apur

VILLE DE PARIS

MAIRIE DE SAINT-OUEN-SUR-SEINE

SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°3 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 23 NOVEMBRE 2020

JANVIER 2021

© ph.guignard@air-images.net

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

20P040301

Sommaire

1. ACCUEIL ET OUVERTURE PAR K. BOUAMRANE ET A. HIDALGO 5

2. TABLE RONDE SUR L'ÉVOLUTION PROGRESSIVE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE ET DES RADIALES : MOBILITÉS, PAYSAGE, VÉGÉTALISATION..... 9

Interventions des élus et représentants de l'État 10

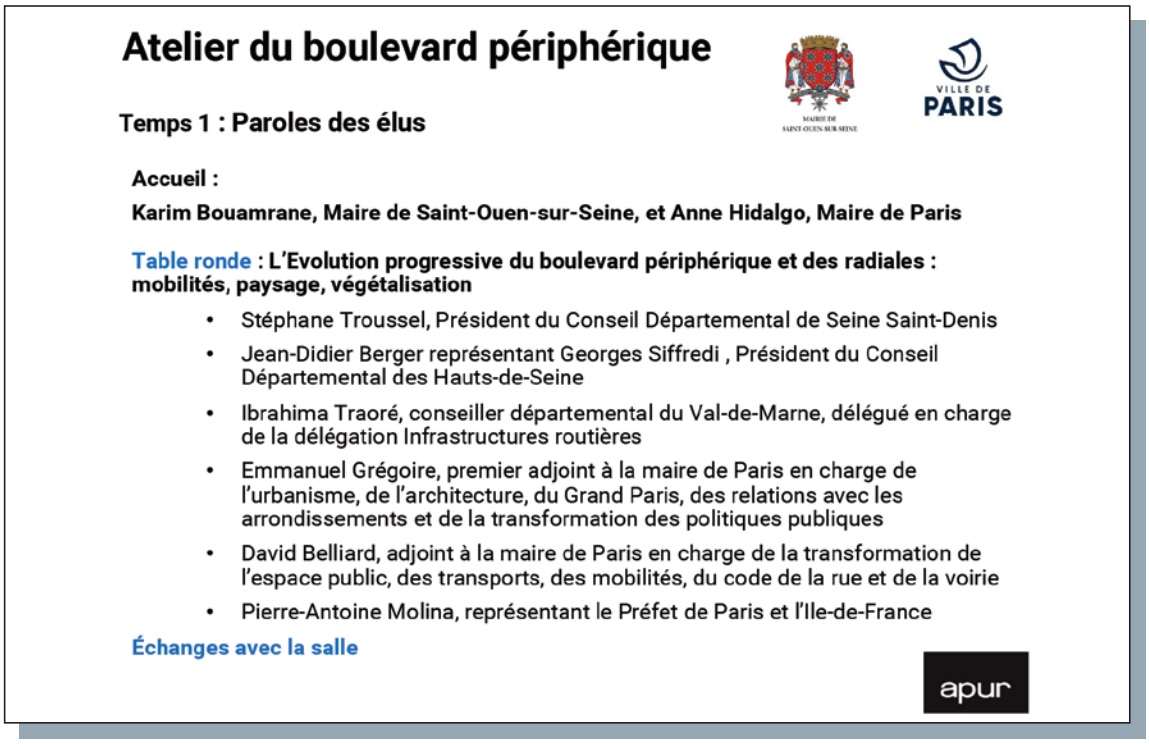
Échanges avec la salle 26

3. ÉCHANGES TECHNIQUES 31

Interventions concernant l'avancement des groupes de travail 32

Échanges avec la salle 49

LISTE DES PARTICIPANTS 54



Atelier du boulevard périphérique

Temps 1 : Paroles des élus

Accueil :

Karim Bouamrane, Maire de Saint-Ouen-sur-Seine, et Anne Hidalgo, Maire de Paris

Table ronde : L'Evolution progressive du boulevard périphérique et des radiales : mobilités, paysage, végétalisation

- Stéphane Troussel, Président du Conseil Départemental de Seine Saint-Denis
- Jean-Didier Berger représentant Georges Siffredi , Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine
- Ibrahima Traoré, conseiller départemental du Val-de-Marne, délégué en charge de la délégation Infrastructures routières
- Emmanuel Grégoire, premier adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques
- David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
- Pierre-Antoine Molina, représentant le Préfet de Paris et l'Ile-de-France

Échanges avec la salle

1. ACCUEIL ET OUVERTURE
PAR K. BOUAMRANE ET A. HIDALGO

© ph.guignard@air-images.net

➤ Dominique Alba
Directrice générale de l'Apur

Bonjour, je vais animer cette table ronde d'un genre un peu nouveau, dans un format hybride présentiel et distanciel en raison de la crise sanitaire, avec la complicité de Patricia Pelloux et de Caroline Grandjean qui prendront la suite sur le volet technique. Je remercie la présence de tous ceux qui sont là et je passe la parole à Karim Bouamrane, maire de Saint-Ouen.

➤ Karim Bouamrane
Maire de Saint-Ouen

Je tiens à remercier celles et ceux qui participent à cet atelier. Je remercie amicalement et fraternellement Anne Hidalgo, Emmanuel Grégoire, David Belliard, Stéphane Troussel, Mathieu Hanotin, Nous avons plaisir à être partie prenante de ce débat, c'est plus que symbolique, puisque nous avons été élus le 4 juillet.
Un des axes de nos projets était l'alignement des planètes, avec Stéphane Troussel, président du département, avec le président de Plaine Commune, Mathieu Hanotin, et avec Paris, parce que Saint-Ouen est mitoyen avec cinq portes de Paris, et surtout avec de grands projets structurants. Symboliquement, il était toujours important pour nous de casser la frontière du périphérique, sur le plan écologique, sur le plan économique et évidemment sur le plan urbanistique. Très concrètement, cela signifie des grands projets structurants.
Le premier grand projet est celui des Puces avec l'aide de l'Anru. Nous avons le projet de reloger prioritairement les cent familles qui vivent dans des conditions inacceptables, de détruire les tours et de retravailler un projet basé sur l'écologie, avec notamment la ferme urbaine.
Le deuxième projet structurant, en lien avec Paris, c'est l'arrivée de la DGSI dans la continuité de l'avenue Michelet, qui n'est pas déconnectée de la départementale, en lien avec les services de Stéphane Troussel. L'objectif est de requalifier l'accès à la DGSI de la porte de Clignancourt

© Morgane Garnier

© Morgane Garnier

On a bien vu que les questions écologiques, économiques, urbanistiques, de rénovation, d'aménagement, dépassaient la frontière physique, mais aussi symbolique du périphérique

➤ *Karim Bouamrane*

2024 est une échéance en point de mire pour nous tous, une échéance importante parce que d'ici là, nous pouvons accélérer la transformation du périphérique pour répondre à un certain nombre de sujets qui nous importent

➤ *Anne Hidalgo*

jusqu'à ce site unique en aménageant notamment des pistes cyclables.

Le troisième grand projet structurant annoncé il y a 15 jours : la rénovation du stade Bauer. On parle du Paris-Saint-Germain, grand club évidemment, mais l'autre grand club, c'est le Red Star, qui est mitoyen de la porte de Clignancourt, les titis parisiens, l'histoire, un ADN. On a annoncé la rénovation du stade Bauer avec une identité propre, une histoire propre. Ce n'est pas sans impliquer le maire du 18e arrondissement, le département et le président de Plaine Commune.

Autre grand projet, le grand hôpital, en lien avec la porte de Saint-Ouen : plus de 1 500 étudiants, une des références en termes de recherche. Ce sera un hôpital dynamisant, structurant sur le plan urbanistique, sur le plan architectural, sur le plan économique et sur le plan écologique.

Ces grands projets nécessitent un retour sur notre politique de transport. Le grand sujet est comment venir à Saint-Ouen. On va inaugurer la ligne 14 dans 3 semaines, mais il faut aussi réfléchir sur le transport fluvial et les pistes cyclables.

Le grand hôpital, le Red Star, la DGSI, les Puces, je terminerai par le projet JO 2024, le village olympique. Tous ces grands projets font qu'on ne peut que travailler main dans la main avec Paris. C'est la raison pour laquelle je vous remercie de votre présence, je vous remercie du contenu de cet atelier. Surtout, ce que je souhaite vivement, c'est qu'il y ait une continuité concrète, un peu dans la philosophie de séquences que nous avons eues avec Emmanuel Grégoire. On a bien vu que les questions écologiques, économiques, urbanistiques, de rénovation, d'aménagement, dépassaient la frontière physique, mais aussi symbolique du périphérique.

➤ Anne Hidalgo
Maire de Paris

Merci à Karim Bouamrane. C'est un plaisir d'être ici. Ça faisait longtemps que je voulais venir, et le Covid est venu perturber nos agendas. Je tiens à lui dire combien on est heureux et fier de son élection, de la dynamique et du dynamisme qu'il a impulsés. Je suis avec David Belliard, qui suit toutes les questions de transport, mobilité, déplacement, espace public, et avec Emmanuel Grégoire qui suit toutes les questions d'urbanisme et ces sujets du Grand Paris.

Je serai assez brève.

On avait déjà lancé avant les élections municipales les ateliers du périphérique. Il y avait eu tout ce travail à la fois de mission d'information qui avait été faite au Conseil de Paris, et aussi un autre travail, un peu différent des routes du futur que nous avons menées avant la fin des mandats précédents, avec la région Île-de-France, le forum métropolitain, la Métropole, l'État et la Ville de Paris, sur tout le réseau routier et autoroutier francilien, dans lequel il y avait eu un point particulier sur le périphérique. À partir de là, on a commencé à travailler, à s'entendre, à mettre en place un certain nombre de perspectives.

J'insiste toujours sur l'horizon 2024. 2024 est une échéance en point de mire pour nous tous, une échéance importante parce que d'ici là, nous pouvons accélérer la transformation du périphérique pour répondre à un certain nombre de sujets qui nous importent. On a parlé des portes, on a parlé d'une voie pour le covoiturage ou le transport collectif ou les transports « propres ». On a parlé aussi de plantations, de végétalisation du périphérique, des talus, de récupérer un certain nombre d'espaces du périphérique pour y planter des arbres. On a parlé de ces voies dédiées qui peuvent avoir un horizon au-delà de 2024 pour le réseau autoroutier. Il y a tout le travail des portes qui, dans notre idée, doivent devenir à terme des grandes places métropolitaines sur lesquelles il nous faut travailler. Je pense qu'il faut qu'on décline un agenda avec les propositions qui sont les nôtres et qu'on donne ce signal assez vite sur ce périphérique.

Espaces verts publics projetés
Zone de 500 mètres autour du BP
Boulevard périphérique
Espaces publics créés et requalifiés
Bois - Forêt
Parcs, jardins, cimetières paysagers
Plaines de jeux et terrains de sports

2. TABLE RONDE SUR L'ÉVOLUTION PROGRESSIVE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE ET DES RADIALES : MOBILITÉS, PAYSAGE, VÉGÉTALISATION

1. Interventions des élus et représentants de l'État

Il y a la question de la proximité du périphérique, mais aussi de ces boulevards, ces radiales sur lesquels il y a un effort considérable à faire en termes de végétalisation

➤ *Stéphane Troussel*

➤ Dominique Alba

Directrice Générale de l'Apur

Nous allons lancer la table ronde qui s'intitule « L'Évolution progressive du Boulevard périphérique et des radiales – mobilités, paysages, végétation ». Je vais passer la parole successivement à Stéphane Troussel, président du conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Jean-Didier Berger, maire de Clamart, qui représente Georges Siffredi, président du département des Hauts-de-Seine et Ibrahima Traoré, conseiller départemental du Val-de-Marne, délégué en charge de la délégation des infrastructures routières. Ensuite nous entendrons Emmanuel Grégoire, David Belliard et Pierre-Antoine Molina, préfet de la région Île-de-France.

➤ Stéphane Troussel

Président du Conseil Départemental de la Seine Saint-Denis

Bonjour à toutes et à tous. Merci à Karim Bouamrane de nous accueillir ici. Je fais cette réunion dans son bureau, avec la maire de Paris, Anne Hidalgo, que je salue et que je remercie aussi d'être à nos côtés ici en Seine-Saint-Denis, avec David Belliard et Emmanuel Grégoire. Merci aussi d'avoir initié ces ateliers sur le périphérique parce que finalement, s'il y a un symbole depuis des années de la frontière entre Paris et la banlieue, c'est bien le périphérique qui participe de ce modèle qu'il nous faut aujourd'hui dépasser, repenser, y compris dans ce que nous essayons de faire depuis des années, dans les rapports entre Paris et sa banlieue. Bien évidemment, ça concerne un nombre d'acteurs très importants. Il fallait un lieu, un espace de dialogues, d'échanges, de confrontations d'idées, de discussions pour imaginer ces évolutions. Merci donc à Anne et à ses équipes d'avoir initié cet espace de travail.

Bien évidemment les crises que nous traversons, en particulier aujourd'hui, viennent s'ajouter à l'ensemble des enjeux auxquels nous sommes confrontés depuis quelques années : la pollution de l'air, le réchauffement climatique, les inégalités de mobilité et d'accès (accès à l'emploi, accès aux loisirs, à la culture), dans cette région capitale, cette métropole. Cela nous oblige à repenser le modèle. Il faut justement, à travers ce projet sur une évolution du périphérique, en faire un moyen pour repenser nos villes et le cadre de vie des habitants de Paris et de sa banlieue.

Vous connaissez le département de la Seine-Saint-Denis. Avec huit autoroutes et anciennes routes nationales, la Seine-Saint-Denis est particulièrement marquée par ces autoroutes urbaines, quelles que soient leurs caractéristiques, qui donnent des villes coupées en deux, des réseaux routiers qui isolent un certain nombre de quartiers, avec le périphérique pour un certain nombre d'entre eux. C'est trop souvent ce qui régit la mobilité et le cadre de vie des habitants.

Je ne vais pas revenir sur l'ensemble des éléments sur lesquels vous avez déjà travaillé. Je voudrais simplement illustrer le positionnement, la posture du département à travers trois projets qui sont pour nous particulièrement structurants dans nos rapports à la fois avec Paris, à travers cette radiale structurante que constitue l'ex RN2, depuis la porte de la Villette jusqu'à l'aéroport du Bourget, et bien au-delà.

Un autre projet particulièrement important quand on pense à l'évolution des mobilités est de se fixer comme objectif d'avoir 100 % des voiries départementales (340 km) cyclables d'ici 2024. Enfin,

© ph.guignard@air-images.net

© Département Seine-Saint-Denis

© Département Seine-Saint-Denis

un dernier projet que je voulais exposer devant vous rapidement : notre plan Canopée, dont l'objectif est, sur 10 ans, de porter la surface arborée de la Seine-Saint-Denis de 16 à 20 %. Il y a la question de la proximité du périphérique, mais aussi de ces boulevards, ces radiales sur lesquels il y a un effort considérable à faire en termes de végétalisation.

Nous avons commencé l'évolution de l'ex-RN2, aujourd'hui RD932. C'est un axe majeur entre la porte de la Villette et le musée de l'air et l'aéroport du Bourget, traversé avec de multiples projets : le cimetière parisien à la hauteur de Pantin, le Fort d'Aubervilliers avec un grand projet d'aménagement, y compris avec une nouvelle station du métro du Grand Paris Express, le projet d'une piscine à dimension olympique qui pourrait servir d'entraînement pendant la période des Jeux, le nouveau pôle de transport que va constituer la gare RER du Bourget et un peu plus loin, l'aéroport du Bourget et l'entrée vers le Parc des Expositions et le village des médias. Cette route nationale se poursuit jusqu'à Aulnay-sous-Bois, à travers 7 communes de Seine-Saint-Denis. Depuis 2016, nous avons engagé l'aménagement de cette voie. Vous voyez une illustration du projet en cours entre le Fort d'Aubervilliers et Aubervilliers - La Courneuve, une première portion de cette ancienne route nationale est en train d'être réaménagée, avec bien sûr la réduction de la place de l'automobile, l'insertion de pistes cyclables et d'espaces végétalisés, et également laissés à l'appréciation et à l'aménagement par les communes : qui des terrasses prolongées, qui des espaces verts, d'autres des espaces de jeux, pouvant être réaménagée dans des configurations différenciées. Le principe, qui rejoint les grands principes auxquels nous réfléchissons collectivement, y compris par rapport au périphérique et à son évolution, est de passer d'une situation où, là où il y avait des réseaux routiers qui sont quasiment des frontières infranchissables, des routes sont transformées pour en faire des espaces publics apaisés, poreux, qui permettent la circulation aisée de toutes et tous.

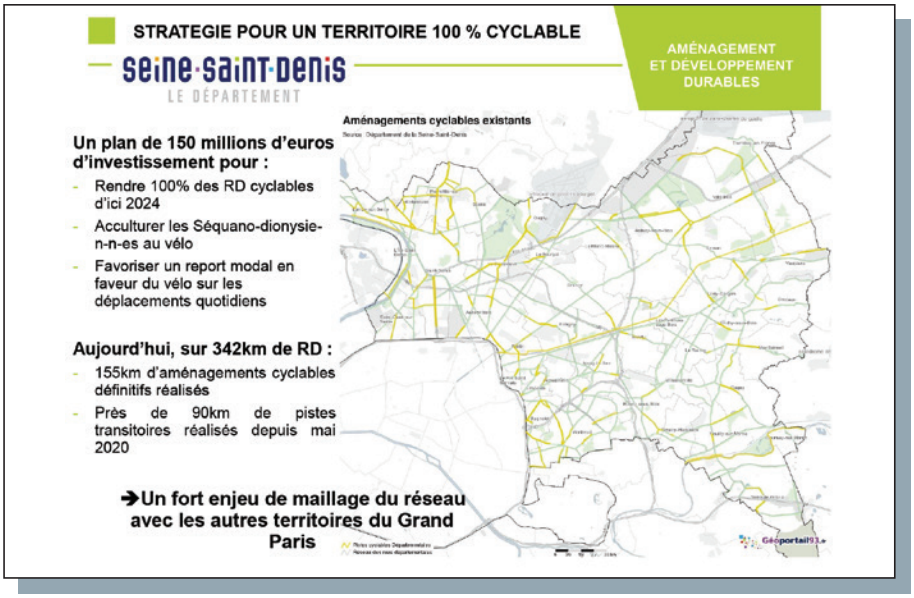
Deuxième projet : une Seine-Saint-Denis 100 % cyclable d'ici 2024. Je sais les efforts qui sont accomplis à Paris depuis plusieurs années. Vous imaginez ces efforts dans un département qui a été marqué par son histoire industrielle, par ses grands axes routiers et autoroutiers auxquels je faisais référence, par moins de transports collectifs, avec un réseau de métro ou de tramway qui se développe seulement depuis quelques années et qui va, d'ici 2030, avec les gares du Grand Paris Express, constituer un maillage tout à fait performant.

L'idée est d'accompagner cette transformation du territoire par le développement cyclable de 100 % de notre voirie départementale pour faire de ce réseau routier un outil d'amélioration du cadre de vie des habitants. D'ores et déjà, il y a 155 km de ce réseau, sur les 342 km, qui ont été aménagés pour permettre l'insertion de pistes cyclables, de natures variées en fonction des configurations de l'espace public. Je peux y ajouter les 90 km de pistes transitoires qui ont été aménagées depuis plusieurs mois. Il existe un fort enjeu de maillage et de continuité des réseaux cyclables entre les différents territoires. et bien sûr depuis Paris et le réseau communal en Seine-Saint-Denis. En tout état de cause, on constate d'ores et déjà, y compris en banlieue et y compris en Seine-Saint-Denis, une augmentation presque fulgurante de l'usage du vélo, dès lors que ces continuités existent avec des aménagements suffisamment sécurisés. Pour vous donner quelques chiffres, il y a en ce moment 3 500 cyclistes par jour sur cette ex-RN2. Nous-mêmes, quand nous avons fait ces comptages à la rentrée, nous étions assez surpris : 2 000 cyclistes par jour sur l'ex-RN3, 2 500 par jours sur le boulevard Victor Hugo, RD410. Ce sont des chiffres de septembre-octobre. C'est dire combien des continuités, des espaces apaisés et sécurisés, même en banlieue, permettent de développer l'usage du vélo.

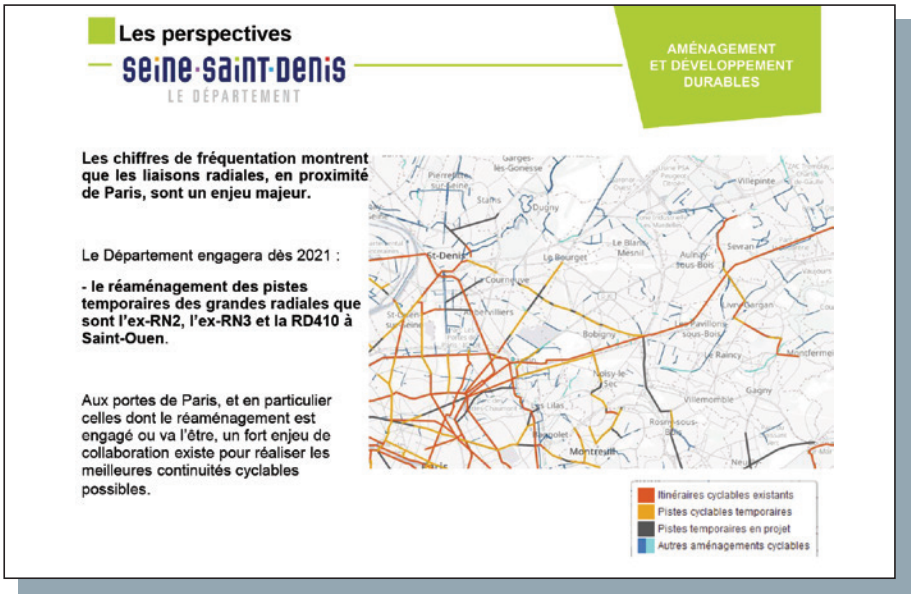
Troisième exemple que je veux développer devant vous, notre plan Canopée. Pour véritablement transformer les territoires, pour les adapter au monde qui

© Département Seine-Saint-Denis

© Département Seine-Saint-Denis



© Département Seine-Saint-Denis



© Département Seine-Saint-Denis

© Département Seine-Saint-Denis

© Département Seine-Saint-Denis

vient, il faut absolument végétaliser, y compris en faisant un mea culpa pour le territoire de la Seine-Saint-Denis. Pendant trop longtemps, je le dis comme un constat objectif et négatif sur la situation qui a été la nôtre, la réalisation des grands espaces, notamment des grands parcs départementaux, a été une avancée considérable pour le territoire de Seine-Saint-Denis dans les années 60-70, avec un territoire qui était sous-doté en grands espaces verts. Cette politique publique, notamment portée par le département, a permis d'augmenter la surface consacrée aux espaces verts de manière très forte, mais, j'ai presque envie de dire, afin de donner un peu bonne conscience : il y avait les grands espaces et peu importe si le reste de la ville était un peu dépourvu. Ce qu'on essaie de faire désormais, c'est à la fois de continuer à développer, d'aménager et parfois même d'agrandir. Grâce aux jeux olympiques et para-olympiques, on va augmenter de 13 hectares le parc départemental Georges Valbon à La Courneuve, par la dépollution d'un site historiquement très pollué, le terrain dit des Essences, qui a été un site de stockage d'hydrocarbures pour le ministère de la Défense pendant des années.

Au-delà de cette politique des grands espaces verts départementaux, l'idée est de végétaliser la ville, d'assurer des continuités, et notamment grâce à nos ex-routes départementales, grâce aux abords du périphérique, de planter massivement. L'objectif est de 30000 nouveaux arbres d'ici 2030 avec la création de « miniforêts urbaines » et l'application du principe : un arbre abattu, trois arbres plantés soit le triplement des indemnités compensatoires pour l'abattage d'arbres lors d'intervention sur le patrimoine départemental. Il y a l'enjeu de l'aménagement le long des RD. Il y a aussi cette volonté partagée de transformer le périphérique et ses abords en végétalisant le plus possible, pour permettre à tous de mieux respirer.

Voilà le tour d'horizon que je voulais faire sur quelques-uns des projets du département. Je sais que les services auront l'occasion d'échanger plus en détail sur ces mesures et leur mise en cohérence. Merci encore une fois à toutes et tous.

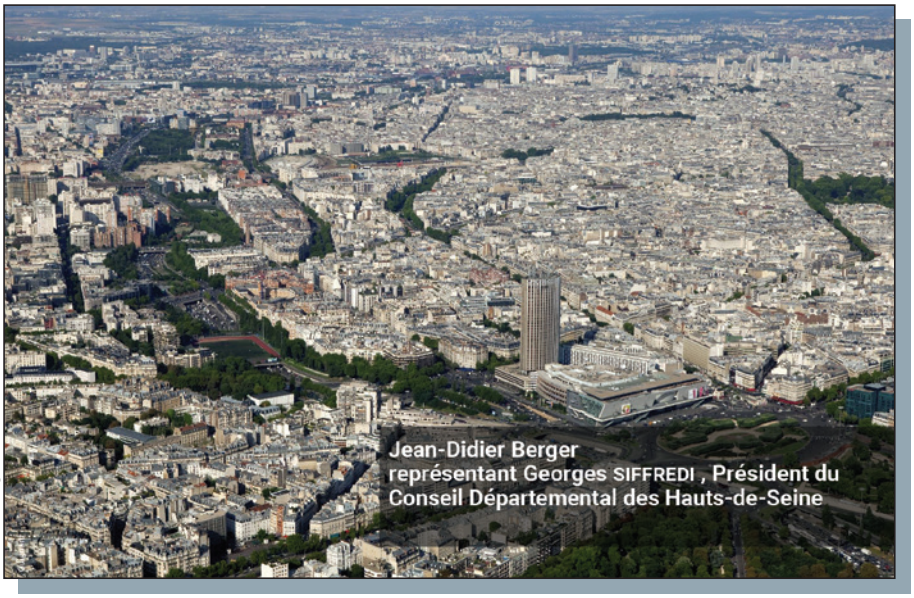
➤ Jean-Didier Berger

Représentant Georges Siffredi, Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

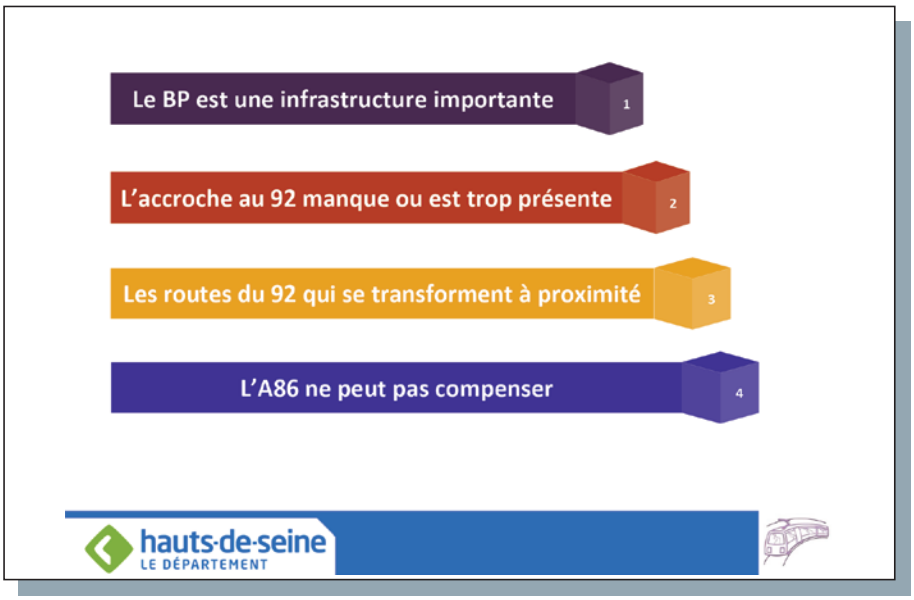
Il y a un vrai objectif partagé qui est de faire en sorte que le périphérique devienne un espace beaucoup plus agréable pour nos concitoyens, y compris dans les Hauts-de-Seine où finalement nous sommes bordés par plusieurs axes structurants : le périphérique, l'A86 et la Seine. Lorsque l'un de ces axes vit mal c'est tout le département qui en souffre. C'est la raison pour laquelle on ne peut que se réjouir de cette volonté partagée d'améliorer les choses.

Je crois qu'un certain nombre de maires des Hauts-de-Seine, situés directement à proximité de l'A86 et du périphérique qui ont déjà exprimé leur volonté de voir ces espaces largement s'améliorer. Il ne faut pas que l'amélioration de tel ou tel espace, en particulier du périphérique, vienne dégrader les autres espaces structurants ou les routes et voies intérieures de notre département. La transformation du Boulevard périphérique, c'est évidemment un enjeu en matière de nuisances sonores, de nuisances atmosphériques, de coupures urbaines, de congestion, et évidemment un potentiel d'amélioration du cadre de vie, de l'accessibilité et d'une vie qui soit meilleure. Sur le département on voit un certain nombre d'axes qui sont importants et qui ne vont pas jusqu'au périphérique. C'est le cas de la RN118, mais aussi de l'axe qui s'arrête avant Clichy, sur l'A15. Lorsque ces lieux ne bénéficient pas d'un accès direct sur le périphérique, on se retrouve avec des espaces, parfois même au cœur de nos villes, qui sont très encombrés. Ou alors, au contraire, des endroits qui, même lorsqu'ils sont couverts, sont des non-lieux, des no man's land, des endroits qui ne sont pas du tout qualitatifs, pas du tout ou très mal aménagés. C'est cet enjeu de transformation des portes qui a été d'ores et déjà souligné.

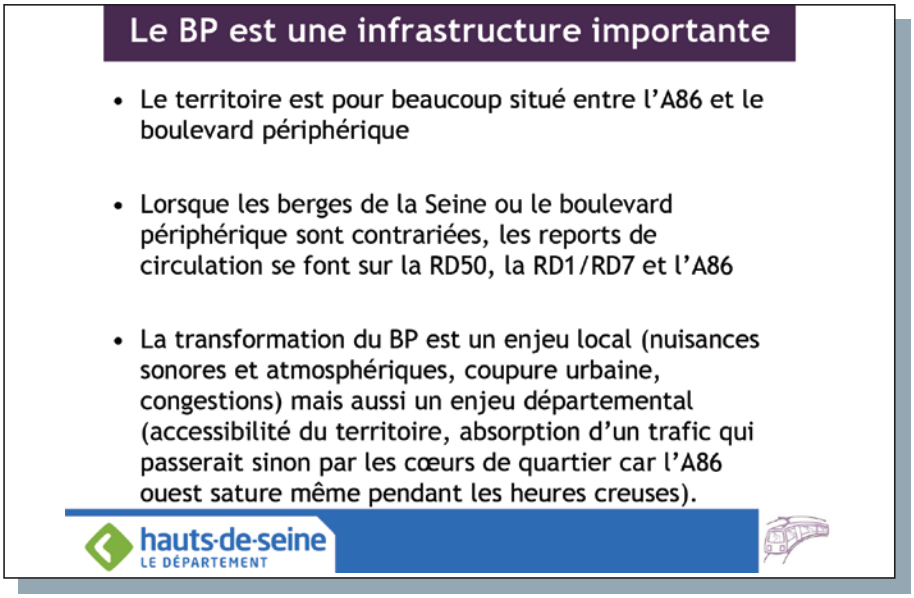
À l'intérieur du département, nous avons une politique de requalification des voies les plus importantes avec, comme cela a été dit dans le 93, la volonté de réserver



© ph.guignard@air-images.net



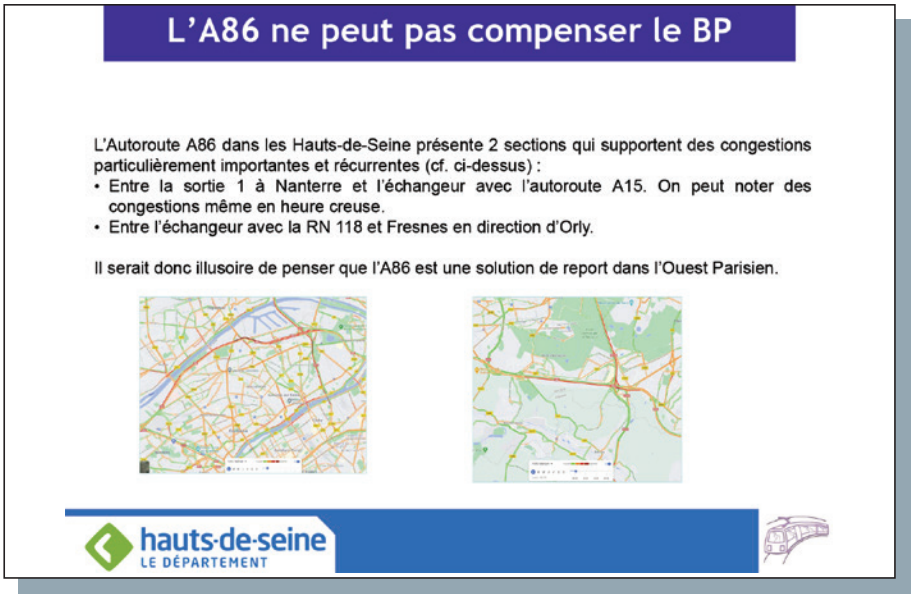
© Département Hauts-de-Seine



© Département Hauts-de-Seine

© Département Hauts-de-Seine

© Département Hauts-de-Seine



© Département Hauts-de-Seine

de l'espace partagé à tous les usages, en particulier aux mobilités douces, et la volonté d'avoir un traitement très qualitatif et très vert, pour améliorer la qualité des différents usages. Ce travail ne sera rien si demain nous avons un report massif du trafic qui aujourd'hui est sur le périphérique et qui demain se retrouve soit sur l'A86, soit sur nos voies intérieures. C'est la raison pour laquelle nous serons très attentifs à la façon dont seront traitées ces questions, avec en particulier des enjeux entre la sortie 1 Nanterre et l'échangeur avec l'autoroute A15, mais aussi l'échangeur avec la RN118 et Fresnes, en direction d'Orly : des endroits qui sont stratégiques et où on ne souhaite pas avoir une congestion qui soit massive. C'est la raison pour laquelle nous sommes véritablement convaincus qu'il faut que ces études autour du périphérique soient menées, et prennent plus largement en compte l'ensemble des trafics, jusqu'à l'A86 comprise, et prévoient de façon très claire des compensations pour faire en sorte que les altoséquanais et les autres habitants de la petite couronne et des villes qui sont situées entre l'A86 et le périphérique bénéficient tous des améliorations que nous espérons tous pour les habitants à proximité du périphérique, qu'ils soient parisiens, altoséquanais ou des autres départements de la petite couronne.

Il faut que ces études autour du périphérique soient menées, jusqu'à l'A86 comprise

➤ *Jean-Didier Berger*

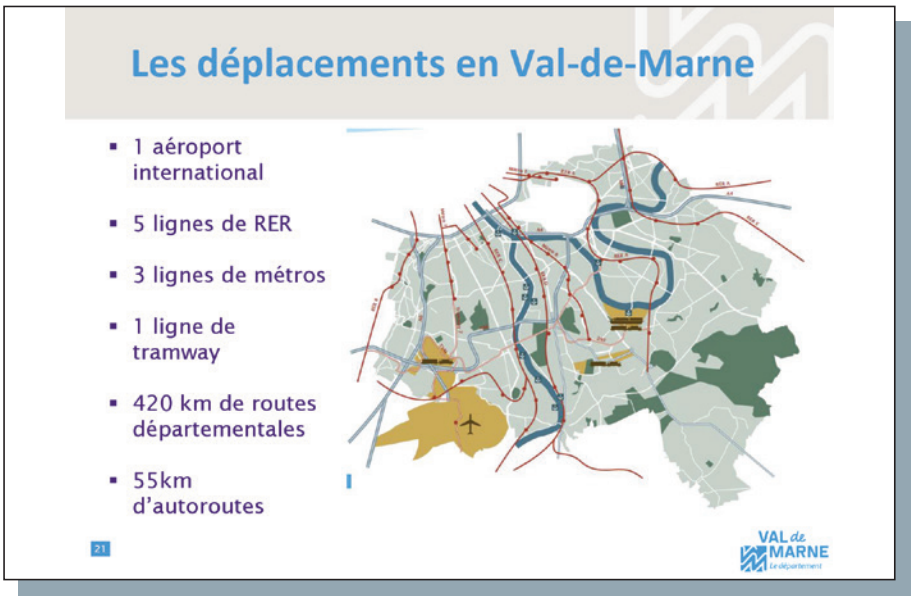
➤ Ibrahima Traoré

Représentant Christian Favier, Président du Conseil Départemental du Val-de-Marne

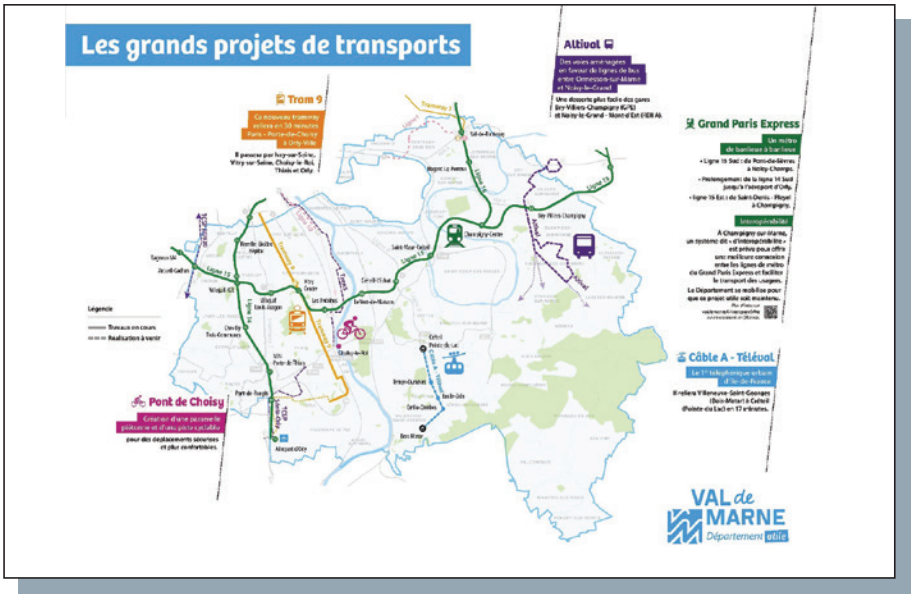
Je tenais en préambule à excuser Christian Favier qui est actuellement en séance du Conseil départemental. Je tenais à remercier le maire de Saint-Ouen, Karim Bouamrane, de nous accueillir aujourd'hui, afin de permettre cet échange sur l'avenir de la mobilité du réseau routier. J'en profite pour le féliciter pour son élection. Merci à l'ensemble des participants, élus, techniciens, qui contribuent à ce débat et enrichissent cette réflexion commune par leurs expériences, leurs différentes actions qu'ils mènent chacun à leur niveau. Nous sommes réunis en étant pleinement conscients de l'urgence qu'il y a à agir contre le dérèglement climatique et la pollution de l'air. Nous sommes tous convaincus de la nécessité de développer une mobilité moins polluante et accessible à toutes et tous, pour répondre à ce défi majeur qu'est l'écologie. Le contexte sanitaire actuel met en exergue le défi de la transformation des mobilités. Les risques sanitaires des déplacements en transport en commun ont fait évoluer l'usage du vélo, conforté par la mise en place d'un réseau de pistes cyclables sanitaires.

Je rajouterais que la transformation des routes est un enjeu social de premier plan. Le Val-de-Marne étant traversé par de nombreuses autoroutes et voies rapides, nous sommes bien placés pour constater les effets dévastateurs de ces autoroutes urbaines en termes de cohésion des territoires et de vivre ensemble. Nous avons d'ailleurs participé à la consultation avec le Forum métropolitain sur les autoroutes du futur. Concernant le traitement végétal et paysager, le projet du périphérique de Paris doit être réfléchi conjointement avec les départements, de manière à construire des aménagements cohérents, comme le précise la convention entre Paris et le Val-de-Marne. Nous avons une culture de consultation forte dans le Val-de-Marne, que ce soit avec les acteurs locaux, communes, territoires, associations d'usagers, mais aussi avec

© ph.guignard@air-images.net



© Département Val-de-Marne

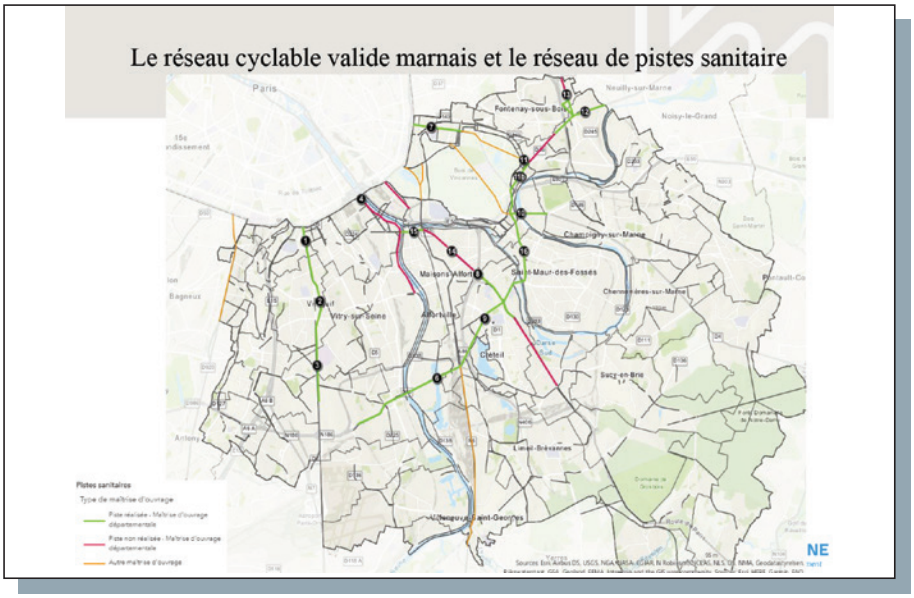


© Département Val-de-Marne

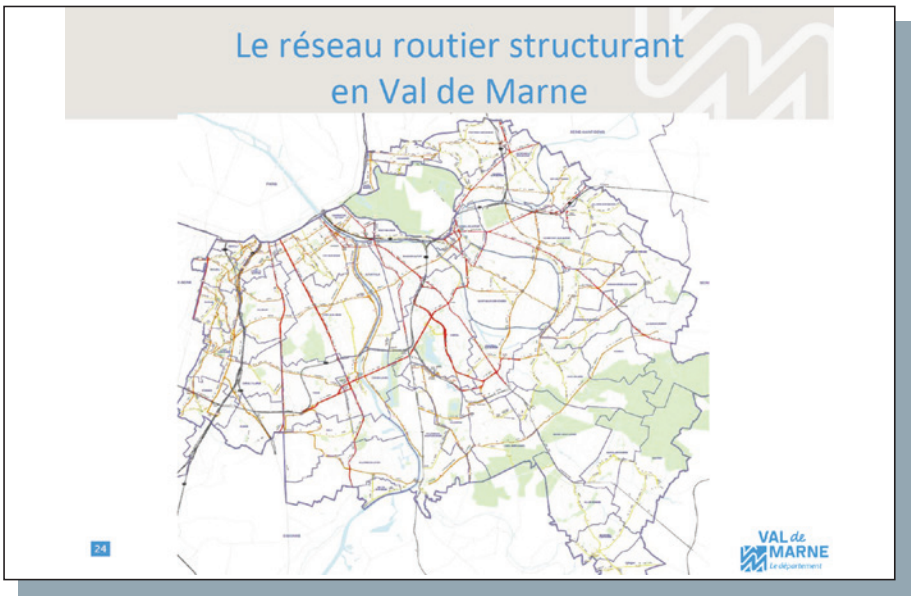
la population. Vu les impacts négatifs de la circulation routière en termes de pollution, et donc de risques sanitaires sur la population, mais également la difficulté de déplacement que peuvent engendrer les modifications de voirie, il s'agira de ne pas négliger les phases de concertation avec tous les acteurs des territoires concernés. Le département du Val-de-Marne cherche à répondre à ces différents enjeux, en portant une politique globale d'aménagement et de transport, portée depuis de longues années par Christian Favier. La répartition des emplois en région Île-de-France joue notamment un rôle important en matière de déplacement. À l'heure actuelle, 50 % des emplois régionaux sont concentrés à Paris et dans les Hauts-de-Seine, ce qui pèse lourdement sur le fonctionnement des infrastructures routières et génère de la pollution. Il s'agit donc de développer des politiques de déplacement alternatif aux véhicules carbonés sur notre territoire. Le département du Val-de-Marne travaille au partage plus équitable de la voirie, entre véhicules lourds et modes doux, en développant un réseau de déplacement alternatif, tant en termes de transports en commun que de cheminements dédiés aux modes actifs, dans l'objectif de pacifier et d'apaiser ces espaces de circulation, en facilitant l'intermodalité, pour une meilleure cohésion urbaine pour tous. Dans cette logique le département du Val-de-Marne porte des projets de transports en commun structurants depuis de nombreuses années : nous nous félicitons de l'arrivée du prochain réseau de transport du Grand Paris Express, initié par Christian Favier, via l'association Orbival. Les nouvelles lignes de métro du GPE de 43 km seront complétées par un réseau de surface très important de 21,5 km de tramway, T1, T7, T9, et l'aménagement de 22 km de nouvelles voies réservées aux bus : Altival, Tzen 5 et TCSP bords de Marne, ainsi que des transports très innovants comme Téléval, le premier téléphérique urbain d'Île-de-France, qui reliera Villeneuve-Saint-Georges au terminus de la ligne 8 de Créteil. Ce nouveau maillage de transports, travaillé en lien avec nos voisins de grande couronne et le réseau RER, va changer considérablement la vie et les pratiques des val-de-marnais, et plus largement des franciliens. Comme évoqué plus haut, en lien avec la crise sanitaire, les déplacements à vélo ou des deux-roues motorisés ont pris un essor très important ces derniers mois. Il s'agit plus encore d'un mode de déplacement du quotidien adapté pour le parcours domicile-travail, qui doit bénéficier d'une place plus importante dans l'espace public, en plus de l'avantage sanitaire, puisque le vélo permet une distanciation sociale efficace. C'est un mode non polluant, qui occupe peu de place dans l'espace public, contrairement aux voitures. Ce type de mobilité nécessite un réseau cyclable sécurisé et bien maillé. Le département a déjà créé 247 km d'aménagement cyclable depuis les années 2000, avec l'ambition d'atteindre plus de 500 km de piste d'ici quelques années. Ce travail a été fortement accéléré grâce à la mise en place des pistes cyclables sanitaires, permettant d'ajouter 28 km de voies cyclables très confortables. Si ces aménagements étaient au départ ponctuels, l'explosion des flux cyclistes qu'ils ont engendré permet aujourd'hui d'engager de nombreux aménagements plus durables, principalement sur les axes d'entrée à Paris. Cette dynamique permet d'appuyer la création du réseau express régional vélo défendu par les associations cyclistes. Il n'est pas facile d'agir sur l'ensemble de ces leviers, mais c'est à ce prix-là que nous pourrons offrir des alternatives vertueuses sur le plan environnemental et efficace sur le plan des déplacements pour les générations futures. Le territoire du Val-de-Marne est traversé d'une part par un réseau d'axes structurants, de liens Paris-banlieue-province, avec les autoroutes A4, A6, et les routes départementales de grande circulation, comme la D7, la D5, la D19 et la D120. D'autre part, par des axes de moyenne couronne : A86 et la Francilienne, qui permettent des circulations interdépartementales, comme la D1, la D4, la D86 et la D148, sans passer par le périphérique parisien. Ce réseau dense de voirie est marqué par une circulation importante, facilement impactée par les difficultés de

franchissement fluvial de la Seine et de la Marne. En toute logique, ce réseau est également particulièrement impacté par les modifications de la circulation parisienne, dans laquelle le périphérique joue un rôle majeur. Enfin, ce réseau de voirie représente de nombreuses coupures urbaines accentuées par les franchissements de la Seine. Le réaménagement de la voirie doit bénéficier aux populations en réduisant les nuisances liées à la pollution et au bruit. L'exemple de la RD7 est assez parlant. J'en profite pour évoquer le fait que nos services ont fait parvenir dix points d'étude pour évaluer ces nuisances, or, seulement deux sites, assez proches l'un de l'autre, ont été retenus, ce qui peut manquer de pertinence. Nous nous intéressons de près au trafic très important engendré par les transports de marchandise, sources de pollutions, de nuisances et de dégradation de la voirie.

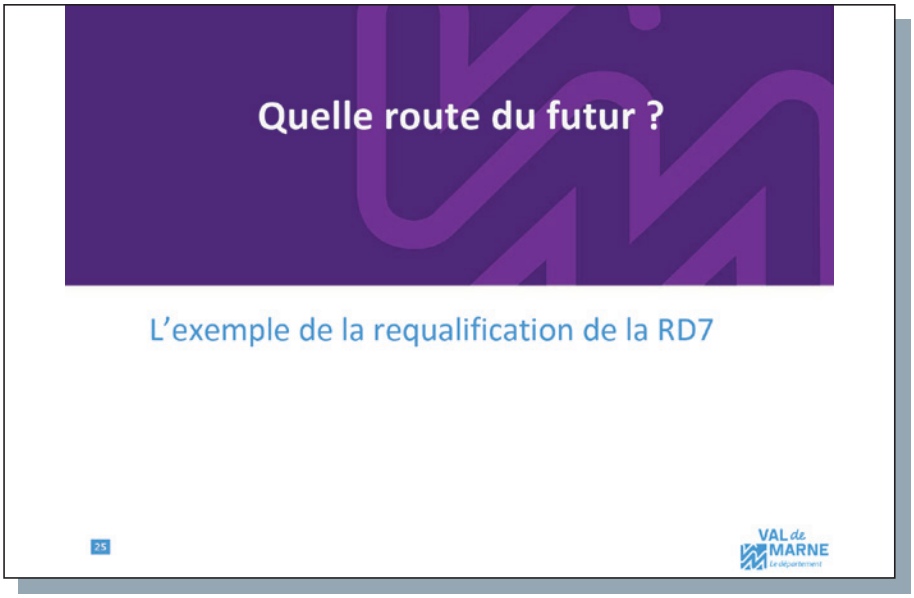
Le Val-de-Marne est particulièrement concerné, avec la présence du marché de Rungis. Nous soutenons fortement les modes de transport alternatifs à la route, puisque nous nous battons pour le développement du fret et du transport fluvial, grâce aux plates-formes multimodales du port de Bonneuil, à la plate-forme de Valenton et au projet de plate-forme de transports combinés de Rungis. Si nous manquons de données précises à ce sujet, nous constatons tout de même un trafic important lié à l'approvisionnement local. Il s'agit donc de travailler à des modes de transport plus vertueux pour la logistique du dernier kilomètre. C'est en essayant de mettre en œuvre ces grands principes que le département a relevé le défi de la RD7, un axe routier structurant qui traverse le Val-de-Marne, du sud au nord, et permet d'accéder à Paris par la porte d'Italie. En 2006, cette route nationale a été transférée au département. Il s'agissait alors d'une voirie quasiment autoroutière, qui prêtait peu d'attention aux bus et s'avérait assez dangereuse pour les piétons et les cyclistes. La RN7 était une coupure urbaine importante en plein cœur des villes. De 2009 à 2013, ce chantier de grande envergure a donc été réalisé afin de transformer cet axe de déplacement, en réduisant la voie à deux files de circulation



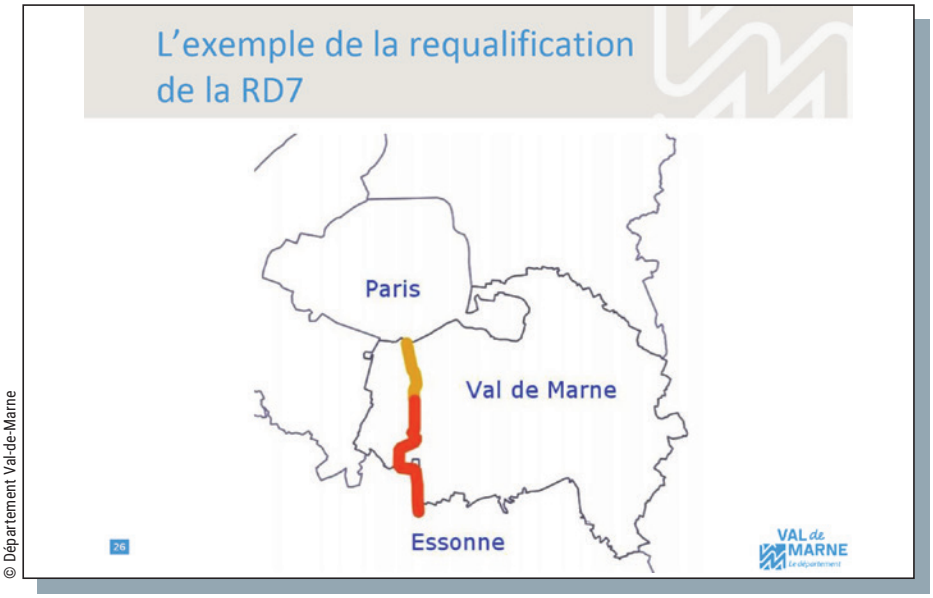
© Département Val-de-Marne



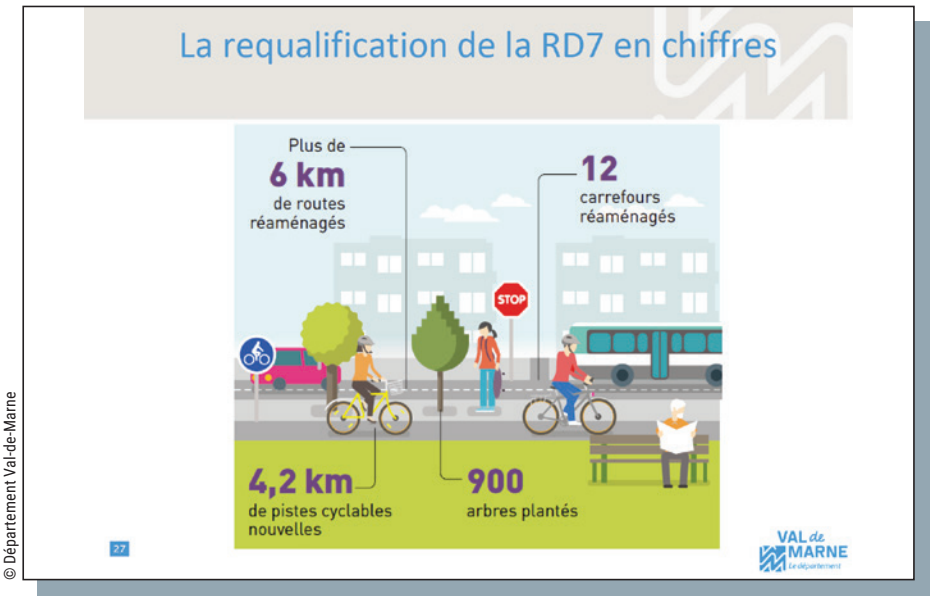
© Département Val-de-Marne



© Département Val-de-Marne



© Département Val-de-Marne



© Département Val-de-Marne

Limiter les nuisances des circulations routières, en développant les modes de déplacement alternatifs pour apaiser et se réapproprier ces espaces aujourd'hui dédiés à la voiture

➤ *Ibrahima Traoré*

pour faciliter les déplacements en mode actif et en transport collectif.

La partie nord de la RD7, du Kremlin-Bicêtre a déjà l'avantage d'être desservie par le métro grâce au prolongement de la ligne 7. La priorité est donc d'élargir les trottoirs et de créer de véritables espaces publics, en lieu et place de l'ancienne autoroute urbaine. Un couloir bus a toutefois été créé sur la partie la plus au nord pour faciliter l'accès en transports en commun à Paris. Des passages souterrains existaient auparavant pour permettre aux voitures de franchir les carrefours importants sans réduire leur vitesse. Tous ces tunnels ont été supprimés dans le cadre du projet afin de réduire l'effet de coupure qui était extrêmement fort.

La porte d'Italie est un nœud de circulation qui nécessite des aménagements permettant d'apaiser ce franchissement du périphérique, complexifié par les accès à l'A6, qui rendent la circulation particulièrement difficile. Il s'agit d'un lieu accidentogène, de congestion et de nuisances auxquelles il faut remédier grâce à un travail commun entre les services du Val-de-Marne et la Ville de Paris. D'autres chantiers illustrent bien nos besoins de travail cohérent, tant en termes de circulation et d'apaisement urbain que de traitements paysagers : le chantier de la RD5 avec l'arrivée du tramway, Confluence quai d'Ivry avec le Tzen 5 et le prolongement du métro 10, le projet d'aménagement autour de Charenton et de Bercy, l'avenue Paul Vaillant-Couturier à Gentilly, dans la continuité de la passerelle du Cambodge.

En conclusion, je salue cette initiative qui amène au renforcement d'un travail conjoint autour du périphérique et des accès à Paris, de manière à limiter les nuisances des circulations routières, en développant les modes de déplacement alternatifs pour apaiser et se réapproprier ces espaces aujourd'hui dédiés à la voiture. Ce travail commun permettra une meilleure cohérence entre nos territoires, dans l'objectif de limiter les impacts de report de circulation liées aux aménagements du périphérique. Je vous remercie pour votre attention.

➤ Emmanuel Grégoire

Premier adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques

Quelques mots rapides sur les travaux, en complément des interventions des présidents des conseils départementaux ou de leurs représentants, sur à la fois la stratégie d'aménagement qui a été déjà engagée depuis plusieurs années maintenant, et mettre un accent particulier sur le sujet de la reconstitution des proximités et des continuités végétalisées.

Je voudrais tout d'abord rappeler, à travers la slide qu'on vient de voir, la stratégie d'aménagement et de transformation des portes en places, avec de très nombreux projets, que je ne peux pas lister tous ici, soit portés par les appels à projet urbain innovant, soit par des collaborations avec les communes limitrophes, et une singularité dont vous savez qu'elle est une priorité politique pour nous et je la sais partagée : le renforcement de la ceinture verte et le lien avec les espaces paysagers. Nous avons réparti les programmes de transformation et de végétalisation très importants parce que cette dernière est aussi un des moyens de reconquête, au-delà de l'urbanisation et notamment de la « dimension bâtimentaire ». La végétalisation, la reconstitution d'espaces publics agréables à la promenade, agréables aussi à la traversée piétonne ou aux mobilités douces pour les riverains des deux côtés de nos communes, est un élément essentiel.

Je voudrais ensuite faire un focus sur quelques enjeux de ce lien et du renforcement de la dimension paysagère, en fonction de la typologie de l'ouvrage périphérique, et en fonction des différentes zones, et de la question de la réappropriation des talus. L'exemple de la porte des Lilas, avec une stratégie de réappropriation des talus, n'est qu'un premier pas dans le programme de reconquête du périphérique pour des usages partagés, des usages pédagogiques, mais aussi pour d'autres usages, comme à la

© ph.guignard@air-images.net

© Apur

© Apur

© Boomforest

© Boomforest

© G. Picard - Ville de Paris

porte de Montreuil avec l'implantation des arbres. Ce n'est pas simple partout à cause de l'inclinaison des talus, mais il y a un très gros potentiel de plantations d'arbres pérennes. Nous travaillons également à la création de pépinières d'arbres sur un site du nord de Paris. L'exemple de la forêt linéaire, pour ceux d'entre vous qui la connaissent, c'est l'idée de reconquérir un abord immédiat du périphérique, de le végétaliser sous la forme à la fois de miniforêt urbaine – puisque cette forêt linéaire est déjà une forêt urbaine – permettant à la fois de végétaliser de façon extrêmement ambitieuse, et de créer des espaces de promenade, des liaisons très positives.

Il y a des espaces où le potentiel est immense. L'exemple suivant, porte de Bagnolet, montre bien le potentiel immense de développement d'espaces, soit à des fins d'usage, soit au profit de végétalisation plus ambitieuse ; autre exemple de travail et de collaboration avec les communes limitrophes : les abords des bois, que ce soit le bois de Boulogne ou le bois de Vincennes, partout des stratégies de réaménagement des abords, de sécurisation et d'amélioration qualitative.

Deux exemples emblématiques de cette stratégie, notamment parce que ce sont ceux sur lesquels nous avançons le plus en ce moment parmi les très grands projets : l'exemple de la porte Maillot et de la porte de la Chapelle.

D'abord le projet de la porte Maillot et quelques éléments de l'esprit de reconfiguration de cette porte, qui est actuellement en fin de consultation PPVE, ce processus de consultation lié à la loi olympique : l'esprit, c'est d'abord la création d'une extension du parc, notamment sa reconnexion au bois de Boulogne. Autre ligne de force très importante du projet : au lieu du rond-point extrêmement disgracieux, encore plus aujourd'hui avec les travaux du RER E, reconstituer l'axe historique entre Neuilly, l'avenue de la Grande Armée et la connexion Champs-Élysées jusqu'à l'axe Concorde-Louvre, et de l'autre côté, jusqu'à l'axe de la Défense et avec enfin lastratégie de végétalisation des abords sur un site qui fait l'objet de

travaux monumentaux, auxquels nous faisons très attention pour des raisons de délais pour les RER et l'extension du tramway de la porte d'Asnières à la porte Dauphine. Et un jour viendra le temps de la modernisation du Palais des congrès.
L'autre exemple est l'un des endroits sans doute le plus inhospitalier de Paris (Anne Hidalgo y a été très attentive), qui a, ces dernières années, connu des secousses, des situations de misère sociale extrêmement importante, il s'agit de la porte de la Chapelle. C'est le plus grand site de rénovation urbaine de la Ville de Paris sur la mandature qui vient. Au total, près de 400 M€ vont être injectés sur le secteur, comprenant la réhabilitation de la cité Charles Hermite, la gare des Mines, Chapelle-Charbon et évidemment la porte de la Chapelle elle-même. On travaille beaucoup avec la ville de Saint-Denis pour reconnecter ce site particulièrement inhospitalier. Quelques exemples d'inspirations de la consultation que nous venons d'engager : c'est à la fois en 2025 le T8 porte d'Aubervilliers, la question de la transformation du périphérique en boulevard urbain – mais je laisserai David Belliard revenir sur ce sujet de la transformation de cet axe routier pour le rendre plus apaisé, deux infrastructures majeures sur cette porte de la Chapelle : à la fois l'Arena et le campus Condorcet.
Au-delà de ces grands aménagements, il y avait eu Chapelle international (sur la partie droite de l'image). Il s'agit de rentrer, via la concertation, dans le travail de dentelle qui consiste à travailler à la fois sur l'interconnexion des différents sites et sur la continuité entre Saint-Denis et la porte de la Chapelle. De l'autre côté, sur Saint-Denis, il y a, le long du Dock des Alcools, plein de très beaux projets. La porte de la Chapelle est l'un des projets phare de la philosophie de transformation des portes, en particulier celle-ci, qui a connu longtemps de si graves problèmes.
Nous avons l'ambition de lancer une initiative afin d'approfondir ce travail : la maire a proposé de lancer un livre-programme sur la transformation et les aménagements du périphérique dont l'objectif serait qu'il soit rédigé d'ici l'été

Porte de Bagnolet
© Apur

© Apur

Les abords du bois de Boulogne
© Apur – David Boureau

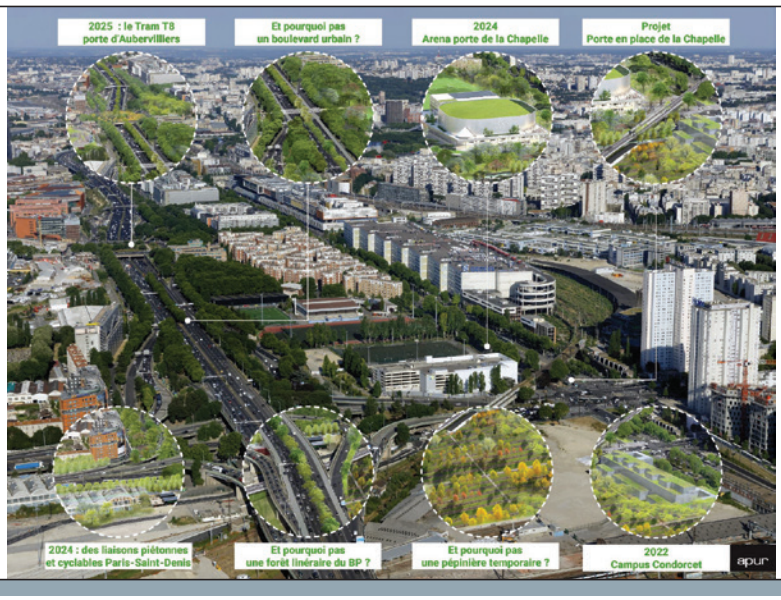
© Apur- David Boureau

Le projet de la porte Maillot
© Apur – Céline Orsingher

Montage : Apur - Céline Orsingher / © ph.guignard@air-images.net

© ph.guignard@air-images.net

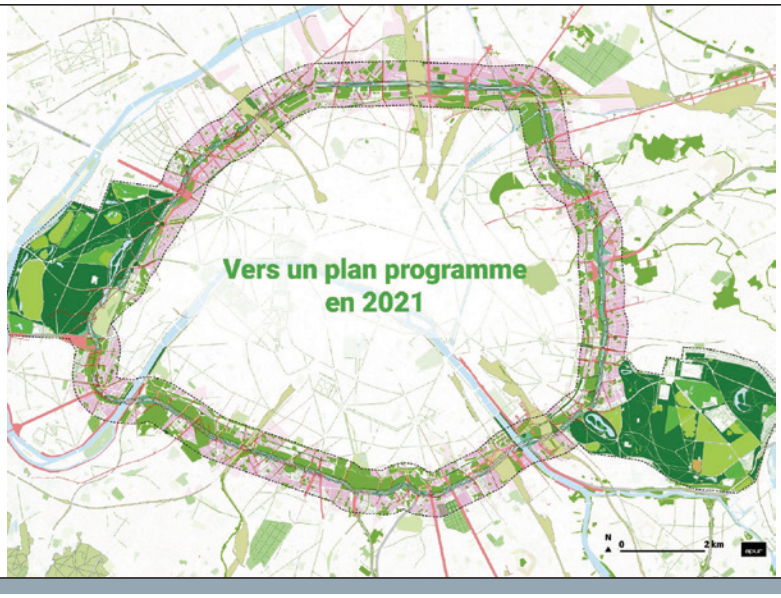
2021 afin de mettre en lumière et de faire la pédagogie sur cette infrastructure. Le périphérique reste une infrastructure de transport tout à fait essentielle et il faut accompagner sa transformation, mais également une fracture extrêmement inhospitalière, à la fois pour les habitants des communes limitrophes, mais aussi pour les habitants de Paris qui habitent de l'autre côté du périphérique, dont vous avez dit à plusieurs reprises qu'ils étaient dans un entre-deux à bien des égards insatisfaisant, pour vous et pour nous.



Montage : Apur / © ph.guignard@air-images.net

La végétalisation, la reconstitution d'espaces publics agréables à la promenade, agréables aussi à la traversée piétonne ou aux mobilités douces pour les riverains des deux côtés de nos communes, est un élément essentiel

➤ *Emmanuel Grégoire*



© Apur

➤ David Belliard

Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

Pour compléter ce que vient de dire Emmanuel Grégoire et pour donner la philosophie et l'état d'esprit dans lequel nous sommes sur la transformation du périphérique, il convient de rappeler que le Boulevard périphérique est un enjeu et une pièce majeure dans la politique que nous menons. Politique à la fois de développement des mobilités douces et actives, avec une grande part faite au vélo, notamment avec une accélération pendant cette crise sanitaire avec la création de 60 km supplémentaires de coronapistes, mais aussi sur la question de l'amélioration des transports en commun de surface et des continuités piétonnes. Dans cet état d'esprit, évidemment, le périphérique est un élément important, parce que je crois que ce qu'il faut retenir de ce qui a été dit par mes collègues dans les autres départements et par Emmanuel Grégoire, c'est la question de la continuité. À travers les aménagements et les transformations du périphérique, il s'agit de sortir de ce périphérique-frontière pour en faire un périphérique plus axé sur les ponts, retrouver des coutures. Sortir d'un modèle de voie uniquement dédiée à l'automobile afin d'en faire une autoroute urbaine en profitant des Jeux olympiques de 2024 pour accélérer la création d'une voie dédiée aux véhicules propres, peut-être électriques, ou le transport en commun. Ce sont des choses qu'il va nous falloir travailler, discuter. Plus globalement, il s'agit de faire du Boulevard périphérique un espace où l'on retrouve des coutures, notamment avec des dispositifs cyclables, mais aussi avec des continuités piétonnes qui viennent parfaitement s'articuler avec toute la dimension de végétalisation. La continuité végétale favorise aussi les continuités piétonnes et les continuités liées aux mobilités douces et actives. C'est dans cet état d'esprit que nous nous plaçons pour transformer ce qui est aujourd'hui une frontière particulièrement inhospitalière en un boulevard urbain qui soit plus végétal, qui participe à la décarbonation de nos mobilités ; un espace qui fasse aussi, d'une manière ou d'une autre, la part belle à d'autres formes de mobilités, notamment les mobilités douces et actives.

À travers les aménagements et les transformations du périphérique, il s'agit de sortir de ce périphérique-frontière pour en faire un périphérique plus axé sur les ponts, retrouver des coutures

---

➤ David Belliard

➤ Pierre-Antoine Molina

Représentant le Préfet de Paris et d'Île-de-France

Merci Madame la Maire pour votre invitation, merci Monsieur le Président, merci à tous les intervenants pour les éléments particulièrement riches et stimulants qui ont été présentés. Je voulais dire quelques mots, après avoir excusé Marc Guillaume qui n'a pas pu nous rejoindre aujourd'hui, sur les idées qui sous-tendent l'approche de l'État sur ce sujet important.

Je voudrais rappeler que l'État est engagé pour accompagner et favoriser la transformation des mobilités. Les mobilités se transforment, chacun le constate, et cette transformation va dans la direction d'une réduction de la place des trajets en voiture, d'abord à travers les investissements considérables qui sont effectués pour le développement des transports en commun, le prolongement des lignes de métro, la poursuite de l'extension des tramways, tram-train, l'amélioration du fonctionnement des lignes actuelles. Tout cela entre 2020 et 2022, c'est 1,3 milliards d'euros d'investissement de l'État. Plus le Grand Paris Express, un immense projet qui est non seulement un projet de mobilité, mais aussi un projet qui aura un impact sur notre tissu urbain ; Madame Alba, Directrice Générale de l'Apur, le sait au premier chef.

Nous favorisons cette transformation des mobilités. L'autre grande composante de l'évolution des mobilités, c'est le développement des mobilités actives et du vélo, avec des appels à projet financés par l'État : 450 millions d'investissement sur trois ans pour développer le réseau de pistes cyclables, résorber les discontinuités, améliorer la sécurité sur les linéaires existants. C'est aussi la volonté de favoriser le covoiturage, avec un certain nombre d'outils, dont des voies réservées.

Transformation des mobilités avec, au-delà de cette transformation des mobilités, la volonté que celles-ci se traduisent par moins de bruit, d'où les aménagements phoniques, et moins de pollution, avec l'ensemble des efforts qui sont faits pour améliorer la qualité de la vie. Transformation des mobilités que l'État a la volonté de favoriser et d'accompagner.

Deuxième élément : du point de vue de l'État, si on adopte une posture territoriale partant de l'échelon national, on est frappé par la spécificité francilienne, à la fois du point de vue social et des infrastructures. Du point de vue social, il n'y a nulle part ailleurs dans notre pays où la question des mobilités revêt une telle acuité, avec notamment la problématique de l'adéquation entre les lieux d'emploi et les lieux de logement. Du point de vue des infrastructures de la mobilité, on a une densité qui n'a pas d'égale ailleurs sur le territoire : un réseau particulièrement dense, maillé et interdépendant. Or, ce réseau, de par les transformations que j'ai mentionnées, est en train de connaître une conjonction d'évolution, avec le développement des transports en commun en site propre, les voies réservées… On a besoin d'étudier la conjonction de ces impacts et d'avoir une coordination très étroite entre les différents gestionnaires d'infrastructures, au premier rang desquels l'État, gestionnaire du réseau magistral (1 300 km), doit jouer tout son rôle.

J'en viens plus directement au périphérique pour dire que c'est une infrastructure particulièrement structurante, extrêmement empruntée et qui fournit la seule infrastructure totalement continue en rocade autour de Paris. C'est un enjeu particulièrement important. On le voit bien, lorsqu'on connaît des épisodes soit de travaux, soit liés aux restrictions, lorsqu'on fait évoluer la capacité de circulation sur le périphérique, on a des impacts sur l'A86, sur la Francilienne, sur le réseau secondaire. Donc, on a besoin de le prendre en compte. Il est donc indispensable d'apprécier les enjeux des transformations que le périphérique est susceptible de connaître, en étudiant les reports à grande échelle, et en tenant compte aussi des nécessités liées à la circulation et à l'accès des services de sécurité et de secours. Je voudrais mentionner ici les prérogatives qui demeurent celles de nos cousins de la préfecture de police, qui doit bien entendu être associée à ces travaux.

Quelques mots en conclusion. Ça a été dit et cela résultait aussi des travaux qui ont précédé notre rencontre d'aujourd'hui. On a un certain nombre de principes qui forment le socle des réflexions que vous avez voulu engager. D'abord, la recherche d'un meilleur partage entre les différents usages. La recherche d'une meilleure interconnexion, notamment d'une grande proximité avec les transports en commun, et la recherche d'une meilleure insertion de l'infrastructure que représente le périphérique dans son tissu urbain. Du point de vue de l'État, la demande qui serait la nôtre serait celle d'une association précoce et étroite aux réflexions que vous engagez, mais au-delà, la nécessité de développer des éléments d'étude préalable partagés entre les différentes parties intéressées, sur les impacts des changements envisagés. On a besoin de ces éléments à la fois partagés et détaillés. Il y a la nécessité juridique d'une coordination à vaste échelle, cela a été dit, avec l'ensemble des collectivités concernées et au-delà de la première couronne. Je crois que, de manière inévitable, les changements qui sont susceptibles de se produire devront être marqués nécessairement par une certaine progressivité.

Je voulais vous remercier d'avoir convié l'État à intervenir dans cette nouvelle étape de la réflexion que vous avez engagée. L'État de son côté fournira à la fois un espace de dialogue et une nouvelle étape aux réflexions en provoquant une nouvelle réunion du comité stratégique des mobilités routières qui avait été mis en place par le préfet Cadot et que nous animons. Notre prochaine rencontre se tiendra en janvier. Merci encore de cette possibilité qui m'a été donnée de m'exprimer ici. Tous mes vœux pour les réflexions qui vous animent.

2. Échanges avec la salle

➤ Dominique Alba

C'était la dernière intervention dans le cadre de la table ronde. Maintenant, nous allons passer aux échanges. J'ai des demandes de prise de parole de la part de M. Hanotin, président de Plaine Commune et maire de Saint-Denis ; M. Najdovski, adjoint auprès de la maire de Paris, en charge de la végétalisation de l'espace public ; Mme Tordjman, qui représente la Métropole du Grand Paris, maire de Gentilly ; ensuite, M. Jacques J.B. Martin, M. Besnard et Mme Hidalgo.

➤ Mathieu Hanotin

Président de Plaine Commune, Maire de Saint-Denis

Je voulais apporter une pierre dans ce débat. Quand on réfléchit à l'utilité sociale du périphérique demain et après-demain, se dire que c'est une utilité beaucoup plus apaisée, qui laisse place aux évolutions, avec non seulement une végétalisation, mais aussi en retrouvant des usages. Il fallait absolument pour pouvoir réussir, qu'on l'appréhende, passez-moi l'expression, en intégrant dans cette réflexion la question des tuyaux d'arrivée. Si on a une réflexion uniquement périphérique mais qu'on ne pense pas la réduction des tuyaux d'arrivée de voitures que sont les grandes autoroutes – je parle pour ma paroisse évidemment, avec la question de la place de l'autoroute A1 en particulier –, on risque de se tromper de sujet.

C'est tout l'enjeu de la réflexion, depuis plusieurs années maintenant, et du projet historique porté par les précédents élus de Saint-Denis et services de Plaine Commune, qui visait à vouloir enfouir l'autoroute A1. À l'évidence, en ce qui concerne le territoire de Plaine Commune, nous partions d'un projet d'enfouissement qui était finalement une sorte de reproduction dans le sous-sol de ce qui se passait au-dessus. C'était passer à côté des vrais enjeux, de mon point de vue, puisque le vrai enjeu, c'est la réduction de la place de la voiture et pas la mise en tube du même nombre de voitures. Nous portons et nous allons porter – nous en avons longuement discuté avec Dominique Alba et on a demandé à l'Apur d'intégrer cela dans son champ de réflexion – la question de la requalification de toute la partie de l'autoroute A1 entre Le Bourget et le barreau de l'A86 jusqu'au périphérique, pour aussi la transformer demain en boulevard urbain, pour y créer des radiales, pour y mettre des feux, pour y rouler à 50 km/h maximum, et enfin retrouver une forte capacité d'aménagement tout autour de ce futur axe. Ne pas détruire, mais repenser, réutiliser, avec une finalité différente, ces espaces dans la ville. C'est cela que l'on souhaite porter. Évidemment, nous sommes un territoire extrêmement impacté. Il faut savoir que le point reconnu comme étant le plus pollué de France, c'est le croisement entre l'A1 et l'A86 : en termes de pollution, si vous allez sous le pont de l'A86 à cet endroit précis, c'est là où l'on trouve les pics extrêmes de pollution qu'on ne retrouve pas ailleurs. Fort heureusement, dès qu'on s'éloigne un peu, ils diminuent. Néanmoins, on doit maintenant trouver ce nouvel usage, ces nouveaux flux, qui sont à construire à l'échelle intracommunale bien sûr, et il faut absolument – c'est pourquoi je suis très heureux qu'on puisse avoir des représentants des départements de la métropole mais aussi au-delà – qu'on appréhende ce travail avec nos voisins

de grande couronne pour ne pas reproduire, à une échelle plus lointaine, les errements qu'on a pu connaître dans le passé avec cette limite entre Paris et les territoires.

➤ Christophe Najdovski

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

Dans le prolongement des propos de la maire de Paris et des élus parisiens, je voudrais dire que nous avons un potentiel extrêmement important en termes de plantations possibles sur les talus du Boulevard périphérique, comme l'a indiqué Emmanuel Grégoire. Ce potentiel de végétalisation et de plantation est de plus de 44 hectares. Ce sont les travaux que vous avez menés à l'Apur qui ont montré ce potentiel. Cela va nous permettre de concourir très fortement à l'objectif que s'est fixé la maire de Paris, de planter 170 000 arbres dans la mandature. Nous devons bien évidemment élargir la focale et réfléchir à l'échelle du Grand Paris, de la même manière que la transformation du Boulevard périphérique se fera à l'échelle du Grand Paris, avec la réflexion concomitante sur les grandes autoroutes radiales qui y mènent. Si nous devons végétaliser à grande échelle, cela peut se faire à l'échelle du Grand Paris. D'ailleurs, cela rejoint la proposition de mon collègue Emmanuel Grégoire à la Métropole du Grand Paris, de planter un million d'arbres, à l'échelle du Grand Paris. C'était la première réflexion.

La seconde, c'est celle de la porosité que nous devons aussi travailler pour faire en sorte que le périphérique ne soit plus cette membrane qui isole, mais faire en sorte qu'il puisse y avoir aussi une porosité à travers le Boulevard périphérique. Dans la feuille de route que m'a donnée la maire de Paris, il y a l'idée de transformer les portes qui ne donnent pas sur des échangeurs du périphérique en porte verte : des axes qui seront apaisés et végétalisés. C'est aussi une invitation à ce que nous travaillons ensemble, communes de part et d'autre du périphérique, à faire en sorte que l'on puisse favoriser les mobilités actives et les mobilités douces à travers ces portes vertes. On a déjà commencé à travailler au niveau de la rue de Lagny dans cet esprit. J'espère que ça pourra se démultiplier sur beaucoup d'autres portes de Paris, de manière à favoriser les échanges métropolitains.

➤ Patricia Tordjman

Représentant le Président de la Métropole du Grand Paris

J'ai l'honneur d'intervenir pour le président de la Métropole puisque Patrick Ollier m'a confié une délégation autour des autoroutes du futur. J'en suis particulièrement honorée. À l'origine de cette délégation, je suis maire de Gentilly, ce petit triangle aux portes de Paris, dont les différents côtés sont constitués de deux autoroutes et un périphérique. Donc je suis évidemment, avec ma commune, particulièrement sensible à ce travail sur les autoroutes du futur. C'est un enjeu métropolitain au premier chef qui nous relie. Le périphérique nous a séparés et enclavés hors de Paris, alors que ce travail, qui est en train d'être réalisé, va nous relier, Paris et les communes de la couronne parisienne, proches ou plus lointaines. Au niveau de la Métropole, on a déjà engagé beaucoup de projets et beaucoup d'actions sur tous les sujets que vous avez abordés. Quand Monsieur le préfet de Région dit qu'il faut une coordination à vaste échelle, je crois qu'avec ces projets que nous envisageons sur le Boulevard périphérique, le travail des portes du périphérique et au-delà du périphérique, en ne rejetant pas sur l'A86, je trouve que ça concerne de façon assez vaste, non seulement toutes les communes, tous les départements, mais aussi tous les sujets qu'on a pu engager au niveau de la Métropole, autant sur le paysage

que sur la réparation des fractures urbaines que sont les autoroutes et le périphérique, que sur le travail autour de la ZFEm, le réseau vélopolitain. Ce sont autant d'actions qui concourent à ce travail. Je rappelle que sur le projet d'aménagement de développement durable du SCOT, on affirme l'ambition de transformer le périphérique en boulevard de la métropole. Donc on va y travailler ardemment et je peux vous assurer que je m'engage à suivre ce dossier avec l'ensemble de mes collègues, au niveau de la Métropole.

➤ Jacques J.P. Martin

Maire de Nogent-sur-Marne et vice-président du Territoire Paris Est Marne&Bois

Sur l'Est, et dans la foulée de la déclaration du représentant du Val-de-Marne, nous avons bien sûr le bois de Vincennes. Nous avons aussi l'autoroute A4. L'échangeur de Bercy est un véritable musée de l'automobile, de la pollution et de l'inesthétique totale. Le départ de l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Bercy nécessite vraiment une reprise dans l'esprit d'une autoroute urbaine car la continuité urbaine que nous souhaitons tous pose un problème à cet endroit-là. Je parle en tant que riverain de Paris et du bois de Vincennes, puisque Nogent a un lien direct avec le bois de Vincennes. Mais pour toutes celles et tous ceux qui vont à l'Est, l'autoroute A4, c'est vraiment une autoroute européenne.

Nous sommes là sur un site compliqué où le piéton et les modes doux n'ont pas leur place alors que symboliquement c'est bien la porte de l'Est, vers l'Allemagne, vers l'Europe mais aussi ce secteur intègre la confluence entre la Seine et la Marne. Autant d'éléments qui méritent d'en faire une partie essentielle de cette étude.

➤ Jacqueline Belhomme

Maire de Malakoff

Bonjour à toutes et à tous,

Merci pour ce 3e atelier du périphérique, je suis ravie que le travail se poursuive avec ce nouveau mandat, tant l'urgence est là : je ne reviens pas sur la crise sanitaire engendrée en partie par une crise climatique, entraînant une crise économique et sociale.

Nous sommes toutes et tous d'accord pour dire que l'évolution et la transformation du périph sont un objectif partagé. Mais je note quand même une approche réservée de certaines parties. Ainsi, ai-je entendu de la part d'élu.es des Hauts-de-Seine qu'*« il ne faudrait pas que l'amélioration sur le périphérique dégrade d'autres secteurs, ailleurs »*.

Je pense que toute évolution doit améliorer le cadre de vie du plus grand nombre, c'est pour cela que tous les acteurs ont un rôle fondamental à jouer.

Paris, bien évidemment, les départements de la petite couronne, mais aussi les Établissements Publics Territoriaux, les communes, la Métropole du Grand Paris et la Région avec son outil qu'est Île-de-France Mobilités. Les financements des grands projets doivent être au rendez-vous : je pense en particulier au Grand Paris Express, à l'extension des trams T6 et T10, à l'amélioration de la ligne 13, sur mon territoire.

Les villes et les EPT devraient également mettre en place des plans globaux de déplacement intégrant des plans vélos qui pourront réguler les déplacements pour diminuer l'usage de la voiture. C'est un outil de programmation important pour répondre aux problématiques d'aujourd'hui et adapter nos villes aux besoins de demain. De nombreux axes d'amélioration et de transformation peuvent être expérimentés :

- Développer l'autopartage ;
- Étendre le télétravail ;
- Réfléchir à la ville du quart d'heure ;
- Travailler les logistiques urbaines.

Nous pouvons aussi aménager les talus du périphérique, ces espaces hybrides, trop souvent délaissés et qui ont pourtant un potentiel de valorisation.

Je pense que tout le monde à sa partition à jouer pour que cela fonctionne. Il ne faut pas avoir peur de dire que le rapport à la voiture doit changer dans notre métropole, il faut développer une autre culture que celle du tout voiture. C'est possible si la volonté politique ne fait pas défaut et si ceux qui ont des leviers, notamment financiers, se lancent véritablement.

La ZFE sera une première démonstration par l'exemple. Sa mise en œuvre et son succès dépendront des moyens mis en œuvre pour y parvenir. Changer sa voiture n'est pas un problème si on propose des aides à des hauteurs raisonnables et si on ne passe pas à côté du vrai sujet qui la motive : la santé des gens !

Je vous remercie.

➤ Samuel Besnard

Adjoint à la maire de Cachan en charge du Développement urbain et métropolitain, Grands projets, Espaces publics

Pour donner un retour des villes qui ne sont pas directement sur le périphérique – c'est le cas de Cachan – mais qui sont directement concernées, d'abord parce qu'on pense que la reconquête du périphérique est stratégique dans les développements à venir et qu'en effet, il y a nécessité de requestionner, dans les années qui viennent, son dimensionnement. J'espère que la fin du Covid nous permettra un jour de faire une fête métropolitaine sur le périphérique. Je voulais surtout évoquer la nécessité de prendre en compte l'enjeu des tuyaux d'arrivée, que ce soient les autoroutes – on a parlé des autoroutes du futur, il faut en effet pousser la réflexion sur ce sujet –, ou d'autre part, les boulevards qui arrivent, par exemple pour Cachan, ceux qui concernent la RD920, sur laquelle il y a un enjeu très important de réaménagement. Je suis heureux d'avoir entendu que les départements se sont exprimés fortement sur le sujet. Que ce soit pour les Hauts-de-Seine ou le Val-de-Marne, pour la RD920, il y a un enjeu énorme

de pouvoir traiter ces aménagements. Je ne veux pas rester sur ce domaine, mais dire qu'il faut qu'on regarde les choses avec un focus plus large que le simple périphérique, et voir comment, dans les stratégies de desserrement automobile, on traite les axes et comment on peut avoir une action cohérente, de manière à avoir une pleine réussite de l'opération qu'on mène. C'est le 3e atelier et je remercie encore la Ville de Paris d'associer tout le monde à cette stratégie.

➤ Anne Hidalgo

Maire de Paris

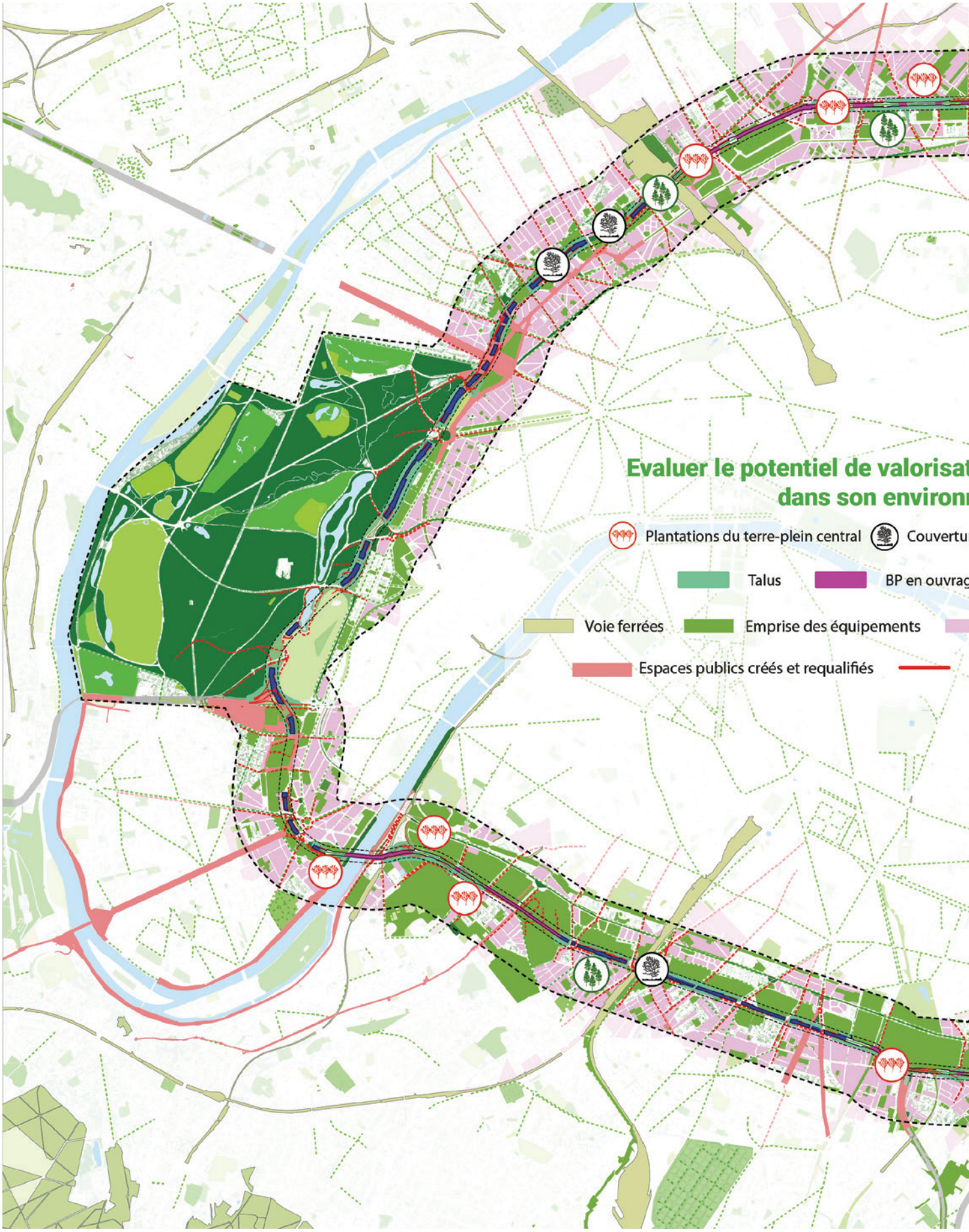
C'est très réjouissant de voir tous ces projets, ce travail qui se fait, à la fois à travers les territoires, les départements, les communes. C'est très réjouissant de voir qu'il y a vraiment un passage, des tendances sur lesquelles nous travaillons, sur les mobilités actives, sur la végétalisation. On est quand même en train, progressivement, de restreindre la place de la voiture, tout en prenant en considération la fonction très importante du périphérique dans la mobilité. Aujourd'hui, on sait qu'on ne peut pas passer d'un point A à un point B sans construire les ponts et les transitions pour y arriver. C'est ce qu'on est en train de faire de façon très convergente. On évoquait cela avec ceux qui m'entourent ici : au-delà du travail que fait chacune des communes, chacun des territoires et les départements, il faut qu'on soit aussi axé sur les tronçons, les portions sur lesquelles on va, de façon simultanée, en commun, travailler sur les modifications du Boulevard périphérique. C'est très important : les portes sur lesquelles on travaille sont étudiées en bilatéral avec les communes et avec l'appui des départements ; mais aussi la voirie du périphérique, pour se donner ce cap et cette possibilité de transformation.

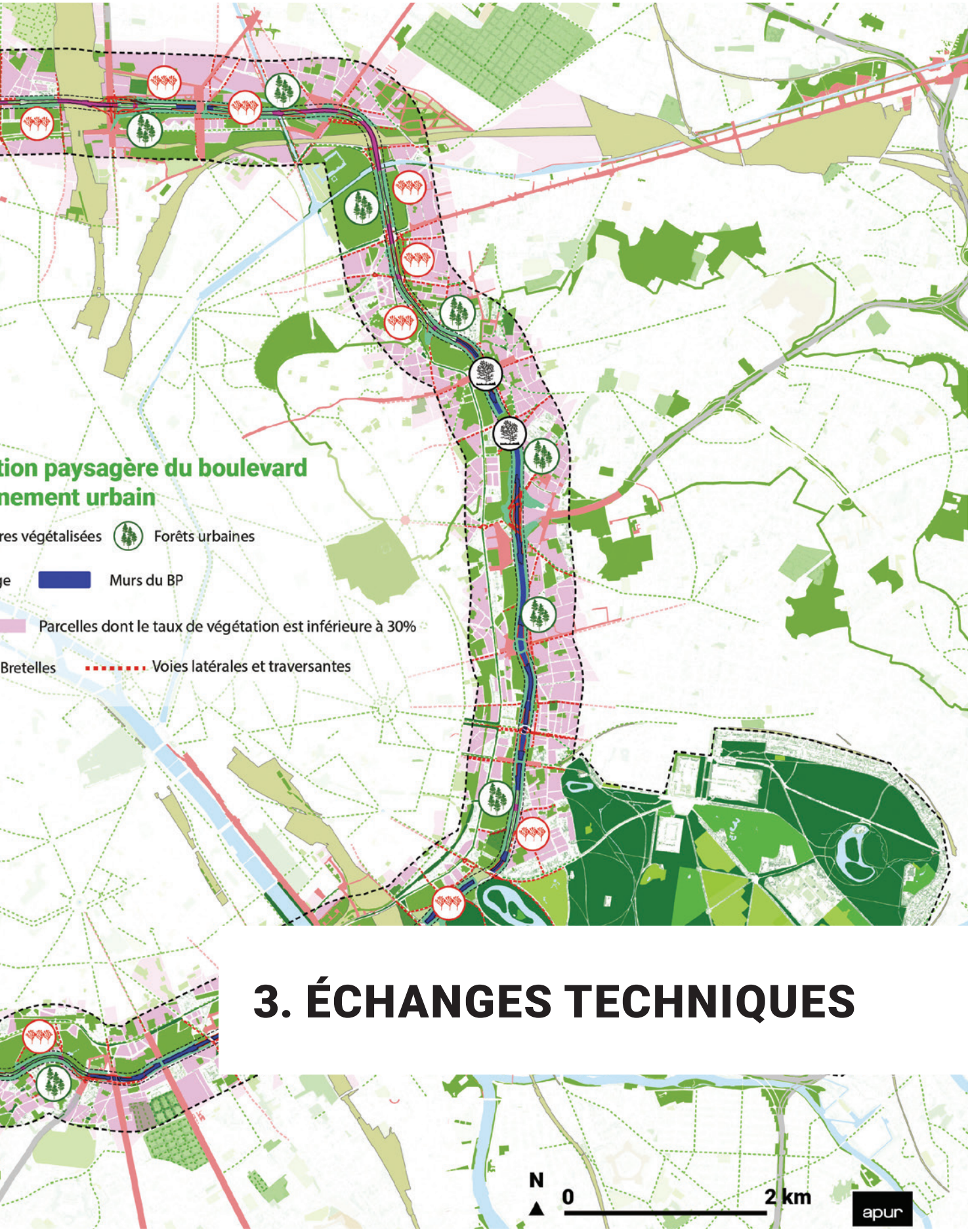
Le temps des transformations est un temps relativement long, entre les concertations, les concertations avec les citoyens, dans chacune des communes, l'élaboration d'un consensus entre tous les partenaires et bien sûr avec l'État, avec l'ensemble des collectivités qui ont à voir avec les questions de mobilité, donc aussi la Région. On sait que c'est long. Donc, il faut être dans cette optique qu'il y a une fenêtre d'ici 2024 pour donner un signal d'une première transformation de portion importante du Boulevard périphérique, et pouvoir s'y engager. Puisqu'on sait que le temps passe très vite et qu'il faut grosso modo 24 mois une fois qu'on a passé toutes les phases de concertation avant toute mise en œuvre. J'insisterais, non pas sur l'urgence parce que je trouve que, sans être aligné, tout le monde est dans le même objectif, mais peut-être sur un point d'attention plus précis : le périphérique en tant que tel, quels sont les actes qu'on pose avant 2024 pour montrer la façon dont on va le transformer ?

➤ Dominique Alba

Je vous remercie beaucoup, Madame la Maire, et tous les intervenants, dans cette configuration un peu compliquée. Je m'excuse pour ceux dont le son a été coupé, qui n'auraient pas pu prendre la parole.

Nous avons maintenant une séquence de réunion technique qui va durer une heure et demie, avec en particulier des points soulevés par le préfet de Région, des points très difficiles qu'il convient de regarder dans le détail, pour qu'on puisse avec les services techniques qui accompagnent toutes celles et ceux, qui viennent de s'exprimer, répondre à ce beau projet, à ce bel avenir que vous avez évoqué pour nous, Anne Hidalgo. Merci à tous.


Evaluer le potentiel de valorisat
dans son environn
Plantations du terre-plein central
Couvertu
Talus
BP en ouvrag
Voie ferrées
Emprise des équipements
Espaces publics créés et requalifiés



3. ÉCHANGES TECHNIQUES

1. Interventions concernant l'avancement des groupes de travail

➤ Dominique Alba

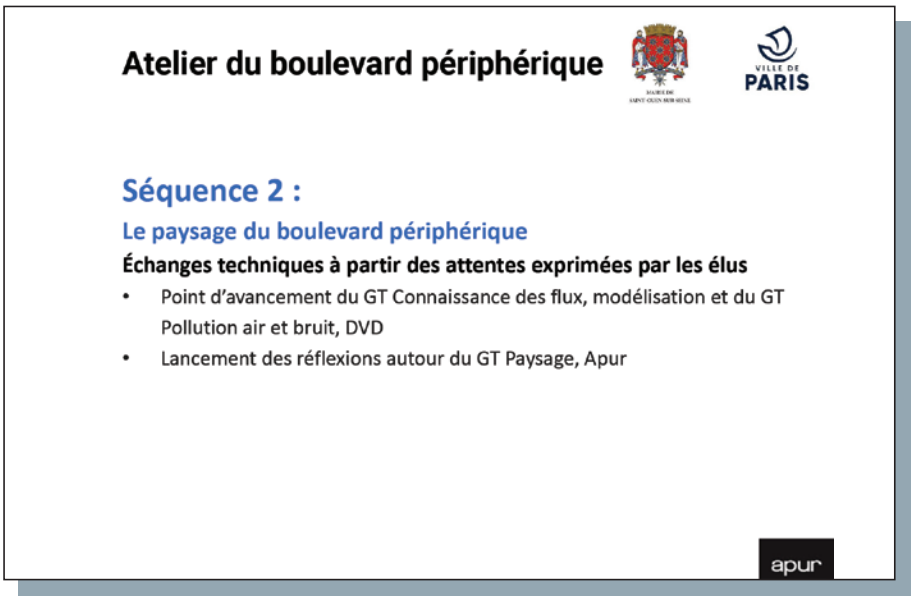
Je passe la parole à Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris, pour nous présenter ces sujets techniques qui sont essentiels.

➤ Caroline Grandjean

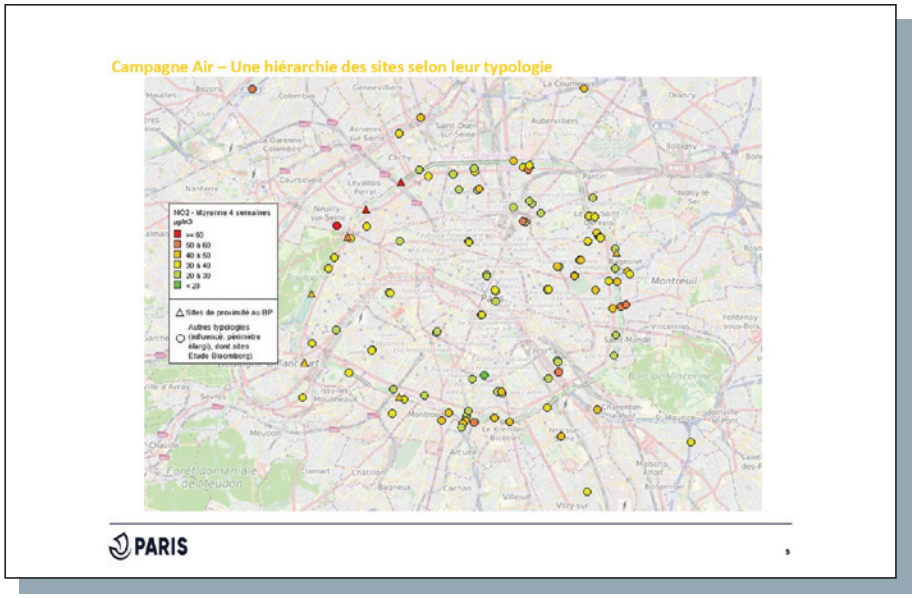
Directrice de la Direction de la Voirie et des Déplacements

Nous nous étions vu pour la première fois dans ce format d'atelier en juillet 2019. L'un des constats qu'on avait pu faire ensemble était un manque d'information, un manque de connaissance sur l'usage actuel du Boulevard périphérique. Pour essayer de réduire ce déficit de connaissance, nous avions souhaité lancer ensemble un groupe de travail qui se concentrait sur la connaissance des flux de trafic, mais aussi sur les futures modélisations de trafic à venir pour tester les différents scénarios qui seront soumis par nos élus. Je vais vous présenter très rapidement les premiers résultats de ces études que nous menons collectivement, qui concernent à la fois des enjeux de trafic, mais aussi des enjeux liés à la qualité de l'air et au niveau de bruit constaté sur le périphérique.

Premièrement, un point d'information sur la campagne de mesure de qualité de l'air : il est impératif en ce domaine de pouvoir disposer d'un état zéro partagé sur les sujets de qualité de l'air. Nous avons donc mené, avec l'aide d'Air Paris des campagnes de mesures du



© Apur



dioxyde d'azote sur 4 semaines. Nous avons veillé à choisir des périodes hors confinement pour être à peu près sur des périodes standards. Ces mesures ont eu lieu sur la première quinzaine de mars, et ensuite, sur la deuxième quinzaine de septembre 2020. À partir de cet état zéro de l'état de la qualité de l'air sur et à proximité du périphérique, l'objectif est d'en assurer un suivi sur le long terme, notamment pour mesurer les impacts des mesures qui pourraient être prises.

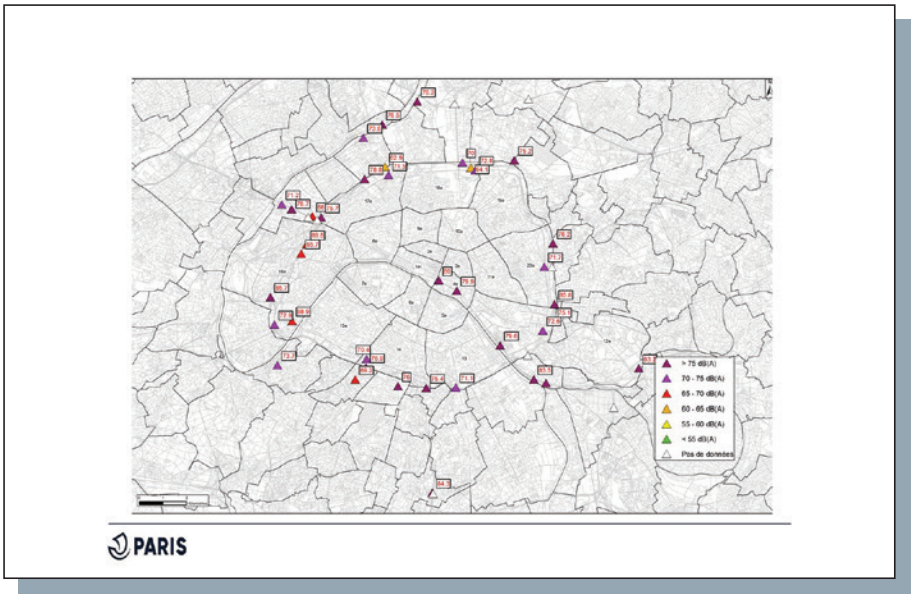
Sur cette carte, vous voyez en rouge les secteurs sur lesquels la qualité de l'air est la moins bonne. Sans surprise, les niveaux les plus élevés sont à proximité du trafic routier du périphérique et des axes majeurs, comme l'A86 ou le long du quai de Bercy. On a des niveaux un peu plus atténués au fur et à mesure qu'on s'éloigne du périphérique ou quand on est à proximité de sites qui ont fait l'objet de couverture. On est en train de réaliser des études complémentaires sur l'impact des écrans que sont les murs antibruit en fonction également de la topographie du périphérique, selon qu'il est en hauteur, en tranchée ou de plain-pied, et la corrélation directe avec la densité du trafic routier.

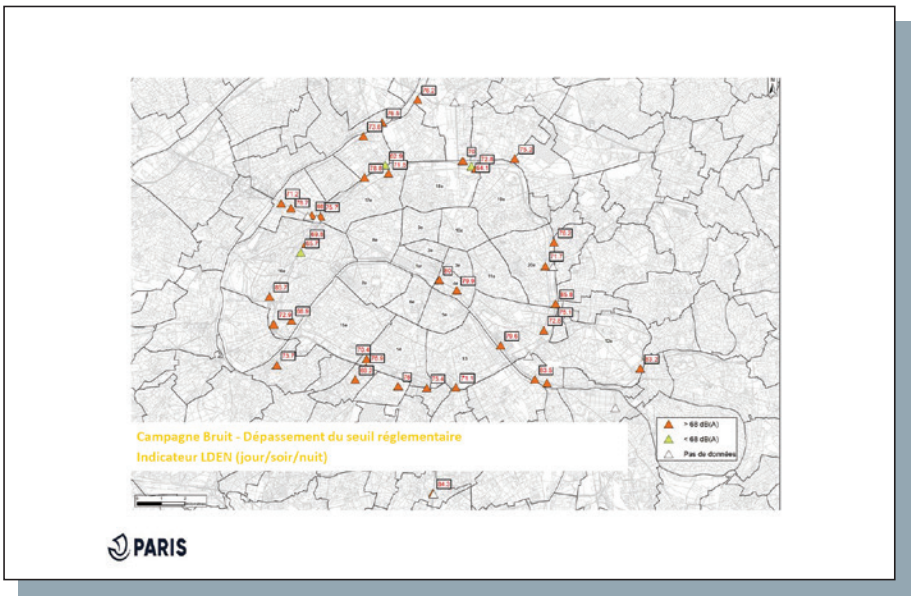
Deuxième campagne en cours, celle de la mesure du bruit. On a mesuré le niveau de bruit sur le périphérique, sur une vingtaine de sites environ, qu'on a pu comparer avec les indicateurs qu'on avait mesurés en 2010, avec un résultat moyen assez significatif pour être souligné : une baisse de 3 décibels en dix ans du bruit constaté sur le périphérique, en moyenne. Une baisse de 3 décibels, ça veut dire, pour ceux qui sont familiers de ces indicateurs, une diminution par deux du volume sonore constaté sur le périphérique. Il y a très certainement plusieurs explications : la campagne systématique d'enrobé phonique, qui est mise en œuvre par la Ville de Paris sur le périphérique, mais également probablement une évolution des motorisations, qui font que le bruit a pu baisser. Cette moyenne est à nuancer. Selon les sites, on a des baisses plus importantes. Sur cette diapositive, vous

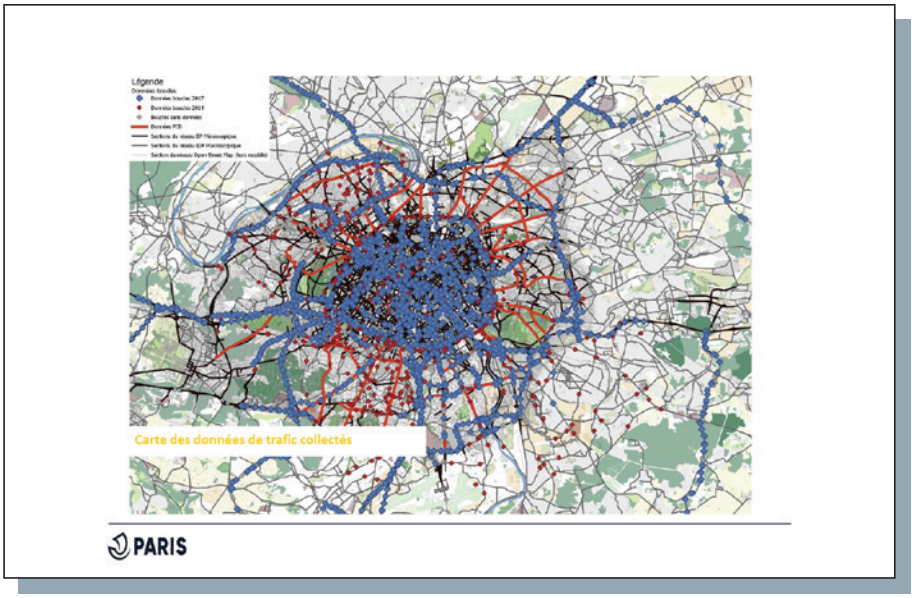
voyez quelques mesures. Certains sites ont connu une baisse plus importante, c'est le cas de la porte de Clichy, la porte de Saint-Ouen : - 4,6 dB. D'autres sites, notamment au sud, entre la porte de Vanves et la porte de Châtillon, sont en positif par rapport à 2010. Il y a une augmentation du niveau sonore constaté. On rentrera peut-être dans le détail lors d'un prochain groupe de travail pour commenter plus en détail ces sites. La carte suivante donne les niveaux de dépassement du seuil réglementaire. L'immense majorité des sites que nous mesurons à proximité du périphérique est bien supérieure aux seuils réglementaires acceptés en termes de bruit.

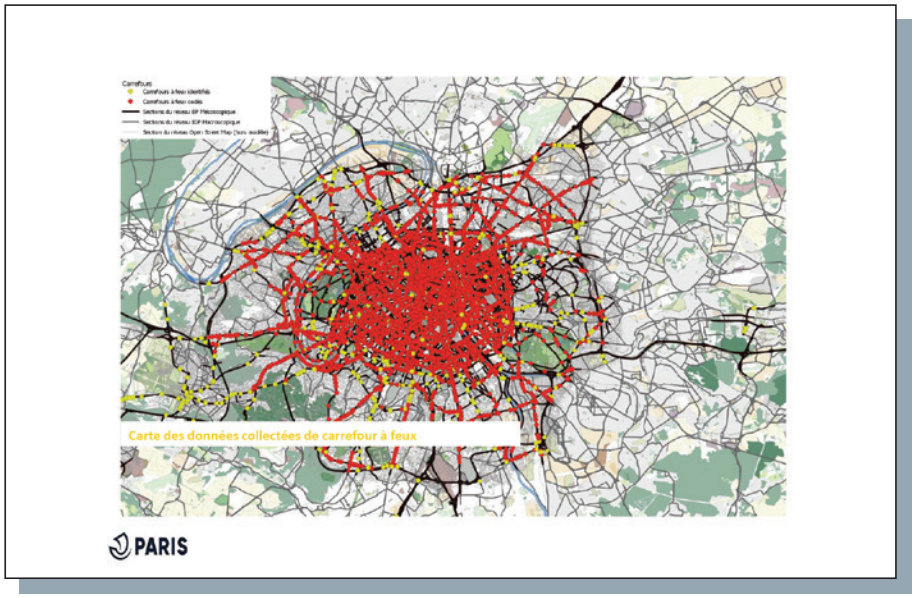
S'agissant du trafic routier, il y a eu un gros travail de fait. Je remercie les équipes de la Ville, mais aussi tous les départements, les services de la Dirif et d'Île-de-France Mobilités, qui nous ont aidés à compiler un ensemble de données de trafic que nous avons représentées ici. Les points bleus et rouges vous permettent de localiser les données qu'on a pu récupérer, des données de boucle de comptage. Il manquait quelques données sur des axes qu'on a représentés en rouge et qu'on va essayer de compenser en utilisant des données FCD, des données issues des systèmes floating car data, intégrés dans les différents véhicules. Globalement, nous avons cherché à avoir une vision la plus large possible, y compris jusqu'à l'A86, pour pouvoir disposer d'un modèle qui permette des simulations, avec un périmètre bien plus large que celui que nous avons l'habitude d'étudier et d'expertiser à la Ville de Paris, qui ira jusqu'à l'A86.

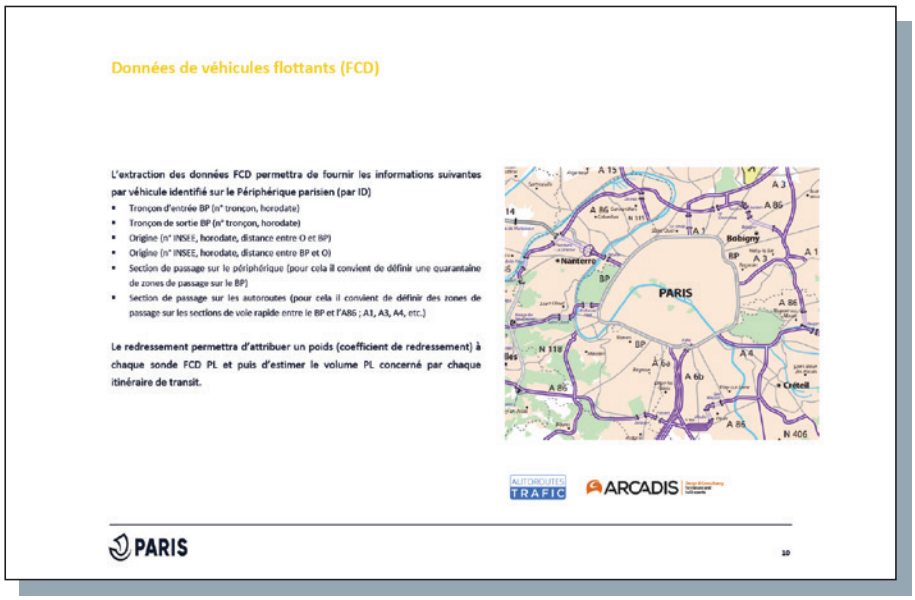
Autre élément d'information précieux pour pouvoir caler ces modèles, ce sont les données de carrefours à feux. Elles permettent de voir la densité de carrefours à feux qu'on a dans le cœur de l'agglomération parisienne. On a récupéré tous les plans de feux des carrefours qui sont en rouge. On a extrapolé ceux des carrefours à feux en jaune dont on n'avait pas forcément le détail. Tout cela va nous permettre de caler un modèle de simulation de trafic, dit mé-











soscopique, qui permettra de visualiser un niveau de détail relativement précis des différents scénarios que nous voudrons soumettre à expertise et proposer en validation. Ce modèle est en train d'être calé. On parlera peut-être en fin de présentation du calendrier général. Je peux en dire quelques mots dès à présent. L'idée est de construire un scénario de référence en intégrant l'ensemble des projets des différentes collectivités concernées dans le périmètre, scénario de référence qu'on souhaite positionner à horizon 2024 puisqu'on sait qu'on a une échéance forte à cet horizon. On fera peut-être dans un second temps un scénario de référence et des simulations à un horizon un peu plus lointain, 2030. Première échéance, l'idée est de faire ce scénario 2024 avec tous les projets qui sont déjà dans les tuyaux pour les uns et les autres. On réunira un prochain groupe de travail flux, à horizon mi-décembre, pour compiler l'ensemble de ces projets et s'assurer qu'on a une vision à peu près consolidée de ce que sera le fil de l'eau de nos projets franciliens d'ici 2024.

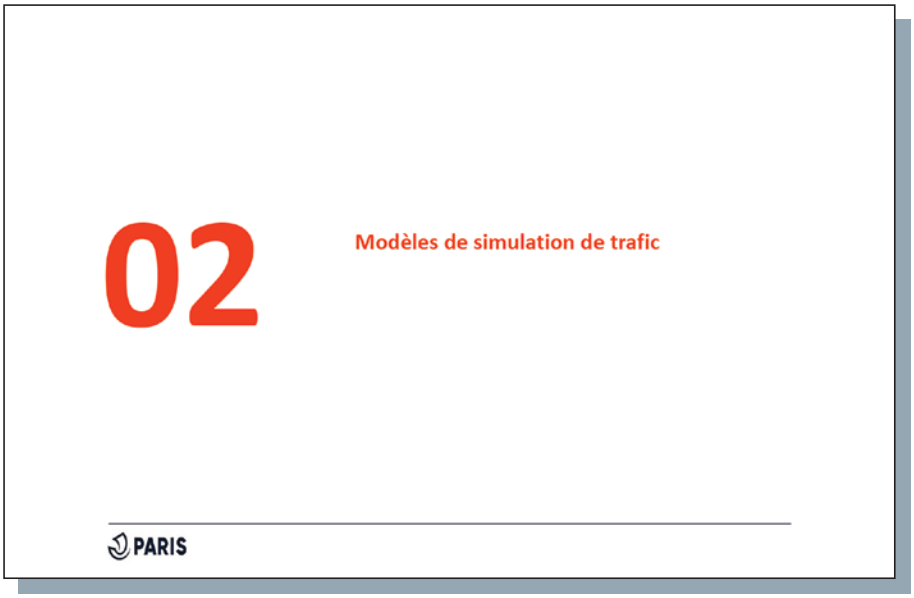
Ensuite le travail sera à faire sur les scénarios que nous souhaiterons mettre à l'étude. L'objectif est de pouvoir caler les différents scénarios – je pense qu'on en testera deux ou trois, des grands scénarios qui permettent d'apprécier les impacts sur les différentes voiries du cœur de l'Île-de-France – approximativement pour la fin du premier trimestre 2021, de façon à pouvoir bénéficier des résultats de ces simulations au début de l'été 2021, nous l'espérons.

Nous avons réalisé quelques études sur la composition du trafic sur le Boulevard périphérique. Une étude qu'on fait tous les 2 ou 3 ans, sur la base des silhouettes dans un premier temps, sur quelques jours d'enquête qu'on a menés en novembre 2019. On a mis un peu de temps à exploiter les résultats, pour cause notamment de confinement. On a pu constater une évolution assez significative sur la dernière composition de trafic par rapport à ce qu'on avait en 2014 et 2016, avec notamment une part des véhicules particuliers en baisse : 58 % contre

66 % sur les deux précédents comptages, au profit plutôt des deux-roues motorisés, dont on a pu constater l'augmentation très significative puisqu'ils sont passés de 9 %, puis 10 % en 2016, à 18 % en 2019. Il y a une augmentation constatée sur ces journées d'enquête très significative sur les deux roues motorisés.

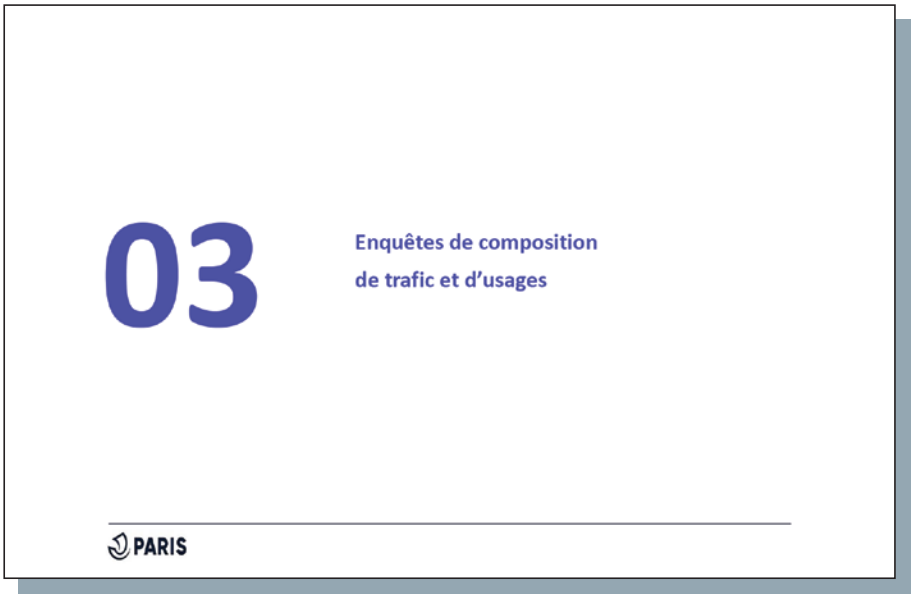
Autre information que nous avons retirée de ces enquêtes de composition de trafic, en relevant l'ensemble des plaques d'immatriculation et en les croisant avec le système d'immatriculation des véhicules : le niveau des Crit'Air, les étiquettes qualité de l'air que nous avons recensées par type de véhicule. Première surprise : on a constaté qu'une grande part des deux-roues motorisés n'étaient pas certifiés, qui sont des véhicules a priori anciens. On a essayé de croiser ces informations avec d'autres données d'autres métropoles. Certaines ont constaté un peu la même tendance. On a la même tendance également dans Paris intramuros. Ce point mériterait d'être expertisé parce que ça nous a collectivement surpris de voir ce résultat. À l'inverse et de façon plus positive, toujours sur la même diapositive, on constate que la part des Crit'Air 1 et des véhicules électriques augmente significativement, du côté des véhicules particuliers comme des deux-roues motorisés. On est à presque 28 % de Crit'Air 1 sur les véhicules particuliers, ce qui veut dire un renouvellement assez significatif de la flotte de voitures particulières qui circulent aujourd'hui sur le périphérique.

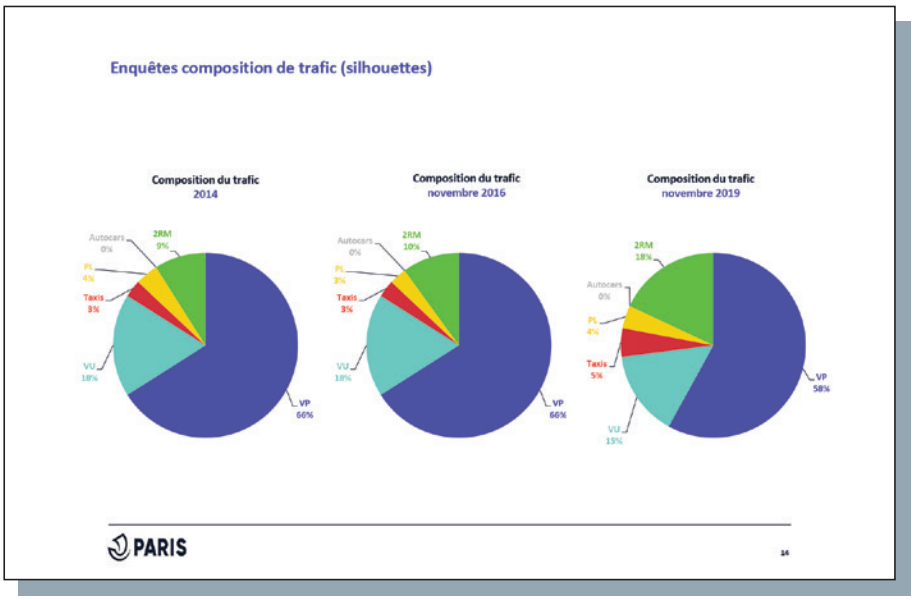
En complément de ces analyses sur les véhicules et les plaques, nous avons également réalisé des questionnaires auprès des usagers du périphérique : 4000 questionnaires ont pu être administrés durant le courant du mois de novembre, suivis d'entretiens téléphoniques et quelques focus group qui ont été organisés. On a interrogé à peu près 80 % de personnes qui circulaient en véhicule particulier. On a capté également des véhicules utilitaires, des motos et des scooters. Les premiers enseignements de ces questionnaires, dont on n'a pas encore tout à fait achevé le

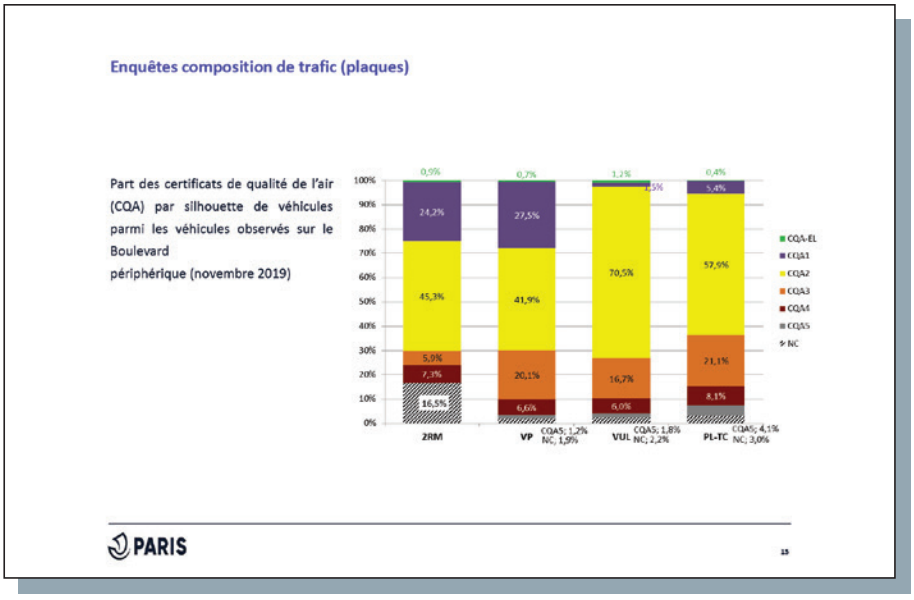


Un groupe de travail qui se concentrait sur la connaissance des flux de trafic, mais aussi sur les futures modélisations de trafic à venir pour tester les différents scénarios qui seront soumis par nos élus

➤ *Caroline Grandjean*







dépouillement (on vous donnera des résultats plus complets quand on les aura), c'est que le principal motif de déplacement qu'ont déclaré les personnes interrogées, ce sont essentiellement des motifs professionnels, domicile-travail ou travail-travail, suivis ensuite par les déplacements professionnels. En termes d'occupation, il s'agit de personnes qui sont majoritairement seules dans leur véhicule. On essaiera d'avoir des chiffres un peu plus précis sur la base des échantillons qu'on a pu interroger.

Quand on rentre dans le détail des focus group, on a interrogé à chaque fois des groupes d'une dizaine de personnes, un peu moins compte tenu de la période de confinement où il a fallu restreindre la taille des groupes : un groupe de véhicules utilitaires, un groupe de VTC taxi et un groupe de voitures particulières et motos ; il manque le groupe poids lourds qui sera interrogé le 28 novembre. Toutes ces personnes ont signalé un certain nombre de choses, on leur a demandé leur avis sur la façon dont ils percevaient leur trajet sur le périphérique. On a relevé les quelques traits les plus intéressants, notamment le fait que le périphérique est perçu comme la ligne la plus directe et la mieux maîtrisée dans le temps, malgré les bouchons, malgré le temps d'attente sur cette infrastructure. Il y a une forme de confort psychologique, de sécurité perçue du fait de l'absence de vélos, de piétons, de feux, d'intersections. C'est un élément intéressant dans la perception psychologique qu'ont les usagers actuellement de cette infrastructure. Les questions de pollution sont très peu spontanément évoquées par les utilisateurs actuels du périphérique. Quand elles le sont, c'est tempéré par divers éléments, notamment le rappel que le parc automobile est en progrès, même s'il y a encore des énergies fossiles qui sont utilisées. On a demandé aux membres de ces focus group des propositions pour améliorer la situation sur le périphérique. Les premières propositions qui viennent spontanément visent à fluidifier la circulation, qui

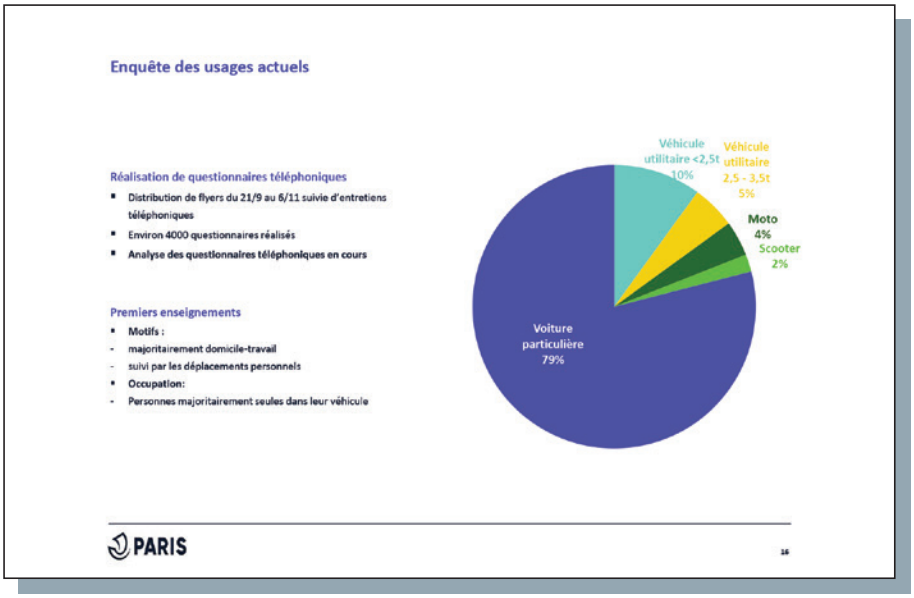
est la première préoccupation des utilisateurs actuels du périphérique, et à lutter contre la pollution en termes de fluidification de la circulation. Les personnes interrogées nous ont parlé de contrôler la circulation des motos, par exemple en imposant une voie dédiée, voire en leur interdisant le Boulevard périphérique. Cela fait écho à ce qu'on a pu constater en termes d'évolution du nombre de motos. En tout cas, c'est une préoccupation pour les usagers, principalement des usagers véhicules, qu'on a pu interroger à l'occasion de ces enquêtes.

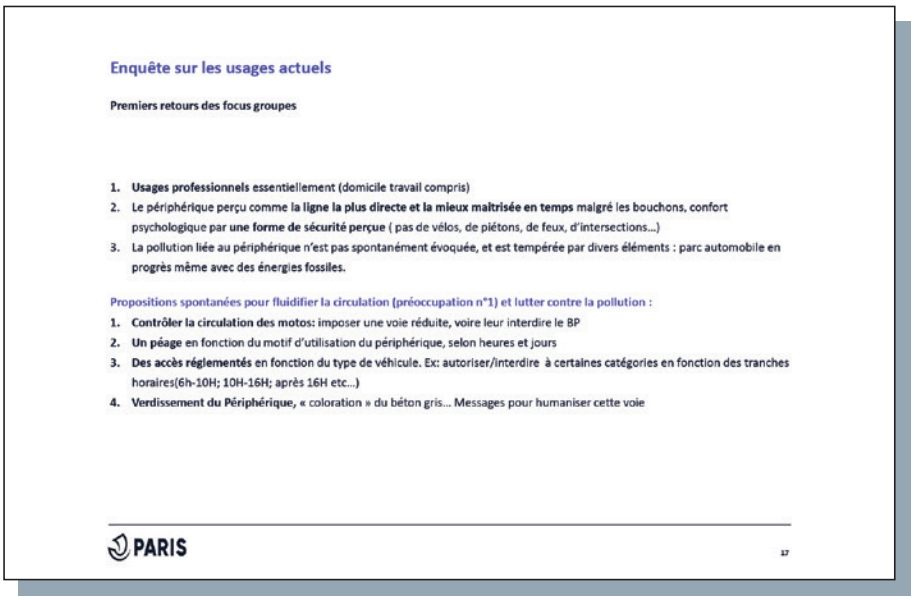
Deuxième sujet : un péage en fonction du motif d'utilisation du périphérique, selon les heures et les jours ; des propositions d'accès réglementé en fonction du type de véhicule, selon les horaires ou les catégories de véhicule ; des remarques sur une attente de verdissement du périphérique, au sens de végétalisation très certainement, mais aussi des propositions plus innovantes, de coloration du béton ou d'intervention artistique pour rendre les temps d'attente dans sa voiture un peu moins désagréables ; des messages pour humaniser la voie, nous a-t-on remonté.

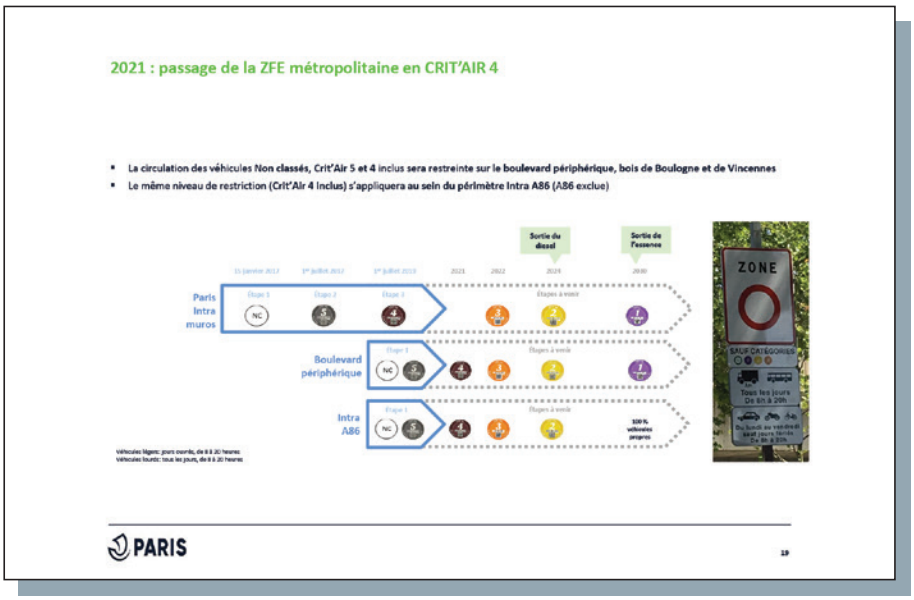
On approfondira un peu plus ces enquêtes qui sont pour l'instant dans un retour très flash, puisque ça vient juste de se dérouler.

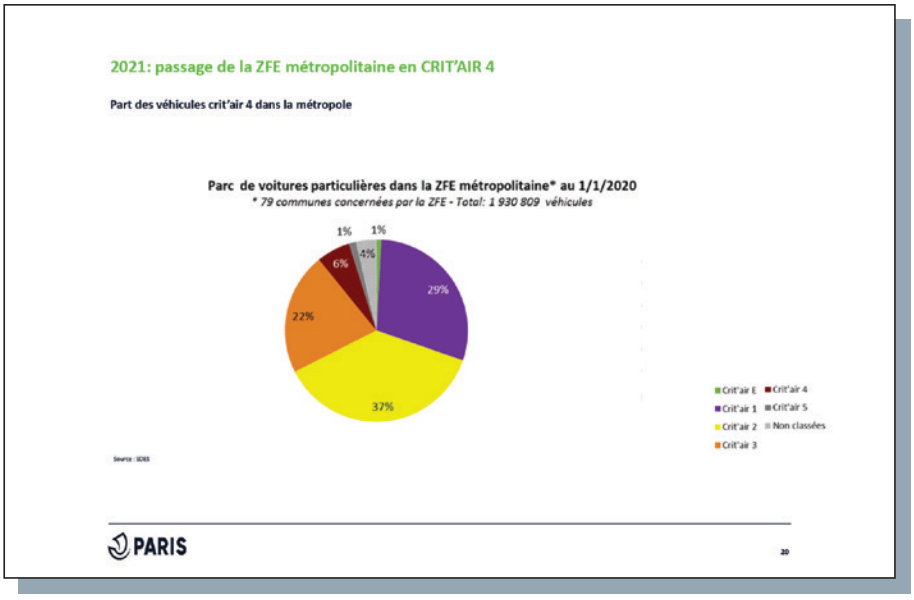
Un rappel sur les projets en cours : le passage de l'infrastructure au seuil Crit'Air 4 en articulation avec la ZFE métropolitaine, à l'horizon de l'été 2021. C'est juste un rappel, je pense que vous l'avez tous en tête. Un petit rappel également sur la situation actuelle où on est déjà en Crit'Air 4 dans Paris intramuros. On y passera à l'été 2021 sur le Boulevard périphérique.

Un rappel aussi des chiffres établis par la métropole dans le cadre de la réflexion sur la ZFE métropolitaine, avec les parts de voitures particulières dans cette ZFE métropolitaine : on constate que le Crit'Air 4 est encore assez significatif puisqu'on a 6 % des véhicules particuliers qui sont dans cette catégorie. Je crois qu'on a mis les autres catégo-









ries de véhicules, notamment les poids lourds où le sujet est plus important encore, mais où il y a un certain nombre de dérogations qui permettent, pour certains, de pouvoir continuer à circuler. Pour les véhicules utilitaires, la situation est un peu moins problématique.

Dernier sujet qu'on voulait partager avec vous : celui de la voie réservée pour les jeux olympiques et paralympiques de 2024. La voie réservée comprend le schéma que vous avez sous les yeux, y compris une petite portion qui va rentrer dans Paris, sur le quai de Bercy jusqu'à l'Arena du POPB. Nous sommes en train de travailler et d'étudier les possibilités d'aménagement de cette voie réservée avec en parallèle une étude technique qui vise à avoir cette voie réservée a priori sur la voie de gauche du périphérique. On est en train de regarder quels seraient les usages futurs qu'il faudra partager et tester ensemble. Nous testons également des dispositifs de covoiturage, puisque ça fait partie des options pour l'usage futur de cette voie réservée. On est en train de tester, porte de Montreuil, deux dispositifs. Celui-ci est le dispositif « Fareco », le suivant est un dispositif Vinci, avec à chaque fois un système de double caméra, de capteurs et de Lidar qui permettent de mesurer le nombre de personnes réellement présentes dans le véhicule. Ensuite, on analysera de manière plus fine, en fonction du taux de covoiturage constaté, suite aux enquêtes, en faisant quelques simulations de ce qui serait pertinent de mettre en place ou pas. Je sais que le Dirif a fait des expérimentations de cette nature. Je crois que c'est avec un troisième dispositif. Ces dispositifs méritent d'être expérimentés. Leurs concepteurs et promoteurs disent qu'ils sont parfaits, mais ça mérite d'être regardé de plus près, surtout sur une infrastructure où le trafic est extrêmement dense et où le nombre d'information à recueillir est très important.

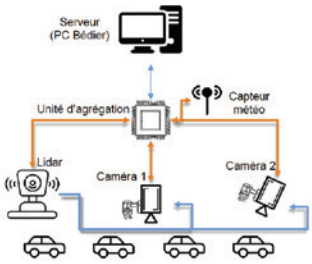
J'en ai fini pour ce petit point à date des deux groupes de travail que nous animons, celui sur l'air et le bruit d'une part, et celui sur les flux de trafic d'autre part.

Voie réservée Jeux olympiques et paralympiques de 2024

PARIS

Dispositif covoiturage

Dispositif FARECO

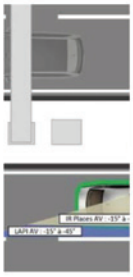


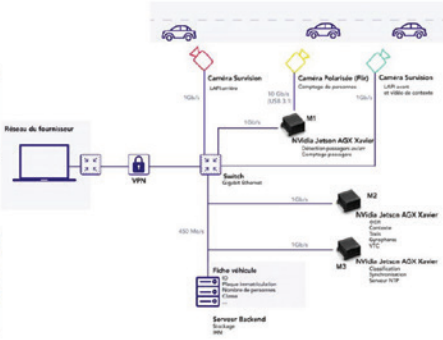
PARIS

22

Dispositif covoiturage

Dispositif Vinci (SDEL/Cyclope/Cégélec)

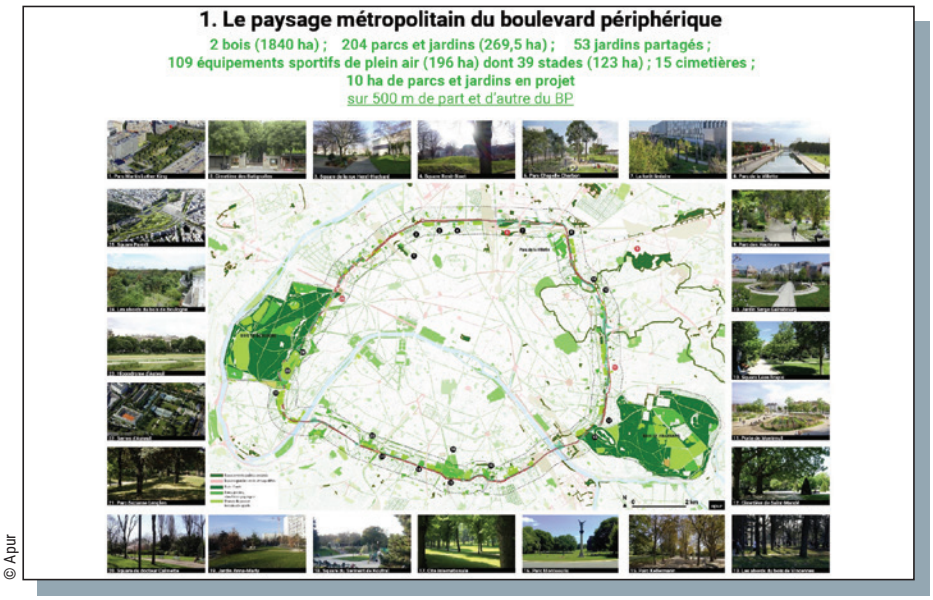




PARIS

23

© Apur



© Apur

© Apur

➤ Dominique Alba

Je donne la parole à Patricia Pelloux et en profite pour la féliciter de l'organisation de toutes ces présentations de l'Atelier n°3.

➤ Patricia Pelloux

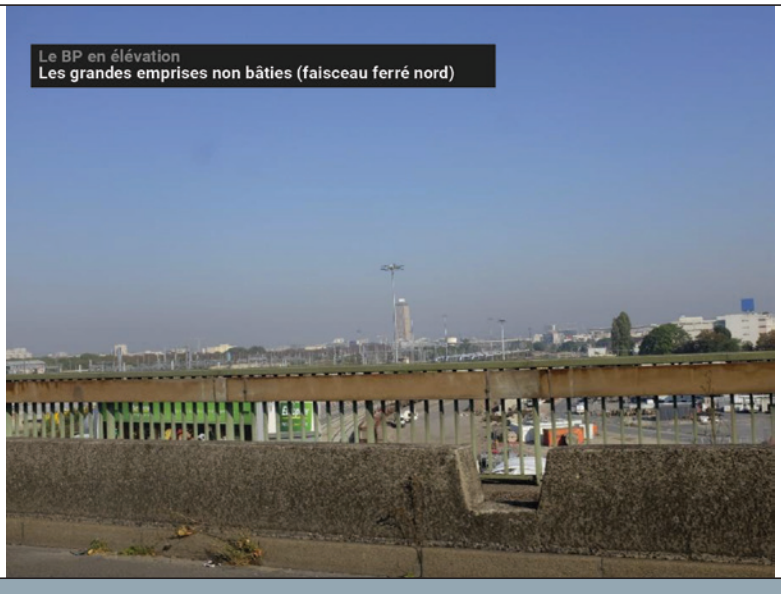
Directrice adjointe de l'Apur

Pour initier le groupe de travail paysage, qui complète les deux autres groupes de travail qu'a présentés Caroline, nous avons préparé quelques éléments pour caractériser à la fois le grand paysage du Boulevard périphérique, mais aussi le paysage de ses proximités : une proximité côté Paris et communes riveraines, qui a été soulignée par les différents élus.

Premièrement, comment caractériser le paysage métropolitain qu'offre le Boulevard périphérique ? Son paysage est évidemment celui d'une grande infrastructure routière, mais il est aussi bordé par des habitations, des activités économiques, des grands équipements, et surtout intégré dans la ceinture verte historique qui entoure ce territoire. Chose moins connue : le périphérique est bordé par deux bois, plus de 100 équipements sportifs de plein air et d'ores et déjà plus de 10 hectares de parcs et jardins en projet, si on s'intéresse à une bande de 500 m de large, tant côté Paris que communes riveraines. Cette caractéristique, issue de l'histoire, nous semble mériter d'être valorisée et amplifiée dans les années qui viennent. Tant côté Paris, que du côté de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, des projets de végétalisation et de requalification vont permettre cette amplification. Le périphérique offre, depuis les viaducs, des vues furtives, comme on le voit sur cette image, très dégagées des paysages de la Seine. Ici, depuis le périphérique intérieur, à la fois une vue vers le 15e et le 16e, et depuis le périphérique extérieur, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, qui donne à voir ce grand paysage

Des vues aussi vers le grand paysage ferroviaire, comme sur le faisceau de

la gare du Nord et la Plaine de France, qui permettent d'apprécier cet horizon lointain, depuis l'A1 et le périphérique.
Certaines tours, situées à des portes d'échelle métropolitaine, sont des repères lointains, comme ici les Mercuriales à la porte de Bagnolet, sur lesquelles il y a un projet porté en commun par Est Ensemble. Ou bien lorsque le périphérique est en tranchée, on a quelques émergences ponctuelles proches qui apparaissent, comme sur cette image avec le Parc des Princes à la porte d'Auteuil.
Dans sa traversée du Bois de Boulogne, on a aussi quelques couvertures très plantées, qui offrent un paysage beaucoup plus singulier, dans un environnement évidemment très minéral, du fait de l'infrastructure.
Lorsque le Boulevard périphérique est à niveau des quartiers environnants (10 % de l'ensemble du linéaire), les plantations sur le terre-plein central se font plus présentes, comme on le voit ici, avec des grands arbres qui ont réussi à se développer. Il est souvent aussi bordé par des voies latérales, en partie plantées. Un autre exemple, celui de Clichy, à la hauteur du tribunal de grande instance, où le périphérique est également à niveau, avant de rejoindre la porte d'Asnières.
Toujours sur ce linéaire où le périphérique est à niveau des terrains voisins, on peut voir ici la Cité universitaire qui aujourd'hui est encore très peu ouverte vers le Sud, coté Boulevard périphérique.
La deuxième caractéristique qu'on souhaitait souligner est la capacité de ce site à évoluer à travers l'histoire. Le périphérique n'a pas toujours été là, il a juste 50 ans.
Ce site est représentatif à chaque fois des très grandes périodes d'évolution urbaine. Le vocabulaire employé aujourd'hui n'est plus le même qu'à sa création. Les portes deviennent des places, les confins de ville deviennent de nouvelles polarités et quelques liens coupés lors de la création du périphérique sont en train de se reconstituer.
Quand on regarde la bande de 500 m de part et d'autre du Boulevard péri-


Le BP en élévation
Les grandes emprises non bâties (faisceau ferré nord)

© Apur

Le BP en tranchée
Les repères lointains (les Mercuriales porte de Bagnolet)

© Apur

Le BP en tranchée
Les émergences ponctuelles (le Parc des Princes porte d'Auteuil)

© Apur

© Apur

© Apur

© Apur

phérique, on observe qu'il existe aujourd'hui 9 projets de NPRNU qui permettent de retravailler le tissu existant. On dénombre aussi 32 ZAC, 42 opérations d'aménagement et 24 appels à projet engagés. Les opérations d'aménagement sont une vraie opportunité pour créer de nouveaux espaces publics, de nouveaux liens, comme le projet de l'allée d'Ivry, un projet porté par la Semapa et la direction de l'urbanisme, ou le projet de prolongement de la rue Baron-Leroy entre Paris et Charenton. Plusieurs élus sont intervenus sur ce lien et le site de l'échangeur de Bercy-Charenton.

Les deux ateliers précédents ont montré que les transformations engagées accordent toujours plus d'importance aux piétons, aux cyclistes et sont aussi en train de réintroduire une dimension du végétal, du vivant, plus importante.

Pour illustrer cette approche, on vous propose quelques illustrations : la transformation des portes en places à l'exemple de la porte de Montreuil, la requalification de l'avenue Paul Vaillant-Couturier, qui est une voie latérale au Boulevard périphérique, mais aussi une voie locale qui dessert les habitations et les activités à Gentilly et qu'avait présentée la maire de Gentilly lors du précédent atelier. Certains projets récents accordent aussi un regard plus attentionné à l'existant, requalifient des immeubles, comme porte de Clignancourt ou porte de Saint-Ouen, dans le cadre de la consultation Inventer la métropole du Grand Paris, les réhabilitent comme le Dock des Alcools, porte de la Chapelle ou encore la tour des Poissonniers.

On peut dégager des caractéristiques communes, des points d'ancrage d'un récit commun qui est à construire ensemble :

1. tout d'abord une valorisation de la façade du Boulevard périphérique, qui dépasse aujourd'hui le simple naming ;
2. l'implantation à distance de l'infrastructure. On le voit à travers l'existant, mais aussi les projets en

cours qui permettent le développement de végétation, de plantations et de forêts linéaires plus épaisses ;

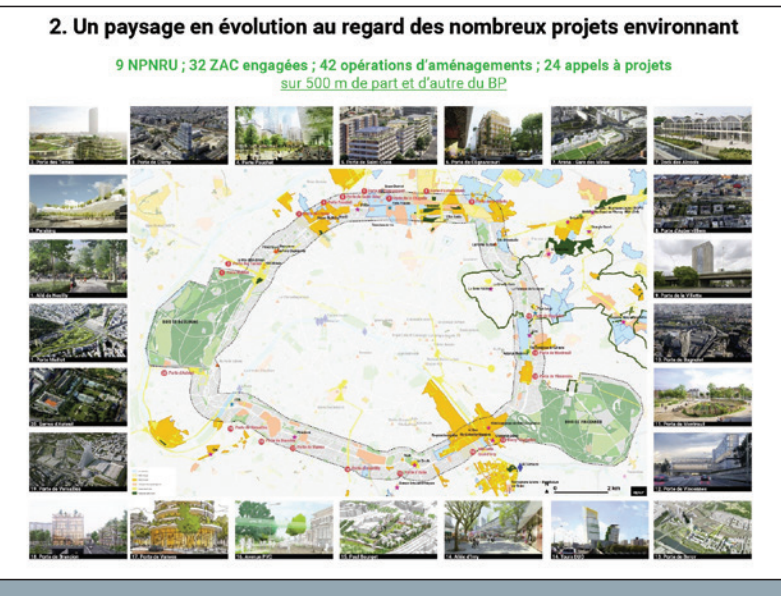
3. l'aménagement de continuités, de liens de part et d'autre du boulevard comme les grandes portes, mais aussi les plus petites et les passages et franchissements ;
4. un principe d'aménagement progressif, qui émerge avec un urbanisme transitoire qui s'amorce à l'occasion des projets. On trouve par exemple le collectif MU à la porte d'Aubervilliers ou le Plateau urbain bientôt à Masséna, et pourquoi pas, comme le présentait Emmanuel Grégoire tout à l'heure, une pépinière à la porte de la Chapelle, en attendant que les projets et les programmations s'affinent ;
5. enfin, une consolidation de la végétation qui pourrait enrichir de nouveau la ceinture verte, qui a été en partie malmenée à certaines périodes.

Aujourd'hui, nous disposons de près de 45 hectares de talus, de nouveaux sites de plantation Miyawaki sont en train d'émerger sur certains talus réalisés par la direction des espaces verts de la Ville de Paris. La plantation pourrait s'étudier sur certains murs, sur le terre-plein central, là où c'est possible, selon les réseaux, puisqu'on a aussi cette contrainte technique importante, et des espaces résiduels sur certaines bretelles.

Des sites potentiels de végétalisation commencent à apparaître : les voies latérales au Boulevard périphérique qui constituent 30 km, les voies traversantes et les voies de ceinture verte et des HBM, tous les équipements sportifs, les équipements scolaires, avec le renforcement de végétation dans les cours-oasis par exemple, et les parcelles privées faiblement végétalisées.

Nous pouvons voir sur ces quelques images les potentiels sur les talus, les murs, sur des espaces résiduels. Des talus et des plantations récentes sont aménagés par la DEVE. Les voies latérales pourraient être végétalisées davantage, que ce soit à Clichy, à Saint-Ouen, à Aubervilliers, au Pré-Saint-Gervais, en lien avec le projet du Parc des Hauteurs, por-

© Apur

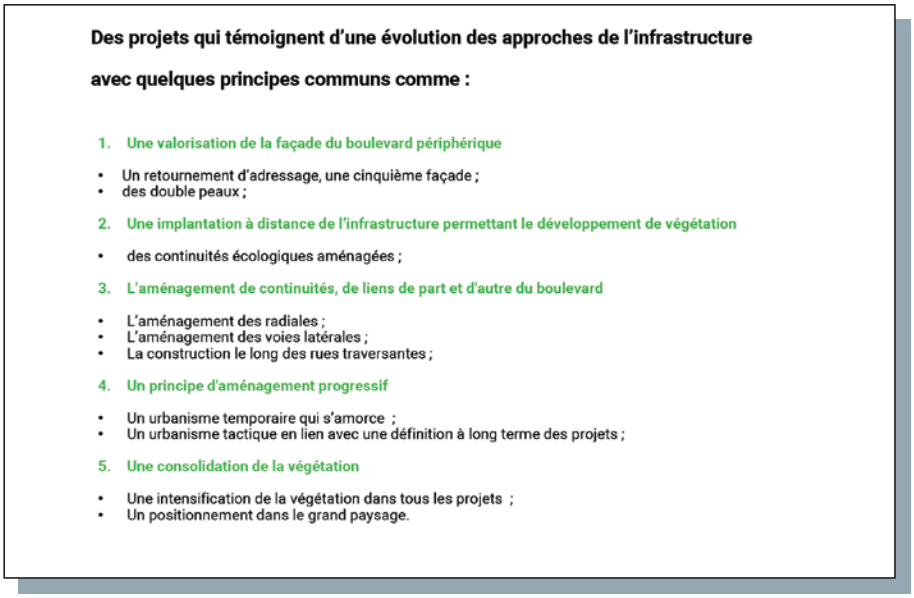


© Apur

© Atelier Jean Nouvel / Atelier Lion Associé / Urban Act / Atelier 2/3/4

© TVK / EXP Architectes / ILEX Paysage + Urbanisme / Agence TER

© V. Lavergne - Agence WOA / Hardel & Le Bihan – Berga et Gonzales / CBRE - Compagnie de Phalsbourg / Paris Habitat



Des projets qui témoignent d'une évolution des approches de l'infrastructure avec quelques principes communs comme :

1. Une valorisation de la façade du boulevard périphérique

- Un retournement d'adressage, une cinquième façade ;
- des double peaux ;

2. Une implantation à distance de l'infrastructure permettant le développement de végétation

- des continuités écologiques aménagées ;

3. L'aménagement de continuités, de liens de part et d'autre du boulevard

- L'aménagement des radiales ;
- L'aménagement des voies latérales ;
- La construction le long des rues traversantes ;

4. Un principe d'aménagement progressif

- Un urbanisme temporaire qui s'amorce ;
- Un urbanisme tactique en lien avec une définition à long terme des projets ;

5. Une consolidation de la végétation

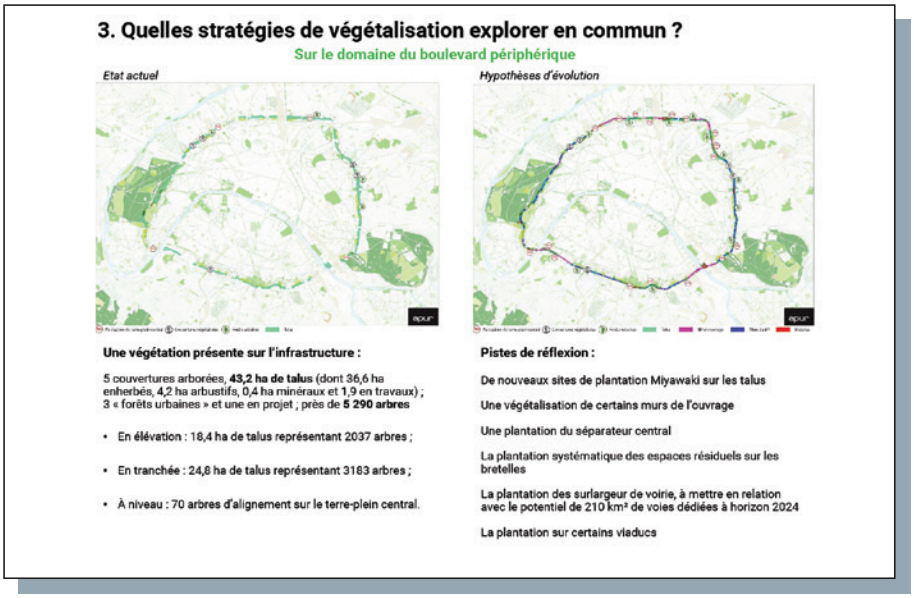
- Une intensification de la végétation dans tous les projets ;
- Un positionnement dans le grand paysage.

té par Est Ensemble et qui a été présenté lors de l'atelier 2 du périphérique, à Gentilly, avec l'avenue Paul Vaillant-Couturier, ou encore le boulevard Pinard qui est actuellement étudié par la Ville de Paris et Malakoff, dans le cadre d'un atelier spécifique. On pourrait en citer encore bien d'autres.
Les terrains attenants de la ceinture verte, ici présentés à travers quelques illustrations, pourraient participer aussi à ce grand projet par les espaces extérieurs, sur les immeubles d'habitation, en mobilisant les bailleurs sociaux ; Paris Habitat travaille d'ores et déjà sur certaines cités HBM, par exemple Charles Hermite ; les surlargeurs ferroviaires, un point à regarder avec la SNCF ; et les équipements sportifs, avec la direction des sports des différentes communes ; enfin, aménager le paysage des franchissements, avec des vocabulaires et des plantations communs, qu'on soit dans une configuration à niveau, dessus ou dessous.

On voit apparaître, dans une bande de 500 m, la transformation du périphérique en une nouvelle ceinture verte, au sens où la largeur de 500 m côté Paris s'étend à l'extérieur du Boulevard périphérique ; une nouvelle ceinture verte véritablement métropolitaine.

Pour conclure, il vous est proposé qu'un groupe de travail paysage soit mis en place en alimentant les plans programmes progressifs que la maire de Paris a proposé de réaliser en 2021. Il s'agit, à horizon 2024, tout d'abord d'identifier l'ensemble des projets engagés, d'amplifier le développement de la végétalisation du périphérique et de ses abords, et peu à peu d'augmenter les surfaces potentielles, en fonction aussi de l'évolution des mobilités qui va dépendre des scénarios qu'évoquait tout à l'heure Caroline Grandjean.
La méthode de travail à venir pourrait être une première réunion commune de récolement des projets. On vous proposerait ensuite 4 ateliers territoriaux : Nord, Est, Sud et Ouest, en regroupant parfois des EPT, selon des logiques

géographiques et aussi pour limiter le nombre de ces ateliers. Ce travail pourrait se tenir au premier semestre, avec bien sûr en ligne de mire les plans programmes à finaliser en 2021, comme l'ont présenté la maire de Paris, ainsi qu'Emmanuel Grégoire.



© Apur

© Apur

© Apur

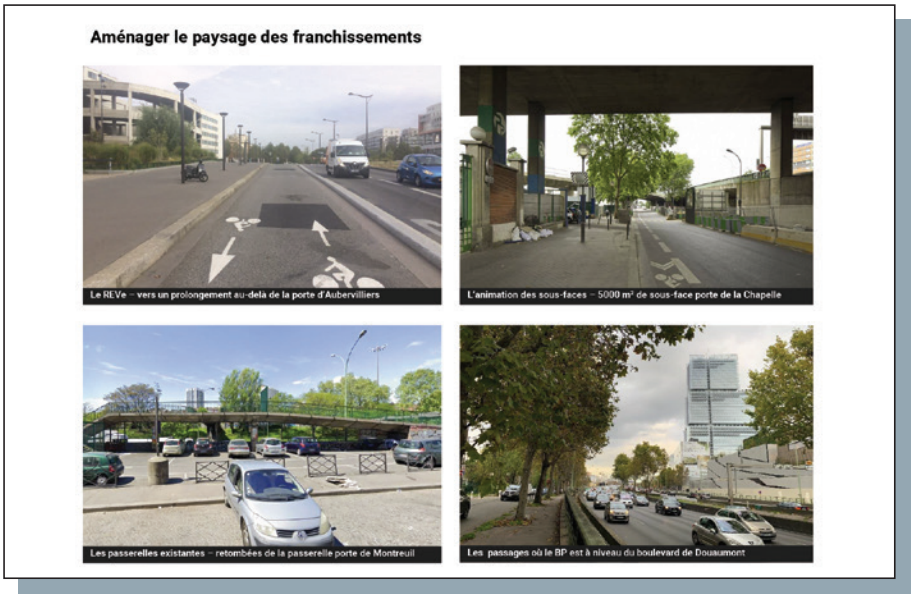
© Apur / Boomforest

© Apur - Arnauld Duboys Fresney

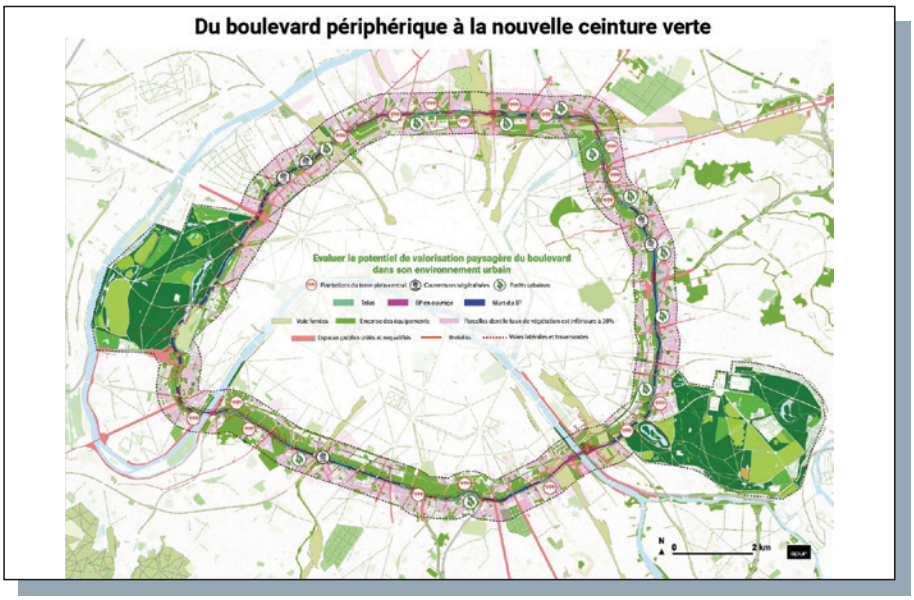
© Apur - Arnauld Duboys Fresney - David Boureau

Il vous est proposé qu'un groupe de travail paysage soit mis en place en alimentant les plans programmes progressifs que la maire de Paris a proposé de réaliser en 2021

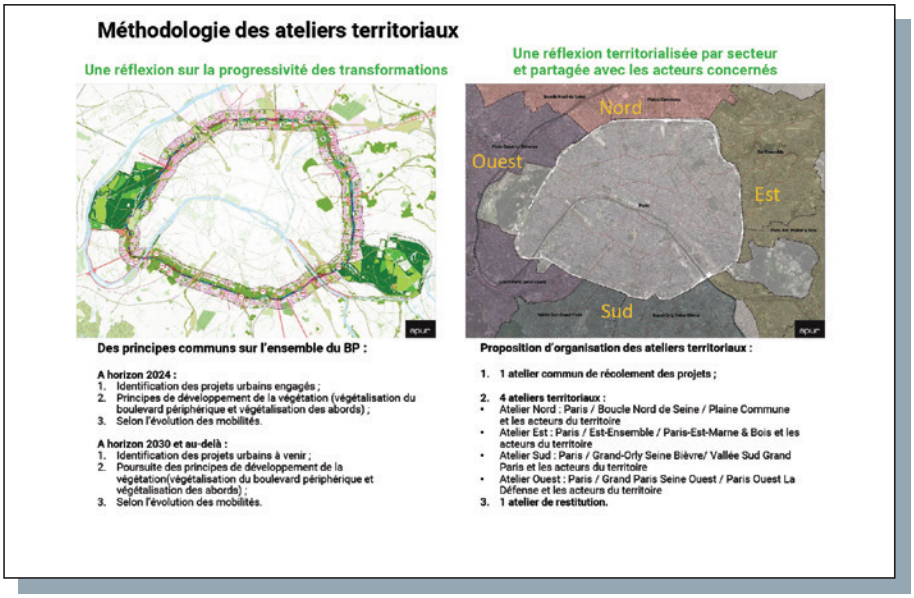
➤ *Patricia Pelloux*



© Apur



© Apur



© Apur

2. Échanges avec la salle

➤ Dominique Alba

Il y a deux questions dans le chat, l'une sur la question de la voie dédiée, par la ville d'Ivry, et celle de M. Dussautoir du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine sur la question des modélisations.

➤ Caroline Grandjean

Sur la question de l'utilisation de la voie réservée sur le périphérique, on vous a montré l'image de la voie proposée pour les JO, qui ne fait pas l'intégralité du pourtour du périphérique. Mais on étudie bien l'ensemble du périphérique dans le cadre des études préalables qu'on est en train de mener. C'est bien sur la totalité du périphérique.
Quant à la question posée par M. Dussautoir, sur les modélisations, très technique je vous propose de laisser la parole, soit à Michel Le Bars, soit à Guillain Maury, notre expert en modélisation au sein de la direction de la voirie.

➤ Dominique Alba

Guillain Maury a répondu par écrit dans l'espace conversation à la question posée sur les modélisations : EGT 2010, recalé en 2017 sur Modus 2.

➤ Caroline Grandjean

On pourra approfondir dans le prochain groupe de travail technique modélisation.

➤ Laurence Debrincat
Île-de-France Mobilités

Je souhaitais intervenir déjà pour remercier la Ville de Paris d'avoir lancé toutes ces études et ces enquêtes. On avait eu l'occasion d'en discuter longuement ces derniers mois. Il nous semblait extrêmement important d'arriver à mieux qualifier le trafic qui empreinte le Boulevard périphérique : le qualifier en termes de motifs de déplacement et aussi, au sein de ces catégories de déplacements, en termes de catégorie d'actifs. A priori, l'enquête avec le nombre de répondants qui est relativement important (4000 personnes) devrait permettre ce type d'analyse un peu plus détaillée, pour identifier au sein de ces usages de type domicile-travail ou affaires professionnelles, qui sont ces actifs. Est-ce que ce sont des cadres qui ont des emplois de bureau, des artisans ou d'autres catégories professionnelles ? Ce sera vraiment nécessaire pour pouvoir identifier les substitutions possibles à l'usage de la voiture sur le périphérique. Il sera aussi intéressant, s'il est possible, notamment avec toutes les données qui vont être rassemblées, d'avoir des données sur les origines-destinations plus récentes. Enfin, pour faire écho à la question que posait M. Dussautoir, on n'a pas de nouvelle enquête globale transport complète, compte tenu de la crise sanitaire. Pour autant, on le sait, la mobilité évolue. Toute la question est de savoir à travers les phénomènes qu'on observe actuellement, pendant cette période où malheureusement nous sommes encore dans la crise sanitaire, quelles sont les évolutions qui perdureront de manière structurelle quand la crise sera derrière nous. À cet égard, on pilote depuis la rentrée à Île-de-France Mobilités une

sorte de mini EGT par téléphone, dont on va pouvoir publier rapidement les résultats de la première vague sur septembre-octobre. C'est une enquête qui va se poursuivre jusqu'à la stabilisation des comportements de mobilité, donc vraisemblablement jusqu'à l'été prochain. Ça nous permettra d'y voir un peu plus clair dans l'évolution de l'usage des différents modes de transport, pour les différents motifs de déplacement et les différentes catégories socioprofessionnelles. On pourra faire bénéficier la Ville de Paris de ces analyses. Elles seront de toute manière publiées sur le site internet de l'OMNIL.

➤ Samuel Besnard
Adjoint à la maire de Cachan

Sur les deux roues motorisées, il y a un rapport d'étonnement, si j'ai bien compris, sur la forte fréquentation des deux roues motorisées. Est-ce que ça veut dire qu'il faut leur dédier une voie ? Ça interroge sur la place des deux roues motorisés dans nos villes…

➤ Caroline Grandjean

Ça fait partie des sujets surprenants. Mais ça ne fait pas partie du tout des hypothèses sur lesquelles on avait imaginé travailler dans le cadre de la transformation du périphérique en boulevard urbain parce que l'idée d'une voie réservée aux motos n'est pas forcément très compatible avec les souhaits d'apaisement qui sont exprimés par l'ensemble des élus, que ce soit dans l'atelier précédent ou de manière un peu plus générale, en tout cas pour ceux qui sont riverains du périphérique. C'est quelque chose qu'il va falloir qu'on approfondisse dans le cadre des études en cours, ou avec des études complémentaires. Si les uns et les autres, vous avez de votre côté, une approche particulière sur le sujet des deux roues motorisées, on est très preneur de croiser les études. Ceux qu'on retrouve sur le périphérique doivent être dans Paris et autour de Paris avant d'être sur le périphérique, on doit partager les mêmes usagers, je pense.

➤ Dominique Alba

Vous voulez dire que Paris n'a pas l'exclusivité… Une question de Sophie Boquillon : qu'envisage-t-on sur le transport du dernier kilomètre ?

➤ Patricia Pelloux

Si la question porte sur la logistique, on peut citer quelques exemples d'espaces de logistique urbaine permettant de mieux organiser le dernier km. Il y a à la fois des hôtels logistiques qui sont pour certains situés sur cette ceinture, dans la bande des 500 m (Chapelle International à la porte de la Chapelle, et Bercy en projet), et des projets en cours de plus petite échelle aussi notamment sous la sous-face du Boulevard périphérique comme à la porte de Pantin, où il y a un espace de logistique urbaine qui est aménagé, à partir duquel il y aura des distributions du dernier kilomètre en vélo à assistance électrique. Il existe plusieurs projets, il y en a un autre porte de Champerret par exemple.

➤ Caroline Grandjean

Je confirme que l'infrastructure périphérique est aussi un site où l'on se dit que dans un certain nombre d'espaces interstitiels, on peut utiliser ces espaces pour des fonctions indispensables aux fonctionnements du cœur de la métropole. Vous avez cité quelques exemples, Patricia, de projets qui sont en train de se développer ou sur le point d'être livrés – c'est le cas pour l'espace logistique de Pantin qui devrait être ouvert dans les prochaines semaines. Les enjeux d'avitaillement sont également très importants, notamment les avitaillements GNV puisqu'on cherche là aussi des implantations pour faciliter la logistique plus propre au cœur de l'agglomération. La transformation d'anciennes

stations-service pour ce faire, le long du périphérique, peut être une piste. Dans le cadre du livre programme dont nous on nous a passé la commande, je pense qu'il faudra qu'on ait un petit développement sur ce que doit être la logistique demain, comment le périphérique peut contribuer à la fois aux flux, mais aussi à des espaces de logistique urbaine qui permettent d'approvisionner de manière plus propre et moins nuisantes le cœur de notre agglomération.

➤ Dominique Alba

Une question de Sterenn Le Delliou, Cheffe de projet d'Est Ensemble : le scénario de référence élaboré par la DVD prendra-t-il en compte les évolutions du BP, notamment de la voie dédiée sur l'ensemble, les 50 km/h, etc. ?

➤ Caroline Grandjean

L'idée est d'avoir un scénario de référence fil de l'eau qui intègre les projets impactants autour du périphérique, mais pas forcément sur l'infrastructure périphérique en elle-même, et qu'ensuite on vienne simuler un certain nombre de scénarios – je pense qu'on en fera 2 ou 3 pour avoir des scénarios contrastés mais qui restent plausibles. C'est plutôt dans le cadre des scénarios qu'on va tester qu'il y aura effectivement un scénario sur la voie dédiée sur l'ensemble du périphérique, et en corollaire, le passage à 50 km/h. Ça sera probablement notre scénario de base test. Le travail sur les scénarios en tant que tel est déjà un travail collectif important, parce qu'on sait qu'il y a plusieurs pistes qui ont été esquissées par nos différents élus. Certains veulent qu'on puisse mettre en œuvre des carrefours à feux sur certains endroits du périphérique où on est à niveau. Certains ont l'idée de réduire le nombre de voies disponibles, en tout cas d'homogénéiser le gabarit, notamment pour récupérer de la largeur et éventuellement planter. Toutes ces pistes devront être discutées, travaillées avec vous, pour qu'on dégage 2 ou 3 scénarios un peu différenciés, qui permettent de mesurer tous les impacts et faire prendre aux élus les bonnes décisions, en tout cas les décisions qu'ils souhaitent assumer en connaissance de cause.

➤ Sterenn Le Delliou

On pilote ensemble une étude sur l'évolution de la porte de Bagnolet en ce moment. Il y a un lot dédié à l'impact des scénarios qu'on va développer sur le trafic. C'est donc forcément en lien avec ce qui va se passer sur le Boulevard périphérique. Tout est interdépendant. Donc, ça m'intéresse de savoir à quel horizon vous allez travailler sur ces scénarios, pour qu'on puisse le prendre en compte dans notre étude, qui elle a déjà démarré, on est en phase diagnostic.

➤ Caroline Grandjean

Je l'ai dit très rapidement, l'idée est de caler le scénario de référence pour la fin de l'année. On reviendra vers tout le monde avec des questions un peu plus précises et on rassemblera tout ça dans un groupe de travail mi-décembre., l'idée est d'arrêter les 2 ou 3 scénarios de principe à la fin du 1er trimestre 2021. J'espère que c'est compatible avec votre calendrier.

➤ Sterenn Le Delliou

Merci, c'est compatible avec notre calendrier.

➤ Dominique Alba

Sophie Boquillon propose de revenir sur le dernier kilomètre. Oui, cela concerne les voies départementales, les liens de part et d'autre du périphérique. Je pense que le sujet est traité à la fois par toutes les parties prenantes. C'est un peu le sens des travaux menés aussi par la Métropole du Grand Paris sur le sujet.

➤ Caroline Grandjean

Il y a eu peu de questions ou de réactions sur ces ateliers territoriaux. C'est une proposition et on est évidemment à votre disposition si vous considérez que les regroupements qu'on a faits mériteraient d'être revus, redécoupés. L'objectif de ces ateliers territoriaux, comme l'a expliqué la maire de Paris en conclusion de son propos, c'est de commencer à travailler de manière très opérationnelle, sur à la fois les projets que nous avons les uns et les autres, dans une épaisseur de 500 m de part et d'autre du périphérique. Sur le paysage, sur l'urbanisme, sur tout ce qui améliore les coutures. Et ce qui pourrait être impacté par des scénarios plus ambitieux qui concernent directement l'infrastructure, ce que j'évoquais : des carrefours à feux, des nouvelles traversées. Certains d'entre vous portent des projets de couverture. Ça fait partie des objets qui sont difficiles à multiplier, compte tenu de leur coût et de nos contraintes budgétaires collectives. Mais ça fait partie aussi des choses que les uns et les autres peuvent avoir envie de porter. On a des enjeux d'échangeurs, de bretelles à maintenir, à fermer. Tout ça, on espère le compiler dans ces ateliers territoriaux, puis le confronter avec les quelques scénarios qu'on évoquait très rapidement, qui vont concerner plus précisément l'infrastructure périphérique, avec par exemple : qu'est-ce qu'on fait si on supprime une voie quand il y en a quatre ? Comment on peut aménager la voie qui serait fermée ? C'est quelque chose de très concret à l'échelle territoriale qui est imaginé dans le cadre de ces ateliers, avec l'idée après de rassembler dans un document, comme l'Apur sait bien les faire, de l'ordre du livre blanc, du livre programme. En tout cas, de la mise en perspective de nos différents projets pour voir l'objet périphérique de façon un peu différente de celle qu'on connaît aujourd'hui.

M. Dussautoir a posé une question dans l'espace conversation laissant entendre que le département 92 devrait participer 3 ateliers sur 4.

➤ Patricia Pelloux

Nous avons proposé tout d'abord un atelier commun sans doute en février suivi de 4 ateliers territoriaux en mars-avril, correspondant à des séquences géographiques du périphérique et tenant compte aussi des Établissements territoriaux.

Pour le 92, la question peut sans doute se poser au nord pour la commune de Clichy. On a privilégié une logique un peu géographique avec la séquence porte de Clichy - porte Pouchet - Saint-Ouen et ainsi rattaché Clichy à l'atelier territorial Nord ; l'Atelier territorial Ouest s'arrêtant à Levallois-Perret. C'est le faisceau ferré de la gare Saint-Lazare et limite entre Clichy et Levallois. Sur la partie sud, la proposition qui est faite, est que la coupure se fasse au niveau du faisceau ferré de la Gare Montparnasse, au niveau de la porte de Vanves. Étant donné qu'il y a un atelier qui est engagé au niveau de la porte de Vanves - porte de Malakoff, et qu'avec le boulevard Pinard nous avons des enjeux communs qui se posent, de la porte d'Orléans à la porte de Vanves, il nous a paru en première approche logique d'arrêter l'atelier territorial Ouest à Vanves et l'Atelier territorial Sud à Malakoff.

➤ M. Dusautoir

Je verrais peut-être GPSO rattaché à la partie sud.

➤ Sterenn Le Delliou

Côté Est Ensemble, il n'y a pas de souci, mais on travaille sur la porte de la Villette, qui est en lien avec Plaine Commune. Si on a des projets communs, notamment des PRU. Je me disais que peut-être, ça avait quand même du sens[...].

➤ Patricia Pelloux

Pour qu'il n'y ait pas de malentendus, il est peut-être utile de préciser que les réunions de lancement et de restitution du GT Paysage seront communes à tous. C'est seulement dans la phase notamment d'échanges des différents projets engagés et à venir dans le périmètre de 500 m montré dans la présentation et travaillés sur carte, qu'on propose des ateliers territoriaux nord, ouest, sud et est. Maintenant, il y a une entité, l'ensemble du Boulevard périphérique, et il faut bien à un moment faire une césure en 4 parties en format ateliers. Nous espérons que vous voyez mieux les questions qui nous ont conduit à proposer ce découpage. Ça veut dire qu'on garde la vision d'ensemble, d'atelier commun de plan programme pour montrer qu'il y a une vision cohérente On sait qu'il ne faut pas être trop nombreux autour de la table pour travailler sur plans. Mais bien évidemment, ensuite, il y a des moments de restitution d'ensemble.

➤ Dominique Alba

Peut-être qu'on fera un peu plus que 4 ateliers territoriaux, quand je vois les questions qui se posent.

➤ Patricia Pelloux

On peut en discuter au premier atelier et faire au besoin des ajustements puisque le premier atelier de lancement est commun.

➤ Caroline Grandjean

Il y a une question sur les dates des ateliers. Elles ne sont pas encore décidées. On va essayer de faire tourner des agendas. Comme vous êtes nombreux, on espère que ça conviendra. Le groupe de travail modélisation de trafic se réunira mi-décembre. Sur les ateliers territoriaux, je pense qu'on devrait pouvoir démarrer en janvier février.

➤ Patricia Pelloux

Oui. On espère qu'on pourra le faire aussi en présentiel.

➤ Caroline Grandjean

C'est notre vœu le plus cher à tous.

➤ Dominique Alba

Comme il y a énormément de projets autour du périphérique, sur les radiales, etc., les présidents de département en ont montré beaucoup, je pense qu'il va falloir trouver un format qui va permettre de faire du commun, un mot qui a été beaucoup évoqué.

C'était une très belle séance. S'il n'y a pas de regret, je vous propose qu'on s'arrête là. Je vous souhaite à tous une bonne semaine. À bientôt.

LISTE DES PARTICIPANTS

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Paris	HIDALGO	Anne	Maire de Paris
	GREGOIRE	Emmanuel	Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques
	BELLIARD	David	Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
	NAJDOVSKI	Christophe	Adjoint à la Maire
	BAHA	Sabrina	Chargée de mission au secrétariat général
	BERGES	Lola	Directrice du cabinet d'Emmanuel Grégoire
	BEVORT	Hugo	Directeur de la mission métropole - Secrétariat général
	CHANNAOUI	Yasmina	DGJOP - Chef de projet
	CHAVANES	Bruno	Mairie du 17e - Cabinet du maire
	COMTE	Olivier	Secrétariat général - Mission métropole - Chef de mission territoriale
	CORONAS	Aurélien	Conseiller au cabinet de M. Baudrier
	DAUDE	Caroline	Direction de la Voirie et des Déplacements - Chargée de mission auprès de la directrice
	DAUDE	Laurence	Direction de la Voirie et des Déplacements - Service de l'Aménagement et des Grands Projets - Agence Architecturale et Technique
	DE KERSAUSON	Isabelle	Conseillère au cabinet de M. GREGOIRE
	GRANDJEAN	Caroline	Directrice de la Direction de la Voirie et des Déplacements
	GUILLOUX	Tristan	Direction de la Voirie et des Déplacements - Chef de service de l'agence mobilité
	HARDER	Pascal	Cabinet de David BELLIARD - Conseiller technique
	HONORE	Cécile	Direction de la Voirie et des Déplacements - Agence de la Mobilité
	JOUBERT	Pauline	Mairie du 10e - Déléguée à l'aménagement de l'espace public et à la coordination des travaux
	LAGRANGE	Stéphane	Direction de la Voirie et des Déplacements - Délégation aux Territoires - Section des Tunnels, des Berges et du Périphérique
	LE BARS	Michel	Direction de la Voirie et des Déplacements
	LECLER	Stéphane	Directeur de l'Urbanisme
	LEJEUNE	Laurence	Direction des Espaces Verts et de l'Environnement - Ingénieur en chef des services techniques
	LEVIFVE	Hervé	Direction de la Voirie et des Déplacements
	MAIGNAN	David	Direction de la Voirie et des Déplacements - Adjoint au chef de la STBP
	MAURY	Guillain	Direction de la Voirie et des Déplacements - Chef de la subdivision exploitation du trafic et des tunnels
	MONTESINOS	Sylvain	Direction des Espaces Verts et de l'Environnement - Service de l'arbre et des bois
	PERENNES	Bénédicte	Direction des Espaces Verts et de l'Environnement - Chef du service de l'arbre et des bois
	PICARD	Marion	Conseillère urbanisme au cabinet de la Maire
	PINNA	Laurent	Direction de la Voirie et des Déplacements - Chargé de mission transports, mobilités, service des déplacements
	RICHET-MARTIN	Céline	Direction de la Voirie et des Déplacements - Chef de projet
	ROY	Nicolas	Secrétariat général - Chargé de mission voirie, déplacement , aménagement, déplacements, logement attractivité et Grand Paris
	SAMANIEGO	Emmanuel	Chef de cabinet de Christophe NAJDOVSKi
	SDEZ	Chloé	Chef de cabinet de M. NAJDOVSKI
	SOREL	Jonathan	Directeur de cabinet de Christophe NAJDOVSKI
	TORCHIN	Floriane	Direction de la Voirie et des Déplacements
	VAILLANT	Quentin	Secrétariat général - Mission métropole - Chef de mission territoriale
	VINCENT	Agnes	Secrétariat général - Mission métropole du Grand Paris - Chef de mission territoriale
	ZELINSKY	Alexiane	Conseillère au cabinet de la Maire de Paris
Ville de Bagnolet	FELIX	Édith	10e Maire-adjointe - Chargée des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
Ville de Cachan	BESNARD	Samuel	Adjoint au Maire
Ville de Charenton-le-Pont	FORGEOT	Déborah	Directrice de l'Urbanisme
	MEURICE	Pierre	Responsable du service études et faisabilités
	GAILHAC	Benoit	Adjoint au Maire
Ville de Clichy-la-Garenne	OHRESSER	Marie	Chargée de mission mobilité
	ROCHETEAU	Grégory	Directeur de l'Urbanisme
Ville de Gentilly	TORDJMAN	Patricia	Maire
	AGGOUNE	Fattah	Adjoint au Maire

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Issy-les-Moulineaux	BIZOT	Sébastien	Directeur général des services
Ville de Ivry-sur-Seine	NOLLET	Béatrice	Chargée d'études déplacements stationnement
Ville de L'Haÿ-les-Roses	BERGER	Jean-Didier	Maire
Ville de La Garenne-Colombes	CORREIA	Fabricio	Chargé de mission développement durable
Ville de Les Lilas	GUILLEUX	Mélanie	Responsable environnement
Ville de Malakoff	BELHOMME	Jacqueline	Maire
Ville de Montreuil	LE CHEQUER	Gaylord	Adjoint au Maire
Ville de Neuilly-sur-Seine	MONDON	Anne-Laure	Chargée de mission auprès du Maire « Réalisations et prospective Transformations Urbaines »
Ville de Nogent-sur-Marne	MARTIN	Jacques JP	Maire
Ville de Noisy-le-Sec	LACAILLE-ALBIGES	Florent	Adjoint au Maire - Délégué à l'écologie urbaine, à la mobilité et à l'Agenda 21
CD 91	TAPIE	Léonard	Conseiller technique mobilités
CD 92	DUSSAUTOIR	Thierry	Chef du Service des Politiques et Offres de Mobilité
	BOUVIALA	Olivier	Chef du service études, paysages, patrimoine et environnement
	BERGER	Jean-Didier	Conseiller départemental du canton de Clamart et maire de Clamart
	CARON	Philippe	Directeur des mobilités
CD 93	TROUSSEL	Stéphane	Président du Conseil Départemental de Seine Saint-Denis
	HODE	Marie-Laure	
	GYEISSE	Yvan	Chef du bureau du développement territorial
	HANAPPE	Florence	Directrice de projet
CD 94	CAMOZZI	Jordann .	Chargé d'études multimodales
	TRAORE	Ibrahima	Conseiller départemental du Val-de-Marne, délégué en charge de la délégation Infrastructures routières
DRIEA	RAZAFIMANDIBY	Bianca	Chargée de mission PLU et opérations d'aménagement
DRIEA / DIRIF	ABDERRAHMAN	Hervé	Adjoint au chef du Service Exploitation et Entretien de la Route
	CHAVEROUX	Julien	Chef de l'unité observatoire et ingénierie du trafic
	CROUZEL	Marc	Directeur adjoint territorial
État	MOLINA	Pierre-Antoine	Préfet, secrétaire général aux politiques publiques
EPT Est Ensemble	LE DELLIOU	Sterenn	
EPT Grand Orly Seine Bièvre	LIMIER	Richard	Urbaniste expert mobilité et évolution de la trame viaire
EPT Grand Paris Grand Est	ANDRIANANJA	Michael	
EPT Grand Paris Seine Ouest	GASTAUER	Alexis	Directeur de la mobilité
EPT Paris Ouest La Défense	OLIVIER	Yannick	Coordinateur aménagement et urbanisme
EPT Paine Commune	FAVRIAU	Benjamin	Directeur de l'espace public et des déplacements
	POIGNAVENT	Mathias	Chargé de mission
	VICQ	Hélène	Directrice de l'aménagement
	BODIN	Tristan	Chargé de mission « interface avec Paris » et « Jeux Olympiques »
	HIAULT	Pierre	Délégué à la coopération territoriale
EPT Grand Paris Sud Est Avenir	PERCY	Hugues	Conseiller relations institutionnelles
Métropole du Grand Paris (MGP)	LENAIN	Valérie	Directeur de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Métropole du Grand Paris
	AKHARRAZ TORIKIAN	Zineb	Secrétaire général
	TIROT	Paul	Collaborateur politique du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain
Région Île-de-france	RICOUARD	Alice	Chargée de mission - Transports et mobilités
	CORNUT	Benoit	Chargé de mission - Données et modélisation
Île-de-France Mobilités	DEBRINCAT	Laurence	Directrice prospective et études
	BOICHON	Nicolas	Ingénieur transports
Paris & Métropole Aménagement	DANON	Jean-François	Directeur général
SEM PariSeine	CURIEN	Rémi	Chef de projet
SEMAPA	MOREY	Sandrine	Directrice générale
Bruitparif	RIBEIRO	Carlos	Responsable du pôle étude
CCI Paris	LAUNAY	Sophie	Chargée d'études en urbanisme
Airparif	JOLY	Fabrice	Responsable du service études
	ROTH	Marie-Hélène	
Apur	ALBA	Dominique	Directrice générale
	PELLOUX	Patricia	Directrice générale adjointe
	HUET	Jean	Architecte
	PEPION	Ludovic	Architecte
	VAULEON	Yann-Fanch	Paysagiste

Atelier n°3 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 23 NOVEMBRE 2020

Le 23 novembre s'est tenu le troisième atelier sur le Boulevard périphérique, organisé conjointement par la Ville de Paris et la Ville de Saint-Ouen-sur-Seine. L'idée d'organiser un atelier partenarial portant plus spécifiquement sur le Boulevard périphérique fait suite aux travaux de la Mission d'Information et d'Évaluation qui a été menée par une quinzaine d'élus du Conseil de Paris, toutes tendances confondues et de la Consultation internationale sur les routes du futur du Grand Paris portée par le Forum Métropolitain. L'Atelier du Boulevard périphérique forme ainsi une instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur. Lors de ce troisième atelier, les élus de villes, de départements et les représentants de l'État, ont pu présenter leurs visions et leurs projets concernant les voies rapides et leurs évolutions, à travers non seulement des enjeux de mobilités et d'usages partagés, mais aussi en mettant en avant le rôle de la végétalisation dans la formation d'un paysage métropolitain.
La seconde partie de l'atelier, pilotée par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris et l'Apur, s'est poursuivie avec les services techniques de l'ensemble des partenaires. Le premier objectif était de présenter un état d'avancement des deux premiers groupes de travail engagés, sur la connaissance des flux et de la qualité de l'air et du bruit. Le second objectif était de partager des premières pistes de réflexions d'un troisième groupe de travail attaché à la question du paysage et de la végétalisation du Boulevard périphérique et de ses abords. Cette synthèse de l'atelier n° 3 présente une restitution des présentations et des échanges entre les participants. Les réflexions se poursuivront dans le cadre de prochains ateliers partenariaux.

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