apur

VILLE DE PARIS

SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°5 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 20 MAI 2021

JUIN 2021

© Christophe Jacquet – Ville de Paris

Directrices de la publication : **Dominique ALBA**
Patricia PELLOUX
Synthèse réalisée par : **Jean HUET, Patricia PELLOUX, Ludovic PÉPION, Yann-Fanch VAULÉON**
Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**
Mise en page : **Apur**
www.apur.org

21P030102

Sommaire

1. ACCUEIL ET INTRODUCTION
par Emmanuel Grégoire et David Belliard 5

2. RESTITUTION DES ATELIERS TERRITORIAUX 9

Principaux enjeux et récit commun à travers 3 grands invariants : plus de liens, plus de nature, plus de proximité *par l'Apur* 10

Atelier Sud-Est *par Patricia Tordjman, Clément Pecqueux et Hervé Gicquel* 20

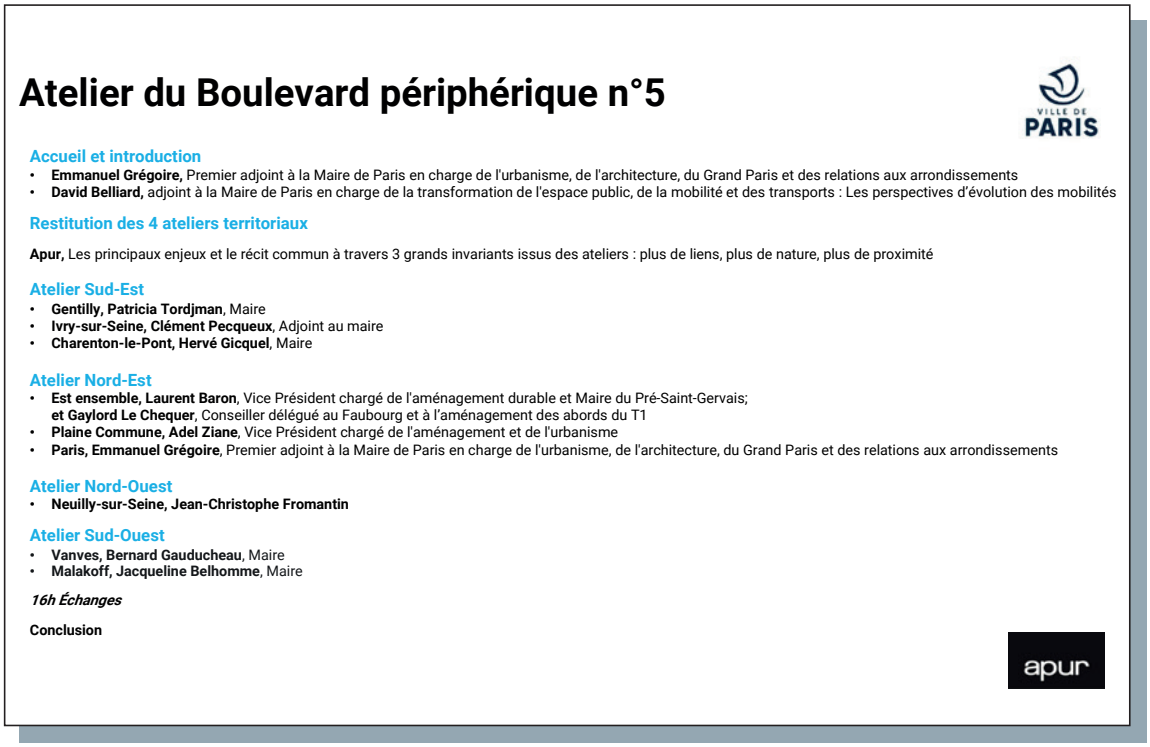
Atelier Nord-Est *par Laurent Baron, Gaylord Le Chéquer, Adel Ziane et Emmanuel Grégoire* 28

Atelier Nord-Ouest *par Jean-Christophe Fromantin* 35

Atelier Sud-Ouest *par Bernard Gauducheau et Jacqueline Belhomme* 39

Temps d'échanges 47

LISTE DES PARTICIPANTS 50



Atelier du Boulevard périphérique n°5

VILLE DE PARIS

Accueil et introduction
- **Emmanuel Grégoire,** Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements
- **David Belliard,** adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, de la mobilité et des transports : Les perspectives d'évolution des mobilités

Restitution des 4 ateliers territoriaux

Apur, Les principaux enjeux et le récit commun à travers 3 grands invariants issus des ateliers : plus de liens, plus de nature, plus de proximité

Atelier Sud-Est
- **Gentilly, Patricia Tordjman**, Maire
- **Ivry-sur-Seine, Clément Pecqueux**, Adjoint au maire
- **Charenton-le-Pont, Hervé Gicquel**, Maire

Atelier Nord-Est
- **Est ensemble, Laurent Baron**, Vice Président chargé de l'aménagement durable et Maire du Pré-Saint-Gervais; **et Gaylord Le Chequer**, Conseiller délégué au Faubourg et à l'aménagement des abords du T1
- **Plaine Commune, Adel Ziane**, Vice Président chargé de l'aménagement et de l'urbanisme
- **Paris, Emmanuel Grégoire**, Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

Atelier Nord-Ouest
- **Neuilly-sur-Seine, Jean-Christophe Fromantin**

Atelier Sud-Ouest
- **Vanves, Bernard Gauducheau**, Maire
- **Malakoff, Jacqueline Belhomme**, Maire

16h Échanges

Conclusion

apur

Le Boulevard périphérique au niveau de la porte de Bagnolet, l'autoroute A3, Paris 20e et Bagnolet

1. ACCUEIL ET INTRODUCTION

par Emmanuel Grégoire et David Belliard

© ph.guignard@air-images.net

➤ Dominique Alba

Directrice générale de l'Apur

Bonjour à toutes et à tous. Cet atelier, le 5e du Boulevard périphérique, sera tout d'abord introduit par Emmanuel Grégoire et David Belliard. Nous entendrons ensuite Patricia Pelloux de l'Apur, qui restituera les 4 ateliers territoriaux pour restituer cette forme de collectif qui a permis de produire le contenu de ces ateliers. Merci à tous, et merci à toutes les directions de la Ville mobilisées, en particulier la Direction de la voirie et des déplacements, la Direction de l'environnement et des espaces verts ainsi que la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. Après cette introduction, nous entendrons, pour l'atelier Sud-Est, Patricia Tordjman, Clément Pecqueux et Hervé Gicquel, pour l'atelier Nord-Est, Laurent Baron, Gaylord Le Chéquer et Adel Ziane, pour l'atelier Nord-Ouest, Jean-Christophe Fromantin et enfin, pour l'atelier Sud-Ouest, Bernard Gauducheau et Jacqueline Belhomme.

➤ Emmanuel Grégoire

Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

Merci Dominique, merci beaucoup chers collègues maires, vous êtes nombreux à être présents pour cette restitution du 5e atelier du Périphérique, et celui qui portera sur la publication du livre blanc que nous prévoyons à l'automne. Je vous remercie, Messieurs les maires, représentants des EPT, de la Métropole du Grand Paris. Merci aussi à nos collègues des départements, de la région et de la préfecture pour leur participation qui a permis d'avoir des échanges transversaux et très collaboratifs sur les réflexions concernant l'atelier du Périphérique.

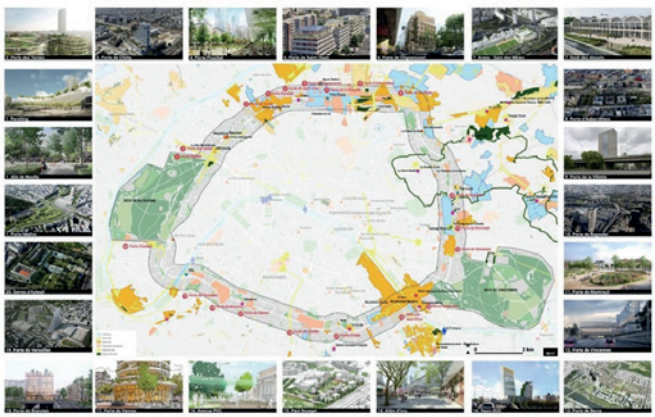
Nous avons à l'ordre du jour de notre séance la restitution des 4 ateliers territoriaux qui ont été organisés. Cette territorialisation nous a permis d'approfondir la réflexion sur la transformation d'un périmètre de 500 m de part et d'autre de l'infrastructure dans le calendrier dans lequel nous nous projetons, c'est-à-dire 2026 et au-delà. Ce travail est très riche, il nous permet d'approfondir les réflexions et de bâtir le livre blanc, en donnant des pistes extrêmement concrètes sur ce projet très ambitieux, très prospectif de transformation. Nous pouvons lui donner désormais un peu de chair. J'aurai l'occasion de réintervenir sur l'atelier nord-est. Pour ne pas être plus long, je vais passer la parole à David Belliard, puis l'Apur présentera la synthèse des échanges. Ensuite, les interventions des 4 segments correspondant aux ateliers territoriaux correspondants.

Du boulevard périphérique à la nouvelle ceinture verte métropolitaine

Un paysage métropolitain habité

- 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 altoséquanais, séquano-dionysiens et val-de-marnais.

Un paysage en évolution à travers une dynamique de projets



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

apur

© ph.guignard@air-images.net

Emmanuel Grégoire, Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

© ph.guignard@air-images.net

David Belliard, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, de la mobilité et des transports

➤ David Belliard

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, de la mobilité et des transports

Je remercie l'ensemble de celles et ceux qui ont participé à ce travail. Je voudrais vraiment souligner la qualité de la méthode utilisée. Emmanuel, tu disais que les ateliers étaient extrêmement riches, qu'ils permettaient, par leur dimension territoriale, d'avoir à la fois des choses extrêmement concrètes, très proches du terrain, et de nous permettre d'aboutir à un livre blanc qui soit à la fois très prospectif, mais qui sorte de la dystopie pour rentrer vraiment dans un cadre de projets parfaitement réalisables, d'une ambition que nous portons collectivement, qui est la transformation du Périphérique, par un apaisement de la circulation et par une végétalisation importante et extrêmement ambitieuse de ses abords.

Je voulais souligner cette démarche qui est à la fois très participative, et une démarche de coconstruction avec l'ensemble des acteurs.

Le Périphérique n'appartient pas uniquement à Paris, mais s'intègre dans une dimension métropolitaine bien plus largement. Je crois que l'enquête, les travaux qui sont menés, et qui nous sont restitués, montrent bien qu'il y a une appropriation collective, à la fois du bilan, du constat, des enjeux, et je l'espère des différentes propositions que nous allons pouvoir proposer au final de ce processus, auxquelles nous pourrons nous atteler. Je suis ravi d'être avec vous et de continuer ce travail.

Le Boulevard périphérique au niveau de la porte d'Ivry et de la porte de Choisy, Paris 13e et Ivry-sur-Seine

2. RESTITUTION DES ATELIERS TERRITORIAUX

© ph.guignard@air-images.net

1. Principaux enjeux et récit commun à travers 3 grands invariants : plus de liens, plus de nature, plus de proximité

par l'Apur

➤ Patricia Pelloux

Directrice adjointe de l'Apur

Les quatre ateliers territoriaux se sont déroulés au mois d'avril. On remercie toutes les collectivités et les établissements publics territoriaux, pour avoir partagé les réflexions sur l'évolution de leurs territoires, évidemment en lien avec l'infrastructure, mais aussi les services de l'État, la région et la métropole, qui étaient présents à certains ateliers. Ces échanges ont été assez enthousiasmants. Ils ont permis une connaissance assez inédite de l'ensemble des transformations qui sont à venir. La question des mobilités, des programmes urbains à venir et du paysage se pose en lien avec l'histoire de la ceinture verte. L'objectif est bien d'amplifier la ceinture verte, avec cette bande de 1 km d'épaisseur qui figure sur cette image, dans Paris et dans les communes riveraines. La particularité de cette ceinture est de s'inscrire dans une réalité paysagère et sociale, puisqu'une des caractéristiques, c'est que plusieurs de ces quartiers rentrent dans la géographie prioritaire de la ville. On l'a vu dans les ateliers avec la présentation des 9 projets de renouvellement urbain, qui sont de part et d'autre du Boulevard périphérique, et également avec les 32 projets de ZAC et 42 opérations d'aménagement. La population est nombreuse : 550 000 habitants, dont 300 000 Parisiens. Dans les territoires,

© ph.guignard@air-images.net

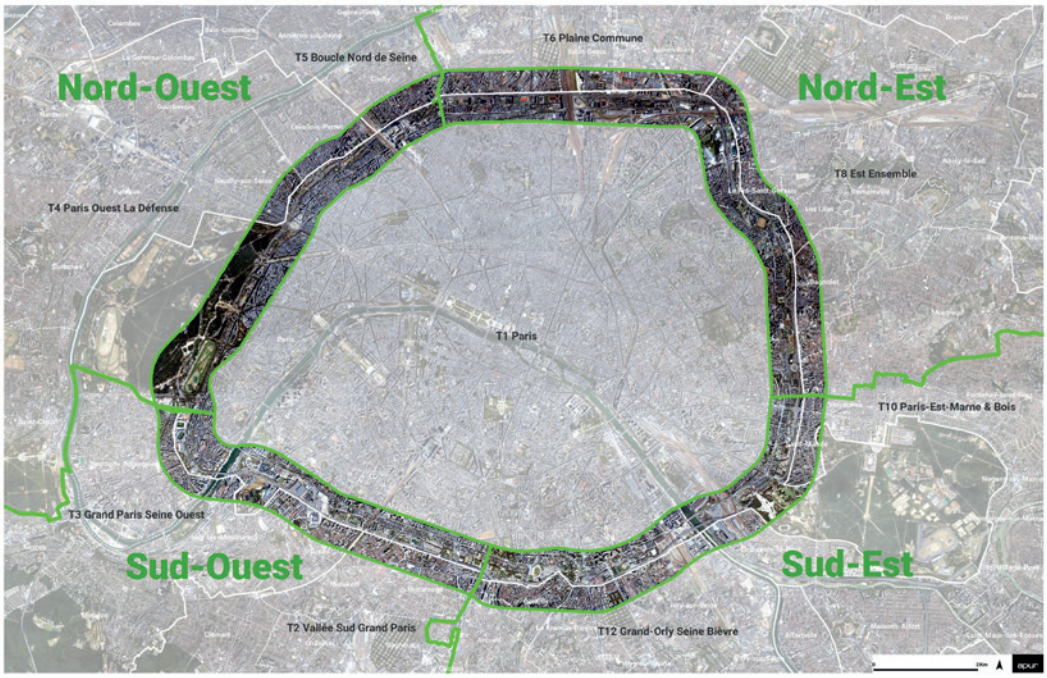
+ DE LIENS + DE NATURE + DE PROXIMITE
Vers une amplification des principes communs de la nouvelle ceinture verte

apur

ce sont : 30 000 habitants pour Plaine Commune, 45 000 pour Est Ensemble, 28 000 pour Paris Est Marne et Bois par exemple. Si on descend à l'échelle des communes, on voit que la part des habitants qui résident dans cette épaisseur est considérable puisqu'on a plus de 70 % d'habitants du Pré-Saint-Gervais, et même 87 % pour Saint-Mandé, qui habitent dans ces 500 mètres.

Les échanges tenus lors des précédents ateliers du Boulevard périphérique ont permis, lors des ateliers territoriaux, de **travailler à partir de trois grands invariants qui sont : plus de liens, plus de nature et plus de proximité**. L'ensemble des collectivités s'est plutôt bien retrouvé et les interventions de chacune ont permis d'enrichir le contenu de ces invariants.

LE DÉCOUPAGE DES ATELIERS TERRITORIAUX



555 200 habitants

PARIS
307 220 habitants

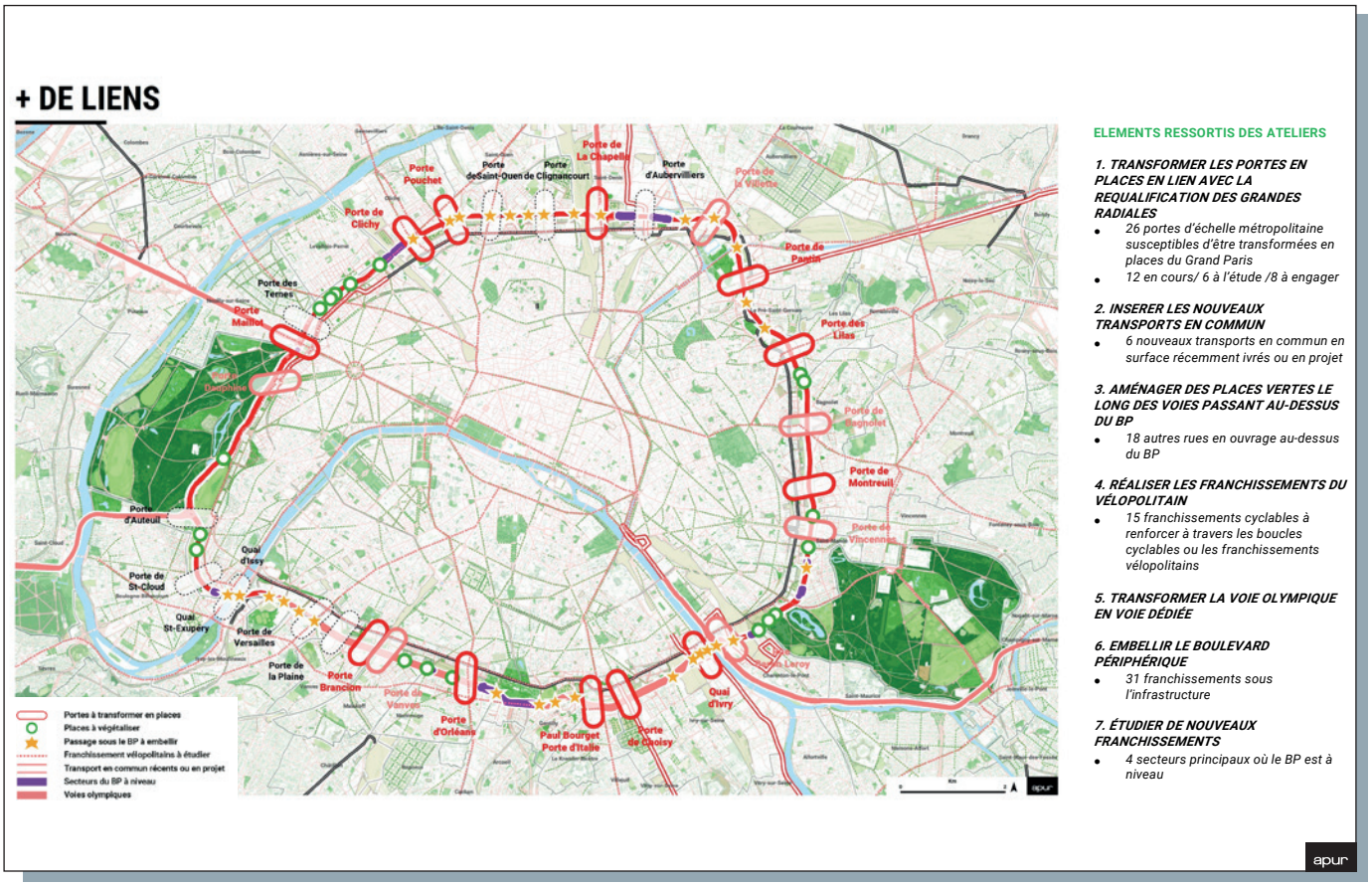
SECTEUR NORD-EST
Plaine Commune : *29 105 habitants*
pouvant atteindre 36 % de la population de certaines communes
Est Ensemble : *46 311 habitants*
pouvant atteindre 72 % de la population de certaines communes

SECTEUR SUD-EST
Paris-Est-Marne et Bois : *28 076 habitants*
pouvant atteindre 87 % de la population de certaines communes
Grand-Orly Seine Bièvre : *31 024 habitants*
pouvant atteindre 80 % de la population de certaines communes

SECTEUR SUD-OUEST
Vallée Sud Grand-Paris : *24 221 habitants*
pouvant atteindre 33 % de la population de certaines communes
Grand Paris Seine Ouest : *29 920 habitants*
pouvant atteindre 38 % de la population de certaines communes

SECTEUR NORD-OUEST
Boucle Nord de Seine : *22 938 habitants*
pouvant atteindre 38 % de la population de certaines communes
Paris Ouest La Défense : *36 391 habitants*
pouvant atteindre 40 % de la population de certaines communes

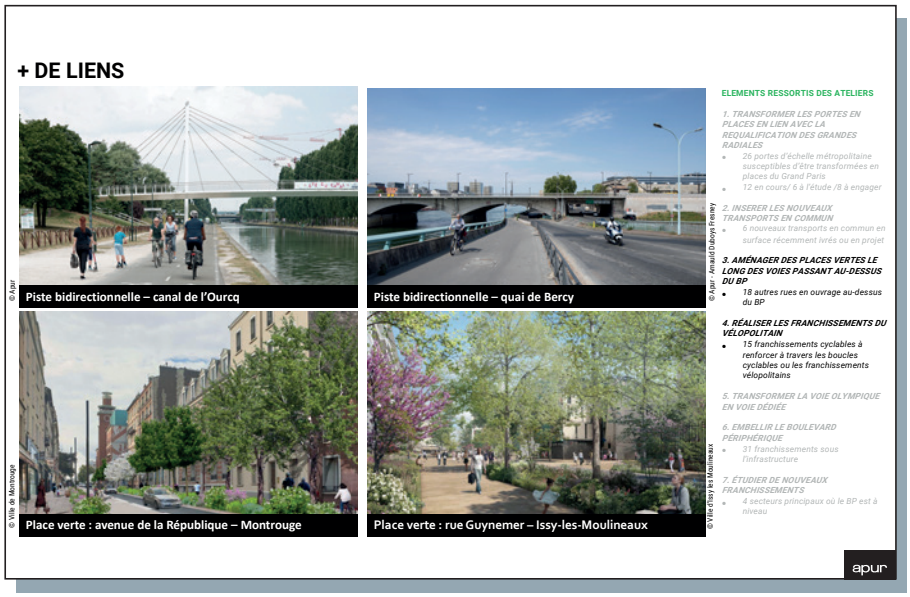
apur

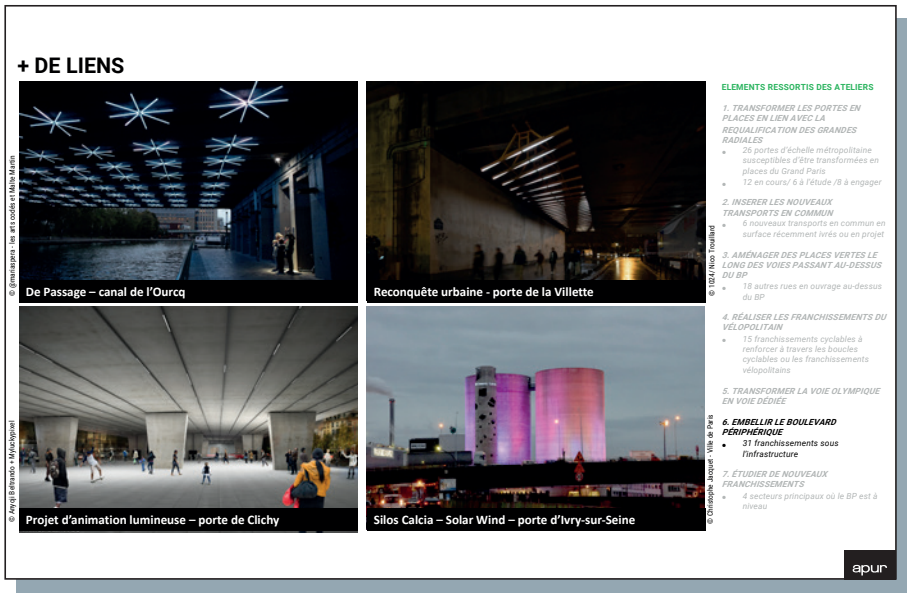


Comment travailler plus de liens? Tout d'abord, par la transformation des portes en places, qui est déjà engagée, notamment avec un rayonnement métropolitain. Plus de lien, c'est également la requalification des grandes liaisons radiales, support de nouveaux transports en commun et réseau vélo. Les conseils départementaux l'ont souligné dans les ateliers précédents et ateliers territoriaux.

Plus de lien, c'est aussi la question de l'héritage des voies olympiques, qui a fait l'objet du 4e atelier du Boulevard périphérique. On voit que les actions identifiées concernent à la fois des grands projets, mais aussi des actions de petite échelle, plus ponctuelles, comme par exemple l'occupation des sous-faces.

Si on regarde en image ces actions qui concernent ce thème, on voit la transformation des portes en places à l'œuvre, avec 12 portes qui sont en transformation ou qui sont déjà livrées. On a parlé de la porte des Lilas, mais aussi de la porte Pouchet, dont on





parle un peu moins. Elle est en limite de Saint-Ouen, Clichy et Paris. La réalisation est quasiment finie. D'autres portes sont à l'étude, dans des phases très engagées, comme la porte de La Chapelle, la porte de Montreuil et la porte Maillot, avec l'allée de Neuilly. D'autres portes sont à l'étude, comme la porte de La Villette ou la porte de Bagnolet ainsi que la liaison entre Paris et Charenton-le-Pont. Il y a plus d'une vingtaine de portes d'échelle métropolitaine, qui sont en connexion avec ces radiales, dont certaines ont pour enjeu d'insérer des nouveaux transports en commun. Ce sont ainsi des nouvelles offres de mobilité qui arrivent. On le voit avec l'arrivée du tramway T9, qui a eu lieu tout récemment. C'est aussi le cas de la porte d'Aubervilliers, avec le prolongement de la ligne T8 qui arrivera de Plaine Commune jusqu'à la gare de Rosa Park. Aussi la porte de Pantin avec le Tzen3, la rue Baron Leroy avec le BHNS sur les quais ou la porte d'Ivry avec le Tzen5. Ces exemples montrent bien que les transports alternatifs à la voiture se développent sur les voies radiales.

L'amélioration du lien passe aussi par l'accueil des mobilités actives sur ces places, avec les franchissements de réseaux cyclables. Le vélopolitain est à l'étude et il va concerner une quinzaine de franchissements. Ces nouveaux aménagements cyclables vont permettre d'enrichir les continuités entre Paris et les communes riveraines et seront intégrés dans le livre blanc qui est à venir.

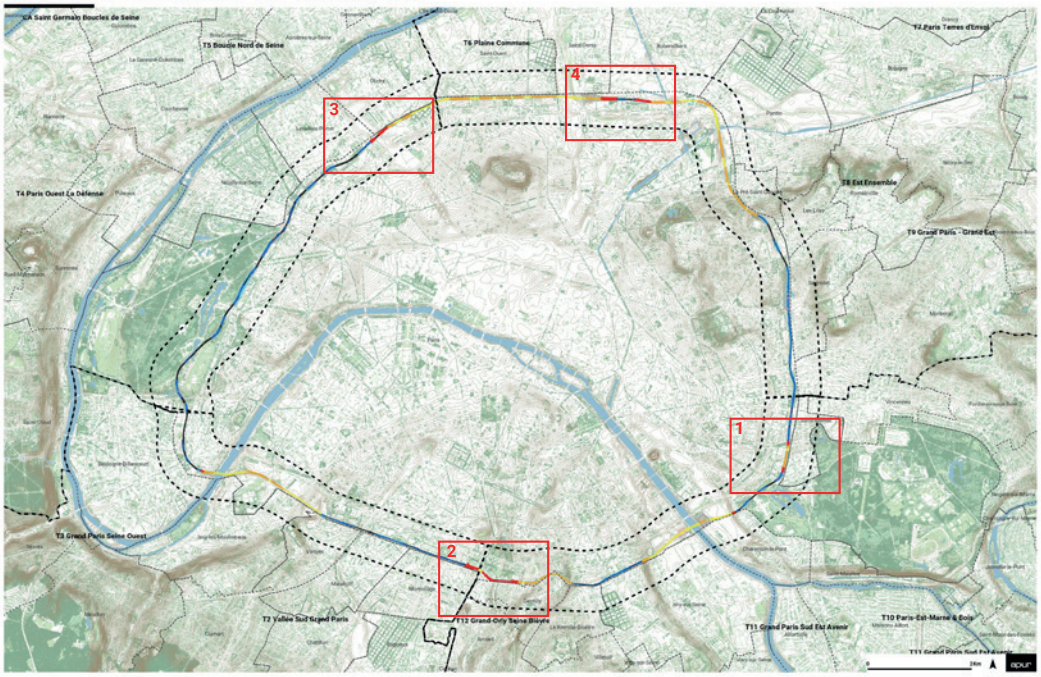
Toutes les places n'ont pas vocation à être des portes métropolitaines. Certaines peuvent être aménagées comme des places de proximité, des places vertes, en valorisant leur patrimoine végétal. On le voit sur ces images présentées par la ville de Montrouge et Issy-les-Moulineaux lors des ateliers. Il y a des actions transversales qui sont menées, à différentes échelles.

Plus de lien, c'est encore embellir les sous-faces du Boulevard périphérique.

Il y a 31 franchissements qui passent sous l'infrastructure. C'est considérable en termes de perception et aussi d'unité du territoire d'imaginer qu'on puisse avoir un projet d'ensemble sur l'embellissement de ces sous-faces. Elles sont particulièrement importantes dans la représentation qu'on a, dans les imaginaires de l'infrastructure. Embellir ces sous-faces, ce sont des actions qui sont à la fois pérennes et parfois événementielles : canal de l'Ourcq, porte de La Villette, à Ivry et porte de Clichy. L'idée est celle d'un embellissement sur l'ensemble de ces boulevards soutenu par un principe commun.

Plus de lien, c'est l'occasion de travailler quelques nouvelles liaisons dans le cadre des grands projets urbains. Il y a l'allée d'Ivry qui est en lien avec la ZAC Paris Rive Gauche, la rue Baron Leroy avec l'opération Charenton-Bercy et Bercy-Charenton. C'est aussi l'occasion de transformer l'ensemble du Boulevard périphérique en boulevard urbain ; vous voyez à l'écran une des images qui a été proposée par l'équipe Holos dans le cadre de l'évolution du Boulevard périphérique et des routes du futur.
À ce titre une attention particulière peut être portée sur les secteurs où le Boulevard périphérique est à niveau. Lors des ateliers, 4 secteurs, représentés sur cette carte, où le Périphérique est à niveau ont été identifiés, avec pour chacun des enjeux spécifiques : Gentilly et l'avenue Paul Vaillant-Couturier ; Saint-Mandé, avec le boulevard de la Guyane ; Plaine Commune, sur le secteur de projet de la Gare des Mines ; et les abords de la porte de Clichy, boulevard de Douaumont.

LES SECTEURS DU BP A NIVEAU



7. ETUDIER DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS

1. SECTEUR PARIS-SAINT-MANDÉ
Éléments à intégrer dans la réflexion :
- *Un site de projets à engager (lycée Paul Valéry, centre sportif Mimoun) ;*
- *La voie latérale de chaque côté du BP ;*
- *Le BP à 2x4 files.*

2. SECTEUR PARIS-GENTILLY
Éléments à intégrer dans la réflexion :
- *Avenue PVC à l'étude ;*
- *La passerelle du Cambodge ;*
- *Une complexité liée aux échanges BP/A6 ;*
- *Le BP à 2x3 files.*

3. SECTEUR PARIS-CLICHY
Éléments à intégrer dans la réflexion :
- *Carrefour à feu à l'étude (Clichy-la-Garenne) concernant l'accès au BP pour les véhicules de police ;*
- *La voie latérale de chaque côté du BP ;*
- *Le BP à 2x4 files.*

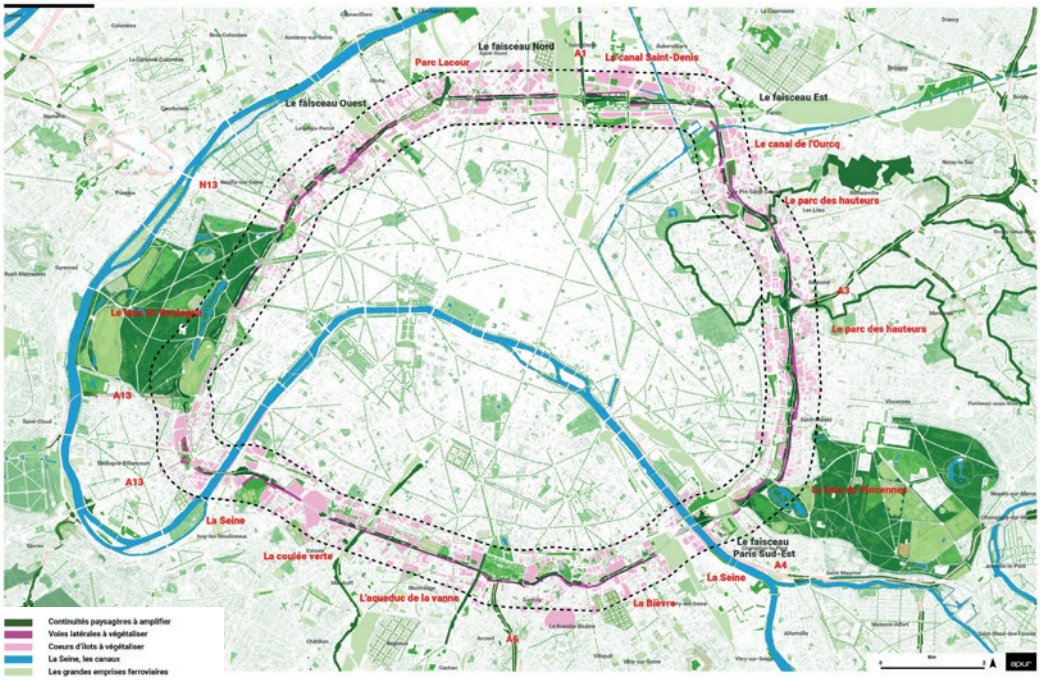
4. SECTEUR PARIS-SAINT-DENIS-AUBERVILLIERS
Éléments à intégrer dans la réflexion :
- *Passage à niveau à l'étude (ZAC Gare des Mines) ;*
- *Une topographie faible mais différenciée de part et d'autre du BP.*
- *Une complexité liée aux bretelles d'accès et aux échanges Paris/BP/A1 ;*
- *Le BP à 2x4 files.*

apur

Le deuxième invariant propose de restaurer, de préserver et d'amplifier la nature dans la nouvelle ceinture verte. La requalification de la ceinture verte a été inscrite dans le plan biodiversité parisien. Lors des ateliers territoriaux, les services de la Direction de l'urbanisme nous ont indiqué comment cela se traduisait par des actions assez concrètes dans les projets, avec une intention particulière menée sur la valorisation des qualités paysagères, des corridors écologiques, mais plus largement, une manière de travailler les nouvelles formes d'habiter et les nouvelles formes urbaines au sein de la ceinture verte. Cela passe aussi par l'amplification de la forêt linéaire, l'amplification des grandes continuités paysagères et l'intensification des plantations dans les cœurs d'îlot.

Regardons ces actions en image. La première action est d'amplifier les plantations sur l'infrastructure « élargie ». On a d'ores et déjà 43 hectares de talus. La direction des espaces verts de la Ville de

+ DE NATURE



ELEMENTS RESSORTIS DES ATELIERS

1. AMPLIFIER LA FORÊT LINÉAIRE DU BP

- *intensifier les plantations des 43 ha de talus ;*
- *planter le terre-plein central ;*
- *végétaliser la voie latérale (30 km de voie).*

2. ARTICULER ET AMPLIFIER LES CONTINUITÉS PAYSAGÈRES CONNECTÉES AU BP

- ***talus et couverture des autoroutes ;***
- *voies ferrées ;*
- *parc des hauteurs ;*
- *les bois ;*
- *La Seine ;*
- *La Bièvre ;*
- *canaux ;*
- *L'aqueduc de la vanne.*

3. INTENSIFIER LES PLANTATIONS DANS LES GRANDES PARCELLES

- *des équipements sportifs ;*
- *des équipements scolaires et de santé ;*
- *des bailleurs sociaux et des emprises d'activités.*

apur

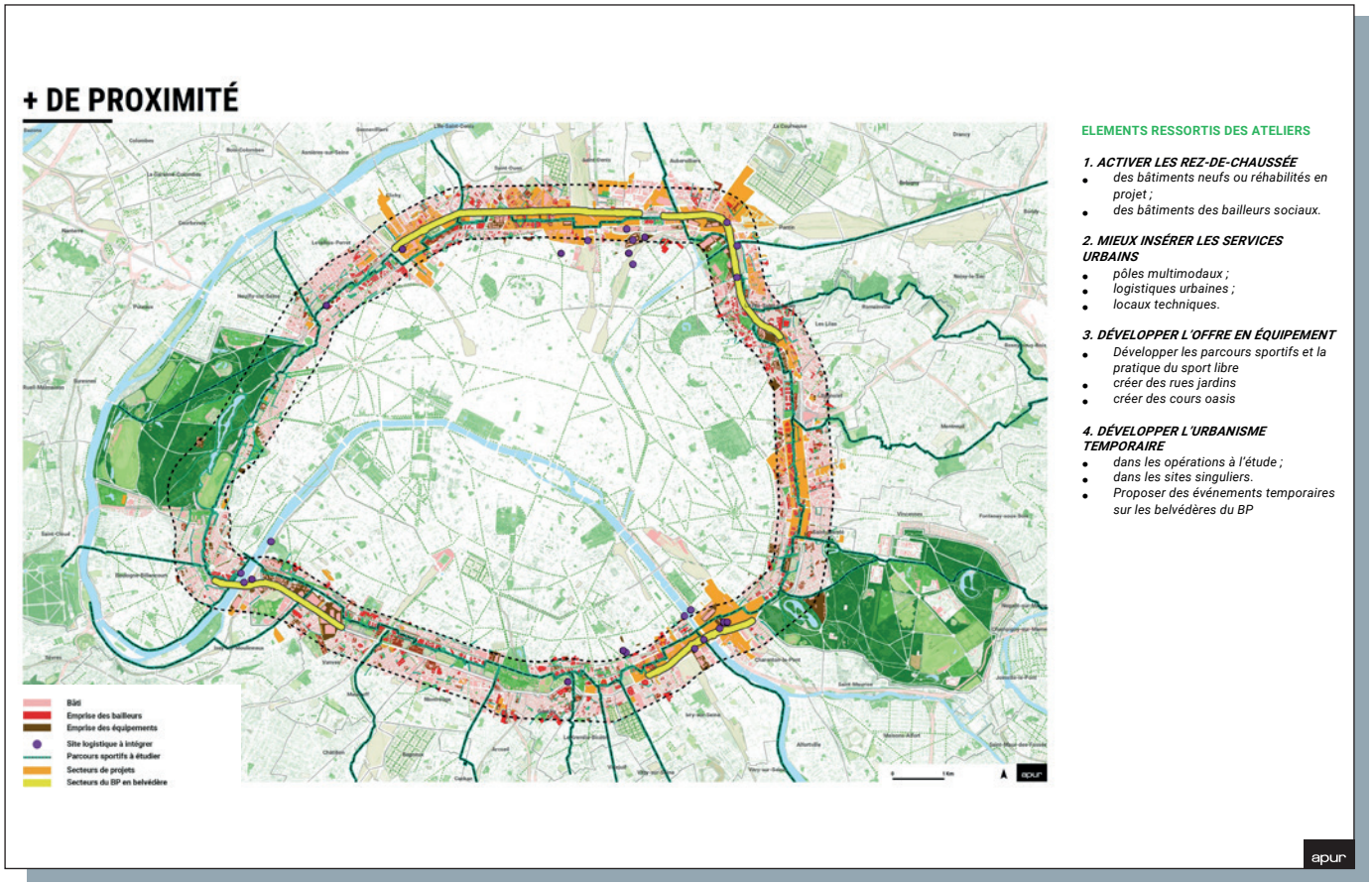
Paris a engagé des actions à court terme, avec une intensification des plantations sur les talus, avec notamment BoomForest, et des plantations sur le terre-plein central et sur les délaissés, les rampes, les surlargeurs, même s'il existe des contraintes techniques.
L'enjeu est aussi de végétaliser les voies latérales. C'est un point important, qui a été largement souligné par de nombreuses communes. Il existe 30 km de voies latérales qui longent le Boulevard périphérique à l'intérieur de Paris, et à la limite des communes riveraines. C'est un enjeu majeur d'interface et de valorisation de ce paysage de considérer le Périphérique et les voies latérales dans toute cette profondeur. Amplifier la végétalisation des voies latérales peut participer à cette évolution progressive du Boulevard périphérique. On peut citer à Gentilly l'avenue Paul Vaillant-Couturier, mais aussi à Ivry-sur-Seine le boulevard Hippolyte Marques, ou encore à Vanves et à Malakoff, la rue Louis Vicat et le boulevard Pinard, et bien sûr, sur le territoire d'Est Ensemble, la liaison avec le parc des Hauteurs.

Cette amplification de la nature s'étend sur les grandes infrastructures, les radiales, les continuités paysagères le long de l'A3 par exemple, avec notamment la liaison entre le parc Jean Moulin, les Guilands à Bagnolet, et le futur parc dans Paris, dans la ZAC Python-Duvernois, qui est en cours. Ce sont toutes ces grandes liaisons, à la fois routières, comme par exemple l'autoroute A4, mais aussi paysagères, avec la Bièvre et le projet de redécouverte qui est abordé en Seine Amont et qui va franchir la Poterne des Peupliers, le Boulevard périphérique et la connexion avec les bois.
Dernier point concernant l'objectif de « plus de nature », c'est le fait d'amplifier la végétation dans les cœurs d'îlot, avec un travail qui est engagé avec les grands propriétaires fonciers en particulier. Vous avez l'image des EMGP dans Plaine Commune où il y a un renforcement des végétations, également la Tierce Forêt à Aubervilliers. Le parc

des expositions renforce aussi sa végétation, ainsi que les bailleurs sociaux qui ont engagé, tant dans les communes riveraines que côté Paris, des projets de réhabilitation des quartiers existants, en renforçant la place de la nature. On voit bien qu'une narration et un récit commun sont en train de s'installer sur l'ensemble de ces projets.

Le dernier invariant est celui de la proximité : comment offrir plus de proximité ?

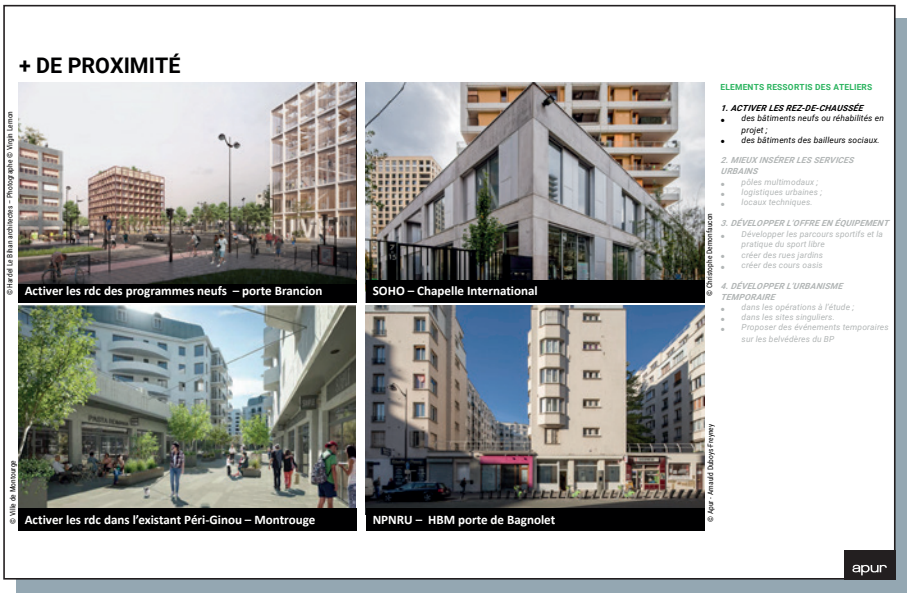
D'abord en travaillant les programmes bâtis avec l'activation des rez-de-chaussée et en insérant mieux les services urbains. On voit sur ces images qu'animer les socles des bâtiments le long des rues est un enjeu largement partagé de part et d'autre du BP, avec une activation des rez-de-chaussée qui peut concerner des projets nouveaux et existants. Dans les programmes neufs, c'est toute la question de la programmation dans les opérations d'aménagement. Dans l'existant, c'est tout le travail qui est fait dans les projets de renouvellement urbain, par



exemple dans le secteur des 4 Chemins, dans le secteur de Charles Hermitte.
Il y a là une part d'innovation sur cette question d'activation de l'animation des rez-de-chaussée. On peut prendre comme exemple l'opération Soho à Chapelle International ou la Halle Magenta à la porte de La Villette. C'est aussi le cas dans les tissus existants avec le travail qui est fait à la porte de Bagnolet.

Plus de proximité, c'est également mieux insérer les services urbains, avec ses pôles multimodaux. On a d'une part une rationalisation des espaces urbains qui est en cours, mais aussi l'installation de nouveaux équipements. Un nouveau site a été ouvert il n'y a pas très longtemps exploitant la sous-face d'un espace inutilisé du Boulevard périphérique au niveau de la porte de Pantin. C'est le projet P4 qui a été organisé en lien avec la Sogaris. Il permet d'organiser une logistique urbaine de proximité sur le principe du dernier kilomètre. Un seul camion arrive et ensuite une meilleure logistique est organisée par des déplacements de proximité du dernier kilomètre. On retrouve ce principe à d'autres endroits, à côté d'autres projets de plus grande envergure, tel l'hôtel logistique à Bercy par exemple.

Enfin, les ateliers ont montré que le renforcement de la proximité passait aussi par des actions sur l'espace public, avec de nouvelles programmations, de nouveaux équipements, comme les parcours sportifs qui sont à travailler, tant dans Paris le long de la ceinture verte que dans les territoires qui sont nombreux à développer des parcours sportifs. On peut citer le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq bien sûr, mais bien d'autres encore.
Il y a aussi des opérations de plus petite échelle, plus ponctuelles mais qui sont très importantes, c'est la création des rues-jardins, avec l'ambition de travailler les rues écoles, en lien avec les cours oasis où il y a un renforcement de la végétation. On voit bien que les projets portés par chacune des communes



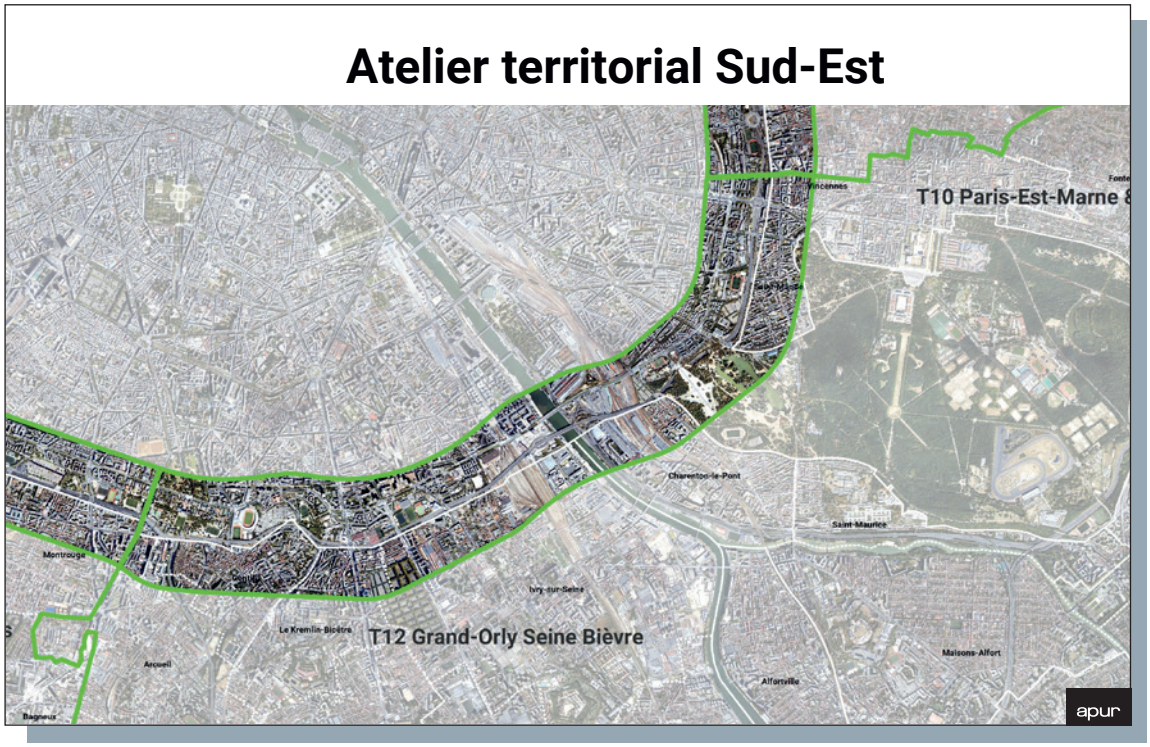
riveraines et par Paris se rejoignent sur ces projets, qui permettent une amélioration de ces équipements à partir d'une réflexion sur leur taux d'usage.

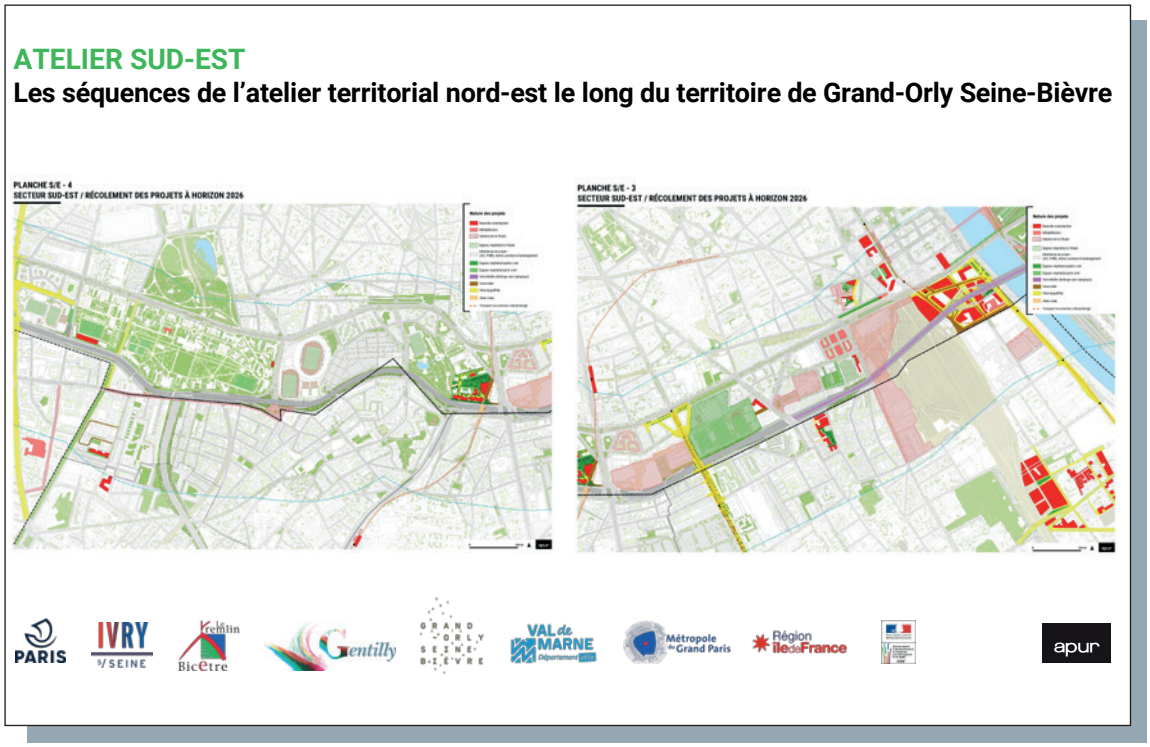
Le dernier principe commun qui est ressorti des projets présentés par l'ensemble des collectivités, est celui de l'urbanisme transitoire, temporaire, qui permet une progressivité des actions et une appropriation des lieux par les citoyens. Cet urbanisme se développe dans les opérations d'aménagement, mais aussi dans des lieux singuliers qui existent d'ores et déjà, qui permettent de créer cette proximité et aussi de gérer le temps du chantier. On peut citer les actions qui sont menées porte de Bagnolet, et celles menées par la Semapa avec Plateau urbain au niveau de l'allée d'Ivry. On a tous en tête la Nuit blanche, qui a permis aux habitants de s'approprier cet espace qui habituellement est inhospitalier, en tout cas à l'échelle des piétons et des enfants et qui ont été nombreux à venir sur cet événement.

Pour conclure, les participants aux ateliers ont fait des retours très positifs sur l'intérêt de croiser les regards des différents territoires et de partager l'expérience de ces projets. Le partage des projets à travers la définition d'invariants, qui permettent d'enrichir et d'amplifier certains aspects, peut contribuer à ce grand projet de la nouvelle ceinture verte. Ce sont de grands invariants qui doivent aussi permettre de garder la richesse des identités des projets et des territoires. La nouvelle ceinture verte est dans un territoire qui a une histoire complexe, avec une histoire commune mais avec des spécificités qui se sont constituées et que l'on retrouve aussi bien dans les tissus existants que dans les projets.
On vous propose de diffuser le document de restitution des quatre ateliers territoriaux techniques en accompagnement de la synthèse de ce 5e atelier, et de continuer la conversation par des présentations par les élus des quatre ateliers territoriaux, en commençant par l'atelier du sud-est.

2. Atelier Sud-Est

par Patricia Tordjman, Clément Pecqueux et Hervé Gicquel





© ph.guignard@air-images.net

© Ville de Gentilly

© Ville de Gentilly

➤ Patricia Tordjman

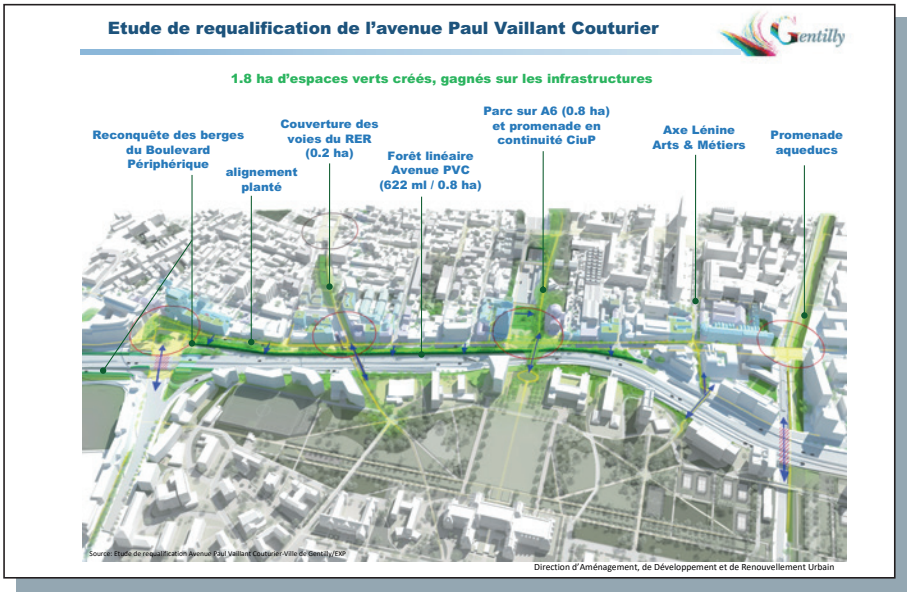
Maire de Gentilly

Je vais vous présenter les projets que nous avons à Gentilly depuis très longtemps, tant il est vrai que le Périphérique et les deux autoroutes, dans une petite ville de 17 000 habitants, c'est lourd.

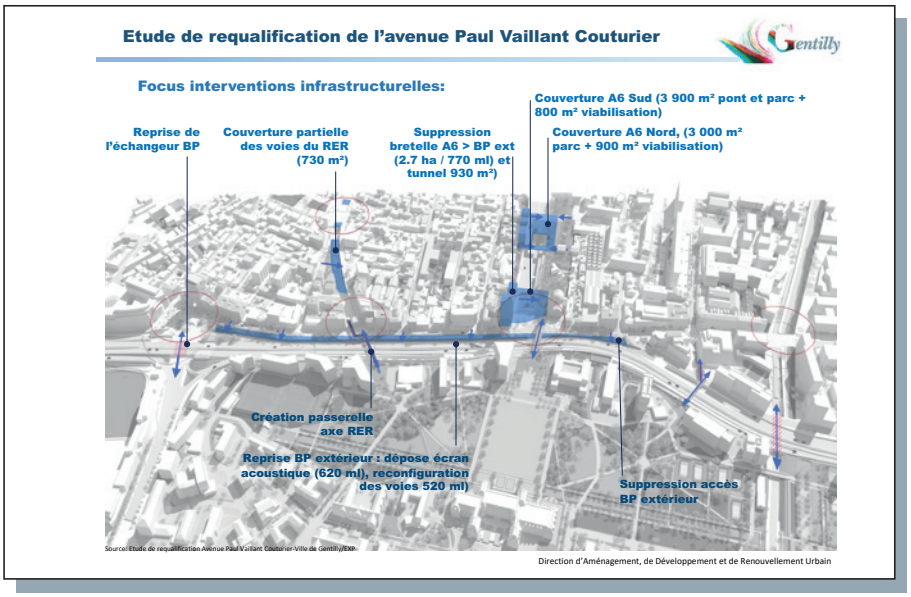
Je souhaite tout d'abord vous montrer la construction du Périphérique avec la Cité internationale universitaire à droite et Gentilly à gauche. On peut s'imaginer la construction du Périphérique. Il est resté au niveau du sol et n'a pas été creusé en tranchée ; il représente une « préemption énorme » sur la ville par la voiture.

Avant de passer au projet, je voulais également vous montrer la vue aérienne du Périphérique. En haut, la Cité internationale universitaire, en bas Gentilly. On s'aperçoit que le Périphérique est à niveau. Il se trouve qu'il y a un accès au milieu du Périphérique, qui fait la jonction avec l'autoroute A6a, qui se trouve ne plus être utilisé puisqu'il servait par le passé au corps diplomatique qui devait se rendre d'Orly à Paris sans passer par la banlieue. Comme cette voie n'est plus utilisée, nous avions dans un premier temps l'idée de récupérer 12 m sur le Périphérique pour pouvoir les redonner à l'avenue Paul Vaillant-Couturier, qui est l'avenue qui longe Gentilly, le long du Périphérique. Ça a été la première idée force. Aujourd'hui, dans les projets que vous avez présentés, on présente une voie plantée au centre. Pourquoi pas ? Je me disais, avec mes collègues d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre, que dans la mesure où le sud n'a pas de voie olympique, ça serait pas mal que d'ici là, on puisse travailler dans nos villes sur la récupération d'espaces sur le Périphérique pour redonner à la ville l'espace et les moyens d'y mettre des voies de circulation, une alternative de circulation avec transports publics en sites propres et avec des aménagements cyclables. C'est encore à discuter.

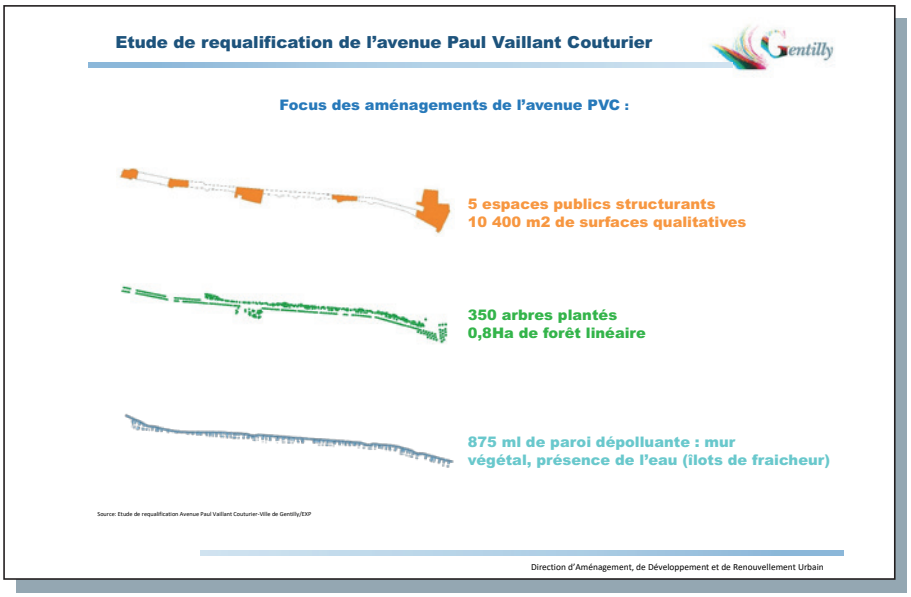
On a étudié depuis une vingtaine d'années différents projets. On a imaginé couvrir l'A6 d'un côté, dans le cadre du projet de rénovation urbaine du Chaperon vert, qui est le grand quartier d'habitat social situé sur la droite. Nous avons aussi imaginé, avec la suppression de la bretelle qui arrive de l'A6 sur le Périphérique, consacrer le parcours de l'avenue Paul-Vaillant Couturier à une plantation d'arbre, y compris à un linéaire de forêt urbaine. Je vous parlais d'un mur expérimental végétalisé, une paroi antipolluante et antibruit. On a étudié avec une agence d'urbanisme l'idée d'un mur expérimental antipollution, qui puisse recouvrir ce mur très laid sur le Périphérique. Et en plus d'être laid, il est vieux ! Après cette paroi végétalisée antipolluante, on pourrait s'imaginer qu'au lieu de monter des murs, on construise des ponts. C'est la raison pour laquelle nous avons reconstruit avec Paris, la Cité universitaire et le territoire, la passerelle du Cambodge. Nous avons enjambé l'avenue Paul Vaillant-Couturier. On n'a pas arrêté là de penser qu'il valait mieux enjamber par des ponts plutôt que de construire des murs. C'est la raison pour laquelle nous avons imaginé une nouvelle passerelle que j'ai eu le bonheur de voir inscrite dans le PLU parisien il y a une dizaine d'années, une passerelle au-dessus du RER B de



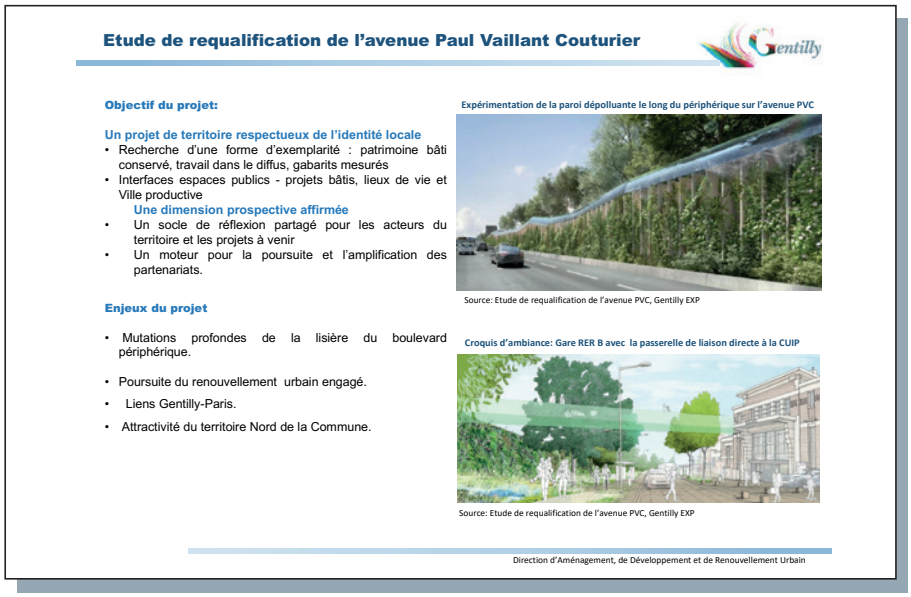
© Ville de Gentilly



© Ville de Gentilly



© Ville de Gentilly



© Ville de Gentilly

© Ville de Gentilly

Gentilly. Cette nouvelle passerelle, à l'image de la passerelle du Cambodge, va de la gare du RER B de Gentilly à la gare du RER de la Cité U. À Gentilly, nous avons un Périphérique à niveau, des autoroutes en tranchée, mais nous avons aussi le RER B. Nous avons imaginé construire une passerelle qui donne sur la Cité universitaire, et à cette occasion, couvrir le RER B. À Gentilly, nous avons des tranchées de tous les côtés. Nous avons commencé à recouvrir l'autoroute A6b. Nous voulons recouvrir l'autoroute A6a. Nous voulons requalifier le Périphérique en reprenant de l'espace sur la ville, avec cette avenue Paul Vaillant-Couturier qui longe le Périphérique, qui sera à l'image de la Cité internationale universitaire, un véritable poumon vert. Il me semble qu'en 2007, quand il y a eu cette étude d'insertion urbaine du Périphérique par l'agence TVK, financée par la Ville de Paris et la région, Gentilly avait été pris en exemple pour considérer que ça pouvait être un véritable poumon vert et qu'il fallait absolument réparer toutes ces fractures. Je vous entendais parler de la réouverture de la Bièvre. Je dois dire que je suis très heureuse qu'en même temps que nous recouvrons les autoroutes et que nous requalifions le Périphérique, nous rouvrions la Bièvre, puisqu'elle a été fermée au moment où on a tranché notre ville.

➤ Clément Pecqueux

Adjoint - conseiller communautaire à la Mairie d'Ivry-sur-Seine, Écologie urbaine. Coordination de l'intercommunalité. Adjoint délégué au quartier Marat-Parmentier

© ph.guignard@air-images.net

Clément Pecqueux, Adjoint au maire d'Ivry-sur-Seine

Nous avons de nombreuses interfaces avec le boulevard parisien. En sous-face, mais aussi par-dessus le Boulevard périphérique. On a plusieurs enjeux. L'enjeu de toute la partie en lien avec la ZAC de Paris Rive Gauche et le grand chantier des tours Duo et des autres qui vont arriver. Sur cette partie de notre territoire, il y a le fort lien à la Seine et à toute la zone de reconversion urbaine d'Ivry Confluence, qui occupe notre ville. Aujourd'hui, nous avons un travail qui est engagé avec Haropa sur la reconfiguration de la partie nord du port de Seine, côté Ivry, pour retrouver des espaces d'accès aux quais pour les Yvriennes et les Yvriens, tout en continuant à avoir un fonctionnement logistique important. Toute la partie sud de cette frange de Seine sera libérée de la circulation dans les prochaines semaines. Elle accueillera dans les prochaines années un retour à la plaine alluviale de la Seine et une reconfiguration urbaine, où la place de la nature sera extrêmement importante.

Il y a les questions d'interface sous le Boulevard périphérique. L'interface avec les tours Duo et la potentielle perspective d'arrivée de la ligne 10 du métro dans les prochaines années. Et toutes les continuités douces, piétonnes et cyclables, qu'on trouvera le long de la Seine, qui existent déjà, qu'il faut continuer à améliorer et à sécuriser. Sur la partie située le long du boulevard Hippolyte Marques, entre les portes de Choisy et d'Ivry, on est un peu dans la même configuration qu'à Gentilly : on a cette voie latérale du Boulevard périphérique. Comme nous ne bénéficions pas de la voie olympique sur notre partie sud, on espère pouvoir travailler en interface entre Hippolyte Marques et une partie du Boulevard périphérique pour retrouver des capacités de transport en

ATELIER SUD-EST

Les séquences de l'atelier territorial sud-est le long du territoire de Paris-Est Marne&Bois

© ph.guignard@air-images.net

© Ville de Charenton-le-Pont

commun, notamment transversal, qui irait jusqu'à Gentilly et au Kremlin-Bicêtre. C'est un enjeu important pour nous. On est bien desservi dans l'axe nord-sud qui nous mène à Paris. En revanche, dans les transversalités entre nos communes, on a des difficultés en termes de desserte de transport en commun. Ça sera une potentialité pour nous.

➤ Hervé Gicquel

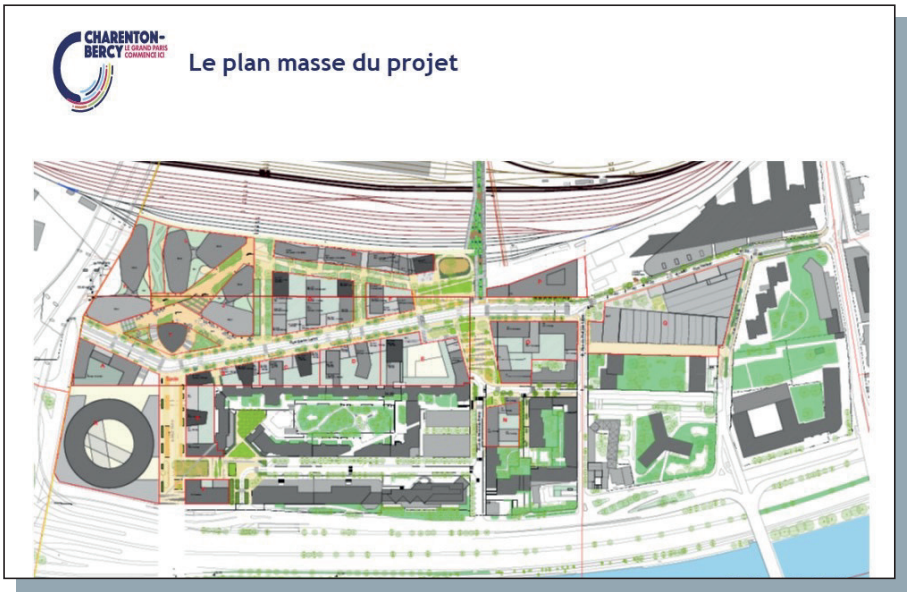
Maire de Charenton-le-Pont

Je voudrais exprimer la position de la Ville de Charenton, dans le cadre du projet Charenton-Bercy. Nous sommes sur le flanc sud-ouest de notre ville, en bordure du Boulevard périphérique, saturé par l'autoroute A4, qui nous sépare de la Seine, et l'emprise ferroviaire que vous voyez sur la partie droite, qui à elle seule est constituée d'une grosse vingtaine d'hectares, superficie de séparation entre le nord et le sud de la ville. Autrement dit, toute cette partie à gauche de la partie urbanisée, qui constitue notre quartier de Bercy à Charenton, est amenée, depuis le Boulevard périphérique en remontant à l'est, puis au nord, à être aménagée au cours des prochaines années. Nous y travaillons ardemment, Dominique Alba le sait puisqu'elle a été à nos côtés à la genèse de cette réflexion. Avec Emmanuel Grégoire depuis maintenant plusieurs années, nous travaillons à ce que le franchissement soit possible entre nos deux villes, entre la capitale et Charenton, puisque le Périphérique nous sépare, mais également ce no man's land ferroviaire, ce no man's land d'anciennes activités industrielles. Nous travaillons à pouvoir rejoindre le quartier Terroirs de France-Saint-Émilion, dont nous sommes séparés à vol d'oiseau de quelques centaines de mètres. Mais pour les franchir aujourd'hui, c'est effectivement une démarche que je qualifie de suicidaire, pour passer de Charenton à Paris et de Paris à Charenton. C'est la raison pour laquelle nous travaillons ensemble, avec la Ville de Paris, à ce que

ces franchissements soient possibles. J'ai parlé du Boulevard périphérique, mais je n'oublie pas la question de la végétalisation des espaces à proximité du Boulevard périphérique. J'ai été assez sensible à cette intensification des plantations des talus en particulier. Je rappelle la présence de l'échangeur de la porte de Bercy qui comporte une grosse vingtaine d'entrées et de sorties, depuis divers points entre Paris, Charenton et l'autoroute A4, et qui constitue à lui seul une barrière très significative de coupure urbaine, une coupure urbaine très franche, très marquée, très meurtrie entre la capitale et Charenton-le-Pont.

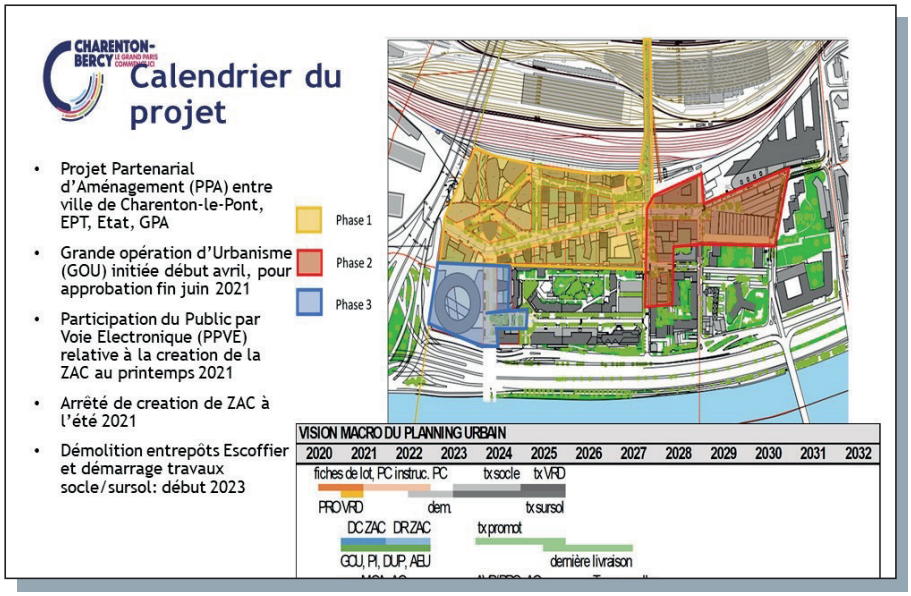
L'ambition du projet et de notre réflexion – je remercie vraiment tous ceux qui ont contribué à la réflexion de ces ateliers – est que nous puissions pacifier ces espaces. Il ne peut pas y avoir d'opération côté Charenton si nous ne nous interrogeons pas, avec l'État, la Région, le Département, sur le devenir de ces infrastructures routières, meurtrissantes pour nos territoires, pour notre territoire tout particulièrement, avec en particulier l'autoroute A4 qui vient se déverser dans cet échangeur de Bercy pour gagner ensuite les différentes entrées du Boulevard périphérique. 270 000 véhicules/jour, ce n'est pas l'épaisseur du trait. Nous sommes en pied d'immeubles, sur l'ensemble du linéaire charentonnais, depuis la porte de Bercy quasiment jusqu'à la frontière avec la ville de Saint-Maurice, à l'exception notable de quelques hectomètres qui sont en décaissé. Tout le reste est en pied d'immeubles, notamment des habitations sociales qui ont précédé historiquement la percée de cette autoroute. Je voudrais à travers cette slide vous montrer l'ampleur du projet d'aménagement urbain sur lequel nous travaillons. Le projet a

© Ville de Charenton-le-Pont



© Ville de Charenton-le-Pont

© Ville de Charenton-le-Pont



© Ville de Charenton-le-Pont

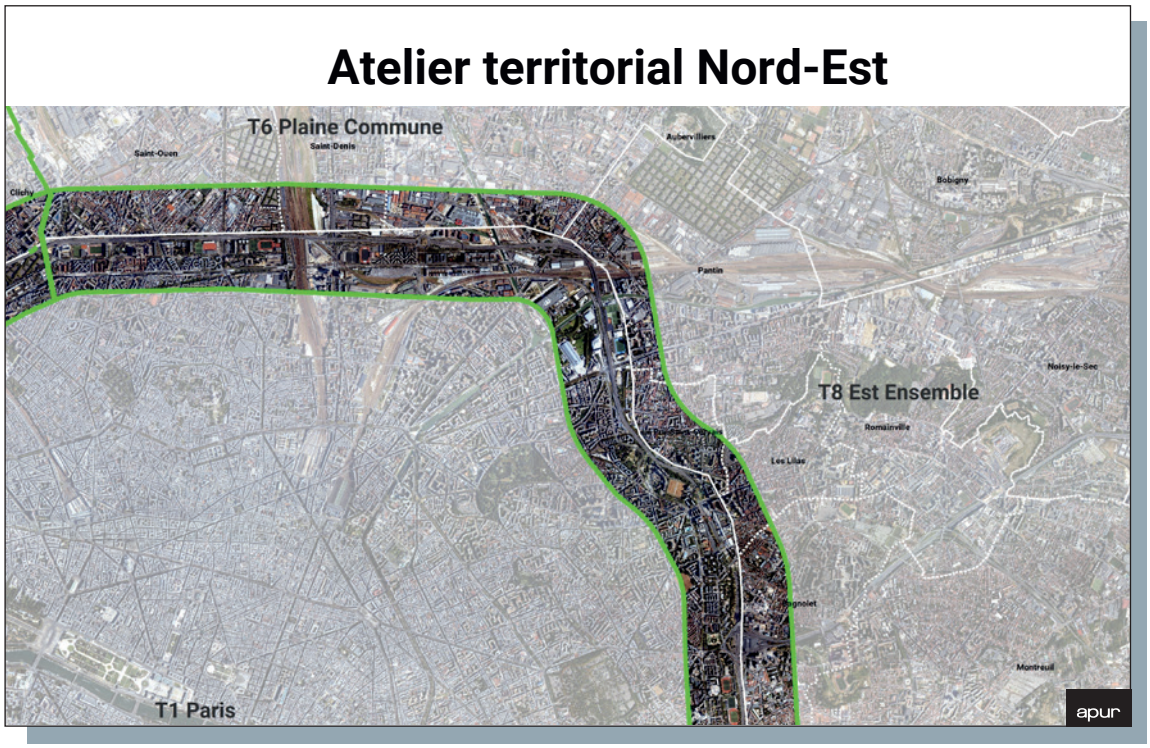
aussi pour objectif de pacifier ces infrastructures routières et a également vocation à résorber la fracture ferroviaire entre le nord et le sud de la ville.

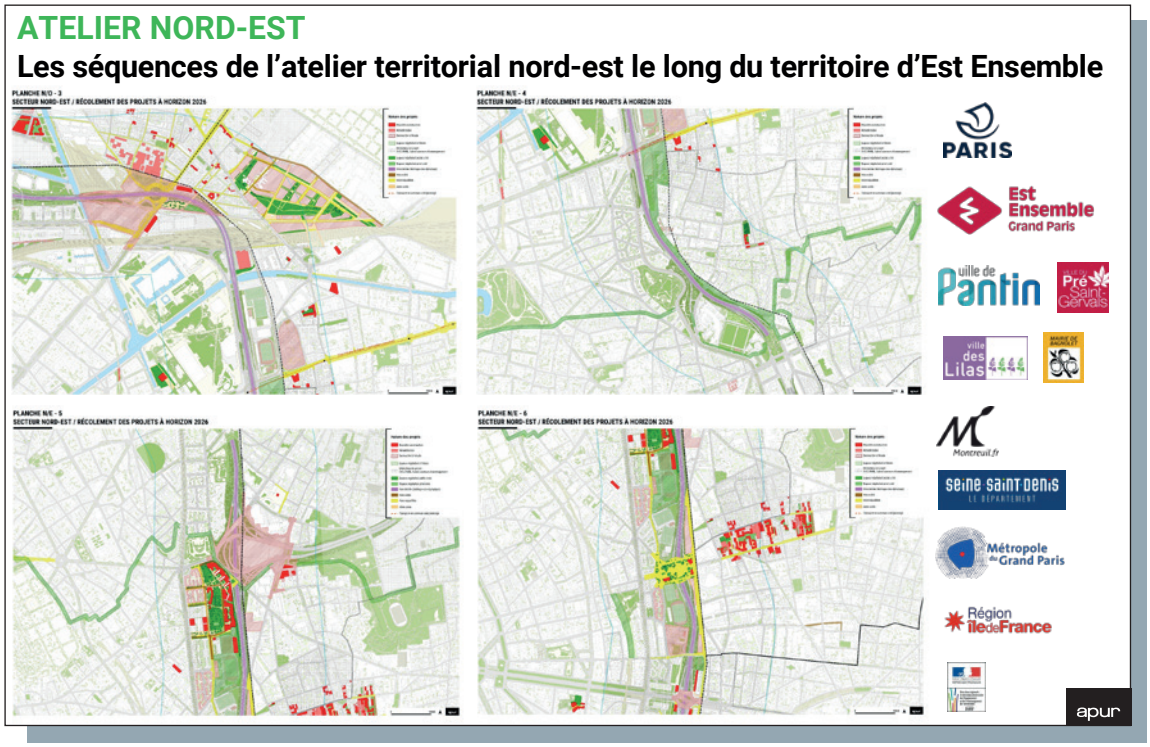
Je passe rapidement sur les ateliers en cours, avec les cabinets d'architecte qui façonnent déjà quelques-uns des projets que nous portons, à la fois en logement et en bureau et urbanisme commercial. Une perspective vous montre ces questions de liaison avec l'axe essentiel de percement ou de franchissement entre Paris et Charenton, qui est constitué par le prolongement de la rue Baron Leroy.

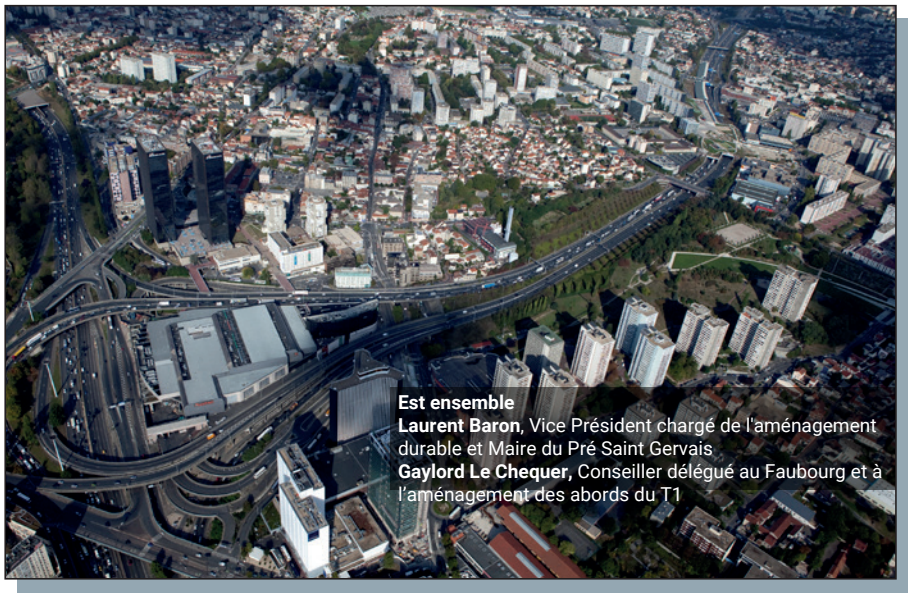
Je voudrais également préciser, et ça vient illustrer le propos sur l'insertion de nouveaux transports en commun, l'absolue nécessité d'une nouvelle desserte de transport en commun entre la ville de Paris et notre futur projet Charenton-Bercy. C'est bien sur l'axe Baron Leroy qu'il doit trouver sa place, en complément des liaisons douces auxquelles nous travaillons, Paris et Charenton. Nous travaillons sur un calendrier ambitieux, que je partage avec Emmanuel Grégoire. Nous sommes sur le point de lancer les phases de concertation avec un calendrier ambitieux de création de ZAC fin 2021. On y travaille ardemment. C'est bien à travers les opérations de Paris et de Charenton que nous sommes à la croisée des chemins pour tâcher de pacifier ce no man's land du Périphérique et de l'échangeur de Bercy, et conjointement de l'autoroute A4 sur lequel nous travaillons également avec l'État et la Métropole du Grand Paris pour parvenir à le pacifier. Voilà en synthèse ce que je pouvais vous dire. Je salue vraiment l'approfondissement des travaux et l'ambition partagée que nous avons, Paris et Charenton, sur cette dimension métropolitaine et d'aménagement urbain.

3. Atelier Nord-Est

par Laurent Baron, Gaylord Le Chéquer, Adel Ziane et Emmanuel Grégoire







© ph.guignard@air-images.net

Une parole commune pour partager des ambitions …

C'est une **nouvelle étape** dans la transformation du boulevard périphérique à laquelle nous souhaitons prendre part pour une ville :
- ❖ Moins polluante
- ❖ Accessible à tous
- ❖ Plus agréable à vivre
- ❖ Plus attractive

La transformation du BP est aussi l'opportunité **d'augmenter le nombre d'espaces verts par habitant.**

Ces ambitions et cette parole commune sont formulées dans **la contribution d'Est Ensemble au Livre Blanc parisien**, qui sera soumis au vote du Conseil de Territoire du 25 mai prochain.

© Est Ensemble

… Et des points de vigilance

Une réelle **collaboration** avec l'ensemble des villes du territoire est nécessaire, avec des conséquences fortes en termes de **mobilités et d'aménagement du territoire.**

Ce partenariat passe également par la **concertation et le débat citoyen**, facteur de réussite incontournable de la transformation du BP.

Deux points de vigilance doivent être soulevés :

- ❖ **L'interdépendance des mobilités** : la transformation du BP doit être traitée à l'échelle du schéma de circulation métropolitain, afin d'anticiper les reports de l'A1 vers l'A3 et l'A86
- ❖ **La nécessité de préserver l'équilibre de nos territoires**, déjà soumis à une forte pression foncière et immobilière

© Est Ensemble

➤ Laurent Baron

2e vice-président de l'agglomération d'Est Ensemble chargé de l'aménagement durable et maire du Pré-Saint-Gervais

À Est Ensemble, nous avons la volonté de participer activement à la réflexion de la transformation du Périphérique, qui va s'inscrire dans la continuité des projets d'aménagement que nous portons déjà sur le territoire. Comme tout le monde, on veut une ville moins polluante, accessible à tous, plus agréable à vivre et plus attractive, en essayant d'augmenter les espaces verts par habitant. Nous allons passer en conseil de territoire le 25 mai une délibération en ce sens. On a des points qu'on partage tous, des points de vigilance où on veut vraiment avoir une réelle collaboration avec l'ensemble des villes, mais aussi un point de vigilance sur la concertation avec les citoyens. Et des points qu'on a déjà soulevés : avec la transformation du Boulevard périphérique, il va falloir qu'on fasse attention à la manière dont les choses se font, avec l'A3 et l'A86, le lien entre l'A1, l'A3 et l'A86. Et naturellement, l'équilibre de nos territoires, pour que personne ne se sente exclu et que les populations vivent le plus sereinement possible.

➤ Gaylord Le Chéquer

Premier adjoint au Maire de Montreuil délégué à la ville résiliente, urbanisme, espaces publics, grands travaux de transports et protection des murs à pêches

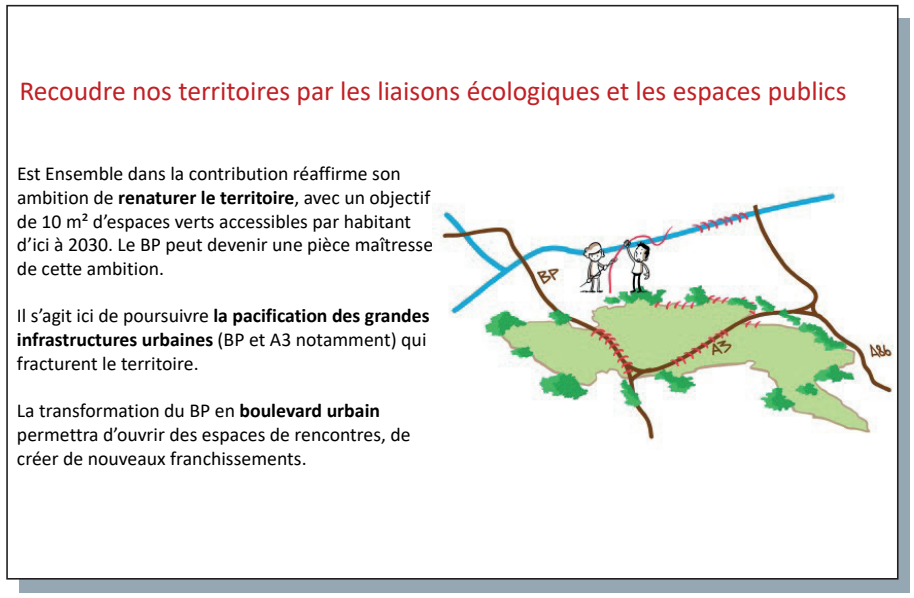
Je voudrais insister sur un point – et c'est là toute la cohérence du travail impulsé, merci à l'Apur et à la Ville de Paris pour ces ateliers –, celui de la mise en coordination des réflexions sur l'évolution du Périphérique, entre l'autoroute A3 qui a un impact très fort sur le territoire d'Est Ensemble puisqu'elle traverse plusieurs de nos villes et qui fait la connexion avec l'autre Périphérique, à savoir l'A86. Au moment où se réfléchissent et s'intègrent les réflexions sur l'apaisement nécessaire

autour de l'autoroute A1 au niveau de la porte de La Chapelle, il est nécessaire de mener en parallèle la réflexion sur l'évolution de l'autoroute A3, en particulier pour Est Ensemble. C'est un sujet que nous avons commencé à travailler, avec Paris, avec la mairie du 20e, avec le maire de Bagnolet, autour de la question de l'évolution de cet échangeur de l'autoroute A3 qu'est la porte de Bagnolet.

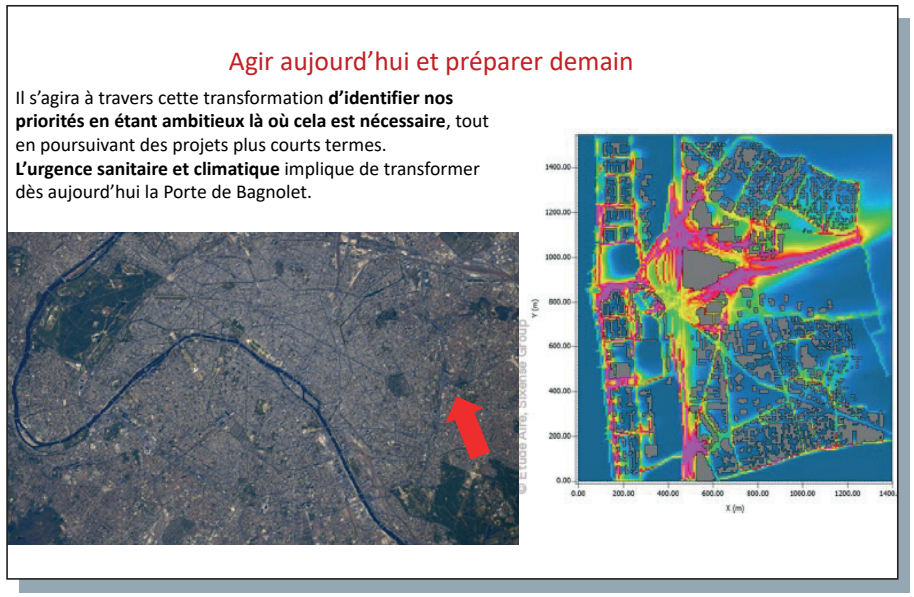
Vous voyez à gauche cette magnifique photo de Thomas Pesquet, au moment où il passait au-dessus de Paris. On voit très bien cet anneau qui, outre son caractère particulièrement disgracieux, très « infrastructure », très béton, pose des problématiques très fortes en matière environnementale, sanitaire, climatique. Pour nous, dans la phase que nous engageons, la question de la transformation de la porte de Bagnolet et de l'articulation entre l'évolution de la porte de Bagnolet et du Périphérique est un point d'attention très fort et une très grosse ambition, que nous aurons l'occasion de partager le 10 juin prochain, lors de notre prochain atelier sur le projet d'évolution de la porte de Bagnolet.

Je reviens sur l'articulation A1-A3-A86. L'impact de la transformation du Périphérique va évidemment se reporter sur les axes et le fonctionnement du second Périphérique de la métropole, l'A86, avec un renforcement potentiel des flux sur cette infrastructure. À Est Ensemble, nous sommes aussi longés par l'A86 à Montreuil, Noisy et Bobigny, et même traversés par celle-ci au niveau de Bondy, ce qui nous amène à avoir une attention très forte sur un certain nombre de nos projets urbains d'ores et déjà engagés et, en particulier, au pont de Bondy, à la jonction entre l'A3 et l'A86.

Sur le volet de la reconquête et de la renaturation, on a un objectif partagé avec ce qui a été présenté en introduction par les uns et les autres. À Est Ensemble, l'objectif est d'atteindre 10 m² d'espace vert par habitant. On est actuellement à 6 m². La renaturation aux abords du Périphérique et sur l'ensemble du territoire du faubourg nous donne cette occasion. Nous serons évidemment partie prenante.

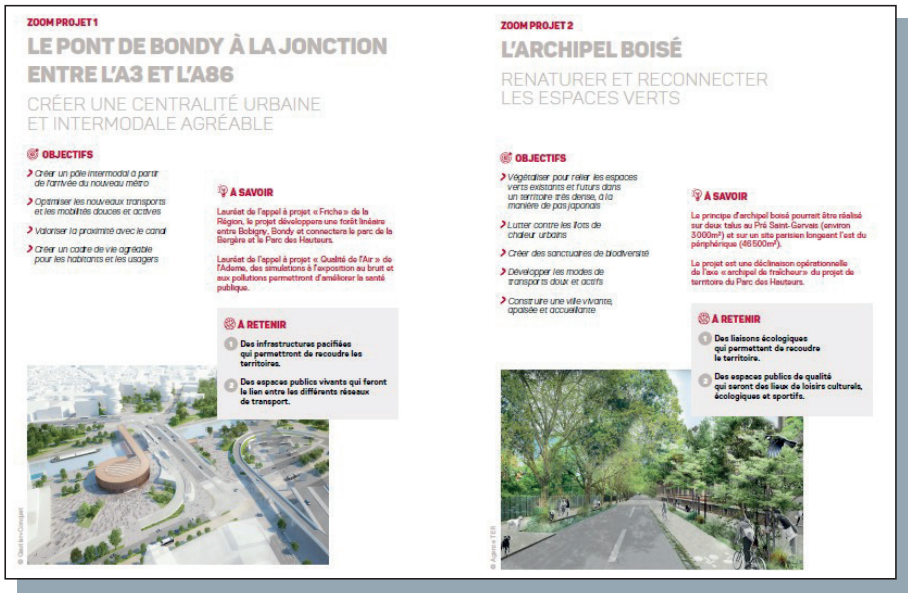


© Est Ensemble



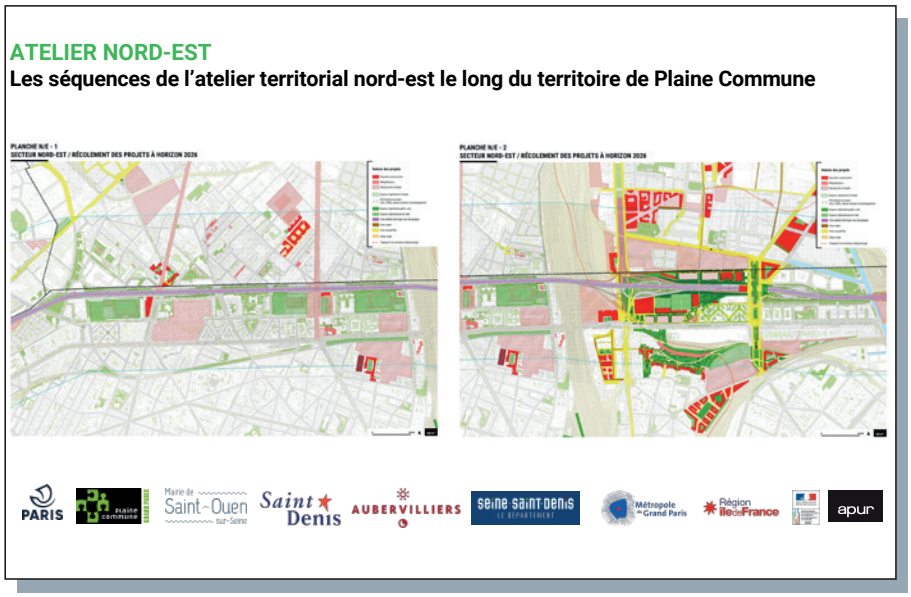
© Est Ensemble

© Est Ensemble



© Est Ensemble

© ph.guignard@air-images.net



➤ Adel Ziane

Plaine Commune, vice-président chargé de l'aménagement et de l'urbanisme

La problématique majeure pour nous, c'est bien sûr la lutte contre les pollutions atmosphériques, mais également sonores et visuelles. On parle de l'autoroute A1 pour Plaine Commune en particulier, et du Boulevard périphérique, qui génèrent vraiment des autoroutes urbaines avec près de 50 000 morts par an à cause de la pollution. Ce sont des taux de pollution parmi les plus élevés d'Île-de-France sur notre territoire. L'enjeu majeur dans ces ateliers du Périphérique est, pour nous, de reconquérir ces espaces publics qui sont aujourd'hui dévolus à la voiture, afin de remettre un peu d'humain au centre.

Les conventions sur lesquelles nous avons délibéré récemment et sur lesquelles nous avons travaillé avec la Ville de Paris pour Plaine Commune, mais dans le cadre de la convention entre la Ville de Paris et Saint-Ouen intègrent la transformation du Périphérique, et de l'autoroute A1, transformation en boulevard urbain apaisé, végétalisé. Le travail autour des portes, qui est en train de s'effectuer progressivement, de Saint-Ouen à Saint-Denis, en allant jusqu'à Aubervilliers, avec leurs problématiques particulières est intégré.

Un travail en cours côté porte de Clignancourt a été lancé, je salue le travail mené par Plaine Commune et les services de la Ville de Paris, qui ont des réunions mensuelles pour travailler sur chacune des problématiques. Le département de Seine-Saint-Denis travaille à un apaisement de ces voiries. Les choses sont plus avancées côté porte de La Chapelle, où l'autoroute A1 déverse une bonne partie des véhicules qui arrivent du côté de Paris, puisque des études ont été lancées, un OPC en lien avec la Solideo, un comité de pilotage est constitué sur les différents aspects en termes de flux et de projets urbains. Lorsqu'on va à l'ouest vers la porte d'Aubervilliers, des réunions de coordination sur la gare des Mines sont

en cours. Une interface particulière avec Paris sur les aménagements transitoires a été effectuée et réfléchie. Enfin, du côté de la porte de La Villette, on a déjà eu une réunion de concertation avec Emmanuel Grégoire, qui s'est tenue avec les maires d'Aubervilliers et de Pantin, pour évoquer la relance du projet sur la porte de La Villette. C'était en janvier 2021. Cela doit aboutir à un travail technique d'ici l'été pour une convention de projet sur la porte de La Villette.

Enfin, côté Saint-Ouen, ce travail est en train d'être réalisé, il y a un vrai dynamisme économique à retrouver du côté des Puces, pour travailler non plus sur des porosités, mais des continuités territoriales les plus nettes possibles entre les habitants et permettre un véritable dépassement de cette frontière que représente le Boulevard périphérique.

➤ Emmanuel Grégoire

Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

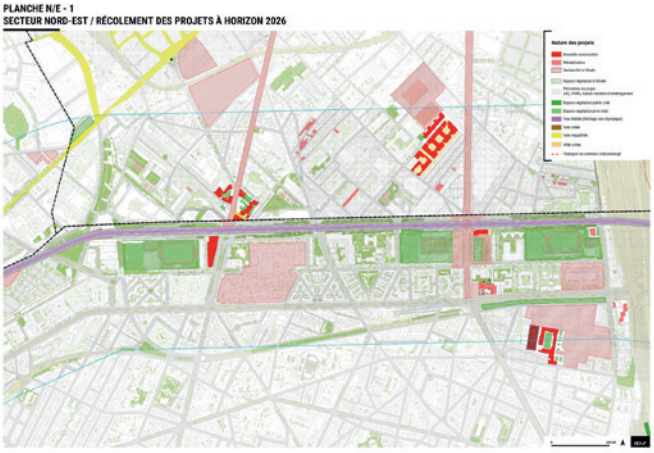
Merci à tous les collègues de tous les secteurs, en particulier ceux de l'atelier nord-est. Nous travaillons vraiment beaucoup sur des portes qui le méritent énormément parce qu'elles connaissent de grandes difficultés. Sur le plan urbain c'est une évidence, mais les besoins se doublent sur ces secteurs de difficultés sociales, d'usages ou de mésusages de l'espace public problématique, l'actualité en est encore le témoin. Nous avons engagé avec les partenaires, les communes, l'EPT, Plaine Commune, Est Ensemble, un travail important de stratégie de reconquête urbaine, visant à la fois à transformer les portes en place, visant aussi à nourrir des projets communs de reconnexion de mobilité entre nos territoires, de végétalisation, y compris de tout ce qui peut concourir à rendre ces espaces plus agréables. C'est évidemment le cas autour des trois axes portés par l'Apur, à savoir les enjeux de nature, de lien et de proximité.

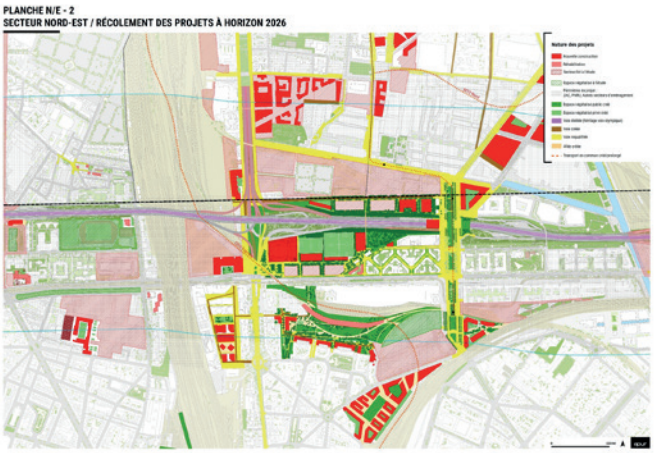
© ph.guignard@air-images.net

Emmanuel Grégoire, Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

ATELIER NORD-EST

Les séquences de l'atelier territorial nord-est le long du territoire de Plaine Commune

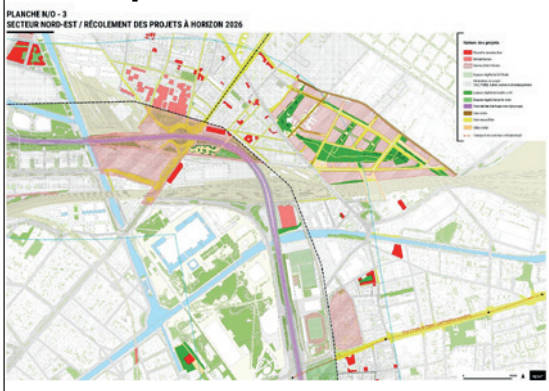


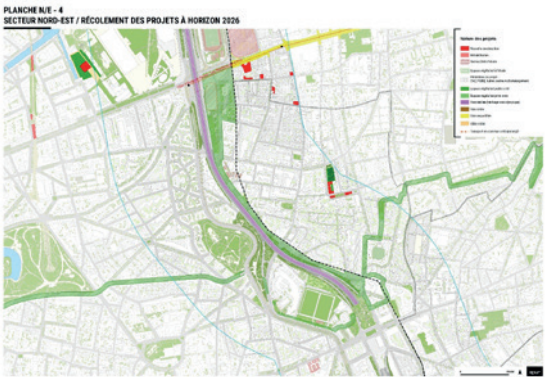


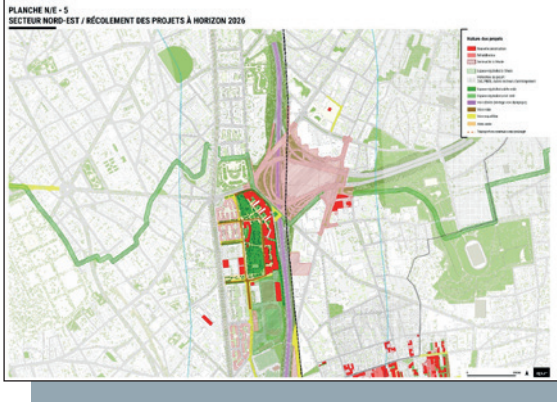
PARIS · Plaine Commune · Mairie de Saint-Ouen sur-Seine · Saint Denis · Aubervilliers · Seine Saint Denis le département · Métropole du Grand Paris · Région Île de France · apur

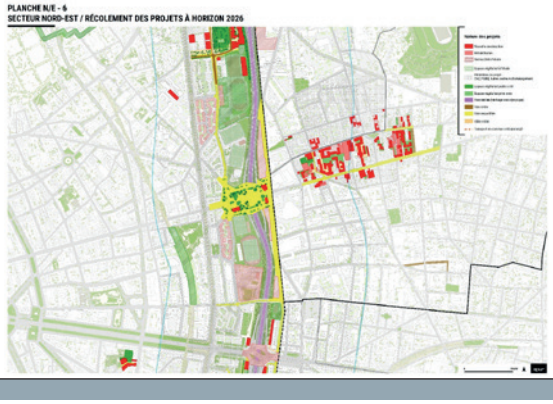
ATELIER NORD-EST

Les séquences de l'atelier territorial nord-est le long du territoire d'Est Ensemble









PARIS · Est Ensemble Grand Paris · ville de Pantin · Pré Saint-Gervais · ville des Lilas · Montreuil.fr · Seine Saint Denis le département · Métropole du Grand Paris · Région Île de France · apur

Pour parler du secteur de La Chapelle, nous avons aménagé un grand parc urbain, le parc Chapelle-Charbon, qui constitue un axe fort qui reliera le projet de la porte de La Chapelle et sa projection porte d'Aubervilliers. Nous avons un projet de requalification de la porte de La Chapelle elle-même, dont le campus Condorcet et l'Arena, dans le cadre des jeux olympiques, constituent de puissants accélérateurs, y compris de revégétalisation de la rue de La Chapelle. Nous avons énormément de contraintes de requalification urbaine dans des lieux qui sont aussi maillés par des grandes infrastructures ferroviaires. Celles-ci sont reconquises progressivement. Nous essayons de créer cette ligne de force de liaison verte. Retravailler complètement plus de liens, sur le secteur Chapelle, notamment à travers la ZAC Gare des Mines, qui est un immense no man's land, entre Plaine Commune, Saint-Denis et Paris, avec des projets conjoints très importants pour retravailler ce lien de circulation, avec quelques grands ouvrages historiques qui sont venus créer des frontières physiques extrêmement puissantes entre nos territoires, que nous travaillons méticuleusement.

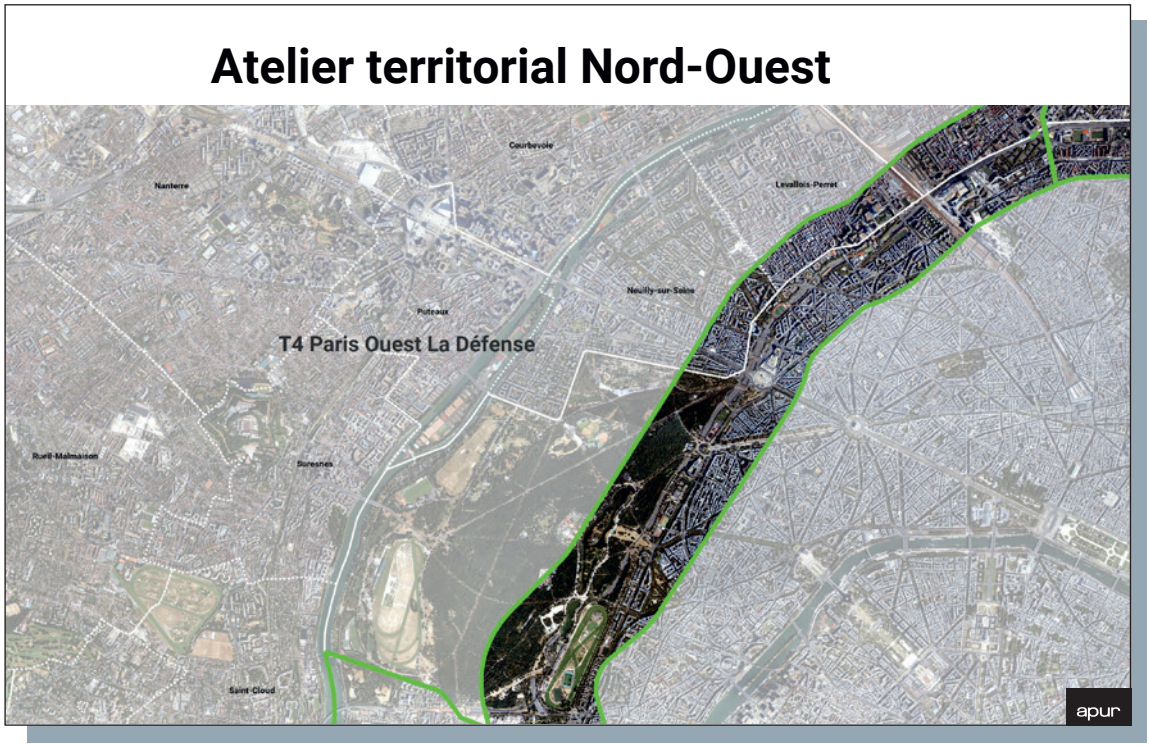
Plus de proximité, avec l'exemple de la porte de La Villette. La place Auguste Baron est un territoire hostile et pourtant très traversé par les habitants parisiens, par les habitants d'Aubervilliers et de Pantin. Nous avons engagé un travail important de définition de grandes orientations d'une zone d'aménagement concerté qui conduira à la transformation de la porte de La Villette. Nous avons engagé également un travail de requalification des circulations en lien avec la requalification de la RN2 engagée par le département. Ce sont vraiment des éléments de dentelle dans lesquels nous portons, les communes concernées, souvent avec l'appui des EPT et du département, des projets de requalification, d'amélioration de l'habitat, de mixité de destinations entre activités d'emploi, activités diverses et variées, alimentaire, commerce, artisanat, activité industrielle sur certains secteurs.
Et je voudrais vous dire le plaisir qui est le mien sur cet atelier, et plus largement avec vous tous puisqu'on se voit régulièrement, de travailler à la transformation de ce Périphérique. Je vois qu'il attire l'attention de beaucoup de gens !

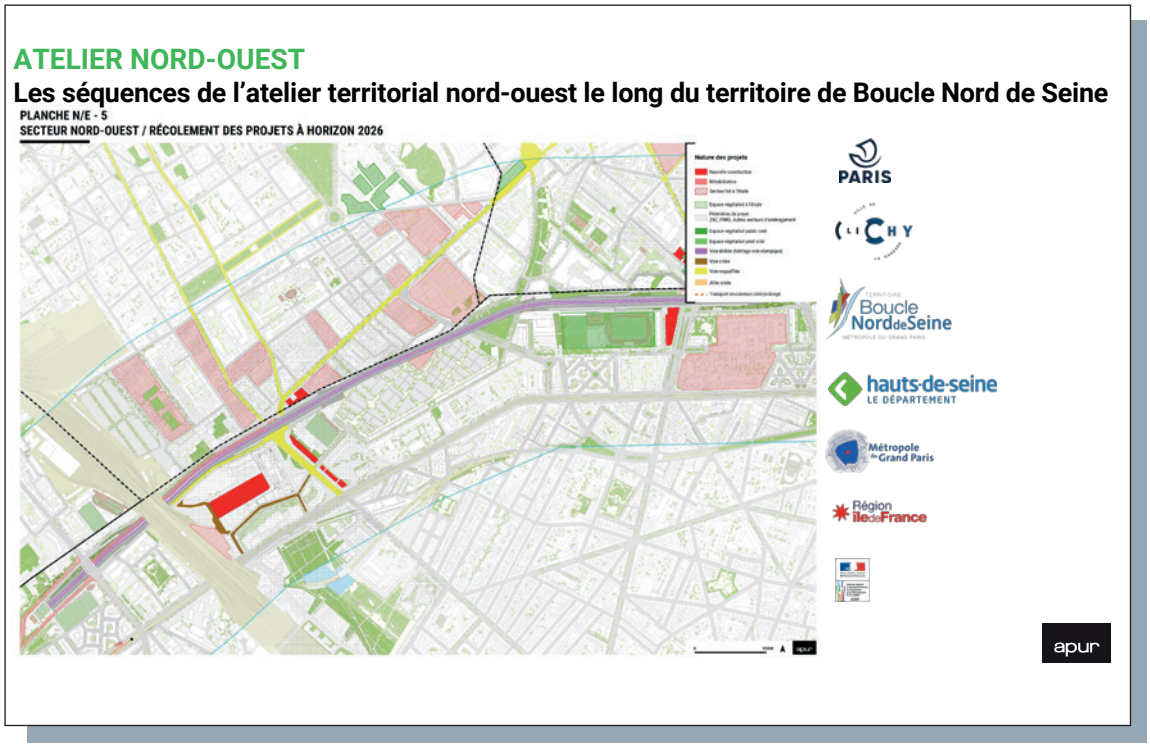
➤ Dominique Alba

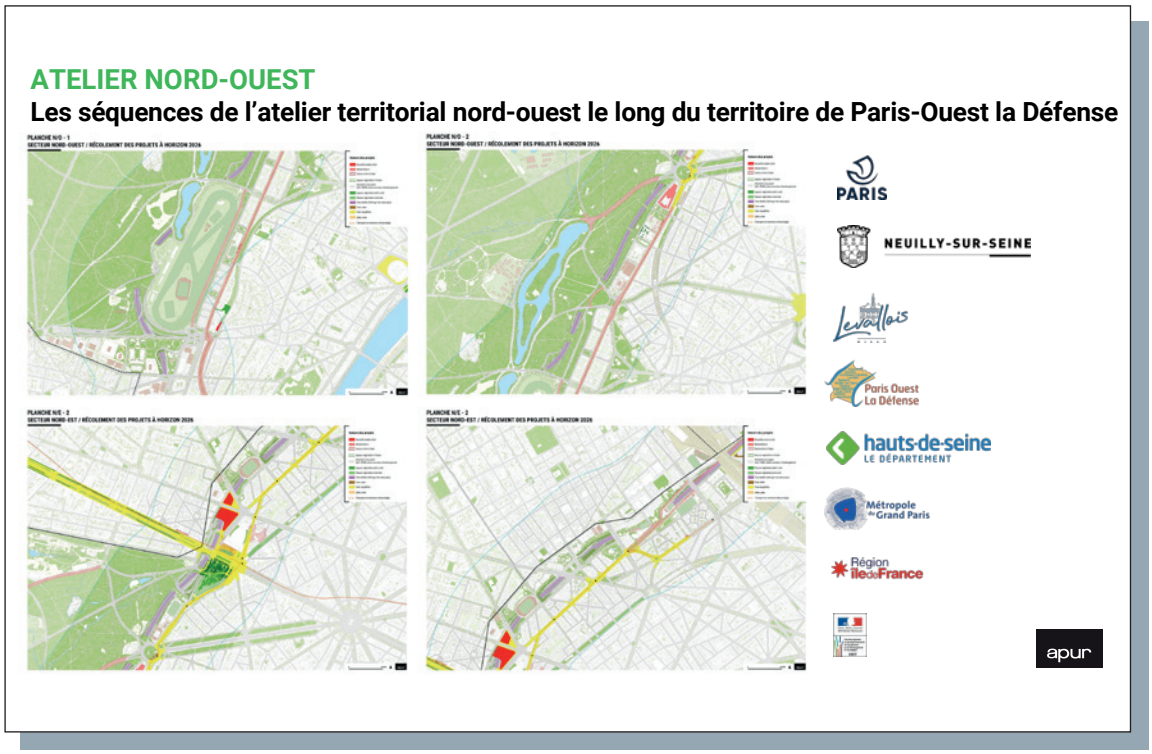
Directrice générale de l'Apur

Je voudrais souligner que le plus de lien, le plus de nature, le plus de proximité, est vraiment fait avec les services de la Ville de Paris. Je sais que la DVD, la DEVE, la DU nous écoutent, et l'équivalent des territoires et des départements de l'ensemble des collectivités. C'est important parce que c'est vraiment partagé par les expressions politiques – il suffit de vous écouter pour en être convaincu – mais c'est aussi très largement porté par l'ensemble de ceux qui mettent en œuvre et qui arrivent, avec toutes leurs actions, à faire en sorte que toutes ces ambitions soient rendues possibles.
On va aller vers le nord-ouest. Jean-Christophe Fromantin, maire de Neuilly-sur-Seine, va s'exprimer. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres secteurs étudiés entre la porte de La Chapelle et la porte Maillot.
Sur l'atelier nord-ouest, vous avez aussi le bois de Boulogne. Patricia Pelloux a présenté les éléments de travail sur le thème de « plus de nature ». Elle a aussi abordé la porte de Clichy et la porte Pouchet, qui sont mieux connues, et sur lesquelles on a travaillé collectivement assez récemment.

3. Atelier Nord-Ouest
par Jean-Christophe Fromantin



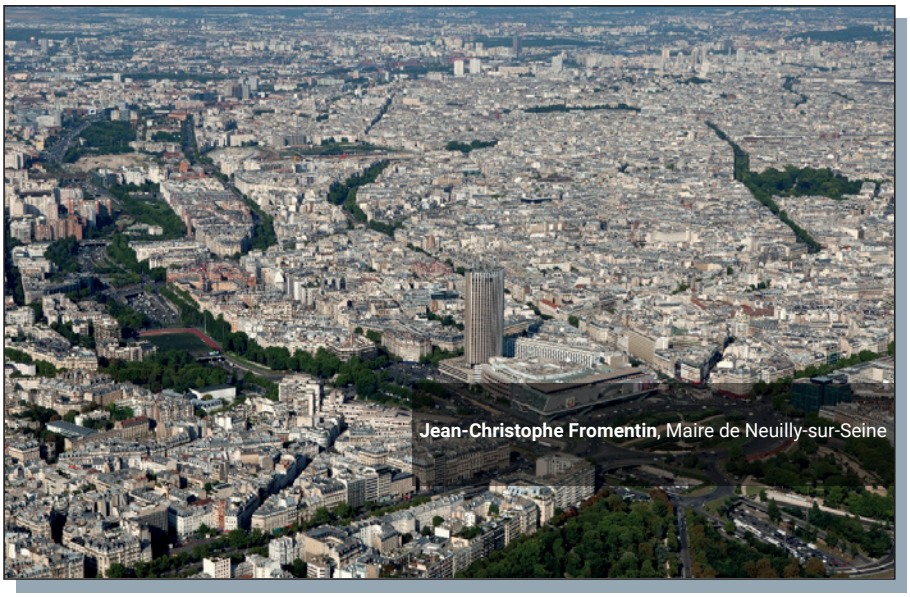




➤ Jean-Christophe Fromantin,

Maire de Neuilly-sur-Seine

Je suis ravi de participer une nouvelle fois à cet échange qui est pour nous tous intéressant, dans la mesure où l'idée de mettre de la cohérence tout autour du Périphérique est un vrai enjeu pour nos communes de la petite couronne. Ce sujet, ce dialogue avec Paris date quasiment de 2010, puisqu'on avait à l'époque partagé cette ambition de reprendre l'ambition de l'axe historique dessiné à l'époque par Le Nôtre, entre le Louvre et La Défense. En regrettant à l'époque que les segments qui composent cet axe soient extrêmement fermés les uns par rapport aux autres, mon souhait à Neuilly était de rouvrir ce segment à la fois vers Paris et vers La Défense. Rouvrir ce segment, ça voulait dire à la fois s'intéresser aux deux ruptures qu'il y avait d'un côté et de l'autre, en l'occurrence la porte Maillot et le pont de Neuilly, qui fermaient le segment Neuilly et le rendaient quasiment étanche de ce qui se passe en amont et en aval. L'autre élément était bien entendu la reconquête de cette autoroute urbaine,



© ph.guignard@air-images.net

Jean-Christophe Fromentin, Maire de Neuilly-sur-Seine

sans doute une des plus importantes de France, voire d'Europe puisqu'il y a 160 à 170 000 véhicules par jour, et d'en faire un véritable boulevard urbain, donc, de l'insérer davantage dans la ville, et de recréer une porosité entre le nord de l'avenue Charles de Gaulle et le sud, cette avenue coupant la ville en deux. Il y a eu beaucoup d'itérations depuis 2010. La première itération majeure a été un dialogue avec l'État qui a accepté de déclasser une partie de ce territoire et de recéder à la ville ce qu'on appelle les allées de Neuilly, qui représentent à peu près 10 hectares d'espace public. Ce qui est extrêmement intéressant. On le voit sur cette slide, ce n'est pas une maquette, c'est la première tranche qui a été réalisée. Là où on n'avait qu'un trottoir de 3 m de chaque côté, sur une largeur de 75 m, on se retrouve aujourd'hui avec un territoire partagé en trois : 25 m côté nord, 25 m de voirie au milieu et à nouveau 25 m de l'autre côté. Il y a un équilibre bien meilleur. Ça n'a pas remis en cause la fluidité de l'axe. L'État est avec nous très vigilant sur ce point-là. Pour autant, on a rendu aux piétons et aux circulations douces à peu près 60 % de la surface de ces quasi 2 km d'avenue Charles de Gaulle.

© Ville de Neuilly-sur-Seine

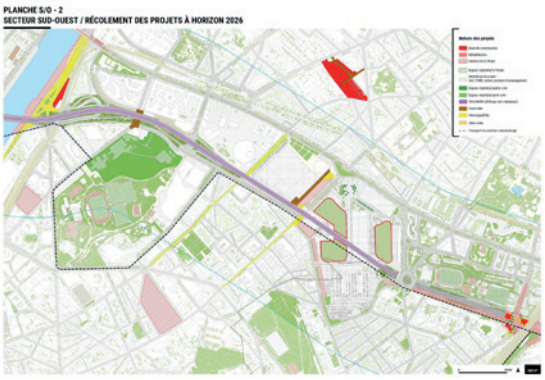
© Ville de Neuilly-sur-Seine

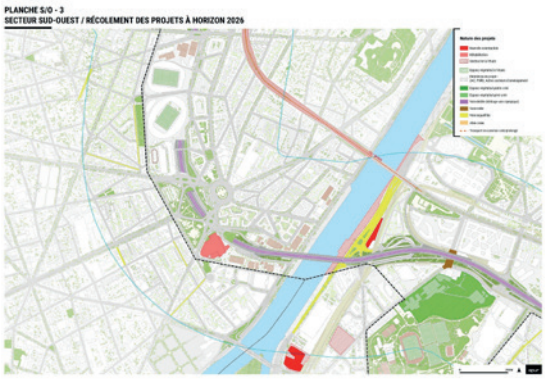
Un point stratégique dans nos échanges, notamment avec Paris, a été la remise en cause du rond-point de la porte Maillot et la perspective du réalignement de l'avenue Charles de Gaulle avec la Grande Armée et tout ce qui est en amont, jusqu'au Louvre. Notre ambition commune est vraiment là : reconstituer des grands boulevards urbains métropolitains, ce boulevard urbain potentiel de la Grande Arche au Louvre qui fait 8 km. L'effort qu'on doit produire tous ensemble, dans nos séquences respectives, est de donner de la cohérence, de l'ambition commune, depuis le Louvre jusqu'à la Grande Arche de La Défense, parce que c'est aussi ce patrimoine qu'il faudra régénérer au XXIe siècle. Sur la partie de l'avenue Charles de Gaulle juste avant le pont de Neuilly, on fait 3 hectares de pelouse, un peu sur le modèle de l'esplanade des Invalides, un espace rendu au public, qui sera terminé d'ici à peu près deux ans.

Le dernier point sur lequel je veux insister, qui est peut-être un peu singulier, mais je pense qu'on le partage tous au travers de ce que j'entends, c'est de recréer du patrimoine contemporain. On est dans un environnement, en ce qui nous concerne avec la Fondation Vuitton à quelques encablures de l'avenue Charles de Gaulle, dans une séquence qui a marqué son époque : le Grand Palais et le Petit Palais, le Louvre, les Tuileries quelques siècles avant. Sur l'avenue Charles de Gaulle, on a sanctuarisé 19 emprises pour un

ATELIER SUD-OUEST

Les séquences de l'atelier territorial nord-est le long du territoire de Grand Paris Sud-Ouest





concours d'architecture qu'on lance le mois prochain, pour créer des « folies », un peu dans l'esprit des folies du 18e, des bâtiments un peu extravagants, mais pour autant extrêmement innovants et très utiles, très pratiques en même temps. On lance ce concours d'architecte pour établir d'ici la fin du projet 19 folies, 19 petites formes architecturales, petites formes urbaines qui seront, soit mises à la disposition des entreprises qui sont sur l'axe, soit qui feront l'objet d'un concours pour ceux qui auraient à proposer un usage intéressant et pertinent dans le cadre de notre projet. Voilà les différents aspects. Je me retrouve assez bien dans les trois éléments. Plus de lien : il est clair que quand on crée une continuité, un grand linéaire de 8 km, très métropolitain, on essaie de rendre cohérent, on recrée immanquablement du lien entre tous ceux qui y vivent et tous ceux qui y travaillent. La nature bien entendu : on est sur un projet où on installe 10 hectares d'espace public, on refait des grands alignements d'arbres, on replante à peu près 250 grands arbres. On replante 40 000 arbustes, on a 3 hectares de pelouse. Via la porte Maillot, ce projet a une jonction avec le bois de Boulogne. On refait cette trame verte qui marque le projet. Et plus de proximité car on aura beaucoup plus d'usages, à travers ces 19 folies, mais également dans le souci qu'on a pris en matière d'urbanisme de maintenir les habitants sur ces grands axes. Il y a 8 000 logements sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Ma précaution est de veiller à sanctuariser cet habitat, de telle manière à ce que l'attractivité nouvelle ou renouvelée d'un axe comme celui-là ne se fasse pas au détriment de ce qu'attendent les uns et les autres aujourd'hui, c'est-à-dire un bon mix entre une vie professionnelle et une vie sociale et culturelle. Je pense que dans nos réglages, dans nos PLU ou nos futurs PLUI respectifs, il y a un enjeu considérable de gagner en attractivité et de ne pas perdre en mixité sur ces grandes avenues qui vont devenir terriblement attractives.

4. Atelier Sud-Ouest
par Bernard Gauducheau et Jacqueline Belhomme

© ph.guignard@air-images.net

© Ville de Vanves

➤ Bernard Gauducheau,
Maire de Vanves

Je trouve particulièrement intéressants ces échanges qui ont eu lieu depuis plusieurs mois autour de l'avenir du Boulevard périphérique. C'est devenu un enjeu fort aujourd'hui. Beaucoup ont pris conscience de l'intérêt de donner une nouvelle vie à ces espaces du Périphérique. Paris s'est étoffée, la petite couronne s'est étoffée et s'étoffe encore davantage en allant vers la moyenne couronne, notamment avec le tracé du Grand Paris Express qui vient redessiner un nouveau cœur de région. Nous nous trouvons à la croisée des chemins. Le débat avec la Ville de Paris sur les « contreforts » du Périphérique, notamment avec les rues adjacentes, comme la rue Louis Vicat, qui est une rue parisienne mais mitoyenne de Vanves, représente depuis longtemps pour nous un enjeu particulier. Il fut une époque, quand on a créé la conférence métropolitaine avec Bertrand Delanoë, nous nous étions retrouvés à l'hôtel de ville de Vanves et les préoccupations de l'époque étaient plutôt sur des problématiques d'entretien, d'espaces publics : comment vivre un peu mieux entre voisins ? Finalement, on n'a pas encore beaucoup avancé, une quinzaine d'années après. Je me réjouis de voir qu'il y a aujourd'hui une

appétence réelle pour avancer et aller plus vite dans ce domaine. Nous avons identifié, par rapport à l'avenir du Périphérique, un enjeu majeur entre la porte de Vanves, la porte Brancion et la porte de la Plaine. Avec mes collègues du 14e, 15e, de Malakoff, et aussi d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves, nous avons avancé sur l'idée de travailler sur ces espaces. Les annonces assez récentes de la maire de Paris parlant de créer sur le Périphérique des espaces boisés, de donner davantage de nature, nous conviennent parfaitement. Pour nous, c'est aussi une opportunité d'être d'une certaine façon précurseur, mais aussi exemplaire dans cette volonté affichée.

Deux projets sont identifiés aujourd'hui et sont en voie de réalisation. Un projet porté par un investisseur, Mata Capital, qui concerne la requalification d'un ensemble immobilier, sur un linéaire de 170 m qui comporte un bâtiment de bureaux, qui serait destiné à évoluer en trois bâtiments de bureaux avec des commerces en rez-de-chaussée et avec une amélioration significative paysagère sur le tronçon de la rue Louis Vicat, qui pour nous est un problème depuis de longues années, depuis la porte Brancion jusqu'à la porte de la Plaine. Une volonté de requalification de ces espaces et de végétalisation, qui donnerait une autre allure à ces lieux et surtout qui permettrait à Vanves et à Paris de communiquer entre elles.

Emprise du projet MATA CAPITAL

Le 20 mai 2021

© Ville de Vanves

Vue du projet MATA CAPITAL depuis le boulevard périphérique

Le 20 mai 2021

© Ville de Vanves

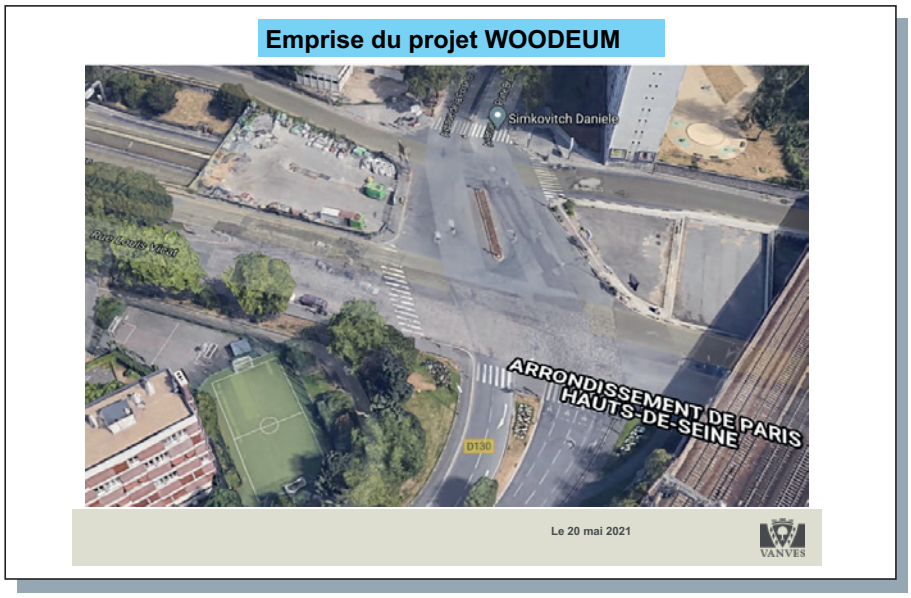
Vue du projet MATA CAPITAL depuis la rue Louis Vicat

Le 20 mai 2021

© Ville de Vanves

© Ville de Vanves

© Ville de Vanves

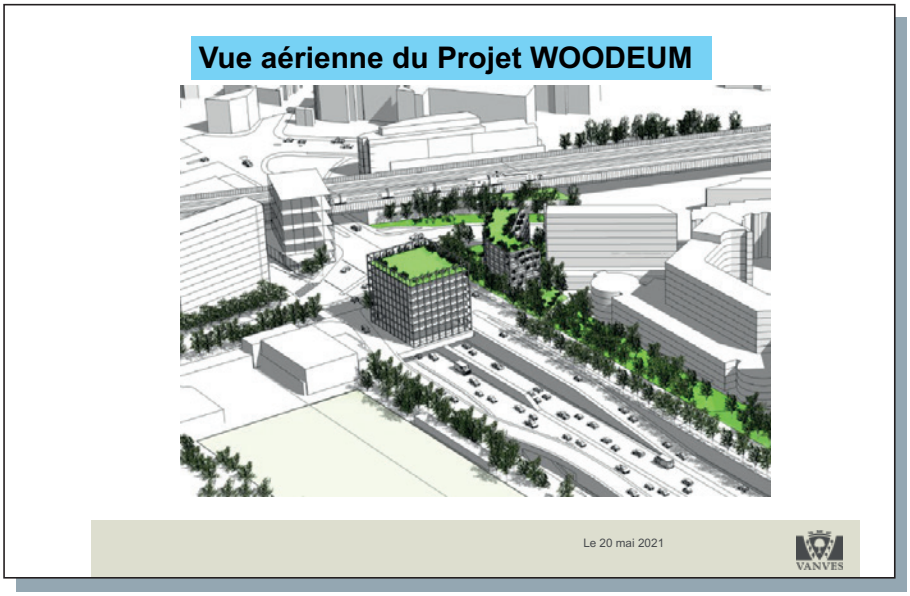


© Ville de Vanves

L'investisseur a un projet autour de 180 M€, avec 80 M€ de travaux, ce qui est significatif.

Un deuxième projet un peu plus loin, dont on a parlé avec Emmanuel Grégoire et Anne Hidalgo, est celui de l'aménagement des portes. C'est valable pour la porte Brancion, mais cela concerne aussi beaucoup d'autres portes sur le Périphérique, entre les villes de petite couronne et Paris. Ici, dans le cadre du projet « Inventons la métropole », nous nous étions inscrits dans ce concours et Woodeum avait répondu favorablement avec un consortium de partenaires pour réaliser une résidence étudiante, un foyer de jeunes travailleurs, un espace sportif, et en accord avec Paris, la requalification par Paris de la porte et des voies de circulation entre le territoire GPSO et la Ville de Paris. Lors des réunions publiques, un certain nombre de riverains s'inquiétaient de voir construire encore des mètres carrés, et de placer des bâtiments voués à de l'habitation, même si c'est une résidence étudiante, une habitation temporaire, ou un foyer de jeunes travailleurs, juste le long du Périphérique, ce qui peut inquiéter en termes d'environnement et de qualité de vie. Mais les choses ont avancé, avec les différentes enquêtes environnementales, on a trouvé des réponses pour satisfaire aux préoccupations exprimées. Pour nous, c'est une contribution à cette volonté de reconquérir les espaces autour du Boulevard péri-

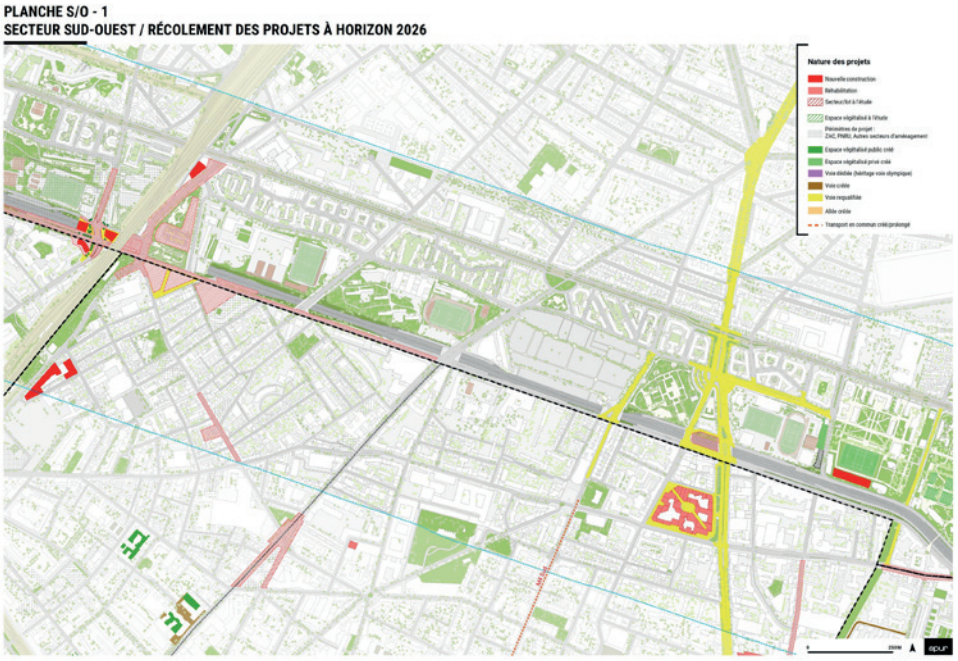
phérique. Ça va vraiment dans le sens de ce qui peut être attendu par tous les acteurs. Nous souhaitons ardemment que les maires et la Ville de Paris en particulier soient proactifs dans ce domaine. Je pense qu'on peut avancer de façon concrète. On n'est pas dans le rêve ou on n'idéalise pas. Ce sont des choses qui vont se réaliser, mais ça ne pourra avoir de l'allure et répondre aux préoccupations qui ont été exprimées par les différents intervenants que si Paris est très proactif dans ce domaine. Jusqu'à nouvel ordre, c'est Paris qui maîtrise le devenir et l'avenir du Boulevard périphérique et des voies adjacentes.



© Ville de Vanves

ATELIER SUD-OUEST

Les séquences de l'atelier territorial nord-est le long du territoire de Vallée Sud Grand Paris



PARIS
MONTROUGE
Ville de Malakoff
Vallée Sud Grand Paris
hauts-de-seine LE DÉPARTEMENT
Métropole du Grand Paris
Région îledeFrance

apur

➤ Jacqueline Belhomme,
Maire de Malakoff

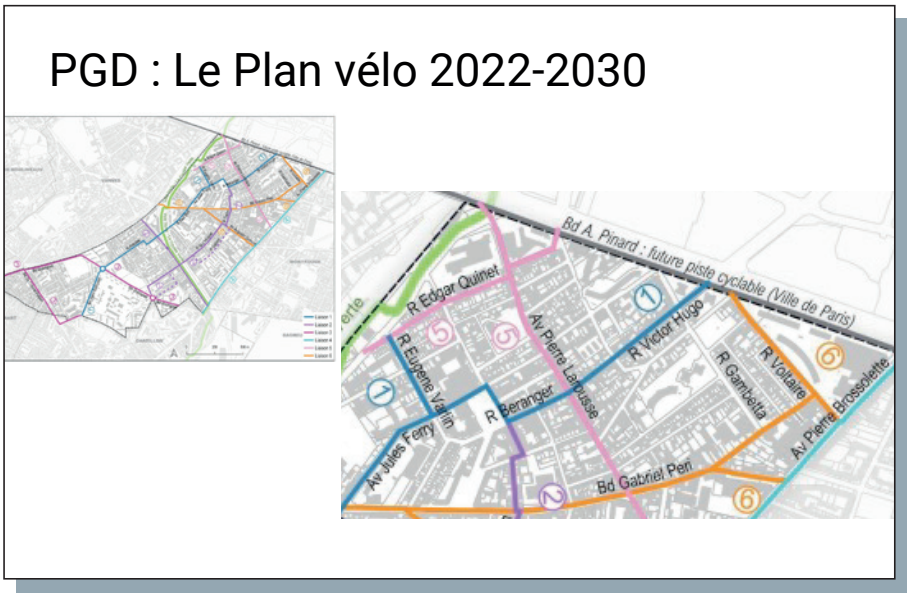
Nous sommes en discussion avec l'Apur, la Mairie de Paris, nos partenaires, pour réfléchir sur un rayon de 500 m le long du boulevard Pinard, particulièrement important pour les Malakoffiots puisqu'on a une forte densification sur ce secteur, 30 % de la population y habitent, avec de nombreux équipements publics, des logements diversifiés. On a un grand projet d'aménagement qui se situe sur la porte de Malakoff, et plusieurs secteurs sur le boulevard Larousse, qui est parallèle au boulevard Pinard côté Malakoff, qui va jusqu'au boulevard Brossolette qui jouxte Montrouge et Malakoff. C'est un secteur particulièrement attractif, composé d'un tissu disparate. On a des zones pavillonnaires, des grands ensembles, des petites copropriétés, à l'image du Malakoff des années 1880, qui à l'époque était à la ville de Vanves, puisque Malakoff s'est séparée de Vanves (ou l'inverse) en 1883. Ce secteur est particulièrement confronté aux nuisances liées au Périphérique : de la pollution sonore et de la qualité de l'air. Presque 5 000 Malakoffiots sont fortement impactés par ces nuisances. On a des enjeux majeurs en termes de santé publique et de transition écologique. On a un secteur sur lequel un certain nombre d'aménagements ont été réalisés par le passé. Une convention a été signée par Catherine Margaté et Bertrand Delanoë en 2005. On a eu la réalisation partielle de la couverture du Boulevard périphérique, le jardin Alain Marly, même s'il est encore très fermé sur lui-même, qui a notoirement amélioré la qualité de vie, surtout côté Paris, puisque la couverture s'est arrêtée juste au niveau de l'Insee et de l'école Fernand Léger. On a donc vécu une augmentation des nuisances et de la pollution avec cette couverture, puisque toute la pollution est ressortie au droit de l'ouvrage. On a une école qui se vide et on a décidé de la déplacer pour des questions de santé publique.

© ph.guignard@air-images.net

© Ville de Malakoff

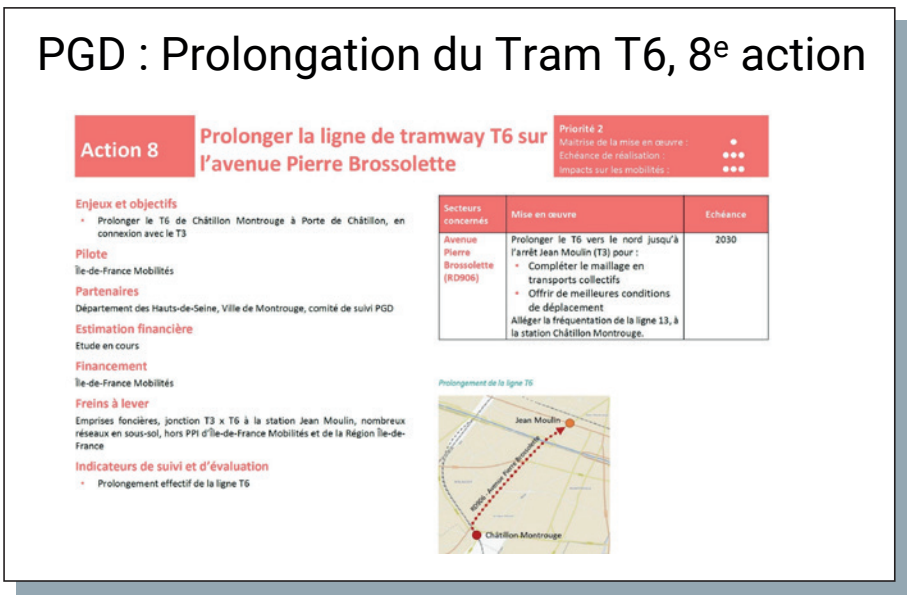
On est en train de faire notre deuil de la couverture totale du Périphérique sur cette partie. On a bien compris les enjeux. D'abord géographique : c'est compliqué, il faut creuser et ça coûte très cher. C'est une bataille qui a été menée pendant des années, mais volontairement, on ne l'a pas inscrite dans notre programme municipal de 2020-2026, alors qu'on l'avait inscrite à chaque fois, parce qu'on pense qu'il faut faire évoluer les esprits et les mentalités. Il faut en effet faire comprendre à la population qu'on ne pourra pas couvrir tout le Périphérique et qu'il faut travailler autrement. On se félicite de la signature de la nouvelle convention de coopération entre nos deux villes, Paris et Malakoff, qui a eu lieu en 2019 et qui porte une ambition renforcée sur ce secteur, afin de résorber notamment les coupures urbaines, de favoriser les déplacements doux et d'augmenter les continuités végétales et la respiration des espaces. Et à terme, des habitants.

On a une réflexion autour du boulevard Pinard et l'ambition partagée de la requalification de ce boulevard pour vraiment l'apaiser, le végétaliser, l'aménager en piste cyclable, en continuité végétale également. Ce travail s'appuie sur un outil que nous avons créé à Malakoff, qui n'est pas que sur ce secteur, mais qui est sur l'ensemble de la ville, qui s'appelle le Plan global de déplacement. On le travaille depuis 2018 avec les habitants, une grande concertation a eu lieu. En 2018, on a travaillé sur plusieurs scénarios. On a d'abord fait un diagnostic sur l'ensemble de la ville. Cette partie-là a été bien identifiée comme étant un grand enjeu d'évolution. En 2019, on a voté une délibération au conseil municipal, suite à une saisine citoyenne, puisqu'on a un outil de démocratie à Malakoff qui permet aux habitants, une fois qu'ils ont 500 signatures, de saisir le conseil municipal sur un sujet qui les préoccupe particulièrement. On avait un collectif d'habitants très actif sur le vélo. En 2019, ils sont venus au conseil municipal nous faire valoir leur position. On a inclus



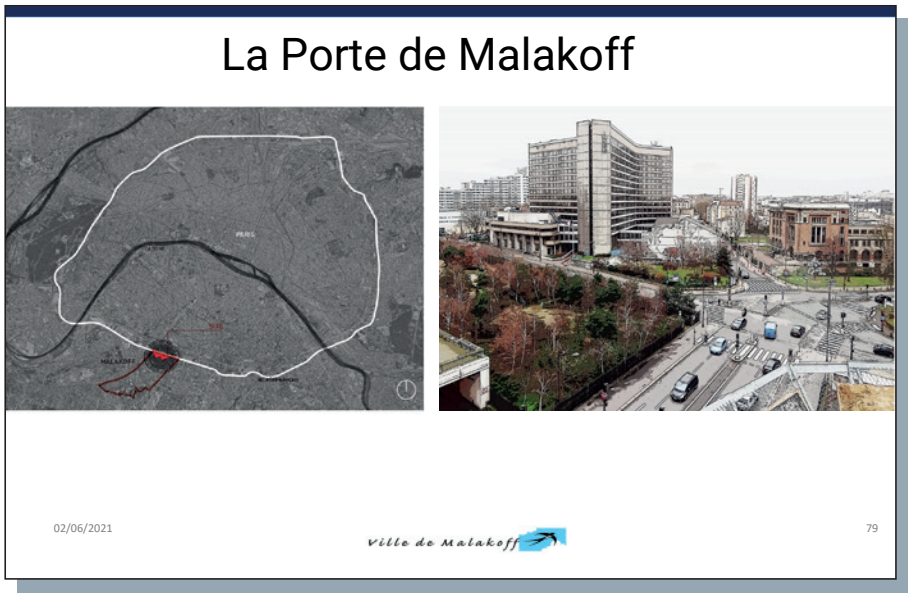
© Ville de Malakoff

© Ville de Malakoff

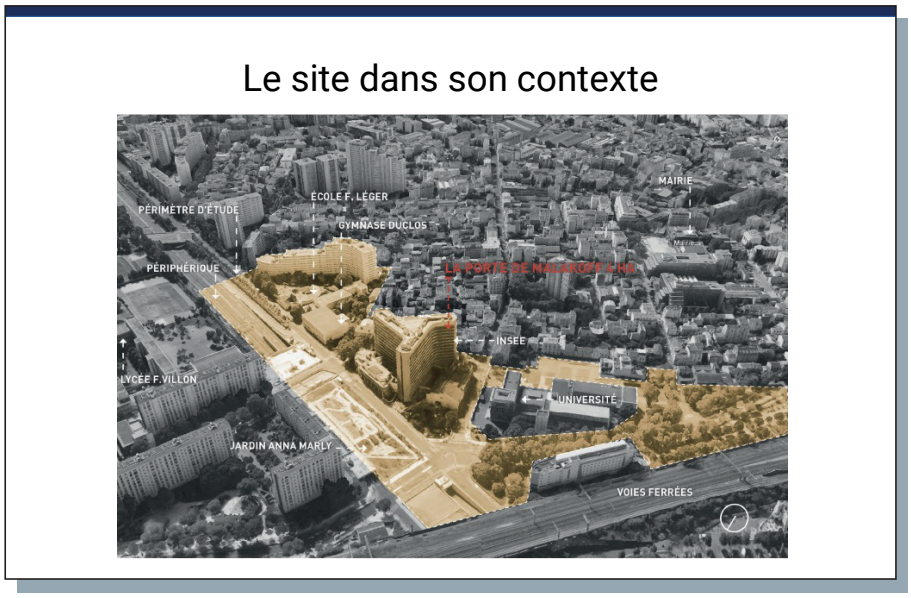


© Ville de Malakoff

dans notre plan global de déplacement le plan vélo à l'échelle de la ville. Tout ça bouge, maintenant il y a aussi le plan métropolitain, le plan départemental avec les pistes cyclables temporaires, le plan territorial. En 2020, on a finalisé notre Plan global de déplacement avec 20 fiches d'action très claires. L'action n° 8 est sur le boulevard Pinard et sur la prolongation du tram T6.
L'objectif du PGD est très clair. Il faut expliquer à la population qu'on ne pourra plus couvrir, et que l'enjeu est la diminution de la place de la voiture en ville, la diminution des pollutions atmosphériques, sonores, visuelles, liées aux déplacements motorisés et, revoir l'espace public où le stationnement prend beaucoup de place : 70 % de notre territoire sont occupés en surface par la voiture, pour un usage quotidien d'environ 30 à 40 %. On se rend compte que les Malakoffiots ont encore des voitures, mais qu'ils ne les utilisent pas pour aller travailler. Ils les utilisent surtout pour partir en week-end ou en vacances. Il faut trouver une meilleure solution pour cet espace public. On veut offrir une mobilité durable et adaptée aux besoins de tous, anticiper et améliorer les connexions entre les quartiers, en facilitant l'accès des transports collectifs. Le Grand Paris Express se développe dans le sud de la ville, en lien avec Vanves, Clamart, etc. On veut aussi travailler la prolongation du T6 jusqu'à Paris et améliorer le cadre de vie, la santé et la sécurité des habitants, en confortant le rôle de la marche et en révélant le potentiel vélo qui est déjà bien activé depuis la crise Covid.



© Ville de Malakoff

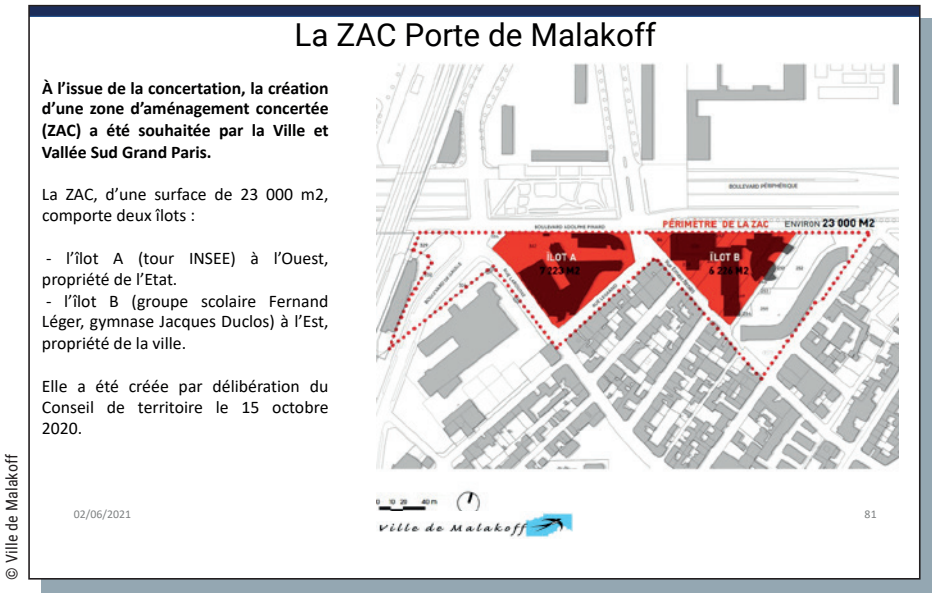


© Ville de Malakoff

Sur le périmètre qui nous occupe, la Ville souhaite la fermeture de la bretelle du Périphérique. Il s'agit de la bretelle d'accès à la R14 située en face du gymnase Duclos qui est pour nous une véritable barrière avec le Périphérique. Cette fermeture est à l'étude, dans un secteur où il y a plusieurs projets particulièrement impactant pour la ville en termes de renouvellement urbain. On a un projet d'aménagement majeur qui est **la porte de Malakoff.** On a évidemment un travail important fait avec Paris. On a créé une ZAC. Un dialogue compétitif est engagé avec l'État qui veut, à la place de la tour de Malakoff, qui va être détruite, installer, reconstruire le ministère des affaires sociales. C'est un enjeu économique important puisque 2 600 emplois vont arriver. La parcelle de l'Insee va être requalifiée par l'État. De l'autre côté, il y a un projet de ZAC avec la ville de Malakoff et Vallée Sud Grand Paris.

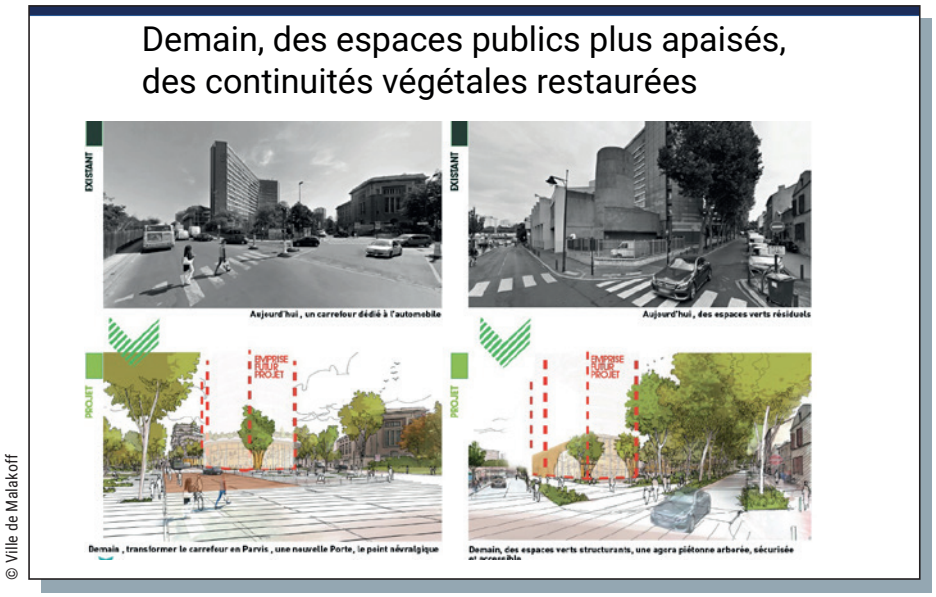
Sur cette slide, le premier triangle, correspond à la tour de l'Insee qui va être détruite. Le deuxième triangle, c'est la parcelle de la ville et du territoire Vallée Sud Grand Paris. L'enjeu est vraiment d'avoir un dialogue entre Paris et Malakoff, qu'on soit complémentaires sur les usages. L'objectif est que le parc Anna Marly, qui est un très beau parc, soit beaucoup plus ouvert sur la ville et qu'on ait des ouvertures. On va relocaliser des équipements publics, on va déplacer l'école sur la partie couverte pour éviter les nuisances, et on va construire une salle polyvalente à visée culturelle. L'objectif est d'être complémentaire vis-à-vis de Paris, que ce soit aussi utile à nos deux villes.

On ne veut pas faire de logement sur cette parcelle parce que la ville est déjà bien dense dans ce coin. Et on ne veut pas réexposer des personnes à la pollution. On va favoriser une bonne insertion urbaine sur le site (vous voyez les deux triangles, bleu pour l'Insee et rouge pour la ville de Malakoff). Derrière, vous avez un quartier de zones pavillonnaires. Vous avez les projections avant-après. Une grande trame verte est construite, une des ouvertures sur Paris avec cette venelle large de 8 m, qui partira de la rue Legrand jusqu'à Paris.



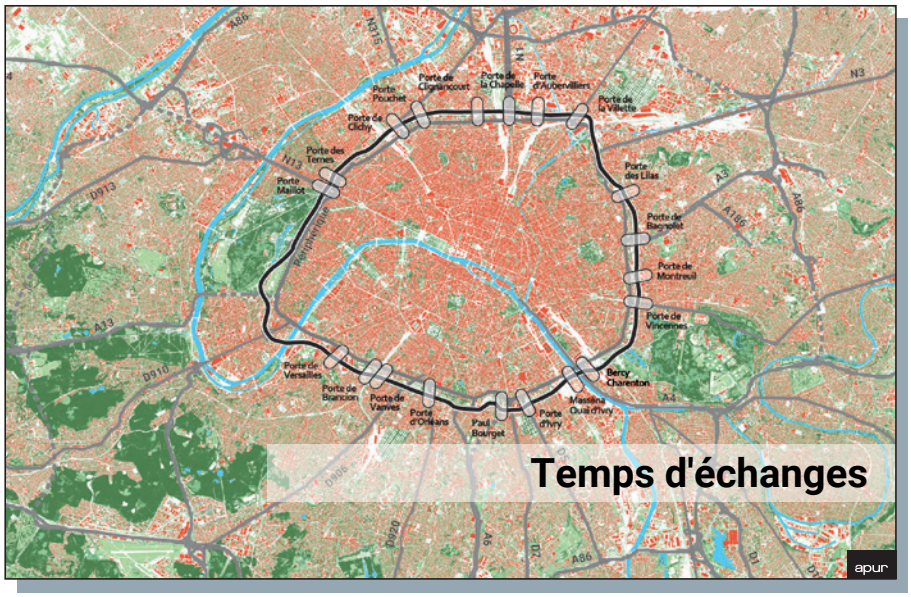
© Ville de Malakoff

© Ville de Malakoff



© Ville de Malakoff

Temps d'échanges



© ph.guignard@air-images.net

➤ Dominique Alba

Directrice générale de l'Apur

Nous allons prendre quelques questions et échanger.

➤ Ibrahima Traoré,

conseiller départemental du Val-de-Marne, délégué en charge de la délégation Infrastructures routières

Les échanges ont été très intéressants. Je représente le Conseil départemental du Val-de-Marne en charge des infrastructures routières. Je remercie la mairie de Paris et l'Apur de ce travail, qui répond aux objectifs que le département du Val-de-Marne porte depuis des années. Pour preuve, la convention signée avec la mairie de Paris qui va dans le sens de ce travail en commun, pour la transformation de nos voiries qui rentrent dans Paris et les voiries parisiennes qui viennent en banlieue. Le département du Val-de-Marne, avec beaucoup d'élus, sous la présidence de Christian Favier, a développé Orbival, à travers le Grand Paris Express, qui va nous permettre d'avoir un métro de banlieue à banlieue pour nos populations. La temporalité serait 2024. On s'inscrit totalement dans le développement du transport en commun pour que nos populations puissent se déplacer et ne plus utiliser leurs voitures. Au-delà de ça, j'aurais voulu avoir un point de vigilance sur le transport de marchandise, notamment le dernier kilomètre. Je pense qu'il est important de l'avoir en tête et d'avoir cette réflexion-là. Bien sûr qu'il y a l'arrivée des Jeux olympiques, mais je pense qu'il faut aller plus loin dans la réflexion. Le département du Val-de-Marne, avec toutes les interventions qui ont été faites des élus et des maires du sud vont dans ce sens-là : un travail en commun et de cohérence à travers les politiques de déplacement. Je tenais à ce qu'on soit très attentif à la logistique du dernier kilomètre et des conséquences aussi sur nos territoires, en termes de circulation. D'où l'importance du développement en parallèle des transports en commun. Bien sûr qu'il faut avancer,

mais il faut avancer ensemble et en cohérence avec tous les projets qui ont été énumérés tout au long de cette réunion. Je vous remercie. J'espère que nous allons pouvoir continuer ce travail en commun pour développer les politiques dessinées.

➤ Dominique Alba

Caroline ou Patricia, pouvez-vous préciser les étapes à venir ?

➤ Patricia Pelloux

Directrice adjointe de l'Apur

Première étape : on est en train de préparer le document complet de restitution des quatre ateliers territoriaux que nous mettrons en annexe de la restitution de cet atelier n°5. Les modélisations, pilotées par la Direction de la Voirie et des Déplacements, sont en cours.

Deuxième étape : un travail de rédaction va s'engager pour la réalisation du livre blanc d'évolution du Boulevard périphérique et de la nouvelle ceinture verte métropolitaine sur lequel on puisse échanger lors du 6e atelier à l'automne.

➤ Emmanuel Grégoire

Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements

Je remercie très sincèrement les collègues maires, représentants de collectivité, qui ont participé à tous ces ateliers dans la durée, et en particulier pour notre cession d'aujourd'hui. Ma compréhension du sujet est que nous avons des objectifs très partagés : lutter contre les nuisances du Périphérique, apaiser, lutter contre la pollution, végétaliser, requalifier sur le plan urbain cette fracture entre nos territoires, qui est un préjudice de nos populations sur toutes les zones qu'on a mentionnées aujourd'hui. On a essayé collectivement de mettre en place une méthode de travail pour le faire dans la dentelle. Grâce à ces ateliers du Boulevard périphérique, on partage la cohérence, notamment les informations sur les calendriers. C'est un chantier monumental, titanesque, qui engagera des travaux sur les dizaines d'années. On voit bien qu'à l'aune des projets qui ont été détaillés aujourd'hui, il y a une accélération très importante. Nous partageons, au-delà de nos sensibilités politiques réciproques, des objectifs communs, nous y travaillons intelligemment. Je voudrais remercier tout particulièrement l'Apur de ce très long travail autour des ateliers du Boulevard périphérique et j'ai une pensée particulière pour l'administration parisienne, la direction de la voirie et des déplacements, qui a aussi été très mobilisée. Ça a été évoqué sur la méthode de travail de la période qui va nous conduire jusqu'à la publication du livre blanc : le travail de modélisation sur la question de la transformation des voies réservées, dont je rappelle que c'est un héritage des jeux olympiques, qui est inscrit dans la candidature que nous avons portée collectivement, l'ensemble des partenaires des Jeux olympiques, conjointement avec l'État. Évidemment, avant toute publication du livre blanc, nous reviendrons vers l'ensemble des partenaires de ces ateliers pour leur présenter les résultats et qu'on puisse faire les ajustements du contenu du livre blanc, avant sa publication par l'Apur. Merci beaucoup pour ce travail. Prochaine étape : publication du livre blanc à l'automne. Nous vous proposerons qu'un 6e atelier du Périphérique soit organisé pour en présenter la restitution. J'espère que, sous une forme à discuter collectivement, nous trouverons un moyen de conserver ce cadre de discussion collective, parce qu'on le voit, les projets sont d'une ampleur phénoménale, ils demandent beaucoup de volontarisme de la part de l'ensemble des partenaires. En tout cas, vous redire la disponibilité de la maire de Paris, de la mienne et de celle de mes collègues de l'exécutif parisien, pour y travailler avec vous.

➤ Dominique Alba

Merci à tous. On va intégrer les présentations et vous proposer une restitution de cet atelier prochainement. Bonne fin d'après-midi.

LISTE DES PARTICIPANTS

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Paris	GRÉGOIRE	Emmanuel	1er adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du grand Paris, de la transformation des politiques publiques, des relations avec les arrondissements
	BELLIARD	David	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
	NAJDOVSKI	Christophe	Adjoint à la maire de Paris en charge de la végétalisation de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale
	PIERRE-MARIE	Emmanuelle	Maire du 12e arrondissement
	DELMESTRE	Mathieu	Adjoint à la maire du 12e arrondissement chargé des mobilités, des transports et du quartier Aligre-Gare de Lyon
	SDEZ	Chloé	Cheffe de cabinet de Christophe Najdovski
	HARDER	Pascal	conseiller technique au cabinet de David BELLIARD
	CANTILLON	Guillaume	Cabinet du Maire - conseiller Métropole du Grand Paris, eau, énergie, assainissement, conseil de Paris
	DE KERSAUSON	Isabelle	Conseillère au Cabinet du Premier adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements
	MUSSEAU	Pierre	Conseiller au Cabinet d'Emmanuel Grégoire, adjoint à la Maire de Paris
	LOMBARD	Pierre	Cabinet du Maire de Paris - Conseiller transport déplacement voirie logement et hébergement
	PERENNES	Bénédicte	Chef du service de l'arbre et des bois/Direction des espaces verts et de l'environnement
	VINCENT	Agnès	Mission Métropole du Grand Paris - Cheffe de mission territoriale Est Ensemble/ Seine Saint-Denis
	BENOIT	Flore	Mission Métropole du Grand Paris- Chargée de l'Espace Public de l'économie du Logement et de la Métropole
	MOLINAR	Chiara	Maire du 12e arrondissement - Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires - Agent
	GUERIN	Justine	Maire du 13e arrondissement - Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires - Collaboratrice
	SAVY	Lucas	Mairie du 14e arrondissement - Chef de cabinet
	MEUNIER	Emile	Mairie du 18e arrondissement - Conseiller de Paris (délégué auprès du Maire du 18e) chargé de l'économie sociale et solidaire, référent du Conseil de quartier Montmartre
	BOSLER	Alice	Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires - Collaboratrice d'élus au Conseil de Paris
	DUPEYROUX	Alice	Secrétaire générale adjointe du groupe PEC au conseil de Paris
	LAURENT	Marine	Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires - Stagiaire
	BEVORT	Hugo	Mission Métropole du Grand Paris - Directeur
	VAILLANT	Quentin	Mission Métropole du Grand Paris - Adjoint au Chef de la Mission coopération, partenariats et projets du Grand Paris
	CHEVALIER	Catherine	Mission Métropole du Grand Paris - Chargée de mission territoriale - Territoires du Val-de-Marne et de l'Essonne
	FAUGERON	Corine	Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires - Cabinet Mairie du 4e
	FAUCHE	Aude	Direction de l'urbanisme - Adjointe chargée des projets de renouvellement urbain
	MASI	Cécile	Direction de la Voirie et des Déplacements - Cheffe du pôle développement
	GRANDJEAN	Caroline	Direction de la Voirie et des Déplacements - Directrice
	BOULANGER	Alain	Direction de la voirie et des déplacements - SAGP - Chef de la division
	NTSAME-ABEGUE	Fernande	Direction de la voirie et des déplacements - Agence de la mobilité - Chargée de projet transport

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Paris	PINNA	Laurent	Direction de la voirie et des déplacements - Services des déplacements - Chargé de mission
	HONORÉ	Cécile	Responsable des études Agence de la Mobilité DVD
	VIGOUROUX	Nicole	Direction de la voirie et des déplacements - SAGP - Cheffe de l'agence
	PRATLONG	Mathieu	Direction de l'environnement et des espaces verts - Service du paysage et de l'aménagement
	VAUJANY	Fabien	Direction de l'urbanisme - Chef de projets - Service de l'aménagement
	ZELINSKI	Alexiane	Direction de la voirie et des déplacements - Chargé de mission à l'agence de la mobilité
	DAUDE	Caroline	Direction de la voirie et des déplacements - Chargée de mission auprès de la directrice
	LENAIN	Valérie	Directrice de la Cohérence Territoriale et de l'Information Géographique
Préfecture de Police de Paris	BERTOUX	Simon	Directeur adjoint du cabinet du préfet de police
Ville d'Arcueil	PELHUCHE	Antoine	Maire adjoint en charge de la gestion urbaine de proximité
Ville de Bagnolet	DI MARTINO	Tony	Maire de Bagnolet
	MATRISCIANO	Nellie	Responsable de services études - planification territoriale · Bagnolet
Ville de Boulogne-Billancourt	CHECINSKI	Marc	Direction de l'urbanisme et de l'aménagement
Ville de Charenton-le-Pont	GICQUEL	Hervé	Maire de Charenton-le-Pont
	CUSTODIO	David	Directeur de cabinet et de la communication de la mairie de Charenton-le-Pont
Ville de Clichy-la-Garenne	OHRESSER	Marie	Chargée de missions Mobilités et Développement Durable
Ville de Gentilly	TORDJMAN	Patricia	Maire de Gentilly
Ville de l'Île-Saint-Denis	BOSQUILLON	Sophie	Conseillère municipale déléguée Nature et Ville
Ville d'Ivry-sur-Seine	PECQUEUX	Clément	Adjoint au maire conseiller communautaire, Écologie urbaine. Coordination de l'intercommunalité. Adjoint délégué au quartier Marat-Parmentier
Ville de Joinville le Pont	SILVESTRE	Stephan	Adjoint au Maire en charge de la Police municipale et Ville numérique
Ville du Kremlin-Bicêtre	LAURENT	Jean-Luc	Maire du Kremlin-Bicêtre
	NÉE	Valentin	Kremlin-Bicêtre
Ville de Levallois-Perret	COVILLE	Isabelle	Adjointe au maire déléguée au Développement durable, aux Mobilités, à la Lutte contre l'habitat indigne, à la Rénovation énergétique et aux Associations. Adjointe déléguée du quartier Front de Seine. Conseillère territoriale Paris Ouest La Défense.
Ville des Lilas	CISINSKI	Sander	Maire adjoint en charge des transitions et de la modernisation de l'action publique
Ville de Malakoff	BELHOMME	Jaqueline	Maire de Malakoff
	RIOT	François	Directeur de la voirie
Ville de Meudon	DE LA MARQUE	Patrick	Maire adjoint à la sécurité incendie, prévention des risques, sécurité routière, occupation du domaine public et accessibilité des bâtiments publics et privés
Ville de Montreuil	LE CHÉQUER	Gaylord	1er adjoint au maire, délégué à la ville résiliente, à l'urbanisme, aux espaces publics, aux grands travaux de transports et à la protection des Murs-à-pêches.
	GUINET	Audrey	Chargée de mission auprès de M. Le Chéquer
Ville de Montrouge	LENGEREAU	Étienne	Maire de Montrouge
	OBERLÉ	Damien	Directeur de la valorisation des Espaces publics et des Mobilités
	LALONDE	Adrien	Ingénieur chef de projet junior- Direction de Valorisation des Espaces Publics et Mobilités (DVEPM)
Ville de Neuilly-sur-Seine	FROMANTIN	Jean-Christophe	Maire de Neuilly-sur-Seine
	CUESTA	Philippe	Directeur de cabinet
	MONDON	Anne-Laure	Chargée de mission auprès du Maire "Réalisations et prospective Transformations Urbaines"

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Nogent-sur-Marne	JP MARTIN	Jacques	Maire de Nogent-sur-Marne
Ville de Noisy-le-Sec	LACAILLE-ALBIGES	Florent	Élu délégué à l'écologie urbaine, la mobilité et l'agenda 21
Ville de Pantin	RUDIN	Mirjam	Adjointe - Nature en ville, déplacements, espaces publics et espaces verts
Ville de Pavillons-sous-Bois	COPPI	Katia	Maire des Pavillons-sous-Bois
Ville du Pré-Saint-Gervais	BARON	Laurent	Maire du Pré-Saint-Gervais
	HOURQUET	Léopold	Conseiller technique au Cabinet du Maire
Ville de Puteaux	BALLET	Jean-Marie	Adjoint au Maire délégué à la Sécurité Publique, à la Prévention de la délinquance, aux Espaces publics, à la Mobilité et au Plan vélo, au Stationnement, à la Propreté, au Plan Communal de Sauvegarde, aux Nuisances sonores
	CUGNO	Dominique	Directeur adjoint de la voirie
	SEMAIL	Quentin	Chargé de mission à la mobilité douce
Ville de Saint-Maurice	BUDAKCI	Michel	5e Maire adjoint Chargé de l'éco-développement, de la transition énergétique, de la qualité de l'espace public et des commémorations
Ville de Saint-Ouen	ZIANE	Adel	Adjoint au maire et vice-président de Plaine Commune
Ville de Sceaux	PATTÉE	Patrice	Adjoint au Maire en charge de l'urbanisme, mobilité et ville numérique
Ville de Suresnes	BULTEAU	Fabrice	2e adjoint au Maire/Élections et Affaires générales, État civil, Urbanisme réglementaire, Voirie et stationnement, Garage municipal, Conseiller territorial
Ville de Thorigny-sur-Marne	THIBAULT	Carole	Directrice du service jeunesse et sports
Ville de Vanves	GAUDUCHEAU	Bernard	Maire de Vanves
	VERTANESSIAN	Pascal	Adjoint au Maire chargé du développement urbain, l'environnement et le patrimoine
Ville de Vincennes	LOUVIGNÉ	Robin	Adjoint au Maire chargé du cadre de vie, des mobilités et de la propreté
Plaine Commune	MAZETIER	Sara	Directrice de Cabinet adjointe
EPT Est Ensemble	DELMAS	Béatrice	Directrice de l'Aménagement et des déplacements
	YANOPOULOS	Jeanne	Chef de projet Faubourg
	LONY	Emmanuelle	Directrice adjointe de cabinet
	HUET	Élise	Urbaniste-géographe
EPT Grand-Orly Seine Bièvre	GASTAUER	Alexis	Directeur de la mobilité
	LIMIER	Richard	Expert mobilité / Chef de mission transports durables
EPT Grand Paris Grand Est	ANDRIANANJA	Michaël	Directeur de la mobilité
Métropole du Grand Paris	GUIRAUD	Daniel	6e vice-président délégué à la transition écologique, à la qualité de l'air et au développement des réseaux énergétiques
	LENAIN	Valérie	Directrice Aménagement
	CHOPIN	Sandra	Cheffe de projet SCoT à la Métropole du Grand Paris
	BAZIN	Léo	Chargé de mission auprès du directeur général des services
Paris et Métropole Aménagement	BORST	Sylvie	Directrice générale
Préfecture Région Île-de-France	MOLINA	Antoine	Préfet SGAPP
	CAM	Émilie	Cheffe de service - DRIEA IF/UD75/SADCT
	ZIMMERMANN	Arnaud	Chargé de mission transport et mobilité
Région Île-de-France	CALVALIDO	Laurent	Directeur général du pôle logement transports
	LEIBAR	Xavier	Responsable du contrôle de gestion, Pôle Logement et Transports
	AUBOUIN	Cédric	Chef du Service Mobilités et Politique de transport
	DE GAVRE	Guillaume	Conseiller transports
	RICOUARD	Alice	Chargée de mission transport et mobilité
	MALJEVAC	Léo	Chargé de mission pôles et voiries chargé du plan vélo de la Région Île-de-France et du suivi d'opérations de transports

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Conseil Régional d'Île de France	NASROU	Othman	Vice-président du conseil régional d'Île-de-France, chargé des relations internationales et des affaires européennes
	BEAUVALLET	Paul	Directeur des transports
Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis	GIEYSSE	Yvan	Chef de projet
Conseil Départemental du Val-de-Marne	TRAORÉ	Ibrahima	Conseiller départemental délégué
	BACHOLLE	Melissa	Chargée de mission transport, voirie et déplacement
	HOFFMANN	Emmanuel	Chargé de mission
	CAMOZZI	Jordann	Chargé d'études multimodales, direction des transports, de la voirie et des déplacements
DIRIF	MONTEIL	Alain	Directeur des routes d'Île-de-France
	RIMOUX	Emmanuel	Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, responsable du service de modernisation du réseau
Île-de-France Mobilités	DEBRINCAT	Laurence	Directrice Prospective et études
	BOICHON	Nicolas	Chargé de projets Prospective
Apur	ALBA	Dominique	Directrice générale
	PELLOUX	Patricia	Directrice adjointe
	BAROIN	Paul	Directeur d'étude
	HUET	Jean	Architecte
	PÉPION	Ludovic	Architecte
	VAULÉON	Yann-Fanch	Paysagiste
UDEA75	BAST	Frédérique	
DMEM	MICHELOT	Nicolas	Chef du département modélisation et études sur la mobilité (modèle MODUS)

Atelier n°5 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 20 MAI 2021

Le 20 mai 2021 s'est tenu le cinquième atelier du 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.
Ce cinquième atelier fait suite à une série d'ateliers territoriaux qui avaient réuni les services techniques des communes riveraines de l'infrastructure, des EPT, des départements et de l'État, autour du récolement des projets aux abords du BP et du partage de trois grands principes communs exprimés lors des quatre précédents ateliers du Boulevard périphérique : plus de liens, plus de nature, plus de proximité.
Lors de ce cinquième atelier, les élus des villes et des EPT ont pu présenter leurs visions et leurs projets aux abords du Boulevard périphérique, dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, à horizon 2026 et au-delà.
Cette synthèse de l'atelier n° 5 présente une restitution des présentations et des échanges entre les participants.

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 :