionné par Anne Hidalgo, nous prenons la suite de la Mission d'Information et d'Évaluation qui a été menée par 15 élus du Conseil de Paris, toutes tendances confondues, qui ont fait un certain nombre de préconisations, recommandations que nous suivons, avec la mise en œuvre de ce premier atelier du périphérique. Nous nous inscrivons également dans la discussion qui a été engagée depuis plus d'une année avec le Forum métropolitain du Grand Paris (je tiens à saluer son directeur général, Sylvain Cagnet, ici présent). C'est un travail collectif, qui a été mené par la Ville de Paris, les collectivités de la métropole dans leur diversité, l'État, la région Ile-de-France (je tiens à saluer Grégoire de Lasteyrie, vice-président de la Région, ici présent), pour montrer cette

dimension partenariale, qui intègre tous les territoires de l'Ile-de-France. Nous sommes sur un focus, sur le Boulevard périphérique. Bien évidemment, on ne peut pas dissocier la réflexion du Boulevard périphérique des autres autoroutes urbaines. D'ailleurs, je crois que beaucoup d'entre vous étaient présents à l'inauguration de l'exposition qui se déroule au Pavillon de l'Arsenal cet été. Je vous invite à aller la voir si vous ne l'avez pas encore vue. Un travail extraordinaire a été réalisé par les équipes de la consultation internationale, qui doit nous nourrir dans la réflexion collective que nous devons avoir sur le devenir du périphérique, en phasant les choses. Il y a des choses que nous pourrions faire à court terme, d'autres plutôt à moyen ou long terme. C'est dans ce cadre que nous nous inscrivons et que nous lançons cette réflexion.

Études d'approfondissement à mener

Nouvelle enquête plaques

- renseigne sur la **composition précise du trafic** (type de véhicule, norme Euro, motorisation)
- comptage effectué en novembre 2019
- expérimentation LAPI sur un site (lecture automatique des plaques minéralogiques)

Enquêtes Origine / Destination (O/D)

- exploitation des Floating Car Data (FCD, pour les véhicules particuliers).
- reconstitution des trajets empruntés, sur le BP et au-delà.

Étude de scénarisation d'interdiction du trafic de transit des poids lourds (PL)

- approfondissement de la connaissance des itinéraires de transit des PL
- étude de faisabilité de la modélisation du contournement

Analyse de la pratique de covoiturage

Il y a quatre enjeux.

Le premier enjeu concerne le fait d'avoir une meilleure connaissance du trafic, pour mieux agir.

La proposition que nous formulons est de lancer un certain nombre d'études dès l'automne, parce que nous devons avoir une meilleure connaissance du trafic. Aujourd'hui, nous avons une bonne connaissance de la quantité du trafic, on sait combien de véhicules circulent, à quelle vitesse. On a vu que la distance moyenne était de 5 km, ce qui est finalement plus court que l'intuition que l'on pourrait avoir. Par contre, on ne sait pas d'où viennent ces véhicules ni où ils vont, ni pourquoi ils empruntent le Boulevard périphérique. La proposition qui est faite est de lancer des enquêtes plaques sur la composition précise du trafic, avec une campagne prévue pour le mois de novembre, avoir des enquêtes origine-destination, en exploitant des données appelées floating car data, qui sont issues des GPS embarqués dans les véhicules, de manière à pouvoir reconstituer les trajets empruntés sur le Boulevard périphérique et au-delà. Concernant le trafic des poids

lourds, nous voulons étudier la faisabilité du contournement et de l'interdiction du transit des poids lourds. C'est une mesure qui est aujourd'hui prise par le préfet de police lorsqu'il y a des pics de pollution. Pourquoi ce qui est possible lorsqu'il y a des pics de pollution ne le serait pas de manière permanente? Bien évidemment, tout ceci s'organise, se réfléchit. Comment se fait-il que des camions qui font du transit entre l'Espagne et le nord de l'Europe passent par le Boulevard périphérique plutôt que de rester sur des infrastructures autoroutières dédiées à cet effet? Je cite un exemple particulièrement frappant de camions qui remontent de Lyon vers Lille, qui se déroutent vers l'Île-de-France pour ne pas avoir à payer les péages autoroutiers, tout simplement parce qu'en Île-de-France, il n'y a pas ces péages et qu'ils font une économie de 20 € par trajet, soit 40 € d'économie pour un aller-retour. On retrouve ce trafic chez nous, avec toutes les externalités négatives que nous pouvons subir et récolter. Dernier élément : analyser les pratiques de covoiturage pour voir dans quelle mesure nous pouvons pousser ces pratiques.

Le premier enjeu concerne le fait d'avoir une meilleure connaissance du trafic, pour mieux agir

➤ *Christophe Najdovski*

Passage à 50 km/h

Juridiquement : modification de la partie réglementaire du code de la route, par arrêté interministériel.

Une réduction du bruit de près de 3 dB, soit 40 % de bruit en moins aux abords du périphérique.

La proposition de la MIE de réduire la vitesse à 50 km/h aurait un impact important sur les émissions sonores, de l'ordre de 3 dB(A), avec des impacts positifs sur l'accidentologie, sur la diminution des effets accordéon ou encore sur l'usure de la chaussée

► *Christophe Najdovski*

Deuxième enjeu : la question de la vitesse. Aujourd'hui, les riverains du Boulevard périphérique subissent des niveaux de bruit et de pollution qui sont au-dessus des niveaux réglementaires. Cela a été mentionné, des campagnes d'enrobés phoniques ont permis de traiter une partie des problèmes, avec des gains jusqu'à 7 dB(A) pour ce qui est des émissions sonores à la source. Malgré ces mesures, nous sommes toujours au-dessus des normes. L'une des mesures phare de la Mission d'Information et d'Évaluation du Conseil de Paris, dont je tiens à saluer à nouveau le travail qui a été mené, notamment par notre collègue rapporteur Éric Azière, a été la proposition de diminuer la vitesse à 50 km/h. La proposition de la MIE de réduire la vitesse à 50 km/h aurait un impact important sur les émissions sonores, de l'ordre de 3 dB(A), avec des impacts positifs sur l'accidentologie, sur la diminution des effets accordéon ou encore sur l'usure de la chaussée, notamment ceux des poids lourds, mais aussi plus globalement ceux des véhicules. Tout ceci aurait des consé-

quences sur les temps de trajet. Si on prend la distance moyenne de trajet qui est de 5 km, ça représente, à 50 km/h au lieu de 70 km/h, en considérant que la vitesse est constante – chose qu'on ne retrouve que la nuit, puisqu'en journée, on est en dessous de ces vitesses moyennes – une différence de temps de parcours augmenté de 1'43". 6 minutes à 50 km/h pour faire 5 km, 4'17" pour le faire à 70 km/h. On peut penser que c'est un effort raisonnable à demander aux utilisateurs entre 21 h et 7 h du matin pour préserver la tranquillité des riverains la nuit. Cela est à discuter bien évidemment. Nous proposerons, conformément aux préconisations de la MIE, de saisir l'État pour mettre en place cette mesure.

Le troisième enjeu concerne la question des voies dédiées, avec l'objectif des Jeux de Paris 2024. La mise en place pour les athlètes et les membres du CIO de voies olympiques dédiées pour rejoindre les sites olympiques est un objectif à horizon 2024 qui concerne le Boulevard périphérique. L'idée est de saisir cette opportunité pour en faire un héritage des Jeux. Des dispositifs d'affichage dynamique de vidéosurveillance et de contrôle sanction devront être mis en place. Pour cela, la loi d'orientation mobilité doit donner aux collectivités la possibilité de mettre en place ces voies réservées. Nous attendons le vote de la Loi et nous nous emparerons de cette nouvelle capacité que nous avons appelée de nos vœux, de pouvoir saisir cette opportunité, comme le font beaucoup de collectivités d'ores et déjà, de par le monde et en Europe. Nous voulons pouvoir réserver ces voies au covoiturage, aux véhicules propres, à des lignes de bus express, de manière à pouvoir optimiser et améliorer le fonctionnement du Boulevard périphérique, avec l'idée de donner la priorité à ce qu'on appelle en anglais les High occupancy vehicles, c'est-à-dire les véhicules à haute occupation, plutôt que de favoriser les pratiques d'autosolisme.

Dernier élément : par où commence-t-on ? Par le commencement ! C'est la partie sud qui a été la première construite. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle est limitée à 2 x 2 voies et à moindre capacité que d'autres sections réalisées plus tard. Il se trouve que nous avons une bretelle de l'autoroute A6 qui est fermée, au niveau de la commune de Gentilly. Engager une réflexion sur des ouvrages ou des portions du périphérique qui ne sont plus utilisés, comme cette bretelle, nous semble être un moyen pertinent. C'est une proposition que nous lançons de manière à ce qu'on puisse en discuter collectivement. Il se trouve que la commune de Gentilly est aussi très propositionnelle et demandeuse. Ça fait partie

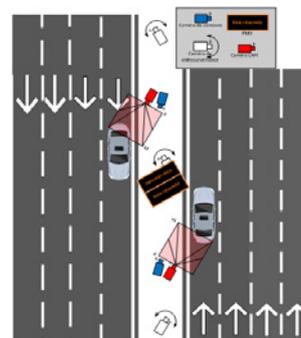
Une voie réservée pour les JO... et en héritage

Engagement du dossier de candidature JO : **une voie réservée aux athlètes et membres du CIO** durant la durée des jeux olympiques et paralympiques, sur l'Est, le Nord et l'Ouest du périphérique (Porte de Bercy à Porte de Sèvres).

Dispositifs d'affichage dynamique, de vidéo surveillance et de contrôle sanction

Questions sur l'usage futur :

- Voies réservées pour covoiturage, véhicules propres, etc. ?
- Bouclage au Sud ?



Autres mesures à étudier

Végétalisation des talus du Périphérique

Reconversion de la bretelle de l'A6 fermée au niveau de Gentilly

...

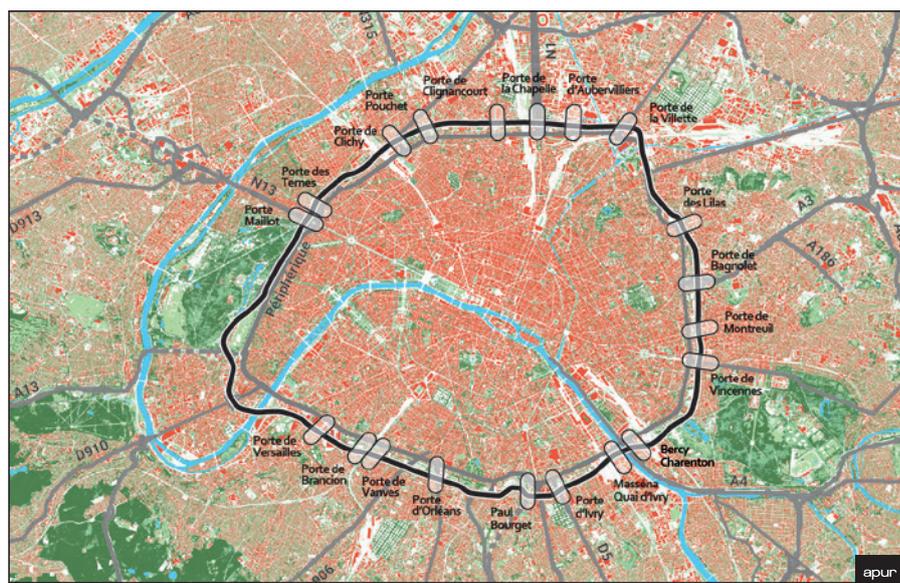


© Guillaume Bontemps - Mairie de Paris

des réflexions que l'on peut avoir sur « par où nous pouvons commencer ». Il se trouve que cette partie du Boulevard périphérique a l'avantage d'être à niveau. Il est plus simple de travailler sur des lieux qui sont à niveau plutôt que des lieux en viaduc ou complètement en tranchée. C'est un exemple qui illustre la possibilité de pouvoir agir à relativement court terme, avec l'ensemble des partenaires concernés, bien évidemment, l'État aussi, pour transformer le Boulevard périphérique et effacer cette barrière physique et mentale qui est encore fortement présente aujourd'hui.

Le troisième enjeu concerne la question des voies dédiées, avec l'objectif des Jeux de Paris 2024

► *Christophe Najdovski*



Échanges sur la séquence 1 des présentations

Cette limitation à 50 km/h est pensée à la fois pour réduire les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et le niveau de pollution sonore et pour améliorer la fluidité du trafic

► **Éric Azière**

► **Dominique Alba**

Je vous propose que nous ayons un premier temps d'échange sur les éléments présentés par Caroline Grandjean et les pistes proposées par Christophe Najdovski. M. Azière, voulez-vous dire quelques mots ?

► **Éric Azière**

En dehors du mot d'accueil de Madame la maire de Malakoff, les Parisiens ont beaucoup parlé jusqu'à présent. Je suis venu ici d'abord pour entendre nos collègues de la première couronne, de la deuxième couronne, pour savoir comment ils évaluent le travail qui a été fait par la MIE, et pour connaître leurs réactions. Parce que ça n'est qu'ensemble que nous pourrons commencer à améliorer la situation.

Je voudrais ajouter une chose au sujet de la limitation à 50 km/h, qui a déjà été commentée. Cette limitation à 50 km/h est pensée à la fois pour réduire les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et le niveau de pollution sonore et pour améliorer la fluidité du trafic.

C'est un vecteur de fluidification du périphérique qui permet, contrairement à ce qu'on pourrait penser, d'augmenter la vitesse moyenne de trajets dans la journée sur le périphérique, et non pas de la diminuer. Le soir, en effet, les amplitudes sont plus importantes. Mais en l'occurrence, ça permettrait d'aller un tout petit peu plus vite, de faciliter les insertions, et au-delà de ça, d'éviter les ralentissements qui sont une source de pollution importante.

Pour le reste, tout a été dit. Je ne peux que me réjouir de cette première réunion qui est le point de départ de notre démarche, qui répond à un impératif de lutte contre la pollution, à un devoir de concertation avec l'ensemble des acteurs que vous êtes. Nous allons rentrer, dans un certain nombre de domaines, sur des éléments qui ne sont pas complètement maîtrisés en termes d'évolution des mobilités, des techniques de captation de la pollution, etc. C'est un droit à l'essai, à l'expérimentation. Voilà les trois points qui nous ont guidés pendant toute cette MIE.

► **Dominique Alba**

Les représentants de la Ville de Paris se sont exprimés en premier, mais ils ont abordé toutes les échelles. Je passe maintenant la parole à M. de Lasteyrie au titre du Conseil régional d'Ile-de-France. Ce sera ensuite au tour de Monsieur le représentant de la ville de Gentilly.

► **Grégoire de Lasteyrie**

Madame la maire de Malakoff, merci de votre accueil. Madame la maire de Paris, merci de votre invitation, Christophe, les uns, les autres...

Évidemment, le périphérique est un sujet central, c'est la voie la plus utilisée, plus d'un million de véhicules y transite chaque jour. Je pense que nous convergions vers deux constats sur cette rocade. Le premier, c'est le fait incontestable qu'elle est structurante dans le réseau routier d'intérêt régional, pour l'Ile-de-France. Le second, c'est qu'en parallèle de ce côté structurant, elle génère des nuisances, que ce soit en termes de pollution, de bruit, de coupure urbaine, des nuisances qui ont toujours existé, mais qui sont ressenties de manière de plus en plus négative par les habitants des villes limitrophes. Nous devons apporter des réponses à ces nuisances. Le rapport de la MIE a proposé beaucoup de pistes intéressantes. Je pense qu'elles mériteront d'être approfondies une à une. Sur le devenir des routes du Grand Paris, les quatre équipes qui ont travaillé dans le cadre de la consultation organisée par le Forum métropolitain apportent beaucoup de réflexions intéressantes. Le périphérique en fait partie. Je retiens deux leçons principales du travail des quatre équipes. Sur le plan de la méthode et de l'association, je me réjouis de voir réunis dans cette salle des représentants de Paris, de la petite et de la grande couronne. C'est essentiel que l'ensemble des acteurs soit associé à ce type de projet. Je retiens aussi, du travail qui a été fait dans le cadre de la consultation internationale, la temporalité des mesures, qui est essentielle. Ces axes doivent évoluer, de manière progressive. Le risque d'un changement trop

brutal sur ces axes-là, c'est de mettre les territoires, et notamment les Franciliens de petite et grande couronne, face à des situations complexes à gérer. Pour être un peu plus précis, nous avons parlé de l'A86, nous avons évoqué rapidement le sujet de la Francilienne tout à l'heure. Ces voies peuvent apporter des solutions, sans forcément répondre à toutes les problématiques. Je rappelle que l'A86 est bouclée uniquement avec un tunnel payant, à un prix certain. Et que la Francilienne n'est pas encore bouclée et ne le sera pas à court terme. L'utilisation de la voiture en Ile-de-France restera pour quelques années encore quelque chose de nécessaire. J'ai été très frappé de l'étude que le BCG a faite récemment, qui rappelle que la voiture est le premier facteur de réduction des inégalités en Ile-de-France, parce qu'elle donne une accessibilité aux territoires qui est bien supérieure à beaucoup d'autres modes de transport. Ça doit nous interroger aussi par rapport au devenir du périphérique.

Enfin, la Région souhaite que les conclusions de la MIE et ce qu'en fera la Ville de Paris aillent également dans le sens des travaux du Forum métropolitain. Le directeur général du Forum est parmi nous aujourd'hui et je sais que cela fait partie des perspectives de travail. Dans la concertation qui suivra ces travaux, il sera nécessaire que les collectivités soient associées. Je pense également au rôle important de l'Amif, au rôle des associations environnementales, aux associations d'usagers et de riverains, les acteurs économiques – notamment les artisans qui ont des problématiques très spécifiques. Il est important de dialoguer avec tous ces acteurs si l'on veut pouvoir répondre à cette problématique dans toute sa dimension régionale. Il faut se donner le temps nécessaire à la réalisation de ce travail, même si nous avons tous conscience que les mois à venir seront un peu particuliers dans le domaine de l'action publique. C'est normal, il y a un temps pour tout. Néanmoins, il ne faut pas que cela nous éloigne de notre objectif partagé, celui de réaliser des études approfondies sur ces sujets, et de mener une vraie réflexion sur

Je retiens aussi, du travail qui a été fait dans le cadre de la consultation internationale, la temporalité des mesures, qui est essentielle. Ces axes doivent évoluer, de manière progressive.

► *Grégoire de Lasteyrie*

Nous sommes engagés de longue date avec vous sur ce projet et nous soutenons avec enthousiasme cette belle idée de réadapter le périphérique

► *Fatah Aggoune*

les impacts, et notamment : qu'est-ce que va donner l'ouverture d'une voie de co-voiturage ? De quelle manière elle vivra ? Nous avons tous à cœur de diminuer les conséquences environnementales, mais il ne faut pas négliger l'étude des impacts socio-économiques, qui sont essentiels pour la région.

Voilà tout ce à quoi la Région souhaite contribuer dans la réflexion qui sera menée. Je pense que ces conditions permettront d'aboutir à un travail fructueux, dans l'intérêt des communes riveraines, des riverains, des automobilistes, mais plus globalement des Franciliens.

► Fatah Aggoune

Merci pour cette initiative. J'ai assisté la fois dernière à la restitution de l'étude. Je rebondis sur l'idée qu'effectivement, les 10 M€ d'euros sont une charge parisienne pour un usage qui lui, est mondial. Je le dis en connaissance de cause. Gentilly a la particularité d'avoir 4 tranchées. Nous avons le périphérique, l'A6b que nous avons recouverte partiellement dans le cadre de la réglementation Mont-Blanc, l'A6a qui est toujours en tranchée, le RER B est également en tranchée. La seule tranchée que nous avons recouverte, c'est la Bièvre, il y a 70 ans, parce que ça sentait mauvais. Mais nous devrions pouvoir la redécouvrir dans les prochains mois. Nous avançons, nous couvrons les autoroutes, nous découvrons les rivières, Gentilly est assez bucolique, je vous invite à vous y balader. À Gentilly, le périphérique représente 1,2 km. Nous sommes en surface, pas en aérien ou en ouvrage souterrain, donc ça ne nécessite pas de moyens particuliers. Nous travaillons actuellement sur une étude que nous avons soumise à l'ensemble des partenaires sur un mur végétalisé absorbant la pollution. Je ne sais pas si ça va complètement l'absorber parce que tant que le problème des moteurs thermiques n'est pas réglé, il y aura toujours des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Mais en tout cas, nous nous inscrivons dans la dynamique que vous proposez et nous sommes pleine-

ment satisfaits du travail entrepris par la Ville de Paris. Je crois que c'est dans cette configuration que nous arriverons à avancer. Nous sommes partenaires à part entière du projet, dans les temporalités qui ont été mentionnées. Les choses ne se feront pas du jour au lendemain, les enjeux sont tellement importants qu'il faut que ces évolutions puissent être acceptées par les automobilistes... Nous envisageons de limiter la vitesse à 30 km/heure en ville dans les 4 ou 5 années à venir, et cela suscite déjà beaucoup d'oppositions. Nous sommes engagés de longue date avec vous sur ce projet et nous soutenons avec enthousiasme cette belle idée de réadapter le périphérique.

► Bernard Gauducheau

Vanves est impactée par le périphérique puisque nous avons à peu près 1 km de périphérique qui longe la ville. Je rebondis sur les propos de Grégoire : c'est assez cocasse de dire que le périphérique est un sujet central ! Je ne pouvais pas m'empêcher de faire ce jeu de mot !

Je voudrais féliciter les personnes de la MIE qui ont produit le dossier qui a été présenté il y a un instant. Il est particulièrement intéressant et bien documenté. En tous les cas, j'y trouve des arguments dont je n'avais pas encore connaissance. Je voudrais essayer, en m'associant à ce qui a été dit avant, de parler de sujets qui n'ont pas été évoqués, notamment le fait que les transports en commun sont aussi une alternative à la voiture individuelle. En tant que président du comité stratégique du Grand Paris Express, je profite de cette occasion pour insister auprès de tous les acteurs sur le fait qu'il est important de maintenir une adhésion forte et une mobilisation autour de la mise en œuvre du Grand Paris Express, qui ouvre des possibilités importantes de circulation de banlieue à banlieue. Ce sont 68 gares qui sont en perspective, 200 km de réseau. La région est en expansion démographique. Nous avons 30 ans de retard, et il faut accélérer le pas et ne pas ralentir. Ce que je voudrais ajouter, c'est que lorsqu'on parle de ces nuisances aux usa-

Les transports en commun sont aussi une alternative à la voiture individuelle. Je profite de cette occasion pour insister auprès de tous les acteurs sur le fait qu'il est important de maintenir une adhésion forte et une mobilisation autour de la mise en œuvre du Grand Paris Express

► Bernard Gauducheau

gers, il me semble important de parler de concert de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore, parce que l'un ne va pas sans l'autre. Beaucoup de personnes ont du mal à réaliser l'impact de ces nuisances sur la santé publique. On a toujours mieux conscience des choses que l'on voit. Or la pollution atmosphérique ne se voit pas trop. Souvent, les mesures que l'on s'apprête à prendre ou qui sont prises sont des mesures perçues comme négatives ou coercitives. Il y a un travail important à faire en matière de pédagogie, d'explication, pour que les populations adhèrent aux démarches que nous avons envie de mettre en œuvre. Dernier sujet, nous avons eu il y a quelques années un effort financier important de plusieurs partenaires institutionnels pour réaliser – et je suis concerné – une nouvelle partie d'un tronçon de couverture entre la porte de Vanves et la porte Brancion, avec des effets très positifs. Des riverains me disaient : « C'est formidable, Monsieur le maire, maintenant que le périphérique est couvert, on n'entend plus les voitures, mais on entend le train qui passe ! Cette remarque était tournée sur le ton de la plaisanterie, mais elle montre bien la perception très positive de cette réalisation. Cette couverture a généré un aménagement paysager qui est aussi très prisé des riverains. Je pense que c'est un exemple dont nous pouvons nous inspirer. Ce sont des perspectives intéressantes pour encore mieux relier Paris et la petite couronne. Nous sommes concernés à l'échelle métropolitaine, comme le montrent les projets d'Inventons la Métropole initiés par la Métropole du Grand Paris. Paris et Vanves ont un projet commun d'aménagement de la porte de Brancion, qui intègre la création d'un foyer de jeunes travailleurs et d'une résidence étudiante. Certains riverains ont immédiatement eu une réaction très négative, parce que le projet donnait l'impression que l'on allait installer des gens sur ou en bordure du périphérique, qui représente le symbole d'un lieu pollué par excellence. En fait, cette démarche est très innovante puisqu'elle tente justement de

reconquérir cet espace pour le viabiliser. Nous sommes à l'avant-garde de quelque chose. Mais pour que ces innovations soient acceptées, il faut qu'elles soient comprises des riverains. Leur promotion demande beaucoup de pédagogie. Il faut y travailler encore plus. Voilà les compléments que je souhaitais apporter.

► Yannick Hoppe

Je suis maire de la ville du Bourget, commune non limitrophe du périphérique, mais tout aussi impactée (par plusieurs voies à grande circulation), puisqu'elle fait 2 km² et qu'elle est coupée en deux par la Nationale 2. Elle n'est pas dans la ZFE parce qu'elle est juste au-dessus de l'A86, mais elle est concernée par des axes structurants, comme l'A86 et l'A1, très utilisés pour des trajets vers et depuis Paris... Je veux saluer, cher Éric, et chère Anne, cette initiative et le travail de la MIE. Cet atelier du périphérique va permettre de montrer que le débat sur l'avenir du périphérique concerne l'ensemble des maires des communes à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. Je pense que tout a été dit, les propositions que tu as présentées, Christophe, sont positives et vont dans le bon sens. Avec mes casquettes de vice-président du territoire Paris Terres d'Envol et de vice-président du Forum métropolitain du Grand Paris, je veux rappeler qu'une réflexion sur l'avenir du périphérique va de pair avec la réflexion sur les axes structurants. Quand on vient du Bourget, il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de tronçons sur l'A1 ou sur la N2 qui viennent générer un report de circulation, alors que le sujet poids lourds est déjà capital aujourd'hui. Je salue aussi les efforts du département de la Seine-Saint-Denis pour faire de l'ex-RN2, maintenant la RD932, un boulevard urbain qui soit lui aussi à terme vidé de ses poids lourds. C'est pourquoi faire participer l'État à cet atelier sera évidemment pertinent et utile pour faire avancer ces réflexions. Christophe Najdovski évoquait aussi les voies dédiées pour les JO. Je pense que c'est bien d'y inclure le périphérique,

*Une réflexion
sur l'avenir du
périphérique va
de pair avec la
réflexion sur les axes
structurants*

► Yannick Hoppe

mais il faut aussi penser à cette voie dédoublée reliant les sites olympiques – c’est le cas du Bourget, mais je pense aussi à Saint-Denis. Il existe de très beaux projets de végétalisation de l’A1 du nord de Paris jusqu’à Roissy – c’est une de mes autres casquettes de président du Collège des collectivités locales qui soutiennent ce beau projet de l’Happy Vallée porté par Gad Weil – il y a ces projets, mais jusqu’à 2024, ça sera sans doute difficile sur l’ensemble du tronçon, même si des parties vont avancer dès la fin de l’année, avec un terrain expérimental, notamment de végétalisation des talus, des abords des autoroutes. Je veux saluer cette initiative, je pense qu’on gagnera à se réunir régulièrement, parce qu’il y a aussi des études d’impact qu’il faut réaliser, et il faut étudier les reports de circulation aussi. Bravo à la MIE et bravo pour cette initiative, à laquelle je souscris pleinement.

► Étienne Langereau

Je voudrais moi aussi remercier la Ville de Paris de nous associer à cette réflexion sur le périphérique et la transition écologique. Je partage avec la maire de Paris l’idée que le périphérique est un bien commun, pas seulement métropolitain, mais peut-être même national – d’aucuns diraient international. Je partage aussi l’idée que chacun doit prendre sa part de cette transition écologique. À Montrouge, nous sommes évidemment concernés, comme nos voisins de Malakoff et de Vanves, par le périphérique. Je voudrais dire un mot sur la ZFE et un mot sur la porte d’Orléans.

Je pense que personne ne peut être opposé à l’idée qu’il nous faut agir tous ensemble pour réduire la pollution. Ça paraît évident et chacun doit y œuvrer. Néanmoins, il faut que nos politiques publiques soient soutenables et faisables. Soutenables pour les plus modestes, et certains l’ont dit, la voiture est quand même un moyen de transport encore très usité, notamment par ceux qui sont en première et deuxième couronne. Il ne faut pas condamner la voiture, il ne

faut pas que ce soit punitif. Pour que ce projet soit crédible, il faut que sa faisabilité soit avérée. Aujourd’hui, nous n’avons pas une idée précise du coût que va représenter le remplacement des voitures polluantes, et les sommes qui sont avancées par l’État et la métropole sont dérisoires par rapport à ce qu’il faut faire. Je pense que nous n’avons pas aujourd’hui de réponse crédible pour réaliser le changement de l’ensemble du parc polluant.

Deuxièmement, il faut également que les infrastructures nécessaires pour faire rouler des véhicules propres, électriques, au gaz ou à l’hydrogène, soient présentes. Or, 2030 est une très brève échéance. Qui va payer ces infrastructures, sont-elles programmées dans les 12 prochaines années? Ça ne semble pas réaliste.

Troisièmement, si on veut que la ZFE soit crédible, il va falloir être en mesure de surveiller l’interdiction de rouler. Ce qui implique que les maires que nous sommes puissent exercer une surveillance, via la vidéosurveillance ou la police municipale. Ces sommes ne sont pas budgétées aujourd’hui. Pour toutes ces raisons, je pense que la ZFE est une bonne idée, mais que les conditions ne sont pas réunies pour sa mise en œuvre. Il nous faut être beaucoup plus ambitieux. C’est, je crois, le souhait de l’ensemble des maires de la métropole.

Je voulais dire un mot sur la porte d’Orléans et remercier Christophe Najdovski de nous avoir associés à une première réflexion. Cela faisait des années que nous attendions que Paris nous tende la main, et ce moment est venu. Je pense que Paris et Montrouge doivent travailler ensemble sur l’avenir de cette entrée, côté Montrouge et côté Paris. Les premières réflexions vont dans le bon sens, mais là aussi, je pense qu’il faut être beaucoup plus ambitieux. C’est un point d’entrée très important de toute la province et du sud de l’Île-de-France. Nous allons avoir des travaux très importants sur la 920, qui devient à partir de l’A86 la N20. Cette autoroute qui coupe Montrouge en deux va devenir demain

Je voulais dire un mot sur la porte d’Orléans et remercier Christophe Najdovski de nous avoir associés à une première réflexion. [...] Je pense que Paris et Montrouge doivent travailler ensemble sur l’avenir de cette entrée, côté Montrouge et côté Paris.

► Étienne Langereau

un boulevard urbain. Nous souhaitons que ce boulevard urbain, qui sera aménagé à partir de 2022, trouve toute son insertion à la porte d'Orléans et qu'il n'y ait pas de rupture entre Montrouge et Paris, que ce soit pour les piétons, les vélos, les transports en commun et les voitures. Il faut que l'on réussisse cette transition. Il faut aussi que l'on reconquière l'espace public. Aujourd'hui, c'est une gare routière. Nous avons des espaces publics à aménager. Il faut aussi reconquérir le foncier. Je pense que la couverture du périphérique comme à Vanves serait une bonne idée, en tout cas sur une petite portion, avec valorisation de l'ensemble. Pour faire de la porte d'Orléans une vraie porte d'entrée à la fois de la métropole et de nos deux villes, il nous faut être collectivement à la hauteur de cette ambition. Voilà l'attente que nous avons. Merci encore d'avoir initié cette réflexion.

► Anne Hidalgo

Merci pour ce premier échange qui est très riche. Je partage ce qui a été dit ici par les uns et les autres. Pour reprendre une intervention qu'a faite un grand chef d'entreprise français, Martin Bouygues, il y a quelques jours, il a dit : sur la question de la transition écologique et énergétique, il faut un véritable plan Marshall. Je pense que c'est tout à fait juste. Les maires qui sont en première ligne sont confrontés à des évolutions, à une urgence qui les oblige à agir. En même temps, nous prenons les devants, ce que nous avons fait à Paris sur beaucoup de décisions, parce que Paris a aussi cette fonction d'innovation. Si Paris n'innove pas... Si on attend que tout le monde soit d'accord pour avancer, ça sera compliqué. On a par exemple, en matière d'aide aux véhicules propres, de transformation de nos infrastructures, pris des risques, assumés. On en est plutôt content aujourd'hui parce que les faits donnent raison à cette

vision que nous avons essayé de développer, même si ça nous a obligé à mettre énormément d'investissement public. Oui, il y a un sujet qu'il faudra aussi reprendre le moment venu avec l'État sur le fait qu'il y a une opportunité majeure, à la fois pour les citoyens, pour les collectivités et pour le monde économique, de pouvoir s'engager de façon beaucoup plus ambitieuse sur la transition écologique et énergétique, que c'est un projet qui pourrait qualifier notre métropole, notre pays et être vraiment gagnant-gagnant.

La deuxième chose, c'est qu'il faut intégrer l'urgence dans la méthode pour agir. On n'est plus du tout dans des temps où on peut se dire : à horizon de 20 ans, ça sera mieux. Ce n'est plus possible. D'abord parce que l'urgence est là. Tout à l'heure, on voyait la carte de la pollution. Oui, on peut continuer à dire qu'il y aurait un risque de discrimination sociale à aller contre la mobilité principale qui serait liée à la voiture ; oui, peut-être dans d'autres territoires que notre territoire. C'est sûr que nos solutions ne sont pas transposables en Corrèze. Mais ce qui est aujourd'hui extrêmement discriminant, c'est la pollution et la mortalité immédiate, directe. Ça tue aujourd'hui, pas demain. La pollution qui tue, notamment celles et ceux qui sont les plus vulnérables, c'est-à-dire sur les territoires les plus confrontés à ces pollutions, et par ailleurs, ces personnes ne sont pas propriétaires de véhicules. Je redonne ces deux chiffres, il faut qu'on les ait en tête : un Parisien sur dix se rend à son travail en voiture, et deux Franciliens sur dix viennent à Paris travailler en voiture. On ne parle pas des millions de personnes qui essaient de faire autrement. Ça ne règle pas la question de la grande couronne, je suis d'accord. Mais ça ne règle pas la question de la pollution dans le cœur de l'agglomération si on me dit : tant qu'on n'a pas réglé le problème de la grande couronne, on ne bouge pas sur la pol-

Cette urgence, liée à la pollution de l'air, a fait naître autre chose, une responsabilité. Et une responsabilité pénale des élus que nous sommes.

► Anne Hidalgo

Il faut aussi, dans cette gouvernance, qu'on intègre qu'il nous faut beaucoup plus partager et qu'il faut qu'on inclue les obligations d'agir.

► *Anne Hidalgo*

lution à Paris. Parce que par ailleurs, cette urgence, liée à la pollution de l'air, a fait naître autre chose, une responsabilité. Et une responsabilité pénale des élus que nous sommes. Ne pas agir suffisamment rapidement alors que nous savons, on a toutes les données, ne pas agir aujourd'hui, c'est mettre en cause notre responsabilité pénale. Il y a plusieurs procès pour l'instant devant les juridictions administratives. L'étape d'après, c'est la juridiction pénale vis-à-vis de l'État qui n'a pas agi et protégé les populations, etc. Il faut qu'on intègre toutes ces contraintes et ces difficultés, et la nécessité de convaincre celles et ceux qu'on a rendu diéselo-dépendant – parce que c'est quand même ça qu'on a fait dans ce pays. Il faut qu'on intègre tout ça, y compris dans la façon de les emmener avec nous vers cet autre modèle de mobilité, j'en suis parfaitement consciente, vous l'imaginez bien, vu ce qu'on s'est pris dans la figure pendant quelques années. Mais je sais qu'il faut y aller. Si on ne le fait pas, c'est aussi notre responsabilité pénale qui sera engagée, et qui sera à juste titre en jeu. Dans notre logiciel, qui nous fait dire, parce qu'on est des êtres responsables, raisonnables, rationnels, qu'il faut des études, qu'il faut communiquer, qu'il fait beaucoup de moyens... il faut que l'on intègre, dans ce logiciel, quelque

chose qui n'y était pas jusque-là, ça s'appelle l'urgence, qui fait naître une responsabilité. Je pense qu'en travaillant de cette façon-là, on y arrivera évidemment. L'autre élément, et c'est dans cette responsabilité-là, on ne peut pas me dire : vous êtes maire de Paris, mais vous n'êtes pas du tout décideur sur votre territoire. Bien sûr que la décision est partagée, tout le temps, quand on est maire de Paris. On est tout le temps en train de négocier ses décisions avec l'État, avec les citoyens et avec les autres collectivités. Mais on ne peut pas se servir du prétexte de cette nécessité de discuter tout le temps avec tout le monde, ce qui est une obligation – je le vis évidemment comme un élément clé de l'action du maire de Paris – pour ne pas agir. Ce n'est pas possible. Devant les citoyens parisiens qui me font confiance sur la question de la pollution de l'air, je ne peux pas revenir vers eux en disant : ça va vraiment gêner les habitants de grande couronne si je m'attaque au problème de la pollution chez nous. Ce n'est pas possible. Il faut aussi, dans cette gouvernance, qu'on intègre qu'il nous faut beaucoup plus partager et qu'il faut qu'on inclue les obligations d'agir. Dans un contexte qui est celui de l'urgence. je suis tout à fait heureuse que nous puissions travailler de la sorte.

On est à cette jonction entre Paris et les communes limitrophes, avec des enjeux très forts de requalification, de couture urbaine, de retisser des liens pour permettre cette porosité entre Paris et les communes qui la bordent

► *Stéphane Lecler*

riphérique est un territoire de projets. Et cela ne doit pas surprendre.

La première raison, c'est que c'est un territoire où il y a encore aujourd'hui des fonciers mutables. Ce sont même les dernières emprises parisiennes qui peuvent encore muter, puisqu'on a par exemple de nombreuses emprises ferroviaires encore en friche. Il y a un certain nombre de délaissés puisque le Boulevard périphérique a été réalisé sur l'emplacement de l'ancienne zone non aedificandi, à proximité des fortifications. Ce qui fait qu'il reste encore des lieux qui nécessitent des opérations urbaines.

Deuxième raison : parce qu'on est à cette jonction entre Paris et les communes limitrophes, avec des enjeux très forts de requalification, de couture urbaine, de retisser des liens pour permettre cette porosité entre Paris et les communes qui la bordent.

Troisième raison : il y a aussi le long du périphérique de nombreuses opérations de logement social qui ont été réalisées dans les années 60 et 70, qui cumulent aujourd'hui de grandes difficultés économiques et sociales, avec des besoins de requalification très importants. Certaines d'entre elles sont à proximité d'ici, porte de Vanves. Mais il y en a dans tous les arrondissements et les communes limitrophes, qui nécessitent des actions très déterminées de la part des politiques pour apporter des réponses aux nuisances importantes que subissent ces territoires : des problèmes économiques et sociaux et des problèmes de pollution et de qualité de vie à proximité de cette infrastructure très prégnante dans l'environnement.

Sans rentrer dans le détail de tous ces projets, ce qui serait beaucoup trop

long, simplement dire qu'il y a à la fois des grandes opérations d'aménagement, sur d'anciennes friches. Vous connaissez tous Paris Rive Gauche, Clichy Batignolles. Demain, les secteurs Python-Duvernois, porte de Montreuil, Gare des Mines au nord de Paris. Il y a également des opérations de transformation des portes en places du Grand Paris. Jean-Louis Missika et la maire de Paris se sont beaucoup impliqués pour transformer ces échangeurs, qui étaient des lieux uniquement conçus pour les besoins de la voiture, qui ne prenaient pas en compte les besoins des piétons, des vélos, de cette liaison quotidienne, ces déplacements de proximité qui étaient extrêmement dangereux, désagréables. Toute une série de portes sont en cours de requalification pour penser à l'échelle du piéton, de la proximité. Je donnerai dans quelques instants des illustrations.

La troisième catégorie de projets, ce sont les projets d'Inventer la métropole ou de Réinventer Paris – le maire de Vanves citait à l'instant l'opération de la porte de Brancion, à proximité immédiate d'ici – qui permettent dans le cadre d'opérations très ponctuelles, d'apporter des réponses locales, adaptées aux problèmes de chaque territoire.

Toutes ces opérations ont un point commun : elles ne touchent pas à l'infrastructure du Boulevard périphérique. Elles maintiennent ses fonctionnalités, elles cherchent à traiter les nuisances qu'il crée, à recréer des tissus urbains, tout en maintenant la mutation possible du périphérique, sans transformer l'usage et la fonction de cette infrastructure.

Quelques illustrations. Tout d'abord, étant à Malakoff, nous allons parler de **la porte de Vanves** qui dessert non pas Vanves mais Malakoff, avec l'opération de couverture du périphérique qui a été réalisée dans les années 2000. À gauche, l'image du parc qui a été réalisé sur la couverture. On voit les grandes opérations de logement social qui donnaient immédiatement sur ce boulevard et qui maintenant ont vue sur un jardin. On imagine tout à fait l'amélioration de la qualité de vie.

La couverture du boulevard périphérique porte de Vanves :



© ph.guignard@air-images.net

Protection du bruit des riverains un jardin de 7 ha et un terrain multisport Porte Brancion « Inventons la Métropole du Grand Paris », programmes dédiés au logement des jeunes et au sport



© ph.guignard@air-images.net

Vous avez ici une opération tout à fait similaire qui a été réalisée dans le même calendrier, dans le nord-est de Paris, **la porte des Lilas**, avec, à droite de l'image, la situation qui préexistait, un échangeur autoroutier absolument pas pensé pour les besoins de déplacements du quotidien; et la situation qu'on a maintenant, avec une liaison qualitative, apaisée, confortable, entre Paris et Les Lilas, un jardin, un cinéma, un cirque, toute une activité culturelle qui permet aussi de se réappropriier l'espace public et de sécuriser les liaisons pour les piétons et les vélos.

La couverture du boulevard périphérique porte des Lilas :



© ph.guignard@air-images.net

nouvelle centralité, équipements de proximité, grands espaces publics



© ph.guignard@air-images.net

Le périphérique, c'est aussi un certain nombre de points qui ont vocation à accueillir de **grands équipements**, sur des emprises mutables importantes, des grands équipements à vocation métropolitaine qui ont souvent un caractère monumental, à l'échelle de cette infrastructure qui a vraiment une dimension paysagère magistrale: la Philharmonie à la porte de Pantin, réalisée par Jean Nouvel. Le TGI à la porte de Clichy réalisé par Renzo Piano. Les tours Duo de Jean Nouvel qui sont actuellement en travaux au bout de l'avenue de France, tout près d'Ivry. La future tour Triangle au niveau du parc des expositions à la porte de Versailles.

De nouveaux grands équipements au caractère monumental

La Philharmonie, architecte Jean Nouvel



© Apur - David Boureau

Le tribunal de grande instance, architecte Renzo Piano



© C. Jacquet - Mairie de Paris

Les tours Duo, architecte Jean Nouvel



© L'autre Image

Projet Nouvel R, Allée Paris Ivry



© Harcelle Bhan, Youssief Tohime, Adjaye Associates, Buzzo Spinelli © Ida +



La transformation de la porte de Montreuil

Pour l’avenir, l’ambition est de poursuivre ces requalifications tout autour du périphérique pour vraiment traiter l’ensemble de ces points de jonction qui sont aujourd’hui problématiques.

Voici par exemple **la porte de Montreuil** qui aujourd’hui est un gigantesque échangeur autoroutier, cumulant les nuisances de divers types, avec une forte population de part et d’autre, des besoins sociaux très importants. Vous avez une image des Puces de Montreuil, un lieu d’attractivité métropolitaine aujourd’hui très peu qualifié. L’ambition que porte la Ville de Paris, en lien avec les communes de Montreuil et Bagnolet, c’est de requalifier la porte, réduire les nuisances en couvrant l’anneau central du périphérique, créer un espace offrant de la végétalisation, un îlot de fraîcheur à l’échelle de toutes ces communes et un programme immobilier qui permettra d’intégrer les Puces dans des programmes de construction, avec une qualité urbaine et fonctionnelle beaucoup plus grande.



La transformation de la porte Maillot

À l’autre extrémité de Paris, à l’ouest, **la porte Maillot** est aussi un lieu absolument majeur au niveau métropolitain puisque c’est sur le grand axe historique du Louvre, porte Maillot jusqu’à La Défense, avec un échangeur très important avec le périphérique. Le projet que la Ville de Paris va mettre en œuvre consiste à transformer cet échangeur autoroutier pour recréer l’axe patrimonial historique, ce grand axe voulu par André Le Nôtre : relier le centre de Paris à Saint-Germain-en-Laye, avec une reconstitution du Bois de Boulogne qui a été très maltraité à l’époque de la réalisation du périphérique, et qui ira jusqu’à cet axe et cette porte. Cette porte ouvrira sur le bois, avec une extension future du Palais des Congrès pour conforter la vocation de cet équipement de congrès très important.



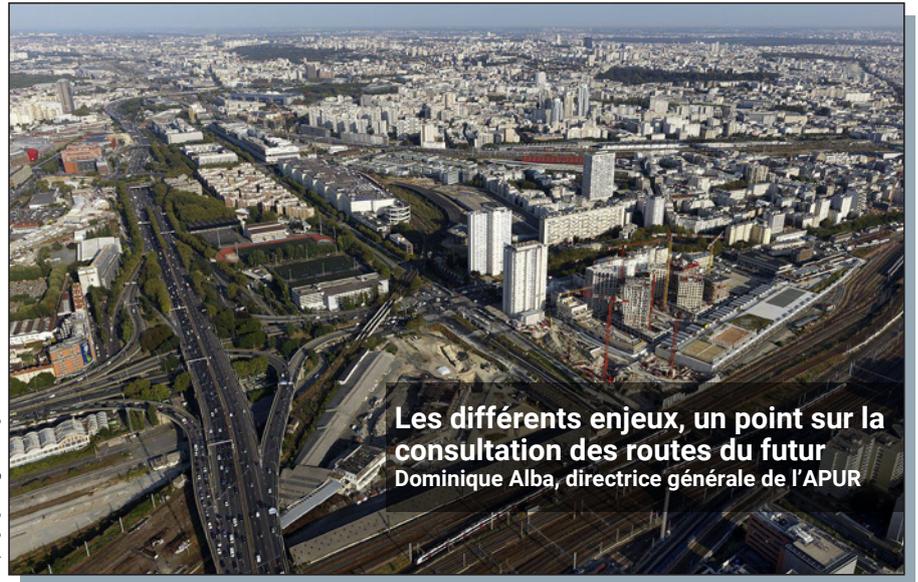
Une place, nouvelle entrée du bois de Boulogne, une liaison Paris – Neuilly...
Empreinte Paysagistes

Sur l’extrémité sud-est de Paris, au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, l’achèvement de l’avenue de France, ce grand axe magistral qui relie Paris au Val-de-Marne, avec un exemple tout à fait in-

téressant, à savoir que le périphérique à cet endroit constituait une barrière très importante entre Paris et Ivry-sur-Seine. La Ville de Paris a décidé de requalifier l'échangeur pour resserrer les bretelles et pour générer un passage sous l'autoroute, qui permet, avec la future allée Paris-Ivry, conçue par l'architecte-urbaniste Yves Lion, de créer une nouvelle liaison entre Paris Rive Gauche et le secteur d'Ivry, qui connaît également un très fort développement urbain. Vous avez enfin une image du projet Brune-seau qui a été rendu public au premier trimestre 2019, et qui vise à créer, dans ce territoire recomposé, qui a permis de dégager du foncier mutable, tout un nouveau quartier, avec une ambition urbaine à l'échelle de ce grand paysage du périphérique et de la Seine, qui va permettre d'assurer cette liaison entre Paris et Ivry.

► Dominique Alba

Tous ces travaux se font dans un cadre général qui avait été porté par beaucoup des parties prenantes de la Ville de Paris et de ses partenaires, avec cette transformation matérialisée par le tramway, les passerelles, les portes en places, les plantations, etc. Cette dynamique est toujours active. Un exemple pour vous montrer à quel point ce travail complexe est mené de façon extrêmement fine. Je me félicite de la présence de M. Zemouri qui, au titre de Plaine Commune, est très présent sur le secteur de **la porte de la Chapelle**. Dans ce secteur, les quatre côtés de l'échangeur sont en mutation. Pour mener ces mutations à bien, on commence déjà à faciliter la vie des piétons, à tout préparer. C'est un travail très fin qui nécessite des relevés de terrain. Dans un second temps, on pourra réfléchir à la manière d'intervenir sur le paysage de l'échangeur. Pour arriver à la phase que vous a présentée Stéphane Lecler, cela demande beaucoup d'échanges et de travail à une échelle fine. Tout ceci permet de mettre en place la transformation progressive que vous avez évoquée.



© ph.guignard@air-images.net



© ph.guignard@air-images.net

Exemple : La transformation du secteur Paris Nord Est et de la Plaine de France sur Plaine Commune

Des quartiers du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et une géographie prioritaire étendue sur le secteur

D'ici 2024, plus d'1 million de m² seront construits dans le secteur Chapelle-Pleyel

PROJETS D'AMÉNAGEMENTS CONCERNANTS ET DESTINÉS À PROMOUVOIR DES BIENS DES JOUÏSSANCES

- Amélioration des infrastructures de transport
- Renouvellement urbain
- Renouvellement urbain 2021-2024
- Le plan de Paris
- Intercommunalité

Source : Plaine Commune, 2019, 2020 et 2021



Nous voulions vous présenter de manière très synthétique le focus sur le périphérique issu de la **consultation internationale des routes du Grand Paris**.

La consultation portait sur une problématique bien plus large que celle du périphérique, et il faut rendre hommage au travail des quatre équipes ainsi qu'aux équipes qui les ont accompagnées.

Cette consultation avait quatre enjeux :

- améliorer le fonctionnement du réseau pour les mobilités quotidiennes des Franciliens ;
- réduire les nuisances ;
- améliorer l'insertion du réseau dans son environnement ;
- trouver des solutions qui soient soutenables économiquement.

Le Boulevard périphérique est à la fois l'alpha et l'oméga de cette problématique, puisqu'il en est le symbole le plus visible. Si l'on veut qu'il concilie toutes ces fonctions, il faut apporter des réponses. Le contexte est favorable à ces réflexions, puisque l'offre de transports en commun augmente. Le plan de mobilisation des transports se met en place, c'est une donnée à prendre en compte. Nous observons une diminution importante de l'utilisation de voitures individuelles.

Le parc automobile est en diminution, les gens sont de moins en moins nombreux à prendre leur voiture pour aller travailler ou pour se déplacer.

« Les routes du futur » une consultation internationale des routes du Grand Paris

Pilotée par le Forum métropolitain du Grand Paris

4 équipes retenues

- Shared utility networks
- Collectif Holos
- New deal pour les voies du Grand Paris
- Atelier des Mobilités

1 exposition au Pavillon de l'Arsenal et des expositions itinérantes

4 enjeux

1. améliorer le fonctionnement du réseau pour les mobilités quotidiennes des franciliens ;
2. réduire les nuisances (bruit, pollution) liées au fonctionnement du réseau ;
3. améliorer l'insertion du réseau dans son environnement ;
4. trouver des solutions qui soient soutenables économiquement.

LES VOIES DE LA CONSULTATION

apur

Une consultation qui s'engage dans un contexte de transformations:

1/une augmentation de l'offre en transports en commun

LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN

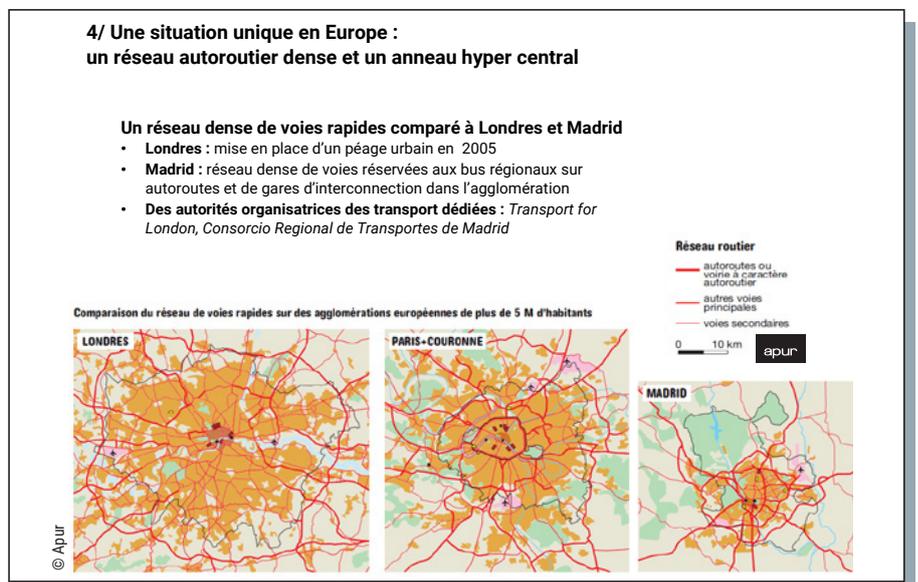
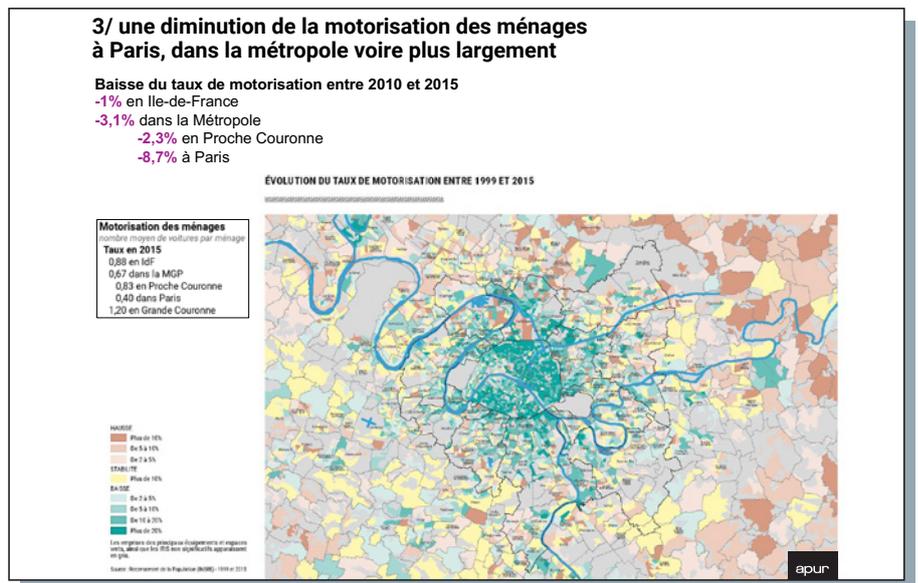
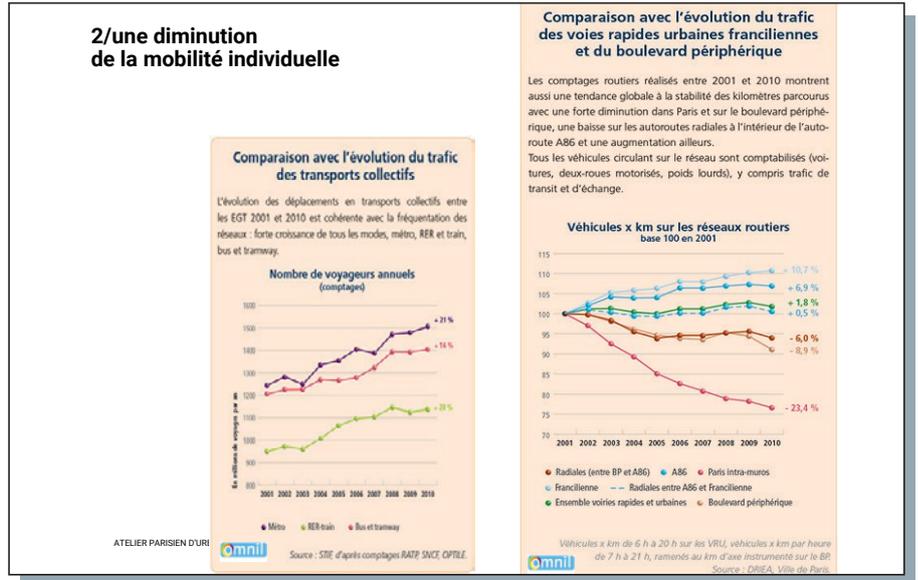
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

apur

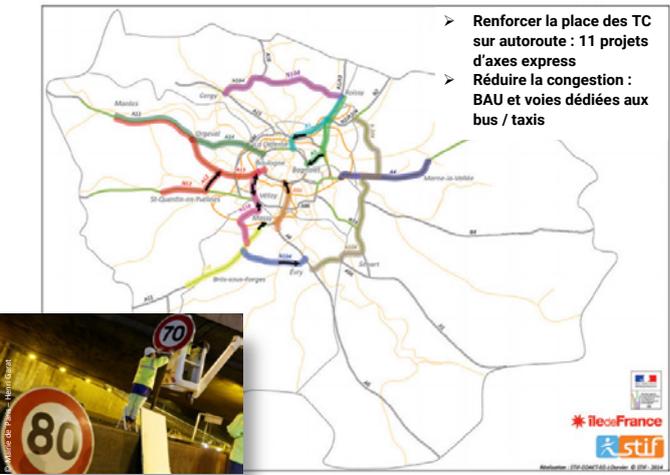
GRAND PARIS EXPRESS	MÉTRO	TRAM	TRAM EXPRESS	AUTRE
2024	2024	2024	2024	CDG Express 2024
2025-2030	2025-2030	2025-2030	2025-2030	SEB 2024
En discussion	En discussion	En discussion	En discussion	Tramway 2024

Il y a en particulier une diminution très importante de la **motorisation des ménages** à Paris. La même tendance est à l'œuvre dans la métropole, dans la proche couronne et également, même si le mouvement y est moins important, à l'échelle plus large. Les derniers chiffres d'Ile-de-France Mobilités confirment cette tendance. C'est important de le souligner. Nous avons cette situation unique dont parlait Stéphane Lecler.

À **Londres**, la situation n'est pas du tout la même et pourtant, le péage urbain a été mis en place à une échelle plus large. À **Madrid**, le réseau dense de voies réservées aux bus sur toutes les autoroutes interconnectées avec toutes les gares a déjà été mis en place. C'est au tour de Paris de s'engager dans cette dynamique, ce que vous avez exprimé, Madame la maire, à plusieurs reprises.



Des évolutions déjà engagées



Évidemment qu'il y a des choses qui s'engagent. J'ai parlé des réseaux de transports en commun et de la mobilité.

Nous avons des **voies dédiées**, dont nous espérons tous que le déploiement va s'accélérer. Le préfet, lors de l'inauguration de l'exposition au Pavillon de l'Arsenal, a souligné l'intérêt de ces voies. Aujourd'hui, nous avons des petits bouts, 3 ou 4, qui se mettent en place.

Enfin, il y a quelque chose dont il faut souligner l'importance, c'est le plaisir qu'éprouvent les piétons à pratiquer ces ouvrages quand ils leur sont restitués. Je crois qu'il y aura un moment important dans le cadre de la Nuit blanche.

On voit aussi le travail incroyable qui a été fait autour de La Défense, c'est important de le regarder. On voit aussi les passages sous le périphérique qui ont été faits avec la Mission Métropole, qui a su mobiliser des artistes. L'exposition dure jusqu'au 1^{er} septembre et je vous invite vraiment à y aller.

Des réflexions sur la mise en valeur du paysage, le développement de la trame verte et bleue, l'amélioration des continuités urbaines et l'ouverture vers d'autres usages ...

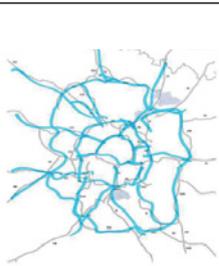


New deal

Le boulevard périphérique est renommé, « de l'autoroute périphérique au grand boulevard métropolitain »

- moins 50% d'espace consacré à la circulation
- création d'un anneau intérieur planté (+50% d'espaces perméables)

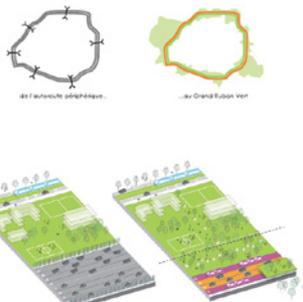
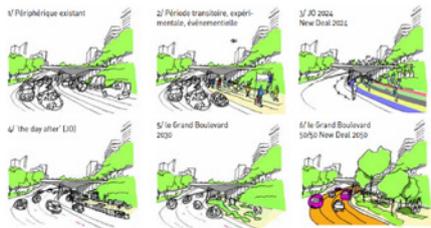
La proposition est de repenser la ceinture verte comme une interface généreuse et non comme une frontière.



50 / 50

Ce grand boulevard englobe les territoires et la ville d'aujourd'hui et propose de repenser la Ceinture verte comme interface généreuse et non comme une frontière.

EN 2030, UN SERVICE GÉNÉRALISÉ DE VOIES RÉSERVÉES



© New Deal/Seura architectes

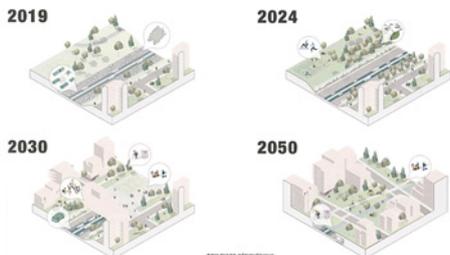
Atelier des mobilités

Le boulevard périphérique :

- diminution de 25% par la mise en place de voies dédiées pour les bus d'ici 2024
- Porte de Bagnolet, proposition de suppression de certains échanges afin de valoriser certaines emprises et créer une station servicielles complète (bus, accès métro, services, commerces...).
- En 2050, des couvertures du périphérique et construction d'immeubles pont proposées pour les séquences en tranchée.

38% DE RÉDUCTION DE CANNOTE VP
30%
DU RÉSEAU MAGISTRAL

Potential d'optimisation du réseau magistral permis par l'application des « conditions » des créations de voies HGV.



© DBA (Devillers & Associés) / ET - Bureau de recherche / Setec International / APRR / Atelier des Giboulières / Logicités - J Libeskind / Transversal - JM Roux / FCAD - FC Aillet / Martin Etienne

© D & A (Devillers & Associés)/GT - Bureau de recherche/ Setec International/APRR/Atelier des Giboulières/ Logicités - J Libeskind/Transversal - JM Roux/FCAD - FC Aillet/Martin Etienne

Un travail qui prend place dans un monde qui change et se réinvente...



Séoul, Temps 1
Démolition de l'autoroute, aménagement de Cheonggyecheon river



© Ken Eckert CC by - SA 4.0



Séoul, Temps 2
Recyclage de l'infrastructure en skygarden ouvert 24h/24h sur 1km (MVRDV arch.)

© Christian Boltz CC by - SA 4.0

© Seoul Metropolitan Government

Le collectif New Deal parle d'un système ressource sur le périphérique mais aussi sur tous les grands axes. Il propose aussi de profiter de ces infrastructures pour créer de la production d'énergie, pour arriver à gérer l'eau d'une manière différente, et pourquoi pas trouver aussi des espaces servants.

Nous avons aussi besoin de services urbains, les infrastructures ont parfois des espaces en souterrain. On pourrait mettre des systèmes à niveau et en dessous, s'en servir pour garder des grands services urbains, on a besoin de ces services. Est-ce que les infrastructures mutent aussi dans ce sens-là ?

La dernière équipe, l'Atelier des mobilités fait un travail légèrement différent. Elle se concentre sur l'insertion urbaine et l'augmentation du taux d'occupation des véhicules. Je suis assez contente de terminer sur cette slide parce que nous n'avons pas beaucoup parlé du covoiturage. Beaucoup d'entre vous savent que, peut-être, l'action la plus efficace à court terme serait de mutualiser les trajets individuels effectués en voiture, ce qui désengorgerait le système et préserverait l'accessibilité nécessaire à ceux qui n'ont pas d'autre moyen pour se déplacer aujourd'hui, en attendant l'arrivée des transports en commun. Ce travail prend place dans un monde qui change et qui se réinvente. Nous voulions vous montrer l'exemple de Séoul, qui a modifié son ouvrage pour installer cette rivière. Ce travail a été accompagné par l'Atelier parisien d'urbanisme. Notre expérience nous a permis d'accompagner ces systèmes-là. Séoul a fait cette proposition de démolition d'un ouvrage au profit de l'eau et du vert. Aujourd'hui, elle fonctionne un peu différemment puisqu'elle garde l'ouvrage et en fait un jardin. Je trouvais intéressant de montrer que, sur une période de 25 ans, on pouvait, dans la même ville, apporter des réponses extrêmement différentes à la façon dont on fait évoluer un ouvrage. Je crois que c'est un peu le travail qui nous attend dans les mois qui viennent.

solument indispensable pour pouvoir le faire parce que, contrairement à ce qui pourrait être une légende urbaine, le fait de travailler de cette façon-là ne va pas nous faire perdre de temps par rapport à l'urgence qui est la nôtre pour trouver un autre fonctionnement avec le périphérique. Le fait de proposer cet atelier du périphérique, et peut-être d'imaginer comment on intègre beaucoup mieux nos concitoyens dans cet atelier du périphérique peut nous faire gagner beaucoup de temps. S'il y a adhésion, on emportera toutes les décisions, y compris vis-à-vis de l'État, sans trop de difficulté. Le préfet de Région l'a dit clairement lorsqu'il a inauguré avec nous l'exposition au Pavillon de l'Arse- nal, il partage globalement cette vision. Il y a aussi des sujets de préfet de police, et ça reste à travailler. Merci beaucoup.

► Philippe Bouyssou

Je partage tout ce qui a été exprimé sur la nécessité de trouver des formes de gouvernance et de continuité du travail. Je pense que les villes qui ont, avec Paris, une communauté autour du périphérique, n'ont pas que cette question-là en commun. Nous en avons toute une série d'autres à traiter, pas seulement de nature urbaine, mais aussi de nature sociale. Il est important que l'on puisse se voir régulièrement, tout en travaillant en lien avec la deuxième et la troisième couronne.

Par ailleurs, sur toutes ces questions de mobilités et de transformations urbaines, il faut que nous puissions réfléchir d'abord en termes de qualité de vie des habitants avant de penser à la compétitivité métropolitaine. De mon point de vue, la qualité de vie des habitants induira la compétitivité métropolitaine et pas l'inverse. Il faut être attentif à cet ordre de priorité.

L'autre chose que je voulais dire, c'est que même si cela fait longtemps que nous nous sommes tous exprimés sur la nécessité de faire évoluer les regards sur la métropole, nous sommes toujours ancrés dans ce concept, en ban-

lieue, en première couronne, de territoire servant, car c'est que nous avons été pendant longtemps. Cet atelier n'en est qu'un exemple, et cette problématique concerne évidemment beaucoup d'autres sujets. J'ai la chance, le bonheur immense d'accueillir vos poubelles dans ma ville et d'avoir un sublime incinérateur en cours de reconstruction. Ceci me vaut une publicité grandiose, et accroît l'attractivité de mon territoire! Sauf que quand certains font des opérations médias sur le sujet, ils les font du côté parisien en pensant qu'ils sont à Ivry. J'ai donc annexé, à mon corps défendant, toute une partie du 13^e arrondissement! Au-delà de la plaisanterie, on sent que nous sommes en train de passer des déclarations d'intention à une réalité concrète. Le projet Bruneseau qui a été évoqué en est un bon exemple. Sur la question de la couture entre Paris et la banlieue, je préfère parler de villes à proximité de Paris, qui ne regardent pas Paris elles-mêmes comme étant leur banlieue. Ce mouvement est nécessaire. Maintenant que les opérations concrètes sont enclenchées, nous allons avoir besoin de plus en plus d'espaces de travail communs, qui échappent un peu au cadre institutionnel habituel qui, de mon point de vue, est trop diluant et ne nous permet pas d'aller directement sur les questions fondamentales.

► Simon Burkovic

Je suis maire adjoint de la ville d'Arcueil, à proximité de Gentilly. Je voulais féliciter tout le travail qui a été mené et présenté autour de la mission sur le périphérique, que la Ville d'Arcueil a porté. Nous sommes également très contents que cette démarche de concertation et de gouvernance se mette en place. Beaucoup de choses ont été dites, je ne vais pas les répéter.

Je vais plutôt évoquer un sujet. Les questions posées, et l'objectif de réduire les trafics sur le périphérique sont bons, mais il faut aborder cette question de manière holistique, et prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement. Ce

La qualité de vie des habitants induira la compétitivité métropolitaine et pas l'inverse. Il faut être attentif à cet ordre de priorité.

► *Philippe Bouyssou*

que la présentation montre bien, c'est que plus de la moitié des déplacements sur le périphérique font moins de 5 km. C'est une distance qui se fait facilement à vélo. Nous avons évoqué le projet ambitieux en cours sur les transports en commun, avec le Grand Paris Express. On peut souhaiter accélérer le mouvement. Sur le vélo, il me semble qu'il est possible d'aller beaucoup plus vite, beaucoup plus fort. C'est un travail d'échelle. Il faut travailler dans nos communes, dans les départements, à la région, et que l'État nous accompagne. Les choses se mettent en place, mais ça ne va pas assez vite. Aujourd'hui, il y a un potentiel énorme sur le développement du vélo. Je vais évoquer le problème de la saturation de notre réseau de transports en commun. Ce réseau est très bien, mais il est victime de son succès. Il me semble important de développer une stratégie de mobilité qui intègre le vélo comme un outil pour désengorger les transports en commun dans la zone dense. Le vélo est un outil pour faire du rabattement, mais aussi pour désengorger tout le secteur autour du périphérique, que ce soit Paris et la petite couronne. Et aujourd'hui, je ne vois pas ce sujet évoqué, je ne vois pas le travail se mettre en place aux différentes échelles. Le réseau express vélo doit jouer un rôle dans cette question.

Il y a aussi la question de la culture et de sa transmission. Elle a été évoquée par Anne Hidalgo et par d'autres. Les élus et les agents de la ville doivent travailler au quotidien avec les habitants pour développer une culture de la mobilité. Cela s'appelle du conseil en mobilité. Les techniciens qui travaillent sur ces questions connaissent ce concept, qui me donne le sentiment d'être trop peu développé en Île-de-France. Chaque commune devrait avoir des personnes chargées de faire du conseil en mobilité. Avec la mise en place de la ZFE, cela va devenir encore plus nécessaire, puisque des habitants vont venir nous voir pour nous demander : je fais comment maintenant, je ne peux plus utiliser ma voiture ? » Qu'est-ce qu'on va leur répondre ? Il faut que les communes se forment, qu'elles aient des agents dédiés à cette question du conseil en mo-

bilité. J'ai eu la chance d'aller faire des formations en Belgique sur la mobilité. Dans toutes les communes de Wallonie et de Belgique d'une manière générale, il y a un référent, un agent responsable de cette question, qui travaille en transversalité avec l'ensemble des services de la ville et des autres échelles territoriales, pour discuter avec les habitants et leur apporter des réponses. Il faut développer cette culture, car cette transition écologique et cette transition des mobilités auxquelles nous sommes attachés doivent se faire avec les gens. Les présentations qui ont été faites sont passionnantes sur le plan technique – mais c'est dans leurs dimensions concrètes que ces questions vont se jouer.

► **Ibrahima Traoré**

Je suis conseiller départemental en charge des infrastructures routières dans le Val-de-Marne.

Je tenais à vous remercier pour cette initiative qui montre bien la volonté de la Ville de Paris de travailler en coopération avec les collectivités limitrophes. Le département du Val-de-Marne a signé une convention avec Paris pour montrer que cette volonté est fortement partagée. Nous avons des questionnements sur les mesures qui vont être prises, les conséquences sur l'A86 et les voiries adjacentes, notamment l'interdiction des poids lourds en transit, et sur l'impact que cela peut avoir en banlieue. Nous souhaiterions que le périmètre d'étude s'élargisse sur le plan départemental. La ZFE a été évoquée. Pour notre part, nous pensons que la ZFE ne va pas assez loin. Cette instance-là va nous permettre aussi de porter une volonté politique forte : il faut à la fois donner plus de moyens pour accompagner les gens les plus fragiles au changement de véhicule. Par ailleurs, je pense que la gratuité des transports est un enjeu majeur, qu'il faut porter collectivement. Le Val-de-Marne va accompagner cette dynamique et sera très attentif. Je vous remercie encore.

► **Alain Periès**

Les élus et les agents de la ville doivent travailler au quotidien avec les habitants pour développer une culture de la mobilité

► *Simon Burkovic*

Je pense que la gratuité des transports est un enjeu majeur, qu'il faut porter collectivement

► *Ibrahima Traoré*

Nous avons déjà beaucoup travaillé sur les portes d'une façon générale, comme à la porte de Montreuil ou à la porte des Lilas, mais le traitement des portes qui jouxtent une arrivée d'autoroute, comme aux portes de Bagnolet et de la Chapelle, va être beaucoup plus lourd

► *Alain Periès*

Je suis premier maire adjoint de Pantin, conseiller délégué d'Est Ensemble en charge des territoires du faubourg, ceux qui longent le périphérique, et je suis notamment chargé de travailler sur les portes, en collaboration avec Paris.

Nous avons déjà beaucoup travaillé sur les portes d'une façon générale, comme à la porte de Montreuil ou à la porte des Lilas, mais le traitement des portes qui jouxtent une arrivée d'autoroute, comme aux portes de Bagnolet et de la Chapelle, va être beaucoup plus lourd. Il va falloir à la fois travailler sur la manière de transformer ces échangeurs — qui sont des sites épouvantables — tout en prenant assez de recul pour penser à une échelle plus large, régionale ou autre, en dégageant un certain nombre d'axes qui permettent d'éviter que tout le monde vienne s'engouffrer sur le périphérique.

► **Essaid Zemouri**

Je ne vais pas tarir d'éloges sur cette étude. Mais une chose me gêne un peu. Mon collègue du Val-de-Marne parlait de la ZFE. J'ai envie de vous faire un petit parallèle. Sur la ZFE, la pollution ne s'arrête pas aux frontières comme le nuage de Tchernobyl. Nous sommes obligés de travailler ensemble. Il faut à un moment dire à l'État que cette ZFE doit s'étendre sur toute l'Île-de-France, ne pas s'arrêter à l'A86 non comprise. Un territoire comme celui dont je suis vice-président est partagé en deux. Si le maire prend un arrêté sur la ZFE, cela signifie que la moitié est à l'intérieur et l'autre moitié à l'extérieur. Ce n'est pas possible de continuer comme ça. Dans ce cadre de gouvernance, il va falloir que nous pesions sur ce sujet.

Je voudrais également que nous étudions la piste de la gratuité des transports en commun. Je pense qu'elle pourrait permettre à l'ensemble des Franciliens de se déplacer sans utiliser leur voiture et de gagner du pouvoir d'achat aussi. Il faut aussi peser pour que l'achèvement du Grand Paris Express ne soit pas repoussé à 2030 ou 2050. Il faut mettre les moyens

nécessaires pour qu'il soit réalisé en 2024 ou 2027, et non pas 2050. Merci.

► **Christophe Najdovski**

Il y a beaucoup d'interventions qui portent sur la méthode, sur la direction vers laquelle on va. Aujourd'hui, c'est une séance d'installation de cet atelier. Je précise que ce n'est pas le seul atelier dans lequel on travaille ensemble entre différentes collectivités. M. Langereau prenait la parole au sujet de la porte d'Orléans, qui va d'ailleurs se réunir mercredi, sur lequel on travaille ensemble, avec les différentes collectivités : Val-de-Marne, Hauts-de-Seine, commune de Montrouge, Bagneux, la mairie du 14^e, sa maire Carine Petit ici présente, au devenir de cette porte essentielle de Paris. L'idée, c'est d'être dans ce schéma collectif. Aujourd'hui, on a posé un diagnostic, évoqué des premières orientations. L'idée est de nous retrouver à la rentrée, dans des ateliers thématiques pour approfondir les questions et faire en sorte que chacun participe et apporte ses contributions, ses idées. Voilà l'objectif de cet atelier.

On voit aussi dans les différentes interventions que quand on évoque cette question du Boulevard périphérique et qu'on tire les fils derrière, il y a toute la question des mobilités qui vient. Cela pose peut-être la question d'une instance métropolitaine des mobilités, d'un conseil métropolitain des mobilités, qui aurait une vocation beaucoup plus large, qui n'aurait pas vocation à être piloté par la Ville de Paris. Si on est dans un conseil métropolitain, ce n'est pas à la Ville de Paris de forcément en être le pilote. Ça montre bien qu'il y a des sujets qui nous sont communs. Cet atelier du périphérique ne pourra pas répondre à toutes les questions de mobilité à l'échelle métropolitaine. Il faudra qu'on arrive à voir comment on peut progresser sur le sujet, en ne négligeant pas les autres. J'entends ce qui est dit sur la question de la ZFE, sur des questions de gouvernance, sur des questions comme les conséquences que peuvent avoir des mesures sur d'autres

territoires, typiquement l'interdiction du transit des poids lourds. Forcément, cela veut dire que ça se reporte quelque part. L'idée n'est pas de reporter sur la grande couronne. L'idée, c'est de travailler à la façon dont on peut, d'un point de vue systémique, éviter ces situations qui sont compliquées pour nos territoires pris dans leur globalité. Voilà les intentions de cet atelier. Je vous donne bien évidemment rendez-vous pour qu'on se retrouve à la rentrée, dans les ateliers thématiques, pour approfondir les sujets ensemble.

► **Dominique Alba**

Nous avons bloqué une journée entière. Nous reviendrons vers vous avec le compte rendu de cette séance. Mais l'idée, c'est vraiment un partage technique, comme l'a dit Anne Hidalgo, il s'agit d'être précis. Grâce aux présentations, vous avez pu appréhender toute la complexité des questions liées au péri-phérique. Ce n'est pas facile à apprivoiser. L'idée, c'est d'avoir une journée entière avec vos équipes pour échanger, et à la fin de la journée, peut-être donner le résultat de nos travaux aux élus, s'ils acceptent d'être présents.

► **Jacqueline Belhomme**

Je conclus, mais en fait c'est le début ! J'attends beaucoup de ces ateliers du périphérique. On le sait bien, dans l'histoire, on a Paris, le périphérique et les villes qui touchent le périphérique. On sait bien que nous, les maires du périphérique, on n'est pas tous égaux face au périphérique. On a les chanceux et les malchanceux. Ceux qui ont la chance d'avoir des murs, des aménagements, des couvertures, et les autres. Bernard Gauducheau disait tout à l'heure que depuis qu'une partie de son périphérique est couverte, les habitants lui disent que maintenant, ils entendent le train. Nous, à Malakoff, on entend le train et le périphérique ! La couverture du périphérique jusqu'à la porte de Vanves a créé

des nuisances supplémentaires sur Malakoff, en termes de pollution et en termes de bruit. Ce n'est pas de pot ! À un moment donné, ce que je souhaiterais, c'est qu'on ne reconduise pas les erreurs du passé, c'est-à-dire qu'on agisse localement sans s'occuper de ce qui se passe de chaque côté. C'est fait, on ne va pas se flageller. Il faut vraiment que ces ateliers servent à travailler. Je veux qu'on travaille. Je ne veux pas qu'on refasse les débats qu'on fait à la Métropole, où on nous explique que la ZFE est très bien, qu'on aspire au respect de la ZFE, mais voilà toutes les raisons pour lesquelles on ne va pas y rentrer maintenant ! Qu'on le veuille ou non, si on considère que la ZFE est une mesure antisociale, qu'on m'explique comment on fait pour résoudre les problèmes d'urgence aujourd'hui. C'est une manière d'entrer et d'agir. On doit être en mouvement. Il faut ce courage politique. Je sais qu'à quelques mois des municipales, c'est un peu compliqué. Je vois bien qu'on se retranche derrière des discours antisociaux. Ce serait antisocial de faire la ZFE. J'ai 42 % de logements sociaux dans ma ville, je veux bien qu'on vienne m'expliquer que je prends des mesures antisociales. Ce sont les mêmes qui souffrent du pé-

L'idée est de nous retrouver à la rentrée, dans des ateliers thématiques pour approfondir les questions et faire en sorte que chacun participe et apporte ses contributions, ses idées.

► *Christophe Najdovski*

Étape suivante : les ateliers thématiques

Proposition de calendrier de travail

Atelier 1 (12 juillet 2019) :

Séance d'installation

Objectifs et travaux de l'Atelier Périphérique, vision partagée

Atelier 2 (7 octobre à Neuilly-sur-Seine) :

Mesures d'optimisation du réseau (animation Apur – DVD en lien avec la PP et IDFM) : vitesse, voies dédiées, régulation du transit...

Liaisons urbaines (animation Apur – DU, en lien avec les communes riveraines) : portes en places, végétalisation...

Atelier 3 (novembre à confirmer)

Il faut qu'on sorte avec des propositions concrètes aux prochains ateliers. Sinon, on n'y arrivera pas.

► *Jacqueline Belhomme*

riphérique, de la pollution et des nuisances. Quand je suis devenue maire en 2015, je me suis dit que j'avais une école, juste au bord du périphérique, à l'arrêt de la couverture, donc elle est soumise à des niveaux de pollution deux fois plus élevés. Je me suis dit qu'en tant que maire, je ne pouvais plus assumer ça, je ne voulais plus assumer le fait que des enfants soient tous asthmatiques, allergiques et que les parents demandent des dérogations. On a pris la décision de déplacer cette école – on ne peut pas déplacer le périphérique. On s'est dit qu'avant de mettre tout le monde d'accord pour peut-être un jour le couvrir, on va déplacer l'école. On va le faire, c'est notre responsabilité, avec les élus de la Ville de Malakoff. Ce n'est pas simple, mais on s'est engagés là-dedans. En revanche, il faut vraiment qu'on travaille. Donnez-nous des solutions, apportez-nous des réflexions. Quelles sont les propositions? Je les attends. On ne refait pas les débats et on est tous responsables, on sait pourquoi on est là et on y va. C'est la première chose. Si on attend que tout le monde soit d'accord, comme Anne le disait, et les voies sur berge le montre, si on avait attendu que tout le monde soit d'accord, on n'y serait même pas encore. Même si on mesure mieux la qualité de l'air (donc forcément on anticipe mieux), on a quand même 6 600 morts prématurées par an dans notre métropole. C'est juste un constat? On peut peut-être faire en sorte que ça diminue.

Je crois qu'en termes de gouvernance, et je ne sais pas comment on peut faire, il faut vraiment qu'on ait des solutions pour que l'État soit là. Ce n'est pas possible qu'autour de la table, il se défile comme ça, qu'il fasse des lois sur la métropole, des lois de recentralisation, des lois machin... Et après, c'est débrouillez-vous tout seul! Ils doivent être là parce que nous, on ne pourra pas porter tout seul avec nos petits bras ces mesures. Le Grand Paris Express est un exemple type. Il faut absolument que

cette boucle soit bouclée, et le plus vite possible. Sinon, ça n'a aucun sens. Il faut désenclaver les quartiers dans les banlieues, il faut que les gens puissent prendre les transports en commun. Il y a la question de la gratuité. Tout ça fait partie des pistes à creuser. J'attends beaucoup de ces ateliers, mais je veux du concret. On a une première rencontre. Il va falloir qu'on ait des choses à court terme, tout ce qui peut faire muter le périphérique, la vitesse, les voies, etc., ça peut se faire à court et moyen termes. Les aménagements des portes, c'est encore autre chose. Il ne faut pas qu'on traite tout en même temps au même niveau parce que sinon, on ne va pas y arriver.

Je suis pour la ZFE, on la mettra en place. On a pris un peu de retard parce qu'on faisait un plan global de déplacement, où on consultait en même temps la population. Mais le 1^{er} décembre, la ZFE est mise en place à Malakoff. On va mettre en place des ambassadeurs de la mobilité, parce qu'il faut aller vers les gens leur expliquer tout ce qui existe, même si ce n'est pas suffisant. Il faut agir sur l'État pour qu'il prenne des mesures en direction des constructeurs automobiles. J'ai fait une petite lettre au ministre lui demandant de légiférer pour obliger les constructeurs à arrêter les diesels, il ne m'a toujours pas répondu. J'ai écrit au ministre de la Transition écologique et au ministre de l'Industrie, je n'ai eu aucune réponse. Les maires peuvent faire ces courriers, ça ne suffira pas. Il faut vraiment une mobilisation générale de l'ensemble des maires du périphérique, mais pas que: de la petite couronne, de la grande couronne, puisque comme le disait le collègue de Pantin, il y a aussi des choses à voir, à se décentrer. À mon avis, c'est incontournable.

J'irai au prochain atelier. Il faut qu'on sorte avec des propositions concrètes aux prochains ateliers. Sinon, on n'y arrivera pas.

Atelier n°1 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 12 JUILLET 2019

Le 12 juillet dernier s'est tenu le premier atelier sur l'avenir du Boulevard périphérique, organisé conjointement par la Ville de Paris et la Ville de Malakoff. L'ensemble des acteurs concernés, communes riveraines, établissements publics territoriaux, État, Région Ile-de-France, Métropole du Grand Paris, Forum Métropolitain du Grand Paris, départements..., était convié à venir débattre de leur vision du Périphérique, et plus largement, des questions de société, de mobilité, de pollution et de cadre de vie liées aux autoroutes urbaines.

L'idée d'organiser un atelier partenarial portant plus spécifiquement sur le Boulevard périphérique fait suite aux travaux de la Mission d'Information et d'Évaluation qui a été menée par une quinzaine d'élus du Conseil de Paris, toutes tendances confondues et de la Consultation internationale sur les routes du futur du Grand Paris portée par le Forum Métropolitain.

Cette synthèse présente une restitution des interventions des élus, des présentations et des échanges entre les participants. Ces réflexions se poursuivront au travers d'une série d'ateliers partenariaux, qui se poursuivront à l'automne 2019, sur les questions de mobilité, d'optimisation de l'infrastructure et de capillarité et de liaisons urbaines.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

