apur

LIVRE BLANC

NOUVELLE CEINTURE VERTE ET TRANSFORMATIONS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Cahier 2 : Contributions

MAI 2022

VILLE DE PARIS

Le Livre Blanc est issu des synthèses des 5 Ateliers du Boulevard périphérique qui se sont tenus en 2019-2020-2021 et qui ont rassemblé :

La Ville de Paris, les élus parisiens, les directions de la Ville principalement concernées (Direction de la Voirie et des Déplacements, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Direction de l'urbanisme), l'État (Préfecture de Région, DRIEA), les communes riveraines (Malakoff, Vanves, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Saint-Mandé, Charenton-le-Pont, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Montrouge), les EPT riverains (Vallée Sud - Grand Paris, Grand Paris Seine Ouest, Paris Ouest La Défense, Boucle Nord de Seine, Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Est Marne & Bois, Grand-Orly Seine Bièvre), les Conseils Départementaux de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, la Métropole du Grand Paris, la Région, Île-de-France Mobilités, Airparif, Bruitparif ainsi que l'Apur.

Photo de couverture : la porte des Lilas avec le jardin Serge Gainsbourg sur dalle, Paris 20e et Les Lilas
© Christophe Jacquet - Ville de Paris

Mise en page : **Apur**
www.apur.org

Sommaire

PRÉAMBULE 4

1. Plaine Commune 6

2. Est Ensemble 8

3. Grand-Orly Seine Bièvre
Villes du Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Ivry-sur-Seine 26

4. Grand Paris Seine Ouest 44

5. Grand Paris Grand Est 50

6. Métropole du Grand Paris 52

7. Hauts-de-Seine (92) 54

8. Seine-Saint-Denis (93) 56

9. Val-de-Marne (94) 62

10. Ville de Charenton-le-Pont 64

11. Ville de Gentilly 68

12. Ville de Neuilly-sur-Seine 70

13. Ville de Vanves 74

PRÉAMBULE

Proposition de contributions

*Extrait du courriel d'**Emmanuel Grégoire**, Premier Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'architecture, de l'urbanisme, de la Métropole du Grand Paris, de la transformation des politiques publiques et des relations avec les arrondissements, envoyé aux Territoire le 27 juillet 2021.*

« Madame la Présidente,
Monsieur le Président,

Depuis sa première édition, en juillet 2019, votre collectivité territoriale participe à l'Atelier du Périphérique, instance de dialogue pour envisager collectivement la transformation du Boulevard Périphérique, au regard de la transition écologique de nos territoires et de l'évolution du système de mobilités au sein du Grand Paris.

Encore une fois, je souhaite vous remercier pour cette participation qui a fait de l'Atelier du Périphérique, depuis sa création, un espace d'intelligence collective pour répondre à la diversité et à la complexité des enjeux que soulève la transformation du Périphérique.

Comme il vous a été annoncé lors des différents ateliers et rappelé le 20 mai dernier, lors du 5e Atelier du Périphérique, la prochaine étape de ce travail est la publication du Livre Blanc du Périphérique, qui vise à restituer le travail mené jusqu'à ce jour et à nous donner une feuille de route commune pour les années à venir. Ce Livre Blanc sera publié à l'automne 2021, entre fin octobre et novembre 2021, et un Atelier de restitution sera organisé à cette occasion.

En plus des contributions techniques et/ou politiques que vous avez pu apporter lors de ces séances plénières, nous souhaitons vous proposer de livrer des contributions écrites, afin qu'elles puissent être intégrées au Livre Blanc. Ces contributions pourront faire entre 2 et 4 pages, et exprimer de quelle manière votre territoire envisage contribuer à la transformation du Périphérique (dans sa bande élargie de 500 mètres), à travers le canevas commun que nous avons établi : plus de lien, plus de nature, plus de proximité. Nous vous proposons de verser ces contributions d'ici le 30 septembre 2021. »

Territoires et communes contributeurs :
(en rouge sur la carte, à date du 16/05/2022)

Plaine Commune
Est Ensemble
Grand-Orly Seine Bièvre
Grand Paris Seine Ouest
Grand Paris Grand Est
Métropole du Grand Paris
Hauts-de-Seine (92)
Seine-Saint-Denis (93)
Val-de-Marne (94)
Ville de Charenton-le-Pont
Ville de Gentilly
Ville d'Ivry-sur-Seine
Ville du Kremlin-Bicêtre
Ville de Neuilly-sur-Seine
Ville de Vanves

CEINTURE VERTE ET BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

1. Plaine Commune

Le 20 octobre 2021

Participation de Plaine Commune au livre blanc du périphérique

Le territoire de Plaine Commune est fortement impacté par le réseau autoroutier qui le traverse ou qui le borde avec l'A1, l'A86 et le boulevard Périphérique. Celles-ci sont vécues comme de véritables fractures urbaines en plus d'être génératrices de multiples nuisances et de pollution. Pour y remédier mais aussi favoriser l'émergence de nouvelles modalités de déplacements à travers son territoire, Plaine Commune mène depuis plusieurs années des actions et s'associe pleinement à la démarche initiée par la ville de Paris de transformation du périphérique dans une approche comportant deux dimensions indissociables :

- Une vision locale centrée autour du périphérique et de trois objectifs partagés : plus de lien, plus de proximité plus de nature;
- une vision plus large de l'évolution du réseau magistral qui traverse le territoire.

L'évolution du périphérique : une vision partagée par Plaine Commune

Afin de favoriser les liens entre les différents territoires, Plaine Commune soutient la requalification des portes en véritable lieu de destination. Cette orientation se retrouve traduite dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Grands Axes et urbanisme de liaison de son PLUi. Pour cela, la Ville de Paris, le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis et Plaine Commune se sont engagés dans une convention portant sur l'ensemble du linéaire des portes du périphérique à œuvrer du concert pour l'amélioration du cadre de vie pour les habitant.e.s en agissant à la fois sur les infrastructures, la place de la nature et notamment l'aménagement de continuités paysagères et écologiques, ainsi que les continuités urbaines et programmatiques.

C'est le cas notamment sur le secteur de la porte de la Chapelle où un travail conjoint avec la ville de Paris est mené afin de proposer des aménagements d'espaces publics cohérents de part et d'autre du boulevard périphérique. Ceci devrait permettre une meilleure appropriation de ces espaces aujourd'hui délaissés par les modes actifs et permettre l'introduction de nouveaux usages sous les ouvrages d'échange en lien avec l'arrivée de nouvelles fonctionnalités.

Le plan vélo du territoire concourt également à renforcer les liens de part et d'autre du boulevard périphérique. En effet Plaine Commune porte, auprès du département de Seine Saint-Denis, gestionnaires de ces axes, la transformation de ces voies en support d'itinéraires cyclables structurants, permettant une meilleure perméabilité des infrastructures et une meilleure lisibilité des liaisons intercommunales, c'est le cas par exemple du projet de requalification de l'avenue Michelet menant à la Porte de Clignancourt.

Plaine Commune porte par ailleurs le développement de transports en communs performants qui traversent l'infrastructure et permettent une réelle liaison entre les différents territoires. Le projet du tramway T8 Sud, traversant la porte d'Aubervilliers est un exemple ambitieux de projet porté par Plaine Commune et ses partenaires pour poursuivre cet objectif. Des réflexions similaires sont menées concernant le réseau de bus de surface afin de permettre une meilleure intermodalité entre les différents modes de transports qui se concentrent autour des portes du périphérique.

Enfin Plaine Commune porte la nécessité de faire évoluer les usages du réseau magistral en favorisant des formes de mobilités plus vertueuses et moins consommatrices d'espace notamment en:

- Limitant la vitesse sur les infrastructures autoroutières,
- Permettant l'émergence de voies réservées.

Des premières actions ont été menées dans ce sens sur le territoire de Plaine Commune avec notamment l'aménagement de l'échangeur Pleyel et la suppression des bretelles de la Porte de Paris. Ce projet permet à la fois sa meilleure insertion urbaine et paysagère et engage une évolution du fonctionnement du réseau magistral sur le territoire.

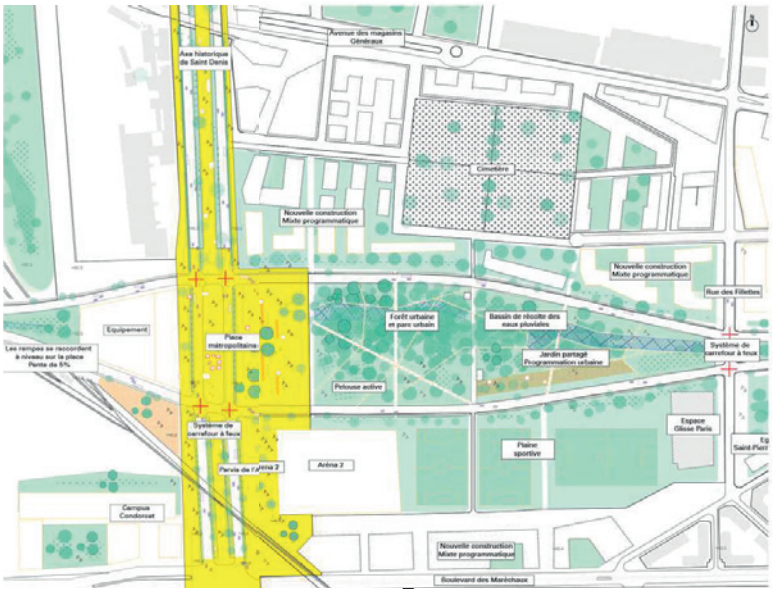
Une vision qui s'inscrit dans une démarche plus large de l'évolution du réseau magistrale dont Plaine Commune prend toute sa part

Cette vision de l'évolution du réseau magistral s'inscrit dans une réflexion plus globale initiée dès 2019 par l'ensemble des acteurs de la mobilité de la région Ile de France à travers l'étude des routes du futur du Grand Paris pilotée par le forum métropolitain du Grand Paris. Plaine Commune souhaite que ces acteurs puissent continuer à se mobiliser de concert afin que l'évolution des fonctionnalités du périphérique soit travaillée en cohérence avec le déploiement de la ZFE, et l'évolution des autoroutes radiales situées entre l'A86 et le périphérique. En ce sens, Plaine Commune soutient et s'inscrira pleinement dans l'étude initiée par la Ville de Paris et pilotée par l'APUR sur l'A86.

Donner à voir une évolution d'une de ces radiales, en lien avec son projet de territoire, est une ambition portée par Plaine Commune. Aussi sera engagée dès 2022 une étude portant sur la boulevardisation de l'A1. Cette étude permettra de donner à voir à la fois une transformation de cet axe en véritable boulevard urbain mais aussi une évolution progressive de cette infrastructure en lien avec celles envisagées sur le boulevard périphérique voire de l'A86. Ce travail sera bien-sûr mené en lien avec les collectivités concernées et le gestionnaire qui est l'Etat.

Une telle approche permet de faire émerger des visions ambitieuses de l'évolution des portes du périphérique aujourd'hui entièrement consacrées à leur fonction d'échanges au sein du réseau magistral. Concernant l'A1, cette boulevardisation permettrait d'imaginer une suppression du système d'échangeur de la porte de la Chapelle en un carrefour à feu comme cela a été esquissé par la proposition du collectif Hollos dans le cadre de l'étude des routes du futur portée à l'époque par le Forum Métropolitain du Grand Paris.

Pour mener à bien cette vision Plaine Commune a fait le choix de créer une délégation politique spécifique à la transformation de l'A1 avec la nomination d'un Conseiller délégué auprès du Président sur ce sujet.



2. Est Ensemble

CONTRIBUTION AU LIVRE BLANC

EVOLUTION DU BOULEVARD PERIPHERIQUE : VISION ET ENJEUX POUR LE TERRITOIRE D'EST ENSEMBLE

Le boulevard périphérique : un patrimoine commun

Le territoire d'Est Ensemble, comme la Ville de Paris, est marqué par l'histoire de la construction du boulevard périphérique.

Nos quartiers de faubourg le jouxtent et nos habitants ont pris l'habitude de passer par-dessous ou au-dessus. Chacun fait référence à cette limite symbolique qui parfois nous rapproche et parfois nous sépare les uns des autres. Porte des Lilas, nous avons fait l'expérience de la transformation d'une infrastructure inhospitalière en un lieu de vie partagé pour les habitants d'Est Ensemble comme de Paris. Aujourd'hui, nous partageons la volonté politique de franchir une nouvelle étape dans la transformation du boulevard périphérique, au service d'une ville moins polluante, accessible à tous, plus agréable à vivre pour ses riverains et plus attractive. Cette nouvelle étape de transformation, cadencée par la perspective des Jeux Olympiques de 2024, porte des enjeux de santé publique, de mobilité, d'emploi et d'économie, mais aussi des enjeux de peuplement. Est Ensemble mène en outre une action résolue pour augmenter significativement le nombre de mètres carrés d'espace vert par habitant : la transformation du boulevard périphérique est une opportunité pour penser les grandes trames végétales de nos territoires, afin que nos villes respirent.

L'étape historique que nous espérons franchir dans la mutation de notre métropole ne se fera pas sans une réelle collaboration avec le Territoire et l'ensemble des villes qui le composent, mitoyennes du périphérique ou en "seconde couronne". Elles sont toutes concernées par ce projet et ses implications sur les mobilités et l'aménagement de leur territoire. C'est pour cela que les Maires d'Est Ensemble ont souhaité apporter leur contribution à la réflexion collective initiée par la Ville de Paris. Notre parole commune s'exprime pour partager des ambitions et pour soulever des points de vigilance qui pourront orienter nos travaux collectifs. Nous désirons la meilleure articulation possible des projets développés sur notre territoire aux enjeux de transformation du boulevard périphérique et identifions les dynamiques que nous souhaitons encourager ensemble ou bien celles que nous devons anticiper pour mieux les freiner.

Avant tout, cette contribution marque notre engagement à recoudre nos territoires et à améliorer la vie des habitants d'Est Ensemble comme celle de nos voisins. Avec l'expression d'une vision commune, nous souhaitons être acteurs de cette nouvelle étape de construction du Grand Paris, pour laquelle nous portons une ambition démocratique forte.

Les ambitions portées par Est Ensemble

Renaturer d'abord

Le boulevard périphérique est une grande structure ouverte qui offre l'opportunité de repenser la place de la nature pour les 550 000 habitants qui habitent tout proche, que ce soit côté Paris ou côté Est Ensemble. Sur son territoire, Est Ensemble a pour objectif d'atteindre 10 m² d'espaces verts accessibles par habitant à horizon 2030 (contre 6 m² aujourd'hui). Toute opportunité de renaturer, grande ou petite, doit donc être mobilisée : amplifier la forêt linéaire, les plantations sur les talus et les terre-pleins centraux Un exemple est engagé avec le projet Boom Forest (plantation d'une forêt naturelle et sans entretien) le long des talus à Porte des Lilas.

Les espaces verts du Périphérique peuvent être pensés de façon longitudinale, mais ils doivent aussi se connecter avec les principales structures paysagères comme le canal de l'Ourcq ou le Parc des Hauteurs, grand projet intercommunal qui franchit déjà les limites territoriales. Le principe d'archipel boisé nous permet à la fois de déployer les espaces verts existants et de créer les maillons manquants pour recoudre le territoire au travers de liaisons écologiques et de continuités piétonnes et cyclistes. Le boulevard périphérique peut devenir une pièce maîtresse de cette ambition.

Créer des espaces publics de proximité

Au-delà des espaces verts, ce sont une diversité d'espaces publics aux abords du périphérique qui doivent être repensés. Le périphérique lui-même en tant qu'infrastructure est un espace public. Aujourd'hui monofonctionnel, dédié aux voitures, il peut devenir un espace public approprié par d'autres usagers (piétons, cyclistes etc.), connecté aux espaces publics et aux quartiers proches, comme cela a déjà été réalisé dans d'autres métropoles mondiales.

Nous souhaitons nous associer pleinement à une transformation séquencée du boulevard périphérique en boulevard urbain apaisé accessible à toutes les mobilités, dans le respect de l'ensemble des populations concernées.

Notre territoire expérimente déjà la transformation des portes en places. La Philharmonie à la Porte de Pantin ou la transformation à venir de la Porte de Montreuil sont pensées pour ouvrir des espaces de rencontres et créer de nouveaux franchissements.

C'est une préoccupation constante dans tous nos projets territoriaux, comme au Pont de Bondy ou le long du prolongement du T1. En effet, l'expérience du confinement nous l'a montré plus fortement encore : notre qualité de vie se trouve aussi dans nos espaces publics de quartiers.

Chacun doit pouvoir sortir, jouer, se détendre, faire du sport, rencontrer ses voisins... Nos façons d'habiter la ville ensemble doivent être nourries par ce travail sur les espaces publics, mais aussi par l'activation des rez-de-chaussée, ou l'animation d'événements temporaires. La transformation du boulevard périphérique peut être un levier de changement des pratiques, de renforcement de la proximité et de couture entre les territoires.

Agir aujourd'hui et préparer demain

L'ampleur de la transformation du boulevard périphérique nous invite à penser à différentes échelles spatiales et temporelles. Nous souhaitons contribuer à l'élaboration d'une stratégie qui se déploie dès maintenant, tout en accompagnant les transformations majeures qui auront lieu demain. Nous souhaitons avancer dès aujourd'hui, en envisageant des mesures préparatoires (réduction de la vitesse, nombre de voies, pérennisation de la voie réservée dans le cadre des JOP, mesures en cas de pics de chaleur ou de pics de pollutions par exemple) qui pourraient permettre la métamorphose de demain. Il

sera essentiel de savoir s'adapter aux projets de demain en anticipant la réversibilité de certains programmes.

Ceci nous demande d'identifier nos priorités et de nous accorder sur un calendrier. L'urgence sanitaire et climatique implique de transformer dès aujourd'hui la Porte de Bagnolet. Travailler ce territoire de façon prioritaire ne nous empêche pas d'agir par ailleurs, en multipliant les projets maîtrisables et rapides, dès lors qu'ils s'accordent à notre haut niveau d'ambition. Mais nous n'ignorons pas qu'articuler court terme et long terme nécessite une vision claire et partagée.

Partenariats et concertation : Décider ensemble

Est Ensemble souhaite réaffirmer le partenariat nécessaire entre les territoires de la métropole, notamment sur les enjeux programmatiques. Les équipements métropolitains doivent être choisis et localisés ensemble, entre élus, partenaires et habitants des deux rives du périphérique. Le débat citoyen est en effet un ingrédient incontournable du processus de décision, et d'appropriation collective des étapes de transformation que nous nous apprêtons à vivre. La transformation du ring d'Anvers est une illustration inspirante d'écoute mutuelle et d'adaptation du projet. Les habitants souhaitaient la couverture complète de l'infrastructure. Compte tenues de leurs demandes et des faisabilités techniques et financières, le projet a évolué vers des projets ponctuels dont une couverture partielle.

Le processus démocratique est donc un facteur de réussite incontournable de la transformation du périphérique : à court terme, les enjeux programmatiques de la transformation de la Porte de Bagnolet constituent un terrain d'exercice pour apprendre à décider ensemble. Au travers d'une large concertation citoyenne et institutionnelle, les acteurs de la mobilité, ainsi que les villes concernées et les habitants, sont associés et participent au devenir de la Porte et de la gare routière internationale afin d'aboutir à des propositions concrètes partagées.

Nos points de vigilance

Mixité sociale et programmatique : Préserver l'équilibre de nos territoires

46 000 habitants sont riverains du périphérique sur le territoire d'Est Ensemble. Ils habitent des quartiers de faubourg qui forment un paysage pittoresque et riche dans ses variations, accueillant aussi bien des habitations, des équipements et des commerces que des entreprises artisanales. Le territoire des faubourgs doit être accompagné dans son histoire et son architecture, sans être soumis à un rythme de transformation qui pourrait compromettre son caractère et déstabiliser son peuplement : personne n'est appelé à en partir.

L'effacement symbolique de la limite du périphérique ne doit pas conduire à amplifier le phénomène de spéculation immobilière que nous constatons déjà à l'œuvre sur l'ensemble de nos territoires.

Les investissements et équipements publics doivent se faire au profit des habitants du territoire et permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux arrivants. Nous continuerons donc à limiter la spéculation immobilière sur notre territoire et à résorber l'habitat insalubre par une politique du logement qui assume l'inclusion de nouveaux habitants sans fragiliser les habitants d'Est Ensemble dans leurs parcours résidentiels. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation des Faubourgs ainsi que les chartes d'encadrement des prix de sortie des logements neufs sont des outils que nous avons développés en ce sens.

Interdépendance des mobilités : penser l'étape d'après

À Séoul, la déconstruction de l'infrastructure routière passant de 14 à 4 files de circulation a fait diminuer le trafic de 80%. La transformation physique de l'environnement a changé les comportements des individus, des ménages et des entreprises. Au-delà des questions propres au périphérique lui-même, il nous faut anticiper les impacts de la pacification du boulevard périphérique et de l'A1 sur l'A3 et l'A86, en traitant ce sujet à l'échelle du schéma de circulation métropolitain et régional, qui articule radiales pénétrantes (ex-RN2, ex-RN3, A1 et A3) et rocades (boulevard périphérique, A86, Francilienne), afin d'éviter les reports de circulation là où des projets de pacification sont en marche. Remettre l'avenir de l'A86 à l'ordre du jour nous paraît urgent compte-tenu des réflexions sur la Porte de la Chapelle, la Porte de Bagnolet et le Pont de Bondy.

Mais, non moins important, il est également nécessaire de continuer à renforcer l'offre de transports en commun sur le territoire. Seulement 37% de la population d'Est Ensemble se situe à proximité immédiate d'un transport en commun lourd, contre 60% à l'ouest de la métropole. De nouvelles liaisons et mobilités vont ainsi voir le jour. Le T1 va bientôt relier le territoire d'Est Ensemble du Nord au Sud. Cinq gares de la ligne 15 du Grand Paris Express vont desservir nos villes. Les réseaux « RER Vélo », « Vélopolitain » et « Boucles cyclables olympiques » vont décupler les continuités cyclables.

Nous devons aussi accompagner la transition de la dépendance automobile vers des mobilités alternatives par un maillage intermodal à plusieurs échelles.

Tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour favoriser un report modal de l'automobile vers des modes de déplacement doux, tout en veillant à ne pas aggraver les inégalités sociales. Cette transformation des modes de déplacements doit être articulée avec Ile de France Mobilités mais aussi avec l'ensemble des politiques publiques (ZFE, PDUIDF, etc.). Ces améliorations des transports en commun comme des circulations douces pourraient permettre de prévoir à l'échéance 2030 la transformation du périphérique en boulevard urbain réduisant les nuisances de pollution, de bruit et de luminosité nocturne. Il apparaît, enfin, essentiel de tenir compte de la circulation des marchandises et des enjeux posés par l'essor du e-commerce en réfléchissant aux modalités logistiques (stockage et distribution) sur l'ensemble de la métropole et en envisageant notamment une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse.

À l'échelle de nos quartiers, nous avons vu que les pratiques cyclables peuvent changer la donne et relier nos quartiers. Pour nos déplacements à l'échelle métropolitaine et régionale, nous devons améliorer significativement le bouquet de mobilités, et notamment les transports collectifs structurants et complémentaires, dans une logique de véritable rééquilibrage territorial métropolitain, et porter notre attention sur les territoires les moins bien desservis, afin qu'ils ne subissent pas les politiques d'apaisement décidées loin de chez eux.

Est Ensemble Grand Paris

Madame Anne Hidalgo
Maire de Paris

Hôtel de ville de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex

Romainville, le 12 juillet 2021

Objet : Contribution d'Est Ensemble dans le cadre de l'évolution du boulevard périphérique

Madame la Maire, Chère Anne,

Le Territoire d'Est Ensemble et la Ville de Paris partagent une histoire commune autour de la construction du boulevard périphérique. Je souhaite ainsi saluer votre volonté d'engager un projet de métamorphose du boulevard périphérique. Cette transformation porte des enjeux très forts de santé publique, de mobilité, d'emploi, d'économie et également des enjeux sociaux.

Est Ensemble, territoire doté de moins de 6m2 d'espace verts par habitant, porte l'engagement d'une réelle adaptation du territoire face aux enjeux climatiques par la volonté de renaturer l'espace public. Notre objectif est d'atteindre 10m2 d'espace verts par habitant d'ici 2030. Notre ambition s'inscrit dans un processus de végétalisation par la création d'un archipel boisé qui permettra de recoudre le territoire au travers d'une promenade de 42 kilomètres de Paris à Rosny-sous-Bois et des liens avec le canal de l'Ourcq.

Est Ensemble souhaite également porter une réelle réappropriation de l'espace public par l'ensemble des usagers. Nous partageons donc votre ambition de transformer le périphérique en un boulevard urbain afin qu'il devienne un espace multifonctionnel apaisé, accessible à toutes les mobilités et dans le respect de l'ensemble des populations concernées.

Par ailleurs, dans le cadre de ce projet, Est Ensemble souhaite que nous portions collectivement une attention particulière à la Porte de Bagnolet.
Nous pensons que le réaménagement de cette porte est le projet le plus emblématique de nos combats politiques communs en faveur de l'écologie et de la santé de nos habitants.

Nous le savons, de telles transformations doivent s'accompagner d'une limitation de la spéculation immobilière et nous souhaitons donc pouvoir travailler cette thématique avec vous et vos équipes.

Enfin, comme vous le savez, toute transformation physique de l'environnement impacte le comportement des individus, ménages et entreprises. Ainsi, la pacification du boulevard périphérique va avoir une incidence sur l'A1 à l'A3 et sur l'A86, il me semble essentiel que ce sujet soit traité à l'échelle du schéma de circulation métropolitain et régional afin d'anticiper ce report de circulation. A cet égard, nous portons de manière préventive un renforcement de l'offre de transport en commun sur le territoire et un accompagnement des usagers vers des mobilités alternatives à l'automobile.

Vous le comprendrez en lisant la contribution adoptée par l'ensemble du conseil territorial d'Est Ensemble, nous souhaitons être un acteur privilégié dans les réflexions autour de l'évolution du boulevard périphérique, et espérons que nos ambitions puissent être intégrées au livre blanc sur l'évolution du boulevard périphérique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de ma considération distinguée.

A bientôt,

Chaleureusement,

Patrice BESSAC

Président d'Est Ensemble

Est Ensemble Grand Paris

LE FAUBOURG

ÉVOLUTION DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

VISION ET ENJEUX POUR LE TERRITOIRE D'EST ENSEMBLE

CONTRIBUTION AU LIVRE BLANC

LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE : UN PATRIMOINE COMMUN

Le territoire d'Est Ensemble, comme la Ville de Paris, est marqué par l'histoire de la construction du boulevard périphérique.

Nos quartiers de faubourg le jouxtent et nos habitants ont pris l'habitude de passer par-dessous ou au-dessus. Chacun fait référence à cette limite symbolique qui parfois nous rapproche et parfois nous sépare les uns des autres. Porte des Lilas, nous avons fait l'expérience de la transformation d'une infrastructure inhospitalière en un lieu de vie partagé pour les habitants d'Est Ensemble comme de Paris. Aujourd'hui, nous partageons la volonté politique de franchir une nouvelle étape dans la transformation du boulevard périphérique, au service d'une ville moins polluante, plus agréable à vivre pour ses riverains et plus attractive. Cette nouvelle étape de transformation, cadencée par la perspective des Jeux Olympiques de 2024, porte des enjeux de santé publique, de mobilité, d'emploi et d'économie, mais aussi des enjeux de peuplement. Est Ensemble mène en outre une action résolue pour augmenter significativement le nombre de mètres carrés d'espace vert par habitant : la transformation du boulevard périphérique est une opportunité pour penser les grandes trames végétales de nos territoires, afin que nos villes respirent.

L'étape historique que nous espérons franchir dans la mutation de notre métropole ne se fera pas sans une réelle collaboration de part et d'autre du boulevard périphérique. C'est pour cela que les Maires d'Est Ensemble ont souhaité apporter leur contribution à la réflexion collective initiée par la Ville de Paris. Notre parole commune s'exprime pour partager des ambitions et pour soulever des points de vigilance qui pourront orienter nos travaux collectifs. Nous désirons la meilleure articulation possible des projets développés sur notre territoire aux enjeux de transformation du boulevard périphérique et identifions les dynamiques que nous souhaitons encourager ensemble ou bien celles que nous devons anticiper pour mieux les freiner.

LES MAIRES D'EST ENSEMBLE

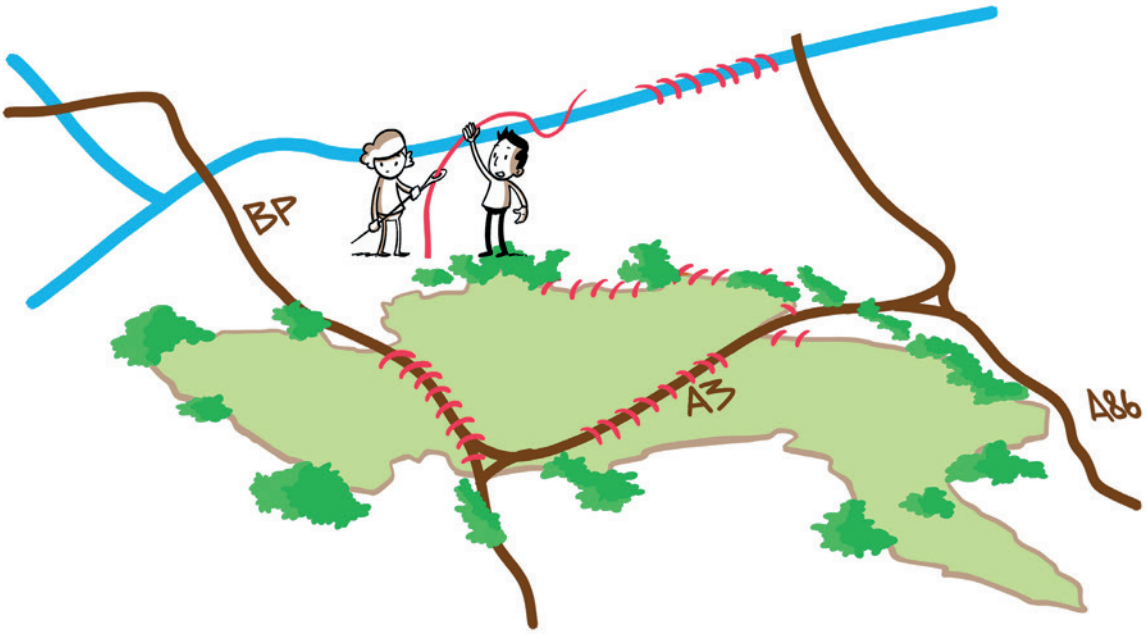
CONTRIBUTION AU **LIVRE BLANC - AVRIL 2021**

LES AMBITIONS PORTÉES PAR EST-EMSEMBLE

RENATURER D'ABORD

Le boulevard périphérique est une grande structure ouverte qui offre l'opportunité de **repenser la place de la nature pour les 550 000 habitants** qui habitent tout proche, que ce soit côté Paris ou côté Est Ensemble. Sur son territoire, Est Ensemble a pour objectif d'atteindre 10 m² d'espaces verts accessibles par habitant à horizon 2030 (contre 6 m² aujourd'hui). Toute opportunité de renaturer, grande ou petite, doit donc être mobilisée : amplifier la forêt linéaire, les plantations sur les talus et les terre-pleins centraux Un exemple est engagé avec le projet Boom Forest (plantation d'une forêt naturelle et sans entretien) le long des talus à Porte des Lilas.

Les espaces verts du Périphérique peuvent être pensés de façon longitudinale, mais ils doivent aussi se connecter avec les principales structures paysagères comme le canal de l'Ourcq ou le Parc des Hauteurs, grand projet intercommunal qui franchit déjà les limites territoriales. **Le principe d'archipel boisé nous permet à la fois de déployer les espaces verts existants et de créer les maillons manquants pour recoudre le territoire** au travers de liaisons écologiques et de continuités piétonnes et cyclistes. Le boulevard périphérique peut devenir une pièce maîtresse de cette ambition.

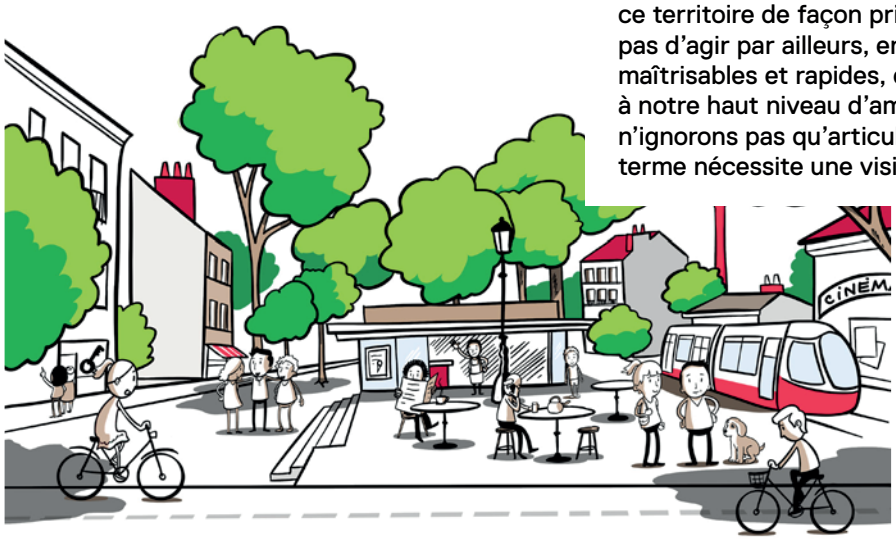


Recoudre le territoire par des liaisons écologiques© Guillaule Danel

CRÉER DES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ

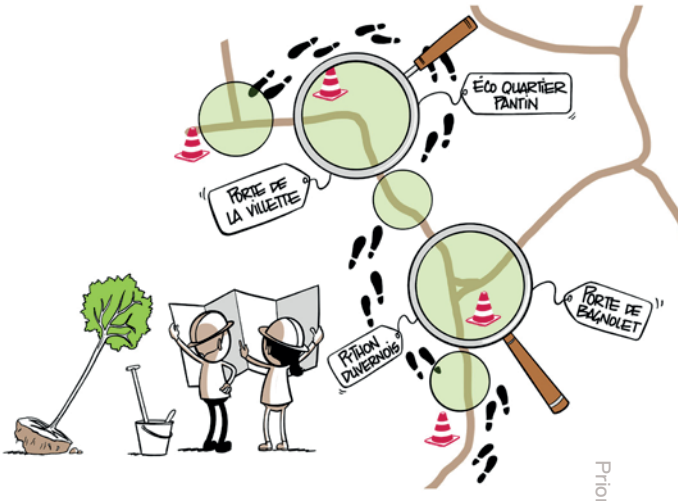
Au-delà des espaces verts, ce sont une diversité d'espaces publics aux abords du périphérique qui doivent être repensés. **Le périphérique lui-même en tant qu'infrastructure est un espace public.** Aujourd'hui monofonctionnel, dédié aux voitures, il peut devenir un espace public approprié par d'autres usagers (piétons, cyclistes etc.), connecté aux espaces publics et aux quartiers proches, comme cela a déjà été réalisé dans d'autres métropoles mondiales.

Notre territoire expérimente déjà la transformation des portes en places. La Philharmonie à la Porte de Pantin ou la transformation à venir de la Porte de Montreuil sont pensées pour ouvrir des espaces de rencontres et créer de nouveaux franchissements. C'est une préoccupation constante dans tous nos projets territoriaux, comme au Pont de Bondy ou le long du prolongement du T1. En effet, l'expérience du confinement nous l'a montré plus fortement encore : **notre qualité de vie se trouve aussi dans nos espaces publics de quartiers.** Chacun doit pouvoir sortir, jouer, se détendre, faire du sport, rencontrer ses voisins... Nos façons d'habiter la ville ensemble doivent être nourries par ce travail sur les espaces publics, mais aussi par l'activation des rez-de-chaussée, ou l'animation d'événements temporaires. La transformation du boulevard périphérique peut être **un levier de changement des pratiques,** de renforcement de la proximité et de couture entre les territoires.



L'espace public, lieu de partage © Guillaule Danel

AGIR AUJOURD'HUI ET PRÉPARER DEMAIN



Priorités, petits pas et vision globale © Guillaule Danel

L'ampleur de la transformation du boulevard périphérique nous invite à penser à **différentes échelles spatiales et temporelles.** Nous souhaitons contribuer à l'élaboration d'une stratégie qui se déploie dès maintenant, tout en accompagnant les transformations majeures qui auront lieu demain. Autrement dit, nous souhaitons avancer par petits pas, tout en voyant loin. Il sera essentiel de savoir s'adapter aux projets de demain en anticipant la réversibilité de certains programmes.

Ceci nous demande d'identifier nos priorités et de nous accorder sur un calendrier. **L'urgence sanitaire et climatique implique de transformer dès aujourd'hui la Porte de Bagnolet.** Travailler ce territoire de façon prioritaire ne nous empêche pas d'agir par ailleurs, en multipliant les projets maîtrisables et rapides, dès lors qu'ils s'accordent à notre haut niveau d'ambition. Mais nous n'ignorons pas qu'articuler court terme et long terme nécessite une vision claire et partagée.

PARTENARIATS ET CONCERTATION : DÉCIDER ENSEMBLE

Décider ensemble des programmes métropolitains © Guillaule Danel

Est Ensemble souhaite réaffirmer le partenariat nécessaire entre les territoires de la métropole, notamment sur les enjeux programmatiques. Les équipements métropolitains doivent être choisis et localisés ensemble, élus, partenaires et habitants des deux rives du périphérique. **Le débat citoyen est en effet un ingrédient incontournable du processus de décision,** et d'appropriation collective des étapes de transformation que nous nous apprêtons à vivre. La transformation du ring d'Anvers est une illustration inspirante d'écoute mutuelle et d'adaptation du projet. Les habitants souhaitaient la couverture complète de l'infrastructure.

Compte tenues de leurs demandes et des faisabilités techniques et financières, le projet a évolué vers des projets ponctuels dont une couverture partielle. Le processus démocratique est donc un facteur de réussite incontournable de la transformation du périphérique : à court terme, les enjeux programmatiques de la transformation de la Porte de Bagnolet constituent un terrain d'exercice pour apprendre à décider ensemble. Au travers d'une large concertation citoyenne et institutionnelle, les acteurs de la mobilité, ainsi que les villes concernées et les habitants, sont associés et participent au devenir de la Porte et de la gare routière internationale afin d'aboutir à des propositions concrètes partagés.

NOS POINTS DE VIGILANCE

MIXITÉ SOCIALE ET PROGRAMMATIQUE : PRÉSERVER L'ÉQUILIBRE DE NOS TERRITOIRES

46 000 habitants sont riverains du périphérique sur le territoire d'Est Ensemble. Ils habitent des quartiers de faubourg qui forment **un paysage pittoresque et riche dans ses variations,** accueillant aussi bien des habitations, des équipements et des commerces que des entreprises artisanales. Le territoire des faubourgs doit être accompagné dans son histoire et son architecture, sans être soumis à un rythme de transformation qui pourrait compromettre son caractère et déstabiliser son peuplement : personne n'est appelé à en partir.

L'effacement symbolique de la limite du périphérique ne doit pas conduire à amplifier le phénomène de spéculation immobilière que nous constatons déjà à l'oeuvre sur l'ensemble de nos territoires.

Les investissements et équipements publics doivent se faire **au profit des habitants du territoire et permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux arrivants.** Nous continuerons donc à limiter la spéculation immobilière sur notre territoire et à résorber l'habitat insalubre par une politique du logement qui assume l'inclusion de nouveaux habitants sans fragiliser les habitants d'Est Ensemble dans leurs parcours résidentiels. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation des Faubourgs ainsi que les chartes d'encadrement des prix de sortie sont des outils que nous avons développés en ce sens.

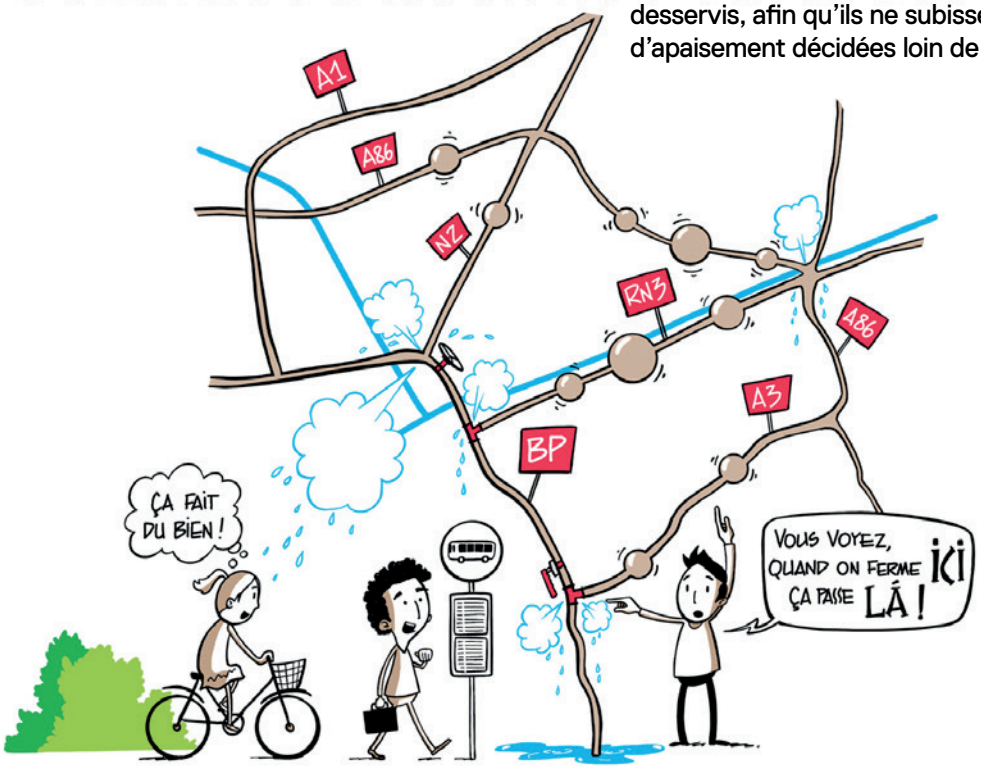
Préserver l'équilibre de nos territoires © Guillaule Danel

INTERDÉPENDANCE DES MOBILITÉS : PENSER L'ÉTAPE D'APRÈS

À Séoul, la déconstruction de l'infrastructure routière passant de 14 à 4 fils de circulation a fait diminuer le trafic de 80%. La transformation physique de l'environnement **a changé les comportements des individus, des ménages et des entreprises.** Au-delà des questions propres au périphérique lui-même, il nous faut anticiper les impacts de la pacification du boulevard périphérique sur l'A3 et l'A86, en traitant ce sujet à l'échelle du schéma de circulation métropolitain et régional, qui articule radiales pénétrantes (ex-RN2, ex-RN3 et A3) et roacdes (boulevard périphérique, A86, Francilienne), afin d'éviter les reports de circulation là où des projets de pacification sont en marche. Remettre l'avenir de l'A86 à l'ordre du jour nous paraît urgent compte-tenu des réflexions sur la porte de la Chapelle, la Porte de Bagnolet et le Pont de Bondy.

Mais, non moins important, il est également nécessaire de continuer à **renforcer l'offre de transports en commun sur le territoire.** Seulement 37% de la population d'Est Ensemble se situe à proximité immédiate d'un transport en commun lourd, contre 60% à l'ouest de la métropole. De nouvelles liaisons et mobilités vont ainsi voir le jour. Le T1 va bientôt relier le territoire d'Est Ensemble du Nord au Sud. Cinq gares de la ligne 15 du Grand Paris Express vont desservir nos villes. Les réseaux « RER Vélo », « Vélopolitain » et « Boucles cyclables olympiques » vont décupler les continuités cyclables. Nous devons aussi **accompagner la transition de la dépendance automobile vers des mobilités alternatives** par un maillage intermodal à plusieurs échelles.

A l'échelle de nos quartiers, nous avons vu que les pratiques cyclables peuvent changer la donne et relier nos quartiers. Pour nos déplacements à l'échelle métropolitaine et régionale, nous devons améliorer significativement le bouquet de mobilités, et notamment les transports collectifs structurants et complémentaires, dans une logique de véritable rééquilibrage territorial métropolitain, et porter notre attention sur les territoires les moins bien desservis, afin qu'ils ne subissent pas les politiques d'apaisement décidées loin de chez eux.



n bouquet de mobilité à repenser © Guillaule Danel

ZOOM PROJET 1

LE PONT DE BONDY

CRÉER UNE CENTRALITÉ URBAINE ET INTERMODALE AGRÉABLE

OBJECTIFS

- *Créer un pôle intermodal à partir de l'arrivée du nouveau métro*
- *Optimiser les nouveaux transports et les mobilités douces et actives*
- *Valoriser la proximité avec le canal*
- *Créer un cadre de vie agréable pour les habitants et les usagers*

À SAVOIR

Lauréat de l'appel à projet « Friche » de la Région, le projet développera une forêt linéaire entre Bobigny, Bondy et connectera le parc de la Bergère et le Parc des Hauteurs.

Lauréat de l'appel à projet « Qualité de l'Air » de l'Ademe, des simulations à l'exposition au bruit et aux pollutions permettront d'améliorer la santé publique.

À RETENIR

1. **Des infrastructures pacifiées qui permettront de recoudre les territoires.**
2. **Des espaces publics vivants qui feront le lien entre les différents réseaux de transport.**

ZOOM PROJET 2

L'ARCHIPEL BOISÉ

RENATURER ET RECONNECTER LES ESPACES VERTS

OBJECTIFS

- *Végétaliser pour relier les espaces verts existants et futurs dans un territoire très dense, à la manière de pas japonais*
- *Lutter contre les îlots de chaleur urbains*
- *Créer des sanctuaires de biodiversité*
- *Développer les modes de transports doux et actifs*
- *Construire une ville vivante, apaisée et accueillante*

À SAVOIR

Le principe d'archipel boisé pourrait être réalisé sur deux talus au Pré Saint-Gervais (environ 3 000m²) et sur un site parisien longeant l'est du périphérique (46 500m²).

Le projet est une déclinaison opérationnelle de l'axe « archipel de fraicheur » du projet de territoire du Parc des Hauteurs.

À RETENIR

1. **Des liaisons écologiques qui permettent de recoudre le territoire.**
2. **Des espaces publics de qualité qui seront des lieux de loisirs culturels, écologiques et sportifs.**

ZOOM PROJET 3

LA PORTE DE BAGNOLET

AMÉLIORER LA SANTÉ D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR

OBJECTIFS

- *Résoudre les enjeux sanitaires et climatiques liés à la pollution et aux nuisances sonores*
- *Améliorer le cadre de vie des habitants*
- *Recoudre les coupures urbaines et paysagères*
- *Consolider un pôle multimodal, économique et hôtelier*

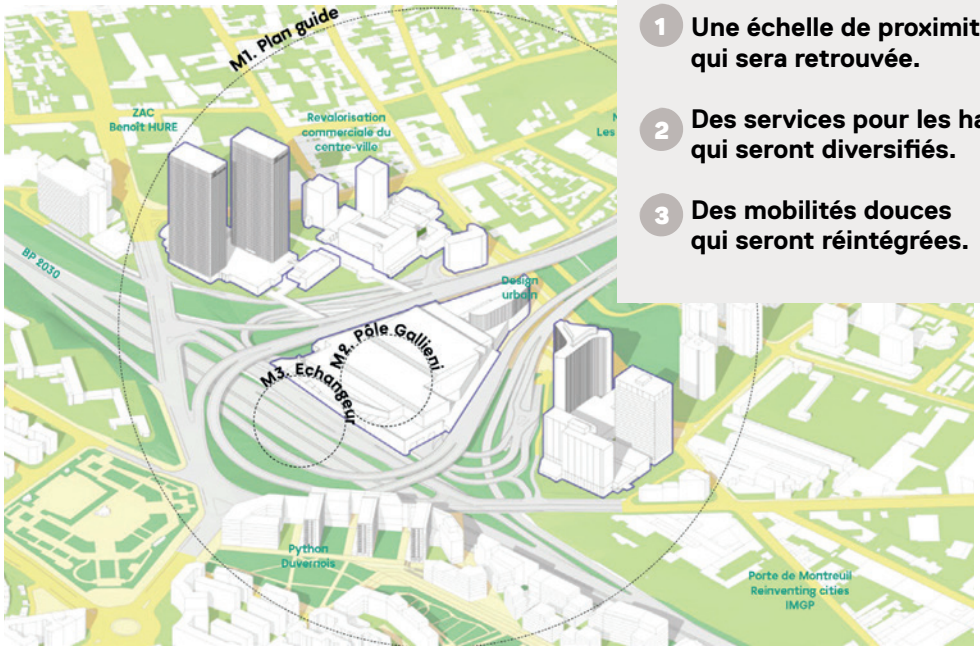
À SAVOIR

300 000 voitures par jour circulent au niveau de l'échangeur, dont seulement 15% en échange avec le réseau local, entrainant des taux de pollution bien au-dessus des valeurs limites réglementaires.

En tant que premier pôle hôtelier d'Est Ensemble, le secteur compte 1 920 chambres d'hôtel. Pôle commercial important, il comprend 215 000m² de bureaux, 10 000 salariés et le centre commercial Bel-Est.

À RETENIR

1. **Une échelle de proximité qui sera retrouvée.**
2. **Des services pour les habitants qui seront diversifiés.**
3. **Des mobilités douces qui seront réintégrées.**



ZOOM PROJET 4

LA ZAC ÉCOQUARTIER GARE DE PANTIN QUATRES CHEMINS

RECOUDRE LES FRACTURES URBAINES

OBJECTIFS

- *Développer de nouveaux usages tout en suivants des objectifs de développement durable*
- *Favoriser la biodiversité par la création de 5 hectares d'espaces verts, dont un parc de 2.5 hectares*
- *Créer du lien entre le quartier des Quatre-Chemins et le reste de la ville par de nouvelles traversées piétonnes sur les voies ferrés*
- *Mettre en valeur le quai mémoriel, témoin de déportations durant la seconde guerre mondiale*

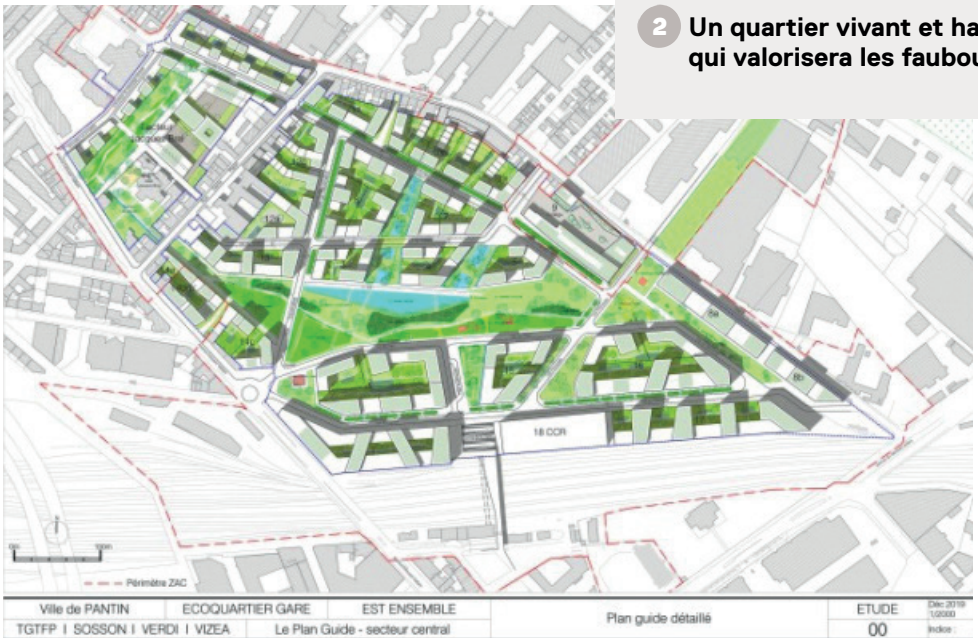
À SAVOIR

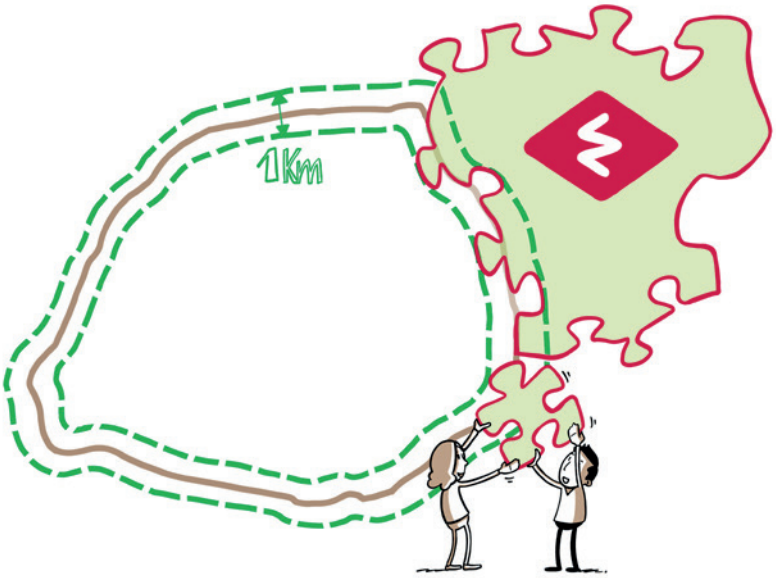
Le projet s'étend sur un périmètre de 45 hectares et une emprise ferroviaire de 18 hectares.
Il comptera 1 500 logements dont 33% de logements sociaux et 100 000m² de bureaux.

5 000m² de rez-de-chaussée seront investis pour développer de nouvelles activités.

À RETENIR

1. **Une proximité qui permettra de relier les quartiers entre Est Ensemble, Plaine Commune et Paris.**
2. **Un quartier vivant et habité qui valorisera les faubourgs.**





Porter ensemble, une vision pour les territoires du périphérique © Guillaule Danel

Est Ensemble Grand Paris

LE FAUBOURG

www.est-ensemble.fr/le-faubourg

3. Grand-Orly Seine Bièvre

Villes du Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Ivry-sur-Seine

Le 18 octobre 2021

M. Emmanuel Grégoire
Premier adjoint à la maire de Paris
M. David Belliard
Adjoint à la maire de Paris
Hôtel de ville de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex 04

Objet : Ateliers du périphérique – projet
Nos références : 2021/10/EP/LR/386

Monsieur le Premier adjoint, Monsieur l'Adjoint,

Vous avez sollicité les villes limitrophes à Paris pour participer à une réflexion globale sur le devenir du boulevard périphérique. Nous vous remercions pour ce travail partenarial engagé avec nos villes.

Dans le cadre des Ateliers du périphérique, nous avons le plaisir de vous présenter le projet de couverture du boulevard périphérique entre la poterne des peupliers et la porte d'Ivry.

Ce projet s'inscrit dans le souhait partagé que nous avons d'imaginer une « ceinture verte » qui contribue à réduire la coupure aujourd'hui matérialisée par le boulevard périphérique.

Vous trouverez dans le document joint à ce courrier une présentation détaillée du projet de couverture végétalisée du périphérique que nous vous remercions de bien vouloir intégrer dans le livre blanc des Ateliers du périphérique.

Heureux de pouvoir imaginer avec vous l'avenir de nos villes respectives, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Premier adjoint, Monsieur l'Adjoint, nos salutations distinguées.

La Maire de Gentilly
Patricia Tordjman

Le Maire d'Ivry-sur-Seine
Philippe Bouyssou

Le Président de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre
Michel Leprêtre

Le Maire du Kremlin-Bicêtre
Jean-Luc Laurent

Toute correspondance doit être adressée à : Monsieur Le Maire, Mairie du Kremlin-Bicêtre, Hôtel de ville, 1, Place Jean Jaurès, 94276 CEDEX –
Courriel : contact@ville-kremlin-bicetre.fr – téléphone : 01.45.15.55.55

VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE

REMEMBRER LA MÉTROPOLE PAR LE PAYSAGE

RECONSTITUER UN PAYSAGE FÉDÉRATEUR INSPIRÉ DE L'HISTOIRE DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE AFIN DE RETISSER LES LIENS DÉTRUITS PARIS/BANLIEUE(S)

UN IMPÉRATIF MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL À SAISIR

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

1 - RÉTROSPECTIVE

La ceinture de Paris et la rupture Paris/banlieue

1.1 - Un territoire démembré par la peur de la guerre, un contre-sens politique et militaire du XIXème siècle
1.2 - Remembrer par le paysage
1.3 - L'évolution de colmatage
1.4 - Aujourd'hui, point rapide

Conclusion : d'un diagnostic historique à une vision métropolitaine d'avenir

2 - AMBITIONS A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Retisser le territoire métropolitain : de la bonne correspondance entre usages citoyens contemporains et espaces offerts par les villes.

2.1 - Maîtriser et contenir la circulation automobile
2.2 - Repenser des relations spatiales apaisées entre usages : un réseau de liaisons douces
2.3 - Tisser une trame verte et écologique : lier biodiversité et sociabilité

3/ RÉINVENTER UN PAYSAGE PARTAGÉ QUI UNIT ET FAIT SENS POUR LA COHÉRENCE URBAINE MÉTROPOLITAINE

3.1 - Image d'un projet possible
3.2 - Des références déjà expérimentées
3.3 - Perspective et simulations d'ambiance
3.3.1 - Vue d'oiseau à partir du sud-ouest
3.3.2 - Vue d'oiseau à partir de Paris : Avenue de la porte d'Italie
3.3.3 - Vue à partir de la rue du Docteur Lacroix, coté Kremlin-Bicêtre
3.3.4 - Vue à partir de la couverture du périphérique ouest – Kremlin-Bicêtre
3.3.5 - Vue à partir de la porte d'Italie, coté Kremlin-Bicêtre

CONCLUSION
Remembrer par le paysage

RÉTROSPECTIVE 1

La ceinture de Paris et la rupture Paris/banlieue

UN TERRITOIRE DÉMEMBRÉ À RECOMPOSER : PETIT HISTORIQUE DES «TERRITOIRES PÉRIPHÉRIQUES» DE PARIS

1.1- Un territoire démembré par la peur de la guerre, un contre-sens politique et militaire du XIXème siècle

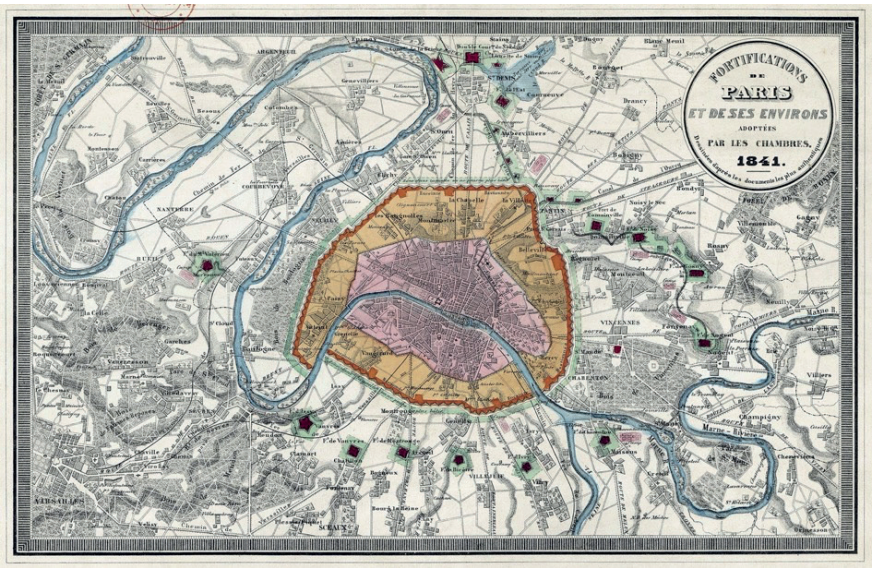
L'enceinte de Thiers est une enceinte créée autour de Paris sous Louis-Philippe, convaincu que la construction d'une enceinte de fortifications autour de la capitale empêcherait Paris de tomber aux mains d'armées étrangères et rendrait la ville imprenable. C'est le souvenir cuisant de la bataille de Paris en 1814 qui suscita au départ ce projet.

Le premier projet, présenté en 1833 à la Chambre des députés par le maréchal Soult, président du Conseil et ministre de la Guerre, est vivement rejeté par la gauche, qui soupçonne de la part du gouvernement des arrière-pensées de politique intérieure, et ce n'est qu'en 1840, à la suite de l'approbation donnée par le président du Conseil et ministre des Affaires étrangères de l'époque, Adolphe Thiers, que la construction peut commencer.
Elle durera de 1841 à 1844.

Englobant la totalité de la capitale, soit près de 80 km2, l'enceinte de Thiers se situe alors entre les actuels boulevards des Maréchaux, appelés à l'origine « rue Militaire » et le futur emplacement du boulevard périphérique.
Elle est détruite entre 1919 et 1929.

Les ouvrages étaient desservis et approvisionnés par la rue Militaire, secondée par une ligne de chemin de fer, la ligne de Petite Ceinture.
L'enceinte est composée :
- d'une rue militaire intérieure ;
- d'un parapet de 6 mètres de large ;
- d'un mur d'escarpe de 3,5 mètres d'épaisseur et de 10 mètres de haut ;
- d'un fossé sec de 40 mètres ;
- d'une contrescarpe en pente légère ;

À l'extérieur du mur d'enceinte, de son fossé et de sa contrescarpe se trouvait une bande de terre de 250 m de large : le glacis.



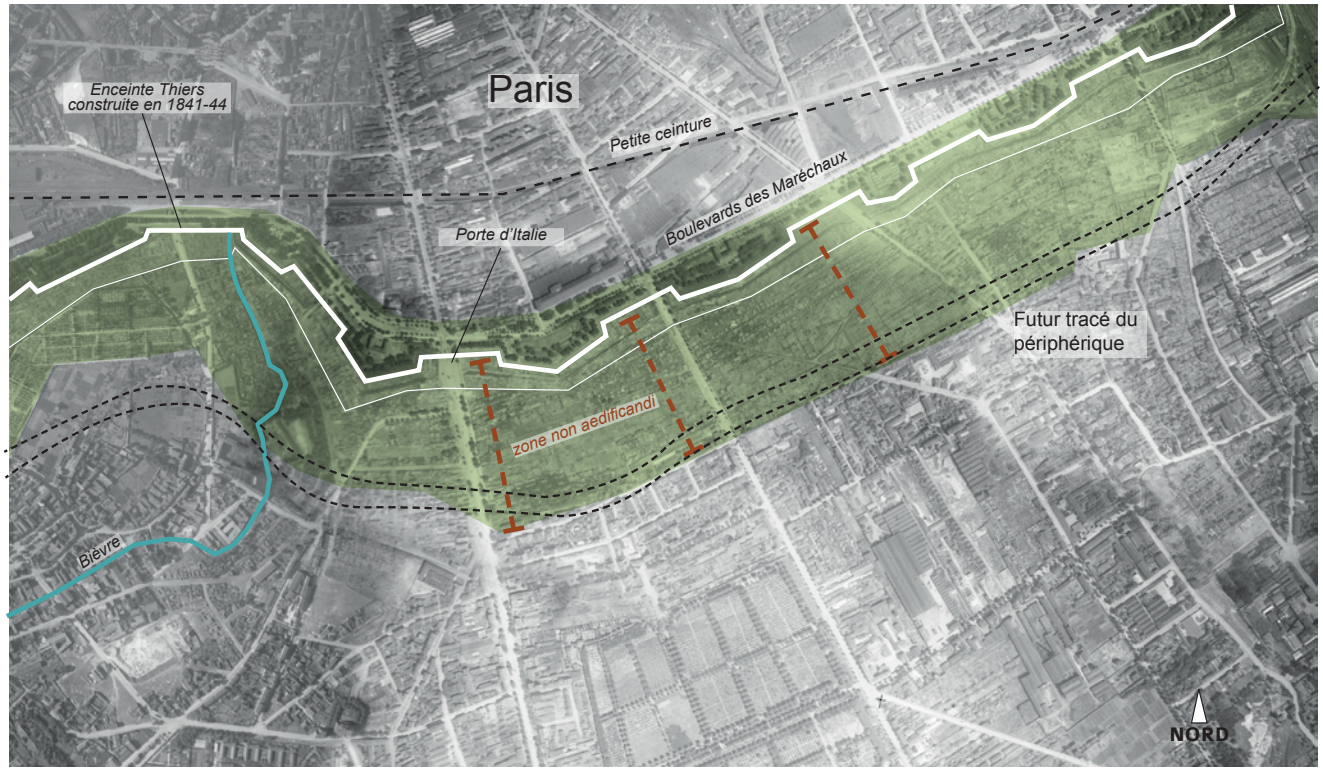
Plan adopté par les chambres en 1841

Désignée comme zone non ædificandi (zone non constructible), elle fut occupée par des bidonvilles dès la fin du XIXe siècle, avec l'abandon de sa fonction militaire. Cette bande était désignée comme la Zone.
Les miséreux habitant là sont alors appelés les « zoniers », et péjorativement les « zonards », terme qui a subsisté et qui s'est généralisé. Aujourd'hui encore cet «héritage» sémantique et péjoratif des habitants en banlieue(s) de Paris s'exprime par le terme de «banlieusards».

Le plan adopté par les chambres en 1841 (ci dessus), indique ainsi les limites Paris-Banlieue, socle de l'empreinte urbaine et des frontières entre Paris et ses Banlieues.

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com



1921 - avant la chute des remparts de Thiers

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
36.20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysagiste@gmail.com

1.2 - Remembrer par le paysage

Ce découpage politique du territoire affirma physiquement la différence entre l'intramuros et l'extramuros et entraîna des développements extrêmement contrastés pour ne pas dire opposés.

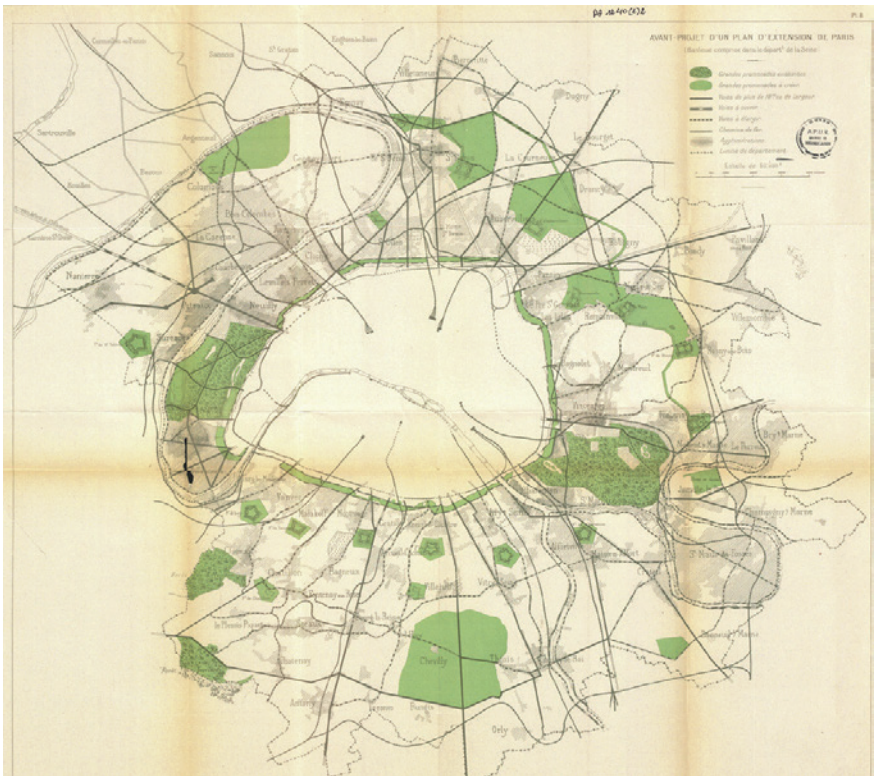
A l'intérieur, on replante la rue militaire de deux ou quatre alignements de platanes qui devint les Boulevard des Maréchaux.
De jolis immeubles de briques sont construits à la place des bastions et des murs. Il faut noter que ceux-ci le furent grâce aux fonds de reconstruction fournis par les allemands exsangues suite à la défaite de 1918, alors qu'à l'extérieur se développaient des bidonvilles accueillant tous les migrants déshérités de la nation.

En 1913, **Louis Bonnier (l'architecte d'Elisée RECLUS)** dessine un premier plan d'extension de Paris où figure une intention de ceinture verte utilisant le glacis de fortifs et les différents forts.

Mais c'est en 1923 que Le grand Urbaniste-Paysagiste Claude Nicolas Forestier (mort en 1930) fait entrer le jardin comme élément à part entière d'un projet urbain. Le jardin public urbain est présenté comme le lieu de vie, du repos, de la méditation nécessaire au bien-être des citadins. Il va même jusqu'à affirmer que « Le plan de ville est insuffisant s'il n'est pas complété par un programme d'ensemble et un plan spécial des espaces libres intérieurs et extérieurs, pour le présent et pour l'avenir, par un système de parcs ».

Il esquisse déjà la reconversion de la ceinture de fortification en imaginant une véritable ceinture verte, qui ne serait plus une ceinture perçue comme une frontière mais bien un lien fédérateur dont les populations des territoires limitrophes pourraient jouir.
Cette opportunité de créer des espaces verts et paysagers, ceinturant Paris et sa banlieue, aurait ainsi créé une richesse immense de liens géographiques et écologiques ainsi que de liens sociaux.

Malheureusement il ne fut pas suffisamment suivi car dans le plan d'urbanisme actuel, on voit le nombre de dérogations qui furent accordées avec le temps à ce principe écologiste avant l'heure.



Avant-projet d'un plan d'extension de Paris
Louis Bonnier - 1913

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06.20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysagiste@gmail.com

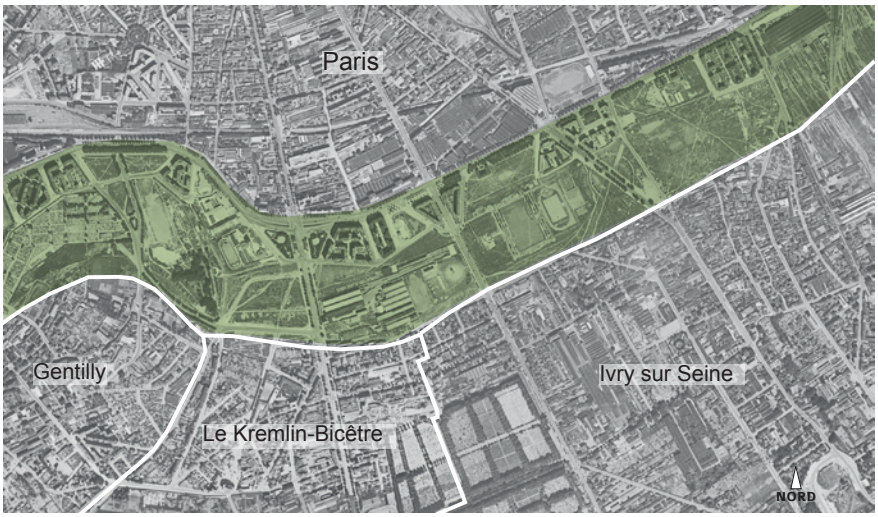
1.3 - L'évolution de colmatage

1950 - 1955

Le mitage progressif de la ceinture verte et la destruction du rêve de «Grand parc unificateur» écologique et social fut sans cesse justifié par des impératifs « pseudo-techniques et sociaux ».

Les HBM se construisent sur les traces quasi exactes des fortifs, les formes des bâtiments collent parfaitement aux anciennes constructions! En termes de paysage, les HBM ont été un élément très positif, remplaçant des constructions militaires par d'autres constructions de belle facture.

En 1950, les 250 m de glacis sont encore des espaces ouverts, mais petit à petit le vide est comblé (Les hommes ont horreur du vide) : cimetières, premiers ateliers de la RATP et différentes constructions utilitaires et publiques vont se généraliser.



1950-55 - aménagement de la ceinture de paris

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysagistes@gmail.com

1961

Les ateliers de la RATP sont bien en place et reliés au réseau de métro, ainsi que les cimetières, les grandes barres d'HLM, les constructions sportives, les hôtels, les bâtiments universitaires, etc... mais le grand espace unitaire, le grand vide qui aurait pu être laissé à la nature (la nature adore le vide, en ville) fut inéluctablement morcelé.

Sur le feu-glacis des HBM, on passe aux HLM, et ce n'est pas qu'une question de mots. C'est aussi une question d'architecture ! Les barres sont alignées et répétitives.
Quand les HBM proposaient une architecture soignée, décorée, sensible (pourrait-on dire), les HLM affichent un brutalisme sans pitié et grignotent petit à petit les espaces ouverts, transformant les «espaces verts» en surfaces de stationnement à ciel ouvert.

Le boulevard périphérique s'immisce dans le reste du glacis et se coince sur **la limite extérieure à Paris**, pour être bien sûr que les nuisances conséquentes ne gêneront pas trop les Parisiens !!
Son tracé matérialise quasiment la limite administrative de Paris !!
Il crée aussi la nouvelle frontière physique, le « intérieur» et le «extérieur» si signifiants !
Néanmoins, le seul point positif est qu'il y est interdit de construire de nouveaux bâtiments sur son emprise, et préserve donc un vide continu.

Coté banlieues, on voit un tissu extrêmement hétérogène fait de petits pavillons, de quelques bâtiments d'habitation privés attendant l'agrandissement hypothétique de Paris, d'usines pauvres, de grand cimetières, de quelques friches, et d'un moulin à vent ! (à Ivry)

1961 - le périphérique fait son entrée

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

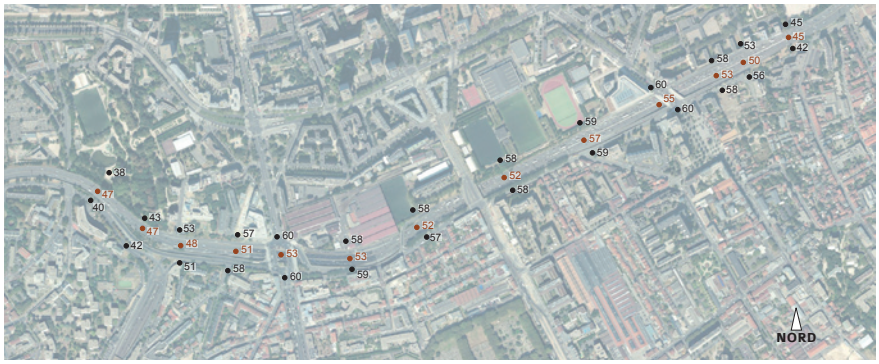
ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysagistes@gmail.com

1.4 Aujourd'hui, rapide point

Les portes d'Italie, d'Ivry et de Gentilly sont marquées de grands bâtiments modernes « High-tech et chics ». A proximité se situent le tramway des maréchaux, la future ligne 14 à Maison Blanche et au Kremlin-Bicêtre-Gentilly, la requalification de la porte d'Ivry, le tramway porte de Choisy et la requalification de l'avenue de Verdun, des hôtels nouveaux, des usines délabrées remplacées par des universités privées (EPITA), la requalification de la N7, l'avenue de Fontainebleau, un centre commercial à la place de l'usine en ruine Géo, etc...

On voit que le dynamisme régional touche les trois communes, il s'exprime différemment, mais la vie sociale et cosmopolite affirme ce dynamisme.

Reste la grande tranchée du périphérique, la douve, le fossé, presque infranchissable en mode doux.



Une tranchée de profondeur variable sur 1,5km

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

11

CONCLUSION : D'UN DIAGNOSTIC HISTORIQUE À UNE VISION MÉTROPOLITAINE D'AVENIR

Les fortifications de Paris ont constitué un territoire de 35 km de longueur sur 400 m de largeur (40 m Voie militaire/Boulevard des maréchaux, 120 m Mur d'enceinte/d'HBM et 240 m de glacis/Zone non aedificandi)
Elles marquaient physiquement le dedans et le dehors de « La Ville » et affirmaient physiquement la différence. Paris se « protégeait » de sa banlieue !
Mis à part un projet de ceinture verte qui ne fut jamais réalisé, il n'y a jamais eu de projet repensant cette relation de façon positive et constructive.
La rupture, la blessure a été un choix politique, des projets de cicatrisation ont bien existé, mais aucun n'a réellement vu le jour en tant que projet politique inter communal.

Aujourd'hui, il s'agit de repenser ces espaces comme un territoire cohérent et fonctionnant de concert, vivant ensemble et vivant bien !
Il faut donc réinventer des espaces de cohésion, des espace publics de mise en relation.
Le périphérique est la seule trace de ces opportunités perdues.
Mais il fonctionne encore comme une fortification de Paris, et est un facteur de nuisances renvoyées sur la banlieue.

Il faut donc inverser cette injuste réalité, afin d'en faire un lieu de relation et entreprendre une réelle cicatrisation du territoire métropolitain.

Il nous faut réinventer cette continuité territoriale, permettant de supprimer les nuisances et simultanément redonner de l'espace de pratiques en offrant des espaces publics absolument indispensables à la vie urbaine de qualité. Retisser un territoire cohérent, où Paris et banlieue jouent un rôle équivalent et en synergie.
La chance de cette section sud, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine, est le fait que ces communes se situent sur une hauteur et que le boulevard périphérique passe sur plus de 1,5 km en tranchée.

Il nous faudra imaginer une ville à la fois plus dense et plus naturelle, plus fonctionnelle et plus agréable à vivre, et une métropole offrant un tissage concerté de communes vivantes.

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

12

AMBITIONS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE 2

Repenser les relations entre l'espace de la ville et les usages

DE LA BONNE CORRESPONDANCE ENTRE USAGES CITOYENS CONTEMPORAINS ET ESPACES OFFERTS PAR LES VILLES.

2.1 – Maîtriser et contenir la circulation automobile, réduire les nuisances

Le constat

La porte d'Italie n'est qu'un échangeur autoroutier et fut pensé comme tel.
Or, elle recouvre aujourd'hui une tout autre vocation, intégrée dans un tissu urbain dense, au cœur même de la ville.

Elle constitue une porte majeure d'entrée dans Paris par l'ancienne N7 et en retour, l'entrée dans le département du Val de Marne.
Elle assure sortie et accès à l'autoroute du Sud, ainsi que la descente vers la Poterne des Peupliers. Elle offre une sortie du périphérique sud par un ouvrage monumental surplombant tout le secteur et créant de nombreux lieux dégradés et en miroir, une entrée sur-dimensionnée en longueur coté Paris.
Coté Est, l'entrée dans le périphérique mène à l'autoroute de l'Est et la sortie se fait par deux ponts successifs en longeant le coté Kremlin-Bicêtre.

Cette porte voit tous les jours d'innombrables piétons et de nombreux cyclistes rejoindre le tramway et la station de métro ligne 7 en traversant les voies dans des conditions très difficiles.

Un dynamisme réel des villes du Kremlin-Bicêtre, Gentilly et Ivry-sur-Seine motive une réflexion sur la vocation de ces portes, offrant de vastes et beaux espaces avec du potentiel. Malheureusement ils sont aujourd'hui fort dégradés et entraînent une désaffection et une dévalorisation de ces territoires.

L'enjeu de la requalification est donc de grande importance tant pour Paris que pour les trois communes limitrophes.

Les objectifs d'usages

Cette requalification ne saurait être pensée sans réfléchir à la répartition de l'espace conséquemment à la domination absolue des transports individuels polluants sur la ville durant des décennies.

Les nuisances de ces abus ont été délibérément concentrées coté banlieue et cette prise de position unilatérale ne peut plus être défendable à l'heure de la métropole.

Il s'agit donc d'adapter le fonctionnement de ces portes sans pour autant risquer de les congestionner tout en gardant leur vocation d'accès et de communication.
Nous prenons en compte les circulations existantes et garderons les mêmes débits tout en favorisant partout les continuités urbaines et les circulations douces et non polluantes.
Nous réduirons autant que faire se peut les ouvrages disproportionnés, qui créent des lieux dégradés et difficiles de gestion.

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

Au sud-ouest
Le grand viaduc servant de sortie du périphérique Sud vers la porte d'Italie surplombe le carrefour et le dégrade. Il pourrait être supprimé et la sortie se fera alors très simplement en rejoignant au plus vite le niveau du sol. Il débouchera sur une place urbaine répartissant les différents mouvements et flux.

On pourrait rejoindre la porte d'Italie à partir de celle-ci.

Il faudra alors concevoir un aménagement urbain permettant de recréer un espace composé avec soin et sachant reconvertir cet espace strictement routier en un espace public urbain reliant les rues aujourd'hui dissociées et routières.

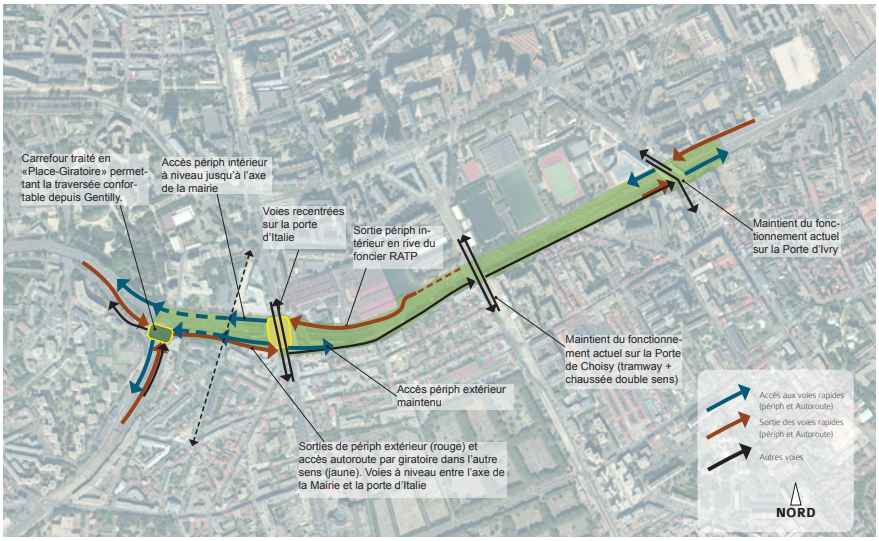
Ainsi, coté GENTILLY rue Jacques DETREE, rue de VERDUN, rue Gabriel PERI et coté Kremlin-Bicêtre la suite de la rue Jacques DESTREE et le boulevard du Général de Gaulle.

En remontant vers la porte d'Italie, les trois voies juxtaposées - descente vers l'autoroute, sortie du périph et sortie de l'autoroute - pourraient être rassemblées et placées au même niveau.
On pourrait alors ne garder qu'une descente et une montée. Elles seraient mises à niveau à partir de la rue du docteur LACROIX, afin de constituer un plateau

Au sud Est, coté Kremlin-Bicêtre.
Au moment de la création du périphérique, les ateliers de la RATP ont constitué un réel obstacle, ne pouvant être déplacés, et l'espace entre ceux-ci et la frontière administrative parisienne était trop étroit. Il fallut alors créer deux ponts franchissant celui-ci, ne pouvant sortir directement coté Paris.

Ces deux ponts créent des nuisances considérables et ramènent les véhicules coté Kremlin avant de les renvoyer vers Paris.
Le projet de couverture permettra de longer la parcelle des ateliers de la RATP afin de rejoindre au plus vite l'Avenue de la Porte d'Italie.

Au Nord-ouest coté Paris
Un grand édifice vient d'être construit.
La bretelle d'accès au périphérique est excessivement longue du fait de la position de l'entrée sur les voies.



Nous proposons de laisser cette bretelle horizontale au niveau de la porte en pied de ce bâtiment jusqu'à la croisée de l'axe de la rue du Dr Lacroix.

Elle descendra ensuite un peu plus rapidement pour rejoindre le niveau du périphérique. Cela permettra ainsi de créer une couverture continue au même niveau jusqu'aux voies situées coté Kremlin-Bicêtre.

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

15

2.2 - Repenser des relations spatiales apaisées entre usages : réinstaller un réseau de liaisons douces

Relier, c'est d'abord permettre de circuler aisément au quotidien et en mode doux.
Il s'agira de retrouver des continuités au niveau des sols.

On voit que tous les accès véhicules ont été pensé indépendamment les uns des autres et, de ce fait, ne se raccordent pas. Cela exprime la logique fonctionnaliste favorisant les circulations rapides et motorisées.
Le site étant aujourd'hui totalement intégré dans la ville, la place des circulations douces est fondamentale.
C'est pourquoi nous devons rendre les circulations piétonnes et cyclistes prioritaires.
Il faut créer des espaces et un sol continu reliant les banlieues à paris.

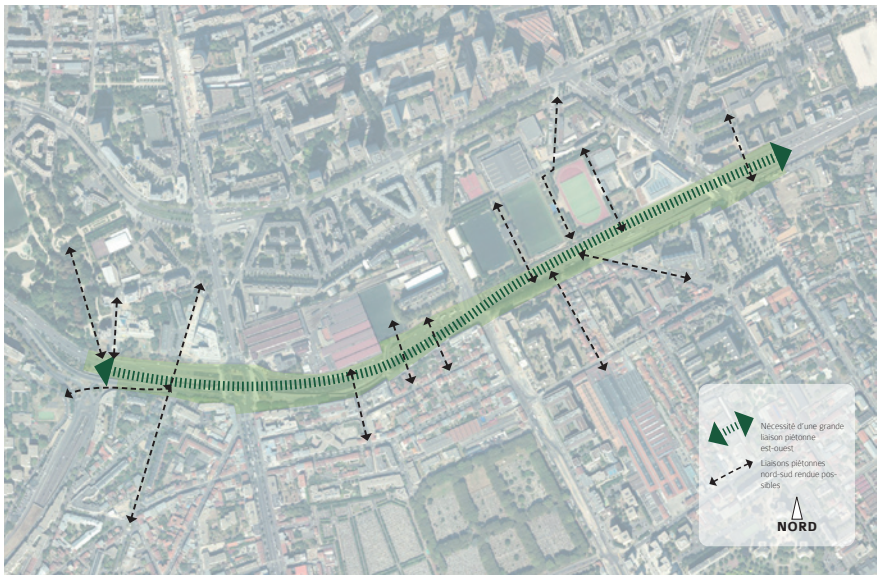


Schéma des nouvelles liaisons piétonnes

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
36 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

16

2.3 - Tisser une trame verte et écologique : lier sociabilité et biodiversité

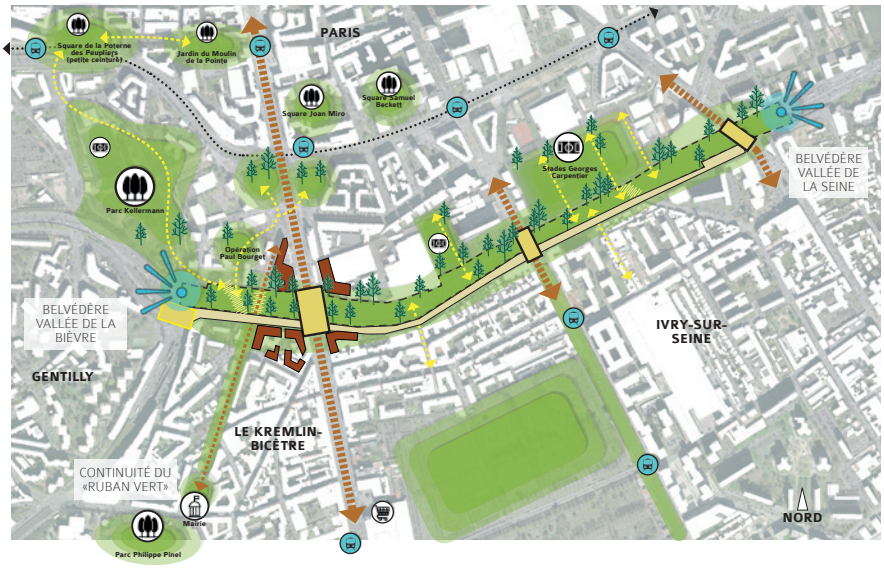
Les espaces verts publics - en tant que lieux gratuits et accessibles à tous - doivent exister comme lieux de sociabilité, de convivialité, de loisirs et de rencontres. En un mot : des lieux de vie.

Dans ce schéma de principe, on comprend qu'un parc central est nécessaire et créera ainsi le lien.
Il reliera tous les espaces verts de proximité aujourd'hui éclatés et dissociés.
Non seulement il permettra d'en multiplier les usages par cette connexion mais il permettra aussi d'accroître considérablement la biodiversité par l'agrandissement et la mise en continuité des biotopes.
On voit que le parc Kellermann pourrait relier le jardin du Moulin de la Pointe, le square Hélène Boucher, et même le jardin Charles Trenet, et coté Kremlin-Bicêtre, les chênes et pins de l'avenue de Fontainebleau ainsi que la future coulée verte menant par les allées plantées de la Mairie au parc Pinel jusqu'au parc Bicêtre ainsi que le parc des Côteaux à Arcueil.

Ces connexions ne pourront exister qu'avec la réalisation du grand parc linéaire sur le boulevard périphérique.

Il s'inscrira dans la topographie existante et valorisera le site géographique en son entier : il se terminera ainsi par deux grands belvédères : l'un au couchant sur la vallée de la Bièvres et dominant les frondaisons du parc Kellermann, et l'autre au levant vers la vallée de la Seine, l'horizon du bois de Vincennes, les tours de Jean Nouvel. Entre ces deux paysages, trois grandes places pourraient alors être aménagées requalifiant ainsi les trois portes.

On voit qu'il serait relativement aisé de le réaliser une couverture du fait de la situation en décaissé du périphérique.



Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

17

RÉINVENTER UN PAYSAGE PARTAGÉ ET RÉUNIFIANT 3

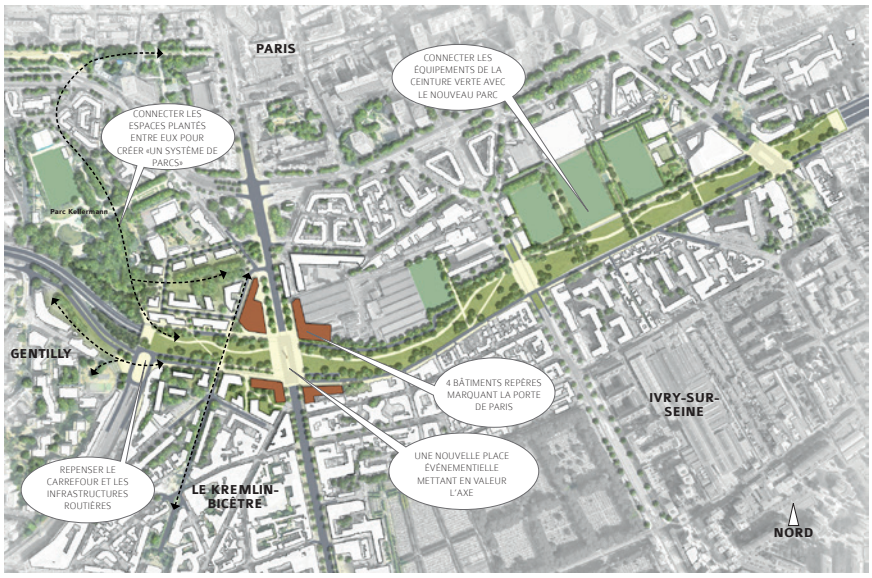
Pour être rassembleur, le paysage public se doit d'être attractif et utile à tous.
Il doit donc favoriser les pratiques en simplifiant l'usage des sols, il doit offrir des lieux fonctionnels, mais aussi agréables, où il fait bon vivre, venir en famille, s'y reposer, s'y rencontrer.

C'est en cela qu'il doit offrir une grande qualité du cadre de vie, valorisé par l'apport de milieux plus naturels au sein même de la ville la plus artificielle.
Cette nature offre au citadin un espace d'apaisement en dispensant un message de tolérance : d'autres formes de vie peuvent cohabiter et même s'entraider : l'arbre nous rafraîchit l'été, nous produit l'oxygène vitale, il abrite les oiseaux et nous montre un monde fait d'autres choses que d'artifices.
Les frontières sont ainsi réunifiées par un système apaisé et partagé par et pour les habitants de Paris, Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine et Gentilly. Porteur de sens, ce nouveau paysage donne également une nouvelle cohérence métropolitaine à la ville de XXI ème siècle.

3.1 - Image d'un projet possible

La construction des structures de couverture sera relativement complexe du fait du fonctionnement du boulevard périphérique, mais elles sont tout à fait vraisemblables, ayant été déjà réalisées sur plusieurs portes de Paris.

C'est aussi pour cela que le projet que nous imaginons propose deux bandes boisées périphériques, là où les portances seront importantes, alors qu'en partie centrale, c'est un vaste tapis vert, très ouvert aux usages, au soleil et aux grandes perspectives, et ne représentant que peu de surcharges.



Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

3.2 - Des références déjà expérimentées

Les exemples que nous montrons ci-contre procèdent de cette logique d'enrichissement du cadre de vie urbain.
Même une place minérale, peut jouer avec la pierre, l'eau, le ciel, la lumière.
C'est un peu ce que nous imaginons pour les trois nouvelles places.
La place en pavés de Chalon-sur-Saône accueille bien des évènements culturels et citoyens, où s'y déroule le festival des arts de la rue, tout en fonctionnant avec la circulation automobile.

La promenade du Paillon à Nice a remplacé les anciens parkings et relie les quartiers jadis dissociés de la ville, les Niçois parcourent la ville à pied, non seulement pour le plaisir mais aussi pour joindre plus facilement un lieu à l'autre de la ville. Elle a - de ce fait - réduit les transits automobiles.

Chalon sur Saône

Chalon sur Saône

Le Paillon - Nice

Le Paillon - Nice

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
36 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

Quant aux places suivantes : la place centrale de Massy garde du TGV: « Place du grand Ouest » et la place de l'hôtel de ville à Châtellerault permettent d'offrir des espaces publics ouverts aux usages citoyens, sont unificatrices des villes et lieux de grandes rencontres.

Massy

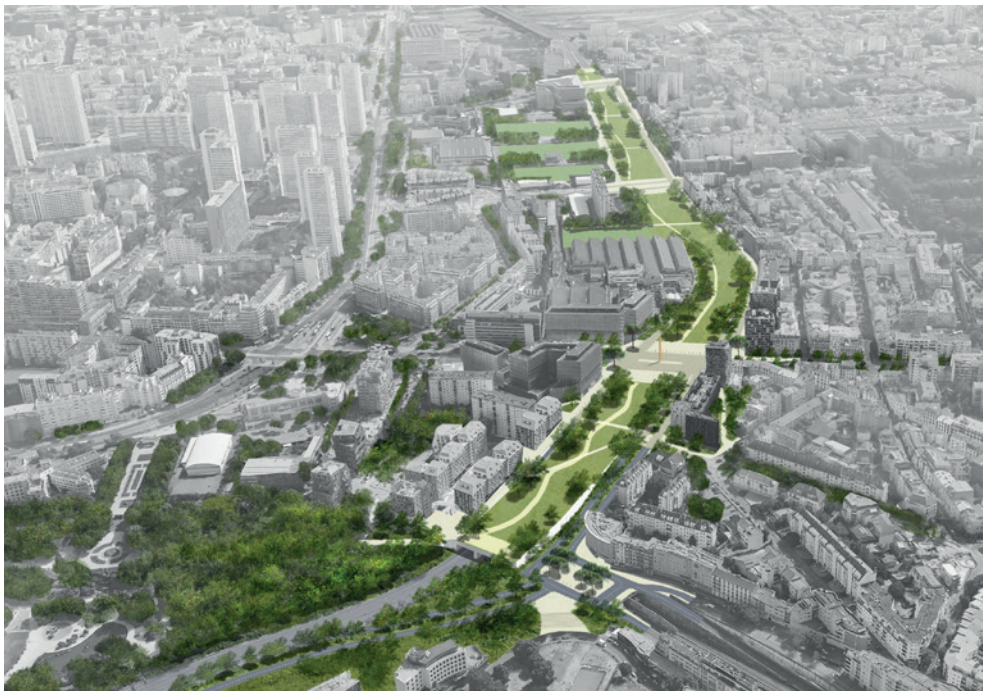
Châtellerault

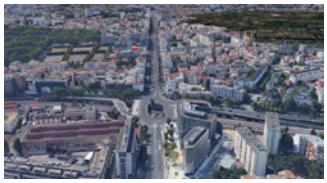
Massy

3.3 - Perspectives et simulations d'ambiance

3.3.1 - Vue d'oiseau à partir du sud-ouest

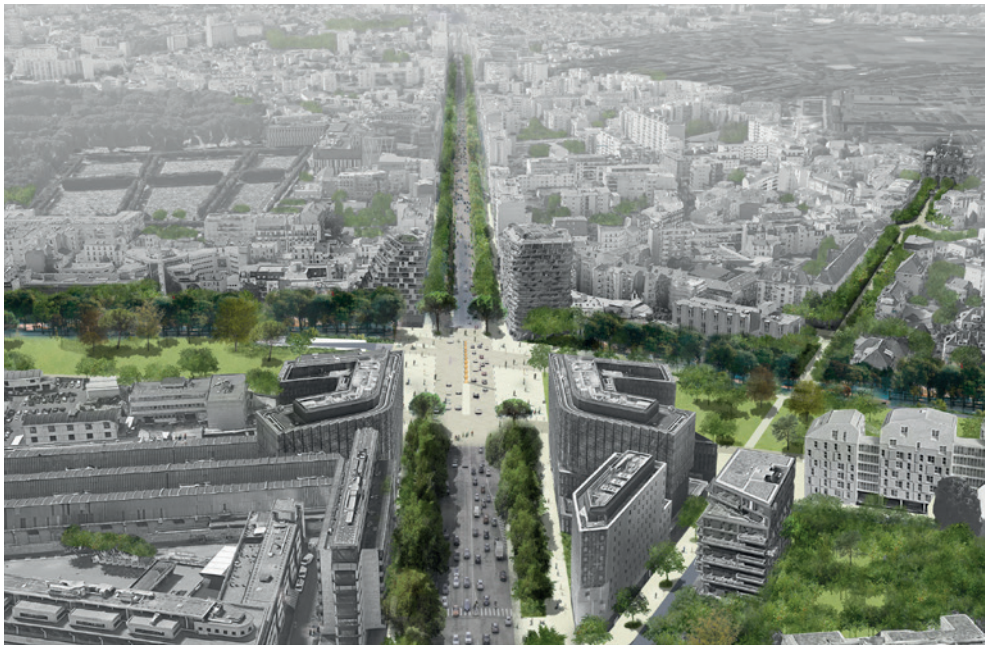
Ces deux images montrent le possible ruban vert reliant Paris et la banlieue. Espace d'unification et de retissage des territoires. Lieu de connections entre les polarités des villes.





3.3.2 - Vue d'oiseau à partir de Paris : avenue de la porte d'Italie

La nouvelle Place de la Porte d'Italie : une place de qualité traversée de véhicules en zones apaisées. Rationalisation des sorties et entrées. Disparition des giratoires pour créer un carrefour urbain, disparition des trémies sur le périphérique. Réouverture des vues Paris/banlieue.
Priorité aux piétons et cyclistes, continuité des axes et allées, cicatrisation du territoire autour du parc.



Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
36 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

24

3.3.3 - Vue à partir de la rue du Docteur LACROIX, côté Kremlin-Bicêtre

L'allée se poursuivra naturellement et reliera la Mairie du Kremlin au nouveau quartier de la ZAC Paul Bourget, au parc Kellermann, au tramway des maréchaux, à la station Maison Blanche de la L14.

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
36 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

25

3.3.4 - Vue à partir de la couverture du périphérique ouest – Kremlin-Bicêtre

Le grand tapis vert sera un lieu d'usages, de liaisons. La Porte d'Italie se trouve sur un point culminant du territoire, cela justifiera une œuvre d'art à l'échelle de ce site (ici la colonne sans fin de BRANCUSI)

Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

3.3.5 - Vue à partir de la porte d'Italie coté Kremlin-Bicêtre

Les sols doivent être requalifiés, les obstacles supprimés et la circulation apaisée, zone 30 ou même zone de rencontre. L'œuvre d'art marque la requalification du site comme site éminemment urbain.

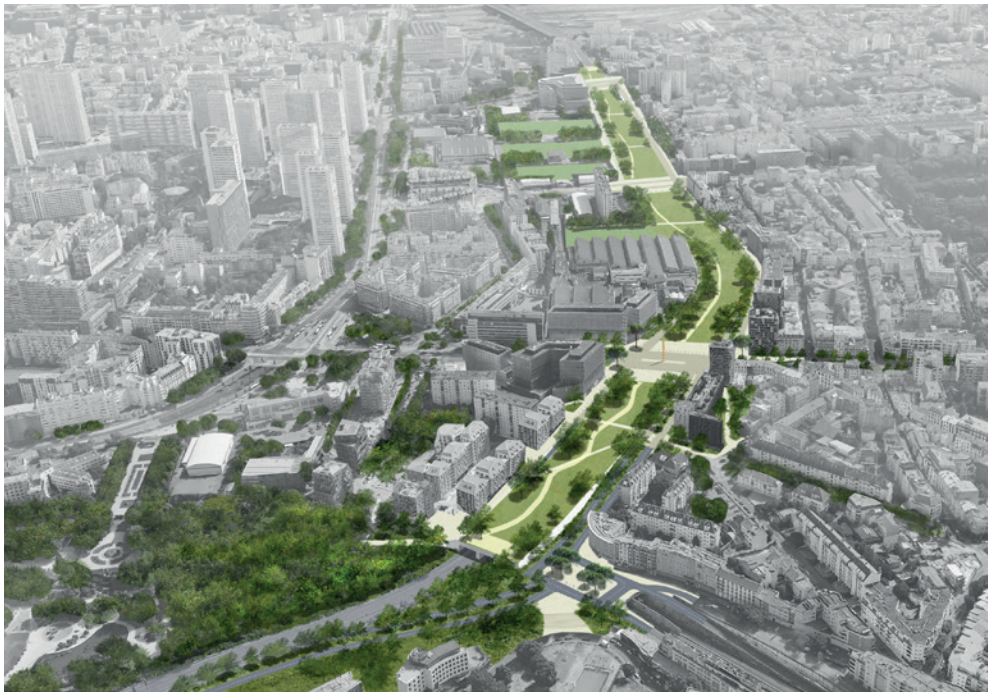
Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

CONCLUSION :

Remembrer le territoire par le paysage

La couverture du périphérique est une nécessité essentielle pour l'existence et la vie de ce territoire en tant que pièce majeure de la métropole. L'opportunité de son passage en tranchée sur 1,5 km est bien entendu à saisir impérativement.
Il serait alors possible de le couvrir pour réaliser un grand parc de liaison Paris-Banlieue(s).
Ce parc aurait une vocation tant sociale qu'écologique. Il offrirait ainsi aux riverains franciliens, un grand paysage fédérateur et actif jalonné de trois grandes places urbaines autour desquelles la vie des citadins pourrait se condenser.
Grâce à sa situation topographique exceptionnelle, une scénographie paysagère pourrait être créée, digne des plus belles situations parisiennes, menant ainsi d'un grand belvédère vers le couchant et la Vallée de la Bièvre à un autre, face au levant et la Vallée de la Seine.



Michel Pena Paysagiste
1 Passage des Plantes Le Kremlin Bicêtre 94270
06 20 66 57 50
m.pena@michelpena.fr

ZB Paysagistes
Zacharie - 06 74 70 82 49
Bertrand - 06 47 99 99 33
zb.paysages@gmail.com

GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aérogare cedex

29/11/2021

Le 09/11/2021

SP, 26 NOV. 2021
PL — 16 DEC. 2021

Madame Anne HIDALGO
Maire de la ville de Paris
Hôtel de ville
75001 PARIS cedex

Nos réf. : 2021-11 23 – DGA DTE – Pôle STE / FF / MV - D2102665
Affaire suivie par : François Favard
Francois.favard@grandorlyseinebievre.fr

Objet : Evolution du boulevard périphérique – contribution au Livre blanc
Pièce jointe : Copie du courrier cosigné par l'EPT et les trois villes de Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine sur le projet de couverture du boulevard périphérique entre la poterne des peupliers et la porte d'Ivry

Madame la Maire,

Nous tenons tout d'abord à vous remercier pour les ateliers et les temps d'échanges que la ville de Paris a pu mettre en place avec les territoires sur l'évolution du boulevard périphérique. Ces temps d'échanges étaient justifiés au regard des enjeux du projet. Ils étaient également nécessaires pour partager nos questionnements légitimes sur ce projet et comprendre les impacts possibles sur notre territoire.

Le devenir du boulevard périphérique concerne, en effet, tout autant les territoires de la métropole parisienne que la ville de Paris par elle-même, au regard de son rôle majeur dans le réseau autoroutier francilien. **Nous souhaitons donc que cette démarche de dialogue perdure jusqu'à la mise en œuvre effective des évolutions que nous devrons définir et porter conjointement.**

Il nous semble important **que les habitants soient largement concertés** aux regards des conséquences que ce projet aura sur leur quotidien, en matière de mobilité et de qualité de vie.

L'évolution du boulevard périphérique répond aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, et s'inscrit en cohérence avec l'étude des routes du futur du Grand Paris pilotée par le Forum métropolitain, qui a démontré la capacité à innover et à repenser les usages des infrastructures existantes.

L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre partage cette volonté. Notre projet de territoire, approuvé fin 2019, souhaite favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture thermique « autosoliste », la pacification des espaces publics et de la voirie, la hiérarchisation de la voirie avec des logiques de fonctions plus que de vitesses ou de flux, les projets de franchissement pour retisser des liens sur notre territoire et les actions en faveur du report modal de la logistique et de la gestion du dernier km.

La lutte contre la congestion routière aux heures de pointe constitue un enjeu primordial du point de vue écologique et économique pour l'ensemble des collectivités. **Il convient, à ce titre, d'appréhender le réseau viaire magistral et le système de transport francilien dans sa globalité, afin de ne pas reporter les flux motorisés en périphérie.**

Comme vous le savez, notre territoire accueille de nombreuses infrastructures routières telles que l'A86, l'A6 et la RN6. C'est pourquoi, **l'EPT demande que le projet d'évolution du boulevard périphérique anticipe les impacts potentiels sur la circulation des habitants et des marchandises et évite que ces flux ne se répercutent sur les autres rocades structurantes franciliennes (A86 et N104), déjà saturées.**

De la même manière, cette évolution fonctionnelle et modale du boulevard périphérique **ne doit pas impacter la trame viaire départementale, intercommunale et communale alentour**.

GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

A ce titre, **les points de mesures bruits / pollutions permanents et provisoires doivent être plus étendus et nombreux hors du boulevard périphérique et de Paris**. Une analyse partagée des données de mesures des nuisances et des outils de modélisation entre les acteurs publics (ville de Paris, Île-de-France Mobilité, DRIEAT, départements, villes et EPT) est nécessaire afin de suivre l'évolution du trafic à l'échelle régionale sur les axes départementaux et communaux.

Enfin, une coopération des gestionnaires de voirie avec les prestataires type GPS ou assistance au parcours tel que Waze doit être engagée pour éviter les reports de flux sur les voies inadaptées.

La logistique du dernier km notamment liée au e-commerce ne nous paraît pas assez suffisamment intégrée dans les réflexions en termes de flux et d'usages. Seule la fonction de transit semble avoir été retenue avec un risque de report de poids-lourd sur des voiries inadaptées ou sur l'A86 déjà saturée.

La logistique est actuellement un secteur économique en mutation du fait de l'essor du e-commerce et de la mutation des comportements de consommation. C'est un secteur stratégique pour la vie de nos territoires et de nos entreprises mais aussi pour l'emploi. Le report modal de la logistique constitue un enjeu économique, environnemental et sociétal important. A cet égard, les collectivités ont un rôle de régulateur et de partenaires à développer.

Consciente de ces enjeux, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre va lancer l'élaboration de son schéma logistique intercommunal en complément des actions menées pour l'approvisionnement ferré du MIN de Rungis et dans le cadre du Contrat d'intérêt National (CIN) sur le site du triage de Villeneuve-Saint-Georges.

L'existence et le développement de sites logistiques à proximité du boulevard périphérique (à l'image des sites développés par Sogaris à Chapelle International, Porte de Pantin et demain à Bercy-Charenton) constituent des pistes innovantes, avec des enjeux en termes de desserte à imaginer et à planifier.

Ces évolutions ne seront pas sans conséquence pour les territoires adjacents avec des flux origine-destination et non pas seulement du transit. Or il nous semble que ces flux et ces mutations fonctionnelles ne sont pas prises en compte dans vos réflexions.

L'évolution du boulevard périphérique est également l'occasion de repenser l'offre de transport voyageur et de proposer des alternatives crédibles et attractives à l'usage de la voiture. Ceci dans une logique à la fois de destination, via la création et/ou la reconfiguration de lignes de bus susceptibles d'utiliser demain le boulevard périphérique, mais aussi de maillage, en facilitant la connexion avec les lignes de métro et de tramway existantes situées de part et d'autre des frontières parisiennes, afin d'en réduire les effets de rupture.

Les moyens dévolus devront être à la hauteur de tout l'écosystème du transport qu'il faut réinventer.

Toute réduction du flux automobile ne pourra cependant s'entendre qu'à la condition que cette offre de transport soit concomitante à sa mise en œuvre, pour ce qui est des trajets courte distance, et que la ligne 15 du métro Grand Paris Express soit mise en service, pour les trajet longue distance.

D'autres solutions sont également à soutenir telles que la **création de tiers-lieux en périphérie parisienne** pour réduire les distances parcourues (en complément de la « non-mobilité » permise par le télétravail à domicile), et le **renforcement, de manière très significative, des modes actifs dont le vélo. La réalisation des grands axes vélos type RER V ou axes du plan vélo métropolitain constituent ainsi une partie des solutions à mettre en œuvre rapidement.**

Cependant, **les portes du boulevard périphérique constituent encore des coupures** pour les modes actifs et pour l'intermodalité entre les transports collectifs.

Sa transformation doit être pour notre territoire une occasion de recoudre ses franges avec la ville de Paris, en travaillant sur les continuités cyclables, piétonnes et des lignes de transports de collectifs. Il convient d'intégrer dans les réflexions la recherche d'une meilleure articulation entre les réseaux autoroutiers tels que le boulevard périphérique et les routes départementales ou locales, supports de transports collectifs ou d'axes vélos structurants (RERV, axes vélos métropolitains).

GRAND
-ORLY
SEINE
BIÈVRE

réseaux autoroutiers tels que le boulevard périphérique et les routes départementales ou locales, supports de transports collectifs ou d'axes vélos structurants (RERV, axes vélos métropolitains).

L'enjeu de couture urbaine porte également sur la gestion et l'aménagement des emprises foncières aux abords du périphérique pour faciliter la pacification de ces secteurs. Il s'agit d'aboutir à une meilleure intégration urbaine de l'infrastructure pour les territoires limitrophes (couverture du périphérique, création d'équipements publics, de parcs et plantations, une meilleure gestion des délaissés de voirie, la transformation des portes en place, redonner de la place pour la culture...).

Un projet de **couverture du boulevard périphérique entre la poterne des peupliers et la porte d'Ivry** est porté par le territoire. Un courrier spécifique (ci-joint) vous a été adressé à ce sujet. Nous souhaitons que cette demande soit intégrée dans le Livre Blanc en préparation.

Comme l'ont montré les études de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), il existe un potentiel important de végétalisation, de paysagement autour du boulevard périphérique, idéal pour lutter contre les îlots de chaleur et recréer de l'espace public qualitatif. Le projet de forêt linéaire porté par la ville de Gentilly s'inscrit d'ailleurs dans cette optique. **Transformer les portes du périphérique, espaces de conflits et de nuisances en places publiques multimodales et paysagères constitue une piste de réflexion à étudier selon nous pour recoudre les tissus et redonner à ces espaces peu amènes une échelle humaine et une fonction sociale forte**.

La population et les villes limitrophes doivent être associées à ces réflexions pour favoriser l'appropriation collective, révéler les usages et les besoins, trouver des solutions partagées avec peut-être l'utilisation de l'urbanisme tactique comme mode de faire.

Voilà les observations et questionnements que nous souhaitions vous transmettre, Madame la Maire. Nous souhaitons vous réaffirmer notre ambition partagée de faire aboutir dans les meilleurs délais une nouvelle offre de mobilité aux habitants et entreprises de notre territoire. Cependant, nous serons vigilants à que cette évolution ne se fasse pas au détriment des plus fragiles et sans propositions concrètes d'alternatives en matière d'offres de transport.

Nos services et nous-même nous tenons à votre disposition pour toutes rencontres sur ce sujet et la suite des réflexions sur l'évolution du boulevard périphérique.

Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Madame la Maire, nos sentiments distingués.

Michel LEPRÊTRE

Président de l'Etablissement Public Territorial du Grand-Orly Seine Bièvre

Gilles LAFON

Vice-président de l'Etablissement Public Territorial du Grand-Orly Seine Bièvre, délégué au transport et à la mobilité

Copies : Mme Patricia Tordjman, Maire Gentilly
M. Jean-Luc Laurent, Maire du Kremlin-Bicêtre
M. Philippe Bouyssou, Maire d'Ivry-sur-Seine

4 Grand Paris Seine Ouest

GRAND PARIS SEINE OUEST

DIRECTION DE L'AMENAGEMENT

Affaire suivie par Frédéric DESPINASSE - ☎ 01.46.29.44.93
Nos réf : DADD-2021-09-D

Mr GREGOIRE Emmanuel
Hôtel de ville de paris
Place de l'hôtel de ville
75004 Paris

Meudon, le

Objet : Appel à contribution livre blanc périphérique

Monsieur le Maire, Cher Collègue,

Suite à votre initiative d'un appel à contribution dans le cadre du livre blanc du périphérique, dont je vous remercie, veuillez trouver ci-joint la contribution de Grand Paris Seine Ouest ainsi que des trois villes concernées qui bordent le boulevard périphérique : Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves.

La vision portée par le territoire de GPSO quant au devenir du boulevard périphérique repose sur 4 axes principaux :

- Les fonctions premières du boulevard périphérique en matière de circulation et de desserte doivent être préservées pour la préservation de l'attractivité et du cadre de vie du territoire
- La transformation du périphérique doit se concentrer sur ses abords pour une meilleure insertion du périphérique dans le tissu urbain en accompagnement des projets développés à l'échelle du territoire
- La transformation du périphérique doit être raisonnée et s'effectuer en complémentarité des actions menées à l'échelle de notre propre réseau viaire fortement contraint
- La transformation du périphérique doit être concertée et reposée sur une méthodologie rigoureuse pour ne pas générer un report de trafic sur notre propre réseau viaire

Je vous remercie pour l'attention que vous réserverez au contenu de cette contribution et reste bien entendu à votre disposition pour échanger à ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs. Cordialement,

Le Président

Pierre-Christophe BAGUET
Maire de Boulogne-Billancourt
1er Vice-président du Conseil Départemental
des Hauts-de-Seine

PJ : Contribution de l'Etablissement Public Territorial GPSO

BOULOGNE-BILLANCOURT - CHAVILLE - ISSY-LES-MOULINEAUX - MARNES-LA-COQUETTE - MEUDON - SÈVRES - VANVES - VILLE-D'AVRAY

GRAND PARIS SEINE OUEST - 9, route de Vaugirard - CS 90008 - 92197 Meudon Cedex - Tél. : 01 46 29 55 00 - www.seineouest.fr

GRAND PARIS SEINE OUEST

Contribution de l'EPT GPSO

Suite à leur participation à l'Atelier du Périphérique, L'Etablissement Public Territorial Grand Paris Seine Ouest et les villes du territoire saisissent cette opportunité d'apporter leur contribution et remercient la ville de Paris pour cette initiative. Cette contribution, quant à la vision partagée pour le devenir du boulevard périphérique, est déclinée autour de quatre axes principaux.

1-Le boulevard périphérique, des fonctions de desserte et de circulation à préserver :

Le périphérique borde le territoire de Grand Paris Seine Ouest sur sa partie nord-est et dessert directement les villes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves.

Son rôle premier est bien évidemment de permettre la circulation et **d'assurer la desserte à l'échelle du Grand Paris** des différentes portes parisiennes sans passer par la ville. Il constitue ainsi un élément majeur pour **l'accessibilité du territoire** puisqu'il est directement connecté par huit portes ou accès. Il joue par ailleurs un rôle de diffuseur vers l'extérieur en connectant les principaux axes de circulation du territoire pour rejoindre notamment l'autoroute A13 et la RN118. Enfin, il peut être considéré comme **un axe de desserte locale** entre les différentes communes qui le bordent.

Du fait de ses fonctions de desserte et de circulation qu'il est nécessaire de préserver, le périphérique est indéniablement **un levier pour l'attractivité du territoire** : GPSO étant le 3° pôle économique à l'échelle du Grand Paris. La présence du périphérique assure aux habitants et entreprises du territoire la proximité immédiate avec la capitale et la première couronne parisienne.

Toutefois, le boulevard périphérique constitue **une frontière physique à la fois inesthétique, bruyante et polluante**, dont l'une des conséquences est la dégradation plus rapide du tissu urbain environnant. A cela s'ajoute un aménagement des abords souvent délaissé contribuant à donner **une image peu valorisante** à l'environnement et au voisinage.

2-Pour une transformation du boulevard périphérique concentrée sur ses abords :

Le développement de projets de réaménagement à la fois **sobres et innovants** aux abords du périphérique contribue à **une meilleure intégration dans le tissu urbain** et éviter l'effet de frontière. Il s'agit en particulier d'améliorer l'articulation avec la ville de Paris en termes de flux et de valoriser les portes de Paris comme des quartiers d'entrées de ville.

Il est notamment possible de citer :

- **Pour la ville de Vanves :** le projet de WOODEUM dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la Métropole » au niveau de la Porte Brancion, qui concerne également la Ville

BOULOGNE-BILLANCOURT - CHAVILLE - ISSY-LES-MOULINEAUX - MARNES-LA-COQUETTE - MEUDON - SÈVRES - VANVES - VILLE-D'AVRAY

GRAND PARIS SEINE OUEST - 9, route de Vaugirard - CS 90008 - 92197 Meudon Cedex - Tél. : 01 46 29 55 00 - Fax : 01 46 29 55 10 - www.seineouest.fr

de Paris, avec l'objectif commun de créer une place urbaine ; le projet de rénovation d'un ensemble immobilier à destination principale de bureaux, porté par la Société MATA CAPITAL, avec intégration de commerces et de services ouverts aux usagers de l'immeuble mais également pour certains aux riverains et l'objectif de donner une nouvelle identité contemporaine à un linéaire bâti de 173 mètres donnant sur la rue Louis Vicat et très visible depuis le boulevard Périphérique ; le Projet MIXCITE, qui concerne également la Ville d'Issy-les-Moulineaux, porté par VIPARIS dans l'emprise du Parc des expositions de la Porte de Versailles, avec la volonté de requalifier cette entrée de ville et de participer à la création du principal pôle hôtelier d'Ile-de-France.

- **Pour la ville d'Issy-les-Moulineaux :** le projet « axe de vie » visant à réaménager la RD989, la RD50 et la RD76 avec la rue Guynemer dont les objectifs sont d'aller vers un apaisement de ces voies avec le partage de l'espace public et un travail sur leur végétalisation ; le secteur Guynemer en cours d'achèvement concernant la réhabilitation et création de bureaux mais également des logements et un hôtel en visibilité directe depuis le périphérique, la livraison de l'opération d'aménagement « Issy cœur de ville » en 2022 qui proposera un cadre de vie animé et respectueux de l'environnement en centre-ville ; la Zone d'Aménagement Concertée du « pont d'Issy » avec une reconfiguration de cette entrée de ville pour la rendre attractive également sur les aspects économiques et enfin le secteur « HydroSeine » pour transformer ces ensembles de bureaux en une opération mixte de logements, bureaux et commerces à laquelle s'adossera une stratégie hydrogène.

- **Pour la ville de Boulogne-Billancourt** : la transformation de la porte de Saint-Cloud et de la porte d'Auteuil afin de requalifier les espaces verts et de rendre plus praticable les modes actifs, vélos et piétons notamment tout en visant à préserver les conditions de trafic. En effet, à l'échelle de la ville, le périphérique longe des équipements sportifs parisiens de grande envergure : stade Jean Bouin, Parc des Princes, stade géo-André. Il s'agit alors de bien dimensionner les espaces publics autour de ces équipements tout particulièrement avec le projet, contestable mais approuvé, d'agrandissement du parc des Princes. Il est demandé depuis fort longtemps d'étudier la possibilité d'enterrer la sortie du périphérique pour la faire déboucher au niveau de la R910 pour diminuer la place de la voiture dans ce secteur. Ces enjeux et objectifs avaient été fixés en lien avec la ville de Paris et l'APUR en juillet 2017.

Si l'ensemble de ces projets œuvrent à une **meilleure intégration et valorisation du périphérique**, ils doivent nécessairement s'accompagner **d'un programme de requalification ambitieux de ses abords** tout en veillant à maintenir ses fonctions premières de circulation. Il s'agit alors que les ouvrages du périphérique puissent faire office de **support pour accueillir de la végétation tout en ayant une fonction anti-bruit**. Il conviendrait également d'aller vers une **valorisation des espaces publics de franchissement** situés en entrée de ville, sous ou au-dessus du périphérique afin de

permettre une **végétalisation des espaces résiduels** et des **circulations piétonnes et cyclables sécurisées** (porte de Saint-Cloud et porte d'Auteuil à Boulogne-Billancourt, quai d'Issy à Issy-les-Moulineaux, porte Brancion et rue Louis Vicat pour Vanves ou encore les abords du parc des expositions). Ces aménagements ciblés sur les abords du périphérique permettraient alors d'aller dans le sens de ceux engagés à l'échelle du territoire pour son propre réseau viaire.

3- Pour une transformation raisonnée et complémentaire aux actions de GPSO sur son propre réseau viaire :

Certes, la transformation du périphérique permet de **répondre aux défis en matière de transition écologique en faveur de la résilience de nos villes**. Le canevas commun défini lors des ateliers « plus de lien, plus de nature et plus de proximité » va dans le sens des orientations définies à l'échelle du territoire.

En effet, que ce soit au travers de l'adoption et de la mise en œuvre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et de l'élaboration future de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), **GPSO est un territoire à fois numérique, créatif et durable**.

Plus globalement, GPSO et les villes du territoire œuvrent en faveur de l'apaisement de leur réseau viaire avec un **partage de l'espace public** en privilégiant les modes actifs et également en veillant à maintenir des **conditions de circulation adaptées à chaque typologie de voie**. Chaque aménagement est également l'opportunité d'intégrer davantage de végétal tout en veillant à la pérennité de son développement pour constituer une canopée et des îlots de fraicheur. Il s'agit alors de trouver **le bon équilibre entre les différentes fonctions de l'espace public en faveur de l'amélioration du cadre de vie des habitants.** Or, si la destination première du périphérique venait à être modifié avec un report de trafic sur le réseau secondaire, cela pourrait **compromettre les efforts engagés** concernant la transformation de notre propre réseau viaire.

En effet, le **gabarit relativement étroit du réseau viaire** de GPSO ne permet pas de cumuler tous les modes de mobilité (vélos, véhicules, bus, piétons, etc.) et d'accueillir davantage de trafic. Par ailleurs, **créer des lieux de convivialité, agréables à vivre pour chacun, passe nécessairement par un partage de l'espace public**. Dédier de manière systématique des espaces à certaines catégories d'usagers ne va pas dans le sens **du bien vivre ensemble.** C'est pourquoi **chaque catégorie de voie doit conserver des fonctions complémentaires**, d'où l'importance de préserver les fonctions premières d'axe de circulation et de desserte du boulevard périphérique.

En parallèle de la requalification de son réseau viaire, GPSO œuvre également à la création d'un **réseau structurant pour les vélos** s'appuyant sur le réseau express régional par exemple, mais également d'autres aménagements pour assurer des continuités cyclables sécurisées. Là aussi il ne paraît pas opportun de généraliser les aménagements cyclables pour l'ensemble du réseau viaire mais bien d'identifier les axes les plus pertinents **en lien avec les usagers** et en fonction des

spécificités de chaque voie. La création de zones de circulation apaisée dans les quartiers apparaît comme la plus opportune pour assurer le partage de l'espace public.

Enfin, tout nouvel aménagement fait l'objet **d'une concertation avec les citoyens** afin qu'il ne soit pas perçu et vécu comme des contraintes supplémentaires pour les habitants, mais bien comme une amélioration de leur cadre de vie.

4-Pour une transformation mesurée et concertée du périphérique

Ainsi, la transformation du boulevard périphérique doit nécessairement être conduite **en concertation avec les citoyens** du Grand Paris mais également avec **l'ensemble des acteurs** des territoires et des villes qui ont **à eux seuls la connaissance et l'expertise des usages**, du fonctionnement actuel du réseau viaire.

Toute modification des conditions de circulation du périphérique, et plus généralement du réseau viaire parisien, doit être réfléchie à l'échelle de la première couronne parisienne. Il est à cet effet nécessaire de **revoir la gouvernance** des projets liés directement au réseau viaire structurant dont le périphérique fait partie. Un nouveau schéma de gouvernance doit alors permettre un réel travail itératif autour de ces questions avec la mise en place d'un observatoire indépendant pour une prise de décision concertée et unanime de chaque acteur.

Il est notamment attendu des études de trafic dynamiques pour mesurer en amont les effets de chaque nouvel aménagement envisagé. **Cette rigueur en termes de méthodologie est un facteur indéniable d'acceptation pour les usagers de toute nouvelle transformation.**

Pour conclure, les fonctions premières du boulevard périphérique en matière de desserte et de circulation doivent être préservées face à un enjeu important d'attractivité du territoire et de préservation du cadre de vie des habitants et usagers.
Si une transformation du boulevard périphérique s'avère nécessaire en lien avec la transition écologique à conduire à l'échelle des villes et la résilience de notre territoire, celle-ci doit intégrer plusieurs conditions préalables. D'une part, elle doit se concentrer sur les abords du périphérique pour une meilleure intégration dans le tissu urbain auxquels les projets sobres et innovants développés par les villes du territoire contribuent. D'autre part, elle doit s'inscrire en complémentarité des actions déjà menées à l'échelle du réseau viaire de GPSO, qui compte tenu de ses caractéristiques contraintes, ne peut accepter un report de trafic au risque de compromettre les efforts engagés quant à la transformation menée en faveur de l'apaisement et du partage de l'espace public. En conséquence, les fonctions premières de circulation du boulevard périphérique ne peuvent pas être remises en cause.
Enfin cette transformation sera réussie et acceptée à l'unique condition d'être raisonnée et concertée avec l'ensemble des acteurs franciliens et les usagers. C'est bien cette méthodologie itérative pour accompagner chaque évolution du réseau viaire structurant que les élus de GPSO appellent de leurs vœux.

5. Grand Paris Grand Est

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
CLICHY-SOUS-BOIS • COUBRON • GAGNY • GOURNAY-SUR-MARNE • LE RAINCY • LES PAVILLONS-SOUS-BOIS • LIVRY-GARGAN • MONTFERMEIL • NEUILLY-PLAISANCE • NEUILLY-SUR-MARNE • NOISY-LE-GRAND • ROSNY-SOUS-BOIS • VAUJOURS • VILLEMOMBLE

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Direction de la Mobilité

Affaire suivie par : Michael ANDRIANANJA
michael.andriananja@grandparisgrandest.fr
Tél : 01 84 81 09 50

Madame Anne HIDALGO
Maire
Ville de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 PARIS Cedex 04

Noisy-le-Grand, le 17 MAI 2021

Madame le Maire, Chère Anne -

J'ai lu avec attention votre courrier du 3 mars 2021, cosigné par M. Emmanuel GREGOIRE et M. David BELLIARD, relatif aux réflexions engagées par la Ville de Paris sur l'avenir du boulevard périphérique. Vous évoquez votre volonté d'engager la transformation de cet axe routier et rappelez le souhait de la Ville de Paris d'inscrire cette démarche dans une logique partenariale au travers de l'organisation des « Ateliers du périphérique » auxquels l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est est associé.

Comme vous l'indiquez, la mise en œuvre d'une concertation élargie à l'échelle du territoire métropolitain est essentielle, notamment pour le territoire de Grand Paris Grand Est où les habitants sont fortement captifs de la voiture individuelle pour se déplacer.

Tout d'abord, en ce qui concerne les déplacements domicile-travail, je tiens à vous préciser que la voiture individuelle est le mode de transport privilégié (46%) par nos habitants. Le taux moyen de véhicule par ménage sur notre territoire s'élève ainsi à 0,99 en 2015. Ce taux est plus élevé que la moyenne de la métropole (0,67) et que la moyenne d'Ile-de-France (0,88). En effet, le territoire de Grand Paris Grand Est connait un déficit très important en termes d'infrastructures lourdes de transport, ce qui ne permet pas d'initier d'une part un report modal significatif et d'autre part le désenclavement d'un grand nombre de nos quartiers. C'est pourquoi l'utilisation de la voiture reste majoritaire et impérative pour les déplacements de nos habitants sur et en dehors de notre territoire, dans l'attente de l'arrivée de lignes de transport fortes comme les métros 15 et 16 du Grand Paris Express.

Par ailleurs, notre territoire est parcouru par de grands axes routiers qui font partis du réseau magistral francilien (A4, A3, A86). Ces infrastructures permettent de connecter le territoire au reste de la métropole mais concentrent également des trafics de transit importants qui sont sources de nuisances (ex : 85000 vh/jr sur l'A4 à Noisy-le-Grand, 90000 vh/jr sur l'A86 à Rosny-sous-Bois). Comme les difficultés de circulation sont déjà quotidiennes sur ces axes, la transformation du boulevard périphérique ne devra pas entrainer des phénomènes de congestion supplémentaires. A titre d'illustration, l'A86 ne pourra pas compenser un report de trafic massif du boulevard périphérique. Dans ce cadre, je ne souhaite pas que notre territoire se retrouve enclavé à la fois par son manque de transport en commun et par des embouteillages plus importants qui pénaliseraient fortement nos habitants dans leurs déplacements et leurs possibilités de recherche de travail.

Ainsi, pour répondre à votre demande, je vous confirme la participation de Grand Paris Grand Est aux groupes de travail pour la constitution du « livre blanc » réalisé par l'Atelier Parisien d'Urbanisme.

Les décisions qui seront prises sur le devenir du boulevard périphérique devront absolument relever d'un accord collectif de l'ensemble des partenaires concertés. Les évolutions éventuelles devront être nécessairement accompagnées et progressives, et surtout ne pas pénaliser la mobilité des habitants de Grand Paris Grand Est. En outre, l'impact d'une évolution des usages sur le boulevard périphérique devra être pensée en prenant en compte les conséquences globales sur l'ensemble des voiries franciliennes dont le caractère très maillé implique d'avoir une bonne coordination des acteurs. Il faudra ainsi des éléments d'étude partagés concernant les impacts sur le réseau secondaire et les voies structurantes comme l'A86, l'A3 ou l'A4.

11, boulevard du Mont d'Est - CS 60027 - 93 192 Noisy-le-Grand Cedex - 01 41 70 39 10
Retrouvez-nous sur grandparisgrandest.fr

Grand Paris Grand Est

Pour les voies qui seront réservées aux circulations olympiques sur le boulevard périphérique, du 1er juillet 2024 au 15 septembre 2024, il est primordial d'instruire et de travailler cette problématique dès maintenant comme vous l'avez initié lors du 4ème Atelier du Périphérique qui s'est tenu le 18 mars 2021. La gestion des coupures, la continuité des flux et les conditions d'entrée sur le boulevard périphérique seront obligatoirement à traiter avec l'ensemble des partenaires dont les Etablissements Publics Territoriaux et les villes. Les choix qui seront pris devront être nécessairement arbitrés avec les élus et les collectivités qui seront impactés par ces changements.

Mes services et la Direction de la Mobilité (michael.andriananja@grandparisgrandest.fr) sont à votre disposition pour tout échange complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, mes respectueux hommages.

Très Respectueusement

Le Président,

Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est (Seine-Saint-Denis)

Xavier LEMOINE
Maire de Montfermeil

6. Métropole du Grand Paris

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Métropole du Grand Paris

Paris, le 29 NOV. 2021

Le Président

Madame la Maire, Chère Anne,

Vous avez sollicité la Métropole du Grand Paris afin qu'elle apporte sa contribution au Livre Blanc du Périphérique, en vue d'écrire une feuille de route pour envisager collectivement la transformation du boulevard périphérique.

Depuis sa création, la Métropole du Grand Paris a mis les questions d'amélioration du cadre et de la qualité de vie des métropolitains comme fondement de l'ensemble de ses actions.

C'est la raison pour laquelle nous partageons votre volonté de travailler ensemble à l'évolution de cette infrastructure parisienne qui impacte la vie de nombreux métropolitains.

En effet, la Métropole s'est engagée au travers de ses politiques, à mettre la santé environnementale au cœur de son action en privilégiant la résorption des inégalités territoriales :

- Le premier document approuvé en 2017 est le Plan Climat Air Energie, élaboration motivée par la préoccupation de santé publique en termes de pollution de l'air ;
- Le sujet santé innerve l'approche du SCOT en cours d'élaboration, pour promouvoir entre autres le développement d'un urbanisme favorable à la santé ;
- La mise en œuvre de la ZFE en 2019, témoigne de la volonté de traiter concrètement ce sujet majeur ;
- L'objectif de santé publique est également poursuivi par le biais du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté en 2019 et des projets liés permettant de protéger les populations ;
- La métropole développe une politique ambitieuse concernant la Nature en Ville et l'agriculture urbaine.

Aujourd'hui, à travers le projet de SCoT, il s'agit de doter la Métropole d'une vision d'aménagement dans un contexte sanitaire, environnemental et économique qui nécessite d'envisager l'avenir autrement.

Ainsi, le devenir du réseau routier de la Métropole du Grand Paris est un enjeu considérable et multiple.

Enjeu urbain tout d'abord, quand l'on considère l'impact des infrastructures que sont les autoroutes métropolitaines, les voies rapides ou le boulevard périphérique sur le paysage.

Enjeu social ensuite, au regard des fractures qu'il introduit entre territoires, et enjeu de santé publique enfin, puisqu'il s'agit de garantir la qualité de vie des métropolitains vivant à proximité, et plus particulièrement dans la bande des 500 mètres évoquée à l'occasion des travaux de l'Atelier du Périphérique.

Madame Anne HIDALGO
Maire de Paris
Hôtel de Ville
4 rue Lobau
75004 PARIS

Métropole du Grand Paris – 15-19 avenue Pierre Mendès-France – CS 81411 - 6ème étage – 75646 PARIS CEDEX 13
Téléphone : 01 82 28 78 00 – www.metropolegrandparis.fr

A ce titre, le projet de SCoT entend promouvoir la recherche d'une meilleure intégration urbaine du réseau viaire métropolitain en privilégiant l'expérimentation de nouveaux modes de gestion et d'usages, et en engageant la reconversion de ces voies aujourd'hui rapides en voirie urbaine apaisée. En outre, il promeut les aménagements liés au développement des mobilités douces, en lien avec l'adoption du Plan Vélo métropolitain en juillet 2021.

Ainsi, en cohérence avec l'ensemble des actions métropolitaines, les travaux que vous menez sur l'évolution du boulevard périphérique recueillent de ma part un avis favorable de principe.

Néanmoins, compte tenu de l'importance du boulevard périphérique qui assure des enjeux de circulation nationale et internationale, la démarche de transformation doit être progressive, adaptée et concertée

En effet, le poids économique du territoire de la Métropole du Grand Paris en fait une métropole attractive, à la fois nationale, européenne et mondiale. Il s'agit d'intégrer pleinement cet aspect dans nos réflexions sur notre politique d'aménagement du territoire tout en tenant compte des différences et inégalités internes.

En outre, au-delà des communes et Territoires, il me paraît opportun d'associer aux travaux de l'Atelier du Périphérique les collectivités géographiquement plus éloignées tels que les EPCi limitrophes de la Métropole, dont les habitants sont souvent des usagers du boulevard périphérique.

Ainsi, ce chantier ambitieux autour du devenir de cette infrastructure d'envergure, doit pouvoir continuer à se structurer autour d'une instance commune de discussion et de partage tel que l'Atelier du Périphérique l'a permis depuis deux ans, avec des échanges très enrichissants.

Je vous prie de croire, Chère Anne, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Maire de Rueil-Malmaison

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
-1-

Métropole du Grand Paris – 15-19 avenue Pierre Mendès-France – CS 81411 - 6ème étage – 75646 PARIS CEDEX 13
Téléphone : 01 82 28 78 00 – www.metropolegrandparis.fr

7. Hauts-de-Seine (92)

hauts-de-seine
LE DÉPARTEMENT

Le Président

21/12/2021

Réf. : PACT/DM/SPOM//2021-1066

Nanterre, le 15 DEC. 2021

SP, 20 DEC. 2021

Madame le Maire,

Par courriel en date du 27 juillet 2021, vous avez adressé un appel à contribution dans le cadre de l'Atelier du Périphérique, instance de dialogue pour envisager collectivement la transformation du boulevard périphérique parisien. Cette contribution serait intégrée au Livre Blanc en cours de rédaction.

Le Département des Hauts-de-Seine a participé au travail collaboratif mené et se félicite de la méthode. Toutefois, il est prématuré de proposer une contribution à ce document.

En effet, si nous partageons l'objectif de faire en sorte que les abords du boulevard périphérique deviennent des espaces plus agréables pour nos concitoyens, nous sommes également très attentifs à ce que ses évolutions n'entraînent pas de dégradation de l'environnement d'autres zones du Département, en particulier à proximité des voies départementales. Or, comme les études menées dans le cadre des ateliers le montrent, toute évolution concernant le périphérique ne manquera pas d'entraîner des évolutions à une échelle large. Je tiens à rappeler à titre d'illustration que la fermeture des voies sur berges a induit une augmentation de trafic de l'ordre de 10 % en un an sur les voies départementales en rive de Seine (RD 1).

Il serait incompréhensible pour nos concitoyens, que l'amélioration pour les riverains du périphérique, se fasse au détriment d'autres populations, alors même que le Département mène une politique très ambitieuse de transformation des routes départementales en boulevards urbains en favorisant le partage de l'espace public, le développement des modes de transports alternatifs à la voiture particulière et la qualité de l'espace public.

Or, nous constatons que les études actuellement menées ne permettent pas de mesurer l'ensemble des conséquences potentiellement induites, ni les impacts globaux à l'échelle régionale des évolutions envisagées.
Il est indispensable que ces études soient conduites et partagées avant toute prise de décision et qu'elles tiennent compte de l'ensemble des impacts directs et indirects envisageables sur les trafics, l'environnement mais également du point de vue socio-économique.

L'avenir du boulevard périphérique ne peut s'envisager sans analyser en profondeur l'ensemble des implications à l'échelle supra-communale. A ce titre, je souhaite que le travail réalisé puisse aboutir à la mise en place d'une instance de gouvernance associant l'ensemble des collectivités concernées.

Les services du Département restent à votre disposition afin de poursuivre les réflexions engagées.

Je vous prie d'accepter, Madame le Maire, mes respectueux hommages.

Georges Siffredi

Madame Anne Hidalgo
Maire de Paris
Hôtel de Ville
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex 04

Nous contacter par courrier ou téléphone
Conseil départemental des Hauts-de-Seine
92731 Nanterre Cedex
Tél. : 0806 00 00 92
www.hauts-de-seine.fr

Nous rendre visite
Hôtel du Département
57, rue des Longues Raies
92000 Nanterre

8. Seine-Saint-Denis (93)

CONTRIBUTION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS AU LIVRE BLANC SUR L'EVOLUTION DU BOULEVARD PERIPHERIQUE

La transformation du périphérique, un enjeu majeur pour territoire séquano-dionysien

Bien que situé sur les franges du territoire séquano-dionysien, le boulevard périphérique en constitue un élément essentiel. Au-delà de ce qu'il représente symboliquement, un cordon de séparation avec Paris, il doit être appréhendé dans sa nature et sa fonctionnalité : une infrastructure structurante qui, sur un linéaire d'environ 14 km et une largeur de plusieurs dizaines de mètres, joue le rôle d'une véritable frontière physique entre Paris et la Seine-Saint-Denis. Cette frontière n'est franchissable que ponctuellement, et souvent difficilement, au niveau des portes. Celles-ci représentent des pôles d'intermodalités majeurs pour le Département devant être traités comme des places à part entière (Porte de Montreuil, porte de Bagnolet, porte des Lilas, porte de Pantin, porte de la Villette, porte d'Aubervilliers, porte de la Chapelle, porte de Clignancourt, porte de Saint-Ouen).

De par sa fonction autoroutière, le boulevard périphérique occupe une place majeure dans la structuration des déplacements de nombreux habitants du Département. 19 % des déplacements quotidiens réalisés sur le périphérique sont en effet effectués par des Séquano-Dionysiens (21 % par des Parisiens). Le boulevard périphérique est ainsi presque autant utilisé par les habitants de Seine-Saint-Denis que par les Parisiens. Le périphérique est par ailleurs essentiel au lien entre Paris et les territoires extra-parisiens (50% des déplacements effectués se font de Paris à banlieue ou de banlieue à Paris) mais également au lien inter-banlieue (45 % du trafic est lié aux déplacements de banlieue à banlieue). Le boulevard périphérique remplit donc une fonction circulatoire majeure pour la Seine-Saint-Denis et oriente de nombreux flux. Avec deux autoroutes et six routes départementales issues du transfert d'anciennes routes nationales qui lui sont connectées, le département est particulièrement marqué par ces voies surdimensionnées au regard du tissu urbain environnant. En outre, les deux secteurs du boulevard périphérique les plus circulés sont celui de la porte de la Chapelle et de la porte de Bagnolet, du fait des débouchés de l'A1 et de l'A3. Ces deux secteurs figurent d'ailleurs parmi les tronçons de voies rapides les plus empruntés de France.

Les nuisances atmosphériques et phoniques sont les corollaires du trafic considérable engendré par le boulevard périphérique. Les émissions d'oxyde d'azote enregistrées à ses abords sont six fois supérieures aux normes recommandées par l'OMS. 25 % des émissions de polluants liées au trafic routier parisien et 3 % des émissions franciliennes sont liées au trafic routier enregistré sur le périphérique. La pollution phonique dépasse également largement les seuils recommandés par l'OMS. Les pollutions du périphérique sont ainsi subies quotidiennement par **environ 75 000 Séquano-Dionysiens, soit 4,5 % de la population départementale, qui habitent à une distance de moins de 500 mètres du périphérique.** Diminuer drastiquement ses nuisances répond donc à un enjeu majeur de santé environnementale mais également à un enjeu de justice sociale. Les riverains du périphérique sont en effet fréquemment issus de milieux modestes, voire très modestes, avec un quartier NPNRU (La Villette/Quatre Chemins sur Pantin et Aubervilliers) et 5 quartiers Politique de la Ville (Plaine Trézel Chaudron à Saint-Denis, Pasteur-Arago-Zola, Michelet-Les-Puces-Debain à Saint-Ouen, Sept-Arpents/Stalingrad au Pré-Saint-Gervais et Pantin, La Capsulerie à Bagnolet).

Le boulevard périphérique constitue par ailleurs un axe de structuration de l'activité économique. Le long de son linéaire sont situées plusieurs zones de forte concentration d'emplois en Seine-Saint-Denis, notamment d'emplois tertiaires (porte de Montreuil, porte de

Pantin, la Plaine Saint-Denis et porte de Saint-Ouen), des secteurs d'animation commerciale et touristique majeurs (parc du Millénaire, porte de Bagnolet, puces de Saint-Ouen), ainsi que des implantations hôtelières. Des activités logistiques et de garage s'y déploient également, en bordure ou en sous-face de l'ouvrage.

Enfin, le périphérique et ses franges forment un territoire de projets d'aménagement de grande importance des deux côtés de ses rives, avec plusieurs ZAC et opérations d'aménagement qui jouxtent ou incluent directement l'infrastructure et dont la programmation est directement adaptée à la prise en compte de ses nuisances et de ses fonctionnalités.

Cet état des lieux synthétique permet donc de situer combien la transformation du boulevard périphérique constitue un enjeu majeur pour le territoire séquano-dionysien.

Les ateliers du périphérique, un cadre de travail et de concertation pour aboutir à une vision partagée de l'évolution du périphérique

L'étude pilotée par le Forum Métropolitain du Grand Paris sur les Routes du futur rendue en 2019 a permis de démontrer les potentialités d'évolution du périphérique. Mené conjointement, le travail de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique a été concrétisé par la publication d'un rapport proposant plusieurs pistes de transformation pour changer les usages et convertir progressivement l'infrastructure en un boulevard urbain franchissable à pied.

Dans le prolongement de ces travaux, nous savons gré à la Ville de Paris d'avoir institué les ateliers du périphérique. Ceux-ci ont permis à chaque collectivité directement concernée par son évolution de présenter les projets en cours ou à venir qui affecteront l'infrastructure et ses abords. Les ateliers techniques qui ont accompagné la démarche ont par ailleurs permis de partager les données de circulation et d'approfondir la faisabilité technique de la transformation du périphérique. Les ateliers du périphérique ont ainsi constitué un cadre de concertation et un outil de réflexion commune aussi bien politique que technique.

Au travers des échanges qui ont eu lieu lors des différents ateliers, il apparaît que le statu quo n'est pas envisageable. Face aux enjeux de santé environnementale, de mobilité, de transition écologique, d'intégration métropolitaine et de résorption des fractures urbaines, il serait en effet inconcevable de se contenter d'une évolution au fil de l'eau, en tablant sur une baisse légère et progressive de la circulation grâce au développement des alternatives à la voiture individuelle : transports en commun avec les prolongements de lignes de métro, le Grand Paris Express et les LHNS tramway ou bus, et vélos avec le réseau métropolitain. Par ailleurs, si le dispositif de la Zone à Faibles Emissions qui accélérera la mutation du parc de véhicules vers des véhicules thermiques ou hybrides, puis vers l'électrique, permettra de réduire très sensiblement les émissions de polluants, puisque ne subsisteront que les émissions de particules fines liées au freinage des véhicules, elle aura une incidence plus faible sur les nuisances sonores, du fait de l'importance des bruits de roulement si l'on ne réduit pas la vitesse. Elle n'aura par ailleurs a priori aucune incidence sur l'importance des flux de circulation.

En conséquence, refuser le statu quo et engager une réelle transformation du périphérique impliquent prioritairement de s'attaquer à l'autosolisme pour réduire massivement le nombre de véhicules en circulation. Alors que le nombre de passagers par véhicule n'est que de l'ordre de 1,1 aux heures les plus congestionnées, il est primordial que les propositions du livre blanc soient ambitieuses sur ce point. **La solution avancée pendant les différents ateliers d'une voie réservée au co-voiturage et à certaines catégories de véhicules (bus, taxis, VTC...) nous semble ainsi la plus pertinente pour favoriser le partage de véhicules et améliorer l'efficacité de l'infrastructure.** Elle doit donc constituer une mesure phare à mettre en œuvre

à une échéance proche. Cette voie réservée sur le périphérique pourrait par ailleurs être accompagnée d'une limitation de la vitesse. La limitation de la vitesse de 80 à 70 km/h avait en effet permis de faire baisser le nombre de décibels de 1,7, soit une réduction du bruit de 40 % et réduire la vitesse à 50 km/h la nuit permettrait un gain de 3 décibels supplémentaires, ce qui constituerait un gain de confort considérable pour les riverains.

La réduction du nombre de véhicules circulant et la limitation de la vitesse permettront ensuite, dans un second temps, d'envisager **le deuxième volet essentiel à nos yeux qui est la transformation des infrastructures**. A ce titre, nous serions favorables à l'instauration d'aménagements permettant d'enclencher la conversion du périphérique en boulevard urbain, tels que l'instauration de carrefours à feux sur des portions situées à niveau (ni en décaissement, ni en élévation) ce qui créerait la possibilité du franchissement à pied de l'ensemble des voies. Dans cette perspective, une réflexion sur les possibilités de développer des activités et des équipements publics générateurs de vie urbaine et de riveraineté doit être initiée. Il s'agit ainsi d'anticiper cette possibilité de franchissement en évaluant les usages potentiels des rives du périphérique.

Il nous importe toutefois que soient précisément évaluées les répercussions de ces aménagements (voies réservées et carrefours à feux) sur les voiries environnantes, et notamment sur les routes départementales qui se greffent sur le périphérique. Il est donc essentiel que soient évaluées les possibilités d'itinéraires bis de transit traversant l'ensemble des territoires limitrophes afin de veiller à ce qu'elles puissent être empêchées. Enfin, l'impact de ces mesures sur le trafic du deuxième périphérique métropolitain, l'A86, devra être appréhendé. A ce titre, il convient de noter que l'étude « Les Routes du futur » ne se limitait pas au boulevard périphérique mais effectuaient également des focus sur l'A1, l'A3 et l'A86 dont les conclusions devront également être prises en considération.

Enfin, il nous semble important de rappeler une évidence : plus les alternatives à l'automobile seront développées dans les territoires bordant le périphérique, moins celui-ci sera circulé et plus il pourra être aisément et radicalement transformé. Un soutien de l'ensemble des acteurs est donc nécessaire pour poursuivre ou engager des projets de transports en commun de moyenne et grande capacité. Si l'achèvement des lignes du Grand Paris Express est essentiel pour densifier l'offre dans le cœur du Département, les autres projets en cours le sont également, notamment les projets en radiales vers Paris :

- Prolongement du tramway T8 au Sud et bus à haut niveau de service TZen3 qui desserviront des portes de Paris ;
- Renforcement des lignes de bus qui assurent une desserte fine et amélioration de leurs conditions de circulation, leur fréquence et leur intégration au réseau lourd dans une perspective de développement de l'intermodalité ;
- Création, si la réglementation le permet, de liaisons bus express en utilisant des voies réservées sur les autoroutes A1 et A3 ;
- Prolongements des lignes de métro existantes : lignes 1, 4, 7, 9, 11, 12, 14.

Avec l'aboutissement de ces projets, la baisse du taux de motorisation des ménages séquano-dionysiens, déjà amorcée, pourra ainsi se prolonger pour tendre vers les niveaux observés à Paris.

L'événement olympique, une opportunité pour engager la transformation du périphérique

L'organisation et le déroulement des Jeux olympiques et paralympiques 2024 va permettre de sanctuariser des voies pour certains véhicules sur une grande partie du périphérique, dont l'intégralité de sa partie adjacente à la Seine-Saint-Denis. Il apparaît dès lors pertinent de

profiter de cette impulsion et d'envisager la pérennisation des usages réservés dans le cadre des Jeux. Les changements de comportements qui vont être induits par l'instauration des voies olympiques doivent pouvoir perdurer.

Il convient toutefois de rappeler que les aménagements de voirie induits par l'évènement olympique ne se limitent pas dans le département aux seuls périphérique et autoroute A1. Les JOP constituent également une opportunité pour le Département de la Seine-Saint-Denis de mettre en œuvre d'importants travaux de réaménagement de son propre réseau viaire afin d'assurer une meilleure desserte des futurs sites olympiques qui y sont implantés. Cela sera ainsi le cas le long de la RD 901 entre la future gare du Grand Paris Express de La Courneuve jusqu'au site de Marville, qui sera un site d'entraînement pendant les Jeux, entre la gare RER du Bourget et le futur quartier des médias sur la RD50 et entre la future gare Saint-Denis Pleyel et le Village des athlètes.

Les JOP vont ainsi permettre une accélération de certains projets et accompagnent l'ambition du Département de reconfiguration et de réappropriation de l'espace public et de la voirie en Seine-Saint-Denis.

Une ambition départementale de réaménagement et de végétalisation de l'espace public qui s'inscrit dans une perspective de diminution de l'usage de l'automobile

La volonté du Département de redimensionner l'espace public et l'espace viaire pour diminuer l'emprise accordée à l'automobile au profit des modes actifs et des transports en commun s'inscrit dans un objectif général de modification des habitudes de déplacements. En offrant des alternatives à la voiture particulière s'ouvre en effet la possibilité de résorber l'emprise routière des grandes infrastructures qui morcellent le territoire départemental. Les espaces publics libérés par la reconfiguration des voies permettent en outre d'intégrer les enjeux de réappropriation écologique, de résilience et de rafraîchissement des îlots de chaleur urbains, en désimperméabilisant des sols bitumés, en plantant de nouveaux arbres et en retrouvant, si possible, des écoulements naturels des eaux.

L'évolution de la RD932 (ex RN2) constitue l'exemple le plus engagé de cette politique départementale. Cet axe majeur traverse sept communes du territoire séquano-dionysien, entre la porte de la Villette et Tremblay-en-France. 30 000 véhicules circulent quotidiennement sur sa portion sud, entre Aubervilliers et Le Bourget où les travaux d'aménagement de la voie ont débuté, en perspective de 2024. La réduction de la place de l'automobile, l'insertion de pistes cyclables, de voies bus et d'espaces végétalisés sont les grands principes qui sont mis en œuvre pour créer des espaces publics plus apaisés permettant une circulation plus aisée de toutes et tous.

Des travaux d'une envergure similaire ont débuté sur une autre radiale essentielle, la RD 933 (ex RN3), qui est reliée au périphérique, au niveau de la porte de Pantin. Sur cette voie, le projet d'aménagement de l'espace public mis en œuvre vise également à préfigurer la création d'une ligne de bus à haut niveau de service, le Tzen3, et nous espérons que l'État saura apporter l'aide financière indispensable pour que puisse enfin être concrétisé ce projet tant attendu par les habitants de l'Est du Département.

Plus globalement, l'ensemble des routes départementales, qu'elles mènent ou non au périphérique, vont être reconfigurées pour créer un réseau cyclable structurant sur tout le territoire et permettre la plantation de 30 000 arbres d'ici 2030 dans le cadre du plan Canopée départemental. D'ores et déjà, 155 km sur les 342 km du réseau départemental ont été aménagés pour permettre l'insertion de pistes cyclables, de natures variées selon les configurations de l'espace public. S'y ajoutent plusieurs dizaines de km de pistes transitoires créées depuis 2020 et qui ont vocation à être pérennisées. L'action départementale vise ainsi à doter rapidement la Seine-Saint-Denis d'un réseau continu et sécurisé, qui englobera le réseau RER V et le plan vélo métropolitain et qui devra bien entendu se raccorder au réseau parisien, en suivant l'exemple emblématique de la piste cyclable du canal de l'Ourcq prolongeant la piste parisienne du bassin de la Villette. Cette politique porte déjà ses fruits. 3500 cyclistes sont par exemple enregistrés quotidiennement sur la RD932, ce qui démontre que la progression de l'usage du vélo ne concerne pas uniquement le territoire parisien.

Le plan Canopée marque quant à lui un tournant dans la politique départementale de développement de la nature en ville. En sus de la création de grands espaces verts départementaux, il s'agit dorénavant de contribuer à une végétalisation de l'ensemble du tissu urbain, le long des routes départementales ou sur de petits espaces délaissés en créant des « mini forêts urbaines » et en appliquant le principe : un arbre abattu, trois arbres plantés. Le Département veillera donc dans ce cadre à assurer les continuités végétales avec les espaces plantés réalisés en bordure du périphérique pour contribuer au rétablissement d'une véritable ceinture verte.

Créer un cadre de gouvernance pour permettre de poursuivre le travail engagé sur la transformation du périphérique

Les ateliers du périphérique ont fait naître une attente pour un projet métropolitain majeur et ont confirmé la nécessité de partager projets et savoirs. Pour le Département, le fonctionnement collégial de ces ateliers, la coordination précieuse apportée par l'APUR, l'expertise de l'ensemble des services techniques des collectivités et de l'État doivent pouvoir être prolongés dans le cadre d'une nouvelle phase visant à la concrétisation de ce projet.

Des conventions de projet spécifiques ont été élaborées avec les différentes collectivités concernées sur les secteurs de la Chapelle et de la Villette et une convention cadre portant sur l'aménagement du linéaire commun aux territoires parisien et séquano-dionysien, entre la Porte Pouchet et la Porte de la Villette a été signée en 2021 par le Département, la Ville de Paris et Plaine Commune.

Ce cadre collaboratif vertueux doit être consolidé, et pour ainsi dire dépassé, afin de l'adapter à l'objectif partagé de transformation du boulevard périphérique. L'importance du projet et de ses répercussions sur les territoires limitrophes impliqueraient en effet de créer un cadre de gouvernance innovant et intégrateur de toutes les parties concernées permettant un suivi et un dialogue réguliers.

9. Val-de-Marne (94)

VAL de MARNE
Département utile

Madame Anne HILDAGO
Maire de la ville de Paris
Conseil de Paris
Hôtel de Ville
75196 Paris Cedex 04

Olivier CAPITANIO
Président
du Conseil départemental
du Val-de-Marne

//HÔTEL DU DÉPARTEMENT
21-29, av. du Général-de-Gaulle
94054 Créteil cedex
Tel : +33 1 43 99 70 01
olivier.capitanio@valdemarne.fr
www.valdemarne.fr

Madame Le Maire,

Vous avez sollicité les villes limitrophes à Paris pour s'associer à une réflexion globale sur le devenir du boulevard périphérique.

Dans le prolongement, les Maires de Gentilly, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre ainsi que le Président de l'EPT d'Orly-Seine-Bièvre vous ont adressé un projet de couverture de ce boulevard entre la poterne des peupliers et la porte d'Ivry.

Je souscris pour ma part à cette proposition ambitieuse qui vise à végétaliser la coupure matérialisée par ce boulevard, et je suis convaincu qu'elle contribuerait largement à améliorer les conditions de vie d'un grand nombre de val-de-Marnais riverains de cet équipement.

C'est la raison pour laquelle je veux vous dire mon soutien et celui du Département du Val-de-Marne à ce projet et vous indique ma disponibilité pour échanger sur ce sujet avec les élus concernés.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Madame le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement,

Le Président

O. Capitanio

10. Ville de Charenton-le-Pont

Contribution de la Ville de Charenton-le-Pont sur le Livre Blanc du périphérique

Charenton rejoint la volonté de Paris d'engager une transformation profonde du périphérique et des autoroutes qui y convergent.

La Ville de Charenton avait déjà suivi avec attention la consultation internationale engagée en 2018 par le Forum métropolitain sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies structurantes du Grand Paris.

Les enjeux de la transformation du périphérique et de l'autoroute A4 sont très importants pour la Ville de Charenton, tant sur la question des mobilités, que sur celles des nuisances sonores, atmosphériques et visuelles. Ils s'avèrent primordiaux avec la réalisation de la ZAC Charenton-Bercy, également qualifiée de Grande Opération d'Urbanisme (GOU), en raison de son ambition métropolitaine et des enjeux qu'elle comporte. Celle-ci s'inscrit dans la continuité d'un Contrat d'Intérêt National (CIN) comprenant de nombreux sujets métropolitains, dont en premier lieu le désenclavement vers Paris.

Le projet d'aménagement « Charenton-Bercy » porte sur la construction d'un projet mixte comprenant 1500 logements familiaux, des résidences spécifiques (seniors, étudiants, jeunes travailleurs, co-living) connecté à Paris, notamment au projet Bercy-Charenton situé dans le 12e arrondissement. L'articulation de ces 2 opérations structurantes s'organise, de part et d'autre, du boulevard périphérique.

La mise en œuvre du projet charentonnais d'environ 400 000 m² de surface de plancher comprendra 3 phases opérationnelles, avec des premières livraisons escomptées dès 2026-2027.

La prolongation de la rue Baron le Roy constituera à cet effet la colonne vertébrale de la liaison entre Charenton et Paris, en accueillant un nouveau mode de transport collectif à grande capacité de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ainsi qu'un réseau de déplacement doux (parcours cyclables, végétalisés, propice à l'intensification de la marche). Le maillage vers le réseau de transports en commun est un attendu fort de l'opération charentonnaise.

La future rue Baron le Roy, prolongée depuis Paris vers Charenton et dont le début de l'aménagement est souhaité pour 2024, passera sous le périphérique pour assurer une liaison structurante entre les 2 collectivités. Son aménagement devra répondre à des enjeux de liaisons douces entre les deux villes. Pour les Charentonnais, la rue Baron le Roy et le futur axe « lumière » devront permettre un accès direct et sécurisé à Terroirs de France et plus particulièrement à la ligne 14 du métro. Ce lien entre Charenton et Paris est attendu, car à ce jour, le périphérique constitue une coupure urbaine forte, empêchant toute liaison piétonne sécurisée et agréable entre les 2 territoires.

L'activation de la rue Baron le Roy, dans sa version transitoire, est programmée dans une temporalité courte, dès 2022. Cette reconfiguration doit s'intégrer dans la première phase des travaux initiés par l'APUR, portée sur l'héritage olympique. Cet horizon à court terme marque la préfiguration de la transformation de la porte de Bercy en place. Sa réalisation définitive est envisagée à l'issue des travaux préalables sur les réseaux ferroviaires, à l'horizon 2027.

L'opération Charenton-Bercy comporte également un enjeu de franchissement des infrastructures routières pour rejoindre la Seine. Un réseau de circulations douces existe déjà le long des berges auquel il conviendra de se connecter dans la dernière phase de la ZAC Charentonnaise.

Le boulevard périphérique et l'échangeur de Bercy sont des sources de nuisances sonores et de pollution avec une présence de véhicules très importante du fait de la connexion avec l'autoroute A4.

Charenton-le-Pont

Sur cette infrastructure autoroutière, ce sont plus de 230 000 véhicules/jour, de particuliers et entreprises, qui circulent à une vitesse maximale réglementaire de 90 km/heure, se retrouvant en « goulet d'étranglement » à l'approche de la capitale avec une limitation nette de la vitesse à 50 km/heure (ou 70km/heure sur le périphérique).

Les embouteillages et nuisances multiples occasionnés par ces déplacements quotidiens ne sont plus acceptables pour les administrés charentonnais, d'où notre souhait de réfléchir conjointement à des mesures permettant d'apaiser le périphérique et ses abords, dans un périmètre qui ne peut se cantonner à 500m.

Les impacts des déplacements franciliens vers la capitale ont des répercussions sur des périmètres bien plus larges. Pour Charenton, c'est l'intégralité du tronçon A4 qui longe le sud de la Ville ainsi que les voies départementales parallèles, les quais de Bercy et des Carrières, qui subissent les conséquences de l'interconnexion avec le périphérique.

Les actions qui seraient menées dans un périmètre réduit aux limites administratives de la capitale pourraient avoir un effet délétère sur les villes limitrophes telle que Charenton (congestion des grands axes et du reste de la Ville, accentuation de la pollution…).

Si des mesures devaient être prises à court ou moyen terme telles que la réduction de la vitesse, la création d'une voie dédiée aux véhicules propres et au covoiturage, la condamnation de bretelles d'entrées/sorties du périphérique, la création de pistes cyclables ou encore la végétalisation, elles doivent être réfléchies à une échelle plus large, dans une perspective métropolitaine.

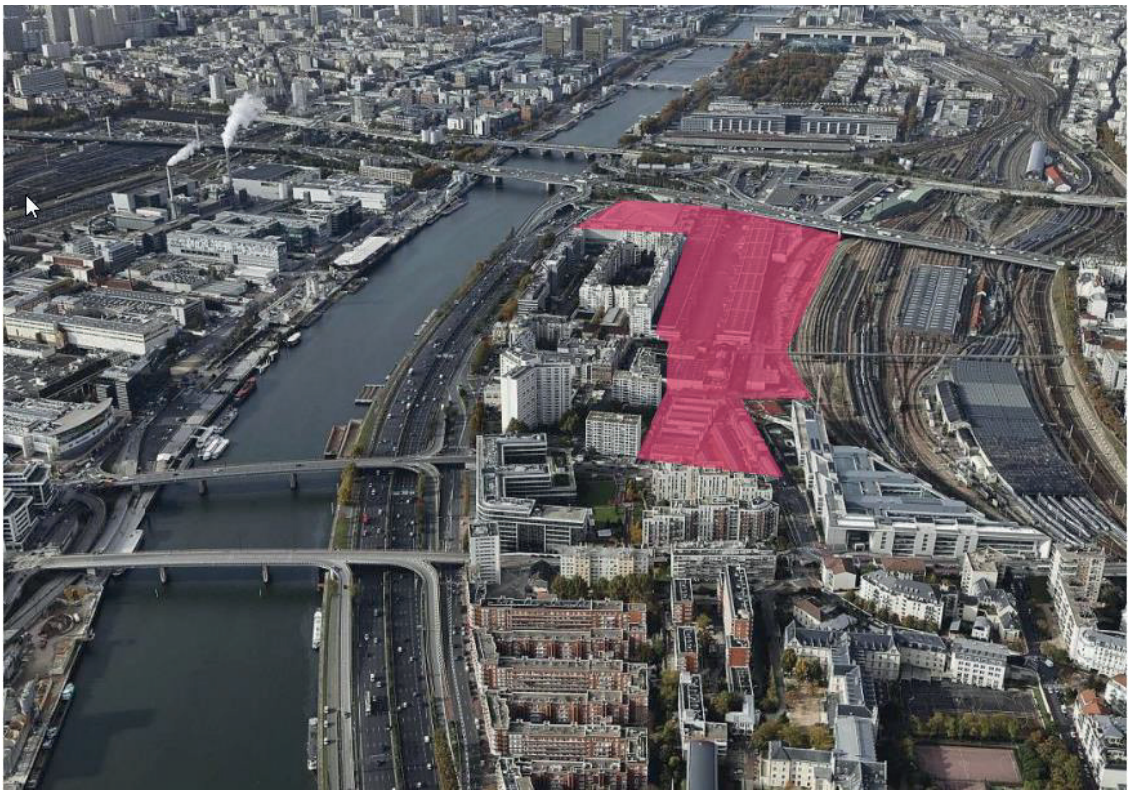
Une concertation avec les villes jouxtant le périphérique et la Préfecture de Région apparait nécessaire en amont de toute prise de décision.

Cette transformation du périphérique en parallèle des actions à mener sur les autoroutes urbaines qui lui sont connectées doivent être menées par étape et en disposant aussi de modélisation permettant de mesurer les reports des automobiles vers les villes jouxtant la Capitale.

Cette métamorphose accompagnera plusieurs changements majeurs concernant les mobilités dans le cœur de l'Ile-de-France. Il s'agit notamment de la mise en service du métro de la société du Grand Paris et le prolongement de plusieurs lignes de métro. Il faut aussi prendre en compte la fin de la circulation des véhicules diesel puis thermiques respectivement en 2024 et 2030. Enfin, la montée de l'utilisation du vélo et des aménagements de voirie qui l'accompagne seront aussi déterminants pour l'avenir des circulations dans le cœur de la métropole parisienne.

Hervé GICQUEL
Maire de Charenton-le-Pont
Vice-Président du Conseil Départemental du Val-de-Marne

Charenton-le-Pont



Vue aérienne du projet Charenton-Bercy

Plan masse du projet Charenton-Bercy

Perspective 3D du projet Charenton-Bercy

11. Ville de Gentilly

Contribution Patricia Tordjman, maire de Gentilly, conseillère métropolitaine, au Livre blanc du Périphérique/ septembre 2021

A Gentilly, participer à la requalification du périphérique et à l'espace urbain de l'avenue Paul-Vaillant-Couturier qui le longe.

Notre ville du Val-de-Marne limitrophe de Paris a une double spécificité. Tout d'abord, le périphérique qui la borde, au nord, se situe en surface, au même niveau que son espace urbain, avec un mur anti-bruit le long de l'avenue Paul-Vaillant-Couturier et une passerelle qui nous relie à la cité internationale universitaire. Ensuite, deux autoroutes l'entourent, l'un par l'Est et l'autre par l'ouest. La Ville se trouve ainsi enclavée au sein d'un triangle de grands axes routiers qui l'assourdissent et la polluent. Nous mettons tout en œuvre pour réparer ces fractures urbaines par des projets d'envergure portés avec notre population. Je pense par exemple à la couverture de l'autoroute A6b, inaugurée en 2013, qui permettra bientôt aux Gentillén.nes de rejoindre la station du métro de la ligne 14.

Une jonction entre l'autoroute A6a et le périphérique n'est aujourd'hui plus utilisée. Cette jonction occupe 12 mètres de voie (en largeur) sur le périphérique. Cet espace non négligeable pourrait trouver un nouvel usage.

Le tronçon pourrait être reversé à l'avenue Paul-Vaillant-Couturier qui lui est contigüe. Cette transformation d'un morceau de périphérique en voie urbaine accompagnerait notre projet de requalification de cette avenue. Elle prévoit notamment une reconfiguration du mur anti-bruit, devenu obsolète et inesthétique. Sur une bonne partie de cette façade, nous envisageons d'expérimenter une paroi végétalisée anti-bruit et anti-pollution. Le gain d'espace côté ville permettrait d'aménager un site propre pour les vélos et pour le bus 125, ligne transversale la plus fréquentée entre l'est et l'ouest de la banlieue sud.

Ce chantier prendra du temps. Une étape intermédiaire est proposée. Cette voie de 12 mètres de large pourrait restée sur le périphérique mais être dédiée aux transports alternatifs et aux bus, à l'instar de la voie olympique prévue sur le périphérique nord parisien. La déviation du bus 125 nous donnerait ainsi une marge d'aménagement intéressante, côté ville, pour la végétalisation de l'espace public et les pistes cyclables.

Contribution Patricia Tordjman, maire de Gentilly, conseillère métropolitaine, au Livre blanc du Périphérique/ septembre 2021

De Gentilly à la Métropole, un dialogue renouvelé entre la banlieue et la capitale.

Plusieurs villes du sud de Paris, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, jouxtent le périphérique. Elles sont confrontées à des problématiques différentes et élaborent des projets adaptés. Elles se rassemblent aussi pour faire valoir des intentions communes dans ce contexte de requalification du périphérique. Renouer le lien entre la proche banlieue et la capitale constitue une volonté commune et, aujourd'hui, une opportunité historique. Notre petite ville aux portes de Paris a été la première à tendre ainsi la main à la capitale. Pour bâtir le siège d'Ipsos qui borde le périphérique côté Gentilly, elle a fait appel à l'architecte Henri Gaudin qui a conçu le stade Charlety, situé sur l'autre versant de la rocade, à Paris. Nous avons fait le choix du dialogue et du continuum urbain, plutôt que d'ériger des murs de séparation. Je suis convaincue que cette démarche, audacieuse à l'époque, va dans le sens de l'histoire. Les territoires de Gentilly et de Paris étaient intra-liés avant la construction du périphérique. Elle nous a artificiellement séparés. Pour exemples, le cimetière de Gentilly se trouve côté 13e arrondissement ; l'église du Sacré-Cœur de Gentilly était destinée aux étudiants de la Cité universitaire. Les limites de notre ville débordaient bien au-delà de ce tronçon routier qui nous a isolé et asphyxié. Une étude d'Airparif a d'ailleurs souligné que notre commune, nichée dans la vallée de la Bièvre, était la plus polluée des villes limitrophes de Paris.

« Les murs renversés deviennent des ponts », écrivait Angela Davis, militante pour les droits civiques aux Etats-Unis. Le futur du périphérique passe par sa transformation, tant sur le plan écologique que sur le plan urbain. Ces temps de crise devraient remettre les pendules à l'heure ….

12. Ville de Neuilly-sur-Seine

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE AU LIVRE BLANC DU PÉRIPHÉRIQUE

Apporter davantage de cohérence entre les aménagements autour du Boulevard Périphérique représente un véritable enjeu pour toutes les communes de la petite couronne. Notre ambition commune doit notamment résider dans la reconstitution de grands boulevards urbains métropolitains et la création de nouveaux patrimoines contemporains.

CONTEXTE ET GENÈSE DU PROJET DES ALLÉES DE NEUILLY

L'avenue Charles de Gaulle qui constitue une partie de l'axe historique reliant le jardin des Tuileries à Saint-Germain-en-Laye a été réquisitionnée dans les années 60 pour accueillir le premier tronçon de la Route Nationale Paris-Cherbourg : la RN13.
Peu traversable et peu propice à la promenade, la RN13 coupe littéralement la ville en deux et ne laisse que peu de place aux piétons.

En 1988, à l'occasion du prolongement de la ligne 1 du métro entre la station Pont de Neuilly et La Défense, la mise en souterrain du tronçon de la RN13 a été engagée entre le Pont de Neuilly et la rue des Huissiers. Elle s'est achevée en 1992. S'en est suivi un nouveau projet de dénivellation de la RN13 qui a fait l'objet d'un débat public en 2006. Ce projet est toutefois resté sans suite, en raison notamment de l'alourdissement des normes de sécurité et surtout des moyens financiers considérables pour enfouir la RN13, dont la Direction des Routes d'Ile-de-France, dépendant de l'Etat, ne dispose pas.
La solution de l'enfouissement ne réglait par ailleurs pas le problème de la pollution et se révélerait incohérente avec le Schéma de Développement Régional 2013 (SDRIF), les choix de prioriser les investissements publics dans les transports collectifs (GPE), l'évolution des déplacements en Ile-de-France et en particulier le glissement progressif des flux de transit vers l'A86 et enfin, dernièrement, la mise en place d'une ZFE sur Paris et la Petite Couronne.

En 2008, nouvellement élu Maire de Neuilly-sur-Seine, Jean-Christophe Fromantin lance l'idée d'un aménagement de l'Axe Majeur Etoile-Neuilly-Défense.

La Ville publie dès 2009 une grande étude sur l'Axe Majeur avec la contribtion des riverains, d'urbanistes, d'économistes, de philosophes, de décideurs publics, enrichie en 2010 de celle de 6 grands architectes réputés (Renzo Piano, Roland Castro, Christian de Portzamparc, Foster & Partners, Manuelle Gautrand, Jacques Ferrier...).
L'idée générale : réaligner la perspective historique, rendre l'Avenue à ses habitants, et recréer une « promenade royale » de 8 km de la Concorde à la Grande Arche.

En 2012, l'étude « Etoile-La Défense, un axe majeur métropolitain » menée par l'APUR avec la Ville de Paris et la Préfecture de Région (DRIEA), membres du Conseil d'Administration de l'Apur et dans le cadre d'un partenariat par convention de subvention d'étude, avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine (CG92), la Ville de Neuilly-sur-Seine, l'Établissement Public d'Aménagement La Défense Seine Arche (EPADESA) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris (CCIP), est publiée.
Elle identifie, sur la base d'un diagnostic partagé, les enjeux urbains portés par la séquence historique : grand paysage, espaces publics, espaces mutables.

Ce projet de transformation de l'Axe Majeur, à l'étude depuis plus de 10 ans à l'initiative de Neuilly, se veut le préfigurateur de la ville de demain.

En 2017, le déclassement des contre-allées de l'Etat à la Ville a permis de lancer le projet des « Allées de Neuilly ». Dans son sillage, les autres tronçons de l'Axe Majeur vont se transformer dans les années qui viennent. De grandes réflexions, souvent similaires, sont en effet en cours autour des Champs Elysées, de l'avenue de la Grande Armée, du Pont de Neuilly et les travaux de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot débuteront dans quelques semaines.

UN PROJET QUI S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LES 3 GRANDS PRINCIPES COMMUNS DE LA NOUVELLE CEINTURE VERTE AUTOUR DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE.

+ DE LIENS

LA CRÉATION D'UNE CONTINUITÉ MÉTROPOLITAINE

La création d'une continuité métropolitaine entre Paris et Neuilly, à travers la requalification des différentes sections de l'Axe historique du Louvre à La Défense, permet de redévelopper du lien entre tous ceux qui y vivent et y travaillent.
Plus localement, le projet des « Allées de Neuilly » consiste en une reconquête des contre-allées, aujourd'hui inféodées à l'automobile, et en leur transformation en 10 hectares d'espaces publics, partagés, végétalisés et apaisés (zone de rencontre 20 km/h).

Cette requalification d'une autoroute urbaine permettra de restaurer les porosités avec les quartiers environnants et les liens entre le nord et le sud de la Ville, en facilitant son franchissement grâce à une réduction de la chaussée centrale, en créant 3 nouvelles traversées piétonnes et recréant une traversée automobile et en instaurant un principe de circulation en marguerite évitant ainsi le « shuntage » des véhicules de transit sur les contre-allées et privilégiant la desserte locale.

L'avenue centrale sera également plus aisément franchissable, récréant ainsi le lien entre le nord et le sud de Neuilly, notamment grâce à une réduction de la chaussée centrale et à la création de 3 nouvelles traversées piétonnes.

L'espace dévolue aux piétons sera par ailleurs considérablement accru, passant de 8% à 60% de l'espace public et les mobilités actives seront facilitées avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle assurant une parfaite continuité cyclable entre Paris et La Défense.

Les Allées de Neuilly

NEUILLY-SUR-SEINE

+ DE NATURE

UN DES PLUS IMPORTANTS PROJETS D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER EN FRANCE

Les Allées de Neuilly constituent un des plus importants projets d'aménagement paysager de France.

A l'ouest de l'avenue, face à La Défense, les pelouses de Neuilly offriront un lieu de détente au cœur de la perspective historique.

L'alignement du bâti, le gabarit des immeubles de style Néoclassiques et Haussmanniens et les plantations d'alignement confèreront une cohérence paysagère d'ensemble sur la nouvelle avenue Charles de Gaulle.

L'amélioration de la biodiversité et de la végétalisation des contre-allées se concrétisera notamment par la plantation ou replantation de 370 nouveaux arbres qui viendront donc parachever, de part et d'autre, le double alignement historique des Allées ; mais aussi par la création de 20 000 m^2 de surfaces végétalisées, le long des nouvelles promenades piétonnes, avec la plantation de 70 000 arbustes et 20 000 plantes vivaces.

Ces travaux de végétalisation permettront en outre de lutter contre la pollution de l'air, contre les îlots de chaleurs urbains et contre la pollution des eaux de surface en déviant les eaux pluviales du réseau d'assainissement vers les espaces verts nouvellement créés.

+ DE PROXIMITÉ

DE NOUVEAUX LIEUX DE VIE

L'avenue Charles de Gaulle accueille 8 000 logements, la Ville veille donc à sanctuariser cet habitat de manière à ce que l'attractivité nouvelle ou renouvelée de ce type d'axe permette de répondre à toutes les attentes et offre un bon mix entre vie professionnelle, vie sociale et vie culturelle.

En créant 10 hectares d'espaces publics, en travaillant sur des aménagements nouveaux, en facilitant la desserte locale et les modes de circulation douce, la Ville souhaite ainsi redonner aux habitants, à ceux qui y travaillent ou traversent Neuilly, le plaisir d'y rester et de s'y promener.

L'évolution du profil avec de confortables rives piétonnes et ses 10 hectares d'espaces publics, ponctués de mobiliers urbains modernes et au design audacieux, rythmeront l'Axe et redonneront une visibilité aux nombreux commerces présents sur l'avenue. Grâce à l'harmonisation des devantures, objet d'une charte, les commerces contribueront à l'identité forte de l'avenue dont ils magnifieront les perspectives et le paysage urbain.

LA CRÉATION D'UN PATRIMOINE CONTEMPORAIN

L'avenue Charles de Gaulle offre un espace exceptionnel au cœur d'un tracé historique qui va des Tuileries jusqu'à Saint-Germain-en-Laye.
Cette perspective dessinée par *Le Nôtre* en 1670 est devenue un territoire emblématique que le temps a régulièrement revisité.
Les Tuileries, la pyramide du Louvre, la place de la Concorde, les Grand et Petit Palais, les Champs-Élysées ou la Grande arche de La Défense sont autant de jalons qui caractérisent l'audace de l'Axe majeur et les défis de chaque époque.

La ville de Neuilly dotera ces 10 hectares d'espaces publics d'un patrimoine nouveau, reflet des enjeux contemporains. 19 « Folies », pavillons témoins des cultures, espaces d'animation, d'innovation et de rencontres uniques au monde, jalonneront ainsi l'avenue et offriront de nouveaux usages.

Les Allées de Neuilly

NEUILLY-SUR-SEINE

13. Ville de Vanves

VANVES

Vanves, le 29 septembre 2021

Affaire suivie par :
Stéphane DAGUEBERT
☎ 01 41 33 92 27
Réf. SD/FP 21073/726

Monsieur Emmanuel GREGOIRE
Premier Adjoint à la Maire de Paris
En charge de l'architecture, de l'urbanisme, de la Métropole du Grand Paris, de la transformation des politiques publiques et des relations avec les arrondissements
Hôtel de Ville de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex 04

Objet : Livre Blanc du Périphérique – contribution de la ville de Vanves.

Monsieur le Premier Adjoint, Cher Emmanuel,

J'ai le plaisir de vous transmettre ci-joint la contribution écrite de la ville de Vanves au Livre Blanc du Périphérique et nous sommes heureux de participer ainsi à un travail prometteur qui, nous l'espérons, débouchera à court terme sur des initiatives et des opérations concrètes.

La ville de Vanves continuera à s'investir activement dans les prochaines étapes des travaux de l'Atelier du Périphérique et vous pouvez compter sur notre participation active au sein de cette instance de réflexion et de concertation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Adjoint, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Cordialement,
B. Gauducheau

Mairie de VANVES (Hauts-de-Seine)

Bernard GAUDUCHEAU
Maire de Vanves
Conseiller Régional d'Ile-de-France

P.J. : 1

Mairie de Vanves
3, rue Mary Besseyre
CS 40001
92172 Vanves cedex
www.vanves.fr

Téléphone
01 41 33 92 00
Télécopie
01 41 33 92 35
E-mail
vicesmunicipaux@ville-vanves.fr

VANVES

LIVRE BLANC DU PÉRIPHÉRIQUE
Contribution de la ville de Vanves

➢ ROMPRE DEFINITIVEMENT AVEC LA LOGIQUE DE FRONTIERE ET SES CONSEQUENCES DESASTREUSES

Marquée par une longue frontière avec le boulevard périphérique parisien, la ville de Vanves a longtemps souffert comme beaucoup de Communes de petite couronne de cette coupure marquée, source de nuisances en tout genre, obstacle dissuasif à toute prise en compte de la qualité dans les choix de développement urbain.

Quelques avancées appréciables ont été récemment engagées pour rompre avec cette logique imposée par la difficulté de traiter des espaces ingrats et de ce fait souvent laissés en déshérence.

On peut notamment citer le projet de l'opérateur Woodeum dans le cadre de l'opération « Inventons La Métropole ». Cette opération de qualité, qui constitue l'opportunité de créer une place urbaine au niveau de la Porte Brancion, ne doit pas rester isolée. Sa mise en œuvre doit en effet s'accompagner d'une réflexion globale étendue aux autres opérations d'envergure récemment apparues dans ce secteur, compris entre la Porte de Vanves et la Porte de la Plaine.

Aujourd'hui, l'action des élus des différentes collectivités doit impérativement imposer la lutte contre les fractures dues au Boulevard périphérique comme une priorité absolue. Il conviendra d'impulser et d'orienter de nouveaux choix d'aménagement et de développement dans des secteurs dont on découvre progressivement un potentiel et des atouts qu'on croyait jusqu'ici inexistants

Il s'agit d'avoir une volonté et des ambitions porteuses de projets qui intègrent plusieurs impératifs : l'innovation, la prise en compte d'objectifs de développement durable dans des contextes souvent dégradés, l'accompagnement actif des projets publics et privés souhaitant s'établir le long de cet axe et le souci du qualitatif dans le traitement des espaces publics, véritables liens permettant de mettre en valeur les différentes zones d'interface.

➢ PRIVILEGIER LA QUALITE ET LE DURABLE DANS LE TRAITEMENT DES SECTEURS ET SITES EN MUTATION BORDANT LE PERIPHERIQUE

Dans ce cadre Paris et Vanves ont engagé une réflexion globale concernant l'avenir de leur secteur frontalier bordant le boulevard périphérique et partant du rond-point des Insurgés de Varsovie (ouvrage en dalle en limite de Vanves et Paris XV) et le carrefour des voies Louis Vicat/Jean Bleuzen/Adolphe Pinard (limite Vanves et Paris XIV).

Paris et Vanves se rejoignent sur la nécessité de défendre une vision et des solutions globales, innovantes et durables pour la mise en valeur de cet espace aujourd'hui concerné par plusieurs projets à forts enjeux.

Il s'agit en premier lieu du projet envisagé dans le secteur Nord-Ouest de Malakoff où une ZAC a été créée sur un périmètre comprenant l'ancien site de l'INSEE élargi à un ilot voisin occupé par divers équipements communaux.

Ce futur pôle d'activités se positionne à proximité et dans la continuité d'un autre site majeur en développement dans ce secteur : celui de VIPARIS, exploitant du Parc des Expositions et de Paris Convention Centre et aux abords immédiats de cette zone, un pôle hôtelier positionné de part et d'autre du Périphérique, coupé par la dalle que constitue aujourd'hui le Rond-point des Insurgés de Varsovie

Le site situé aux abords de ce rond-point va devenir à court terme l'un des principaux pôles hôteliers d'Ile-de-France proposant une capacité d'accueil d'environ 1 300 chambres, avec les établissements Novotel et Mama Shelter récemment ouverts (avenue de la Porte de la Plaine), le futur hôtel Eklo à Vanves projeté dans le cadre du projet MIXCITE à l'intérieur de l'emprise du Parc des expositions de la Porte de Versailles (qui ouvrira dans deux ans) et hôtel Mercure, première implantation hôtelière dans ce secteur et exploité à Vanves depuis plusieurs décennies.

Ce pôle hôtelier bordant le périphérique constituera un atout majeur pour le dynamisme de tout le secteur en accueillant non seulement les dizaines de milliers de congressistes annuels de Paris Convention Centre, les exposants et visiteurs du Parc des Expositions mais aussi tous les acteurs économiques qui choisiront de s'installer sur le site.

Il convient enfin d'ajouter à Vanves dans ce même secteur l'opération de rénovation lourde d'un site de bureaux, vieillissant et énergivore, récemment acquis par la Société MATA CAPITAL , dont les travaux devraient débuter en 2022 avec à terme l'installation d'un nouveau pôle d'activité de 29 069m², à destination principale de bureaux avec intégration de commerces et de services ouverts aux usagers de l'immeuble mais également pour certains aux riverains. Cet ensemble immobilier composé de trois bâtiments, avec un linéaire bâti de 173 mètres donnant sur la rue Louis Vicat, offrira également une façade très visible depuis le boulevard Périphérique. Le parti architectural retenu viendra donner une image contemporaine à cet ensemble. La création de plateaux de bureaux largement éclairés et permettant une flexibilité d'usage, l'ouverture vers le quartier, le développement de l'élément végétal (sur les façades et en toiture) et de fortes ambitions environnementales ont guidé la conception de ce projet.

- **CREER DU LIEN SUR LES ZONES D'INTERFACE EN BORDURE DU PERIPHERIQUE**

Il y a un lien fort à créer entre le pôle de développement Malakoffiot et le pôle vanvéen/parisien en travaillant de façon qualitative cet axe Est-Ouest contigu au Boulevard Périphérique (Du rond-point des Insurgés de Varsovie jusqu'à l'entrée sur la ZAC Porte de Malakoff par le Boulevard Adolphe Pinard) intégrant aussi la totalité de la rue Louis Vicat qui serait la voie d'interface principale permettant la jonction entre les différents pôles d'activités actuels et à venir de ce secteur d'avenir du Sud-Ouest parisien.

Le travail de réflexion globale engagé sur l'ensemble du secteur devrait aussi intégrer la question des liaisons Nord-Sud pour rompre le puissant effet de seuil, pour ne pas dire de rupture, de part et d'autre du boulevard périphérique.

Toutes ces intentions devront donner la priorité au développement des continuités écologiques et paysagères, au renforcement des liaisons entre Paris-Vanves-Malakoff, à la création d'espaces végétalisés, à des aménagements favorables d'abord aux modes de déplacements doux et/ou favorisant l'accès aux transports en commun.

- **TRAVAILLER DANS LES DIFFERENTS SECTEURS DANS LE CADRE D'UNE APPROCHE GLOBALE**

Aujourd'hui ce secteur semble donc parvenu à un moment sensible de son avenir : plusieurs actions ou réflexions ont été lancées par les collectivités ou établissements de coopération intercommunale concernés. Un risque à ne pas négliger, facteur d'échec potentiel, serait de poursuivre les différentes démarches sans recherche de complémentarités entre l'aménagement de l'entrée de ville de Malakoff au niveau de la Porte de Vanves, la mutation dans le cadre d'Inventons la Métropole de l'entrée de ville de Vanves au niveau de la Porte Brancion, la nécessaire requalification de la rue Louis Vicat et l'opération MixCité portée par VIPARIS pour développer le pôle hôtelier sur une autre entrée de Vanves, à proximité de la Porte de la Plaine.

Afin d'avoir une vision cohérente intégrant toutes les réflexions et projets engagés et éventuellement revenir sur d'anciennes approches peut-être trop vite écartées (comme la couverture du Périphérique) il est impératif que tous les acteurs concernés se rapprochent et travaillent ensemble dans le cadre d'une réflexion globale et concertée.

La frontière physique que constitue toujours la cassure du boulevard périphérique dans le paysage urbain et dans la vie quotidienne de nos concitoyens ne pourrait être correctement traitée et atténuée si les principaux acteurs ne choisissaient pas au moins ponctuellement d'assouplir les frontières administratives

Bernard GAUDUCHEAU
Maire de Vanves
Conseiller Régional d'Ile-de-France

VANVES

apur

LIVRE BLANC

NOUVELLE CEINTURE VERTE ET TRANSFORMATIONS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Cahier 2 : Contributions

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 :