



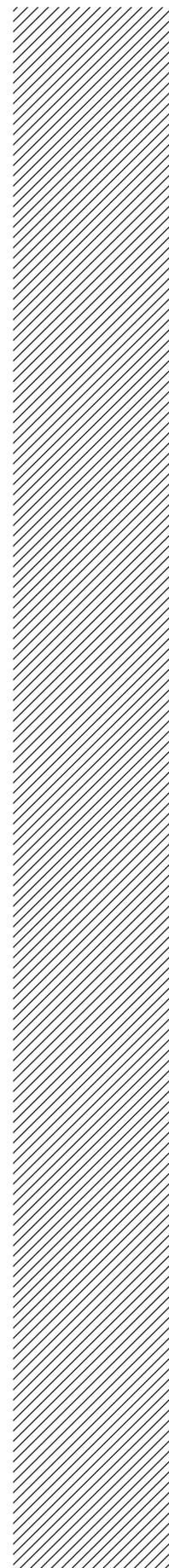
 SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°2 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 7 OCTOBRE 2019

DÉCEMBRE 2019





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

Sommaire

1. ACCUEIL ET OUVERTURE PAR J.-C. FROMANTIN ET A. HIDALGO	5
2. PRÉSENTATIONS DES PROJETS ET ATTENTES DES ÉLUS.....	13
Interventions des élus	14
Échanges avec la salle	31
3. ÉCHANGES TECHNIQUES	43

Atelier du boulevard périphérique

Atelier 2

Temps 1 Paroles des élus

Urbanisme et évolutions du périphérique : projets et attentes des communes riveraines

Accueil : Jean-Christophe Fromantin, Maire de Neuilly-sur-Seine

Introduction : Anne Hidalgo, Maire de Paris

Présentations :

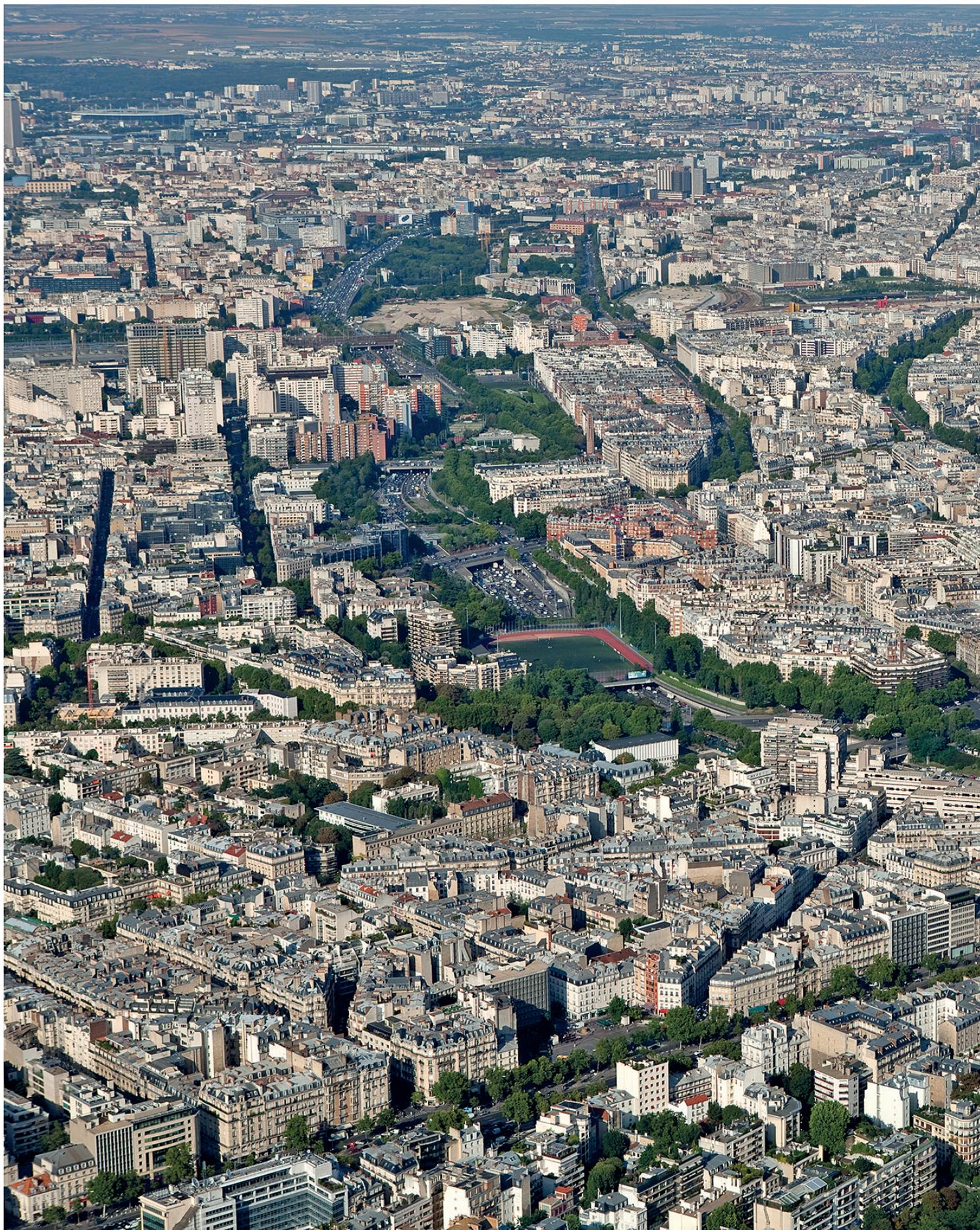
Urbanisme et évolutions du périphérique, projets et attentes des communes riveraines

- Jean-Christophe Fromantin, Maire de Neuilly-sur-Seine
- Essaid Zemouri, Plaine Commune, Vice-président délégué à l'insertion urbaine des infrastructures autoroutières
- Gérard Cosme, Président d'Est Ensemble
- Hervé Gicquel, Maire de Charenton-Le-Pont
- Patricia Tordjman, Maire de Gentilly
- Etienne Lengereau, Maire de Montrouge

Échanges

Conclusion : Jean-Christophe Fromentin et Anne Hidalgo





Le Boulevard périphérique au niveau de la porte Maillot, Paris 16^e et Neuilly-sur-Seine



1. ACCUEIL ET OUVERTURE PAR J.C. FROMANTIN ET A. HIDALGO





► Jean-Christophe Fromantin

Maire de Neuilly-sur-Seine

C'est avec beaucoup de joie que je vous accueille à Neuilly, que je t'accueille chère Anne, avec plusieurs de tes adjoints et collaborateurs. Je suis heureux d'accueillir aussi Patrick Ollier, qui est dans le même territoire que moi, de Paris Ouest La Défense. Bienvenue aux membres des territoires, et notamment des territoires voisins.

Je suis très heureux d'accueillir cet atelier parce que depuis 2008-2009, on essaye tous de regarder comment ces articulations un peu ingrates que sont les grandes portes de Paris peuvent être non pas des extrémités de nos territoires, un peu loin de nos préoccupations – c'est en tout cas ce que nous disent souvent nos habitants respectifs – mais comment ces portes peuvent devenir de nouvelles centralités. Des centralités positives, des lieux de réconciliation entre nos territoires plutôt que des espaces de division ou des espaces à problème. Il est clair que le système sanguin de ces portes est le Périphérique. Traiter la porosité entre nos territoires sans traiter ce qui les irrigue en grande partie, c'est-à-dire le Périphérique et ses bretelles d'entrée et de sortie, n'aurait aucun sens.

Cet atelier du Périphérique est, de mon point de vue, bien plus qu'un atelier du Périphérique en tant que tel, il permet de repenser ce système sanguin, ce système de circulation qui a assuré jusqu'à présent une fonction de desserte somme toute un peu critiquable – puisqu'amener des véhicules qui vont de Brest à Strasbourg en plein centre de la métropole n'a plus beaucoup de sens – mais qui est, pour nous tous, un système de réconciliation de la vie entre les communes périphériques à Paris, les communes de la première couronne et le centre de Paris, extrêmement intéressant. On a un enjeu qui fait métropole, qui fait la métropole, cher Patrick. Si la métropole s'envisage à l'aune des infrastructures de la révolution industrielle, clairement, la métropole n'entrera pas dans ce nouveau monde, dans ce nouveau paradigme qui est celui vers lequel on va. Ce nouveau paradigme est traversé par des grands débats économiques, sociaux, environnementaux. Mais il y a peut-être un point commun pour nous tous et pour nos populations, c'est le cadre de vie. C'est tous ces débats conceptuels, intellectuels, pratiques, avec tous les problèmes sous-jacents,

Le sujet, c'est être bien là où on vit, respirer là où on vit, avoir un cadre de vie agréable

► Jean-Christophe Fromantin

Cette initiative des Ateliers du Périphérique est une très belle initiative. Elle nous permet de confronter nos regards, de confronter nos projets et d'essayer de trouver ce dénominateur commun à cette transformation de nos villes, de la métropole

► *Jean-Christophe Fromantin*

© Ville de Paris – J.-B. Gurliat



qui doivent avoir, pour nous qui sommes élus, comme finalité la qualité de vie, le cadre de vie, le plaisir d'être en ville pour tous ceux qui quotidiennement la pratiquent, la traversent, se rendent d'une ville à l'autre et vivent la métropole.

C'est un très beau sujet, un sujet qui a du sens, un sujet qui est d'actualité. Notre faculté à traiter les sujets et à les accélérer n'est pas étrangère à un contexte, à un moment donné. Il y a un moment où l'opinion est ouverte à des propositions et à des transformations. On sent – et mes collègues doivent le sentir également – qu'on a basculé. Il y a 3 ans, j'aurais fait une réunion sur la transformation d'une rue à Neuilly, on m'aurait tout de suite opposé la place laissée au parking, au stationnement, à la praticité des mobilités traditionnelles. Aujourd'hui, on me dit que ce n'est plus vraiment le sujet. **Le sujet, c'est être bien là où on vit, respirer là où on vit, avoir un cadre de vie agréable**

quand on sort de chez soi. Je pense que cette bascule, cette transformation est un combat pour certains. Elle est pour toi, Anne, un combat de longue date, un combat bien compris, mal compris, difficile à comprendre. Mais un combat qu'on doit mener ensemble, dans une forme de dialogue, de concertation. Je parle encore une fois sous le couvert du président de la métropole. C'est aussi la cohérence et l'homogénéité de nos choix qui donneront du sens et une forme d'acceptabilité à ces choix, à ces arbitrages et à ces options. **Cette initiative des Ateliers du Périphérique est une très belle initiative. Elle nous permet de confronter nos regards, de confronter nos projets et d'essayer de trouver ce dénominateur commun à cette transformation de nos villes, de la métropole**, qu'on appelle tous de nos vœux.

Anne, je te cède la parole avec beaucoup de plaisir.



► Anne Hidalgo

Maire de Paris

Merci beaucoup cher Jean-Christophe, Monsieur le maire. Merci à tous les collègues d'être ici, à notre président de la Métropole, cher Patrick, et à une équipe de Parisiens que je veux saluer parce qu'ils sont là aussi sur ce projet que nous portons ensemble : Jean-Louis Missika, Christophe Najdovski et Laurence Goldgrab qui a présidé la Mission d'Information et d'Évaluation sur le Périphérique, une mission conduite au sein du Conseil de Paris.

Pour commencer, peut-être que parmi vous, certains ont eu cette expérience absolument inouïe samedi soir, de pouvoir aller à pied danser ou faire du vélo sur le Périphérique, entre la porte de Pantin et la porte de la Villette. Ça a été une expérience absolument inouïe pour des milliers de personnes, de Paris et de l'ensemble de la métropole, qui ont pu, de façon extrêmement transgressive, parce que c'était la Nuit blanche, avec un prétexte qui est celui de l'art et de la culture, aller sur ce Périphérique. Ça a produit quelque chose d'absolument incroyable, je vous le dis parce que je pense que nous les élus qui sommes confrontés à la fois à ces évolutions, au changement climatique, à la nécessité d'agir, et d'agir notamment sur les questions de

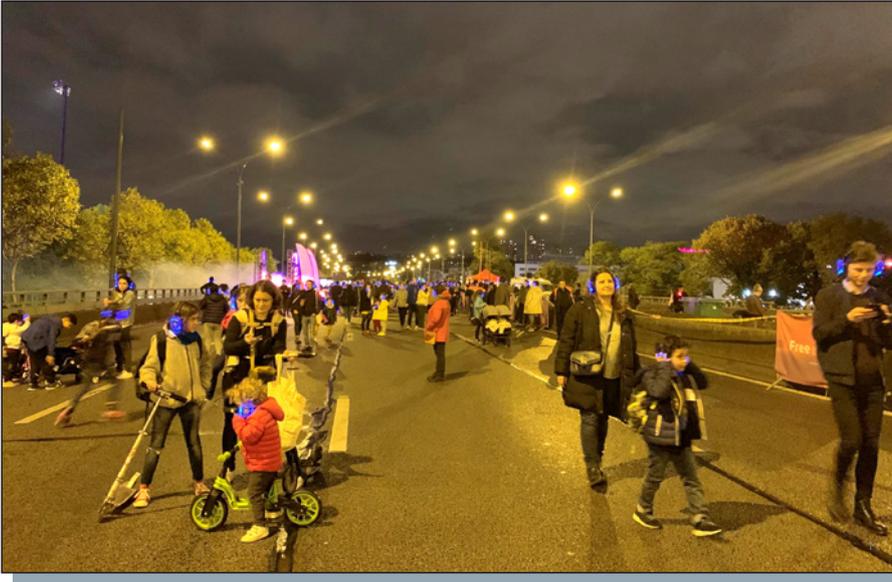
pollution, mais en même temps de tenir compte de la façon dont nos concitoyens avancent, adhérent, portent avec nous des projets. Je vous assure que je pense que c'est notre rôle parfois de faire franchir des étapes et de montrer qu'une utopie peut être réalisable. **Samedi soir, lors de Nuit Blanche, il y avait ceux qui disaient : j'ai marché sur la lune, il y a désormais ceux qui peuvent dire : j'ai marché sur le Périphérique.** Je vous assure qu'il s'est produit quelque chose de très impressionnant dans l'état d'esprit du public très large qui a pu s'approprier un espace qui lui est normalement interdit, dans une forme plus paisible, plus pacifiée, qui est celle du vélo ou de la promenade à pied.

Je fais ce détour parce que ce que nous sommes en train de faire, c'est de réfléchir ensemble à l'évolution de cet ouvrage, essentiel pour la mobilité dans notre métropole ; essentiel pour chacune et chacun d'entre nous. Lorsqu'on a lancé la Mission d'Information et d'Évaluation, et lorsqu'on a lancé aussi, avec la Métropole, la Région et l'État, ce travail sur des scénarios qui pourraient nous aider, nous alimenter, nous les élus, sur les décisions que nous aurons à prendre, nous sommes à un moment de

*Samedi soir, lors
de Nuit Blanche,
il y avait ceux qui
disaient : j'ai marché
sur la lune, il y a
désormais ceux
qui peuvent dire :
j'ai marché sur le
Périphérique*

► Anne Hidalgo

© Apur



© Apur



© Ville de Paris — Joséphine Brueder



notre histoire, de l'histoire de la métropole où cette question est bien posée, au bon moment. C'est important. Parfois, on peut arriver trop tard, trop tôt. Là, on est au bon moment pour dire que ce Périphérique parisien doit évoluer. Il a une fonction de mobilité, qui peut peut-être bouger. Les scénarios qui nous sont présentés, à la fois par la Mission d'Information, mais aussi par les quatre équipes d'architectes, d'urbanistes, de spécialistes des questions de mobilité de la Consultation Internationale sur les routes du futur, nous poussent à réfléchir, avec une temporalité qui est une première étape à 2024. Évidemment que la première étape, ça doit être 2024. Parce que 2024, c'est l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques. **Nous pouvons, nous devons profiter de cet accélérateur que sont les Jeux olympiques et paralympiques pour pouvoir accomplir de premières grandes transformations.** Peut-être – c'est dit dans tous les rapports – des files permettant d'avoir une priorité pour ceux qui utilisent les véhicules propres, le co-voiturage, les transports collectifs. C'est sans doute cette première étape qu'il nous faudra franchir ensemble, après les élections municipales évidemment. Mais je pense que nous devons nous projeter dans cet avenir très proche qui est l'échéance de 2024, qui nous permettra d'engager toutes ces transformations. Bien sûr, l'idée, c'est d'y aller ensemble et de mesurer ensemble – et quand je dis ensemble, c'est au sein de la Métropole, avec les maires, bien sûr en associant l'État, la Région – les étapes que nous devons franchir. Mais il faut les franchir. Nous sommes au pied du mur. La belle phrase consistant à dire « la planète brûle et on regarde ailleurs », est une phrase qui je crois a pénétré à peu près tous les esprits, heureusement qu'elle a été prononcée. Mais aujourd'hui, nous devons dire : « la planète brûle et nous ne regardons pas ailleurs, nous agissons ». Parce que c'est aujourd'hui qu'il faut agir. Je vais conclure sur un point. Cette semaine, nous nous retrouverons avec les

maires des grandes villes du monde entier, les maires du C40, à Copenhague, pour un sommet qui nous permettra de faire le point sur les avancées de toutes les grandes métropoles en matière de lutte contre le changement climatique et de lutte contre la pollution. Nous allons pouvoir échanger et montrer que lorsque nous agissons, cela produit des résultats. Lorsqu'on s'attaque aux causes des pollutions, cela produit des effets immédiats sur la baisse de ces pollutions. Nous en avons la preuve maintenant. Il y a eu le climatoscpticisme, le scepticisme. Et aujourd'hui, nous avons la preuve que ce que nous avons annoncé a produit des résultats, notamment en matière de baisse de la pollution. Jean-Louis présentera cette étude de McKinsey qui a été réalisée et forme une première mondiale. Elle sera dévoilée jeudi matin. Cette étude porte sur Paris, mais c'est une étude qui va servir l'ensemble des grandes villes, puisque le modèle utilisé peut être développé dans toutes les autres grandes villes. Elle va montrer comment mesurer l'effet entre trafic et pollution, comment il joue, évolue, dans une ville comme Paris, y compris avec des simulations de ce qui se serait passé si on n'avait rien fait, et des simulations de ce que ça sera une fois que nous aurons banni le diesel. C'est un horizon pour nous, Parisien, fixé à 2024, que nous avons voté à l'unanimité au Conseil de Paris. Cette étude sera aussi quelque chose de très important, qui pourra venir nous aider dans nos réflexions sur l'évolution du Périphérique. Je me réjouis que nous puissions travailler en atelier. J'ai hâte de la discussion qui va suivre. Merci beaucoup.

© Airparif

© Ville de Paris - Joséphine Brueder

Le Vélodrome de Nuit Blanche, fermeture du Périphérique de la porte de la Villette à la porte de Pantin

 Airparif @Airparif Suivre

[Carte temps réel] les effets de la fermeture d'une partie du périphérique pour les #NuitBlanche2019 observés en temps réel par @airparif

airparif.asso.fr/indices/horair



06.08 - 5 oct. 2019



Nous pouvons, nous devons profiter de cet accélérateur que sont les Jeux olympiques et paralympiques pour pouvoir accomplir de premières grandes transformations

► Anne Hidalgo



© ph.guignard@air-images.net

Le Boulevard périphérique au niveau de Gentilly et de la Cité Universitaire, Paris 14^e



Le Boulevard périphérique au niveau de Plaine Commune et de la porte de la Chapelle, Paris 18^e



2. PRÉSENTATIONS DES PROJETS ET ATTENTES DES ÉLUS

© ph.guignarc@atr-images.net

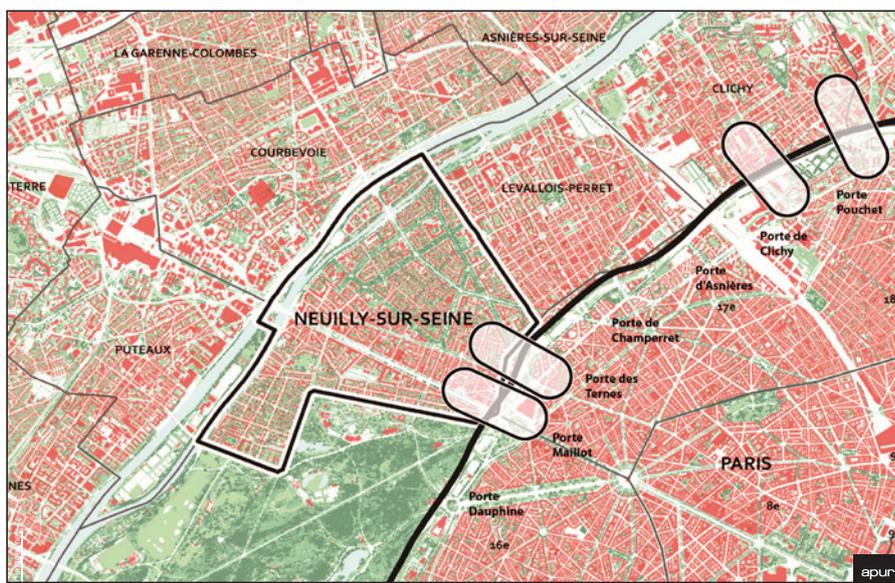
1. | Interventions des élus

► Jean-Christophe Fromantin

Maire de Neuilly-sur-Seine

La présentation qui suit est sur le segment Porte Maillot-La Défense, ce segment qui fait partie d'un axe historique qui prend son départ aux Tuileries et qui va jusqu'à Saint-Germain-en-Laye. Depuis 2009, nous avons travaillé sur ce segment pour essayer d'en reprendre la maîtrise, puisque c'est un segment géré à 100 % de façade à façade par l'État, qui forme une des dernières routes nationales. En 2009, en liaison dès cette époque avec la Ville de Paris, avec La Défense, avec la Chambre de Commerce pour la porte Maillot, on a conceptualisé pour voir comment redonner de la porosité, de la dynamique à cet axe historique, et comment repenser ces sections.

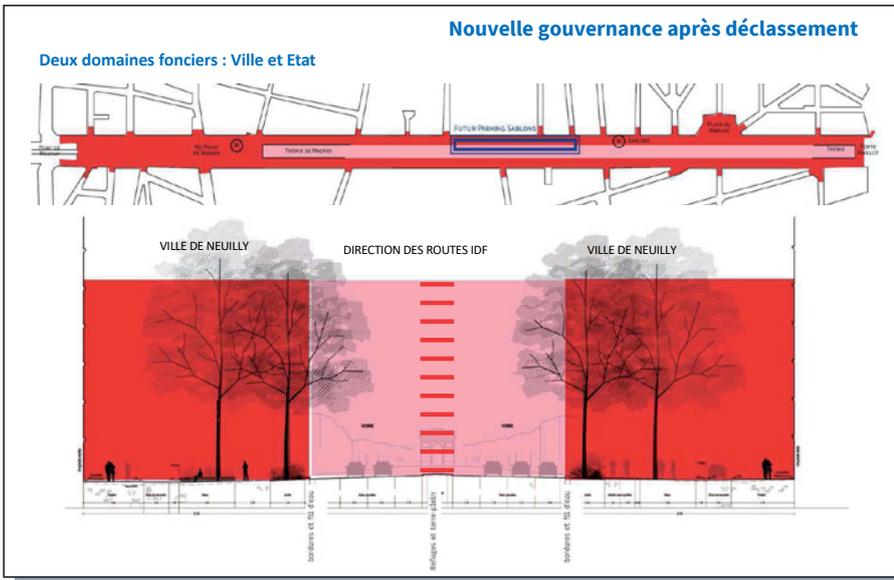
Le projet consiste à réaliser des grands trottoirs de 25 m de chaque côté et à réduire la circulation. On reconstitue la double rangée d'arbres qui a fait l'histoire de ce qu'on appelait les Allées de Neuilly. Sur la partie sud, une piste cyclable à double sens fera le lien avec Paris et avec La Défense. On recrée ainsi cette capacité à traverser qui était depuis longtemps totalement neutralisée. En 2015, on a obtenu le déclassement de l'avenue Charles de Gaulle, l'État n'ayant gardé que la partie en rose, qui recouvre les voies de circulation centrales. En rouge, vous voyez la partie qui a été reprise par la Ville de Neuilly à l'État. La coupe en bas illustre ce qui est restitué aux piétons, ce qui devient de l'espace public. Cela représente une surface considérable, puisque ce sont 10 hectares d'espace public qui sont créés. La partie centrale dédiée à la circulation diminue à deux titres : le nombre de files, puisque les 5^e voies ont été ou vont être supprimées (certaines existent encore pendant la période des travaux) ; la largeur des voies prend un format de boulevard urbain et quitte le format autoroutier qui était le format qui existait jusqu'à présent. Un terre-plein central est créé. On a repris également la maîtrise de la partie centrale. L'État a gardé



© Ville de Neuilly-sur-Seine/© Ilex Paysage + Urbanisme



© Ville de Neuilly-sur-Seine/© Ilex Paysage + Urbanisme



© Ville de Neuilly-sur-Seine/© Ilex Paysage + Urbanisme



juste le strict nécessaire, c'est-à-dire les voies de circulation que la DiRIF souhaitait encore maîtriser.

Sur la vue d'en haut, ce qu'il est intéressant d'observer, c'est qu'on a maintenu des zones 20, des zones de rencontre, avec une possibilité de desserte locale pour les véhicules, avec un système dit en marguerite, et la plupart des voies en contresens. Les voitures qui viendront sur les voies de desserte seront à rebours de la voirie centrale, de manière à éviter le détournement de la partie centrale vers la partie latérale et de sanctuariser ces espaces pour les riverains, les livraisons, les déposes ; les voies latérales ne permettront pas de shunter la partie centrale. On distingue la piste cyclable sur la partie gauche. On remarque aussi ces grands passages cloutés, puisque dorénavant, une fois les travaux terminés (dans environ 3 ans), on pourra traverser d'un seul coup l'avenue Charles de Gaulle, avec une partie centrale au milieu qui pourra servir de refuge. On est dans le format d'un boulevard urbain et non plus dans un format autoroutier, avec le système en baïonnette qu'on avait jusqu'à présent.

Vous voyez une perspective de la séquence une fois terminée, sachant que la première phase en venant à pied depuis la porte Maillot, sera terminée dans deux mois. Ce visuel est assez conforme au résultat définitif. On va planter 26 000 arbustes, des doubles rangées d'arbres seront reconstituées sur un espace d'à peu près 25 m depuis les bordures de trottoirs jusqu'aux façades. C'est là où on trouvera nos dix hectares d'espaces publics, ce qui est, à l'aune d'une commune, tout à fait considérable en termes de projet.

Le bout de l'avenue, la partie face à La Défense, est aujourd'hui une gare Rattp, avec une fontaine très massive et centrale. Tout cela sera enlevé et les pelouses de Neuilly feront face à La Défense, avec une légère dénivellation puisqu'on accompagne la sortie du tunnel. La Rattp a accepté de sortir la gare et de la mettre sur les côtés pour diminuer très significativement son emprise. On supprime la grosse fontaine du milieu et on restitue

cette perspective, avec un usage très ouvert inspiré des pelouses des Invalides, pour avoir un vrai lieu de rencontre, un vrai parc dans la perspective historique. D'autant plus intéressante que la lumière, à cet endroit, la vue sur Paris et la vue sur La Défense, sont assez remarquables. C'est un espace qui aura une attractivité forte.

Le prochain projet qu'on lance sur l'avenue Charles de Gaulle, est celui qu'on a appelé les Folies, inspiré de l'histoire des Folies, du XVIII^e siècle, qui désignaient ces petites formes architecturales qu'on retrouve ensuite à différentes époques et dans différents contextes. On lance à la fin de l'année un concours, « Les Folies de Neuilly » sur 23 emplacements réservés qui jalonnent les trottoirs nord et sud, et font chacun à peu près 50 m². Le concours s'adresse à trois acteurs à chaque fois, pour présenter un projet : une entreprise mécène, un architecte et un territoire, comme inspiration culturelle du reste de la France. L'idée est de réinviter nos territoires sur cet axe historique, considérant que ces patrimoines sont des patrimoines nationaux, des patrimoines qui vont au-delà de nos communes et de l'intérêt de nos communes. Ces pavillons, ces Folies seront à la fois une inspiration de la culture française, d'un territoire français, et aussi mécénées par une grande entreprise qui, d'après les premières idées de candidature, iront chercher dans le cœur de la France d'où elles sont originaires, des influences qui ont marqué leur production, leur raison d'être. Des architectes viendront signer ces Folies, qui auront une vocation essentiellement culturelle, avec probablement une double exploitation : une exploitation collective, de manière à reconstituer une sorte de galerie distribuée tout au long de l'avenue Charles de Gaulle, avec des expositions qui seront communes à l'ensemble des Folies, ce qui permettra de stimuler cette idée de cheminement le long de l'avenue Charles de Gaulle, et des moments qui seront restitués aux entreprises mécènes pour leurs propres actions de mécénat, culturel ou autre.

© Ville de Neuilly-sur-Seine / © Ilex Paysage + Urbanisme



© Ville de Neuilly-sur-Seine / © Ilex Paysage + Urbanisme



© Ville de Neuilly-sur-Seine / © Ilex Paysage + Urbanisme

LES FOLIES

Les Allées de Neuilly

- 23 FOLIES
- POUR RECREER UN PATRIMOINE TOUT AU LONG DE L'AVENUE
- REFLETS DE LA DIVERSITE DES INFLUENCES CULTURELLES DE LA FRANCE
- MODULAIRES ET POLYVALENTES POUR S'ADAPTER A DIFFERENTES EXPERIENCES
- A VOCATION CULTURELLE
- CONNECTEE ET A ENERGIE POSITIVE

▪ APPEL A CANDIDATURE FIN 2019 : MECENE + ARCHITECTE + TERRITOIRE

© ph.guigmand@air-images.net



Le concours pour ces Folies sera lancé fin 2019, début 2020. On dépouillera les premiers projets l'été prochain, avec une implémentation sur l'avenue Charles de Gaulle prévue dans à peu près deux ans, avec ce jalonnement de 23 gestes architecturaux très différents, très modernes. Le cahier des charges sera extrêmement exigeant sur la polyvalence, les matériaux, sur l'ouverture sur l'avenue et sur la diversité des usages.

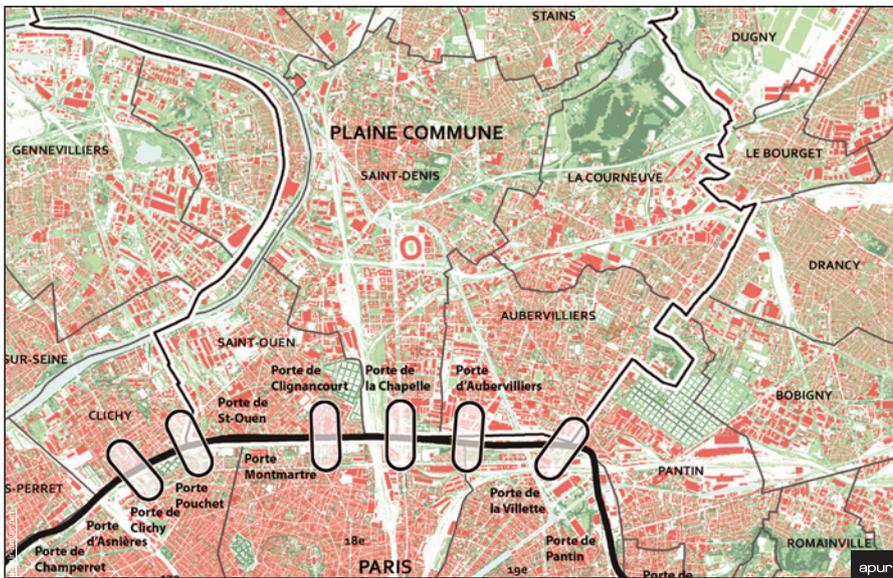
➤ **Dominique Alba**
Directrice Générale de l'Apur

Pour la petite histoire, je voulais dire que les arbres plantés sur l'avenue de Neuilly sont dans l'alignement des arbres des Champs-Élysées. ils restent la trace de l'histoire puisqu'on a un alignement qui va de la Concorde à La Défense encore aujourd'hui.

➤ **Essaid Zemouri**
Vice-président délégué à l'insertion urbaine des infrastructures autoroutières à Plaine Commune

Cette première slide montre toutes les portes qui touchent Plaine-Commune : porte Pouchet, porte de Clignancourt, porte de La Chapelle, porte d'Aubervilliers, porte de La Vilette. La porte de La Chapelle est pour nous très importante puisqu'elle débouche directement sur notre territoire et qu'elle sert aussi d'échange au niveau de l'autoroute A1. Vous savez que je vais vous parler de pollution. L'autoroute A1 draine beaucoup de véhicules, comme le Périphérique. On partage ainsi les objectifs poursuivis par Paris. Nous ne pouvons pas traiter seul ce Périphérique, ni les autoroutes qui en sortent. À travers la transformation du Périphérique, se dessine une même ambition pour l'ensemble du réseau magistral, c'est-à-dire l'A1 et l'A86. Plaine Commune, les villes du territoire et les collectifs d'habitants se mobilisent de longue date sur : « répondre aux enjeux de santé publique ». Pour nous, la santé publique est un élément primordial. **La pollution atmosphérique, vous la connaissez sur**

© Apur



L'évolution du réseau magistral à Plaine Commune: des enjeux partagés

Plaine Commune partage les objectifs poursuivis par la ville de Paris à travers la transformation du périphérique et porte cette même ambition à l'ensemble du réseau magistral traversant son territoire.

1. Répondre aux enjeux de santé publique

- La pollution atmosphérique : 100 000 habitants de Seine-Saint-Denis sont exposés au dépassement de la valeur limite annuelle pour le NO2
- La pollution sonore : 46 000 habitants (10%) et 50 établissements sensibles sur le territoire de Plaine Commune subissent une exposition au bruit au dessus du seuil réglementaire (données 2016)

2. Mettre en œuvre un urbanisme de liaison

- de nombreux projets de résorptions des coupures urbaines sur le territoire : système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris, franchissements de l'A1...

3. Répondre aux enjeux de déplacements locaux en limitant la place de la voiture sur le réseau local

- Objectif de réduire la part modale de la voiture de 2%
- Dans le PLD de Plaine Commune



le Périphérique, mais on la connaît nous aussi au niveau de l'A86 et de l'A1. Pour nous, ces infrastructures sont des déchirures au niveau de notre territoire. Les populations sont exposées au dépassement de NO₂ 76 jours par an. Imaginez bien que si nous ne travaillons pas ensemble avec Paris, cela signifie que demain, on sera à 100 jours, et on pourra monter crescendo.

Autre sujet important, la pollution sonore: 46 000 habitants sont impactés par ce sujet, 50 établissements sensibles sur notre territoire subissent une exposition au bruit au-delà du seuil réglementaire, au-delà de 80-90 dB. Imaginez qu'à côté de chez vous, vous ayez un bruit continu de 80-90 dB. Je ne pense pas que quelqu'un puisse accepter « ce normatif » qui nous est imposé.

Pour Plaine Commune, c'est aussi mettre en œuvre un urbanisme de liaisons. Nous avons quelques projets de résorption des coupures sur notre système d'échangeur Pleyel-Porte de Paris, par le franchissement de l'A1, mais aussi par le franchissement urbain de Pleyel. Vous avez entendu parler du FUP, Franchissement Urbain Pleyel. Aujourd'hui, on essaie de boucler son financement. Or, la Région n'a pas mis un centime sur le Franchissement Urbain Pleyel, je tiens à le dire. L'État, Plaine Commune, notre commune, la Métropole, contribuent, elles, au financement.

On a ainsi plusieurs résorptions de coupure urbaine sur le territoire à l'étude: le système d'échangeurs, bien entendu, le franchissement de l'A1 et tout ce qui concerne le réseau magistral, mais aussi le Franchissement Urbain Pleyel et des axes structurants des territoires en partenariat avec le CD93. L'enjeu est aussi de répondre aux enjeux de déplacements locaux, en limitant la place de la voiture sur le réseau local. Pour nous, c'est important: il faut qu'on réduise la place de la voiture. L'objectif est de réduire la part modale de la voiture de 2 % dans le PLD de Plaine Commune, en accueillant les réseaux de transport en commun structurants, en favorisant une offre de qualité de bus et en favo-

L'évolution du réseau magistral à Plaine Commune: des actions partenariales devant être concertées

De nombreuses initiatives concertées et multi-partenariales :

- l'étude des routes du futur du Grand Paris
- les ateliers du périphérique à l'initiative de la Ville de Paris
- les conférences stratégiques des mobilités routières en région Ile-de-France, présidées par le Préfet de région Ile-de-France.

Cette approche partagée permet de répondre collectivement à des enjeux qui dépassent les limites institutionnelles (ZFE étendue, maillage de pôle de logistique urbaine...).

Une évolution du périphérique et de sa capacité doit être coordonnée avec l'évolution des radiales qui lui sont connectées ainsi que de l'A86 afin :

- d'éviter des dysfonctionnements majeurs du réseau local de part et d'autre du périphérique à proximité des échangeurs;
- de permettre des transformations ambitieuses au niveau des échangeurs entre le périphérique et les autoroutes menant à Paris.



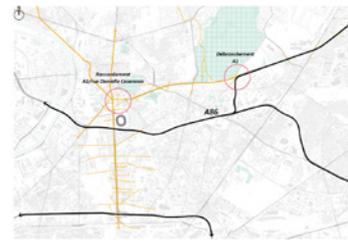
L'évolution du réseau magistral à Plaine Commune : priorité transformation de l'A1 et de ses échangeurs

Plaine Commune porte une transformation de l'A1 concomitante aux actions portées par la Ville de Paris sur le périphérique.

A terme une transformation radicale de l'A1 sur l'ensemble du territoire de Plaine Commune.



Source: contribution du comité enfoncement de l'A1 à l'étude des routes du futur du Grand Paris



Source: Etude les routes du futur du Grand Paris, collectif Holos

Dès à présent l'évolution de l'usage de l'A1 et de l'A86 en réduisant la vitesse et en instaurant des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage.



L'évolution du réseau magistral à Plaine Commune : une transformation de l'A1 qui permet une approche ambitieuse de transformation du périphérique



Un déclassement de l'A1 permet une approche plus globale de l'évolution du périphérique au niveau de la Porte de la Chapelle

- Suppression des fonctionnalités d'échanges entre les réseaux
- Reconquête de 8ha uniquement destinés à la voiture
- Traitement en Place d'une porte aujourd'hui difficilement franchissable



Source: Etude les routes du futur du Grand Paris, collectif Holos

La pollution atmosphérique, vous la connaissez sur le Périphérique, mais on la connaît nous aussi au niveau de l'A86 et de l'A1. Pour nous, ces infrastructures sont des déchirures au niveau de notre territoire. Les populations sont exposées au dépassement de NO2 76 jours par an

► *Essaid Zemouri*

risant les modes actifs de déplacement. On peut saluer les différentes initiatives permettant de proposer un cadre collectif à la question de l'évolution des routes, et plus globalement de la mobilité en Ile-de-France. Ces initiatives ont permis de réunir les différents acteurs de la mobilité, quelles que soient leurs compétences et l'échelle de leurs actions, de l'État aux intercommunalités, en passant par la Région, Ile-de-France Mobilités et les départements.

L'étude des routes du futur du Grand Paris portée par le Forum métropolitain, a permis de poser les bases d'une parole partagée et rassembleuse sur l'évolution du réseau magistral francilien.

Les ateliers du Périphérique: sur une infrastructure symbolique qui intéresse Paris et l'ensemble des communes limitrophes, nous devons travailler ensemble avec Paris et pas l'un contre l'autre. Je prends un autre exemple de travail à mener ensemble: le sujet vélo, pour que le réseau ne s'arrête pas aux portes et qu'on ait un plan vélo dans toute la Métropole et l'Ile-de-France. Cela permettrait aussi bien aux Parisiens qu'aux banlieusards de pouvoir circuler et aller vers Paris en vélo et vice-versa, ainsi que de venir en banlieue visiter notre basilique de Saint-Denis et le Stade de France.

La conférence stratégique des mobilités routières en Ile-de-France, présidée par le préfet de région, permet d'envisager et de partager des actions concrètes d'évolution de ce réseau. On peut citer pour exemple la pérennisation des voies olympiques en voies réservées en configuration héritage. Demain, on va réserver des voies, on souhaite qu'elles continuent, comme cela a été proposé sur le Périphérique. Cette approche partagée permet d'envisager des solutions justes pour tous les territoires, de dépasser les logiques individuelles impliquées par les limites institutionnelles et administratives, comme c'est le cas aux portes de nos territoires. C'est aussi la seule approche qui permette d'envisager des réponses ambitieuses et globales aux enjeux de santé publique, de continuité urbaine et de déplacement.

Je vous parlerai enfin de la ZFE qui s'ar-

rête à l'A86. Bizarre, car j'ai l'impression qu'en mettant la ZFE sur l'A86, nous allons arrêter les pollutions! On n'arrêtera rien. Je ne vais pas vous parler du nuage de Tchernobyl qui s'est arrêté à notre frontière. C'est exactement pareil pour les pollutions, ça ne s'arrêtera pas, ni sur le Périphérique ni en mettant la ZFE sur l'A86. Je souhaite qu'on se dise que la ZFE doit englober l'intégralité de l'Ile-de-France, qu'on réduise les vitesses. Cette approche coordonnée permettrait également d'envisager des transformations ambitieuses au niveau des échangeurs entre le Périphérique et les autoroutes menant à Paris. Plaine Commune porte une transformation radicale de l'A1, concomitante aux actions portées par la Ville de Paris sur le Périphérique avec l'enfouissement de l'A1 soutenu par nos collectifs. Nos collectifs d'habitants veulent que l'A1 soit enfouie après le tunnel du Landy, juste avant le Stade de France. Pour cela, il faut qu'avec le préfet de Région, l'État, on puisse déclasser l'A1, qu'on puisse parler d'une limite à 50 km/h sur l'A1 jusqu'au singulier barreau de liaison de l'A86.

Dès à présent, Plaine Commune porte une évolution de l'usage de l'A1 et de l'A86 en réduisant la vitesse, en instaurant des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage. Je pense qu'on porte tous ces idées-là: poursuivre le développement du covoiturage, réserver des voies dédiées, améliorer les transports en commun... Soyons fous, parlons des transports en commun. Pourquoi pas avoir demain des transports en commun gratuits en Ile-de-France? On pourrait faire cela demain.

À titre d'exemple, est présentée à l'écran une proposition de transformation de la porte de La Chapelle. Imaginer demain qu'il n'y ait plus cet ouvrage. Que cela préfigure pour demain l'autoroute A1, qui sera déclassée, qui sera un boulevard planté de la porte de La Chapelle. Ces plantations d'arbres, comme vous le voyez, permettent de reconquérir 8 hectares. Cela ne veut pas dire que demain, nous souhaitons un

enfouissement, mais nous souhaitons préfigurer des boulevards urbains avec un apaisement des circulations, avec un système repensé de l'intégralité des voies de circulation, en se disant qu'on remet tout à plat. On n'aura plus d'autoroute, on aura que des boulevards plantés d'arbres. Que demain, la place de la voiture soit complètement réduite, qu'on ait une circulation complètement apaisée, moins de pollution, des forêts d'arbres. Quand Mme Hidalgo parle de forêts d'arbres, nous les souhaitons aussi pour nos banlieues. Merci.

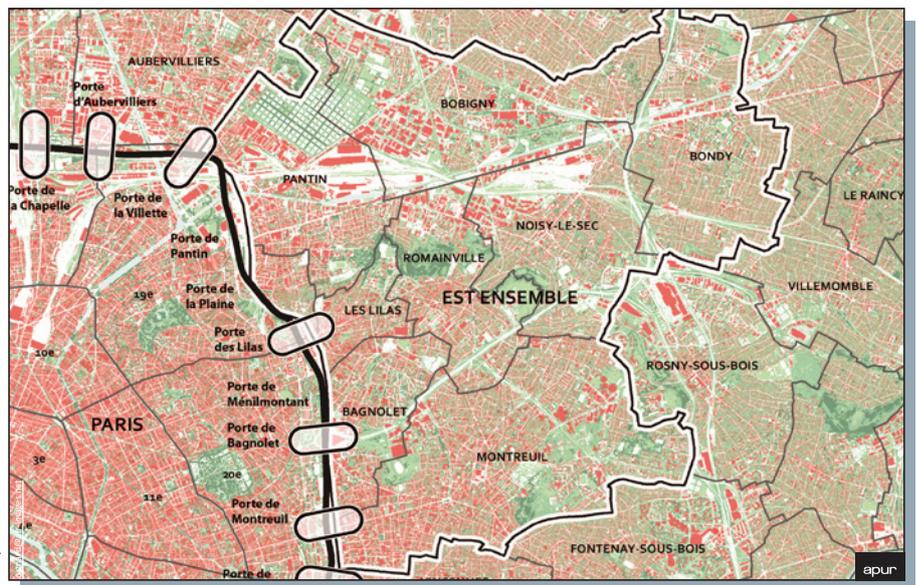
➤ Gérard Cosme Président d'Est Ensemble

Je vais vous donner quelques éléments de réflexion sur l'engagement de notre territoire aux côtés du projet voulu par la maire de Paris, que je veux saluer. Je veux saluer également l'engagement de tous les partenaires, particulièrement de la Métropole, sur ces projets d'aménagement. À l'évidence, le Périphérique, est un ouvrage qui marque d'abord une rupture urbaine forte entre Paris et sa banlieue. Décider de travaux autour de l'avenir du Périphérique aujourd'hui, c'est donner un socle nouveau et l'accélération qu'il nous faut pour aborder ces questions. Mais dans le même temps, je veux rappeler ici que ce n'est pas une première initiative de la Ville de Paris. Quand on regarde toute la partie du Périphérique qui longe le territoire d'Est Ensemble, on a naturellement ici des communautés de projets, mais aussi des constats de réalisations. Je voudrais insister sur cela.

La première des choses que je voudrais vous dire, c'est que la collectivité Est Ensemble va fêter ses dix ans, le 1^{er} janvier 2020. Cette collectivité s'est créée sur la base du repérage, de l'identité de trois secteurs géographiques particuliers. Le secteur que l'on appelle des Faubourgs, toutes ces villes qui, de Montreuil à Pantin, partagent la frontière avec la ville de Paris. C'est aussi à travers la plaine de l'Ourcq et le parc des Hauteurs, deux autres territoires d'entraînement, des territoires et des



© ph.guignard@air-images.net



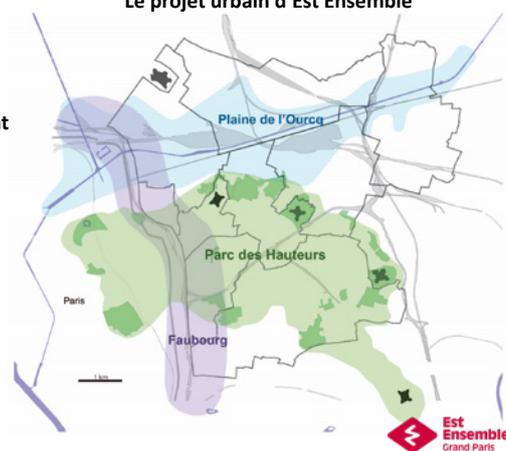
© Apur

Les enjeux de transformation du périphérique pour Est Ensemble

Le projet urbain d'Est Ensemble

3 territoires d'entraînement qui traversent le périphérique :

- La Plaine de l'Ourcq
- Le Parc des Hauteurs
- Le Faubourg



© Est Ensemble Grand Paris

L'évolution du périphérique : un enjeu majeur pour le territoire Faubourg

- Un projet urbain pour le territoire Faubourg
- Une Convention partenariale Paris – Est Ensemble
- Des projets en cours (aménagement des portes, Parc des Hauteurs etc.) et à venir



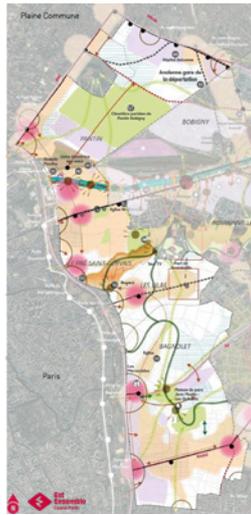
Porte de Bagnolet



Porte de la Villette



Porte de Montreuil



Le Faubourg

© Est Ensemble Grand Paris

Le Parc des Hauteurs : vecteur de renaturation du périphérique

Un projet de territoire atypique et ambitieux qui place la renaturation et la requalification d'une entité paysagère au cœur de sa stratégie :

- La Promenade des Hauteurs : un premier chantier prioritaire présent sur le territoire parisien : le BP traversé en deux point sur la Ville de Paris : 19^e et 20^e arrondissement

- Un objectif de création d'espaces de nature au cœur du projet

CHIFFRES-CLÉS

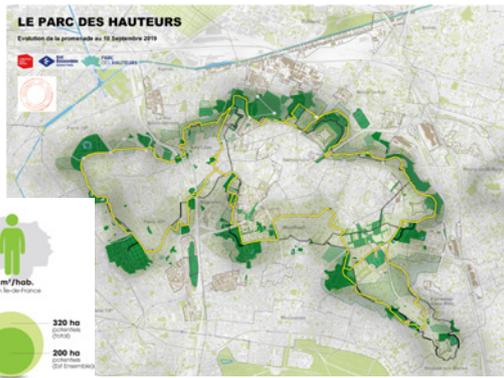
PARC DES HAUTEURS
58 hectares, un territoire multifonctionnel consacré en espaces verts accessibles au public.



Demain, de nouvelles espèces de nature ouvertes au public...



... et de nouveaux usages à définir ensemble



Tracé prévisionnel de la future Promenade des Hauteurs – Septembre 2019



© Est Ensemble Grand Paris

Le Parc des Hauteurs : vecteur de renaturation du périphérique

Des projets démonstrateurs en cours de réflexion : aménagement de tronçons de la promenade, implantation de « forêts » urbaines



Illustration indicative du projet de « forêts » urbaines – © Agence TER

projets qui ont marqué de manière forte l'intérêt métropolitain du développement de la métropole du Grand Paris. Et c'est très bien ainsi. D'ailleurs, au moment où on se parle, on a déjà acté, des partenariats étroits, fréquents, entre la Ville de Paris, la Métropole, le territoire d'Est Ensemble. Nous avons signé une convention d'objectifs pour donner vie et donner une perspective d'actions à ces projets. Il faut le rappeler. Si je repars, pour la facilité de la compréhension du dossier, sur les portes qui longent le territoire d'Est Ensemble et la ville de Paris, je repartirai pour une logique géographique sur ce que vient de dire le collègue de Plaine Commune, puisqu'il a terminé pour sa part à la porte de La Villette. Je commencerais par la porte de La Villette parce que cette porte joint nos deux territoires. Après la porte de La Villette, on a la porte de Pantin, la porte du Pré-Saint-Gervais; puis la porte Chaumont qui est une porte qui ne bénéficie pas de sortie de Périphérique, mais qui est un vrai sujet de continuité territoriale et de logique de continuité urbaine entre Paris et Est Ensemble. Ensuite, la porte des Lilas, la porte de Bagnolet, la porte de Montreuil. Je rappelle que d'ores et déjà, le traitement de la porte des Lilas est une histoire passée, il a été réalisé. J'ajoute que, sous la houlette de Jean-Louis Missika, nous venons d'attribuer le dossier de la porte de Montreuil. Et je veux souligner et saluer que le maire de Bagnolet ici présent, Tony di Martino, va prendre l'initiative, en accord avec le préfet de région, avec la Ville de Paris qui nous a délégué la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet, de travailler sur la nuisance de santé exceptionnelle qu'il faut combattre autour de la porte de Bagnolet. Séquence par séquence, avec cette volonté de dire qu'on traite des points, mais qu'on donne une continuité urbaine et une logique de traitement des dossiers sur l'ensemble de ces sujets.

Je voudrais aussi parler d'un autre projet pour moi majeur: la question du Parc des Hauteurs. Nous avons travaillé

à Est Ensemble sur la question du Parc des Hauteurs, avec des chiffres qui relevaient du défi, que tous les élus de Paris comme d'Est Ensemble devaient affronter avec lucidité pour pouvoir les combattre. Aujourd'hui, le nombre de mètres carrés par habitant concernant les espaces verts, est 6 m² en ce qui concerne le territoire d'Est Ensemble, contre 15 m² sur le Grand Paris et 97 m² du point de vue de la région Ile-de-France. Avec le projet du Parc des Hauteurs, on passerait de 230 hectares à 320 hectares à l'horizon 2030. On a là un potentiel de développement et on relève, dans ce partenariat, les enjeux de la renaturation de la ville.

La dernière fois que j'ai eu l'occasion de venir à Neuilly, c'était pour parler de l'Exposition universelle. On sait ce que ces sujets sont devenus. Néanmoins, je voudrais dire ici que tout le travail qui a été fait par notre collectivité sur ce dossier est un travail extrêmement précieux parce qu'il a permis d'éveiller les consciences, de tracer les chemins des projets. Tout ce que nous faisons aujourd'hui ici fait écho à ce qu'on a fait réfléchir pour la candidature de l'Exposition universelle. Le parc des Hauteurs est de ceux-là. À l'intérieur de Paris, il part des Buttes du Chapeau Rouge, des Buttes-Chaumont, du cimetière du Père-Lachaise, du Parc de la Villette, et dans le même temps, il va sur l'est parisien, jusqu'aux limites de Rosny-sous-Bois, voire de Fontenay. C'est un parc qui rassemble l'ensemble des hauteurs, qui sont des hauteurs vertes. C'est une promenade de 32 km qui est en train de se dessiner, avec 17 km de continuité écologique. Ces projets doivent être pensés de manière globale. Le temps, l'action publique – parce qu'on sait tous que c'est toujours trop long pour nous, élus, mais dans le même temps, c'est une réalité qu'il faut apprivoiser – point par point, secteur par secteur ; on va d'ores et déjà travailler sur ce dossier. Il y a aussi une réflexion entre la porte des Lilas et la porte de Pantin, autour du côté banlieusard (pardonnez-moi cette expres-

sion d'hier que l'on veut combattre) du Périphérique, qui fait qu'il y a sur toutes ces surfaces des terrains qui forment des no man's land, parce qu'ils sont suffisamment petits pour ne pas pouvoir porter des projets. Les regarder de manière globale, **faire que demain, ce côté de Périphérique soit regardé non plus comme une arrière-cour de projets banlieusards, mais bel et bien un lieu d'accès à toute une série d'équipements publics, c'est un enjeu majeur.** C'est aussi comme cela qu'on arrivera à rompre l'image de ce Périphérique qui représente une rupture urbaine. Voilà ce que j'avais à cœur de vous dire. Je salue la Ville de Paris, la Métropole, de s'engager dans ce dossier. Je pense que c'est l'intelligence. Il nous appartient de faire un travail considérable : associer nos concitoyens à l'ensemble de ces projets, ce qui n'est pas la chose la plus simple, tant l'on sait que la question de la temporalité est difficile. Il y a notre capacité à avancer sur les dossiers, parce que nous sommes un État de droit et nous devons respecter un certain nombre de règles et de délais. Et souvent, pour nos concitoyens, ce temps d'attente est difficilement compréhensible. Nous avons suffisamment d'expérience pour pouvoir relever ce défi. C'est en tout cas ce que je nous souhaite. Merci.

► **Dominique Alba**

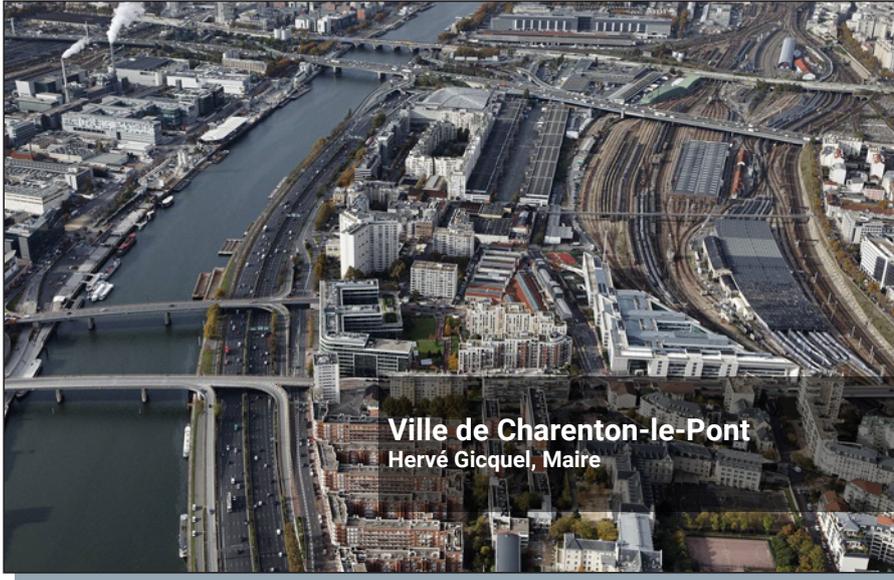
Directrice Générale de l'Apur

Le Parc des Hauteurs est de même dimension que le Boulevard périphérique.

Faire que demain, ce côté de Périphérique soit regardé non plus comme une arrière-cour de projets banlieusards, mais bel et bien un lieu d'accès à toute une série d'équipements publics, c'est un enjeu majeur

► Gérard Cosme

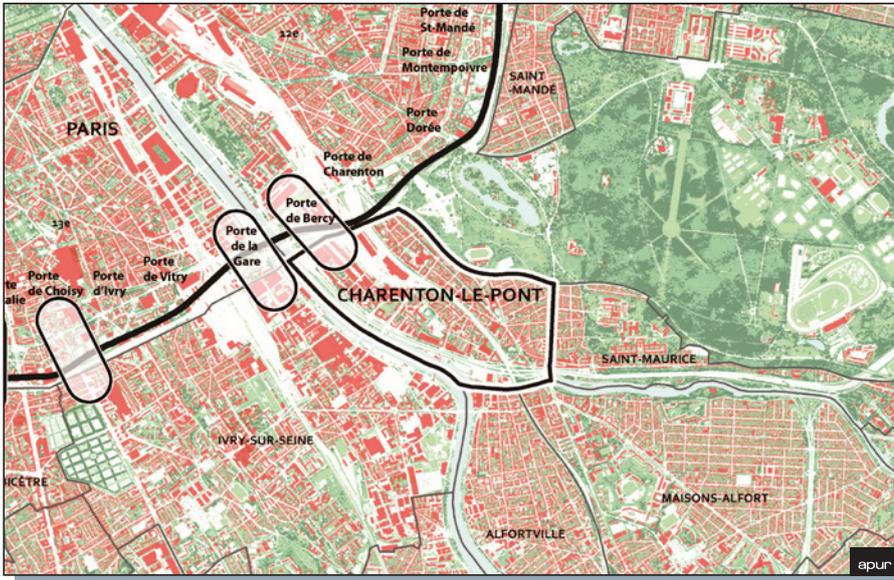
© ph.guigmand@air-images.net



► Hervé Gicquel Maire de Charenton-le-Pont

Je salue l'ensemble de mes collègues qui sont réunis cet après-midi autour d'un sujet majeur, qui va bien au-delà de la question de la présence du Boulevard périphérique et des autoroutes qui convergent dans sa direction, mais aussi de la relation entre les villes de première couronne et la capitale. Avec Anne Hidalgo et singulièrement avec Jean-Louis Missika, mais aussi Christophe Najdovski, nous avons des sujets partagés et communs. Tout particulièrement l'aménagement de cette partie à l'est de l'agglomération parisienne, à la fois sur le territoire de Paris pour cette opération qui porte le nom de Bercy-Charenton, et du côté de Charenton pour une opération que je qualifierai de conjointe, intimement liée, qui porte le nom de Charenton-Bercy. Ces deux opérations se trouvent séparées l'une de l'autre par la présence du Boulevard périphérique. Elles se trouvent aussi en lisière de cette autoroute A4 qui développe à elle seule un peu plus de 230000 véhicules/jour, avec une desserte également séparative départementale (quai des Carrières et quai de Bercy) des immeubles d'habitation et également de sièges d'entreprises, sur une bande inférieure de 30 m de large. C'est dire l'exposition des habitants de notre ville, mais aussi des nombreux salariés qui, chaque jour, convergent pour rejoindre leurs entreprises. L'ambition que nous avons autour de cet aménagement urbain, de reconstituer des quartiers, et des morceaux de ville se projettent sur des périmètres de foncier délaissé. Vous avez ici la projection idéale de l'aménagement tel que nous l'envisageons, de part et d'autre. Cette projection se veut une reconquête urbaine sur des fonciers effectivement abandonnés, entre le quartier Saint-Émilion, territoire attractif pour les Parisiens, mais aussi pour les villes limitrophes, et singulièrement les Charentonnais. Cette projection, telle que nous la dessinons, se heurte à une barrière constituée du Boulevard périphérique et de l'échangeur de Bercy, composé d'une vingtaine d'entrées et de sorties, un nœud inextricable que je qualifie volontiers, se-

© Apur



lon mes humeurs, de plat de spaghettis, qu'il est difficile, lorsqu'on ne le connaît pas, d'appréhender. Un nœud inextricable dont il est difficile de s'extirper, que ce soit pour y entrer et pour en sortir. C'est une sensibilisation que nous voulons manifester entre Paris et Charenton vis-à-vis des pouvoirs publics, vis-à-vis de l'État en particulier, sur cette exposition au bruit notoire et aux pollutions de diverses sortes, qui aujourd'hui malheureusement est le quotidien de notre ville. Comme le disait à l'instant l'un de mes collègues, la pollution ne s'arrête pas à la porte de Bercy, pas plus qu'elle ne s'arrête à la porte de Charenton. Tout ce périmètre est noyé dans cette atmosphère absolument insoutenable aujourd'hui. Je le redis, avoir cette autoroute en cœur de ville, exposée à des milliers d'habitants, c'est une chose qu'il faut pouvoir traiter en amont de nos villes très urbanisées. Et sans doute faut-il avoir une réflexion avec les autres collectivités qui précèdent notre ville. J'associe volontiers la ville de Saint-Maurice, notre ville voisine.

Cette projection d'aménagement urbain, telle que nous la dessinons, doit être effectivement totalement corrélée avec un retraitement de ces espaces autoroutiers et du Boulevard périphérique. C'est en tout cas le message que forme la Ville de Charenton-le-Pont et que nous partageons avec la Mairie de Paris. Je veux également associer la Métropole du Grand Paris, Patrick Ollier en l'occurrence, mais aussi le département du Val-de-Marne, mon collègue présent, pour dire la préoccupation partagée que nous avons autour de ces questions, la mobilisation du département, et de la Métropole du Grand Paris qui aujourd'hui accompagne la Ville de Charenton dans cette démarche avec l'État, avec la Direction des routes, sur le devenir de cette autoroute A4 que nous rattachons, dans cette philosophie, à la présence du Boulevard périphérique. Cette démarche est absolument essentielle. La pression que nous connaissons dans nos villes avec davantage de population et le souhait de s'ancrer dans nos territoires, qui bien entendu a pour corollaire la question du logement

Les attendus de la ville de Charenton au regard du périphérique et du tronçon A4-Echangeur

La mise en œuvre de la ZAC Bercy – Charenton et Charenton Bercy ainsi que les attentes des habitants de ces secteurs nécessitent de **repenser en profondeur les autoroutes urbaines de ce secteur.**

En parallèle du trafic dense sur le boulevard périphérique, 230 000 véhicules/jour utilisent l'A4, voie de plain pied avec des habitations en façade (à moins de 30m).

Ces infrastructures routières génèrent une très forte pollution de l'air et des nuisances sonores majeures (Charenton est un des 10 points noir bruit de la région Ile-de-France),

Le Forum métropolitain s'est saisi de ce sujet dans le cadre de la consultation internationale sur le devenir des grandes infrastructures routières.

- ⇒ Un **apaisement de l'A4** est nécessaire: boulevard urbain, réduction de la vitesse, franchissement pour recréer un lien vers le fleuve, végétalisation...
- ⇒ **Une restructuration de l'échangeur** est nécessaire (20 bretelles entrées/sorties), accidentogène, inadapté, saturé...
- ⇒ Une étude conjointe entre l'Etat, la Ville et la MGP est lancée. Elle vise à identifier des solutions alternatives aux méthodes lourdes de **protections phoniques** (couverture, casquette, mur anti bruit...). En rappel, le chiffrage des méthodes lourdes est attendu entre 150 et 200 M€.
- ⇒ **Le développement de nouveaux transports en commun**: Ligne à Haut Niveau de Service entre Charenton Bercy et Gare de Lyon qui passera sous le périphérique par la rue Baron Le Roy puis quai de Bercy et ambition d'implantation d'une nouvelle gare de RER D à Charenton en lien avec le projet parisien.



© SOM, Ateliers 2/3/4, AREP – © Artefactory et SOM



Insertion du projet



— dans toutes ses acceptions, y compris le logement social — nous impose de devoir réagir collectivement pour mobiliser tous les services de l'État sur cette préoccupation majeure qu'est la présence de ces infrastructures routières. Et singulièrement l'invitation que je lance aux personnes que j'identifie ici, aux experts de réfléchir à cette préoccupation absolument essentielle qu'est l'échangeur de Bercy et à sa requalification nécessaire. Ces deux ZAC qui se profilent sous nos yeux ne peuvent pas raisonnablement se concevoir, se dessiner sans qu'il y ait effectivement un retraitement et une requalification des infrastructures routières à cet endroit. La projection que nous avons, Paris et Charenton — je parlerais plus volontiers bien entendu de Charenton — avec un aménagement de ZAC qui amènerait environ un millier de logements supplémentaires, et une arrivée significative de nouveaux salariés, doit nous interroger globalement sur cette situation. Mais surtout sur une réponse indispensable à apporter en matière de transport collectif et en substitution du flux véhicules qui convergent chaque jour dans un sens et dans l'autre (Paris-Province, Province-Paris), sur nos territoires, ici, en limite de Paris et dans Paris intra-muros.

Voilà le témoignage que je souhaitais porter. Et souligner, en conclusion, le partenariat que j'ai souhaité depuis plus de deux ans et demi, un partenariat très étroit, une collaboration à « livre ouvert » entre nos deux villes. Je le souligne. C'est ainsi que nous avons pu procéder à des avancées notables. C'est ainsi que nous parlons d'une même voix vis-à-vis des pouvoirs publics, que nous exprimons nos souhaits, nos vœux à l'égard d'Ile-de-France Mobilités, pour solliciter la structuration d'une offre de transports nouvelle, pour répondre aux besoins de nos futurs projets. Au-delà de cette démarche inédite, depuis deux ans et demi, entre Charenton et Paris, c'est la signature récente d'une convention de partenariat entre nos villes, qui pose les enjeux et qui marque notre volonté de travailler ensemble. C'est bien dans cette démarche que je m'inscris et, dont je voulais témoigner aujourd'hui.

Cette projection d'aménagement urbain, telle que nous la dessinons, doit être effectivement totalement corrélée avec un retraitement de ces espaces autoroutiers et du Boulevard périphérique

► Hervé Gicquel

► Patricia Tordjman Maire de Gentilly

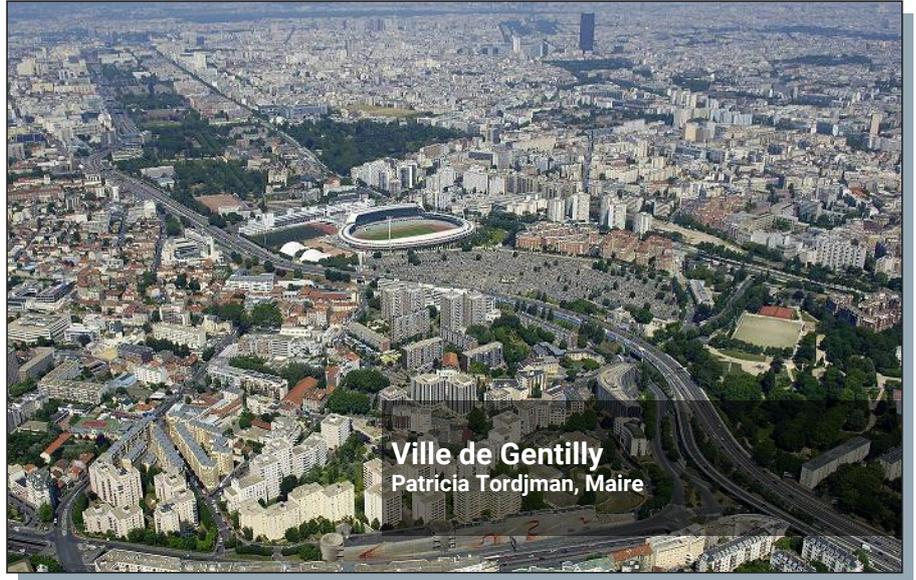
Chère Anne, Madame la maire de Paris, cher Patrick, Monsieur le président de la Métropole, Mesdames, Messieurs les élus, Messieurs, Mesdames les maires, Monsieur le vice-président du département, Mesdames, Messieurs, chers amis,

C'est avec un grand plaisir que je me joins à vous pour prendre part à ce nouvel atelier du Périphérique. Je tiens à remercier particulièrement Anne Hidalgo, la Mairie de Paris comme le président de la Métropole, et à saluer cette démarche qui s'inscrit dans le sens d'un rapport renouvelé de Paris à sa banlieue et de la banlieue à Paris. En continuant d'alimenter ce dialogue, de le concrétiser conjointement dans l'action, j'ai l'intime conviction que nous pouvons réparer les fractures qui ont isolé nos villes les unes des autres et nous tourner vers un avenir d'échange et de coopération. Nous tourner et continuer, parce que je me souviendrai toujours du passé, de Bertrand Delanoë. Nous avons commencé très tôt à tendre la main à Paris. Je me souviens de ce qu'avait dit Pierre Mansat en disant : « Gentilly est la plus petite ville autour de Paris qui a commencé à tendre la main à Paris ».

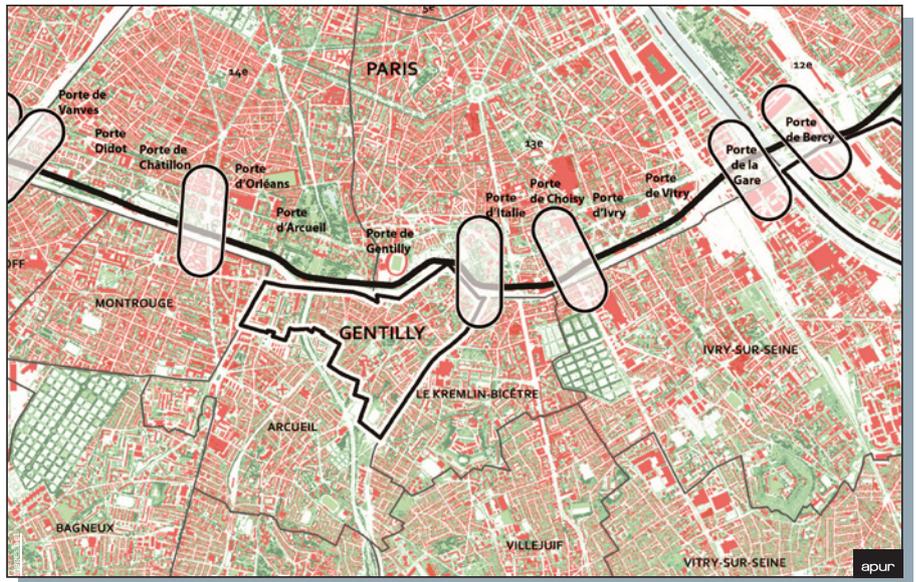
Pour Gentilly, petite commune de la banlieue sud en première couronne parisienne, requalifier le Boulevard périphérique est un enjeu majeur.

Gentilly a la forme d'un triangle en forme de cœur. Quand je présente la ville aux nouveaux habitants, je leur dis : vous voyez, Gentilly est un cœur, mais qui peine à respirer quand même. Il est pris en étau par trois axes routiers : les autoroutes A6a et A6b et le Périphérique. Les limites administratives de la ville sont cernées par ces infrastructures autoroutières et périphériques. Une ville comme Gentilly, ne peut qu'être écrasée par la chape de pollution produite par le trafic routier qui l'enclave. C'est ce qu'a montré il y a quelques années une étude d'Airparif, qui avait identifié la porte de Gentilly comme celle concentrant, aux portes de Paris, le plus de pollution. Figurez-vous que Gentilly est une vallée

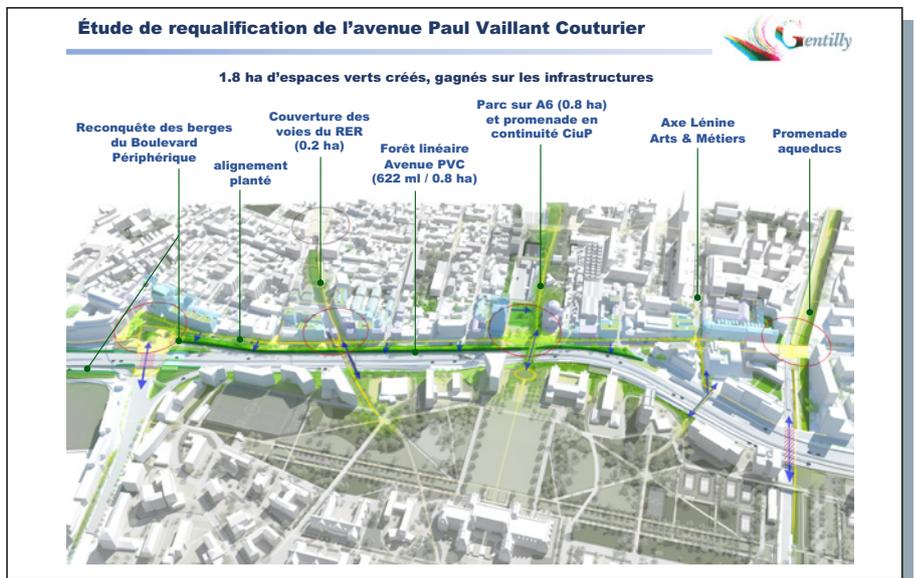
© ph.guignard@air-images.net



© Apur



© Source : Étude de requalification avenue Paul Vaillant Couturier – Ville de Gentilly



© Source : Étude de requalification avenue Paul Vaillant Couturier – Ville de Gentilly

Etude de requalification de l'avenue Paul Vaillant Couturier



Objectif du projet:

Un projet de territoire respectueux de l'identité locale

- Recherche d'une forme d'exemplarité : patrimoine bâti conservé, travail dans le diffus, gabarits mesurés
- Interfaces espaces publics - projets bâtis, lieux de vie et Ville productive

Une dimension prospective affirmée

- Un socle de réflexion partagé pour les acteurs du territoire et les projets à venir
- Un moteur pour la poursuite et l'amplification des partenariats.

Enjeux du projet

- Poursuite du renouvellement urbain engagé.
- Mutations profondes de la lisière du boulevard périphérique.
- Liens Gentilly-Paris.
- Attractivité du territoire Nord de la Commune.

Expérimentation de la paroi dépolluante le long du périphérique sur l'avenue PVC



Source: Etude de requalification de l'avenue PVC, Gentilly EXP

Croquis d'ambiance: Gare RER B avec la passerelle de liaison directe à la CUIP



Source: Etude de requalification de l'avenue PVC, Gentilly EXP

© TVK – Ville de Gentilly – Ville de Paris

Etude d'insertion urbaine du boulevard périphérique



Objectif de l'étude:

- Insérer le périphérique dans une séquence architecturale intercommunale.
- Inventer un nouveau rapport au périphérique qui engendre une continuité nord-sud en même temps qu'une centralité est-ouest.

Des deux côtés du périphérique, l'architecture occupe une place importante, et l'insertion du périphérique peut s'imaginer comme une sorte d'absorption architecturale, à l'image du campus. Ce processus de transformation a déjà commencé, notamment à la porte de Gentilly, avec la réalisation de l'immeuble IPSOS et le réaménagement des espaces publics.

Continuités urbaines :



Source: Étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique Février 2007 TVK

Déclinaison opérationnelle : Passerelle du Cambodge




La passerelle du Cambodge vue du périphérique © Ville de Paris

Source: Etude de requalification de l'avenue PVC, Gentilly

traversée par la Bièvre canalisée. La pollution qui s'agglomère dans ce trou fait de la porte de Gentilly le point le plus pollué. Notre air saturé et nos paysages s'en trouvent aussi diminués. Même s'il faut l'admettre, pour être honnête, que ce Périphérique, comme cette proximité parisienne ont nourri notre développement économique, au grand bonheur aujourd'hui de la Métropole ! J'ai un peu de mal à accepter que notre CVAE parte à la Métropole, tu le sais Patrick !

Lorsqu'on a coupé dans la chair de notre ville pour faire passer ces axes routiers, on a aussi recouvert sa rivière. On a canalisé la Bièvre qui a été polluée, en même temps qu'on tranchait l'autoroute. Il faut maintenant recouvrir les autoroutes et rouvrir la rivière. Nous avons planté dernièrement le premier arbre pour la renaturation de la Bièvre, la remise à flot ouvert de cette rivière au centre de la ville. Comme un cœur battant, Gentilly doit respirer et a besoin d'être constamment traversée de mouvements et de flux, qui entrent et sortent de la ville. Ainsi, malgré les chaînes qui nous enserrant depuis trop longtemps, Gentilly avance et se bat avec combativité et créativité pour se réinventer. Notre ville a commencé à reprendre le dessus sur ces fractures, en recouvrant l'A6b – je remercie le Département, la Région, l'État. Puis viendra le projet de recouvrement de l'A6a, déjà entamé par l'ouverture de la promenade de ses berges et la couverture du RER, qui a aussi cisailé la ville. Gentilly est une petite commune, mais on est cisailé de toutes parts. Demeure donc l'enjeu du Périphérique pour lequel nous sommes déjà intervenus lorsque nous avons ensemble rénové et prolongé la passerelle du Cambodge. Pour relever le défi de la réinsertion du Boulevard périphérique dans l'espace urbain, nous avons à l'esprit deux idées-forces, qui ont été mises en exergue par des urbanistes il y a quelques années, lorsqu'il y a eu l'étude de requalification urbaine du Périphérique financée par la Région et la Ville de Paris. Tant il est

Pour Gentilly, petite commune de la banlieue sud en première couronne parisienne, requalifier le Boulevard périphérique est un enjeu majeur

► Patricia Tordjman

vrai qu'à Gentilly, le Périphérique est au niveau du sol. Donc, il a fallu faire preuve d'imagination pour sa transformation. Couvrir le Périphérique quand il est au niveau du sol, ça ne fait qu'une boîte à chaussures. Entre un Périphérique et des murs qui n'en finissent plus, on n'a pas vraiment le choix. Il a fallu réellement faire preuve d'imagination. La première idée consiste en la réduction de l'emprise du Périphérique sur la ville pour redonner de l'espace à cette dernière, qu'elle soit gentillyenne ou parisienne d'ailleurs. Entre l'autoroute A6a et le Périphérique, il y a un échangeur qui ne sert plus, qui était destiné aux corps diplomatiques pour qu'ils rentrent dans Paris. Mais c'est un échangeur qui ne sert plus. On a 12 m sur le Périphérique qui ne servent ni à la ville ni à la voiture. On propose simplement de supprimer ces 12 m et de les redonner à l'avenue Paul Vaillant-Couturier qui longe le Périphérique côté Gentilly, ce qui permettrait de redonner de l'espace aux piétons, aux vélos et au site propre du bus 125, qui est la plus grande ligne qui traverse d'est en ouest la couronne parisienne, qui permettrait à ce bus, très fréquenté et très utile, d'avoir son propre site.

Deuxième idée-force : nous avons rénové la passerelle du Cambodge, grâce à la Ville de Paris, à la Métropole, au Département. Mais nous avons toujours cette vieille ambition de reconstruire une nouvelle passerelle devant la gare du RER de Gentilly, qui donnerait la connexion avec la gare de la Cité universitaire. Je me félicite qu'elle ait été inscrite à l'époque dans le PLU parisien. Toutes les passerelles que nous avons créées, que nous allons encore créer pour enjamber le Périphérique seront autant de ponts pour reconnecter Gentilly, la Cité internationale universitaire et Paris. La coupure du Périphérique a trop longtemps éloigné les étudiantes et étudiants des commerces de proximité, des loisirs, dont on aurait pu leur faire bénéficier à Gentilly. Pour nos commerçants et nos habitants, pour toute notre ville, la perte

de ce brassage populaire constitue un manque immense. Il est temps de panser nos plaies et de recoudre le tissu urbain autour de Gentilly. **Cela fait des années que notre ville met en œuvre des projets d'ampleur, pour que ce Boulevard périphérique devienne ce qu'il aurait dû être dès sa construction : un boulevard qui relie les communes en douceur, sans scinder l'espace.** Je rêve, chaque fois que je viens dans des villes comme celle-là, que je fais le trajet en voiture et que je passe un temps infini sous les ponts, sous les couvertures du Périphérique et que je sais que ma commune n'est pas du tout couverte, requalifiée. Je pense qu'on aurait dû, dès la construction du Périphérique, le prévoir, pas seulement pour les beaux quartiers, mais aussi pour notre banlieue modeste. Ce que nous avons fait il y a quelques années, qui avait été inauguré par Bertrand Delanoë, c'est que nous avons assuré la conception d'un siège de bureaux au bord du Périphérique, le siège d'Ipsos. Nous l'avons confié à Henri Gaudin, qui avait été l'architecte de Charlety. Le siège d'Ipsos est en face de Charlety. Il fallait résoudre cette opposition des paysages, entre la capitale et Gentilly. Aujourd'hui, les deux rives du Périphérique dialoguent et se répondent grâce à une œuvre architecturale brillante d'Henri Gaudin, qui d'ailleurs disait à l'époque : le fait que les deux bâtiments surplombent le Périphérique permet de dompter la voiture et de finalement n'en faire qu'un axe urbain plutôt modeste entre ces deux bâtiments. Je vois des amis urbanistes dans la salle, comme Anne-Marie Duquesne, qui ont participé de cette histoire. Nous allons la poursuivre.

Cela fait des années que notre ville met en œuvre des projets d'ampleur, pour que ce Boulevard périphérique devienne ce qu'il aurait dû être dès sa construction : un boulevard qui relie les communes en douceur, sans scinder l'espace

► Patricia Tordjman

Je crois qu'il nous faudra conjuguer à l'avenir deux libertés : la liberté de respirer, à laquelle chacun aspire, et la liberté de circuler

► Étienne Lengereau

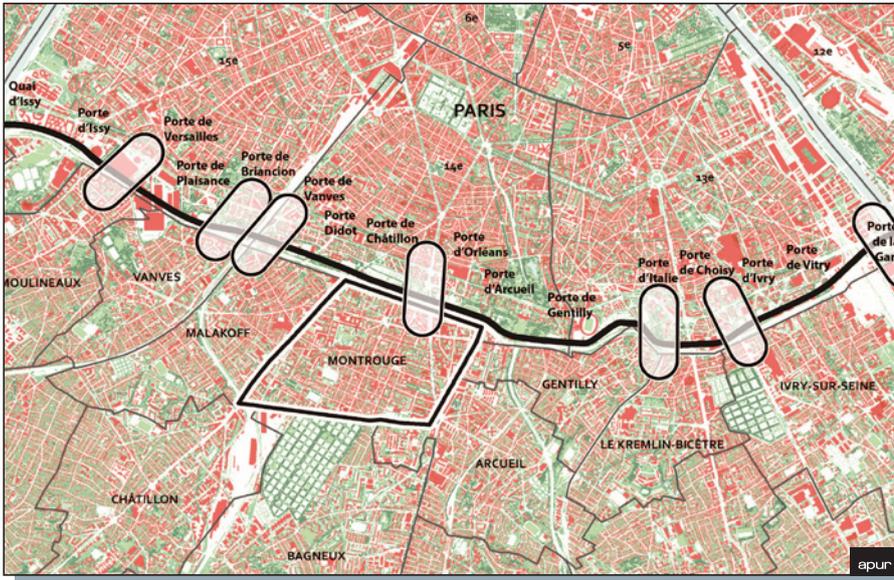
© J. Leroy – Ville de Paris



► Étienne Lengereau Maire de Montrouge

Je voudrais à mon tour me réjouir d'être avec vous cet après-midi pour échanger sur l'avenir du Périphérique. Je crois que le Périphérique est un bien commun à tous les Franciliens. Il importe que tous les Franciliens se prononcent et profitent de l'évolution de ce Périphérique. Je voudrais donc remercier la maire de Paris de nous inviter à réfléchir à ce sujet. Je me réjouis que nous ayons très récemment signé avec vous, chère Anne Hidalgo, une convention de partenariat pour que la Ville de Montrouge et celle de Paris réfléchissent à ces sujets. Je voudrais aussi remercier le président de la Métropole de nous inviter à réfléchir à l'avenir de la pollution dans notre région et aux moyens de réguler cette pollution automobile à travers cette fameuse ZFE. **Je crois qu'il nous faudra conjuguer à l'avenir deux libertés : la liberté de respirer, à laquelle chacun aspire, et la liberté de circuler.** Il faudra bien mesurer la faisabilité et l'acceptabilité de cette réforme par tous nos concitoyens. Car si on partage tous l'ambition de mieux respirer, il faut que chacun puisse circuler.

© Apur



Porte d'Orléans

Vue depuis Paris

Vue depuis Montrouge



© Ville de Montrouge

À Montrouge, on est évidemment concernés par le Périphérique. On est la frontière sud. À Montrouge, nous avons plusieurs projets pour recoudre notre ville avec Paris. Paris est notre frontière nord. Ça fait 150 ans qu'on est coupé de Paris, que le dialogue est rompu, depuis qu'Hausmann a décidé de couper Montrouge en deux. Nous souhaitons évidemment rétablir le dialogue. Trois grands axes nous intéressent. Le premier axe est l'ancienne RN20, maintenant RD920, qui va d'Antony à la porte d'Orléans. Une partie a été aménagée, mais il reste une partie importante à faire, qui nous concerne : de la Vache noire à la porte d'Orléans. Nos amis du Conseil départemental ont lancé un grand projet et ensemble, on va transformer cette autoroute urbaine qui coupe Montrouge en deux en un boulevard urbain qui sera agréable, piétonnisé, avec des pistes cyclables. Ce

boulevard urbain va arriver à la porte d'Orléans et il nous faut réfléchir ensemble aux meilleurs moyens d'articuler toutes les continuités piétonnes, cyclistes, etc., pour que les deux aménagements fonctionnent bien. On a déjà commencé à réfléchir avec Christophe Najdovski. C'est un axe majeur pour nous, qui va transformer cette partie de Montrouge.

Première entrée de ville, la porte d'Orléans, sur laquelle nous avons engagé une réflexion sur l'aménagement de ce nouveau quartier, pour requalifier des espaces publics.

La deuxième entrée de ville, c'est la porte de Montrouge, qui nous permettra d'aménager – nous avons déjà commencé – une coulée verte qui ira de la porte de Montrouge jusqu'au métro Châtillon-Montrouge où il y aura le Grand Paris Express. On a déjà aménagé 4 hectares d'espace public, et on va prolonger cette coulée verte à travers Montrouge. Le 3^e axe, c'est la RD906, qu'on partage avec Malakoff. Sur cette 906, avec le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, on a lancé une réflexion sur son réaménagement, sa requalification en boulevard urbain, avec l'idée de prolonger le T6 qui s'arrête à Châtillon-Montrouge jusqu'aux Maréchaux et le connecter avec le T1 et le T2. On est concerné par 4 entrées de ville, c'est majeur.

Nous souhaitons évidemment les repenser avec Paris, en bonne intelligence, pour réussir toutes les continuités qui ont été évoquées et améliorer, comme c'est notre objectif, aux uns et aux autres, la qualité de vie de nos habitants. 150 ans après Haussmann, notre objectif est de réconcilier le Petit et le Grand Montrouge. Merci.

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

Merci pour toutes ces présentations. Nous avons prévu un petit temps d'échange avec la salle.

© Ville de Montrouge

© Ville de Montrouge

© ph.guignard@air-images.net

Porte de Montrouge

Vue depuis Paris

Vue depuis Montrouge



Porte de Châtillon

Vue depuis Paris

Vue depuis Montrouge





► **Patrick Ollier**
**Président de la Métropole
du Grand Paris**

J'ai entendu des choses tout à fait utiles et intéressantes à la compréhension collective. Je voudrais féliciter les maires qui se sont engagés résolument dans cette manière de voir global. Voir global, ça veut dire voir avec Paris et le reste qui constitue la Métropole du Grand Paris. Dire qu'on voit tous ensemble et qu'il n'y ait plus ces séparations et ces « chacun pour soi » et on verra après pour les autres. C'est le grand changement de réussir à réfléchir ensemble. Malheureusement la Métropole n'a pas la compétence – je m'en plains régulièrement – au niveau de l'aménagement, des transports. Elle l'utilise comme elle le peut.

Patricia, quand même, on restitue beaucoup de CVAE aux communes, je peux te donner tout ce qui a été donné à Gentilly. La Bièvre, on la rouvre avec vous ; le centre-ville vivant, etc. Je valorise ce que la Métropole peut faire. On essaie d'être associé à ce que les villes font. Je le fais en permanence avec la Ville de Paris, chère Anne, et je t'en remercie. Si la Métropole du Grand Paris ne pouvait pas se développer avec la Ville de Paris, il n'y aurait pas de Métropole du Grand Paris. C'est bien pour ça que tout ce qui par le passé a pu nous diviser, aujourd'hui, est en train de nous réunir. Cette vision glo-

bale pour moi est importante puisque tu as dit quelque chose qui est essentiel : le cadre de vie. **On est en train de reconstruire un cadre de vie en tournant les pages du passé.** On peut dire tout ce qu'on veut sur la ZFE, Tchernobyl, ça ne s'est pas arrêté à la frontière, mais j'ai du mal à accepter qu'on traite la ZFE comme cela. Cette ZFE, c'est un acte courageux que 80 maires ont engagé au sein du Périphérique. Pourquoi le Périphérique et la zone intra A86 ? Parce que c'est une frontière géographique parfaitement facile à imaginer et qui permettait très clairement, à partir de la Ville de Paris, ensuite de délimiter un périmètre très lisible pour les interdictions des véhicules polluants. On commence par la première marche, puis la seconde, puis la troisième. Si on veut les monter toutes ensemble, on se casse la figure. Déjà, sur cette ZFE avec 80 communes, 5 millions d'habitants, il y a quand même une dizaine de maires qui refusent de signer les arrêtés. Imaginez si on avait fait ça au niveau de la région Ile-de-France, avec près de 1 300 communes ! C'est quelque chose qui eut été tout à fait impossible. Ce travail en commun du cadre de vie, ce confort de vie qu'on veut restituer, nous essayons de le travailler ensemble. Tout à l'heure, j'ai retrouvé dans chacun des projets que vous avez évoqués – Gérard, la promenade, on y a travaillé ensemble et la Métropole aide beaucoup là aus-

*Faire en sorte que
l'avenir se construise
réellement
ensemble et qu'on
fasse disparaître ces
frontières, comme
le Périphérique et
tellement d'autres,
qu'on redonne ce
confort de vie, qu'on
fasse disparaître
ces mauvais
exemples du passé
pour construire un
avenir plus heureux
pour tous*

► Patrick Ollier

si –, j’ai retrouvé des projets que nous étudions au niveau de la Métropole – je pense au Bourget aussi, on a beaucoup d’idées –, qui permettent avec les modestes moyens financiers dont nous disposons, d’apporter un plus à ce que Paris veut faire avec sa périphérie, c’est-à-dire avec les métropoles.

Je veux dire aussi que nous sommes disponibles pour être une sorte de laboratoire global, sans en avoir la compétence. Ce laboratoire d’idées permet de mettre tout le monde autour de la table dans nos locaux, de telle sorte qu’on arrive à réfléchir tous ensemble, ce qui n’était pas forcément le cas avant. La Métropole a peut-être obtenu ce résultat, même si elle n’a pas toutes les compétences et tous les budgets, de nous réunir tous ensemble dans une même

pièce, pour essayer de réfléchir global et non pas de manière séparée et isolée. C’est autant le mérite de la Ville de Paris que le mérite de chacun d’entre vous, maires et présidents de territoires, que peut-être celui de la Métropole, de **faire en sorte que l’avenir se construise réellement ensemble et qu’on fasse disparaître ces frontières, comme le Périphérique et tellement d’autres** – et bravo à Jean-Christophe pour ce que tu fais ici parce que c’est une belle cicatrice que tu es en train de recoudre – **qu’on redonne ce confort de vie, qu’on fasse disparaître ces mauvais exemples du passé pour construire un avenir plus heureux pour tous.**

Voilà ce que je peux dire. Si j’avais plus de compétences, je vous en dirais beaucoup plus. Mais pour ça, il faut changer la loi.



© Ville de Paris – J.-B. Gurliat

► **Yannick Hoppe** Maire du Bourget

Monsieur le maire, Madame la maire de Paris, Monsieur le président, chers collègues, permettez à un maire non limitrophe du Périphérique mais tout aussi concerné, de vous remercier de cette initiative, tout d’abord. D’associer aussi les maires de la plus Grande Couronne à ces réflexions puisque comme l’a dit mon collègue de Plaine Commune – même si j’appartiens au territoire voisin limitrophe de Paris Terre

d’envol. Nous sommes concernés par l’A1, par l’A86 et donc évidemment par le fonctionnement sur le Périphérique. Chère Anne, tu l’as dit tout à l’heure, moi aussi, j’en ressors très différent puisque samedi, j’ai marché sur le Périphérique... Cela demandera un travail quand on est maire d’une ville de la banlieue moins limitrophe de Paris, cela demande tout un travail d’explication à un certain nombre de banlieusards (même si je n’aime pas les appeler comme ça) sur le fait que quand on

ferme 2 km sur les 35 km de Périphérique, cela crée des bouchons parfois jusque loin dans la Seine-Saint-Denis. Il y a un petit travail de pédagogie à faire. On a pu vérifier que cet axe qu'est le Périphérique mérite quand même d'être repensé totalement parce que rien que quand 2 km sont fermés, cela crée le bazar sur les axes structurants dans les villes bien plus éloignées. Je pense donc que déjà sur l'infrastructure, il y a un premier sujet pour qu'on puisse ensemble, avec les transformations que nous déciderons ensemble, faire en sorte que ce soit mieux compris, mieux vécu, et sans doute en finir avec un certain nombre d'échangeurs qui saturaient déjà pas mal à proximité. Je voudrais saluer aussi les deux coprésidents de la belle mission de Paris, qui ont fait des propositions là-dessus, Laurence et Éric. Et pourquoi pas faire un atelier pour expliquer l'ensemble de ces enjeux au Bourget. Vous êtes les bienvenus pour organiser une réunion là-dessus. Penser le Périphérique, c'est aussi penser aux axes structurants. En ça, le travail initié par le Forum métropolitain du Grand Paris nous y invite. Les collègues d'Est Ensemble et Plaine Commune l'ont dit, en Seine-Saint-Denis, nous subissons un certain nombre de ruptures urbaines fortes. J'ai été très touché par le message de la collègue Patricia Tordjman puisque Le Bourget et Gentilly ont à peu près le même nombre d'habitants, ils ont à peu près la même taille. Et Le Bourget aussi est coupé en deux, en trois, avec l'A1 au nord, l'A86 au sud – et cher Patrick, je ne suis pas dans la ZFE, hélas ! Pourquoi pas la rejoindre, on peut travailler aussi en ce sens. On est coupé aussi par l'ex RN2, maintenant RD932. On a un axe partagé avec Est Ensemble, qui est l'ex RN2, avec des travaux d'aménagement démarrés côté Pantin, permettant d'adoucir un peu cet axe, qu'il faudra poursuivre. Le Département de la Seine-Saint-Denis y veille, on a déjà un projet notamment dans la perspective des Jeux olympiques, de transfor-

mer, requalifier l'ex RN2 en boulevard urbain. En tout cas, en boulevard, espérons pas trop, urbain. Mais en tout cas, de verdir clairement l'approche pour faire en sorte qu'on retrouve à la fois une piste cyclable et le RER B. On pourrait trouver une belle concrétisation ainsi de porte de La Villette jusqu'au musée de l'Air et de l'Espace, de lien urbain renouvelé. C'est un travail qui prendra du temps, mais qui peut, avant 2024, prendre tout son sens.

Beaucoup de choses ont déjà été dites. Ce que je retiens, c'est que non seulement, c'est le moment d'agir, puisque l'ensemble des projets présentés par **l'ensemble des collègues maires ou élus territoriaux ici montrent bien que chacun a pris conscience de l'urgence écologique** – on a tous des projets très similaires dans nos villes – **donc non seulement c'est le moment d'agir sur le Périphérique, mais c'est aussi un moment historique pour le faire**. Samedi soir, Nuit Blanche, en était un élément. Ce qui fait sens aujourd'hui, c'est qu'il y a un consensus, quels que soient nos villes et nos territoires. C'est vraiment un moment historique parce que c'est la première fois que sur ces sujets – on l'a vu avec le travail de la Mission MIE à Paris, mais aussi avec le formidable travail des Routes du futur du Grand Paris – cela fait consensus entre nous, les citoyens nous attendent et nous regardent. Merci d'avoir veillé à ce deuxième atelier. Vivement le troisième et vivement les actions liées à cet atelier. Je suis un maire impatient de pousser le trait au-delà du Périphérique jusqu'à l'ensemble des axes structurants pour y mener.

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

Je crois qu'un 3^e atelier est déjà prévu au mois de décembre avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis.

L'ensemble des collègues maires ou élus territoriaux ici montrent bien que chacun a pris conscience de l'urgence écologique, donc non seulement c'est le moment d'agir sur le Périphérique, mais c'est aussi un moment historique pour le faire

► Yannick Hoppe

© Ville de Paris – J.-B. Gurliat



► **Jacqueline Belhomme** Maire de Malakoff

Merci pour ce 2^e atelier du Périphérique. Anne Hidalgo parlait de la magnifique initiative sur le Périphérique à la Nuit blanche. Effectivement, on a marché sur la lune en 1967 et on marche sur le Périphérique en 2019, au XXI^e siècle. Et pourtant, les défis technologiques ne sont pas les mêmes ! C'est ce qui nous interroge et ce qui interroge surtout les habitants. On était capable en 1969 d'aller dans l'espace, on est toujours capable d'y aller. Mais on n'est pas capable de permettre à la grande majorité des populations qui vivent au bord du Périphérique d'avoir un cadre de vie nettement amélioré. Cela questionne. Même si on n'a pas les compétences, parce qu'on n'aura jamais toutes les compétences, on est bien sur des questions éminemment politiques. Je pense que même si on n'a pas les compétences, on a quand même la population avec nous, qui est prête à se mobiliser pour que l'État prenne enfin ses responsabilités. Tout le monde a des projets et je m'en réjouis. Nous aussi, on en a à Malakoff, même si l'État ne nous aide pas beaucoup dans ce domaine. En même temps, on voit

bien que tout ce qui est renaturation, réaménagement, ça ne fonctionne que si on diminue la place de la voiture. **Qui dit diminution de la place de la voiture dit forcément augmentation du nombre des transports.** On a toute la question du Grand Paris Express qui nous anime beaucoup. Cela avance, mais pas suffisamment vite à notre sens. On a la question de la prolongation des tramways, Etienne Lengereau l'a rappelé. Il y a la question du développement des transports et la question de la gratuité. Je me questionne : pourquoi y a-t-il des métropoles dans le monde et aussi en France qui arrivent à faire en sorte que les transports soient gratuits ? Évidemment, c'est incitatif pour les populations. Et pourquoi, nous, on n'y arriverait pas ? Il y a des vrais enjeux, des vraies questions politiques à travailler. On va tous rentrer dans une période électorale où les habitants de nos villes, bien évidemment, vont nous questionner par rapport à ces situations. Même si on n'a pas les compétences, il faut qu'on trouve une solution, nous, les maires du périph, pour taper un peu du poing sur la table avec la Métropole, et dire à l'État : prenez vos responsabilités, aidez-nous à avancer, sinon on n'y arrivera pas tout seul.

Qui dit diminution de la place de la voiture dit forcément augmentation du nombre des transports

► *Jacqueline Belhomme*



► **Ibrahima Traoré**
Conseiller départemental
délégué du Val-de-Marne

Le département du Val-de-Marne est présent, a des compétences et il s'en sert. Pourtant, l'État voulait supprimer les départements mais nous sommes présents. Je tiens à le dire.

Je voulais rebondir sur ce qu'a dit Madame la maire de Malakoff à propos des transports. Nous sommes un département qui a été précurseur sur ces questions. Christian Favier a été précurseur, il a poussé pour que les transports se développent de banlieue à banlieue. Je pense que c'est un enjeu majeur et je vous rejoins quand vous parlez de la gratuité des transports. Il faut qu'on avance sur ces questions. Au-delà de cela, j'aurais souhaité qu'on aborde la question des poids lourds. Avec l'abandon du fameux train de Perpignan, qui a fait couler de l'encre, on va ajouter des poids lourds sur le département du Val-de-Marne, qui est déjà bien loti en termes de logistique, avec le port de Bonneuil et le MIN de Rungis. Je souhaite à travers ces ateliers qu'on soit attentifs à ce point. Comme l'a très bien dit la maire de Paris, ne regardons pas ailleurs. Je sais que la Mairie de Paris regardera le département du Val-de-Marne de manière très atten-

tive. Je fais la demande qu'un atelier puisse avoir lieu dans le Val-de-Marne. **Nous sommes très attentifs à ces questions de la réduction de la place de la voiture, du développement du vélo, et aussi des déplacements à pied – personne n'en a parlé – premier mode de déplacement. Je pense que pour les générations futures, il faut aller dans ce sens.**

Nous sommes très attentifs à ces questions de la réduction de la place de la voiture, du développement du vélo, et aussi des déplacements à pied – personne n'en a parlé – premier mode de déplacement. Je pense que pour les générations futures, il faut aller dans ce sens

► Ibrahima Traoré



© Ville de Paris – J.-B. Guillaud

Il faut absolument trouver des solutions pour que les gens puissent améliorer leurs mobilités

► Yves Révillon

► **Yves Révillon**
Maire de Bois-Colombes

Je m'occupe du T5. J'ai entendu beaucoup de choses qui me plaisent beaucoup. S'occuper du Périphérique, je suis complètement d'accord. J'ai refait des parcs, des promenades vertes, j'ai toujours essayé de diminuer la pollution. En plus, pour le département du 92, je m'occupe des espaces verts. Je me suis occupé des Berges de Seine, etc. Je connais très bien la question. Ce que je regrette beaucoup, c'est qu'effectivement, aménager le Périphérique me paraît une très bonne chose, mais c'est vrai qu'il faudrait faciliter la mobilité des personnes. Je ne sais pas si vous prenez votre voiture dans les Hauts de Seine, mais entre l'A86, le Périphérique ou les ponts qu'il faut traverser quand on veut traverser la Seine, c'est l'enfer ! Les gens seraient très heureux d'avoir d'autres mobilités. Le Grand Paris Express, nous devons l'avoir – puisque j'ai deux gares qui touchent ma ville – en 2025 ; puis ça a été 2027. Et c'est 2030. Quand on les entend discuter, on se dit que si on les a en 2035, on aura beaucoup de chance ! Parce que c'est quand même impossible. Je suis comme Monsieur, pour moi, le premier déplacement, c'est à pied, c'est à vélo ; et aussi beaucoup en trains à réaménager

au niveau des gares. Ce sont aussi les métros. Je fais partie des gens qui ont demandé il y a longtemps qu'il y ait le métro Pont de Levallois qui puisse aller au minimum jusqu'à la gare de Bécon. On m'a dit : cela se fera peut-être dans 20-30 ans ! On croit rêver quand on vous répond cela au niveau de l'État ! Je suis tout à fait d'accord pour travailler sur tous les projets, mais on ne peut pas se bloquer sur un seul système de déplacement, **il faut absolument trouver des solutions pour que les gens puissent améliorer leurs mobilités**. Quand on parle de la ZFE, je suis parmi les maires qui n'ont pas voulu signer au départ parce que j'avais été choqué qu'on nous propose à la Métropole de dire : dans 6 mois, il faut avoir changé de voiture. Il se trouve que nous avons une des villes les moins riches du département, Villeneuve, et il y en a d'autres qui ne sont pas particulièrement riches dans la ville. Donc, j'ai dit : je veux bien prendre la ZFE, on est tous d'accord, les maires, quelle que soit leur tendance politique, pour la prendre, à condition qu'on donne des délais raisonnables aux gens pour pouvoir retrouver des moyens qu'ils paieront comme ils pourront. En tout cas, tout à fait d'accord pour tout ce qui améliorera la pollution.



► Anne Hidalgo Maire de Paris

Je voudrais remercier Dominique Alba et l'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, parce qu'on a là une masse de données qui nous permettent vraiment de travailler tous ensemble. L'Apur a aussi cette dimension métropolitaine et on a besoin de partir des connaissances, des évaluations et de toutes ces informations qui nous permettent aussi de piloter les changements et de nous inscrire dans une trajectoire de long terme sur laquelle, je crois qu'on est à peu près tous d'accord ici : la voiture individuelle thermique n'est plus la solution que nous devons proposer à nos concitoyens. D'ailleurs, les constructeurs automobiles eux-mêmes – j'étais encore avec le groupe Renault la semaine dernière – nous disent que vu la chute du marché automobile à l'échelle mondiale, eux-mêmes sont déjà engagés dans une transformation de leur métier, qui n'est plus de produire simplement des véhicules, mais de produire de la mobilité. La question n'est pas la circulation mais la mobilité et les différentes mobilités que l'on peut offrir. La question est bien celle des transports, des transports collectifs. Il y a les transports lourds, les transports plus légers, de surface, les transports ou

les mobilités qui peuvent être organisés avec peu d'infrastructures puisqu'on est quand même à l'ère du digital. C'est bien sûr tout ce qui tourne autour des vélos, des véhicules électriques partagés. Ce sont des mobilités vers lesquelles il faut que l'on avance de façon un peu accélérée. Et peut-être que dans le travail qui est le nôtre, et notamment sur le Périphérique, revoir la nature d'un certain nombre de nos voiries pour qu'elles soient dédiées. Je pense qu'on peut aller assez vite, on n'est pas obligé d'attendre 2024 ou 2023 pour faire un grand test sur les voies olympiques. **On peut anticiper l'héritage des voies olympiques en travaillant dès l'année qui vient sur la transformation d'un certain nombre de voies, notamment du Périphérique**, pour qu'elles soient dédiées soit à ces transports collectifs, soit à des moyens de se déplacer avec des véhicules partagés et des véhicules qui soient moins polluants que les véhicules thermiques que l'on connaît aujourd'hui. Si dans les ateliers plus techniques, il y a un travail de nos équipes qui nous permet de voir et d'analyser les reports de circulation et les effets que ça produit aussi sur la pollution, on ne pourra que s'en satisfaire et avancer de cette façon-là.

On peut anticiper l'héritage des voies olympiques en travaillant dès l'année qui vient sur la transformation d'un certain nombre de voies, notamment du Périphérique

► Anne Hidalgo

Le deuxième sujet que je voulais aborder, c'est celui de la pollution. Souvent, on parle du nuage de Tchernobyl, de Paris qui fait sortir sa pollution vers l'extérieur. Il faut être raisonnable, il faut dire les choses telles qu'elles sont. La pollution est dans la zone dense. Plus c'est dense, plus il y a de la pollution. Que dans la zone dense et là où il y a de la pollution, on se dise non pas qu'on va évacuer cette pollution ailleurs, mais qu'on va faire en sorte qu'elle ne se crée pas, je pense que c'est quelque chose qu'on peut tous admettre. Ce n'est pas ce qui a été dit ici, mais je me souviens, lorsqu'on avait fermé les voies sur berge aux voitures pour les ouvrir aux piétons, on nous avait dit : Paris va faire de sa pollution un nuage qui va aller polluer l'extérieur. Jamais personne ne s'est posé la question de comment on fait pour éviter la pollution dans Paris, puisqu'elle est dans Paris. À l'échelle de l'Île-de-France, ce n'est pas du tout le même sujet. Regardez la présence de la pollution : elle est sur la zone dense. Et plus c'est dense, plus il y a de la pollution. Il y a des voies sur cette zone dense, qui sont le Périphérique, l'A1 et un certain nombre d'autres grandes artères qui sont ultra-polluées. On a toutes ces données aujourd'hui. C'est là-dessus qu'il faut qu'on travaille. Il faut s'attaquer à la cause des problèmes. La cause du problème, c'est quand même le trafic automobile. Il faut s'y attaquer, non pas en disant qu'on n'aime pas les voitures, ce n'est pas le sujet. On n'aime pas la pollution. Sauf que la pollution est produite par des voitures. Si on peut diminuer le flux de véhicules thermiques individuels, avec des personnes à l'intérieur souvent seules – ou tous seuls parce que c'est généré cette histoire ! On a fait une étude sur qui utilisait les voies sur berge en voiture : 80 % des hommes seuls, CSP ++. Après, on nous a dit : vous êtes contre les pauvres ! Je suis très rationnelle et pour qu'on étaye tout par des observations scientifiques. Il faut qu'on avance sur ce sujet. Je voulais vous dire aussi qu'on peut

mettre au pot de notre réflexion commune, un travail qu'on a fait sur la pollution, une carte très fine en temps réel, avec notamment un système qu'on appelle Pollutrack. On a équipé 400 véhicules électriques, en partenariat avec Enedis et Renault, de capteurs qui permettent de mesurer en temps réel les particules fines et très fines. Cette carte est disponible. Évidemment qu'on souhaite qu'elle soit plus large pour qu'elle couvre l'aire métropolitaine et l'aire de la ZFE. Cette carte nous a permis de voir quelque chose qu'on n'avait pas du tout identifié. En fait, il y a des endroits autour des grands axes où il y a beaucoup de pollution, mais il y a aussi des vents qui traversent Paris et sa métropole. La façon dont on organise l'urbanisme dans certains quartiers peut bloquer l'évacuation des particules. Une fois qu'elles sont évacuées et évaporées, elles ne volent pas très loin, elles disparaissent. Par exemple certaines rues, même du bâti très ancien parisien, ont un effet bloquant de ces particules. Il faut qu'on le regarde ensemble parce que, y compris sur les aménagements que l'on peut faire autour du Périphérique et dans nos quartiers, ça peut être très utile qu'on diffuse ces données aux architectes et aux urbanistes pour savoir comment orienter les bâtiments que l'on construit, pour qu'ils ne se situent pas notamment, dans une partie du cône qui permet vers le nord-est l'évacuation de l'ensemble des pollutions, que ça ne les bloque pas. Je pense qu'il faut mettre au pot commun de notre réflexion ces éléments d'information pour nos aménagements à venir. Pour la partie de la conclusion qui me revient, je voudrais remercier Jean-Christophe Fromantin de nous avoir accueilli à Neuilly-sur-Seine, de nous avoir montré ces aménagements qu'il a faits, tout ça montre que ça va dans le même sens. Je suis ravie qu'après des années un peu dures, un peu polémiques, pas entre nous, mais avec souvent des choses arrêtées sur la voiture, sur Paris qui n'aime pas la ban-

lieue, Paris qui fait tout contre ceux qui habitent autour, on se rend bien compte qu'on est ensemble, et que Paris a aussi une vocation qui est celle d'innover. Imaginez qu'on n'ait pas fait tout ça, aujourd'hui, en octobre 2019 ! Imaginez qu'on n'ait pas mené ces combats ! Dans quelle situation on serait ? On ne serait même pas capable d'aller devant les citoyens pour leur dire : nous, on a été là. À un moment où tout s'est accéléré et où on a compris les effets immédiats du réchauffement climatique et de la pollution, nous, parce que c'était compliqué, parce qu'il fallait des consensus tout le temps sur tout pour commencer à bouger, on n'a pas bougé ! Mais on bougera la fois d'après. Vous imaginez dans quelle situation, collectivement, on serait ? Ce serait une situation d'irresponsabilité totale. Là, autour de Patrick, avec ce qui vient d'être fait ici à Neuilly et tous ensemble, je pense qu'on est en train de montrer qu'on a été responsable. C'était dur, c'était hyper dur, je suis la première à pouvoir vous dire combien c'était dur. Mais franchement, ça vaut le coup. Aujourd'hui, je pense qu'on peut regarder nos enfants en disant : on a essayé quelque chose. Et ce quelque chose qu'on a essayé, ça marche, ça réduit la pollution. Si ça ne peut pas nous unir, je ne vois pas ce qui pourrait nous unir. Mais je vois que ça nous unit et ça me fait très plaisir.

► **Jean-Christophe Fromantin**

Maire de Neuilly-sur-Seine

Merci Anne de rappeler plutôt ce qui nous unit. Il y a suffisamment d'occasions de rappeler ce qui nous sépare, et parfois, on a besoin de le voir dans ce sens-là.

Ce que je trouve extraordinaire, c'est le parcours qui a été fait depuis quelques années. Rendez-vous compte qu'aujourd'hui, en remettant en cause le Périphérique, on remet en cause aussi

la périphérie. Le Périphérique, on l'entend comme un boulevard, mais on peut aussi l'entendre – au fur et à mesure des échanges – comme remettant en cause la périphérie. Cette idée de dire : il y avait Paris, le Périphérique, la périphérie. Aujourd'hui – et tu y travailles cher Patrick également –, on remet en cause cette périphérie. L'idée de dire qu'il n'y a pas une centralité et le reste du monde, il y a un Grand Paris, une métropole, un besoin de travailler ensemble, de reconsidérer les centralités. Je crois que notre débat sur le Périphérique va bien plus loin que la remise en cause d'un Boulevard périphérique. Il remet en cause un champ sémantique, qui est celui de dire : il y a un cœur de ville, un Périphérique et le reste du monde. Cette bascule sémantique se ressent dans une série d'expressions. Il y a dix ans, on parlait de transports, aujourd'hui on parle de mobilités. Ce n'est pas simplement un bouleversement de vocabulaire ou sémantique, c'est aussi considérer que les mobilités, c'est plus qu'un système de transport où on va passer de la voiture au transport collectif. C'est toute une série de solutions qui s'agrègent, c'est un mix différent pour chaque habitant. Pour certains, ça va être le vélo puis le métro ; pour d'autres, le futur RER E et un Velib' à la sortie ; pour d'autres, c'est Uber et à certains moments, tel autre type de transport. La richesse des solutions qui sont aujourd'hui travaillées – et les transports autonomes vont être de ce point de vue une nouvelle promesse qu'il faut saisir dans nos constructions urbaines, on l'évoquait en aparté, ce grand axe des Tuileries à La Défense peut être un axe ouvert à un transport autonome demain. Je pense qu'il faut maintenant qu'on intègre ces évolutions, même si elles paraissent un peu audacieuses. Tu as raison de rappeler que tu as été précurseur dans un certain nombre d'audaces de ce point de vue là, parfois mal

Si nous ne transformons pas chacune de ces portes en places, si nous n'avons pas l'ambition de faire avec Paris, de la porte Maillot, la place Maillot demain, la promesse de faire de ces endroits qui sont des échangeurs, des endroits qui deviennent des lieux de vie, alors notre ambition ne serait pas terminée, ne serait pas aboutie

► *Jean-Christophe Fromantin*

comprises, parfois bien comprises. Je pense que l'audace est un élément qu'il faut introduire dans nos politiques, surtout dans cette période.

Au même titre qu'on parlait des portes de Paris hier, il faudra demain qu'on parle des places. **Si nous ne transformons pas chacune de ces portes en places, si nous n'avons pas l'ambition de faire avec Paris, de la porte Maillot, la place Maillot demain, la promesse de faire de ces endroits qui sont des échangeurs, des endroits qui deviennent des lieux de vie, alors notre ambition ne serait pas terminée, ne serait pas aboutie.** Peut-être que le boulevard urbain doit rencontrer des places, plutôt que le Périphérique rencontre des portes, ce qui était jusque-là la vision du vieux monde.

Enfin, je pense qu'on ne peut pas considérer ces sujets sans aller encore plus loin, peut-être dans le cadre d'ateliers ultérieurs. Considérer le mode de travail, sans forcément entendre à terme ces mouvements comme étant des mouvements pendulaires, réguliers. Bouchon à 8 h et rebouchon à 18 h. Cette espèce de routine, par la flexibilité du travail, par des coworkings, par la technologie, par une série d'optimisations, peut être demain, finalement, revisitée aussi. Qui a envie de se mettre encore, toute sa vie, dans ce rythme routinier ? Là aussi, il y a des solutions qui permettent de casser ce rythme, de l'optimiser, de l'individualiser par rapport au projet de vie de chacun. Si on ne considère pas – et ça fait partie du cadre de vie aussi – qu'offrir à chacun des rythmes de vie qui soient à l'aune de ces contingences : avoir du temps pour ses enfants, le matin ou le soir, etc. Qui soient à l'aune aussi d'une exigence pour les entreprises. C'est souvent un sujet qu'on évoque ici avec les directeurs des ressources humaines des grandes entreprises de Neuilly. Repenser le rythme du travail à l'aune des rythmes de vie. Si on ne met pas tous

ces sujets les uns à côté des autres, nos configurations urbaines, nos rythmes, nos solutions de mobilité..., on n'aura qu'une vue partielle du sujet. Ces ateliers me rappellent un tout petit peu ceux qu'on avait au syndicat Paris Métropole il y a dix ans, où on était un peu précurseurs. Cette initiative l'est dans un domaine très concret. On voit que les choses sont faisables, on voit qu'un certain nombre de combats sont acceptés. C'est à nous, dans nos fonctions d'élus, de techniciens, de prospectivistes, de tout ce qu'on veut, de les intégrer pleinement dans un esprit de dialogue – c'est vraiment important, merci de l'avoir rappelé –, dans nos ambitions et dans nos responsabilités. Merci à tous d'être venus à Neuilly.



L'autoroute A3, le parc des Guilands et la ville de Montreuil



3. ÉCHANGES TECHNIQUES



© ph.guignarc@air-images.net

► **Caroline Grandjean**
Directrice de la voirie et des
Déplacements à la Ville de Paris

Nous abordons la deuxième partie de cet atelier, plus technique. Sont présents, dans la salle, des représentants des services de la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des déplacements, Direction de l'Urbanisme, Mission Métropole), de la DRIEA/DIRIF (Alain Monteil et ses équipes), les départements de Petite Couronne, des villes (Neuilly-sur-Seine, Bagnolet, Malakoff, Clichy) ainsi que des territoires (GPSO, Grand Paris Grand Est, Grand Orly Seine Bière, Est Ensemble, Plaine Commune). Ile-de-France Mobilités est représentée par Laurence Debrincat et son collaborateur. Et bien sûr l'Apur est également présente.

L'objectif de cette deuxième partie d'atelier est d'avoir un échange plus technique avec tous ceux qui sont amenés à réfléchir sur la base de la commande politique qu'on a entendue, qui s'exprime de manière coordonnée et assez peu dissonante sur le sujet de l'avenir du Périphérique. En tout cas avec des fortes attentes sur une meilleure connaissance de cette infrastructure et de son usage, qui avait déjà pu être exprimée lors du précédent atelier. Une meilleure connaissance des flux qui aujourd'hui passent sur le Périphérique.

Je vous propose de faire tout d'abord un état des lieux de ce que la Ville de Paris connaît des flux du Périphérique ; de vous expliquer ce qu'on aimerait pouvoir approfondir ; et de vous laisser la parole pour que vous puissiez exprimer vos attentes. Au-delà de la question des trafics et de leur composition, des origines, destinations, il faut également se poser la question également de mieux outiller tout ce qui est lié à la pollution générée par l'infrastructure, notamment les questions d'air et de bruit. Airparif et Bruitparif sont présents, et pourront évoquer les projets d'approfondissements qui vous seront proposés.

Enfin, nous consacrerons un dernier temps de notre réunion pour partager sur les attentes en matière d'études

Atelier du boulevard périphérique



Séquence 2 :

Échanges techniques à partir des attentes exprimées par les élus

- Mieux outiller la connaissance des flux empruntant le périphérique
- Se donner des outils de simulation des possibles projets d'évolution du périphérique et les partager
- Mieux documenter la pollution (air, bruit) le long du périphérique
- Évaluer les possibilités de nouvelles plantations autour du périphérique

apur

Échanges techniques

- 01** Mieux outiller la connaissance des flux empruntant le périphérique
- 02** Se donner des outils de simulation des possibles projets d'évolution du périphérique et les partager
- 03** Mieux documenter la pollution (air ; bruit) le long du boulevard périphérique
- 04** Évaluer les possibilités de nouvelles plantations autour du périphérique
- 05** Autres études



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

01

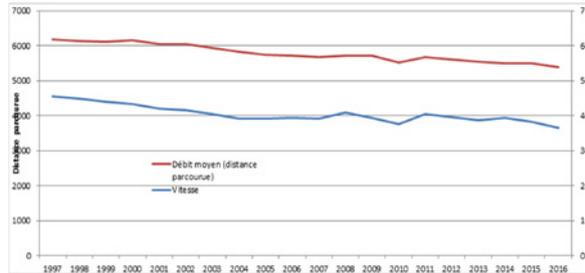
Mieux outiller la connaissance des flux empruntant le périphérique



Connaître les débits et les vitesses

Outils disponibles :

- **Débits** : un point de comptage tous les 500 m
- **Vitesse** : une boucle tous les 2,5 km



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



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

complémentaires sur tout ce qui relève du paysage. Je laisserai la parole à l'Apur pour présenter ce qui pourrait être envisagé. N'hésitez pas à m'interrompre au fur et à mesure des diapos pour poser des questions ou faire des propositions.

En termes de connaissances sur le trafic du Périphérique, ce que nous avons aujourd'hui en termes d'infrastructures de comptage, ce sont des mesures de débit de trafic : un point de comptage tous les 500 m et des mesures de vitesse, avec une boucle de comptage tous les 2,5 km. Ces systèmes de comptage ne permettant pas de différencier le trafic entre poids lourds et véhicules particuliers, contrairement à ce que la DIRIF peut avoir sur son propre réseau. Peut-être qu'Alain Monteil ou Hervé Abderrahmane voudront bien préciser ce qu'ils ont comme informations, qu'il pourrait être utile de verser à la connaissance globale des trafics, non seulement sur le Périphérique, mais aussi les voies qui y arrivent et qui en repartent.

Un petit graphique que vous avez déjà vu sur l'histoire depuis 97 des débits moyens et des vitesses sur le Périphérique.

Nous faisons une enquête assez régulièrement – 2002, 2008, 2014 et 2016, la prochaine est en fin d'année – pour caractériser la composition du trafic. Nous avons des enquêteurs qui enregistrent des plaques qu'ils constatent sur le terrain. Cela permet, avec l'utilisation à des fins d'étude du fichier d'immatriculation des véhicules, de mesurer la part dans le trafic des véhicules particuliers, taxis, utilitaires, poids lourds, autocars, deux roues motorisés, ainsi que la composition en termes de vignettes Crit'air. On suit l'évolution de cette enquête chaque année. Vous avez en haut à droite les différents résultats : en gris, la part des véhicules particuliers qui finalement est relativement stable, après avoir fléchi en 2008 ; en orange, la part des deux roues motorisés qui a connu une augmentation relativement constante sur les différentes études qu'on a pu avoir. Il serait intéressant d'exploiter et de partager avec vous

Caractériser la composition du trafic

Outils disponibles :

Enquêtes « composition de trafic »

Part des catégories de véhicules dans le trafic : véhicules particuliers, taxis, utilitaires légers, poids lourds, bus, autocars, deux-roues motorisés

Enquêtes plaques

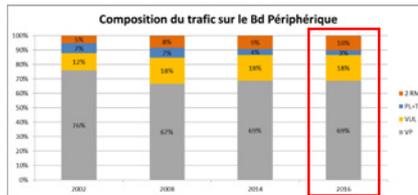
Composition technologique du parc roulant :

- Motorisation (diesel / essence / électrique...)
- Normes Euro, vignettes Crit'Air

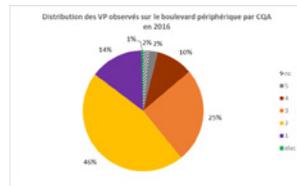
Evolution dans le temps de la composition du trafic

Dernières enquêtes en 2016

- 4 points sur le périphérique : Aubervilliers, Choisy, Montreuil, St-Cloud
- Relevés sur site
- 1,8 M véhicules relevés (composition) , 56000 plaques renseignées



Une majorité de véhicules légers, seulement 3% de PL (2016)



Une majorité de véhicules récents (2016)



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

Caractériser la composition du trafic

Amélioration des outils pour les prochaines enquêtes (novembre 2019)

Nouvelle méthode vidéo

Davantage de plaques relevées

Composition de trafic et enquête plaques dans le même temps

Expérimentation LAPI (Lecture Automatique des Plaques Minéralogiques) pour tester l'automatisation

1 site sur le périphérique (porte de Choisy) : 4 caméras (2 par sens)

Résultats été 2020

Intégration des données issues des comptages DIRIF

Part PL/VL sur les radiales aux entrées-sorties



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

les résultats de l'enquête qu'on va mener sur cette fin d'année, en 2019. À la dernière enquête, on avait 4 points, 56 000 plaques renseignées, 1,8 million de véhicules relevés pour caractériser la composition.

En 2019, on adapte nos méthodes d'enquête. On aura une méthode vidéo pour pouvoir relever les plaques à distance. En parallèle, on va expérimenter une caméra de lecture automatique des plaques pour croiser la qualité des données obtenues par cette lecture automatique, versus celle qu'on aura eue manuellement par des relevés vidéo. On aura des résultats vers l'été 2020, le temps de croiser les données et de les analyser. Ça peut avoir un intérêt de compléter ces données de trafic parce qu'il peut arriver sur les radiales, ce que vous avez de disponible et qu'on peut rajouter dans les études à verser au pot.

➤ **Hervé Abderrahmane** Direction des routes d'Ile-de-France

La circulation sur le Boulevard périphérique fonctionne de façon systémique avec la circulation sur les principales autoroutes radiales. Il est effectivement intéressant de compléter la base de données par les données relatives aux grands axes autoroutiers radiaux, les principales autoroutes qui sont en échange avec le Périphérique. Nous avons, dans notre système de recueil de données, des comptages des débits, mais également les temps de parcours empruntés sur ces différents axes qui sont connectés avec le Périphérique. Nous avons également certains points des données sur les taux de poids lourds. Par contre, nous utilisons des systèmes de métrologie assez classiques, avec des boucles de comptage. Nous complétons ces données avec des données issues des opérateurs de téléphonie et de GPS pour avoir des moyennes de vitesse, de temps de parcours. Mais nous n'avons pas de dispositif par exemple pour faire des discriminations entre la nature des véhicules particuliers, la motorisation ou ce genre de considération.

➤ **Caroline Grandjean** Directrice de la voirie et des Déplacements à la Ville de Paris

Est-ce que d'autres ont à verser au pot, en matière de composition de trafic ou de flux, des données qui pourraient être intéressantes pour alimenter la connaissance générale du trafic routier, qui vient se brancher sur le Périphérique ou qui peut se trouver en délestage du Périphérique. Je pense notamment aux départements qui doivent avoir un réseau départemental un peu instrumenté.

➤ **Sandy Duflo** Département du Val-de-Marne

Pour le Département du Val-de-Marne, nous avons des données sur les routes départementales principalement, et un peu sur ce qui reste de nationales sur le département. Il faudrait arriver à voir comment on peut sortir de ces données, celles qui vous intéressent le plus concernant les accès au Boulevard périphérique.

➤ **Caroline Grandjean**

Je vous remercie. Cela mérite qu'on définisse les voies qui sont concernées, pas forcément aujourd'hui mais dans le cadre d'un contact bilatéral pour voir quelles sont les voies intéressantes qui arrivent ou qui partent du Périphérique.

➤ **Thierry Dussautoir** Département des Hauts-de-Seine

Le Département des Hauts-de-Seine, comme les autres départements de Petite Couronne, a des systèmes de comptage sur les routes départementales, mais pas forcément toutes, avec plusieurs systèmes différents. Certaines voiries sont encore équipées de boucles classiquement ; d'autres avec des magnétomètres permettent de voir des choses différentes. Une enquête cordon a été réalisée autour du département en 2013, où à chaque point d'entrée et de sortie du département, en plus des comptages traditionnels, on a questionné les gens qui passaient et compté le nombre de personnes dans les voitures, sur les motos,

en scooter. On a questionné les camions sur leur tonnage en charge, ce qu'ils transportaient. Ce sont des éléments que nous vous avons déjà fournis et que nous pouvons redonner et partager.

➤ **Caroline Grandjean**

On vous réinterrogera sur les méthodes d'enquête. Il y a des questions qu'on peut se poser sur une meilleure qualification du trafic du Périphérique.

Il me semble que la DRIEA avait engagé un travail de collecte des données routières. Est-ce que ça allait jusqu'à un niveau départemental et communal ? Vous avez déjà plus ou moins compilé toutes ces données ?

➤ **Mathieu Ecoiffier** DRIEA

Nous avons réuni autour de la table les principaux gestionnaires de réseaux pour améliorer le partage et la collecte des données routières, mais pas engagé de collecte en propre. C'est un lieu d'échanges avec peut-être l'idée de créer une plate-forme ou ce genre d'outil. On est au stade de la réflexion en amont. Dans tous les cas, on ne lancera pas de collecte sur le réseau des départements.

➤ **Caroline Grandjean** Ça vaut le coup pour cet objet particulier qu'est le Périphérique, et dont on sent qu'il va être amené à évoluer, d'avoir un lieu dans lequel on recueille l'ensemble des données.

Après, on en sera tous propriétaires. On verra avec l'Apur comment organiser la collecte de ces différentes données.

Deuxième type d'information dont on a besoin pour mieux comprendre le trafic aujourd'hui sur le Périphérique, ce sont les origines et destinations des véhicules. Nous avons, de manière encore très échantillonnée, fait une première étude sur des données FCD, des données qui sont issues des systèmes GPS attachés aux véhicules, type Coyote, etc. Nous avons acheté ces données à notre prestataire qui nous a donné une période relativement courte,

Connaître les origines et destinations des véhicules

Outils disponibles :

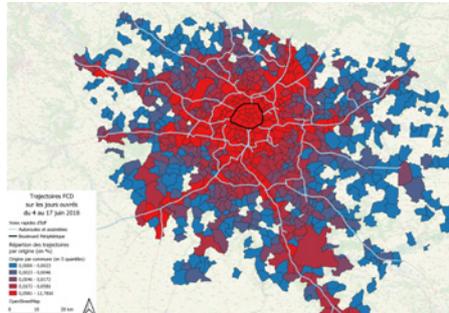
Floating Car Data (FCD) : collecte de données issues des véhicules roulants équipés de GPS (localisations, vitesses, sens du déplacement, temps de parcours)

Étude PC Lutèce (données Autoroutes Trafic)

- . 100 000 trajectoires de véhicules ayant emprunté le périphérique
- . Période : du 4 au 17 juin 2018, jours ouvrés
- . Représentatif des utilisateurs du service d'infotrafic Coyotte, principal fournisseur de données auprès d'Autoroutes Trafic

Hierarchisation des communes

. Des moins contributrices aux déplacements sur le périphérique (en bleu) au plus contributrices (en rouge)



Répartition des flux empruntant le boulevard périphérique suivant la commune de provenance

Outils pour mieux connaître le trafic poids lourds :

Matrices O/D à partir de FCD ou boîtiers de suivi des flottes



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

du 4 au 17 juin 2018. Nous avons essayé de cartographier les communes d'origine des trajets et les communes de destination. Nous avons représenté les communes de provenance avec une espèce de carte de chaleur : plus c'est rouge, plus on a une part importante de trajets du Périphérique qui proviennent des communes en rouge. Méthodologiquement, ça méritera très certainement d'être confronté avec vos avis, voire élargi en termes de période. C'est une première approche, qui a certainement des biais, de ce que sont les origines-destinations des utilisateurs du Périphérique. Évidemment, on aurait besoin d'aller plus loin, de spécifier le trafic poids lourds qui nous semble un peu plus facile à caractériser parce que tous les poids lourds, a priori, sont équipés de boîtiers de suivi des flottes. On se dit que le zoom poids lourds pourra être fait sans trop de difficultés, avec l'achat des données.

Au-delà des origines-destinations factuelles qu'on peut enregistrer par des systèmes GPS, là où ça a un intérêt qu'on aimerait encore approfondir, c'est l'étude sur les comportements, c'est-à-dire les motifs des déplacements. On arrive dans quelque chose de plus compliqué en termes de méthodes d'enquête. Mais on aimerait bien savoir qui sont les profils socio-économiques. Je n'ai pas ajouté : sont-ce des hommes ou des femmes, mais la Maire de Paris a un avis sur la question ! Les motifs de déplacement, la capacité à basculer sur une autre solution de mobilité, les motivations, les pratiques de covoiturage et l'éventuel potentiel – puisque ça fait partie des pistes sur lesquelles on nous demande de travailler. Si un jour on doit avoir une voie réservée au covoiturage, encore faut-il qu'on réussisse à caractériser ce qu'est le covoiturage aujourd'hui et ce qu'il pourrait être demain. Très honnêtement, on n'est pas encore très à l'aise sur la méthode qui va pouvoir être faite. On a la bonne vieille méthode à l'ancienne, où on arrête les véhicules et où on administre un questionnaire aux automobilistes.

Mieux comprendre les comportements

Étude exploratoire pour progresser dans la connaissance des usages

- Profils socio-économiques, motifs de déplacement, sensibilité aux alternatives
- Motivations, déterminants de l'utilisation du périphérique
- Leviers pour une utilisation moindre ou différente
- Pratiques et potentiel de covoiturage

Méthodologie de sondage à construire

Protocole d'enquête et méthode de recrutement des échantillons à préciser

Exemple :

- sondage en ligne à grande échelle pour isoler utilisateurs fréquents + public n'utilisant pas ou plus le périphérique (à profils et situations comparables)
- entretiens qualitatifs et focus groupes



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

Quand on est sur le Périphérique, ce n'est pas si simple d'arrêter tout le monde, il faut bien choisir. On peut se dire qu'aux bretelles, il y a quelques feux qui permettent ce type d'enquête. On a commencé à contacter des instituts de sondage qui pourraient éventuellement travailler sur des sondages en ligne, ce qui permettrait de capter un certain nombre d'utilisateurs du Périphérique, avec tous les biais qu'on connaît sur le déclaratif. Et pourquoi pas des entretiens qualitatifs, des focus groupes qui n'ont pas de valeur statistique (selon le nombre d'entretiens menés), mais qui permettent d'avoir une première approche.

Là-dessus, je pense qu'on est tous intéressés par les résultats. Si certains d'entre vous ont, dans leurs différentes institutions, travaillé sur des méthodes d'enquête, on est évidemment tout à fait preneur de vos idées, de vos avis, de vos recommandations. S'il y a des spécialistes enquête trafic dans vos structures, on sera très intéressé pour travailler avec eux sur la méthode. Au-delà de cela, ce type d'étude mérite un petit comité technique qui travaille à la fois sur un cahier des charges, sur ce qui est faisable. On invite tous ceux qui peuvent être intéressés aux résultats et à alimenter en données à se manifester. Là encore, on aura besoin de toute l'intelligence sur les questions de trafic et de comportement.

Est-ce que cela appelle des réactions ?

► **Pierre Musseau**

Cabinet de Jean-Louis Missika

Je voulais mentionner l'étude qui a été faite à la métropole de Lille, sur un programme de deux ans. On a sélectionné des automobilistes volontaires qui ont pu être équipés d'un boîtier connecté. Cela coûte un peu cher, le boîtier connecté, mais présente l'intérêt pour les automobilistes d'apporter d'autres services, comme des protections contre le vol, par exemple, et des informations sur l'écoconduite. Cela permet de collecter énormément d'informations. Je crois que le boîtier utilisé permettait

même d'avoir le taux d'occupation du véhicule. Ce type d'information peut être intéressante, surtout si on a ces données sur un temps long ; elle permet de mesurer l'impact d'une fermeture ou d'un événement, comme une grève. Il faut voir quel serait l'échantillon pertinent. Lille a fait une étude sur un échantillon représentatif de la population lilloise avec un coût de 400 000 € sur deux ans. Je ne sais pas s'il faut chercher cette même méthode pour l'Ile-de-France ou si on peut avoir quelque chose de plus souple. Peut-être qu'on pourrait approfondir cette piste, parce que cela permettrait ensuite d'avoir des données réelles de conduite sur le Périphérique, et ensuite sur toute l'Ile-de-France.

► **Caroline Grandjean** **Directrice de la voirie et des Déplacements à la Ville de Paris**

Si tu as le contact à Lille, ça vaudra le coup de se renseigner ou de leur demander de venir nous expliquer ce qu'ils ont fait.

► **Intervenante**

Il y a eu en septembre l'étude de l'Apur sur les trajets domicile-travail, qui est très intéressante et bien chiffrée. C'est une partie qui pourrait nous aider à qualifier les trajets.

► **Patricia Pelloux** **Directrice adjointe de l'Apur**

Dans le cadre des compléments d'études pour la mise en place de la zone à faible émission métropolitaine, l'Apur a en effet réalisé une étude qui permet de documenter les déplacements domicile-travail, et donc d'identifier, pour chacune des 78 communes de la zone intra A86 et des 20 arrondissements parisiens, les déplacements des actifs. C'est une étude qui est en ligne sur le site apur.org. Elle permet, à partir du recensement de 2015, une identification précise des lieux de domicile, des lieux de destination et du mode de déplacements utilisé pour aller travailler. L'étude comprend également des ana-

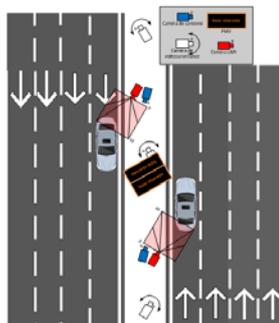
Tester plusieurs technologies de contrôle et de gestion dynamique

En lien avec le projet de **voie réservée** aux athlètes et membres du CIO durant les JOP, de la Porte de Bercy à la Porte de Sèvres

Technologies pour le contrôle des véhicules

Test de l'utilisation de caméras « standard » pour la reconnaissance des vignettes Crit'Air et du nombre de passagers

Technologies pour l'affectation dynamique des voies



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

lyses de déplacements domicile travail selon les catégories socio-professionnelles.

► Caroline Grandjean

Vous étiez allés jusqu'à identifier ceux qui passaient par le Périphérique ?

► Patricia Pelloux

Les déplacements sont de commune à commune. On devine à travers les itinéraires et les infrastructures par où ils vont passer. L'étude comprend des cartes qui permettent d'identifier, pour chacune des communes, où vont les actifs. Cela peut permettre de voir l'importance de ceux qui potentiellement vont utiliser telle autoroute ou le Périphérique. Par contre, ça reste de l'interprétation par rapport aux origines et aux destinations. Nous avons établi aussi des cartes de comparaisons des temps d'accessibilité en transport en commun ou en voiture grâce à l'application Citymapper.

► Hervé Levifve

Cabinet de Christophe Najdovski

A-t-on regardé les réaffectations de réseau, suite à la fermeture de samedi pour la Nuit Blanche ? Le périphérique était fermé à 14 h. Je pense qu'on a dû mesurer des effets sur le trafic un peu partout autour.

► Caroline Grandjean

On a eu quelques éléments qu'on n'a pas encore complètement analysés. Ça nous intéresserait aussi de savoir ce qui s'est passé en dehors de Paris. On a vu ce qui se passait sur le Périphérique et dans les rues parisiennes. Si vous avez des choses qui ont été enregistrées, ça peut être une bonne image d'un report en temps réel, suite à une fermeture consécutive de voies.

Parmi les études qui nous semblent importantes à conduire, il y a notamment celles qui vont nous permettre de définir ce que sera l'héritage de la voie réservée pour le Périphérique, dans le cadre des Jeux olympiques, avec de notre part le besoin de connaître un peu mieux les technologies de contrôle des véhicules et de tester quelques modèles de caméras qui permettent la reconnaissance de vignette Crit'air ou encore du nombre de passagers. Il y a beaucoup d'entreprises qui se positionnent sur ces marchés. Je crois que certains ont déjà expérimenté sur certaines parties du territoire (l'A86 je crois) certaines caméras qui permettent de repérer le covoiturage, avec un niveau de succès qui mérite encore d'être amélioré. Si on veut avoir une technologie robuste pour 2024 et au-delà, il nous paraît indispensable de pouvoir tester les technologies existantes, avec des

partenaires techniques. Je pense au Ce-rem, mais vous avez peut-être en tête d'autres structures de recherche qui peuvent nous aider à cadrer de manière un peu scientifique les analyses qui pourraient être faites. La Ville de Paris est fortement approchée par plein d'entreprises, qui viennent vendre leur solution. J'imagine que tous ceux qui gèrent un réseau routier sont aussi approchés. Je pense que ça vaudrait le coup qu'on se fasse collectivement une petite idée de la fiabilité des différentes solutions, dans le respect des marchés publics évidemment. Il faudra aussi qu'on regarde dans quel cadre juridique tout ça s'inscrit. On a vraiment tous intérêt à avancer sur quelles sont les technologies disponibles aujourd'hui ou demain pour repérer du covoiturage, lire des vignettes Crit'air et ensuite aller jusqu'à des sanctions ou des bonus, selon les politiques qui seront mises en place. Est-ce qu'il y a des tests qui sont déjà faits, qui peuvent être partagés ? Est-ce qu'il y a des technologies que vous avez envie d'analyser ? C'est l'occasion de les mettre au pot et de collectivement partager les résultats.

► Thierry Dussautoir Département des Hauts-de-Seine

Une petite réflexion. On part toujours sur la technologie pour résoudre nos problèmes. Mais il y a d'autres endroits où des voies de covoiturage existent. Et le système de contrôle n'est pas forcément fait par de la technologie. Il peut y avoir des systèmes où c'est la police qui passe, qui fait son travail et qui de temps en temps tape sur un véhicule où il n'y a pas le nombre de personnes nécessaires dedans, ce qui peut être dissuasif et inciter à ce que la voie soit utilisée correctement. Il y a d'autres systèmes, en Californie je crois, où ceux qui passent dans la voie ou à côté, qui voient des camarades qui ne sont pas très respectueux, peuvent avertir. Il s'agit d'autres façons de contrôler l'usage de la voie de covoiturage, sans s'appuyer sur de la technologie qui ne marche pas bien aujourd'hui.

► **Caroline Grandjean**

**Directrice de la voirie et des
Déplacements à la Ville de Paris**

Je vous rejoins sur le fait que la technologie n'est pas une solution à tout. L'intérêt qu'on y voyait aussi, même si ce n'est pas totalement fiable – on espère que ça va se fiabiliser – c'est d'avoir une capacité de mesure actuelle de ce qu'est la pratique actuelle du covoiturage sur le Périphérique. Peut-être qu'avec des systèmes d'enquêteurs, on arrivera à en capter certains et un échantillonnage suffisamment représentatif. Mais aujourd'hui, on a assez peu de données, si ce n'est les données Ademe que tout le monde ressort et qui à mon avis sont anciennes, sur le nombre moyen d'automobilistes par véhicule. Ça nous semblait important de pouvoir tester avec la technologie existante. On reparlera de la question du contrôle. Il y a des discussions en cours au niveau législatif.

► **Alain Monteil**

**Direction des routes
d'Ile-de-France**

Au niveau de la DiRIF, en partenariat avec la région Ile-de-France, on a testé des capteurs de covoiturage sur l'autoroute A86 au niveau de Colombes, un de chaque côté de la chaussée, pour avoir les deux voies intégralement. L'intérêt de ces expérimentations, c'est d'une part d'avoir une connaissance du taux d'occupation des véhicules, mais également de faire progresser la technique pour avoir des dispositifs de plus en plus fiables, qui pourront servir en contrôle par la suite. En contrôle, parce que par rapport à la remarque qui est faite, on peut très bien faire des contrôles par les forces de l'ordre. Mais sur les autoroutes franciliennes, c'est très compliqué de réaliser des contrôles et d'arrêter les véhicules. Notamment à l'heure de pointe où ces voies sont les plus utilisées en voies dédiées, un contrôle de police crée de la perturbation et des bouchons supplémentaires. Ensuite, les forces de l'ordre sont très mobilisées sur plein d'autres sujets actuellement et ont de moins en moins de disponibilités

pour faire des contrôles routiers. Si on veut que ces voies dédiées dans l'avenir soient bien utilisées par les seuls usagers qui seront autorisés, quels qu'ils soient, il est nécessaire qu'il y ait un dispositif de contrôle régulier, fiable. Ça ne veut pas dire que 100 % des véhicules sont contrôlés, ce n'est pas forcément l'objectif, mais d'avoir un taux de véhicules contrôlés suffisamment important pour être dissuasif et pour que la voie soit bien respectée.

Sur l'expérimentation qui a eu lieu, les chiffres ne valent qu'à l'endroit où ils ont été mis en place et sur un peu plus d'un mois en juin-juillet 2018. On avait un taux moyen d'occupation des véhicules de 1,35 en semaine et plus de 1,60 le week-end. C'est un taux d'occupation, ce n'est pas forcément du covoiturage. Une petite camionnette avec deux ouvriers dedans qui va sur un chantier, il y a un taux d'occupation de 2. Le covoiturage peut prendre un sens très large.

Si d'autres veulent faire des expérimentations avec des capteurs, je les invite à prendre contact avec le Ministère de la Transition écologique, auprès de la mission contrôle du préfet Bartolt, pour que cela permette par la suite d'homologuer un certain nombre de dispositifs techniques, qui pourront être utilisés en termes de contrôle. L'objectif du Ministère étant d'avoir un dispositif technique fiable en contrôle sanction automatique pour 2022. 2022, ça peut paraître loin pour certains, mais au vu de tout ce qu'il y a à faire, c'est très rapide.

Si d'autres gestionnaires de réseau veulent tester, pour avoir le taux d'occupation, mais voudraient aussi rentrer en partenariat avec des entreprises qui voudraient faire valider leur dispositif, je pense que c'est l'intérêt de tout le monde qu'il y ait des dispositifs différents qui puissent être validés, plutôt que de faire des tests chacun dans son coin, sur des normes qui ne seront pas les mêmes. Au moins, il y a une coordination au niveau national pour que les choses soient bien vues, mêmes critères de contrôle de satisfaction, etc.

► **Caroline Grandjean**

Ça va dans le sens de ce qu'on propose qui était de tester une, deux, trois solutions sur le Périphérique puisque c'est l'objet d'étude, mais on peut évidemment partager l'analyse parce qu'il y a des configurations de voies qui peuvent être très différentes.

► **Alain Monteil**

Le test était assez facile puisque c'est une deux voies, avec possibilité de mettre un capteur de chaque côté. Ça donne l'exhaustivité. Quand on aura des routes à 3, 4, 5 voies, ça sera plus échantillonné et le contrôle sera moins systématique pour le taux d'occupation. Par contre, cela servira quand on veut contrôler une seule voie.

► **Caroline Grandjean**

On peut considérer que l'usage des voies n'est pas biaisé. C'est une hypothèse d'école.

Voilà ce qu'on avait imaginé, à ce stade, comme études permettant d'améliorer la connaissance du trafic. Photo à l'instant T de ce qu'est le trafic sur le Périphérique, voire sur les voies radiales, limitrophes ou adjacentes.

Il y a un deuxième pan des études que nous aurons à mener collectivement, qui concerne l'impact des projets divers et variés qu'on a pu entendre s'exprimer dans la table ronde avec les élus. Qu'est-ce que ça fait de réduire le nombre de voies? Qu'est-ce que ça fait de transformer en boulevard urbain avec des carrefours à feux certaines portions de voies qui seraient à niveau? Pour faire cela, on est convaincu qu'il faudra faire de la modélisation de trafic, avec toutes les réserves qu'on connaît les uns et les autres sur l'utilisation des différents modèles. Il faudra du macroscopique. On a un modèle parisien qui permet de faire du mésoscopique. Encore une fois, notre modèle ne travaille aujourd'hui que sur les voiries parisiennes et l'intérêt de cette démarche collective, c'est qu'on puisse regarder quel est l'impact des différentes mesures, non seulement sur les voies parisiennes, mais

02

Se donner des outils de simulation des possibles projets d'évolution du périphérique et les partager



Affiner les outils de modélisation du trafic routier

Modélisation macroscopique des impacts en termes de trafic

Construction d'un modèle méso sur Paris intramuros

- Entrées autoroutières sur le périphérique, A86 complète pour étudier les différents scénarios

Étude dynamique avec recalage des données sur le mois d'octobre

Point à aborder dans le cadre du CT « modélisation » monté à l'initiative du Préfet de région, suite à la conférence stratégique sur les mobilités routières



Réseau simulé dans une étude macroscopique



Résultat d'affectation du trafic



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

Mesurer l'impact de la réduction de la vitesse

Retour d'expérience sur le passage de 80 km/h à 70 km/h :

- Arrêté interministériel
- Baisse sensible de la vitesse aux heures creuses
- Réduction de près de 1,7dB aux abords du périphérique (évaluation Bruitparif)

Étude à mener : évaluer a priori les impacts d'un passage à 50 km/h sur le périphérique



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

également sur les voies des communes et départements riverains. Il y a eu une conférence stratégique pour les mobilités routières sous l'égide du préfet Cadot, il y a quelques jours, où tous les départements étaient représentés, l'État, Ile-de-France Mobilités et la Région également. Il a été proposé la mise en place d'un groupe de travail spécifique sur les questions de modélisation. Je vous propose que ce soit plutôt dans le cadre de ce groupe de travail, sous l'égide du préfet et des services de l'État que puisse être réfléchi cette question des modélisations. Dans ce cadre-là, Paris viendra avec son modèle, mais il y en aura peut-être d'autres. Ça fera partie des sujets sur lesquels nous aurons à travailler, la principale question étant notamment les hypothèses qu'on prendra pour les différentes simulations de trafic, si on doit tester des reports. Je pense qu'on sera fortement dépendant des décisions politiques qui seront prises : réduction de vitesse, réduction de capacité. En fonction des hypothèses, quand elles seront un peu avancées du point de vue politique, on pourra avancer sur des questions de modélisation. La première question posée sera : quel est le report dans ma commune ? On va regarder ce qui s'est fait au niveau de la fermeture du Périphérique pour Nuit Blanche, mais la question va se poser bien au-delà.

Pour l'impact de la réduction de la vitesse, là aussi, il y aura de la modélisation.

Sur les scénarios de voies réservées, on est en train de travailler sur la technologie. On a lancé une maîtrise d'œuvre pour mettre en place cette voie réservée. Mais la question qui va se poser, c'est : quel usage pour cette future voie ? Est-ce qu'on y met des bus, du covoiturage, est-ce qu'on oriente plutôt véhicules propres ? Tout ça nécessitera bien sûr de faire des simulations en fonction du volume de trafic qu'on anticipe sur ces différentes catégories. Parmi les études, il y aura de la modélisation dynamique de trafic sur les différents scénarios qu'on pourra élaborer à cette occasion.

► Hervé Levifve

Jean-Louis Missika et Christophe Najdoski sont intéressés par cette idée iconoclaste de réserver un sens du Périphérique à des véhicules propres. C'est un économiste qui en a parlé, avec deux articles dans la presse, en disant : plutôt qu'affecter une voie, on pourrait affecter un sens aux véhicules propres. Ce scénario semblerait intéressant à regarder pour ces deux élus, mais il faudrait évaluer les reports !

► Caroline Grandjean

Et le trafic induit par le fait d'avoir à faire trois quarts de tour au lieu d'un quart.

► Dominique Alba

Cette idée est parue dans la presse ces jours-ci : c'est François Levêque qui propose cela.

► Caroline Grandjean

En complément des échanges évoqués sur les reports de flux, se pose la question de la mise en place d'une offre alternative. Parmi les idées d'utilisation de cette voie réservée figure l'idée d'un bus, en tout cas de transports en commun qui permettraient de décharger l'infrastructure d'un trafic automobile existant, en proposant une solution de report sur des transports en commun. On se dit que dans les analyses, les scénarios qui vont devoir être étudiés, la question de mesurer le potentiel d'une ligne de bus sur le Périphérique devra être regardée.

► Laurence Debrincat Ile-de-France Mobilités

J'en profite pour dire qu'Ile-de-France Mobilités est vraiment intéressé par les études qui nous permettront de savoir qui sont les automobilistes ou les conducteurs qui utilisent aujourd'hui le Périphérique. C'est uniquement quand on saura réellement quels sont les motifs et les caractéristiques socioprofessionnelles de ces automobilistes qu'on pourra imaginer des solutions alternatives. La voie bus est quelque chose de très séduisant en soi. La difficulté principale sur le Périphérique, comme il n'est pas à niveau,

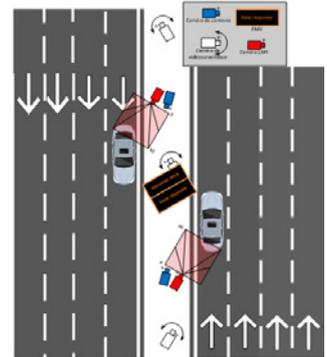
Modéliser les différents scénarii de voie réservée

Projet héritage JO à préciser :

- Quels véhicules?
 - Bus, covoiturage, voitures électriques / propres, autopartage...?
- Quel contrôle?
 - Contrôle automatique des plaques
 - Problématique du nombre de passagers par véhicule
- Quelle gestion temporelle?
 - Voie dynamique (selon la fluidité du trafic)
- Quel périmètre?
 - Bouclage au Sud

Étude à mener :

- Modélisation dynamique du trafic pour différents scénarios portant sur les catégories de véhicules autorisés

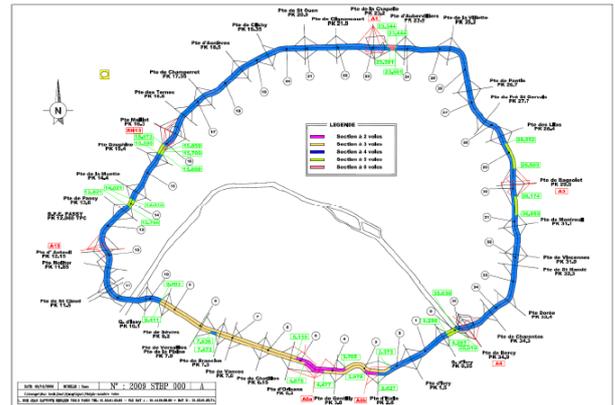


Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

Vers une transformation en boulevard urbain

Études à mener :

- Impact en terme de report de trafic (modélisation dynamique)
- Potentiel de report des flux sur une offre alternative (évaluation du potentiel de trafic sur des lignes de bus express)



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

Contournement PL en transit

Étude à mener : modéliser les impacts d'un contournement du périphérique par les poids-lourds en transit

- Notion de transit à préciser par rapport au périphérique
- Hypothèses de contournement à préciser

Si les impacts potentiels sont importants (selon la part de poids-lourds « en transit »)



Carte 3 – Exemple d'itinéraire de contournement sur le flux A1/A10
Évaluation de la mesure de contournement du cœur dense de l'IDF par les PL en transit, CEREMA, 2014



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

c'est de pouvoir monter dans le bus et en sortir. Cela suppose que ce soit le bus qui le fasse. À partir du moment où c'est le bus qui le fait, on voit bien qu'il va y avoir des temps de parcours qui seront de facto allongés puisque ça suppose de rentrer, de cisailer tous les flux pour se retrouver sur une voie qui lui serait réservée et de recommencer dans l'autre sens. C'est pour cela qu'aujourd'hui, on a un tramway T3 qui marche très bien et qui a le mérite d'être à niveau, d'avoir des stations accessibles à pied depuis tous les secteurs environnants, qu'ils soient côté Paris ou côté banlieue, et qui en plus offre des correspondances qui sont pour l'essentiel relativement optimisées, avec les lignes de métro ou de RER quand il y a des gares. Ce n'est pas si simple que ça de trouver des lignes de bus qui pourraient être utiles. Il y en a certainement quelques-uns, mais qui seront fatalement des niches sur lesquelles il faudrait trouver quelle est l'origine destination qui a la martingale et qui permet d'avoir du trafic. À ce stade, on n'en a pas sous la main.

➤ **Caroline Grandjean**

On comptera sur vous sur la base des études qu'on aura pu mener avant, pour nous aider à y voir plus clair sur le potentiel.

Dernier sujet identifié, sur lequel on attend probablement de notre part un peu d'expertise, c'est éclairer l'idée qu'on pourrait supprimer le trafic poids lourds de transit sur le Périphérique et le reporter sur la Francilienne ou l'A86. On a vu que la part du trafic poids lourds est relativement faible sur le Périphérique. Il n'est pas négligeable pour autant. La question se posera, et on fera appel au modèle que la DRIEA a développé, de savoir si ça a du sens, une pertinence ou quelles conditions doivent être réunies pour reporter du trafic poids lourds en dehors du Périphérique, sachant que la définition même du trafic de transit pose question. Est-ce que c'est le trafic de région hors Ile-de-France à région hors Ile-de-France? Est-ce que les échanges avec la Grande Couronne sont considérés comme étant du trafic de transit?

Ça dépendra vraiment du référentiel qu'on se donne pour ça. Et évidemment des questions de comment on arrive à contrôler une éventuelle interdiction du trafic de transit, puisque les quelques expériences qu'on a, ont été faites avec l'aide des forces de l'ordre, et pas forcément de manière très simple.

Sur les questions de simulation future ou d'évaluation d'hypothèses, est-ce qu'il y a des sujets qu'on aurait oubliés ou mis de côté, qui peuvent vous préoccuper, préoccuper vos élus, vos institutions?

➤ **Intervenant**

Il y a aussi le mode d'entrée/sortie du Périphérique à repenser si on change complètement le Périphérique. Est-ce qu'on a des carrefours à feux, qui évitent les cisaillements pour les bus, éventuellement? Si on met des carrefours à feux, on change totalement la nature des bretelles, la question des remontées de queue, qui peuvent devenir un problème. La statique, ça va être une chose, mais à un moment, le fonctionnement aux portes devra être regardé autrement qu'en statique.

➤ **Caroline Grandjean**

C'est ce que j'ai commencé à esquisser avec la proposition de réaliser des études mésoscopiques. Si on en arrive à des hypothèses très précises de modification de carrefour ou d'installation de carrefours à feux, il faudra qu'on rentre beaucoup plus dans le détail des simulations de report. Aujourd'hui, on est bien en peine de savoir par quoi commencer dans les tests. On va attendre que les options politiques s'affinent. On se dit que la partie de meilleure connaissance du trafic actuel sur l'ensemble du réseau périphérique, plus réseau connecté, nous semble déjà un beau challenge pour les mois qui viennent.

➤ **Intervenant**

Une question de néophyte sur ce sujet. Pour les méthodologies de comptage, de quelle manière vous pouvez prendre en compte les nouvelles applications – Waze, etc. – qui n'envoient pas les gens là où on a prévu qu'ils aillent?

➤ **Caroline Grandjean**

À ma connaissance, pour l'instant, nous n'avons pas acheté de données à des opérateurs comme Waze. On a eu des premiers contacts avec des opérateurs de téléphonie, Orange ou d'autres, pour voir comment on pouvait utiliser leurs données, représenter sous forme de chevelus des trajets, un peu comme ce qu'on a fait sur des données FCD, mais avec des données de téléphone. Je n'ai pas la science complète et infuse sur ces sujets. Nous sommes tous en recherche des bonnes méthodes de modélisation.

➤ **Dominique Alba**

À partir du moment où on va aborder la question des portes en places ou de la transformation urbaine, ce sera l'aller-retour entre les deux qui va nous guider. Est-ce qu'il y a un potentiel ou pas? Quelle sera l'implication sur l'ouvrage?

➤ **Caroline Grandjean**

Autres sujets à approfondir: Le bruit et l'air. Ce sont deux éléments pour lesquels on a vraiment besoin de mieux documenter.

➤ **Fabrice Joly**

Airparif

Vous avez ici le zoom sur le niveau annuel de NO₂ en 2018 avec une valeur limite de 40 microgrammes. Vous avez les niveaux de pollution au NO₂ qui sont les plus élevés sur les axes routiers, et plus encore sur les axes majeurs, tels que le Boulevard périphérique. Bon nombre d'axes dépassent la valeur limite, et bon nombre de Parisiens habitent à côté de ces axes. De manière plus globale, on a environ 1 million d'habitants en Ile-de-France qui sont soumis à ce dépassement de la valeur limite.

Concernant le suivi de la qualité de l'air sur la thématique Boulevard périphérique, l'élément central de la modélisation de la qualité de l'air, c'est la donnée d'entrée: la connaissance du trafic routier. Que ce soit sur le volume, la vitesse, mais aussi la composition de ce parc, que ce soit le parc roulant ou le

parc technologique, avec les différences de critères et de carburant (essence, diesel), qui sont très importantes.

Il faut déjà savoir que l'on a deux stations de mesure actuellement, à porte d'Auteuil à l'ouest et le Boulevard périphérique à l'est. Ces stations sont en place depuis bon nombre d'années. On propose de compléter le dispositif de mesures sur des polluants qui ne sont pas forcément réglementés, mais qui ont un enjeu actuellement, voire dans les années futures, comme les particules ultrafines. Il s'agit de particules qui sont inférieures à 1 micromètre. Elles posent question puisqu'on sait que les émissions liées au trafic routier diminuent de manière importante — même si on reste avec des niveaux qui sont trop élevés -, à proximité du trafic routier. Mais quid des particules ultrafines qui sont de plus en plus nombreuses et petites ? Pour suivre l'évolution de la qualité de l'air, cela nous paraît important de prendre en considération ce polluant, de même que pour l'ammoniac, le NH_3 , et les métaux. Le NH_3 forme ainsi un précurseur de particules ultrafines. Il peut être émis notamment à partir des moteurs diesel qui fonctionnent avec un système de dépollution à l'urée limitant les émissions de NO_x , mais à l'inverse, augmentent les émissions de NH_3 .

Dernier élément : les métaux. Bon nombre de métaux sont issus du trafic. Pour le suivi de la qualité de l'air sur un temps relativement long, on a environ 50 % des particules qui sont issues de la combustion et l'autre moitié de l'abrasion : les freins, le moteur, la route, les pneus.

Pour répondre à la question de l'évolution de la qualité de l'air avec tous ces aménagements prévus sur le Boulevard périphérique, on se doit d'aller sur des outils de modélisation qui permettront d'avoir une vision globale, mais également de faire des zooms spécifiques sur des enjeux d'aménagement, tels que les portes ou tout ce que vous avez présenté tout à l'heure sur le nombre de voies, les voies dédiées à des véhicules moins polluants.

03

Mieux documenter la pollution (air ; bruit) le long du boulevard périphérique



Suivi de la qualité de l'air

Études à mener - propositions Airparif

Des campagnes de mesure régulières pour suivre au fil du temps les impacts des évolutions du périphérique

- 25 points à proximité du périphérique et des axes susceptibles de report de trafic routier
- Tous les 3 ans, par exemple: 2020 - 2022 - 2024

Un super site de mesures renforcées pour les polluants à enjeux à proximité immédiate du périphérique

- Particules ultrafines ($<0.1 \mu\text{m}$), ammoniac (NH_3), métaux

Un bilan régulier alliant mesures et modélisation

- Influence des paramètres liés au trafic sur les concentrations



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

© ph.guignard@air-images.net



Pollution atmosphérique dans le cœur d'agglomération

► Caroline Grandjean

Sur les 25 sites, les points ne sont pas positionnés, c'est une proposition et ça vaudra le coup de les partager avec toutes les collectivités intéressées. Chacun aura intérêt à positionner un site pas trop loin de chez lui, mais il faudra qu'on essaie de rester raisonnable dans les volumes.

► Intervenant

Le positionnement des sites n'est pas uniquement à proximité immédiate du Boulevard périphérique. Il y a aussi toute la zone d'influence de ce Boulevard périphérique qui va bien au-delà.

► Caroline Grandjean

On aura des ateliers plus thématiques pour que tous ceux qui sont intéressés puissent venir travailler sur chaque sujet. On a également envisagé d'approfondir les données sur le bruit.

► Fanny Mietlicki, Bruitparif

L'objectif est de mener des campagnes de mesures périodiques. La prochaine est prévue au mois de mars 2020 autour du Périphérique, avec une vingtaine de points, pour faire le bilan suite aux améliorations à l'aide des revêtements acoustiques qui ont été posés sur le Périphérique. L'idée est de montrer les évolutions depuis les dix dernières années. On avait fait une grande étude il y a dix ans. Cela servira aussi d'état zéro vis-à-vis des futurs aménagements. Les points importants pour nous, c'est de savoir quelles vont être les grandes modifications sur les portes, d'essayer d'identifier les axes à documenter, au-delà du Périphérique, pour permettre un suivi dans le temps le plus pertinent possible, à coupler avec des études de modélisation. Mais pour faire de la modélisation, il faut des données de trafic, des données sur les évolutions urbaines et les aménagements.

► Dominique Alba

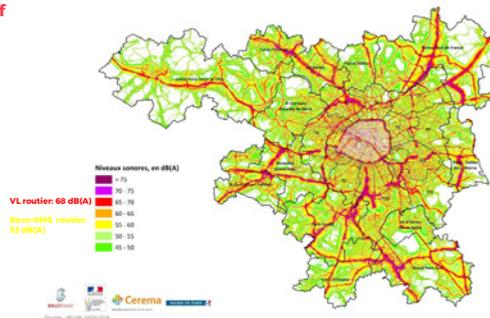
On voudrait voir avec vous comment on travaille sur la question des plantations en bord du Périphérique ou dans une distance à définir. Pour reprendre

Suivi des nuisances sonores Études à mener - propositions Bruitparif

Des campagnes de mesure régulières pour suivre au fil du temps les impacts des évolutions du périphérique

- État zéro : 20 points pendant un mois au printemps 2020 (par exemple)
- A compléter par des points à proximité (dans Paris intra-muros et en Petite Couronne)
- Une campagne tous les 3 à 5 ans, ou plus en fonction du calendrier des mesures
- Par exemple, 2022 - 2024
- Synergie à organiser avec l'étude Airparif

INDICATEUR LDEN



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

les propos de la Maire de Paris, cela questionne aussi la façon dont les immeubles sont organisés. Aujourd'hui, les immeubles sont organisés parallèles au Périphérique, ce qui ne facilite pas du tout les courants d'air. Pour les prochains projets – puisqu'il y en a beaucoup qui sont très avancés – il faut qu'on puisse regarder ces possibilités de faire, avec qui et comment. La forêt linéaire déjà plantée à côté de la porte d'Aubervilliers est un élément de réponse en termes de paysage, mais sont aussi concernées les grandes vues lointaines qu'on avait imaginées, ou la renaturation massive des abords des voies rapides proposée par les quatre équipes de la consultation internationale sur les routes du futur menée par le Forum métropolitain.

Il y a d'autres réponses ponctuelles qui sont très innovantes développées dans plusieurs endroits, et par plusieurs structures sur les routes. Je pense aux revêtements de chaussée, aux dispositifs de dépollution, aux solutions innovantes d'éclairage de la chaussée aussi..., ou au suivi des mutations des projets urbains et aux fameuses transformations de portes en places. Il y a aussi les réponses ou les expérimentations menées dans vos collectivités. Comment on les mobilise et comment on en évalue la capacité à nous aider sur la transformation du Périphérique? Si on fait un carrefour à feux, par exemple, pour faciliter l'insertion d'un bus dans une voie réservée, à quel endroit, dans quelle situation, avec quels éléments, etc.? Ce sont des chantiers énormes.

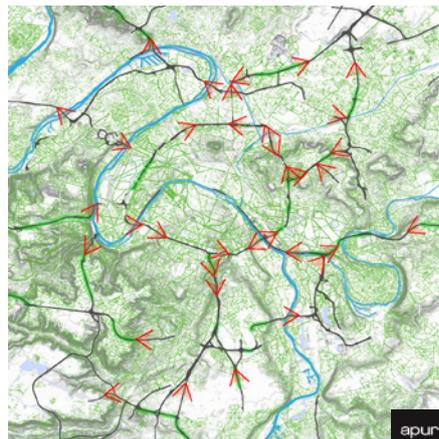
Je vous propose de passer les 5 dernières minutes à échanger sur la méthode de travail. On a bien compris que les élus avaient envie de se mobiliser. L'atelier 3 est prévu au mois de décembre. On n'en connaît pas encore la thématique ni les interventions, mais le déroulé sera proche de celui-ci en abordant d'autres thèmes. Beaucoup d'élus ont demandé à organiser un atelier chez eux. Pourquoi pas? C'est bien que les gens se parlent. Mais il

04

Évaluer les possibilités de nouvelles plantations autour du périphérique



Évaluer les possibilités de nouvelles plantations autour du périphérique



© Mairie de Paris – Marc Verhille

Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

La Consultation internationale sur le devenir des autoroutes du Grand Paris, une renaturation massive proposée par les équipes

SUN, le quai de Bercy en 2050



© Rogers Stirk Harbour + Partners/AREP Ville/Artelia Ville et Transports/Michel Desvigne Paysagistes/EY

New Deal, un parc linéaire porte de Gentilly / A6a / A6b



© New Deal/Seura architectes

© D & A (Devillers & Associés)



Atelier des Mobilités, les voies NO6



Holos, un Périphérique multimodal à niveau, porte d'Aubervilliers

© Richez Associés + Folléa-Gautier + Transitec + Trans-Faire + IRI SystemX

05

Autres études



Autres études

Revêtements innovants de la chaussée

Dispositifs innovants de dépollution

Solutions innovantes d'éclairage de la chaussée

Suivi des mutations, projets urbains et transformations des portes en places



Atelier du bd périphérique - Echanges techniques | 7 octobre 2019

faut aussi garder un temps de travail entre nous. On imaginait découper les choses et peut-être profiter des ateliers avec les élus pour à chaque fois organiser une petite séance de brainstorming collectif. Entre ces ateliers, poursuivre le travail, sujet par sujet, parce que cela nous semble être la base.

Je ne sais pas comment vous imaginez mobiliser vos collectivités, comment vous-mêmes, Ile-de-France Mobilités, les départements, les territoires, les villes... Pensez-vous pouvoir vous impliquer dans un dispositif comme celui-là ?

► **Caroline Grandjean**

Sur toute la première thématique de connaissance du trafic, cela méritera un point plus technique. Vous pourrez nous envoyer vos plus grands experts en la matière. Groupe de travail technique qu'on peut tout à fait héberger ou faire héberger par la DIRIF qui nous avait proposé d'aller à Créteil voir le PC de la DIRIF. Le premier sujet sur lequel on peut avancer, c'est celui-ci.

Les questions air et bruit peuvent tout à fait avancer en parallèle avec des groupes spécifiques. À un moment donné, il va falloir qu'on mette en face l'ambition qu'on se donne pour ces différentes études. Quelques chiffres ont été articulés. On a vu que ça peut aller très vite très haut si on se donne des ambitions fortes. La question du financement de ce travail nécessitera d'être évoquée également. La capacité de contribution des uns et des autres sera bienvenue. On aura du mal à tout faire en régissant les uns et les autres, je pense que vous en êtes bien conscients, vu l'ampleur des travaux qui sont devant nous. Quand on aura un peu mieux ciblé l'ambition, le contenu des différentes études et notamment sur la partie connaissance, qu'on puisse travailler un protocole commun, en fonction de ceux qui voudront bien participer et soutenir la démarche.

► **Dominique Alba**

Pour l'Apur, nous proposons plutôt d'organiser les ateliers 4 et 5 sur les plantations et ce partage-là. Il serait intéressant début décembre d'apporter quelques travaux, que les élus présentent ce que leurs collectivités font. Je trouve bien aussi que le collectif technique présente quelques éléments afin de ne pas être uniquement dans la démonstration. Mais l'échéance de début décembre arrivera assez vite.

► **Caroline Grandjean**

En gros, on vous invite tous au prochain groupe de travail technique. On en fera deux : un plutôt mobilités et un plutôt paysage et urbanisme.

► **Dominique Alba**

Avec la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris....

► **Caroline Grandjean**

Sur les sujets mobilités, on aura évidemment besoin des principaux contributeurs ou gestionnaires de réseau. Je pense l'État, DRIEA, DIRIF, Ile-de-France Mobilités. La Région s'ils veulent bien nous rejoindre. Je crois qu'ils n'étaient pas représentés aujourd'hui. On avait pu travailler un peu avec eux en amont. La préfecture de police qui a toujours son mot à dire sur des objets comme le Périphérique. Les départements bien sûr, qui ont énormément de

données, qui sont aussi gestionnaires de réseau. Et toutes les collectivités qui veulent contribuer.

► **Fabrice Joly**

Airparif

Les groupes de travail « urbanisme, paysage et mobilités » sont clairs. Pourriez-vous dire où le thème de la pollution sera abordé ?

► **Caroline Grandjean**

C'est un groupe en soi : pollution et bruit. C'est un 3^e atelier. Sur la modélisation, on se met sous le chapeau du préfet Cadot qui va faire un groupe de travail spécifique. On est sur des temps un peu plus longs en termes de méthodes de modèles.

► **Dominique Alba**

Bruit et pollution, selon les options que vous prenez, sont des thèmes qui vont dans les deux ateliers. Vous l'avez dit très justement, la façon dont vous analysez est liée soit aux évolutions de la mobilité, soit aux évolutions de l'organisation spatiale. S'il y a des mesures en mars, cela vaudra peut-être le coup de regarder les sites en fonction de ce qui aura été identifié sur le territoire comme autant de points sur lesquels il nous semble intéressant d'étudier très finement les choses.

Merci pour ces échanges. Le prochain atelier aura lieu au mois de décembre.

Liste des présents à l'atelier n°2 du Boulevard périphérique

Organisme	Nom	Prénom	Fonction
	HIDALGO	Anne	Maire de Paris
	MISSIKA	Jean-Louis	Adjoint à la maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité
	NADJOVSKI	Christophe	Adjoint à la maire de Paris chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public
	GRANDJEAN	Caroline	Directrice de la Voirie et des Déplacements
	MUSSEAU	Pierre	Cabinet de Jean-Louis Missika
	LEVIVFE	Hervé	Cabinet de Christophe Nadjovski
	HUGOT	Pauline	Secrétaire Générale – Groupe Radical de Gauche, Centre et Indépendants
	GOLDGRAB	Laurence	Présidente – Groupe Radical de Gauche, Centre et Indépendants
	AZIERE	Éric	Président – Groupe UDI-MoDem
	DAVID	Mathieu	Collaborateur – Groupe UDI-MoDem
	MARIETTE	Claudia	Secrétaire – Groupe UDI-MoDem
	LEQUEUX	Tiphaine	Collaboratrice – Groupe Générations
	LECLER	Stéphane	Directeur adjoint de l'urbanisme
	DELCAMBRE	Frédéric	Direction de l'urbanisme
	HONORE	Cécile	DVD – Agence Mobilité
	JACQUART	Louis	DVD – Agence Mobilité
	DRIANCOURT	Hélène	DVD – Agence Mobilité
Métropole du Grand Paris (MGP)	OLLIER	Patrick	Président
	TORIKIAN	Zineb Akharraz	Secrétaire générale
EPT Boucle Nord de Seine	REVILLON	Yves	Président
EPT Grand Paris Seine Ouest	GASTAUER	Alexis	Directeur de la Mobilité et de la Police Verte
	TOUZET	Thierry	Cabinet du Président
EPT Plaine Commune	ZEMOURI	Essaid	VP en charge de l'insertion urbaine des autoroutes
	POIGNAVENT	Mathias	Chef de projet Direction Voirie et Déplacements
	COSME	Gérard	Président
EPT Est Ensemble Grand Paris	MIDY	Julien	Conseiller technique
	LE DELLIOU	Sterenn	Responsable de projets d'aménagement
EPT Grand Paris – Grand Est	DUQUENNE	Anne-Marie	Cheffe de mission/Directrice de projet tramway T4
	TRAORE	Ibrahima	Conseiller départemental délégué du Val-de-Marne
Val-de-Marne (94)	DUFLO	Sandy	Chargée d'études multimodales (logistique et nouvelles mobilités)
	CARON	Philippe	Directeur Pôle attractivité Culture et Territoire – Direction des Mobilités
Hauts-de-Seine (92)	DUSSAUTOIR	Thierry	Chef de service – Direction des Mobilités
Seine-Saint-Denis (93)	GIEYSSE	Yvan	
Ville d'Arcueil	BREUILLER	Daniel	Vice-Président de la Métropole du Gd Paris (ancien Maire d'Arcueil)
	DERKAOUJ	Mériem	Maire
Ville d'Aubervilliers	QUASHIE-ROUBAUD	Benjamin	Collaborateur au Cabinet de la Maire
	KHITMANE	Samia	Responsable du pôle Arts visuels et accueil des tournages de la direction des affaires culturelles
	DI MARTINO	Toni	Maire
Ville de Bagnolet	ROZES LALAUE	Sophie	Directrice du Développement Territorial
	NDIAYE	Cheikh Aby	Directeur de la Voirie, Déplacements et Espaces Publics
	MATRISCIANO	Nellie	Responsable du service études et planification territoriale
Ville du Bourget	HOPPE	Yannick	Maire
Ville de Cachan	BESNARD	Samuel	Maire adjoint délégué
Ville de Champigny-sur-Marne	FAUTRE	Christian	Maire
Ville de Charenton-le-Pont	GICQUEL	Hervé	Maire
Ville de Colombes	BODINIER	Josse	Chef de Cabinet de Mme Nicole GOUETA Maire de Colombes
Ville de Clichy	OHRESSER	Marie	Chargée de mission Mobilité
Ville de Fresne	CHAVANON	Marie	Maire
	TORDJMAN	Patricia	Maire
Ville de Gentilly	AGGOUNE	Fatah	Adjointe au maire
	GEHIER	Pascal	Chargé de l'urbanisme
Ville d'Issy-les-Moulineaux	KNUSMANN	Philippe	Adjoint au maire, délégué à l'Urbanisme
Ville d'Ivry-sur-Seine	PRAT	Stéphane	Adjoint au maire, délégué à l'Ecologie urbaine et à la Transition énergétique
	BELHOMME	Jacqueline	Maire
Ville de Malakoff	SIZORN	Fanny	Directrice de cabinet
	AARSE	Roderic	Adjoint au développement durable, Agenda 21, déplacements, aménagements numériques
	ZYLBERBERG	Roger	Directeur Général des Services
	CARAFÀ	Sandro	Directeur Général adjoint, Directeur des services techniques
	LENGEREAU	Etienne	Maire
Ville de Montrouge	KUPECEK	David	Directeur Général des Services
	MAGRO	Ghislain	Directeur de Cabinet
	FROMANTIN	Jean-Christophe	Maire
Ville de Neuilly-sur-Seine	MONDON	Anne-Laure	Chef de projet « Laboratoire des Transformations Urbaines/Les Allées de Neuilly »
	NEVEU	Frédéric	Directeur général délégué des services
Ville de Pantin	PERIES	Alain	Premier adjoint au maire
	BEAUDOUIN	Patrick	Maire
Ville de Saint-Mandé	SALIS	Pierre	Directeur Général des Services
	LE TYMEN	Philippe	Adjoint au maire
Ville de Sceaux	PATTÉE	Patrice	Adjoint au maire
Ville de Suresnes	TESTUD	Jean-Louis	Adjoint au maire
Ville de Vanves	VERTANESSIAN	Pascal	Adjoint au maire
Ville de Vincennes	LIBERT-ALBANEL	Charlotte	Maire
MEDEF	AIGLEHOUX	Bruce	Responsable Grand Paris & Entreprises
	CHAKRA	Nathalie	Responsable Influence, Médias
Forum Métropolitain du Grand Paris	COGNET	Sylvain	Directeur
	BITAUD	Christian	Chef de projet mobilités
Préfecture de Paris et d'Ile de France	MOREL	Renaud	Chargé de mission « Opérations pôles et voiries »
Conseil Régional d'Ile de France	DUBOIS	Émilie	Chargée de mission « Opérations pôles et voiries »
Île-de-France Mobilités	BOICHON	Nicolas	Chargé de projets à l'Atelier du Périphérique du 7/10/2019 pour Ile-de-France Mobilités
	DEBRINCAT	Laurence	Directrice des prospectives et des études
AIRPARIF	JOLY	Fabrice	Responsable du service Études
BRUITPARIF	MIETLICKI	Fanny	Directrice de Bruitparif
	MONTEIL	Alain	Directeur adjoint – Directeur des routes Ile-de-France
DRIEA/DIRIF	ECOIFFIER	Mathieu	Responsable adjoint du service de la connaissance, des études et de la prospective
	ABDERRAHMAN	Hervé	Adjoint au chef du Service Exploitation et Entretien de la Route
UDEA75	CAM	Émilie	Architecte urbaniste de l'Etat
	ALBA	Dominique	Directrice Générale
Apur	PELLOUX	Patricia	Directrice Adjointe
	BAROIN	Paul	Architecte – Pilote
	HANAPPE	Florence	Chef de projet

Atelier n°2 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 7 OCTOBRE 2019

Le 7 octobre s'est tenu le second atelier sur le boulevard Périphérique, organisé conjointement par la Ville de Paris et la Ville de Neuilly-sur-Seine.

L'idée d'organiser un atelier partenarial portant plus spécifiquement sur le Boulevard périphérique fait suite aux travaux de la Mission d'Information et d'Évaluation qui a été menée par une quinzaine d'élus du Conseil de Paris, toutes tendances confondues et de la Consultation internationale sur les routes du futur du Grand Paris portée par le Forum Métropolitain. L'Atelier du Boulevard périphérique forme ainsi une instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur.

Lors de ce second atelier, les élus de villes et de territoires de Neuilly-sur-Seine, Plaine Commune, Est Ensemble, Charenton, Gentilly, Montrouge, ont pu présenter leurs visions et leurs projets concernant les voies rapides et leurs évolutions, face aux enjeux de mobilité, de qualité de l'air et de coupures urbaines. La première partie de l'atelier a ensuite donné lieu à un débat avec l'ensemble des représentants de l'État, de la Région Ile-de-France, de la Métropole du Grand Paris, du Forum Métropolitain du Grand Paris, des conseils départementaux des communes riveraines, des établissements publics territoriaux.

La seconde partie de l'atelier, pilotée par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris et l'Apur, s'est poursuivie avec les services techniques de l'ensemble des partenaires. L'objectif était d'initier une démarche de partage sur les données et les outils de connaissance du trafic disponibles, afin de mieux caractériser le rôle et le fonctionnement du boulevard périphérique, ainsi que ses possibles évolutions.

Cette synthèse de l'atelier n°2 présente une restitution des présentations et des échanges entre les participants. Les réflexions se poursuivront dans le cadre de prochains ateliers partenariaux.

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

