

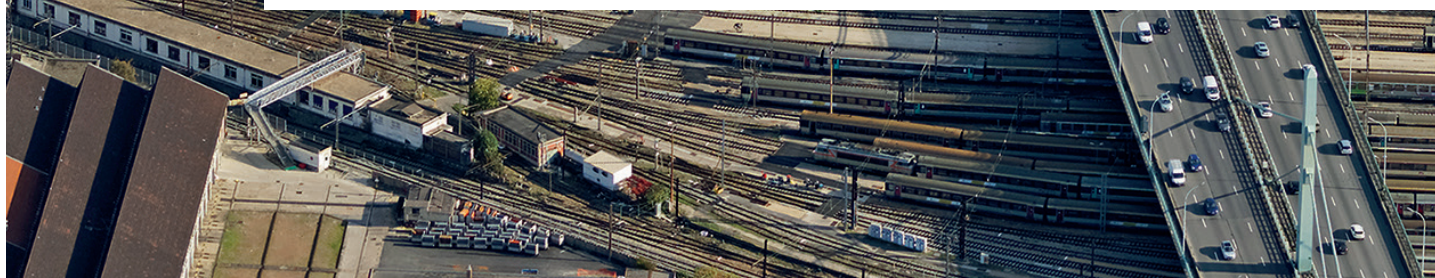


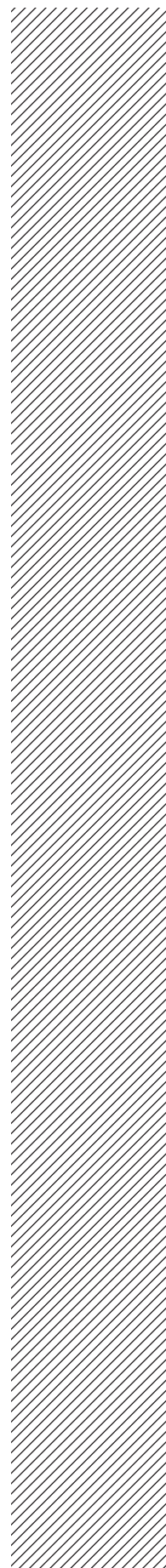
 SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°4 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 18 MARS 2021

AVRIL 2021





Sommaire

1. ACCUEIL ET OUVERTURE	
PAR ANNE HIDALGO ET STÉPHANE TROUSSEL.....	5
2. LE TEMPS DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES ...	11
Objectifs et usage du réseau de voies olympiques et paralympiques ...	12
Cadre réglementaire et héritage pour le réseau métropolitain	16
Échanges avec les participants	20
3. L'HÉRITAGE DE LA VOIE RÉSERVÉE	
SUR LE PÉRIPHÉRIQUE.....	25
LISTE DES PARTICIPANTS.....	46

DÉROULÉ

Accueil

Anne Hidalgo, Maire de Paris
Stéphane Troussel, Président du Conseil Départemental de Seine Saint-Denis

Le temps des Jeux Olympiques et Paralympiques

Objectifs et usage du réseau de voies olympiques et paralympiques

Tony Estanguet, Président du Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (COJO)

Cadre règlementaire et héritage pour le réseau métropolitain

Michel Cadot, délégué interministériel aux Jeux Olympiques et Paralympiques,

Échanges avec les participants

L'héritage de la voie réservée sur le périphérique

Emmanuel Grégoire, Premier adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques
David Belliard, Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

Pierre Rabadan, Adjoint à la Maire de Paris chargé du sport, des Jeux olympiques et paralympiques

Échanges avec les participants

Conclusion / ouverture sur les ateliers territoriaux à venir (APUR)

17h30

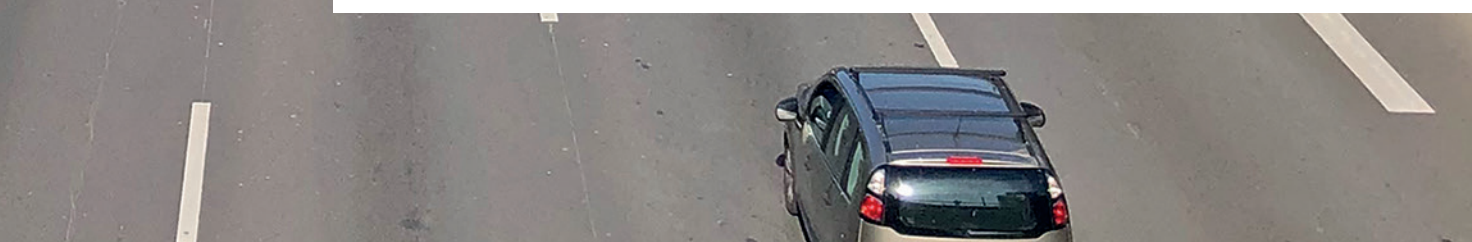
Fin de l'atelier



Le Boulevard périphérique au niveau de la porte de Charenton, Paris 12^e



1. ACCUEIL ET OUVERTURE PAR A. HIDALGO ET S. TROUSSEL





► Anne Hidalgo Maire de Paris

Merci à toutes et tous de participer à cet atelier du périphérique. Je pense que c'est la bonne méthode concernant un ouvrage et un projet, puisque nous sommes réunis pour parler de la transformation du boulevard périphérique pendant les Jeux olympiques et paralympiques, mais aussi de l'héritage qu'il laissera au-delà. Je pense que c'est la bonne méthode, depuis maintenant plusieurs mois, de travailler avec l'ensemble des élus, des partenaires, de l'État et bien sûr de Tony Estanguet, président du COJO, sur ce sujet, en partant toujours des analyses, des études, des expertises très fines, qui nous permettent d'affiner les décisions que nous avons à prendre. Il y a une partie des décisions à prendre qui concernent évidemment la livraison et le bon déroulement des Jeux olympiques et paralympiques. Sur cette partie, en lien avec Monsieur le délégué, cher Michel Cadot, et Tony Estanguet, il faut approfondir pour que ce qui est nécessaire à la livraison des Jeux puisse se faire. Mais nous sommes tous des élus qui nous inscrivons dans la durée, dans l'histoire de nos territoires et surtout dans leur transformation, notamment la transformation écologique de nos territoires, et

nous devons profiter de cette opportunité que nous donnent les Jeux olympiques et paralympiques pour inscrire durablement les transformations qui pourront voir le jour pendant les Jeux. Si on fait des transformations et qu'on se dit que c'est pour une situation et une période exceptionnelle, et après, on revient plus ou moins à la vie normale, on sera passé à côté de la capacité transformatrice des Jeux. Or, c'est vraiment ce que l'on a souhaité quand on a porté cette candidature avec Tony, l'État et l'ensemble des partenaires : c'était d'en faire un sujet d'un héritage qui nous permette à la fois de transformer un territoire, essentiellement la Seine-Saint-Denis, mais aussi de se transformer et de s'aligner avec des objectifs de l'Accord de Paris.

Dans le travail qui s'ouvre, ce sur quoi je voudrais insister, c'est le volontarisme. Évidemment que dans la transformation à plus long terme, dans la façon de vivre à plus long terme, avec un périphérique transformé, avec des voies dédiées (à quoi seraient-elles dédiées, ça fait partie des sujets que l'on doit discuter, dans une perspective écologique), si l'on se projette dans cet après-Jeux, on peut revenir à nos classiques, à savoir : cela va engendrer des difficultés de circula-

Nous devons profiter de cette opportunité que nous donnent les Jeux olympiques et paralympiques pour inscrire durablement les transformations qui pourront voir le jour pendant les Jeux

► Anne Hidalgo

Il faudra qu'on puisse accompagner les usagers vers ces nouvelles opportunités que sont le covoiturage, les transports en commun, les taxis, un certain nombre de formes de mobilités partagées vers lesquelles il va falloir aller assez rapidement. Je m'inscris comme toujours avec volontarisme, avec souci de dialogue et de pédagogie

► *Anne Hidalgo*

tion, d'autant que le périphérique est un outil très important de la mobilité, pas simplement parisienne, mais métropolitaine et régionale. Pour ma part, je serai très volontariste, vraiment très volontariste. Bien sûr que les temps de transition sont toujours des temps très difficiles pour tous les usagers parce que forcément, quand on est dans la transition, on doit abandonner une pratique, abandonner des habitudes de la voiture individuelle, etc., pour passer à autre chose. Souvent, ce moment de la transition est un moment dans lequel les citoyens ne voient pas le bénéfice des transformations, puisqu'elles sont en cours, et ils ont tendance à considérer que comme le bénéfice/risque de tarder un peu, il est urgent de ne pas s'y engager de façon volontariste. Mon expérience à Paris me prouve le contraire. Oui, la gestion d'une transition, c'est difficile, et on aura à gérer cette transition, les gens accepteront pendant les Jeux d'être sur des habitudes différentes. On aura à gérer les habitudes différentes après les Jeux, en utilisant évidemment ce qu'on aura pu apprendre pendant les Jeux de ces nouveaux usages qu'on aura du périphérique. Si on laisse passer cette fenêtre en se disant : on a eu une belle expérience de transformation du périphérique pendant les Jeux olympiques et paralympiques, mais on va se donner du temps pour que l'acceptation, pour que la réduction du nombre de trajets individuels et d'autosolisme s'amenuise, on sait très bien qu'on n'y arrivera pas. ça nous renverra à des lendemains tellement lointains qu'ils ne verront jamais le jour. Je pense – je voudrais le dire et l'exprimer comme ça – qu'il faut que nous ayons conscience qu'utiliser et s'appuyer sur ce moteur extraordinaire que sont les Jeux olympiques et paralympiques pour transformer le périphérique, avec les différentes étapes que nous envisageons, c'est très important, mais il faut qu'on soit volontariste. En tous les cas, pour ma part, je le serai. Je pense que nous devons aussi démontrer que dans les usages de ce réseau routier, on peut offrir des possibilités

nouvelles de mobilité qui ne passent pas par la voiture individuelle. Il faudra qu'on puisse accompagner les usagers vers ces nouvelles opportunités que sont le covoiturage, les transports en commun, les taxis, un certain nombre de formes de mobilités partagées vers lesquelles il va falloir aller assez rapidement. Je m'inscris comme toujours avec volontarisme, avec souci de dialogue et de pédagogie, parce qu'il va falloir qu'on en fasse beaucoup. Mais je pense que nous ne pouvons pas rater cette opportunité pour inscrire ce que seront ces nouvelles modalités d'usage du périphérique dans la durée, si nous voulons être au rendez-vous du défi climatique et du défi de la pollution. Je suis persuadée que par cette méthode, qui est une méthode qui prend le temps de l'écoute, du travail, de la discussion, qui peut nous donner des arguments pour être pédagogues vis-à-vis de nos concitoyens – nous avons du temps, même si dans les transformations, à un moment, il faut passer à l'acte et forcément, ce temps-là n'est pas infini –, mais nous sommes en 2021, les Jeux ont lieu en 2024, nous avons pris ce sujet avant même 2020, avec suffisamment de temps pour ne pas se donner du temps supplémentaire pour reculer les décisions, notamment de changement de cette infrastructure.

Voilà ce que je voulais passer comme message. Évidemment, je vois que tout le monde est très concerné par ces transformations. Je suis sûre que nous allons réussir quelque chose d'exceptionnel, par cette méthode et par la qualité des acteurs qui sont autour de la table, et de l'expertise que nous avons grâce à l'Apur et à tous les experts qui nous accompagnent. Merci beaucoup.

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

Merci Madame la Maire. Nous avons plus de 150 participants à cet atelier. Je voudrais passer la parole à Stéphane Troussel, président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, qui nous a rejoint.

► **Stéphane Troussel**
Président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Merci Madame la Maire, merci de nous associer à ce 4^e atelier du périphérique. Le département de Seine-Saint-Denis n'intervient pas en tant que tel, directement sur ces voies olympiques. Pour autant, ces voies vont avoir un impact évident pour notre territoire, y compris notre propre réseau pendant les Jeux. Je crois qu'il est nécessaire d'avoir cette démarche collective, collaborative, et d'y travailler ensemble. C'est d'autant plus important que grâce aux Jeux, avec les Jeux, ça va être l'occasion, dans un territoire comme la Seine-Saint-Denis de travaux importants de réaménagement de notre propre réseau viaire, pour assurer une meilleure desserte des sites olympiques, mais plus généralement, ça va permettre une accélération de la transformation urbaine du territoire en ayant des voiries beaucoup plus apaisées, beaucoup plus qualifiées, beaucoup plus végétalisées. C'est un moment particulièrement important. Je pense à ce qui va être fait le long d'une route départementale entre la future gare du Grand Paris Express à La Courneuve, jusqu'au site de Marville, qui sera un site d'entraînement pendant les Jeux. Je pense à ce cheminement entre la gare RER du Bourget et le futur quartier des médias. Je pense à cette route que vous connaissez sous le nom de route nationale 2 entre la Porte de la Villette et Le Bourget, qui va, grâce aux Jeux, connaître une vraie transformation pour en faire un boulevard urbain qui cesse de fracturer les villes que cette ex route nationale 2 traverse. Bien évidemment ces voies olympiques, pendant les Jeux, vont avoir un impact

sur le fonctionnement de ces voiries attenantes. Elles vont jouer un rôle très important au moment des Jeux, pour que les Jeux puissent profiter à toutes et tous. Les voies olympiques, dont on va parler au cours de cet atelier, doivent aussi être, dans notre réflexion, imaginées, conçues, pensées avec les conséquences sur le reste de ces voiries. Je me réjouis que des groupes de travail soient lancés pour réfléchir à l'accès global des sites olympiques. Plus généralement, et plus important encore à mon sens que le fonctionnement de nos réseaux pendant la période des Jeux, c'est la question de l'héritage de ces voiries olympiques. La Maire de Paris a raison, on voit que grâce à ces voies olympiques, il va de fait y avoir de nouveaux usages. Il faut capitaliser sur ces nouveaux usages pour changer les comportements, les habitudes, mettre en place de nouveaux modes de fonctionnement. C'est bien en partageant les réflexions sur le devenir de ces voies réservées, après les Jeux, grâce à cette dynamique collective autour de l'avenir du périphérique, que nous réussirons à transformer ce qui est encore aujourd'hui une frontière presque infranchissable entre Paris et sa banlieue.

Je veux une nouvelle fois souligner la qualité du travail partenarial lancé grâce à ces ateliers du périphérique, pour permettre une transformation durable et faire de ce Grand Paris dont nous parlons souvent une vraie réalité pour les habitants. Et imaginer la mobilité entre nos territoires qui soit autre chose que cet espace dédié uniquement à l'automobile.

Merci beaucoup.

*C'est bien en
partageant les
réflexions sur le
devenir de ces voies
réservées, après les
Jeux, grâce à cette
dynamique collective
autour de l'avenir du
périphérique, que
nous réussirons
à transformer ce
qui est encore
aujourd'hui une
frontière presque
infranchissable entre
Paris et sa banlieue*

► Stéphane Troussel



© Apur - JC Bonijol

Le Boulevard périphérique au niveau de la porte d'Ivry, Paris 13^e



Le Boulevard périphérique au niveau de la porte de Bercy, Paris 12^e



2. LE TEMPS DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES



© ph. guignard@air-images.net

1. Objectifs et usage du réseau de voies olympiques et paralympiques

► Tony Estanguet Président du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (COJO)

Merci Madame la Maire de Paris, merci cher Stéphane, de nous associer à ces ateliers du périphérique. C'est important pour Paris 2024 de pouvoir partager avec vous quelques éléments complémentaires, avec cette volonté de coconstruction. Nous sommes déjà mobilisés depuis quelques années sur le sujet. Je voudrais aussi remercier Michel Cadot, notre délégué interministériel aux Jeux olympiques et paralympiques, avec qui nous travaillons main dans la main, dont je voudrais saluer le travail sur ces sujets de voies olympiques.

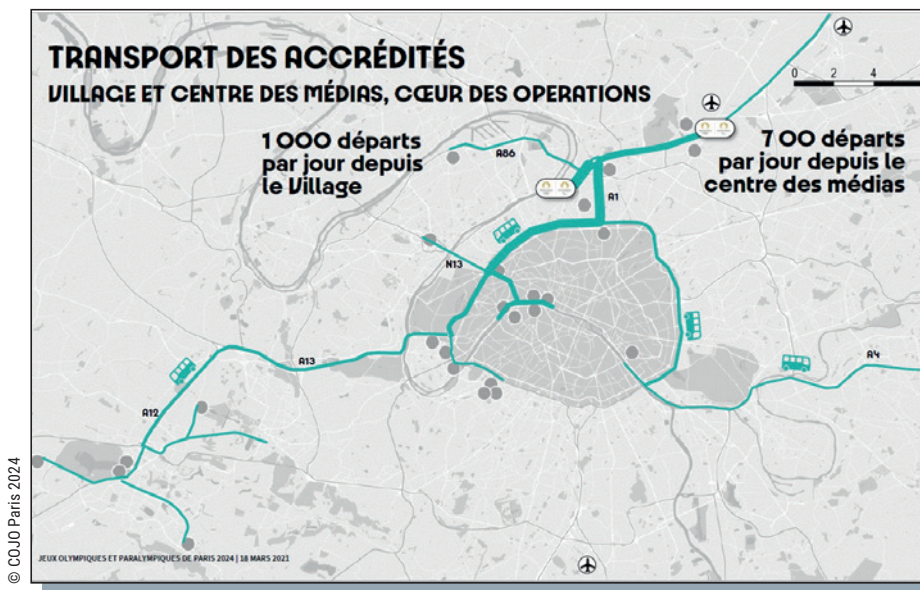
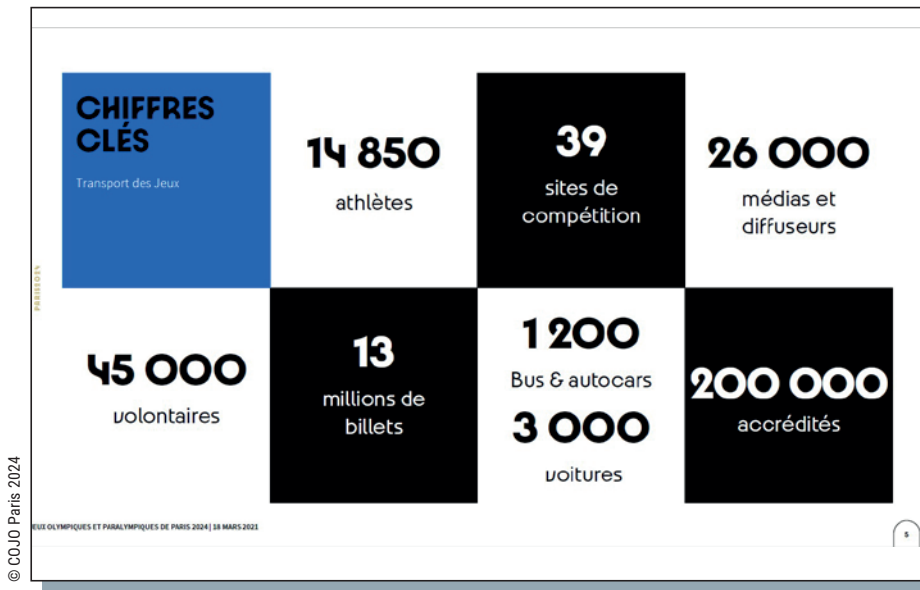
Quelques éléments de présentation, sur deux points principalement. Je vais revenir rapidement sur le plan de transport global olympique et paralympique, et après, un petit focus particulier sur les voies olympiques et paralympiques.

Sur le plan de transport de Paris 2024, sur cette image des Jeux, on peut voir symbolisé au même moment l'ensemble des participants qui feront la réussite de cet événement. Au même instant, on a besoin d'athlètes, d'arbitres, d'officiels, de médias, de spectateurs. Il faut que tout le monde puisse être acheminé vers ces nombreuses compétitions qui auront lieu en même temps, avec une densité très forte. On a deux grands systèmes de transport. La réussite des Jeux repose sur ces deux services de transport. D'un côté un service de transport dédié pour les



Les voies olympiques et paralympiques sont le seul moyen aujourd'hui qui nous permet de garantir l'accès aux sites de jeux en un temps de parcours stable, fiable.

► Tony Estanguet



personnes accréditées, d'un autre côté, un système de transport public pour véhiculer les millions de spectateurs qui viendront participer et assister à la magie des Jeux.

Quelques chiffres rapidement. C'est un événement qui n'est pas vraiment comparable aux derniers événements que la France a pu organiser ces dernières années. On est sur une ampleur inédite en matière de transport. Ce n'est pas un événement classique. Le plan de transport des jeux fait que chaque jour, nous allons devoir transporter 200 000 personnes accréditées, entre 500 000 et 1 million de spectateurs par jour, en fonction des épreuves au programme. 14 850 athlètes, plus de 20 000 médias. C'est un système d'une complexité assez unique, sur lequel on a pris des engagements d'ores et déjà. Il faut que nous continuions ensemble à affiner les moyens avec lesquels nous allons tenir nos engagements pour assurer la réussite du plan de transport des Jeux olympiques et paralympiques.

Sur un angle un peu macro, sur cette carte, vous voyez que les transports des personnes accréditées notamment, donc les voies dédiées, se répartissent sur les différents sites de compétition en Île-de-France, et souvent ça part du village des athlètes. De cet endroit, il y a plus de 1 000 départs par jour, notamment avec des bus, qui vont ensuite se répartir sur l'ensemble des sites de compétition. On a aussi un nœud autour du village des médias. Plus de 20 000 journalistes iront travailler au niveau de ce centre des médias et devront pouvoir être acheminés sur l'ensemble des sites de compétition.

Si je fais un focus un peu plus particulier sur les voies olympiques et paralympiques, il est important de rappeler – même si je n'imagine pas un instant que vous en doutiez – que c'est le seul moyen aujourd'hui qui nous permet de garantir l'accès aux sites de jeux en un temps de parcours stable, fiable. Quelles que soient les conditions, qu'il y ait de la saturation ou un incident, on a à garantir à minima que les athlètes, les quelques officiels, les quelques médias puissent être au même endroit, au même moment. La

réussite des Jeux repose sur ce dispositif. Il est important qu'on se le redise. Il n'y a pas de géométrie variable. Il faut qu'on soit extrêmement volontariste aussi sur ce sujet pour garantir la réussite des Jeux. Il nous faudra des voies dédiées pour véhiculer l'ensemble des personnes accréditées notamment. Ensuite, il y a plusieurs dispositifs, Michel Cadot y reviendra dans quelques instants, pour préciser les modalités de ces voies. À notre niveau, nous aurons besoin d'avoir ces voies, du 1^{er} juillet au 15 septembre 2024, à peu près trois semaines avant le début des compétitions, quand les premiers athlètes et officiels arriveront sur site pour préparer leur compétition, jusqu'aux lendemains de la cérémonie de clôture des Jeux paralympiques.

Nous sommes aussi animés par ce souci de coconstruction avec l'État, les collectivités, pour affiner cette carte des voies. On a bien conscience que c'est très important de minimiser les conséquences sur le réseau actuel et de définir ensemble la manière la plus juste, la plus cohérente et efficace pour affiner, en fonction de nos contraintes, ces voies. Et aussi, peut-être envisager que dans certains cas, certaines voies puissent être accessibles, au-delà des véhicules de secours, à des bus urbains ou des taxis. Tout ça doit être affiné. Il y a des études en cours pour affiner le volume et voir si on peut cohabiter avec d'autres publics que les véhicules accrédités sur ces voies.

Un dernier mot pour venir un peu plus concrètement sur le boulevard périphérique. Nos besoins en matière de voies olympiques et paralympiques seront utiles et nécessaires sur cette portion à minima du périphérique, pour desservir, depuis le nord de Paris, les sites de compétition de la porte de Versailles, ou porte de Bercy, pour garantir un accès aux sites de compétition. Sur la partie sud du boulevard périphérique, à notre niveau en tous les cas, on n'a pas identifié de besoins en matière de respect de nos engagements vis-à-vis des compétitions.

Merci pour votre implication et votre soutien sur ce sujet.

GARANTIR L'ACCES AUX SITES DES JEUX

UN TEMPS DE PARCOURS FIABLE, MÊME EN CAS DE SATURATION OU D'INCIDENT



JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 | 18 MARS 2021

© COJO Paris 2024

INSERTION DES VOIES

CO-CONSTRUCTION

Un nécessaire travail en co-construction avec l'État et les collectivités pour dessiner les tracés des voies olympiques et paralympiques autour des sites

PARTAGE

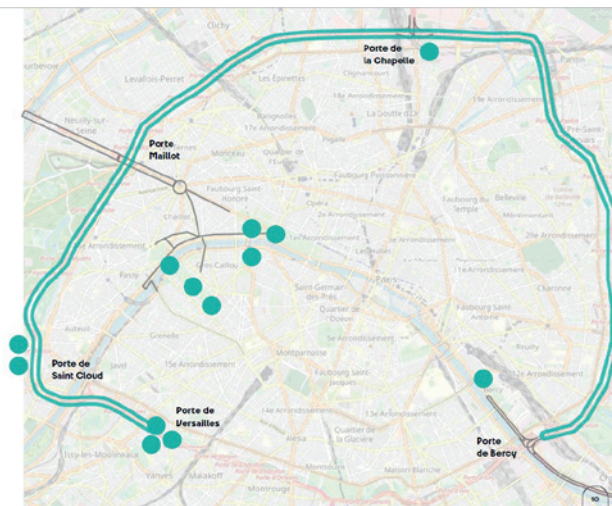
Un partage possible des voies avec d'autres usagers, tels que les lignes de bus urbaines et les taxis

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 | 18 MARS 2021

© COJO Paris 2024

VILLE DE PARIS

Cas du Boulevard Périphérique



JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 | 18 MARS 2021

© COJO Paris 2024



Le secteur de la Porte de la Chapelle avec le projet Chapelle International en construction, vue depuis Saint-Denis avec l'échangeur de l'autoroute A1 - Paris 18^e

2.

Cadre réglementaire et héritage pour le réseau métropolitain

► Michel Cadot Délégué interministériel aux Jeux Olympiques et Paralympiques

Je vais essayer en quelques minutes de vous donner l'état de la situation de ce dossier des voies olympiques et paralympiques, et particulièrement dans le contexte du boulevard périphérique, qui résume et concentre toutes les complexités de ce dossier, qui est un dossier difficile. La réunion d'aujourd'hui qui est extrêmement bienvenue se situe à un moment où beaucoup d'engagements ont déjà été pris – je vais les rappeler brièvement –, mais aussi à un moment où nous commençons à préparer des choix concrets qui maintenant vont devoir être discutés et arbitrés avec les élus et les acteurs impliqués, dans le respect des principes et des engagements qui ont été pris par l'État vis-à-vis du COJO et vis-à-vis du CIO, et de cette volonté d'héritage qui a guidé dès le départ les choix collectifs qu'évoquait tout à l'heure la Maire de Paris.

Je veux insister sur le fait que je souhaite conduire ce travail dans les prochains mois. Aujourd'hui, nous ne sommes pas au moment de la décision, certainement pas, mais c'est le bon moment pour évoquer, dans un débat qui va se poursuivre pendant quelque temps – vous avez prévu plusieurs études et c'est utile –, les difficultés réelles du sujet, qui ne se décrètent pas sur un bout de papier ou sur un coin de table ou par un arbitrage interministériel, mais qui doivent se coconstruire en essayant de trouver

© COJO Paris 2024

Voies Olympiques et Paralympiques

Encadrement juridique

- Loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques
- Ordonnance n° 2019-207 du 20 mars 2019
- Deux décrets à venir :
 - Décret en Conseil d'Etat décrivant le fonctionnement des voies Olympiques et Paralympiques.
 - Décret "linéaire" qui définira précisément les sections de voies concernées.

Deux types de voies réservées

- Des voies dynamiques, activées en fonction des conditions de trafic et du calendrier des compétitions à l'aide de panneaux à messages variables et dont il est prévu qu'elles restent en héritage pour d'autres usages : A1, A13, 2/3 boulevard périphérique, équipements de sécurité – arbitrage juillet 2019
- Des voies provisoires aménagées uniquement le temps des jeux, à l'aide d'une signalisation statique
 - Travail de définition en cours sur le réseau principal et à venir sur le réseau local

Une méthode de travail qui associera les collectivités territoriales

Evaluation de l'impact de ces voies / Travel Demand Management

Prise en compte des sujets de sécurité





Vous constatez que les voies olympiques sont sur des emprises qui sont celles de l'État ou de la Mairie de Paris, puisque c'est elle qui a également la gestion du Boulevard périphérique

► Michel Cadot

*Je veux poser
ici la possibilité
d'étendre le bénéfice
de l'utilisation des
voies réservées
olympiques, quand
c'est souhaitable
au point de vue
des horaires, aux
véhicules collectifs
et aux taxis.*

► Michel Cadot

les meilleurs ajustements, entre le court terme, qui est celui des Jeux, de cette période allant du 1^{er} juillet au 15 septembre 2024, de réservation de voirie pour permettre l'accès dans la fluidité et la sécurité, et de celui qui est la transformation progressive, nécessaire, d'un modèle de transport tel que nous le connaissons aujourd'hui. Sur ce point, je pense que la Préfecture de police, représentée par Marie-Emmanuelle Assidon, comme moi-même pourrons commencer à répondre à des questions. Mais nous le ferons surtout dans les semaines et les mois qui viennent.

Premier point de rappel. Le schéma des voies olympiques et paralympiques est posé en droit par une obligation que les partenaires d'organisation des Jeux, l'État, mais aussi la ville hôte, ont prise ; que le monde sportif naturellement : CNOSF, CNSPP et Paris 2024 ont prise vis-à-vis du CIO, qui s'est traduite d'abord dans la loi du 26 mars 2018, qui acte le principe d'un engagement des autorités françaises, dans la diversité de notre organisation administrative, à satisfaire aux moyens de transport de la flotte olympique, qu'évoquait Tony Estanguet de manière précise, dans un délai maximal de 30 minutes pour un périmètre de 10 km autour du village olympique et du village des médias. Tous les sites ne sont pas dans les 10 km, nous le savons bien, et par ailleurs, les conditions de circulation sont parfois compliquées. Mais il y a un engagement très clair de ce point de vue. Il est dans la loi de 2018. Par ailleurs, l'ordonnance du 20 mars 2019 – tout ça, c'est ce qui est derrière nous, ce qui s'impose à nous ou qu'il faudrait qu'on modifie, un point auquel je suis attentif en ce moment – a précisé que sur cette période du 1^{er} juillet au 15 septembre, un peu avant et un peu après la tenue des Jeux olympiques, puis des Jeux paralympiques, des voies seront réservées, exclusivement pour le moment aux seuls véhicules de secours et de police et aux véhicules de la famille olympique, c'est-à-dire ceux qui transportent les athlètes et les personnes qui

les accompagnent, la famille olympique dans son ensemble. Par ailleurs, cette ordonnance prévoit enfin que le Préfet de police reprend à l'échelle zonale la maîtrise des pouvoirs de police, de la circulation et du stationnement, et peut réguler des activations de voies réservées, ou les interrompre, que ce soit sur les voies olympiques proprement dites, ou sur les voies de délestage et d'accès direct à ces voies olympiques. Le cadre a été fixé. Comme vous l'avez vu dans la carte qui a été présentée précédemment, ces voies, telles qu'elles ont été définies et arrêtées, l'ont été sur un linéaire assez restreint. Ça a été arrêté en 2018 et 2019, avec un réseau de voies dites dynamiques et des voies pérennes qui comportent le boulevard périphérique, sur les deux tiers de son linéaire, en partant de la porte de Sèvres, le parc des Expositions de la porte de Versailles, en allant jusqu'à la porte de Bercy, ainsi qu'une voie réservée qui permet d'aller jusqu'à l'Arena Bercy, à l'intérieur de Paris. Ce circuit représente 56 km pour lequel un financement de 16 M€ a été mis de côté dans le budget de la société de livraison des ouvrages olympiques et paralympiques. Deuxièmement, le schéma prévoit une liaison dans les deux sens, une voie olympique et paralympique réservée, depuis l'aéroport de Roissy jusqu'à une zone qui n'est pas déterminée de manière très précise, mais qui est plus ou moins autour du carrefour des Portes de Paris, un peu avant le tunnel du Landy. Il s'agit de 21 km dans le chiffrage qui a été fait, et 11,40 M€ en budget d'aménagement. Il existe déjà sur ce tronçon une voie réservée pour les bus et les taxis. Pour le moment, cette voie disparaîtrait, dans le schéma tel qu'il a été adopté en 2019, et il n'y aurait qu'une voie réservée pour les véhicules olympiques et paralympiques. Enfin, le troisième segment est celui de l'A13, tel qu'il est indiqué. Ce n'est pas la totalité du schéma qui vous est présenté. Je pensais qu'il y avait une image pour illustrer les voies pérennes et ce qui a été mis dans la décision de l'État, avec l'accord des partenaires.

Il s'agit là de la remontée sur un seul sens, depuis Rocquencourt jusqu'à un peu avant le tunnel de Saint-Cloud, pour rentrer dans Paris, en provenant des sites, notamment les sites de Versailles et du département des Yvelines. Cet itinéraire sur l'A13 représente 8 km, 4,30 M€. Et il y a 4,80 M€ qui correspondent à des itinéraires dans Paris.

Au total, 85 km de voies olympiques et paralympiques dynamiques, c'est-à-dire qui peuvent être mises en service quotidiennement pendant toute la journée, qui sont activées en fonction des conditions de trafic et de calendrier, avec des panneaux à messages variables et une surveillance et un suivi sécuritaire. On a donc un dispositif tout à fait au point, qui a été budgété, qui permet la réalisation de ces ouvrages. Vous constatez qu'ils sont sur des emprises qui sont celles de l'État ou de la mairie de Paris, puisque c'est elle qui a également la gestion du boulevard périphérique.

Voilà pour ce qui est posé aujourd'hui. À côté de cela, il y a des voies provisoires qui peuvent être aménagées, pour lesquelles pour le moment, il n'y a pas de budget significatif. Il y a quelques millions qui ont été réservés dans le dernier exercice budgétaire avec le COJO. Je les en remercie parce que ce n'était pas prévu à l'époque. Et il reste un tout petit peu de crédit dans l'enveloppe de la Solideo globale sur les voies olympiques. Pour le moment, nous sommes en train de finaliser ce tracé.

L'objet de ma préoccupation actuelle porte sur plusieurs points. Le premier, c'est évidemment la nécessité de se poser la question, dans Paris, sur un certain nombre de grands axes structurants, de ce que l'on fait pour les véhicules prioritaires, les transports collectifs (les bus) ou les taxis. Dans certains cas, ils bénéficient déjà d'une voie réservée activée à certaines heures. C'est le cas pour l'A1. Dans la situation actuelle, cette voie réservée disparaîtrait, ils n'auraient plus cet

accès priorisé. Il nous a semblé que la question méritait sérieusement d'être réexaminée. L'analyse des flux qui a été menée, et que je souhaite partager de manière précise (mais ça ne sera pas possible aujourd'hui, il faudra des réunions détaillées sur ce point), montrera que l'on peut parfaitement insérer, dans la quasi-totalité des horaires concernés, les flux de bus et de taxis dans les voies olympiques. Ce qui permettrait, sur l'A1, de garantir cette facilité qui autrement risque de ne pas être maintenue pendant les Jeux, et ce qui permettrait évidemment dans Paris de ne pas se retrouver dans une situation où il y aurait d'un côté des voies réservées uniquement pour la famille olympique et à côté, en supposant qu'il y ait la possibilité de le faire, une deuxième voie réservée pour les bus ou les taxis. Ou alors la suppression de ces voies bus et taxis dans Paris, ce qui me paraît assez difficile à imaginer.

Premier sujet que je veux poser ici, que nous n'avons pas encore tranché, qui supposerait une modification législative, pour laquelle nous aurions un support dans la loi Climat – le gouvernement n'y est pas opposé –, la possibilité d'étendre le bénéfice de l'utilisation des voies réservées olympiques, quand c'est souhaitable au point de vue des horaires, aux véhicules collectifs et aux taxis. Ce qui éviterait des complications dans Paris et sur l'A1, par rapport au dispositif actuel. Cela suppose un amendement de la loi de 2018, puisque ça n'avait pas été prévu au départ. Et ça suppose dans un deuxième temps que nous prenions un décret en Conseil d'État, qui définit la liste des bénéficiaires, des véhicules autorisés à circuler sur ces voies olympiques et paralympiques. Nous avons préparé ce décret en Conseil d'État et nous avons posé la question au gouvernement. Nous souhaitons la traiter dans un comité des voies olympiques et paralympiques qui se tiendra d'ici la mi-avril. Nous poserons ce sujet avec tous les éléments objectifs permettant de légi-

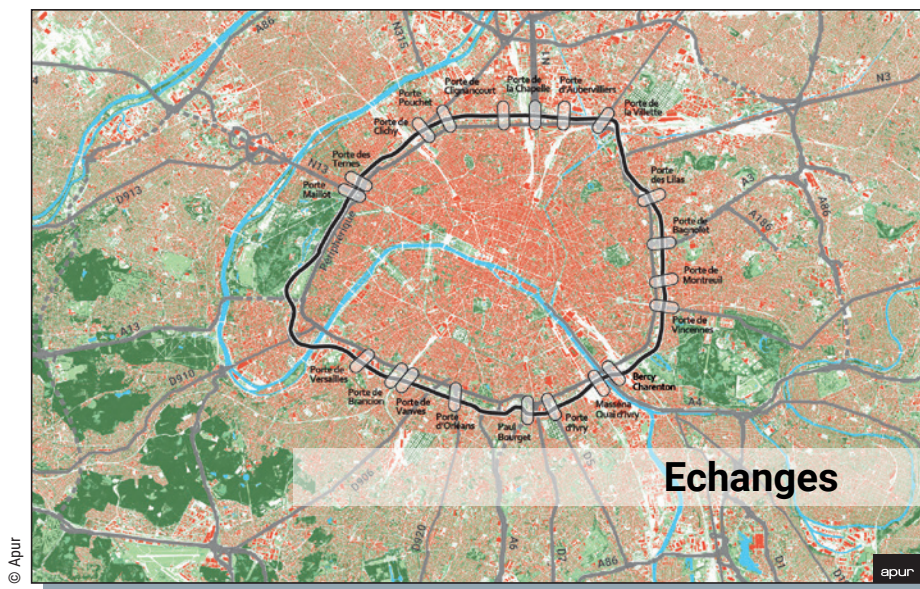
timer cette éventuelle adaptation qui, de mon point de vue, irait pleinement dans le sens de ce qui a été évoqué jusqu'ici, tant par la Maire de Paris que par Tony Estanguet et M. Troussel.

Le deuxième élément qui à mon avis est essentiel, si on veut concilier les objectifs de sécurité et de fiabilité du trafic pendant les jeux, et deuxièmement d'un héritage qui ait une certaine consistance, c'est de se poser la question des coupures. Actuellement, nous avons des morceaux de tronçons avec une voie réservée olympique qui sera pérennisée, qui sera un héritage – ça sera le cas notamment sur le périphérique, mais aussi sur une partie de l'A1. Mais quand on arrivera au carrefour de la Porte de Paris ou un peu plus loin, au tunnel du Landy, on aura une rupture, il n'y aura plus de voie réservée. Les véhicules se mélangeront, dans des conditions qui peuvent poser problème. Le sujet est bien celui de la continuité des voies qui sont des voies provisoires, pour lesquelles les aménagements n'ont pas été budgétés jusqu'ici, qui peuvent même dans certains cas demeurer des voies en héritage, s'il était décidé de les aménager pour permettre cette activation qui vient d'être évoquée pour les voies à héritage. Ce deuxième dossier, cette deuxième voie d'amélioration et de concrétisation des principes qui ont été posés il y a deux ans, nous conduit à identifier aujourd'hui une continuité des flux, y compris pour emprunter le tunnel de Saint-Cloud, le tunnel du Landy, les conditions d'entrée sur le boulevard périphérique, que ce soit en venant de Paris, à la Porte Maillot, ou en venant de l'A1 à la Porte de La Chapelle, pour prendre des sites très sensibles pour les Jeux olympiques et paralympiques ; et de négocier dans chacun des départements avec les élus concernés, qui sont ceux que vous avez rassemblés ici je suppose : les conseils départementaux puisqu'ils ont des voies jusqu'aux sites des épreuves, les communes ou les EPT ou EPCI dans

certains cas, et la Région qui a également une responsabilité en matière de plan de transport. C'est ce travail qui va constituer la deuxième étape de notre réflexion. Je souhaitais simplement aujourd'hui évoquer ces deux axes sur lesquels il faudra que nous arrêtions des décisions de manière collective dans les prochaines semaines, sachant que le travail dans chaque département et sur chaque site nécessitera un peu plus de temps et qu'à mon avis, il ne sera sans doute pas finalisé avant le deuxième semestre 2021. Nous sommes maintenant à un moment où nous avons encore très largement la possibilité en temps de mener ce deuxième travail.

Je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu complexe pour ceux qui ne sont pas encore rentrés attentivement dans ce dossier. Nous le présenterons de manière pédagogique et avec tous les éléments de discussion, de façon à ce que le travail puisse se construire localement et aboutir dans quelques mois, je l'espère, à cette finalisation d'un schéma de continuité, autant que possible, des voies olympiques et paralympiques, ce qui aujourd'hui est loin d'être le cas tout de même. Et d'une perspective d'héritage qui déjà est posée, et qu'on peut peut-être améliorée sur un certain nombre de points, par ces deux biais que je viens d'évoquer.

2. Échanges avec les participants



► Patricia Tordjman Maire de Gentilly

Je voudrais poser une question, je ne sais pas si elle est insidieuse, mais pour ma part, c'est une question qui me vient en toute logique. Comment se fait-il que ces voies olympiques et paralympiques ne soient pas en boucle sur le périphérique? Il y a juste une zone qui n'est pas couverte entre la Porte de Bercy et la Porte de Versailles. Je ne comprends pas pourquoi. Évidemment, on n'a pas de sites olympiques dans le sud de Paris. Mais c'est d'autant moins logique que par exemple dans ma ville, le périphérique a une voie qui n'est plus utilisée, qui permet de rejoindre l'aéroport d'Orly. Comme j'ai des projets sur ce sujet, y compris pour récupérer des voies du périphérique pour les donner aux transports publics, c'est une question.

► Vincent Roger Conseiller régional, délégué spécial de la Région Île-de- France pour Paris 2024

Merci d'avoir invité la région Île-de-France que je représente à cette occasion comme délégué en charge des Jeux olympiques. Le préfet Cadot a bien résumé la situation. C'est un sujet difficile et complexe qui mérite une réflexion collective, qui mérite que l'on respecte le temps, et qui nécessitera, le moment venu, comme tout sujet lié aux Jeux olympiques – et nous tous, que ce soit avec le président Troussel, la Maire de Paris, Tony Estanguet, nous sommes tous sensibles au fait d'avancer au même rythme sur tous les sujets qui concernent les Jeux.

Il y a un premier élément que je voulais évoquer. On est tous d'accord, c'était dans le contrat de départ qui a fait que Paris a été désignée comme ville hôte des Jeux olympiques, on est tous

d'accord sur la nécessité de mettre en place des voies olympiques. Il en va de l'intérêt des Jeux de l'organisation des Jeux, de l'image de Paris et de la France à travers le monde. Si les athlètes n'arrivent pas au bon endroit au bon moment pour les compétitions, vous m'accorderez tous que les Jeux olympiques seraient un peu remis en question. La région Île-de-France est bien évidemment d'accord pour accompagner ce projet. Simplement, nous serons très attentifs – j'ai trouvé les propos de Michel Cadot extrêmement rassurants – au flux des transports en commun, notamment en lien avec Île-de-France Mobilités. J'ai trouvé très intéressantes les pistes de réflexion qu'a évoquées le préfet Cadot.

La deuxième chose, c'est le but de ces ateliers et c'est très bien d'en parler parce qu'on est tous collectivement attachés à l'héritage des Jeux. C'est vraiment la noblesse de ce projet. Outre la fête mondiale, outre les compétitions où nous allons rêver des exploits de tous nos sportifs, on veut un héritage pérenne, en particulier en Île-de-France, que cet héritage soit matériel ou immatériel.

Sur la suppression d'une voie de circulation sur le périphérique, je vous avoue qu'à ce stade, la Région est extrêmement réservée. La Région souhaite que l'on étudie différentes choses : 1, les études d'impact en matière de pollution ; 2, les études d'impact en matière de report de circulation ; 3, que l'on ait des moyens de transport alternatifs pour se permettre un tel luxe (en étant un peu provocateur). Tant que la ligne 15 n'est pas définitivement terminée, ça me paraît quand même quelque chose d'un peu complexe. Au regard de tous ces éléments, la Région Île-de-France et la présidente Valérie Pécresse est bien évidemment partante pour accompagner la réflexion commune. Comme l'a indiqué le préfet Cadot, comme vous le savez, nous avons une responsabilité et des compétences en matière de plan de transport. Comme l'a indiqué Michel

Cadot, cette décision doit relever d'un accord collectif. Nous sommes prêts à nous mettre autour de la table pour contribuer à la réflexion collective.

➤ **Hervé Gicquel** **Maire de Charenton,** **représentant la Métropole** **du Grand Paris**

Je voulais m'exprimer au nom de la Métropole pour indiquer que la Métropole est très attentive à ce sujet. Dans ce cadre, la réflexion autour du SCOT métropolitain, s'agissant d'une meilleure intégration urbaine des autoroutes et du boulevard périphérique, est en parfaite connexion avec les réflexions, les solutions qui sont présentées aujourd'hui, pour créer les conditions optimales de l'organisation des Jeux olympiques, en particulier autour des questions de mobilité. Du point de vue de la Métropole et de l'élu local que je suis également, c'est l'occasion – et j'ai apprécié les propos qui ont été tenus sur l'héritage des voies qui seraient réservées dans le cadre de cette manifestation internationale, de s'interroger sur l'évolution de nos autoroutes en cœur de ville, nos autoroutes urbaines. La Métropole apportera bien sûr son concours à cette réflexion. Je partage aussi l'appréciation qui vient d'être exprimée sur une réflexion collective et d'un accord partagé entre toutes les parties. C'est essentiel, tant pour l'organisation de cette manifestation que pour les lendemains et l'héritage qu'on pourra tirer de cette organisation.

Il me semble également intéressant de pouvoir s'appuyer sur la constitution des groupes de travail territoriaux, qui est un élément de partage entre les différentes collectivités locales concernées, sur le pourtour de l'aire du boulevard périphérique. Cela me paraît tout à fait essentiel. J'ajouterais enfin que du point de vue de la Métropole, elle s'est déjà attachée à traiter quelques sujets majeurs de franchissement et de résorption des fractures urbaines qui peuvent

exister ici et là, et qui, n'en doutons pas, seraient de nature à améliorer l'interpénétration entre nos territoires, entre les trois départements concernés particulièrement et les communes qui les constituent.

Voilà les éléments que la Métropole et le président Ollier, que j'ai souhaité exprimer je l'espère clairement à cet instant, voulait verser à la réflexion commune que nous avons à cet instant.

En tant que maire, je peux vous parler de l'autoroute A4, un sujet que je partage avec Dominique Alba, depuis fort longtemps, qui a préexisté au sujet de l'organisation et des mobilités autour de cette manifestation des Jeux olympiques. Sujet que j'ai également partagé avec le préfet Cadot en son temps.

► **Louis Belenfant** **Directeur du collectif Vélo** **Île-de-France**

Le collectif Vélo Île-de-France qui regroupe l'ensemble des associations vélos de la région est partenaire de plusieurs collectivités représentées aujourd'hui. Je prends la parole rapidement parce que le sujet vélo n'a pas été évoqué. Je suppose que ça sera aussi un sujet parce que c'est un formidable atout et pas seulement en termes d'image pour les JO, même si cet aspect image n'est pas négligeable. Mais aussi dans une logique d'efficacité de transport. Le vélo peut vraiment être un atout pour venir soulager, le temps des JO, mais aussi dans une logique de long terme, d'héritage, les transports en commun et les routes qui, au vu des voies olympiques, de la présence de spectateurs français et étrangers, risquent d'entraîner une surfréquentation du réseau routier et de nos transports en commun, déjà très utilisés en Île-de-France. Ce qu'on voit avec le vélo, c'est que c'est véritablement une alternative, un moyen de venir soulager ces transports. On l'a vu dans la période de la crise Covid en 2020. Vous

faites des pistes et quelques semaines après, vous avez des milliers de personnes dessus. Pourvu qu'on se donne les moyens dès aujourd'hui de penser la place du vélo dans les JO, on peut avoir des résultats très rapides pour 2024, à la fois en termes de réseau, pour desservir les sites, pour soulager les transports dans une logique de transport du quotidien. Pourvu qu'on pense le stationnement vélo autour des sites olympiques. Venir dans les sites olympiques, dans des sites sportifs, ça se voit beaucoup à l'étranger, mais il faut le penser dès maintenant. Peut-être penser aussi à une offre vélo olympique pour les spectateurs qui viendront fréquenter les JO. Parce qu'aujourd'hui, le Grand Paris commence à rimer avec vélo. Paris à l'international est une ville à laquelle on accole aujourd'hui le mot vélo. On peut penser que dans trois ans, les touristes qui viendront pour les JO, qu'ils soient extérieurs à Paris, en France ou étrangers, pourront privilégier le vélo pour leurs déplacements – c'est à souhaiter pour les usagers des transports du quotidien –, ils pourront emprunter le vélo parce que ça sera un mode de transport efficace, agréable et peut-être plus agréable pour découvrir notre région que les transports en commun. C'était juste un mot pour vous dire que si on pense dès maintenant cette logique vélo, c'est un outil, pour vous, aménageurs, organisateurs et collectivités.

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

Je me permets de vous signaler l'étude sur les boucles cyclables olympiques étudiées avec les collectivités qui est déjà en ligne ; elles sont au programme et sont préparées.

► **Emmanuel Grégoire** **Premier adjoint de la maire de Paris**

Je laisserai le préfet Cadot revenir sur la question du tronçon sud. J'ai déjà eu

l'occasion d'en parler avec Madame la maire Patricia Tordjman. C'est vrai que c'est dommage, mais cela correspond à des impératifs. Je laisserai Monsieur le préfet revenir dessus.

Quelques réactions rapides sur les sujets soulevés, qui sont loin d'être réglés, mais il est bien que nous partagions le fait qu'ils devront l'être.

M. Roger, j'entends vos réserves sur la voie du périphérique qui serait consacrée aux voies olympiques. Mais vous comprenez bien que pour créer une voie olympique, il faut bien la prendre quelque part. Il est évident que les trois sujets que vous évoquez, que ce soit la pollution, le report de circulation ou les alternatives de transports, devront être documentés et préparés collectivement.

Je suis en ligne avec ce que disait Hervé Gicquel, avec lequel nous échangeons. Et pour reprendre sur ce qu'a dit M. Belenfant, le vélo devra être l'un des moyens de déplacement favorisé. On pourra présenter ça dans le détail, sur la base des travaux préparatoires qui ont été d'ores et déjà engagés.

Merci de votre disponibilité. Nous avons quelques grandes lignes directrices aujourd'hui. Il reste encore beaucoup de travail pour les mettre en œuvre efficacement.

► **Michel Cadot** **Délégué interministériel aux Jeux olympiques et paralympiques 2024**

Je peux apporter la précision demandée. Il n'y avait pas de site olympique ; ce tronçon du boulevard périphérique entre la Porte de Versailles et la Porte de Bercy était moins prioritaire, même si en termes d'héritage, c'est bien entendu la boucle qui est la plus cohérente. Par ailleurs, il se trouve que c'est sans doute le segment le plus difficile sur le boulevard périphérique parce qu'il y a des

rétrécissements de chaussée, avec des endroits où il n'y a que 3 voies, ce qui crée de plus grandes difficultés à mettre une voie réservée supplémentaire. C'est ce choix qui a conduit à cette décision et très honnêtement, il me paraît peu réalisable de revenir dessus à très court terme, sauf à imaginer des coûts financiers importants et des difficultés assez sérieuses, puisque comme vous le savez, il y a aussi l'arrivée de l'A6 à la Porte d'Italie et la Porte d'Orléans. Ce sont des points de jonction de flux de trafic très importants à certaines heures. Cette adaptation serait sans doute un peu difficile à mon avis. Je crois que le fait d'avancer par étapes est sans doute la moins mauvaise formule dans ce type de situation.

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

Nous allons rentrer dans le sujet de l'héritage des voies olympiques sur le boulevard périphérique. Vont prendre la parole successivement Emmanuel Grégoire, premier adjoint à la maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques ; David Belliard, adjoint à la maire de Paris, chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie ; Pierre Rabadan, adjoint à la maire de Paris, chargé du sport, des Jeux olympiques et paralympiques.

Suite à ces trois prises de parole, Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements, fera la présentation des études en cours sur le Boulevard périphérique.



Le Boulevard périphérique et le TGI de Paris ZAC des Batignolles - Paris 17^e



3. L'HÉRITAGE DE LA VOIE RÉSERVÉE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE





➤ **Emmanuel Grégoire**
Premier adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques

Je redis ce qu'a dit la Maire en introduction : les Jeux sont incontestablement un levier d'héritage absolument extraordinaire pour la transformation de la ville et la transformation des mobilités. Anne Hidalgo a porté depuis de nombreuses années, et notamment à l'occasion de son programme de mandature, la question de la requalification du périphérique, qui fait d'ailleurs l'objet du travail de cet atelier périphérique qui nous a déjà réunis plusieurs fois, qui consiste à réfléchir collectivement à une préfiguration de transformation de cette infrastructure, dont chacun connaît encore aujourd'hui le rôle vital pour les mobilités, pour l'économie. Mais chacun mesure aussi la dimension très impactante du Périphérique en termes de fracture urbaine, de frontière physique entre Paris et les autres communes, Paris et le Grand Paris, que nous souhaitons estomper, que nous souhaitons requalifier pour la qualité de vie, pour un meilleur urbanisme de proximité de cette infrastructure.

L'ambition de transformation de ce périphérique en boulevard urbain, ne vise pas à empêcher ou bloquer la circulation des voitures, mais à permettre une circulation beaucoup plus apaisée. Nous avons engagé conjointement, avec Stéphane Troussel, Mathieu Hanotin, avec les élus des communes concernées et en particulier du territoire de Plaine Commune, un très gros travail de transformation sur l'un des points principaux, notamment de ce réseau de voies olympiques, qu'est la Porte de La Chapelle, avec une convention de coopération sur l'aménagement de ce secteur ainsi que sur la transformation du linéaire des Portes, qui seront prochainement adoptées par le Conseil de Paris.

Cet atelier périphérique que nous avons souhaité collectivement consacrer aux voies olympiques est important. C'est d'une certaine manière le lancement de la phase pré-opérationnelle de la démarche qui avait été initiée par la Maire, en juillet 2019 à Malakoff, lorsque nous avons engagé ces travaux. L'horizon des Jeux se rapprochant désormais, cela nous permet d'avancer ce travail de transformation, avec cette étape intermédiaire des Jeux Olympiques et Paralympiques. Nous avons évoqué lors du dernier atelier la publication du Livre blanc, prévue à l'automne. Il sera précédé d'ateliers terri-

toriaux qui commenceront à partir d'avril, que l'Apur pilotera et qui permettront de rentrer dans le détail précis des enjeux que nous voulons porter ensemble.

➤ **David Belliard**
Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

Je suis très heureux qu'on continue ce cadre de discussion. Ça a été dit à plusieurs reprises, le travail que nous menons sur le périphérique, à la fois pendant la période des Jeux olympiques, mais aussi dans sa dimension d'héritage, a des impacts qui dépassent cette autoroute urbaine et qui nécessitent d'avoir une approche et un travail global. C'est un axe extrêmement structurant pour l'ensemble du territoire. Je pense que cette démarche que nous avons aujourd'hui, de réunion et de discussion avec l'ensemble des parties prenantes, est une démarche qui porte en elle, j'en suis sûr, les clés du succès. On a une opportunité majeure, à la fois de transformation du périphérique, en utilisant les voies olympiques qui nous ont été présentées tout à l'heure, pour commencer une transformation du périphérique et ouvrir une démarche extrêmement opérationnelle et concrète, avec

L'ambition de transformation de ce périphérique en boulevard urbain, ne vise pas à empêcher ou bloquer la circulation des voitures, mais à permettre une circulation beaucoup plus apaisée.

► Emmanuel Grégoire

la création de ces voies réservées et toute la réflexion que nous allons mener sur ce sujet. C'est aussi un enjeu d'accompagner des mobilités qui sont plus douces, plus respectueuses de l'environnement. Anne Hidalgo en a parlé, il faut que nous ayons une approche très volontariste. Nous sommes en période de transition, mais les enjeux sont extrêmement importants. Nous avons une question qui nous est posée : notre capacité à accompagner le changement des usages. L'automobile seule n'est plus possible, mais par contre, nous devons favoriser et soutenir des mobilités partagées, mutualisées. Je crois que c'est le cœur de ces voies réservées, de les consacrer au covoiturage et à toutes celles et à tous ceux qui, d'une certaine manière, feront l'effort d'utiliser leur automobile à plusieurs. C'est important en termes de signes, mais aussi concrètement, les études l'ont montré : à partir de 2 portes en termes de trajet, le gain de temps, de confort d'usage, peut être important. On a une opportunité majeure d'accélérer un changement d'usage. Je crois qu'il faut travailler sur les alternatives, et j'ai entendu du représentant de la Région, il faut avoir une analyse précise des reports de circulation et des impacts de ce que nous faisons sur le périphérique. Mais je reste convaincu que d'avoir une voie réservée et la cibler sur les véhicules partagés nous permet de développer, d'accentuer et de soutenir une approche extrêmement positive pour toutes celles et tous ceux qui covoitureront, qui mutualiseront, qui partageront leur véhicule.

Deux points que le préfet Cadot a évoqués dans son excellente présentation. La question des transports en commun et des taxis dans leur usage, sur la partie héritage, doit aussi être discutée, en fonction des horaires et des flux sur cette voie. Tout l'enjeu pour nous est d'arriver à un équilibre entre ne pas saturer la voie lorsqu'elle deviendra pérenne, mais en même temps ne pas la sous-utiliser, puisque ça fait aussi partie de l'acceptabilité sociale de la réservation de cette voie. Les points que vous avez évoqués pendant la période des Jeux olympiques

doivent aussi être étendus à la dimension d'héritage pour voir comment, éventuellement, en fonction des usages, on pourrait avoir des transports en commun et des taxis sur cette voie réservée.

Un point plus personnel. J'ai entendu les arguments et les questions de coût et de difficulté. En effet, allons-y pas par pas, mais la question du bouclage de cette voie dédiée, de cette voie réservée, est à mon avis une question éminemment importante puisque cette rupture de service sur la partie sud de la rocade pose une interrogation, lorsqu'on voit la carte. On a déjà un projet qui est extrêmement ambitieux. Mais voyons peut-être le pas d'après. Nous aurons je pense encore l'occasion d'en discuter.

Merci pour cette réunion et travaillons !

► **Pierre Rabadan,** Adjoint à la Maire de Paris chargé du sport, des Jeux olympiques et paralympiques

Merci à toutes et à tous de ces interventions riches, qui ont déjà repris beaucoup d'éléments. Je vais être synthétique pour passer à la présentation technique qui nous intéresse au plus haut point, et qui sera sans doute très instructive pour tous.

Je voulais revenir sur l'opportunité unique que représente l'accueil de ces Jeux olympiques et paralympiques, et la nécessité de leur réussite. Ça a été dit par Tony Estanguet dans le cadre du COJO. Il y a des dispositifs à mettre en place qui doivent être débattus. Le préfet et délégué interministériel l'a rappelé précisément sur des arbitrages qui doivent être apportés dans les prochaines semaines. Il faut réussir ce cadre-là pour passer à un héritage qui lui le sera aussi. C'est l'objet d'arriver à construire ensemble ce que sera, au-delà des Jeux olympiques et paralympiques, avec des problématiques un peu différentes selon leur temporalité, cette infrastructure une fois ces Jeux olympiques et paralympiques terminés.

On a une opportunité d'accélérer cette politique de transformation, qui est nécessaire à bien des égards pour favoriser le covoiturage, les véhicules non polluants. Je pense que tous les acteurs ont bien saisi la nécessité d'accompagner le changement et qu'il se fasse assez rapidement, compte tenu des échéances qui se présentent à nous. La dynamique du système qui a été évoquée sera essentielle dans la compréhension de ces changements et l'accompagnement que l'on va en faire, et dans leur acceptabilité. Réussir la transformation de cet élément emblématique qu'est le périphérique, que l'on veut transformer parce qu'il y a une réelle nécessité pour tout ce qui a été rappelé, la pollution notamment qui est très forte, il faudra en étudier les contenus et les impacts. Nous devons saisir cette opportunité pour réussir un héritage qui favorisera une meilleure circulation à Paris, dans la Métropole du Grand Paris et au-delà, dans toute l'Île-de-France, parce qu'on connaît la plaque tournante qu'est le périphérique. Je suis satisfait qu'on ait pu l'évoquer ici, que toutes les parties aient pu s'exprimer. Il reste encore du travail. Mais la dynamique est suffisamment essentielle et importante pour qu'on réussisse à poser les arbitrages, à prendre les décisions qui conviennent avec l'ensemble des parties prenantes, pour réussir les Jeux olympiques et paralympiques et la transformation indispensable que nous souhaitons faire du périphérique.

► Caroline Grandjean, Directrice de la Direction de la Voirie et des Déplacements

Je vous propose de rentrer dans le volet plus technique de cette voie réservée, avec un premier croquis rapide pour vous expliquer comment fonctionnera précisément cette voie. Cette voie réservée se développera sur la partie gauche de chaque sens de circulation, avec la mise en place d'un panneau sur les bretelles d'accès qui indiquera la présence de cette voie réservée, et sur lequel sera apposé le logo Jeux olympiques

01

Le dispositif de voie réservée lors des Jeux olympiques et paralympiques



Voie réservée lors des Jeux olympiques et paralympiques (JOP)

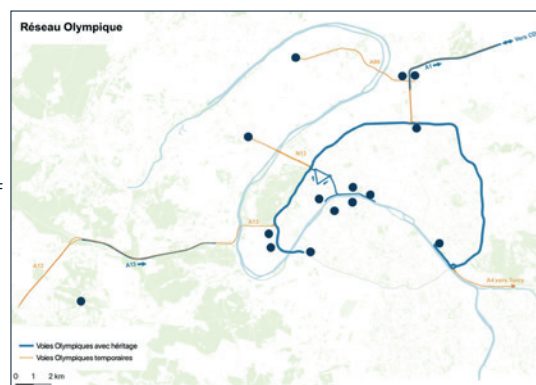
Voie réservée JOP

Porte de Sèvres <-> Porte de Bercy

- Réservée aux athlètes et officiels accrédité (COJO)
- Continuité avec les voies réservées DiRIF
- Temps de trajet fiabilisés

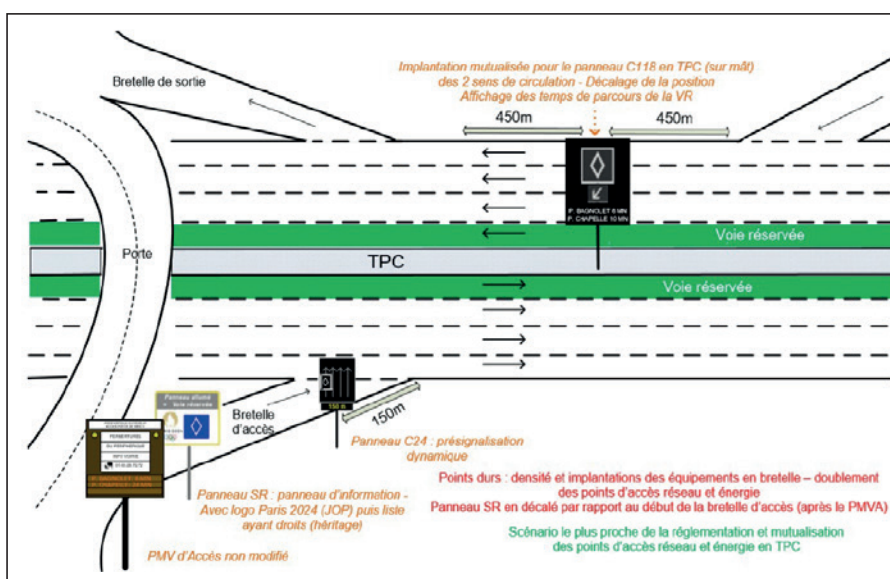
Héritage (post-JOP)

Conservation des équipements pour les voies réservées



18

© Ville de Paris



© Ville de Paris

Pourquoi la voie de gauche ?

1. Une efficacité prouvée pour les trajets supérieurs à quelques kilomètres

Dans le cas d'une réservation de la voie de droite, les temps de parcours sont plus élevés sur la voie réservée que sur les voies banalisées, du fait des nombreuses entrées / sorties des portes du Périphérique.

Si la voie réservée est à gauche :

- Entre 2 portes (1,8km), un temps de parcours sensiblement égal entre la voie réservée et la voie banalisée, (temps d'insertion et de sortie depuis / vers les bretelles d'accès).
- Dès que les trajets sont plus longs (Sèvre Maillot : 5km / Maillot-Chapelle : 7 km / Chapelle Bercy : 12km), le gain de temps de parcours est net (+20km/h environ sur la voie réservée).

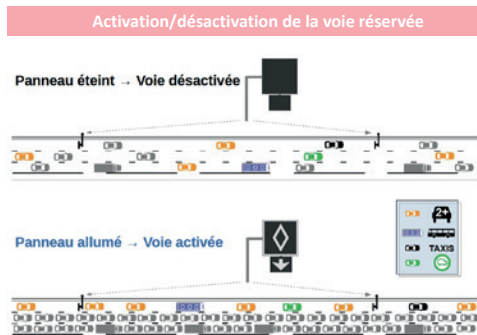
2. Un cadre juridique qui prévoit à ce stade de réserver les voies « covoiturage » uniquement sur la file de gauche.

Ce qui n'est pas le cas pour les voies « transports en commun »



Une possibilité de gestion dynamique qui laisse une souplesse dans la gestion du dispositif

- Possibilité d'activation sur des plages horaires données (possibilité d'éteindre la nuit par exemple)
- Possibilité de désactiver en temps réel en cas d'incident par exemple.
- Une grande souplesse dans les inscriptions possibles sur les panneaux (mais attention à la lisibilité)



et paralympiques (JOP) pendant le temps des Jeux. Après les JOP, la liste détaillée des ayant-droit, dont nous allons discuter, en phase héritage sera rappelée. Le petit panneau noir que vous voyez sur ce croquis est un panneau dynamique permettant d'expliquer que c'est bien la file de gauche qui est une voie réservée. Quand on rentre sur cette voie, on a au milieu, sur le terre-plein central, des panneaux à échelonnement régulier, qui permettent de montrer que la voie de gauche est activée. Et la possibilité d'inscrire des temps de parcours spécifiques à cette voie réservée, ce qui permet aussi d'en renforcer l'attractivité.

Pourquoi la voie de gauche ? Sur le périphérique, où le nombre de portes est important et où il y a énormément d'échanges en entrée et sortie, on a fait un certain nombre d'études et de simulations, qui montrent qu'entre trois portes, en moyenne 1,8 km, on a un temps de parcours sensiblement égal si on va dans la voie réservée ou si on reste sur la voie banalisée, puisqu'on intègre les temps d'insertion et de sortie depuis et vers les bretelles d'accès et de sortie. Par contre, dès que les trajets sont un peu plus longs, et ça sera évidemment le cas pour les trajets olympiques en 2024 (Sèvres-Maillot, 5 km ; Maillot-Chapelle, 7 km ; Chapelle-Bercy, 12 km), on a un gain de temps de parcours extrêmement net puisqu'on arrive à rouler en moyenne à 20 km/h au-dessus du flux moyen sur la voie réservée, par rapport au tronçon habituel où la vitesse moyenne est bien plus basse que la vitesse autorisée aujourd'hui.

On a aujourd'hui un cadre juridique qui ne prévoit à ce stade de réserver les voies de covoiturage que sur la file de gauche. On verra plus tard que c'est ce qui existe dans d'autres collectivités. Ce n'est pas le cas pour les voies de transport en commun, où on peut avoir des voies réservées sur la droite.

La possibilité de gestion dynamique nous laisse une certaine souplesse dans la gestion future du dispositif en héritage, puisqu'on peut activer sur des plages horaires données, avec éventuellement la

possibilité d'éteindre cette voie réservée la nuit, si on considère qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une voie plus attractive que les autres. On a surtout la possibilité de désactiver cette voie en cas d'incident ou d'accident, et d'éviter d'amener des véhicules sur un site qui ne serait pas sécurisé. On est en train de travailler sur un dispositif qui nous laisse une grande souplesse dans les inscriptions possibles sur les panneaux (des panneaux à Led), dans lesquels on pourrait programmer y compris du texte, donc la possibilité de passer des messages. Ça nous laisse beaucoup de souplesse pour pouvoir passer des messages sur ces panneaux.

Nous expérimentons pour l'héritage un système de caméras qui permettra de repérer le covoiturage, avec deux dispositifs en test. Ce sont des dispositifs qui permettent à la fois de lire les plaques d'immatriculation des véhicules et de compter, par des dispositifs infrarouges notamment, le nombre de personnes occupant le véhicule. Nos homologues de la DIRIF ont également ce type de test en cours et on échange avec eux. L'objectif est de mesurer entre ce qui est remonté de manière automatique par le système et ce qui est repéré par une caméra où on va compter, de voir le niveau de fiabilité de ces dispositifs. Cette fiabilité sera extrêmement importante par la suite pour pouvoir envisager, soit une vidéo-verbalisation assistée, soit peut-être même un jour du contrôle-sanction automatique.

Quelques exemples en proximité de Paris comme les voies bus-taxis sur l'A1, l'A6 et dans des métropoles un peu plus lointaines, il y a en cours d'expérimentation une voie réservée sur l'A48 à Grenoble, en cœur d'agglomération, avec un double dispositif de voie réservée covoiturage-taxi sur la voie de gauche – le type de dispositif qu'on aura à terme sur le périphérique – avec une question de taille de panneaux et d'intégration urbaine qui méritera d'être travaillée un peu différemment en ce qui nous concerne. Grenoble a fait le choix de garder une voie réservée aux bus et transports en com-

Expérimentation en cours de caméras repérant le covoiturage

Test de deux dispositifs sur le Périphérique



Expérimentation d'un système de comptage du nombre de passagers par véhicule



22

Des exemples d'expérimentation dans d'autres collectivités

Voie bus et Taxi sur A1 et A6 en approche de Paris



23

Des exemples d'expérimentation dans d'autres collectivités

Voie réservée A48
Covoiturage à gauche
et bus sur la BAU



Voie réservée covoiturage
sur M6-M7 traversée de Lyon



24

mun sur la voie de droite.

Autre exemple sur cette diapo, une voie réservée pour le covoiturage en traversée de Lyon.

Pour nourrir les débats du jour, à **qui destiner la voie réservée après les Jeux olympiques et paralympiques ?**

Quelques rappels de calendrier, puisque nous sommes les yeux fixés sur 2024 pour être prêt dans les temps. Le travail qui est mené pour mettre en place ce dispositif technique est en phase d'avant-projet. Nous allons bientôt enclencher une phase projet qui nous permettra de consulter des entreprises pendant toute la deuxième partie de l'année 2021 et commencer à démarrer des travaux en 2022, qui devraient s'échelonner jusqu'à mi, voire fin 2023. Notre objectif étant de pouvoir faire des premières expérimentations peut-être à l'été 2023, si on souhaite tester le dispositif sur une partie du tronçon, par exemple à l'occasion d'autres grands événements.

Ce calendrier est compatible avec une transformation un peu plus ambitieuse du périphérique. Nous avons entendu les demandes de la Région. Il est bien prévu de faire des études et des simulations de trafic d'impact du report que pourraient avoir ces aménagements sur le périphérique. À la fois la mise en place d'une voie réservée, selon le type d'ayant-droit qu'on décidera d'y installer. Et peut-être des ambitions un peu plus importantes de transformation des voies, comme on est en train d'en discuter et comme on y reviendra en fin de présentation, avec les ateliers territoriaux qui vont s'ouvrir sous l'animation de l'Apur.

Nous avons pour ambition de tester ces scénarios pendant le deuxième semestre, et de pouvoir s'arrêter sur un scénario finalisé à la fin de l'année, pour pouvoir engager, si nécessaire, les études d'impact et les éventuels permis d'aménager, si nous étions sur ce type de procédure.

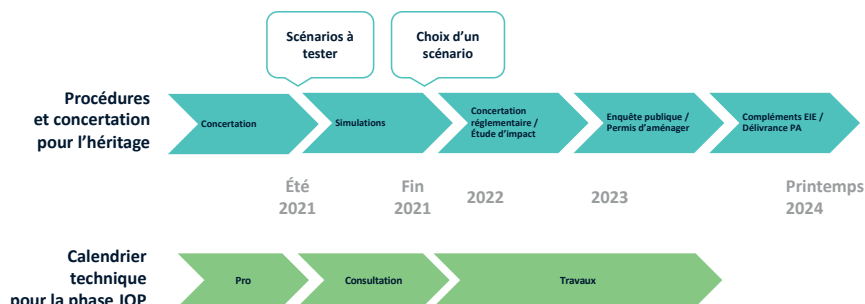
02

À qui destiner la voie réservée après les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) ?



© Ville de Paris

Calendrier : des orientations à fixer d'ici l'été pour étudier les impacts de la voie en héritage



© Ville de Paris

26

L'enjeu principal sur la voie réservée : il faut qu'on arrive à dimensionner correctement le volume de véhicules autorisés à y circuler, en conciliant deux objectifs. D'une part, limiter le nombre d'ayant-droits pour ne pas avoir une nouvelle situation de congestion qui rendrait la voie réservée plus attractive. A l'inverse, éviter qu'elle ne soit sous-exploitée pour qu'elle soit socialement acceptable. Puisque si on a une voie quasiment vide, on peut craindre qu'elle ne soit pas respectée, en tout cas que ceux qui sont sur les voies banalisées ne comprennent pas qu'on ait laissé autant d'espace à si peu de véhicules. On le rappelle, le périphérique est une infrastructure saturée sur un grand nombre de tronçons, que ce soit le matin comme le soir.

On vous présente deux cartes. Sur l'heure de pointe du matin, on a sur la partie gauche le débit, le nombre de véhicules qui passent à un instant donné sur un tronçon du périphérique. On peut aller jusqu'à 6000-8000 véhicules qui passent par heure à un même endroit du périphérique, sur la partie ouest notamment. Et des vitesses moyennes qui baissent énormément, selon les tronçons et le niveau de congestion. Même chose le soir, avec une géographie un peu différente.

On a partagé dans cette instance le fait qu'on lançait une **enquête un peu plus détaillée sur les usagers du périphérique** : qui ils étaient, puisqu'on compte beaucoup les véhicules, mais on connaît un peu moins leurs occupants. **C'est une enquête qu'on a menée en 2020 sur une période courte, qui n'avait pas été trop perturbée par les divers confinements. On a mené cette enquête entre septembre et novembre. On a réalisé à peu près 4000 questionnaires téléphoniques, après avoir distribué des petits flyers aux automobilistes, qu'on a ensuite rappelés.** On a également mené des focus group, ce qui permet d'avoir un petit panel de gens avec qui on discute de leur usage

Un enjeu majeur pour la voie réservée : correctement dimensionner le volume de véhicules autorisés à y circuler

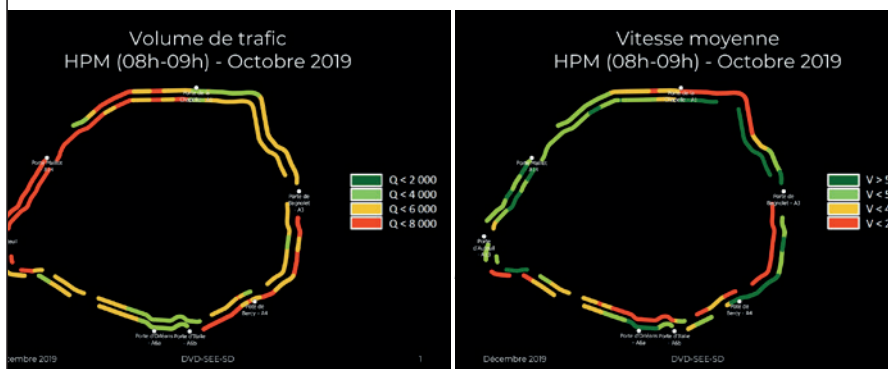
Deux objectifs à concilier :

- Limiter le nombre d'ayant droits pour ne pas avoir de situation de congestion et conserver le caractère attractif de la voie réservée.
- Éviter qu'elle ne soit « sous exploitée » pour qu'elle soit « socialement acceptable » et que la congestion générée sur les autres voies soit limitée.



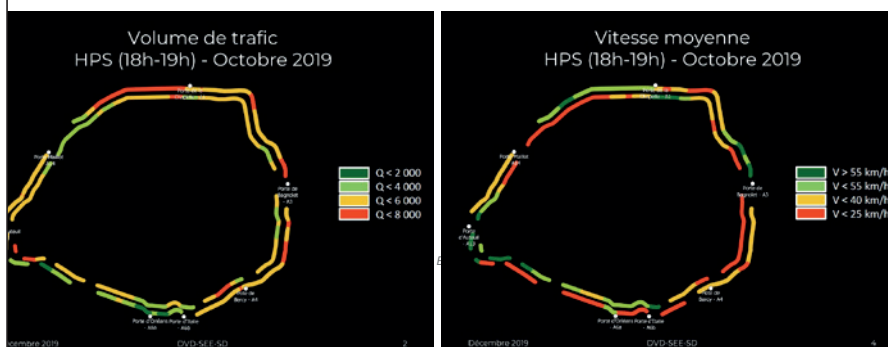
© Ville de Paris

Une infrastructure saturée sur un grand nombre de tronçons, le matin...



© Ville de Paris

Et le soir...



© Ville de Paris

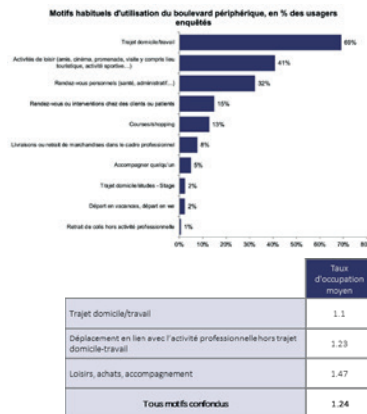
Des usages précisés par une enquête récente

Méthodologie

- Distribution de flyers du 21/09/2020 au 6/11/2020 suivie d'entretiens téléphoniques
- Environ 4000 questionnaires téléphoniques
- Des focus groupes
- Captation uniquement des usagers « aux portes », environ 50% des usagers

Premiers enseignements

- Motifs :
 - majoritairement domicile-travail
 - suivi par les activités de loisirs et les RV personnels
- Occupation :
 - personnes majoritairement seules dans leur véhicule



30

Autres enseignements significatifs

- 80% des trajets renseignés ne suppose **pas de contraintes particulières**
- Le périphérique perçu comme **la ligne la plus directe et la mieux maîtrisée en temps** malgré les bouchons, confort psychologique par une forme de sécurité perçue (pas de vélos, de piétons, de feux, d'intersections...)
- En très grande partie utilisé pour des trajets en lien avec Paris: 47% des origines et 58% des destinations*

* La méthode d'enquête conduit à une surreprésentation des trajets ayant comme origine ou destination la ville de Paris, en particulier les déplacements Paris<->Paris



actuel du périphérique. On a pu arrêter les automobilistes aux portes seulement, ce qui veut dire qu'on a manqué un certain nombre de flux, notamment les flux de grand transit aux principales portes autoroutières. Mais ça nous a permis quand même d'avoir une première idée de ce qu'étaient les usagers du périphérique. Un premier enseignement, le principal motif d'usage du périphérique, c'est majoritairement le domicile-travail, comment on pouvait s'en douter, à près de 70 %. Viennent ensuite des activités de loisirs à 40 %, des rendez-vous personnels à 30 %. Le domicile-travail est vraiment le motif principal.

En termes d'occupation, on a pu constater que l'essentiel des véhicules était composé de personnes seules dans le véhicule. Le nombre moyen d'occupants qu'on a pu relever sur ces 4000 utilisateurs enquêtés, c'est 1,24. Quand on regarde le motif domicile-travail, qui peut être un moment plus propice que d'autres au covoiturage, on a seulement 1,1 occupant par véhicule, ce qui est très faible.

On a demandé aux automobilistes s'ils avaient des contraintes particulières pour prendre un véhicule: s'ils transportaient des charges lourdes, s'ils devaient accompagner des gens qui avaient des difficultés à se déplacer. 80 % des trajets ne supposaient pas de contraintes particulières. Pourquoi l'usage du périphérique ? Parce qu'il est perçu comme la ligne la plus directe, la mieux maîtrisée dans le temps malgré les bouchons. Il y a une forme de confort psychologique qui est exprimé par les automobilistes et une forme de sécurité perçue du fait de l'absence de vélos, de piétons, de feux ou d'intersection. L'enquête nous a montré qu'il était en très grande partie utilisé pour des trajets en lien avec Paris, qui représentent 47 % des origines et presque 60 % des destinations dans le cadre des personnes qu'on a pu enquêter. Je rappelle qu'il y a un biais puisque tous les trajets de grand transit n'ont pas pu être captés. Ce sont donc des données qui restent à prendre avec des pincettes.

Si on rentre dans la discussion des ayants-droit qui pourraient utiliser cette voie réservée en héritage, on a fait une première liste, qu'on pourra compléter selon vos idées et vos propositions : **les véhicules de secours et d'urgence, le covoiturage** (2-3 personnes dans le véhicule), **les véhicules propres** (la voie réservée pourrait s'ouvrir à des véhicules à faible émission), **les personnes à mobilité réduite** (faut-il ou pas leur donner un accès privilégié à une voie qui leur permet de se déplacer plus vite?), **les lignes de bus, notamment les bus express** puisqu'on a vu que la voie réservée était pertinente seulement sur des trajets de plus de 2-3 km, **les taxis, les VTC** (le sujet est toujours pendant). Et éventuellement d'autres. Il est important qu'on puisse rapidement définir le profil des ayants-droits puisque les modalités de contrôle qui pourront être utilisées pour les différentes catégories peuvent varier. Ça peut aller de la liste blanche si on est sur un type de véhicule particulier, dont il faut qu'on puisse reconnaître les plaques, à des systèmes de reconnaissance de forme si on décide de ne l'attribuer qu'à des taxis ou des bus, et on peut s'exempter de systèmes de lecture de plaques. Ça peut être aussi dans les modalités de contrôle de la vidéo-verbalisation, soit directement derrière la caméra, soit avec une assistance par ordinateur, qui permet de ne remonter que les images des véhicules qui seraient en infraction. Ou du contrôle-sanction automatique qui n'est aujourd'hui pas forcément possible pour l'ensemble des catégories qui sont à gauche de cette diapo. L'enjeu est vraiment de réussir à prendre en compte rapidement le type d'ayants-droit qu'on veut pour demain, de façon à choisir les bons dispositifs techniques et à assurer les bons systèmes de contrôle derrière.

On peut ouvrir les débats.

Les véhicules de secours et d'urgence, je pense qu'il n'y aura pas de débat puisqu'ils seront naturellement prévus dans ces futures voies réservées en héritage. On parle d'environ 1 500 vé-

Liste des ayant droits proposés à la discussion

- Véhicules de secours et d'urgence
- Covoiturage
- Véhicules propres (selon catégorie Crit' Air)
- PMR
- Bus express
- Taxis
- VTC
- ...

Des modalités de contrôle qui varient selon les catégories de véhicules / ayant droits :

- Liste blanche
- Reconnaissance de forme
- Vidéo verbalisation assistée par ordinateur ou contrôle sanction automatique

Un enjeu à prendre en compte pour que les mesures décidées soient appliquées.



32

Véhicules de secours et d'urgence

Éléments de contexte

De l'ordre de 1500 véhicules référencés par la Préfecture de police

Arguments en faveur d'une circulation dans la voie réservée

Faciliter l'acheminement des véhicules de secours et d'urgence



33

Covoiturage : une pratique peu développée aujourd'hui

Taux moyen d'occupation des véhicules enquêtés fin 2019 : 1,24 (1,1 pour les trajets domicile travail)

82 % des véhicules enquêtés fin 2019 sont empruntés par une seule personne.

Les autres accompagnants sont, dans la majorité des cas, de la famille, des proches, ou des collègues de travail dans le cadre.

Seulement 4% des usagers déclarent covoiturer 1 fois par semaine

41% des conducteurs interrogés déclarent qu'ils feraient du covoiturage plus souvent s'il y avait une voie express réservée



34

Un objectif inscrit au Plan de protection de l'atmosphère, des actions engagées par IDFM

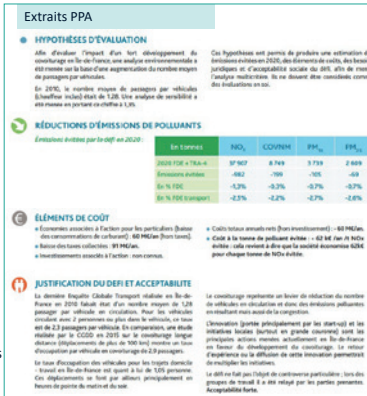
- Favoriser le covoiturage est un objectif du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) actuellement en vigueur (2018-2025) – plan porté par l'État et la Région.
- L'objectif national : tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage du quotidien d'ici 2024 pour atteindre les 3 millions.

- IDFM développe des actions auprès des CL pour favoriser le covoiturage.

Favoriser le covoiturage en Île-de-France

- OBJECTIF**
 - L'objectif de ce défi est d'encourager le recours au covoiturage. Il est proposé de le réaliser en mettant en œuvre deux actions :
 - Favoriser le covoiturage en Île-de-France** Partager et diffuser les bonnes pratiques en la matière, les solutions techniques existantes ou émergentes et les actions mises en œuvre qui fonctionnent. La coordination de toutes les initiatives d'encouragement du covoiturage est en effet un enjeu important pour son développement.
 - Étudier la mise en place de voies dédiées au covoiturage** Il est également proposé de coordonner les études nécessaires au développement du covoiturage telles que la mise en place de voies dédiées au covoiturage sur le réseau routier national.

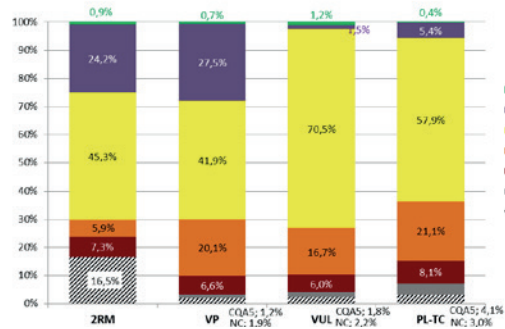
- Prospective ADEME 2035-2050 : progression du remplissage moyen des véhicules de 1,4 (2020) à 2 (2035)



35

Véhicules électriques : ils représentent aujourd'hui une faible part du parc circulant sur le périphérique

- Aujourd'hui (SDES 2020) : 1% de véhicules Crit'Air E dans le parc immatriculé VP métropolitain (SDES 1/1/2020)
- Enquêtes composition de trafic (plaques)** Part des certificats de qualité de l'air (CQA) par silhouette de véhicules parmi les véhicules observés sur le Boulevard périphérique (novembre 2019)
- États généraux du stationnement : 20 000 cartes de stationnement VBE (40 000 d'ici fin 2022)



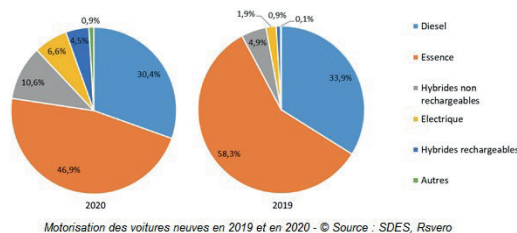
36

Véhicules électriques : une part en forte croissance

Part des ventes de véhicules de motorisation alternative en 2020 (SDES) :
Véhicules électriques : 6,6% (107 300 véhicules)
Véhicules hybrides rechargeables : 4,5% (74 200 véhicules)

Dans l'enquête des usages menée fin 2019

43% des répondants déclareraient acheter un véhicule électrique s'il y avait une voie express réservée pour ce type de véhicule.



37

hicules référencés par la Préfecture de police.

Regardons la question du covoiturage. C'est une pratique peu développée sur le périphérique aujourd'hui. 1,24 en taux moyen d'occupation des véhicules. 82 % des véhicules enquêtés qui étaient empruntés par une seule personne. Dans l'enquête qu'on a menée, 41 % des conducteurs interrogés déclaraient qu'ils feraient du covoiturage plus souvent s'il y avait une voie express réservée. Ça ne veut pas dire qu'ils vont basculer nécessairement, mais l'intention est là. On rappelle aussi que le covoiturage est un **objectif inscrit dans le Plan de protection de l'atmosphère**. L'objectif affiché au niveau national est de tripler le nombre de trajets réalisés du quotidien, d'ici 2024, pour atteindre les 3 millions. Île-de-France Mobilités reprend cet objectif à son compte et développe de nombreuses actions auprès des collectivités locales pour le favoriser.

Regardons maintenant la question des véhicules électriques

Ils représentent une faible part du parc qui circule sur le périphérique. Les véhicules particuliers et leur répartition selon les différentes catégories de critères. Le vert, Crit'Air électriques. Le violet, Crit'Air 1. Le jaune, Crit'Air 2. On va jusqu'au système hachuré, les non catégorisés, les véhicules très anciens. Très peu de véhicules électriques circulent sur le périphérique, un peu moins de 1 %. 28 % de véhicules sont Crit'Air 1 ou inférieur. Des enjeux forts par ailleurs sur d'autres catégories, notamment les deux roues motorisés (à gauche). À l'échelle purement parisienne – et je m'en excuse, il faudrait qu'on réussisse à compiler l'échelle métropolitaine, voire régionale –, on a récupéré un chiffre de 20 000 cartes de stationnement dans Paris de véhicules basse émission, les véhicules électriques. Et une perspective d'augmentation de l'ordre de 40 000 cartes d'ici fin 2022. Le véhicule électrique est en développement important. Les

chiffres nationaux indiquent qu'on a presque 7 % de véhicules électriques et des perspectives plus importantes, des projections de développement des véhicules électriques beaucoup plus importantes dans les années qui viennent. Les conducteurs interrogés dans l'enquête qu'on a menée sur le périphérique ont été nombreux à nous dire qu'ils achèteraient un véhicule électrique s'il y avait une voie express réservée pour ce type de véhicule, à 43 % d'entre eux. Donc, la question peut se poser.

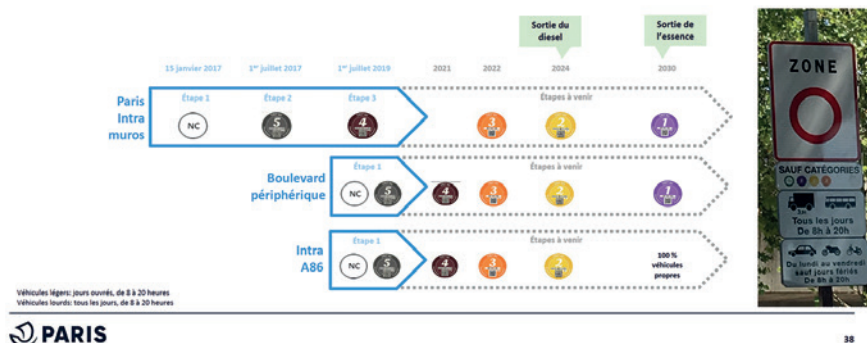
La diapo suivante montre qu'il y a une action forte pour la transition écologique à l'échelle métropolitaine, puisque **les prochaines étapes de la ZFE** vont aider à accélérer cette transition. Nous devrions avoir au 1^{er} juin 2021 sur le périphérique une interdiction des Crit'Air 4, et ensuite un certain nombre d'étapes qui nous permettent de sortir complètement du diesel en 2024 et à terme, en 2030, de sortir de l'essence. On voit bien que cette mutation du parc sera imposée par une réglementation plus large à l'échelle métropolitaine.

3^e catégorie en débat, les bus et bus express.

Très peu de trajets empruntés par les automobilistes sont liés à des usages contraints. Une ligne de bus express, c'est une façon d'avoir une offre supplémentaire de transport en commun de rocade, complémentaire à ce qui existe déjà dans Paris avec le tramway T3 ou à l'extérieur de Paris avec le métro du Grand Paris Express. En termes de trajets et de distance de trajet, presque 60 % des trajets des véhicules sur le périphérique font plus de 7,5 km. Cela nous invite, avec l'aide d'Île-de-France Mobilités, qui est représenté autour de la table aujourd'hui et qui pourra dire un mot, à regarder dans le détail si nous avons des tronçons du périphérique ou des origines-destinations qui pourraient justifier la mise en place d'une ligne de bus express, et ainsi capter un certain nombre d'usa-

Les prochaines étapes de la ZFE vont accélérer la transition

- Dès juin 2021 : la circulation des véhicules Non classés, Crit'Air 5 et 4 inclus sera restreinte sur le boulevard périphérique, bois de Boulogne et de Vincennes, et Intra A86
- D'ici 2024, près de 50% du parc sera renouvelé, et basculera en crit0 ou 1.



Bus express

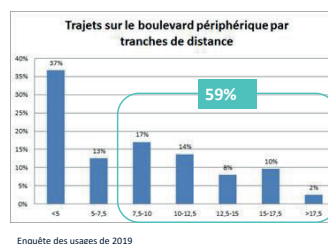
Éléments de contexte

- L'enquête des usages révèle que la très grande majorité des trajets renseignés ne suppose pas de contraintes particulières en termes de transport (80% tous type d'usagers confondus).
- Une ligne de bus expresse serait une offre de TC tangentielle complémentaire à T3 et au métro GP Express

Enjeux, perspective d'évolution

Cf. étude IDFM

Dans l'enquête des usages, une adhésion aux voies réservées : 42% (dont 10% de tout à fait) des usagers utiliseraient davantage les transports en commun s'il y avait une voie express réservée aux bus.



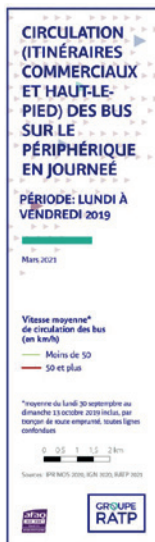
Lignes de bus sur le BP



gers qui sont aujourd'hui en automobile parce que c'est plus performant pour eux, mais qui demain pourraient basculer sur un bus express, dès lors qu'ils ont une voie réservée performante et régulière.

Autre point qu'on a voulu vous signaler avec l'aide de la RATP. Il y a déjà des bus sur le périphérique. Soit des bus du réseau RATP qui empruntent un petit bout du périphérique, le Roissy Bus notamment dans le nord de Paris, mais aussi des Noctiliens et quelques lignes (je pense à la ligne 216 qui va jusqu'au MIN de Rungis et à Denfert). Par ailleurs, les bus utilisent le périphérique de jour comme de nuit sur des itinéraires « haut le pied », sans voyageurs à l'intérieur mais pour pouvoir regagner leur dépôt de bus. Il y a une forme de pertinence à pouvoir leur garantir un trajet rapide puisque ce sont des kilomètres plus rapidement parcourus pour des chauffeurs de bus. C'est aussi intéressant pour l'autorité organisatrice de transport que de leur permettre ces trajets garantis.

Circulation des bus sur le BP en journée et en semaine



La question des personnes à mobilité réduite.

Pour les cartes mobilité inclusion, le nombre de cartes qui permettent à des personnes en situation de handicap de stationner avec leur véhicule ou le véhicule d'un proche, est d'environ 27 000 personnes en situation de handicap au niveau parisien. C'est une volumétrie qu'il faudrait intégrer. Il y a par ailleurs la question du contrôle et des sujets de référencement. Cette démarche dans Paris pour les questions de stationnement : on a commencé à référencer les véhicules des personnes en situation de handicap qui souhaitent s'y inscrire, de façon à ce qu'elles ne soient pas verbalisées indûment au moment du stationnement. On pourrait imaginer avoir un référencement de cette nature si on fait le choix de réserver cette voie également aux personnes en situation de handicap.

Véhicules PMR

Volumétrie

La carte mobilité inclusion (CMI) s'est substituée à 3 cartes : la carte d'invalidité, la carte de priorité et la carte de stationnement.

Nombre de CMI-Stationnement de Paris : 27 000 annoncées par l'Imprimerie Nationale.

De l'ordre de 4000 véhicules ayant fait l'objet d'une instruction de demande de référencement Handi'Stat.



Les taxis. Nous en avons 17 000 à Paris et en petite couronne. Ils sont totalement assimilés à du transport public puisqu'ils peuvent circuler dans les voies bus parisiennes. Les possibilités de contrôle sont plus simples, de par leur forme et les capacités de reconnaissance d'image.

Les VTC, qu'on associe souvent aux taxis, alors que la réglementation n'est pas du tout la même, sont estimés à environ 30 000 en France, dont plus de 70 % dans la région Île-de-France, soit 21 000 VTC, un peu plus que le nombre de taxis. Ils n'ont pas la même réglementation et la question qui pourrait se poser si on choisit de les assimiler aux taxis, c'est de savoir si on les autorise à circuler tout le temps, avec une forme d'inscription dans une liste blanche, ou si on les assimile à du covoiturage et qu'on ne les autorise à circuler que quand ils ont un ou plusieurs passagers.

► Dominique Alba

Directrice générale de l'Apur

Merci Caroline. Pour préciser la démarche et les ateliers territoriaux à venir, je passe la parole à Patricia.

Taxis

Les taxis représentent 5% du trafic constaté aujourd'hui sur le périphérique

Leur nombre atteint **17 137** en 2013 pour 2,268 millions d'habitants selon l'Insee: La zone qu'ils desservent couvre Paris, la petite couronne, le parc des expositions de Villepinte et les aéroports. Il y a par ailleurs environ 30 000 VTC en Île-de-France (rapport CGDD 2017-2018).

Autorisation de circuler dans les voies bus, assimilés à du transport public.

Possibilité de contrôle simplifié de par leur forme / reconnaissance d'image.



43

© Ville de Paris

VTC

30 000 VTC circuleraient actuellement en France, dont plus de 70% en région Île de France soit **21 000 VTC**.

Une réglementation différente de celle des taxis

Des modalités de contrôle qui seraient à préciser (selon assimilation « covoiturage » ou enregistrement dans une « liste blanche »)



44

© Ville de Paris

Du boulevard périphérique à la nouvelle ceinture verte métropolitaine

Un paysage en évolution à travers une dynamique de projets

Un plan-programme à établir en commun en 2021 sur une bande de 500 mètres de part et d'autre du BP



9 NPNRU ; 32 ZAC engagées ; 42 opérations d'aménagements ; 24 appels à projets sur 500 m de part et d'autre du BP

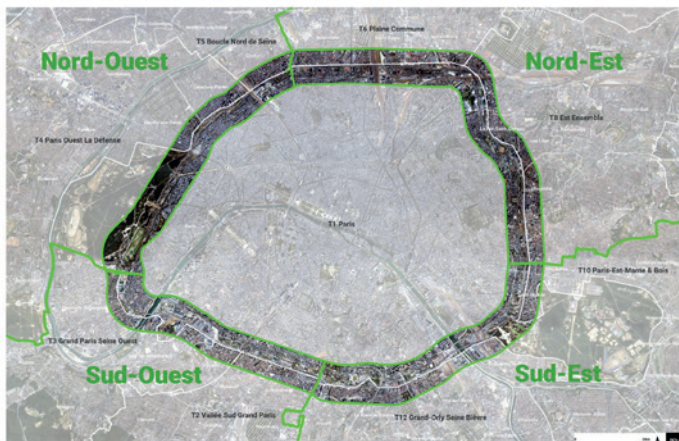


- 9 EPT immédiatement concernés
- 22 communes riveraines
- 555 200 personnes, dont 28% ont moins de 25 ans (153 220 personnes) et 15 % plus de 65 ans (85 600 personnes)
- 307 220 parisiens,
- 247 980 altoisquannais, séquano-dionysiens et val-de-marnais.

apur

© Apur

4 ateliers territoriaux



- **Atelier Nord-Ouest :** Paris / Boucle Nord de Seine / Paris Ouest La Défense et les acteurs du territoire
- **Atelier Nord-Est :** Paris / Plaine Commune / Est-Ensemble et les acteurs du territoire
- **Atelier Sud-Est :** Paris / Grand-Orly Seine Bièvre / Paris-Est-Marne & Bois et les acteurs du territoire
- **Atelier Sud-Ouest :** Paris / Grand Paris Seine Ouest / Vallée Sud Grand Paris et les acteurs du territoire

> 4 ateliers territoriaux en avril pour nourrir les plans programme de la nouvelle ceinture verte

apur

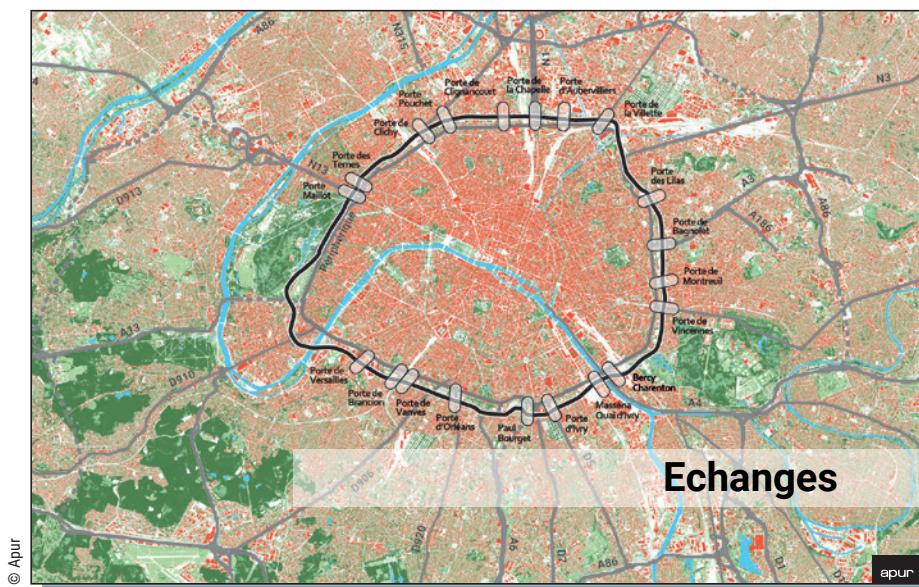
© Apur

► Patricia Pelloux, Directrice adjointe de l'Apur

L'atelier du boulevard périphérique a pour objet de construire une vision partagée, qui porte à la fois sur l'évolution de l'infrastructure, mais qui intègre également l'ensemble des projets urbains et paysagers qui sont situés dans un espace de 500 m de part et d'autre du boulevard périphérique.

Ce territoire, qu'on a appelé la nouvelle ceinture verte métropolitaine, pour faire écho à la ceinture verte historique qui dès sa conception intégrait beaucoup d'espaces verts et des équipements sportifs, comprend aujourd'hui déjà une population de plus de 550 000 personnes. On a recensé une trentaine d'opérations d'aménagement en ZAC, une vingtaine d'appels à projet et 9 quartiers de renouvellement urbain.

C'est bien cette vision partagée des transformations en cours et à venir qui est en train de se construire pour faire un projet et un récit commun. C'est pourquoi on vous propose de nourrir les plans programmes, à horizon 2024-2026 et au-delà, avec la tenue de 4 ateliers territoriaux organisés dès ce printemps. Ces 4 ateliers ont des périmètres qui ont été ajustés, suite à l'atelier du périphérique n°3 du 23 novembre dernier, où vous nous avez fait quelques demandes d'ajustement pour mieux correspondre à des découpages territoriaux. Les ateliers sont en train d'être organisés, la première série se tiendra dès le mois d'avril, de façon à ce qu'il y ait des ateliers de restitution et des ateliers communs fin mai et en septembre, pour respecter le calendrier annoncé par Madame la maire de Paris pour le Livre blanc.



► Michel Cadot Délégué interministériel aux Jeux olympiques et paralympiques 2024

Merci à tous pour ces éléments extrêmement précieux qui nous ont été présentés, tant sur le premier temps de la discussion, s'agissant des voies olympiques, que maintenant, sur les aspects héritage.

Nous partageons tous les objectifs qui ont été présentés ici, vers des mobilités plus efficaces, plus sûres, plus écologiques. À cet égard, la mise en place des voies dédiées pour les JO et le développement du covoiturage sont des priorités pour l'État. Ce qui est important pour nous, c'est que l'on tienne compte du caractère très maillé et interdépendant du réseau francilien. Ce qui touche un tronçon a des impacts multiples sur l'ensemble du réseau. On a besoin d'inscrire ces évolutions envisagées dans une perspective d'ensemble et d'une très bonne coordination entre les acteurs. Les premières études de faisabilité qui avaient été faites sur les aménagements du boulevard périphérique ou sur les aménagements sur l'A1 et l'A13 avaient été faites conjointement avec les services de l'État. Notre demande est que les services de l'État soient très étroitement associés aux études qui restent à effectuer, dont

vous avez parlé, puisque vous avez détaillé le calendrier – et c'était très utile. Il faut en effet poursuivre ces études pour pouvoir identifier le mode de fonctionnement des voies envisagées, afin qu'on puisse concilier l'intérêt qu'il y a à orienter le réseau structurant vers les nouvelles mobilités d'une part, et d'autre part, maintenir sa performance. Aujourd'hui, le périphérique a un rôle central dans la configuration actuelle des transports. Demain, on pense que les transports vont évoluer, qu'il va y avoir du report modal. Mais dans tous les cas, le périphérique conservera un rôle important. Même si on estime que les transports en commun pourraient d'ici 2030 avoir retrouvé toute leur attractivité, il y aura encore probablement plus du tiers des déplacements qui resteront effectués en automobile. Il faut qu'on en tienne compte. On a besoin de disposer d'éléments d'étude partagés pour apprécier les impacts du mode de fonctionnement et d'activation des voies dédiées sur le risque de congestion du réseau structurant, et aussi du réseau secondaire. On a besoin de prendre en compte cet impact.

J'ajouterai deux codicilles. Le premier, c'est merci encore pour le calendrier que vous avez présenté, qui est très utile. On voit bien qu'il y a des périodes

de travaux qui sont censés démarrer assez vite. Il faudra prendre en compte les contraintes liées aux chantiers et leur impact sur les infrastructures aussi. Enfin, mes collègues de la Préfecture de police seraient mieux placés que moi pour en parler : vous avez souligné le rôle important des véhicules de secours et d'intervention d'urgence. Il est fondamental de ne pas réduire leur capacité d'intervention sur l'agglomération parisienne, ce qui pose la question, non seulement de leur utilisation des voies réservées, mais aussi des possibilités qu'ils ont d'y accéder. Merci pour tous ces éléments. L'important je crois est que nous puissions travailler étroitement dans l'élaboration des études dont vous avez parlé.

► **Édith Félix,** **Maire adjointe de Bagnolet**

Merci à tous pour ces ateliers fort intéressants. On voit bien que tous les acteurs qui sont là expriment une forte ambition de transformation, que ces ateliers portent. Je me posais la question de savoir s'il était envisagé de laisser davantage d'accès à des véhicules plus légers, de façon à favoriser la transformation des véhicules eux-mêmes. Je pense qu'il y a une forte corrélation entre la forme et l'usage de la voirie, et les véhicules. Ma question est toute simple : est-ce qu'on envisage d'accueillir sur des voies telles que le périphérique des véhicules électriques plus légers, comme nos constructeurs en produisent, qui sont aujourd'hui interdits sur les autoroutes et sur le périphérique.

► **Laurent Baron,** **Maire du Pré-Saint-Gervais,** **vice-président d'Est Ensemble** **en charge de l'aménagement durable**

Je tenais à vous remercier pour l'organisation de ces ateliers du périphérique, instances d'échange très enrichissantes et essentielles pour atteindre nos objectifs communs de réduction de la pol-

lution sur nos territoires voisins. Il me semble important d'exprimer ici que l'héritage olympique avec la réduction du nombre de voies sur le boulevard périphérique ne doit pas nous amener à négliger les impacts forts que cela pourrait avoir sur le territoire d'Est Ensemble, traversé par l'A86 et l'autoroute A3. N'oublions pas que dans le nord-est parisien, les autoroutes sont vraiment un système interconnecté. La transformation du périphérique et des portes parisiennes, si elles ont une nécessité à laquelle nous souscrivons tous, auront des conséquences sur les voies desservant Paris. Je parle bien sûr de l'autoroute A3 et de l'A86, mais aussi sur la Porte de Bagnolet ou le pont de Bondy, pour lesquels, avec Est Ensemble, nous avons de projets de planification et d'apaisement. Il est donc pour nous important et primordial de pouvoir travailler vraiment de concert pour synchroniser la transformation du périphérique avec les autres projets, à l'intérieur de nos territoires. C'est la condition de la réussite de ces différents projets d'envergure. Pour y arriver, nous avons devant nous deux enjeux.

1. Partage des calendriers de réalisation des projets pour pouvoir coordonner des projets de plus long terme, qui méritent peut-être des aménagements plus rapides au regard des aménagements prévus pour 2024. Ce premier point nécessitera surtout un partage des données et des modélisations que nous portons tous, de mêmes éléments, pour de nombreux projets d'apaisement de la circulation motorisée sur nos territoires respectifs.

J'appuie fortement sur ce deuxième élément. Nous avons besoin de partager nos données et nos simulations pour les potentiels reports de trafic, pour intégrer toutes nos données dans un système. La réussite et la baisse du trafic passeront par là.

Voilà ce que je voulais partager avec vous, les techniciens, pour que nous

puissions avancer au mieux dans les calendriers courts, puisque 2024 approche, et les ateliers territoriaux seront bien sûr utiles.

► **Laurence Debrincat,** **Île-de-France Mobilités**

Pour compléter les propos de Vincent Roger tout à l'heure, et plus précisément sur la question des lignes de bus qui pourraient emprunter le boulevard périphérique, aujourd'hui, il n'y a quasiment pas de ligne de bus qui emprunte le boulevard périphérique. Première raison : la congestion qui affecte cette voie, mais aussi le fait qu'on a réalisé un tramway le long de ce boulevard périphérique, qui de fait assure notamment des correspondances avec l'ensemble des lignes du réseau de métro ou de RER qu'il croise. Et une intermodalité qui est la meilleure possible, compte tenu de l'organisation et de l'étroitesse au niveau des portes. Toute la question serait de savoir si finalement, en empruntant et en créant de nouvelles lignes de bus sur le boulevard périphérique, elles pourraient être plus performantes que le réseau de transport collectif existant. Aujourd'hui ou à l'horizon de la ligne 15 du métro, est-ce qu'il y aurait encore des origines-destinations sur lesquelles ces lignes de bus pourraient être plus performantes ? Il nous semble que le positionnement de la voie qui serait réservée à gauche nécessite pour la rejoindre que, 1, on rentre sur le périphérique, 2, on cisaille les voies qui resteront congestionnées par la circulation générale, 3, qu'on reparte dans l'autre sens et qu'on recommence en sortant. Tout cela va prendre du temps. Est-ce qu'il y a quand même des origines-destinations sur lesquelles malgré tout, on pourrait trouver des lignes plus performantes que le réseau existant et sur lesquelles il y a des trajets réalisés par des automobilistes ? Ce n'est pas évident à trouver. Ça nécessite une analyse. Il ne nous semble pas qu'il y ait forcément un gisement

considérable. On ne veut pas dire qu'il n'y en a pas du tout, mais ça mérite d'être regardé très en détail pour essayer de trouver des lignes qui seraient efficaces et performantes.

► **Caroline Grandjean**

Quelques éléments sur les questions techniques. Sur la bonne articulation avec les services d'Est Ensemble, sur les différentes études et le partage des données, évidemment, on a déjà commencé. Il y a eu des réunions très récentes sur le sujet et un partage technique. Nos simulations vous seront ouvertes et on aura l'occasion d'y travailler ensemble.

Sur la demande de Bagnolet de savoir si on était capable de flécher dans cette voie réservée des véhicules plus légers, a contrario de véhicules lourds, je pense qu'aujourd'hui, on n'en a pas forcément les moyens techniques. C'est un travail qu'il faudrait qu'on approfondisse, notamment avec le ministère de l'Intérieur, pour voir si les fichiers d'immatriculation des véhicules nous permettent d'identifier ces différentes catégories qui, à ma connaissance, n'existent pas encore. Il faudrait pouvoir les créer.

► **Emmanuel Grégoire**

Il y a quelques questions très précises, auxquelles il faudra répondre. Je propose de renvoyer aux ateliers territoriaux pour les creuser. Je nous suggère de ne pas hésiter à transmettre des questions précises en amont, soit à la coordination de l'Apur ou en passant par moi, de façon à ce que, en temps utile, lors des ateliers territoriaux, que ce soit collectivement ou dans des échanges bilatéraux avec vos services techniques, nous puissions répondre précisément à tous ces sujets.

► **Dominique Alba**

On vous transmettra la présentation et synthèse de cet atelier.

► David Belliard

Pour rebondir sur la discussion sur les véhicules électriques ou les véhicules dits plus propres. Je crois qu'il faut être très prudent, d'abord parce que les chiffres qui nous sont présentés donnent une photographie à date sur la répartition du parc automobile, qui est extrêmement minoritaire en termes électriques, mais qui je le crois va très vite progresser. Nous parlions de la question de l'acceptabilité. Caroline l'a rappelé dans son intervention, il doit y avoir un bon équilibre entre sursaturation et sous-exploitation. Il faut vraiment qu'on ait une approche très dynamique de l'évolution du parc automobile, et je crois que ce parc automobile va quand même sortir progressivement du thermique pour aller vers de l'électrique ou d'autres technologies – l'électrique étant la plus mature. Il y a une forme d'acceptabilité sociale. Aujourd'hui, l'électrique est associé à certaines catégories sociales qui peuvent les acheter, notamment parce que les véhicules électriques sont plus chers, même avec les différentes aides. Il ne faudrait pas que nous arrivions à une voie des riches uniquement. C'est une dimension du débat qu'il faut prendre en compte dans le message que nous voulons faire passer sur cette future voie réservée.

► Dominique Alba

Il y a du monde à faire passer sur cette voie réservée !

M. Cadot, vous nous avez raconté une mutation un peu comme un rêve de ce qui pourrait se passer sur les autoroutes et le périphérique, parce que vous avez élargi la focale aux axes principaux. Je voudrais dire qu'on n'a pas parlé de la baisse du taux de motorisation dans la Métropole du Grand Paris, qui n'est pas négligeable et pas seulement à Paris. Il y a un volume de véhicules qui diminue régulièrement. C'est un levier considérable à horizon 2024.

► Michel Cadot

Vous me suggérez de reprendre la parole, mais je n'ai pas de message nouveau à passer. Il faut que vous entendiez tout de même la préoccupation du représentant de l'État sur les Jeux, pour ce qui concerne la fluidité et la sécurisation des véhicules olympiques, depuis le village olympique ou le cluster des médias, sur l'A1, jusqu'aux principaux sites de déroulement des épreuves. On a de ce point de vue une nécessité de mettre en place un dispositif qui soit plus continu que ce qui a été prévu jusqu'ici dans les voies à héritage qui ont été présentées tout à l'heure. C'est cela ma préoccupation. Il faut qu'on puisse en discuter assez rapidement pour prendre les décisions, y compris de modifications législatives qui seraient éventuellement justifiées. Il faut le faire au plan territorial. Pour la ville de Paris et pour le périphérique, puisque c'est le sujet de notre ouverture de discussion aujourd'hui, je voudrais indiquer que nous avons évidemment des points nœuds particulièrement difficiles, sur lesquels il faut trouver les bons équilibres. C'est celui de la Porte de La Chapelle avec le débouché de l'A1 ou la sortie du périphérique pour aller sur l'A1. De même que l'entrée du village olympique sur l'A1 au niveau de l'échangeur de Pleyel qui aujourd'hui n'est pas dans une voie réservée.

Deuxièmement, nous avons le sujet indéniablement compliqué de la Porte Maillot, entrée sur le périphérique et sortie, destination La Défense, avec la signification à la fois olympique – puisqu'à l'Arena La Défense, on a concentré, dans un esprit plutôt d'économie, un assez grand nombre d'épreuves, de façon à utiliser au maximum le site existant, mais du coup avec des besoins de trafic sur un très grand nombre de journées, sur plusieurs heures dans la journée parce qu'il y aura plusieurs épreuves le même jour. Et il y a les hôtels de la famille olympique qui sont Porte Maillot, qui constituent un enjeu médiatique et emblématique très fort.

Troisième sujet très difficile, le tunnel de Saint-Cloud, la façon dont on sort de la Porte d'Auteuil, avec la concentration des flux venant des deux côtés du boulevard périphérique, se mettant sur les deux voies pour aller sur le viaduc de la Seine, avant l'entrée du tunnel de Saint-Cloud. Là, on a un point d'engorgement très lourd, qui va être destiné à un assez grand nombre de sites d'épreuves olympiques. C'est aussi un sujet.

Enfin, on a peu parlé de l'est. Il n'y a pas de voie réservée héritage à ce stade, sur la partie de l'A4. Or, depuis le périphérique en sortie à la Porte de Bercy, il y a un sujet pour aller jusqu'à Vaires-sur-Marne, avec dans la première partie, jusqu'au débouché de l'A86, une situation souvent assez encombrée, que le maire, M. Gicquel, évoquait tout à l'heure.

Voilà les quelques points qui sont ma préoccupation de travail et maintenant technique pour essayer de gérer au mieux les choses, en ayant une vision, puisque c'est celle qui a été déjà arbitrée pour ce qui concerne l'État, d'un héritage tel qu'il est posé et éventuellement en tenant compte de cette expérience périphérique pour l'adapter, s'il le fallait, de manière pragmatique. Je termine en vous disant que dans les adjonctions dans les voies réservées des bus et des taxis, il nous semble opportun, et peut-être même nécessaire, sur certains axes, de rajouter le transport par véhicule collectif des personnes à mobilité réduite. Très clairement, nos capacités de transport pour les PMR vont justifier qu'il y ait, sur un certain nombre de sites pour aller aux épreuves et être le public des épreuves pour des personnes en situation de handicap moteur, il faudra des véhicules qui aillent les chercher à leur domicile ou à proximité de leur domicile, avec les associations en charge de cela, de façon à ce qu'elles puissent rejoindre le site des épreuves, ce qu'ils ne pourront pas toujours faire par le système de transport

collectif ferré, du métro, RER, a fortiori dans Paris même, du métro qui n'est pas toujours accessible, comme vous le savez, même si le bus lui l'est.

Je mentionne ces différents points pour compléter cet échange d'informations, qui est un départ de négociation que nous allons poursuivre maintenant de manière plus structurée, à partir de la mi-avril et ensuite dans des réunions territoriales.

► **Hervé Gicquel**

Un mot à la suite de Monsieur le préfet Cadot pour vous réinterroger sur la question de l'échangeur de Bercy. Le boulevard périphérique est une chose, mais le franchissement de cet échangeur pour ensuite rejoindre l'A4 et repartir en direction de l'A86 en un sujet en soi. Les interconnexions à la clé.

► **Michel Cadot**

C'est très sympathique comme question ! Je pense qu'il faudrait que vous rassembliez au moins une dizaine de polytechniciens pour trouver une solution satisfaisante, vu qu'on est sur un sillon trop étroit par rapport aux flux. On aura beau faire, ça sera la réalité. La question est de savoir où et comment on positionne les conditions de sortie de la voie réservée. De mon point de vue et de ma responsabilité actuelle, c'est le seul sujet que je souhaite traiter avec vous rapidement. S'il faut faire des travaux un peu plus loin, s'il faut rajouter un tronçon pour précisément permettre de sortir plus facilement ces véhicules prioritaires, JO et un jour peut-être d'autres, il faut le penser plutôt maintenant qu'après.

► **Dominique Alba**

On a trouvé à l'Apur un endroit pour mettre un petit feu rouge pour les piétons sur le quai de Bercy et mieux insérer l'échangeur de Bercy progressivement. On aura l'occasion d'en reparler.

➤ **Michel Cadot**

Et que faites-vous des vélos à l'échangeur de Bercy ?

➤ **Dominique Alba**

Nous regardons l'ouverture sur le long de la Seine, et la connexion à la piste cyclable existante, on est très raisonnable pour une fois ! On aura l'occasion de regarder ce point avec le maire de Charenton. Ça a aussi à voir avec l'amélioration de la pratique des quais de Seine, qui est aussi un sujet.

➤ **Conclusion par Emmanuel Grégoire**

Nous avons une passion commune, Hervé Gicquel et moi, c'est d'arriver à relier nos deux communes, ma petite commune du 12^e arrondissement et la sienne, avec de belles traversées piétonnes et vélos.

La réunion a été très riche, très dense. Merci à tous, en particulier à vous Monsieur le préfet, et à tous les élus présents, Stéphane Troussel, tous les maires présents, à l'ensemble de nos services qui ont participé. Évidemment au président Tony Estanguet. C'est un travail extrêmement difficile, exigeant mais ô combien passionnant, qui sera incontestablement dans le cadre de notre atelier périphérique au global un levier d'accélération de transformation tout à fait formidable. Je redis, parce que je sais qu'Anne Hidalgo y est attachée, que même s'il n'y a pas de voie olympique sur le tronçon sud, l'héritage des JO sera aussi pour le tronçon sud du périphérique. Nous y travaillerons côté ville évidemment.

Merci à tous et à très vite pour l'organisation des ateliers territoriaux.

LISTE DES PARTICIPANTS

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
VILLE DE PARIS	HIDALGO	Anne	Maire de Paris
	GREGOIRE	Emmanuel	Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques
	BELLIARD	David	Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
	RABADAN	Pierre	Adjoint à la Maire de Paris en charge du sport, des Jeux olympiques et paralympiques.
	LOMBARD	Pierre	Cabinet de la Maire de Paris
	CANTILLON	Guillaume	Cabinet de la Maire de Paris
	BERGES	Lola	Directrice de cabinet d'Emmanuel Grégoire
	DE KERSAUSON	Isabelle	Conseillère au cabinet d'Emmanuel Grégoire
	VINOT	Pierre	Directeur de cabinet de Pierre Rabadan
	BRACON	Hélène	Directrice de cabinet de David Belliard
	GRANDJEAN	Caroline	Directrice de la Voirie et des Déplacements
	PINNA	Laurent	Chef de projet
	BEVORT	Hugo	Directeur de la Mission Métropole
	VAILLANT	Quentin	Adjoint au directeur de la Mission Métropole
VILLE DE PARIS, MAIRIE DU 12 ^e ARRONDISSEMENT	MOLINAR	Chiara	collaboratrice, cabinet de la Maire du 12 ^e
VILLE DE PARIS, MAIRIE DU 15 ^e ARRONDISSEMENT	MONTGERMON	Quentin	Chargé de mission, mairie du 15 ^e
DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS	TROUSSEL	Stéphane	Président
	GIEYSSE	Yvan	Chef du Bureau du Développement Territorial
	HANAPPE	Florence	Directrice des projets de transformation de l'espace public et du cadre de vie
DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE	DUSSAUTOIR	Thierry	Chef du Service Politiques et Offres de Mobilités
DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE	BACHOLLE	Mélissa	chargée de mission Transport, Voirie, Déplacement
	DEPRUN	Martine	chargée de mission auprès du directeur général adjoint
	CAMOZZI	Jordann	Chargé d'études multimodales - Service Transport Etudes Générales
DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE	BOEHM	Elodie	Cheffe de service projets de mobilités multimodales- Adjointe à la Directrice des transports
	RIHET	Natacha	Chargée de mission prospective
	CLERC	Thomas	Conseiller technique
EST ENSEMBLE	YANOPOULOS	Jeanne	Cheffe de projet
	LE DELLIOU	Sterenn	Cheffe de projet, direction de l'aménagement et des déplacements
	BEAUDU	Eric	Responsable du pôle "planification, stratégie foncière et déplacements"
	HUET	Elise	Chargée de mission
ÉTAT	CADOT	Michel	délégué interministériel aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024
GRAND PARIS GRAND EST	ANDRIANANJA	Michael	Directeur de la mobilité
GRAND PARIS SEINE OUEST	GASTAUER	Alexis	Directeur de la mobilité
GRAND PARIS SUD EST AVENIR	PERCY	Hughes	Conseiller relations institutionnelles et territoriales

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS	DEBRINCAT	Laurence	Directrice des études et de la prospective
MEDEF 75	BERTHELIN	Thibault	Responsable affaires publiques & entreprises
MÉTROPOLE DU GRAND PARIS	AKHARRAZ TORIKIAN	Zineb	Secrétaire générale
	LENAIN	Valérie	Directrice de la Cohérence Territoriale et de l'Information Géographique
PARIS 2024	KOENIG	Grégoire	Conseiller délégué aux relations institutionnelles
	ESTANGUET	Tony	Président
COJO PARIS	AUBRY	Stéphane	Manager Mobilités
RATP / AGENCE TERRITORIALE PARIS / SEINE-ET-MARNE	MALET	Audrey	Responsable Développement Transport et Nouvelles Mobilités
RÉGION ILE-DE-FRANCE	ROGER	Vincent	Délégué spécial de la région en charge des Jeux Olympiques et Paralympiques
SOLIDEO	FERRAND	Nicolas	Directeur général
SPL PARIS & MÉTROPOLE	MERCIER	Ghislain	Responsable du pôle Ville durable
	CHAMBE	Adeline	Directrice de l'aménagement
VALLÉE SUD GRAND PARIS	LEROY	Hervé	Directeur Général Adjoint Développement Territorial
VÉLO ILE-DE-FRANCE	BELENFANT	Louis	Directeur
VILLE DE BAGNOLET	FELIX	Edith	Adjointe au maire chargée des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
VILLE DE CHARENTON	GICQUEL	Hervé	Maire, conseiller métropolitain délégué
	SIRE	Didier	DGS, Ville de Charenton
VILLE DE GENTILLY	TORDJMAN	Patricia	Maire
VILLE DE MEUDON	DE LA MARQUE	Patrick	Maire adjoint Hygiène, sécurité, prévention des risques, sécurité routière, occupation du domaine public, sécurité incendie, accessibilité des bâtiments publics et privés, marchés publics
VILLE DE NANTERRE	NONGA	Joseph	Conseiller délégué aux transports publics
	QUAGLIO	Marion	Collaboratrice du Maire
VILLE D'ISSY-LES-MOULINEAUX	PERNET	Juliette	Responsable de l'urbanisme opérationnel
	DAOULAS	David	Adjoint au maire en charge de l'espace publics et des mobilités
VILLE DU BOURGET	OUARTI	Kamel	Directeur général adjoint des services
	NEZZA	Mehdi	responsable des installations sportives
VILLE DU PRÉ-SAINT-GERVAIS	HOURET	Léopold	conseiller technique au cabinet du Maire
	BARON	Laurent	Maire, vice-président d'Est Ensemble en charge de l'aménagement durable
ARTELIA	FAYSSE	Bruno	Ingénieur Smart Cities
	ANNE	Alexandre	Chef de projet Systèmes de transport intelligent,
COLLECTIF VÉLO ILE-DE-FRANCE	BELENFANT	Louis	Louis Belenfant, directeur du collectif Vélo Ile-de-France
APUR	ALBA	Dominique	Directrice générale
	PELLOUX	Patricia	Directrice adjointe
	PEPION	Ludovic	Architecte, chef de projet
	HUET	Jean	Architecte
	VAULEON	Yann-Fanch	Paysagiste, chef de projet

Atelier n°4 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 18 MARS 2021

Le 18 mars s'est tenu le quatrième atelier sur le Boulevard périphérique.

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. L'Atelier du Boulevard périphérique forme ainsi une instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur. Lors de ce quatrième atelier, les élus de villes, de départements, les représentants de l'État, ainsi que le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques ont pu présenter leurs visions et leurs projets concernant la voie olympique et son héritage. La seconde partie de l'atelier, pilotée par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, avait pour objectif de présenter un état d'avancement des études techniques sur les conditions de mise en œuvre de la voie olympique et les possibilités de son héritage. Cette synthèse de l'atelier n° 4 présente une restitution des présentations et des échanges entre les participants. Les réflexions se poursuivront dans le cadre de prochains ateliers partenariaux.

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 :

