



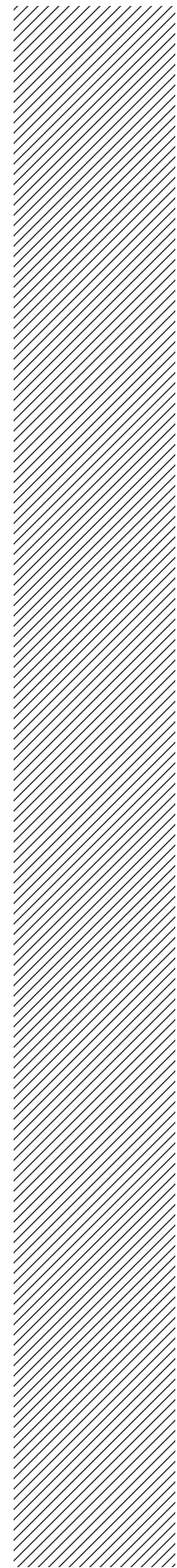
 SYNTHÈSE D'ATELIER

ATELIER N°6 DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 13 MAI 2022

JUILLET 2022





Directrices de la publication : **Dominique ALBA**
Patricia PELLOUX

Synthèse réalisée par : **Jean HUET, Patricia PELLOUX, Ludovic PÉPION**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

Sommaire

1. ACCUEIL ET INTRODUCTION <i>par Patricia Tordjman et Emmanuel Grégoire</i>	5
2. PRÉSENTATION DU LIVRE BLANC : NOUVELLE CEINTURE VERTE ET TRANSFORMATIONS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE	11
3. INTERVENTION DES ÉLUS ET DES REPRESENTANTS DES COLLECTIVITÉS	33
LISTE DES PARTICIPANTS	44

Atelier du Boulevard périphérique n°6



Ouverture

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

Patricia Tordjman, Maire de Gentilly et Vice-Présidente Autoroutes du Futur à la Métropole du Grand Paris

Présentation du Livre Blanc par l'Apur

Dominique Alba, Directrice générale - Patricia Pelloux, Directrice adjointe

Temps d'échange avec les élus

Conclusion et perspectives pour la suite des ateliers

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



Le secteur de l'aqueduc de la Vanne à Gentilly et le Boulevard périphérique



1. ACCUEIL ET INTRODUCTION

par Patricia Tordjman et Emmanuel Grégoire



© ph.guignard@air-images.net

► **Patricia Tordjman**
Maire de Gentilly, Conseillère
déléguée aux Autoroutes du
Futur

Monsieur le premier adjoint à la maire de Paris, cher Emmanuel Grégoire, Mesdames, Messieurs les maires et leurs représentants, Madame la directrice générale de l'Apur, Monsieur Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, m'a délégué sa représentation, n'ayant pas pu être parmi nous ce matin.

Mesdames, Messieurs, chers amis, je vous souhaite la bienvenue à Gentilly pour la présentation de notre livre blanc sur l'évolution du Boulevard périphérique et de sa ceinture verte. Je suis plutôt heureuse que cet atelier se fasse pour la première fois dans notre banlieue, à Gentilly. J'en suis fière. Le livre blanc est le fruit d'un travail collaboratif, analytique et prospectif. Il nous amène sur les routes du futur, sur la rocade parisienne de demain. Notre ambition dessine un Périphérique qui nous reliera sans plus entraver les autres mobilités, sans plus enclaver les quartiers, sans plus séparer Paris de sa banlieue. Par étapes, le Boulevard va se transformer, s'adapter selon sa configuration et son environnement, et prendre le chemin d'une urbanité durable et plus respirable.

Gentilly a souffert et souffre encore du Périphérique qui barre sa lisière nord, ceci d'autant que deux autoroutes, l'A6a et l'A6b fracturent cette petite ville, à l'ouest et à l'est. L'avenue Paul Vaillant-Couturier, qui borde la rocade, était avant sa construction il y a quelque 70 ans, un axe très commerçant, vivant, dynamique, grâce à la Cité internationale universitaire limitrophe. Les immeubles de l'avenue et l'église du Sacré-Cœur qui était celle des étudiants font maintenant face à une paroi antibruit, prétendument artistique, peu efficace et assurément laide. Les commerces ont périclité, la cohésion de ce quartier a été brisée,

l'air est pollué et le bruit des moteurs lancinant.

Nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle ère, dans tous les sens du terme : celle du désir de rendre la ville aux piétons, aux vélos, à la nature. Cette nouvelle ère est symbolisée sur ce secteur par la couverture des autoroutes et la réouverture de la Bièvre qui est aujourd'hui à l'air libre dans la ville. Notre volonté n'est pas de revenir en arrière, mais de transformer l'existant, d'innover pour trouver un nouvel équilibre urbain.

À Gentilly, au niveau du quartier du Plateau – et je voudrais saluer notre conseil de quartier présent parmi nous –, le Périphérique présente une configuration particulière. Il se situe au niveau du sol. Il s'agit donc d'exploiter cette caractéristique. Dans un premier temps, l'idée est d'en utiliser une partie comme une voie de délestage pour les bus, comme c'est le cas avec la voie olympique. L'avenue Paul Vaillant-Couturier serait moins saturée en véhicule. Une forêt urbaine pourrait surplomber ou longer le Périphérique. Sur la paroi intérieure de la rocade, un mur végétalisé et anti-pollution pourrait être expérimenté. À plus long terme, les urbanistes et les architectes imaginent transformer le tronçon sud du Boulevard périphérique en un axe urbain qui laisse place aux piétons, aux cycles, au covoiturage, aux transports publics, au paysage. Il deviendrait une nouvelle voie commune à Paris et à sa banlieue. Il raconte une nouvelle histoire. Nos ateliers rapprochent la capitale et les villes de la petite couronne. Ils renforcent également la coopération entre les banlieues qui jouxtent le Périphérique. J'ai ainsi été sollicitée en tant que vice-président de la Métropole du Grand Paris délégué aux autoroutes du futur par Jean-Luc Laurent, le maire du Kremlin-Bicêtre, comme mon collègue Philippe Bouyssou, sur un projet de requalification de la zone du Périphérique située entre la Poterne des Peupliers et la porte d'Ivry. Il s'agit dans ce cadre, comme plus largement dans

© ph. guignard@air-images.net



Patricia Tordjman, Maire de Gentilly et Vice-Présidente autoroutes du futur à la Métropole du Grand Paris

© ph. guignard@air-images.net



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

la démarche qui nous anime, de redonner de la vie et du sens au Périphérique, mais aussi à ses abords, laissés-pour-compte depuis trop longtemps, relégués par le règne du tout voiture. Les murs renversés deviennent des ponts, dit Angela Davis, militante pour l'égalité. Nos ateliers ont cette vocation enthousiasmante de ne plus subir une métropolisation où l'humain se perd de vue, mais d'y trouver de nouveaux chemins. Je vous remercie et je laisse la parole à Emmanuel Grégoire.

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

Merci Madame la maire, chère Patricia Tordjman, Madame la vice-présidente, Mesdames et Messieurs les élus, cher collègue David Belliard, cher collègue Jacques Baudrier. Nous sommes ravis de vous retrouver aujourd'hui pour ce 6^e atelier du Périphérique qui est de fait un moment conclusif de cette première phase engagée depuis 2019 autour de cette ambition de transformation du Périphérique, et autour de la création de cet outil méthodologique, les ateliers du Périphérique, qui nous ont permis de nous réunir pour la 6^e fois aujourd'hui, pour le lancement à Malakoff, puis à Saint-Ouen, à Neuilly, en distanciel – puisque nous avons fait beaucoup de réunions en distanciel – et aujourd'hui à Gentilly. Ce n'est pas anodin que nous le faisons ici parce que vous avez été, Madame la maire, l'une des précurseurs dans l'accompagnement de cette méthodologie, dans le portage de cette ambition de transformation. Vous savez que nous travaillons depuis maintenant plusieurs mois, même plusieurs années, à la création de projets particuliers de transformation entre la Ville de Paris et la Ville de Gentilly. J'ai même eu le plaisir, et je tiens à les saluer, de rencontrer les membres du conseil de quartier, notamment autour des objec-

tifs de transformation de l'avenue Paul Vaillant-Couturier, et des nombreuses attentes qui ont été témoignées par les habitants de Gentilly, relayées par ce conseil de quartier, sur, reconnaissons-le, ce qui constitue des nuisances absolument incroyables liées à cette infrastructure qu'est le Périphérique. Je ne referais pas aujourd'hui l'exercice d'en rappeler et l'histoire et la symbolique assez désastreuse entre Paris et la petite couronne. Nous avons eu l'habitude lors de ces ateliers du Périphérique de travailler avec toutes les communes limitrophes parce que les enjeux qui sont ceux des Parisiens sont évidemment ceux de toutes les communes de la petite couronne qui sont concernées par l'infrastructure. Nous avons construit ce travail de transformation autour de quatre ambitions. La première est fondamentale, c'est une urgence qui s'impose à nous tous : c'est la question de la santé environnementale, la question de l'exposition de nos concitoyens à des niveaux de pollution extrêmement nuisants pour la vie quotidienne, mais qui sont surtout extrêmement dangereux pour la santé. La réalité documentée scientifiquement sur le plan médical nous oblige et nous impose d'agir rapidement. La deuxième chose est un enjeu plus urbain, c'est la question du lien métropolitain. Paris est à l'intérieur de ce Périphérique, mais Paris est aussi un peu à l'extérieur de ce Périphérique. Nous avons nous-mêmes des Parisiens qui se sentent isolés, écartés, notamment quand il s'agit d'accéder aux services publics, à l'école, au collège ou à ce qui fait les charmes de la vie quotidienne. La question de l'ambition urbaine de transformation du Périphérique autour de ce lien métropolitain est évidemment un angle majeur. Troisième angle de travail que nous avons porté collectivement, c'est la question de la végétalisation. Vous connaissez l'attachement de Paris à cet ambition de transformation de Paris et plus largement des systèmes urbains denses pour les adapter au réchauffement climatique. C'est évidemment

toutes les zones denses du monde qui sont concernées. Remettre de la nature en ville pour des besoins de respiration, pour des besoins de promotion d'une meilleure santé environnementale, est évidemment essentiel. Et aussi pour créer des aménités esthétiques, fonctionnelles, qui soient plus agréables à vivre au quotidien. Enfin, pour mettre en cohérence ces trois premiers piliers, il y a la question de la qualité urbaine : pouvoir créer des quartiers de vie autour d'un Périphérique qui ne serait plus une autoroute urbaine mais un boulevard urbain ; recréer des vies de quartier de proximité, dans lequel il y a de l'emploi, des services publics, des habitants. Tout ce qui concourt à la qualité de vie dans nos villes. Merci de nous accueillir. C'était important pour nous d'être avec vous, Madame la maire, aujourd'hui parce que c'est peut-être avec vous que nous avons les projets les plus précis. Grâce à votre ambition, à votre engagement, nous avons les réflexions les plus accomplies sur la transformation du Périphérique entre Paris et Gentilly.

Nous vous proposons que l'Apur fasse une introduction générale, en présentant l'aboutissement de cette phase 1 de la vie des Ateliers du Périphérique. Phase 1, parce qu'il y aura forcément une phase 2 très importante. Je remercie très chaleureusement Dominique Alba, Patricia Pelloux et toutes les équipes de l'Apur qui ont beaucoup travaillé toutes ces années sur ces sujets. Permettez moi d'avoir un mot pour mon cabinet et la Délégation Générale du Grand Paris, et notamment pour Hugo Bevort qui beaucoup d'entre vous connaissent. Il dirige la DGGP qui est le point d'entrée administratif unique pour toutes les collectivités qui ont besoin de travailler avec la Ville de Paris, qui comme toute administration un peu grande, a besoin d'agents agiles pour la rendre plus facile d'accès. Merci à tous de votre présence. C'est sympathique de pouvoir renouer avec des réunions en présentiel et je suis heureux de le faire aujourd'hui ici à Gentilly.



© Ville de Paris



© Ville de Paris

Atelier n°6 du Boulevard périphérique du 13 mai 2022, à Gentilly



Le secteur de l'autoroute A6a et la ligne du métro RER B à Gentilly, le Boulevard périphérique et Paris



2. PRÉSENTATION DU LIVRE BLANC : NOUVELLE CEINTURE VERTE ET TRANSFORMATIONS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE



► Dominique Alba

Directrice générale de l'Apur

Merci Madame la maire, merci Monsieur le maire. Madame la maire, j'étais venue dans cette salle en 2018 je crois, pour parler de Gentilly et de la métropole, et afin d'avoir un échange avec vos administrés. Nous avons passé une assez longue soirée dans cette même salle.

Comme ça a été dit, ce sont plusieurs mois de travail qui vont vous être restitués, avec beaucoup de participants et une méthode qui a permis, on l'espère, l'expression de tout le monde. Nous pouvons aujourd'hui faire apparaître un récit commun, au travers d'une incroyable quantité de projets qui sont en cours, aux abords de ce Périphérique. Et c'est comme s'il était le seul qui ne soit pas encore investi d'un projet. Je crois que c'est l'objet de vos discussions. On a des dizaines et des dizaines de projets, de toutes tailles, portés par tous types d'acteurs, qui témoignent de la vitalité de cette bande qui fait à peu près 35 km², et représente un enjeu considérable : 550 000 habitants, c'est-à-dire la 5^e ville de France.

► Patricia Pelloux

Directrice adjointe de l'Apur

Après la consultation internationale « Les Routes du futur du Grand Paris » que certains d'entre vous ont suivie, et le rapport de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du Boulevard périphérique, les Ateliers du Boulevard périphérique ont été mis en place. On en est au 6^e atelier. C'est une démarche de longue haleine. Le livre blanc marque une étape importante puisqu'il essaie de mettre en avant les grandes orientations communes issues des 5 ateliers précédents, et également des 4 ateliers techniques territoriaux qui ont été menés parallèlement. Cette méthode de travail qui a émergé va se prolonger autour de trois grandes orientations : plus de liens, plus de nature et plus de proximités. De nombreux projets mettent en avant

Volet 1

Le corpus commun du Livre Blanc

Après le rapport émis par la Mission d'Information d'Évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique et la consultation internationale lancée en 2018 par les collectivités membres du Forum Métropolitain du Grand Paris sur les routes du futur, un Atelier du Boulevard périphérique a été installé par la Ville de Paris depuis juillet 2019, accompagné par l'Apur. L'Atelier permet de former une instance de dialogue partagée par les collectivités et l'ensemble des acteurs concernés.

Le Livre blanc marque une étape importante en formalisant dans un premier cahier le corpus commun issu des 5 ateliers des élus et 4 ateliers territoriaux.

Les 3 piliers du grand projet de l'évolution du Périphérique :

1/ une nouvelle méthode de travail avec les collectivités riveraines sous forme d'ateliers

2/ une vision partagée autour de 3 grandes orientations

- plus de liens,
- plus de nature,
- plus de proximités.

3/ une évolution progressive avec 3 horizons clefs :

- 2021-2024,
- 2024-2030,
- et au-delà de 2030

A quelle échelle réfléchir à la transformation du périphérique ?
S'intéresser à l'évolution du Bd périphérique nécessite une approche à plusieurs échelles de la métropole du Grand Paris, intégrant le réseau autoroutier et des voies radiales et l'arrivée du GPE, l'infrastructure du Périphérique avec son anneau circulaire de 35 km, ainsi que les quartiers de la Ville du 1/4h. La réflexion menée dans le cadre de ces ateliers a ainsi étendu la réflexion sur les enjeux des évolutions de l'infrastructure à un territoire élargi à 2 X 500 m de part et d'autre du Boulevard périphérique : le territoire de la nouvelle ceinture verte.

Ce territoire est d'ores et déjà habité par 555 200 personnes : 15% de parisiens et 45% d'alloéséquanais, séquanodionysiens ou val-de-marnais. Ces habitants sont exposés à des niveaux de pollution de l'air et du bruit au-dessus des valeurs limites autorisées et connaissent aussi des difficultés sociales : la nouvelle ceinture verte recoupe plusieurs quartiers de la politique de la ville et périmètres de projet de renouvellement urbain au nord, nord-est et sud-est.

Le paysage est également marqué par l'histoire de la ceinture verte : 2 bois, plus de 200 parcs et jardins, 110 équipements sportifs.

Enfin c'est aussi un paysage qui évolue avec des équipements emblématiques déjà réalisés comme la philharmonie ou le TGI et des constructions emblématiques comme les tours Duo. Il s'agit d'un territoire de projets avec 7 grands projets de renouvellement urbain, 24 ZAC et de nombreuses opérations d'aménagement.

apur

Un projet partagé

Volet 2

La contribution des collectivités

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

« Madame la Présidente, Monsieur le Président,

[...]

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

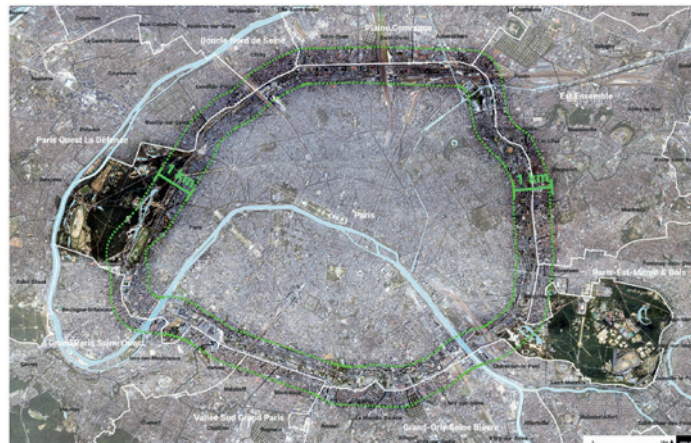
La liste des Territoires et communes contributeurs

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



apur

Un grand projet pour un territoire habité par 555 200 habitants



9 EPT immédiatement concernés

21 communes riveraines

307 220 parisiens

247 980 alloéséquanais, séquanodionysiens et val-de-marnais

SECTEUR NORD-EST

Plaine Commune : 211 105 habitants

peuvent atteindre 87 % de la population de certaines communes

Est Ensemble : 162 111 habitants

peuvent atteindre 72 % de la population de certaines communes

SECTEUR SUD-EST

Paris Est Marne & Bois : 28 076 habitants

peuvent atteindre 87 % de la population de certaines communes

Grand-Orly Seine Bièvre : 31 024 habitants

peuvent atteindre 88 % de la population de certaines communes

SECTEUR SUD-OUEST

Vallee Sud Grand Paris : 24 221 habitants

peuvent atteindre 88 % de la population de certaines communes

Grand Paris Seine Ouest : 29 520 habitants

peuvent atteindre 38 % de la population de certaines communes

SECTEUR NORD-OUEST

Boucle Nord de Seine : 22 938 habitants

peuvent atteindre 88 % de la population de certaines communes

Paris Ouest La Défense : 26 391 habitants

peuvent atteindre 85 % de la population de certaines communes

apur

Un grand projet qui s'inscrit dans la perspective d'une amélioration de la qualité de vie et qualité de l'air

555 200 habitants exposés à des pollutions de proximité liées au trafic routier, pouvant être deux fois supérieure à la pollution de fond parisienne et six fois supérieure aux recommandations de l'OMS (10 µg/m³ en moyenne annuelle) dans la bande de 2X500 m autour du BP

dont :

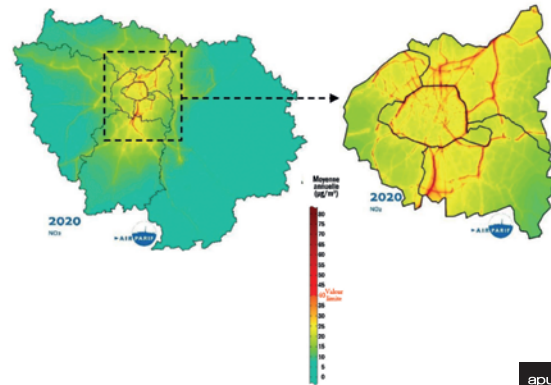
307 220 parisiens
247 980 altoiséquanais, séquano-dionysiens et val-de-marnais

225 000 habitants environ occupant un logement social

130 000 habitants exposés à des niveaux de pollution au-dessus des valeurs limites de la Directive européenne (40 µg/m³ en moyenne annuelle)

A cela s'ajoutent 378 400 emplois salariés dans la bande de 2X500 m

CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES DE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂) EN 2020 EN ÎLE-DE-FRANCE ET ZOOM SUR PARIS



et déclinent ces orientations y compris à travers des actions à court terme. Ces trois grandes orientations structurent un grand projet à l'échelle des 35 km², qui articulent à la fois l'échelle de cet anneau circulaire, la grande échelle avec les radiales, mais aussi celle des quartiers qui bordent le Boulevard périphérique.

Un des grands principes discutés dans les ateliers précédents, est celui de la progressivité des aménagements. Le Boulevard périphérique a mis une quinzaine d'années à se construire, son évolution est également progressive ; elle a déjà commencé et connaîtra prochainement une étape clé, 2024 et la perspective des Jeux, et se prolongera au-delà, à l'horizon de 2030.

Le livre blanc assemble le corpus commun de ces nombreux projets. Il fait aussi l'assemblage des différentes contributions que vous avez bien voulu formuler. Elles sont nombreuses, à la fois des communes, des Territoires, de la Métropole et des départements, et elles seront mises en avant.

Dans les ateliers, il a été souhaité qu'on travaille sur le Boulevard périphérique, mais aussi sur ces quartiers de part et d'autre, où vivent d'ores et déjà 555 000 habitants, dont 55 % de Parisiens et 250 000 Altoiséquanais, Séquano-Dionysiens et Val-de-marnais. C'est dire que ce territoire est déjà largement habité. Ses habitants sont soumis à des niveaux de pollution qui sont supérieurs aux valeurs limites, et pas seulement celles de l'OMS, puisque 130 000 habitants sont exposés à des seuils supérieurs aux valeurs limites définies par la Directive européenne selon les données d'Air-parif. À cela s'ajoutent près de 380 000 emplois salariés également dans cette bande de 500 mètres de part et d'autre du Boulevard périphérique. Les propositions intègrent la ZFE métropolitaine, qui a ses échéances, avec là encore deux étapes clés en 2024 et en 2030, ce qui est aussi cohérent avec les échéances et les

... Une amélioration de la qualité de l'air accélérée par la ZFE

La Zone à Faibles Emissions mobilité est un périmètre à l'intérieur duquel la circulation est restreinte pour certaines catégories de véhicules.

77 communes de la Métropole traversées ou incluses dans le périmètre intra A86 (A86 exclue)

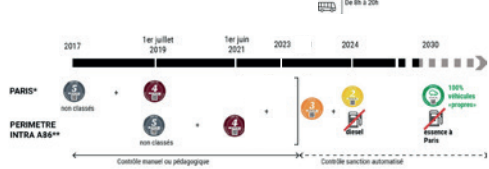
73 communes engagées depuis 2019

Dès 2021, renforcement du dispositif ZFE-m avec la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et la loi Climat et résilience : obligation pour 100% des communes du périmètre et transfert du pouvoir de police au Président de la MGP

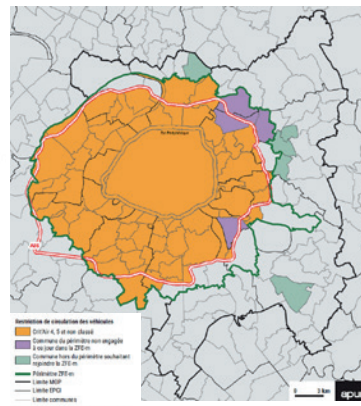
LES ÉTAPES DE LA ZFE :

- Délibération MGP (1^{er} Décembre 2020) fixe le calendrier
- Vœu MGP DU 9 Juillet 2021 sur les conditions de réussite (Contrôle-sanction automatisé et PTZ)

CALENDRIER PRÉVISIONNEL :



AVANCEMENT DE LA MISE EN PLACE DE LA ZFE-M



Un grand projet qui s'inscrit dans la perspective d'une amélioration de l'environnement sonore

144 257 habitants sont exposés, en journée, à un environnement sonore supérieur à 53 décibels, soit la valeur limite recommandée par l'OMS

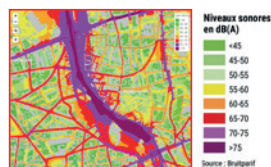
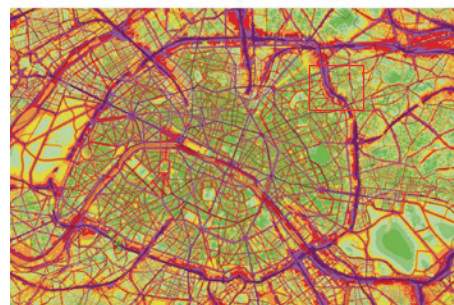
9 sites sur 10 de la campagne de mesure du bruit dépassent les valeurs limites européennes

Le volume de trafic du BP (1,3 millions de véhicules circulant chaque jour) induit des niveaux de bruit très importants, de jour comme de nuit.

La nuisance air/bruit est importante pour les quartiers situés à proximité, touchant l'ensemble des espaces publics, espaces verts, stades, les équipements sensibles (crèches, écoles, collèges, ...), les immeubles d'activité et tertiaires.

Les immeubles de logement situés à proximité constituent des points noirs de bruit.

BRUITS CUMULÉS DES TRANSPORTS ROUTIERS, FERROVIAIRES ET AÉRIENS SUR UNE JOURNÉE COMPLÈTE (INDICATEUR LDEN)



calendriers proposés quant à l'évolution du BP. Le projet s'inscrit aussi dans la perspective d'une amélioration de l'environnement sonore. Sur le bruit, et selon les données de Bruitparif, on a un peu plus de 140 000 habitants exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites recommandées par l'OMS.

Le projet s'inscrit aussi dans une perspective d'évolution importante des mobilités, avec des alternatives proposées à la voiture individuelle. De transports collectifs nouveaux arrivent entre 2020 et 2024. C'est considérable puisqu'on a 68 gares, stations, RER, métro et tramway, avec notamment le T9 sur le territoire du Val-de-Marne, qui a ouvert l'an dernier. Sur la période suivante, 2025-2030, ce sera encore 101 gares stations, métro et tramway, qui seront créées.

On peut également penser à un projet que vous connaissez, étudié par la Dirif, Île-de-France Mobilités et par la région Île-de-France sur les 11 lignes de bus il

y a quelques années. Projet qui avait été remis au goût du jour lors des « Routes du futur », et sur lequel des réflexions se poursuivent.

Il est important de souligner que ce paysage a une histoire très forte, liée à la ceinture verte parisienne élaborée à travers le XX^e siècle, qui a permis de définir une couronne avec déjà des espaces de nature, les deux bois, plus de 200 parcs et jardins et plus d'une centaine d'espaces sportifs situés de part et d'autre.

Dans le cadre des ateliers, nous avons dessiné des plans qui montrent précisément toute l'articulation qui est en train de se construire entre les vingt-quatre ZAC, la trentaine d'opérations d'aménagement urbain et les 7 projets de renouvellement urbain qui existent sur ce territoire, puisqu'on est dans un territoire très concerné par les quartiers politiques de la ville et de renouvellement urbain, avec en outre 225 000 habitants occupant un logement social.

Regardons les trois grandes orientations proposées.

Plus de liens tout d'abord. Leur renforcement passe par la transformation des portes en places, sur lesquelles beaucoup de travaux sont engagés, puisqu'il y a 22 portes à transformer. C'est également l'intégration des nouvelles lignes de transport. On l'a dit pour les transports en commun, mais c'est aussi tout le réseau vélopolitain, porté par la Métropole du Grand Paris et notamment Jacques Baudrier, qui est travaillé avec les collectivités afin de permettre d'offrir un nouveau réseau à cette échelle, en articulation aussi avec le RER V et les boucles cyclables olympiques. C'est aussi l'héritage olympique avec la transformation de la voie olympique, son héritage post-JO et la création de quelques nouveaux franchissements.

Plus de nature ensuite. C'est l'ampli-

fication du réseau paysager de la ceinture verte qui devient métropolitaine. C'est l'articulation avec les grandes continuités paysagères. La maire de Gentilly a parlé de la Bièvre, c'est une des grandes continuités paysagères à l'échelle de ce territoire qui se connecte à la Poterne des Peupliers. Il y a le parc des Hauteurs pour Est Ensemble, et on pourrait en citer bien d'autres. C'est la création de places vertes et tout le corridor boisé du Boulevard périphérique qui est en train de se densifier.

Plus de proximités enfin. C'est la transformation de ces territoires, qui ont été largement autoroutiers, qui aujourd'hui se transforment et sur lesquels il y a de nouvelles polarités qui se créent à travers les projets. C'est aussi les activités dans les bâtiments qui existent aujourd'hui. C'est encore le renforcement d'un urbanisme transitoire porté par différentes collectivités.

Trois grandes orientations partagées :

+ DE LIENS



- 1 Transformer les portes en places en lien avec la requalification des radiales**
 - 22 portes à transformer en places :
 - 4 places déjà réalisées ;
 - 5 portes transformées à horizon 2024 ;
 - 6 portes dont une 1^{ère} phase de travaux aura été engagée et/ou livrée à horizon 2024 et la seconde à horizon 2030 ;
 - 7 places transformées à horizon 2030
- 2 Intégrer les nouvelles lignes de transport et le réseau Vélopolitain**
 - 3 tramways neufs ou prolongés et 3 BHNS connectées à ces places
 - 1 réseau cyclable structurant dont 7 lignes traverseront la nouvelle ceinture verte
- 3 Transformer la voie olympique**
 - 25 km de voies covoiturage, bus, taxis héritées des JOP
 - Le bouclage de la voie covoiturage, bus, taxis au sud
- 4 Embellir le Boulevard périphérique**
 - 31 traversées en sous-face du BP
- 5 Créer de nouveaux franchissements**
 - 3 nouvelles passerelles en projet dont 1 sur le BP (Canal Saint-Denis, Charenton, Paul Bourget)
 - 2 nouveaux franchissements en sous-face : Allée Paris-Ivry et rue Baron Le Roy

+ DE NATURE

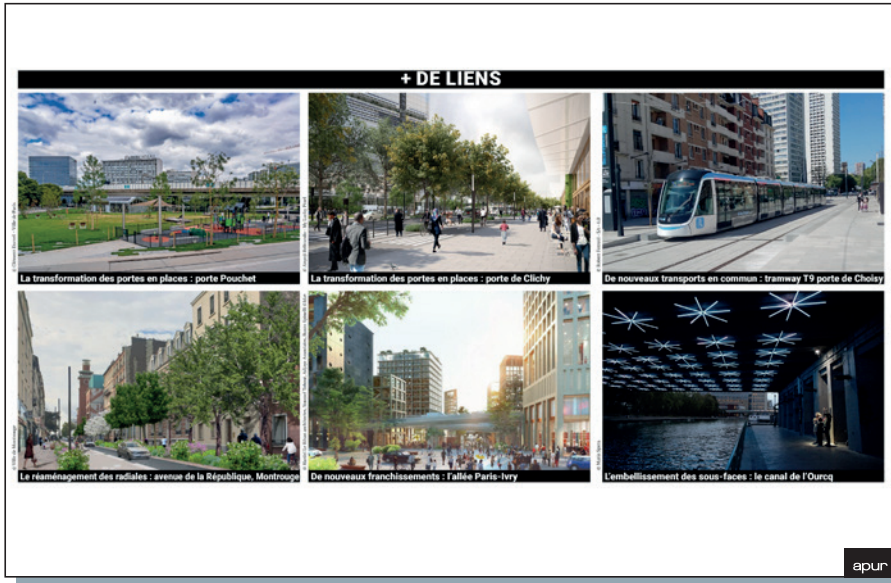


- 1 Amplifier le réseau paysager de la nouvelle ceinture verte**
 - 30 hectares de parcs et jardins publics neufs en projet
- 2 Articuler et amplifier les continuités paysagères connectées au BP**
 - 25 hectares de talus avec une végétation renforcée
 - 15 hectares de voirie sur le BP à végétaliser
 - 27 km de voies latérales au BP avec une végétation renforcée
- 3 Créer des places vertes**
 - 24 portes aménageables en places vertes
- 4 Intensifier les plantations dans les grandes parcelles**
 - dans les secteurs d'activités (130 ha à végétaliser)
 - dans le parc social (30 ha à végétaliser)
 - dans les équipements d'enseignement et de santé (70 ha à végétaliser)

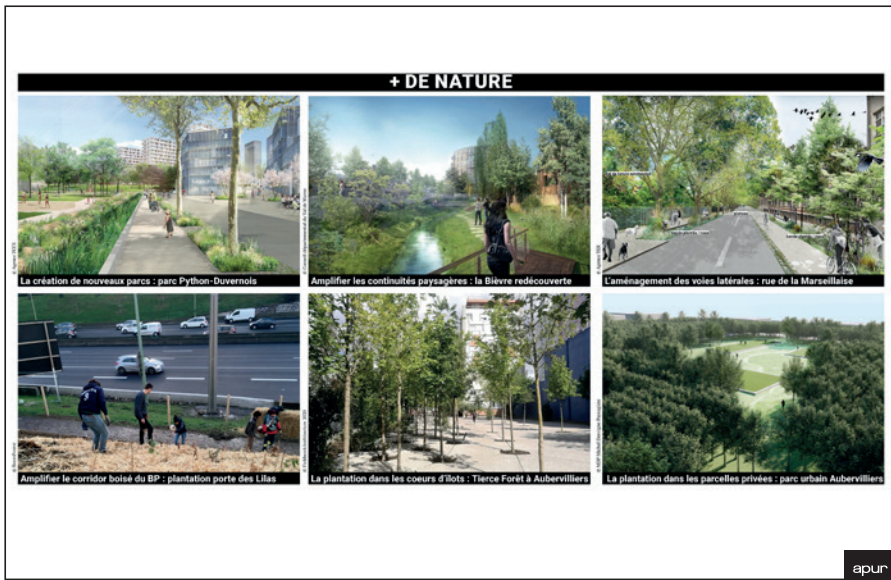
+ DE PROXIMITES



- 1 Activer les rez-de-chaussée**
 - dans les bâtiments existants et en projet
- 2 Mieux insérer les services urbains**
- 3- Développer l'offre en équipements / ville du 1/4 h**
- 4 Faciliter l'urbanisme temporaire**
 - 7 NPNRU (programme de renouvellement urbain)
 - 24 ZAC
 - dans les bâtiments existants
 - sur le BP (à l'image de Nuit Blanche)



Quelques images permettent d'illustrer ces grandes orientations. Pour illustrer les liens métropolitains vous avez ici l'exemple de la porte Pouchet qui a été livrée l'an dernier ; la porte de Clichy, avec des travaux qui s'engagent à la fois par la Ville de Paris et Paris & Métropole Aménagement avec le boulevard de Douaumont dès cette année ; le T9 qui relie Paris et le Val-de-Marne ; l'avenue de la République à Montrouge, et bien d'autres encore, l'allée Paris-Ivry, sur laquelle des travaux sont engagés entre Ivry et Paris montrent comment se renforcent et se valorisent les liens métropolitains.



Pour illustrer le renforcement de la place de la nature, on montre, sur ces images, des plantations faites en nombre lors des deux hivers passés, d'autres sont programmées pour les prochains hivers ; la Bièvre, le parc des Hauteurs et d'autres parcs qui seront rénovés ou créés comme celui de Python-Duvernois.



On illustre enfin l'intensification de la proximité des quartiers par le travail d'animation et le traitement de la vacance dans les rez-de-chaussée faits dans le cadre des opérations d'aménagement ; par le réinvestissement de l'ouvrage et de ses sous-faces avec le projet P4, qui a une fonction de logistique urbaine mais qui permet aussi d'avoir des activités commerciales et qui dessert les quartiers avec une desserte du dernier kilomètre. Ces projets permettent d'animer et de rendre plus agréables les cheminements piétons, par exemple à la porte de Pantin.

Trois étapes sont proposées afin d'envisager une transformation progressive.

L'horizon 2024 est tout d'abord le temps de l'héritage olympique avec la transformation de la voie olympique en voie dédiée au covoiturage, bus, taxis, véhicules de secours. C'est aussi les espaces publics attenants au BP qui seront transformés avec 5 places déjà engagées pour une transformation des portes en places : porte de Clichy, porte de la Chapelle, porte Brancion, porte Dauphine et porte Maillot en articulation avec la requalification engagée de l'allée de Neuilly ; et une première phase de travaux sur 6 autres portes.

50 000 arbres peuvent potentiellement être plantés sur le Boulevard périphérique, les ouvrages et les voies latérales. Ça paraît beaucoup, mais déjà 18 000 ont été plantés entre novembre 2020 et mars 2022. C'est dire si le système est en train de se mettre en place. Et dans les îlots privés, 230 hectares potentiels pourraient commencer à être végétalisés.

L'horizon post-JO 2024, montre l'ambition d'un parkway et d'une ceinture verte transformée en profondeur. Le Boulevard périphérique pourrait, d'une part, connaître un bouclage de la voie covoiturage, bus, taxis, sur le tronçon

sud non concerné par la voie olympique et, d'autre part voir une homogénéisation du nombre de files de circulation à 2 x 3 files, alors qu'il peut aujourd'hui présenter des sections à 6 files. La transformation de 13 portes en places sera achevée. La nature sera toujours davantage présente sur et aux abords de l'infrastructure avec des espaces de voirie récupérés et la transformation des voies latérales qui desservent les communes riveraines sur plus de 20 km longeant le BP, à l'image de l'avenue Paul Vaillant-Couturier à Gentilly qui peut être transformée en un environnement beaucoup plus urbain.

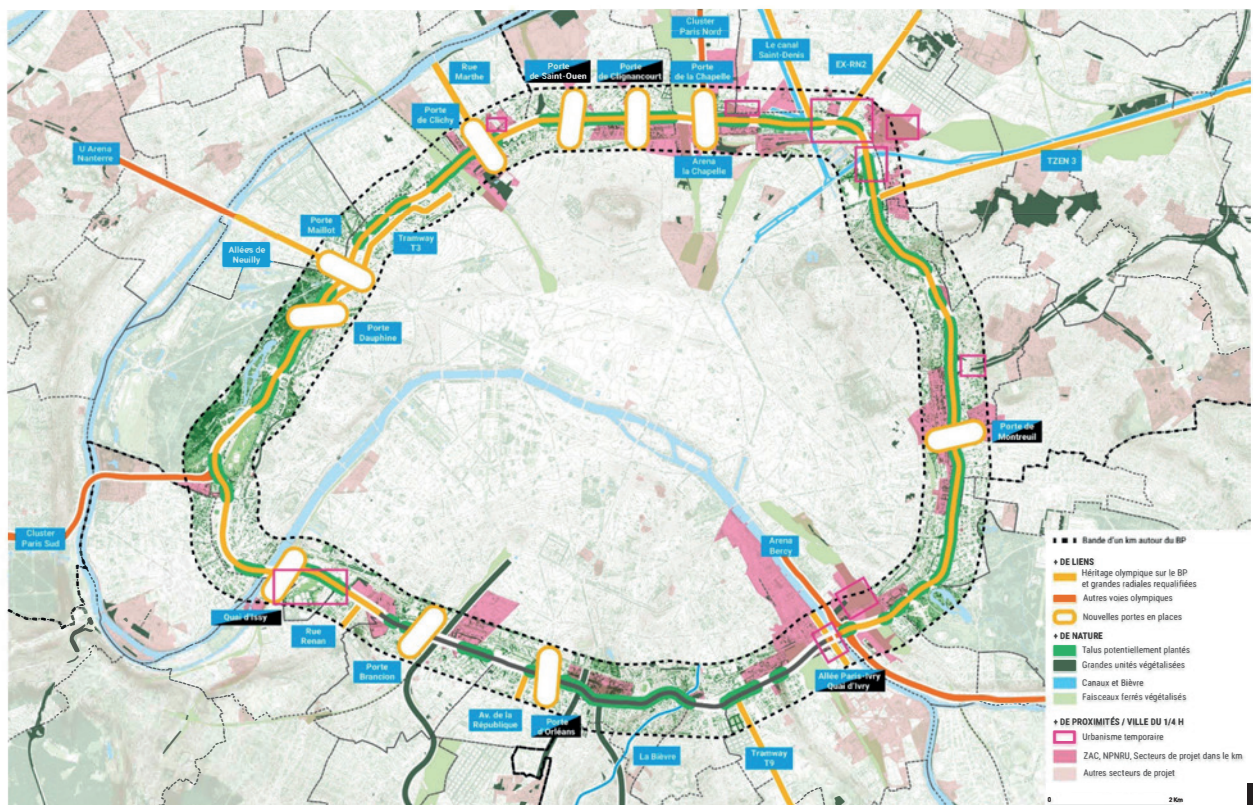
Enfin, une perspective sans doute **au-delà de 2030** serait d'aller vers une transformation du Périphérique en boulevard urbain : cela signifie des retournements d'immeuble, des réadressages, une vie locale beaucoup plus importante, et pourquoi pas des carrefours à feu, à l'image d'un boulevard urbain classique avec des systèmes de contre-allées, notamment sur les 4 secteurs où le Boulevard périphérique est à niveau.

En image, vous voyez les « plans programme » 2021-2024, qui mettent en avant les transformations notamment des portes en place. En bleu, celles qui arrivent sur la période court terme, 2021-2024.

Horizon 2024 L'héritage olympique	Horizon POST-JOP Paris 2024 Le parkway/ceinture verte	Horizon + 2030 Le boulevard urbain
<ul style="list-style-type: none"> + DE LIENS <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de la voie covoiturage, bus, taxis - Vers un passage de la vitesse à 50km/h TRANSFORMATION DE 5 PORTES EN PLACES (DVD, DEVE, DU) <ul style="list-style-type: none"> Porte de Clichy / Porte de la Chapelle / Porte Brancion / Porte Dauphine / Porte Maillot PREMIÈRE PHASE D'AMÉNAGEMENT DE 6 PORTES (DVD, DEVE, DU) <ul style="list-style-type: none"> Porte de Saint-Ouen / Porte de Clignancourt / Porte de Montreuil / Allée Paris-Ivry, Quai d'Ivry / Porte d'Orléans / Quai d'Issy + DE NATURE <ul style="list-style-type: none"> - Plantations sur les talus, ouvrages et voies latérales : 50 000 arbres potentiels, dont 18 164 arbres plantés entre Nov. 2020 et mars 2022 - Dans les îlots privés : 230 ha potentiels à végétaliser + DE PROXIMITÉS <ul style="list-style-type: none"> - Programmation de RDC actifs aux portes - Urbanisme temporaire et événementiel 	<ul style="list-style-type: none"> + DE LIENS <ul style="list-style-type: none"> - Homogénéisation du nombre de files : 2X3 voies incluant la voie héritée des JOP - Le bouclage de la voie covoiturage, bus, taxis dédiée au sud TRANSFORMATION DE 13 PORTES EN PLACES (DVD, DEVE, DU) <ul style="list-style-type: none"> 7 portes transformées entre 2024 et 2030 Porte d'Aubervilliers / Porte de la Villette / Porte de Bagnolet / Porte de Vincennes / Porte de Bercy, rue Baron Le Roy / Porte de Vanves - Malakoff / Porte de Sèvres + les 6 portes en seconde phase de transformation : Porte de Saint-Ouen / Porte de Clignancourt / Porte de Montreuil / Allée Paris-Ivry, Quai d'Ivry / Porte d'Orléans / Quai d'Issy + DE NATURE <ul style="list-style-type: none"> - Plantation des files reconquises sur le BP : 15 ha dont 4 hectares en viaduc - Poursuite des plantations sur les talus et les ouvrages - Poursuite de l'aménagement des voies latérales - Poursuite des plantations dans les îlots privés + DE PROXIMITÉS <ul style="list-style-type: none"> - Exploitation des tunnels du BP, sous-faces récupérées - Programmation de RDC actifs (places, voies latérales) - Nouveaux quartiers livrés 	<ul style="list-style-type: none"> + DE LIENS <ul style="list-style-type: none"> - Création de traversées piétonnes et installation de services urbains CRÉATION DE 4 CARREFOURS À FEUX <ul style="list-style-type: none"> - Paris - Gentilly - Paris - Clichy - Paris / Gare des Mines - Aubervilliers - Paris - Saint-Mandé + DE NATURE <ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de l'aménagement des voies latérales - Poursuite des plantations dans les îlots privés + DE PROXIMITÉS <ul style="list-style-type: none"> - Nouveaux accès véhicules aux tunnels du BP, sous-faces récupérées - Nouveaux quartiers livrés

apur

Plan programme 2021-2024



apur

La porte Maillot avec les travaux qui s'engagent, à la fois de transformation de la place et l'arrivée du RER E également sur cette période. La porte de Clichy, avec l'avenue de la porte de Clichy qui se transforme. Et la porte de La Chapelle, avec l'arrivée de l'Arena pour les JOP et un grand parvis qui permet une liaison plus facile à pied et pour les circulations douces entre Paris et Saint-Denis, sur le grand axe historique qui relie Paris à Saint-Denis, se prolongeant sur l'avenue du Président Wilson.

Portes en places - horizon 2024 : Porte de Clichy

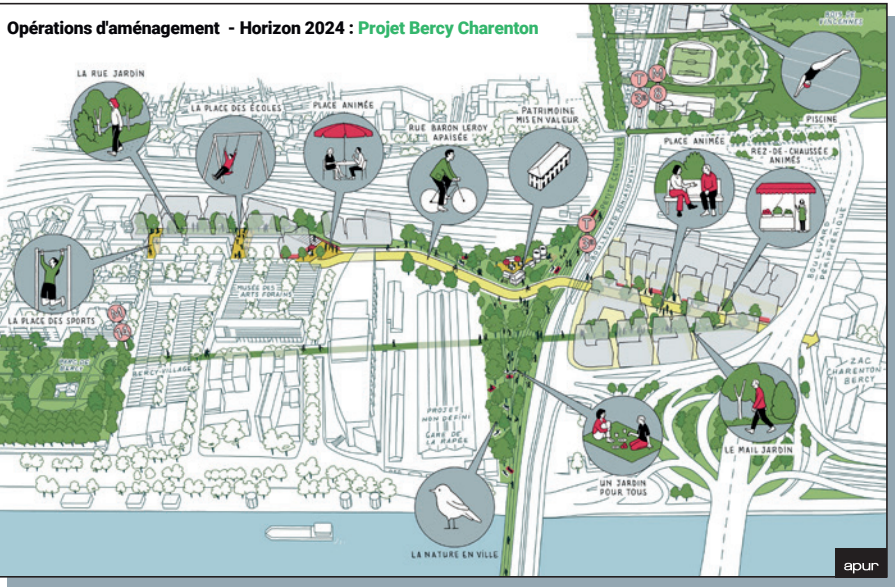


Portes en places - horizon 2024 : Porte de la Chapelle



Plantations - Horizon 2024 : Les talus du Boulevard périphérique



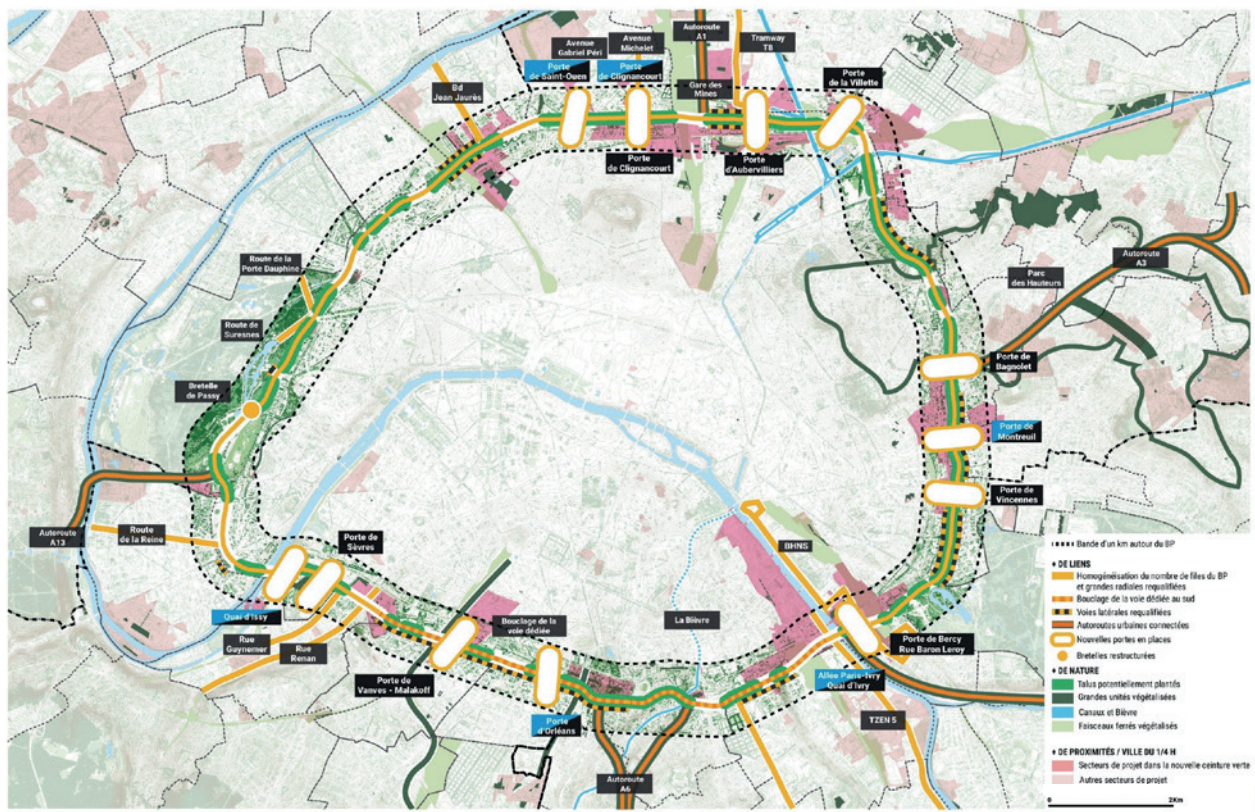


Les plantations également en image. La Direction des Espaces Verts de la Ville de Paris (DEVE) plante en nombre depuis 2020. Et les projets urbains qui arrivent, comme celui-ci entre Paris et Charenton, sont travaillés pour élaborer de nouvelles liaisons et de nouveaux espaces verts, dès les premières phases des projets.

Vous avez en plan la période suivante, 2024-2030, comprenant de nouvelles portes et de nouveaux liens, notamment autour de la porte de Bagnolet et l'enjeu de connecter les parcs parisiens à ceux de Montreuil et de Bagnolet.

Nous avons essayé de représenter ce qui a été travaillé dans le cadre de ces ateliers. Tout d'abord, la connaissance de ce territoire et de ses niveaux de pollution. Des relevés ont été faits tout récemment, avec Airparif et Bruitparif, qui ont permis de nourrir ce diagnostic et d'améliorer la connaissance sur la santé. Ensuite, les transformations (en bleu) qui arrivent d'ici 2024; et enfin, la période 2024-2030 et au-delà.

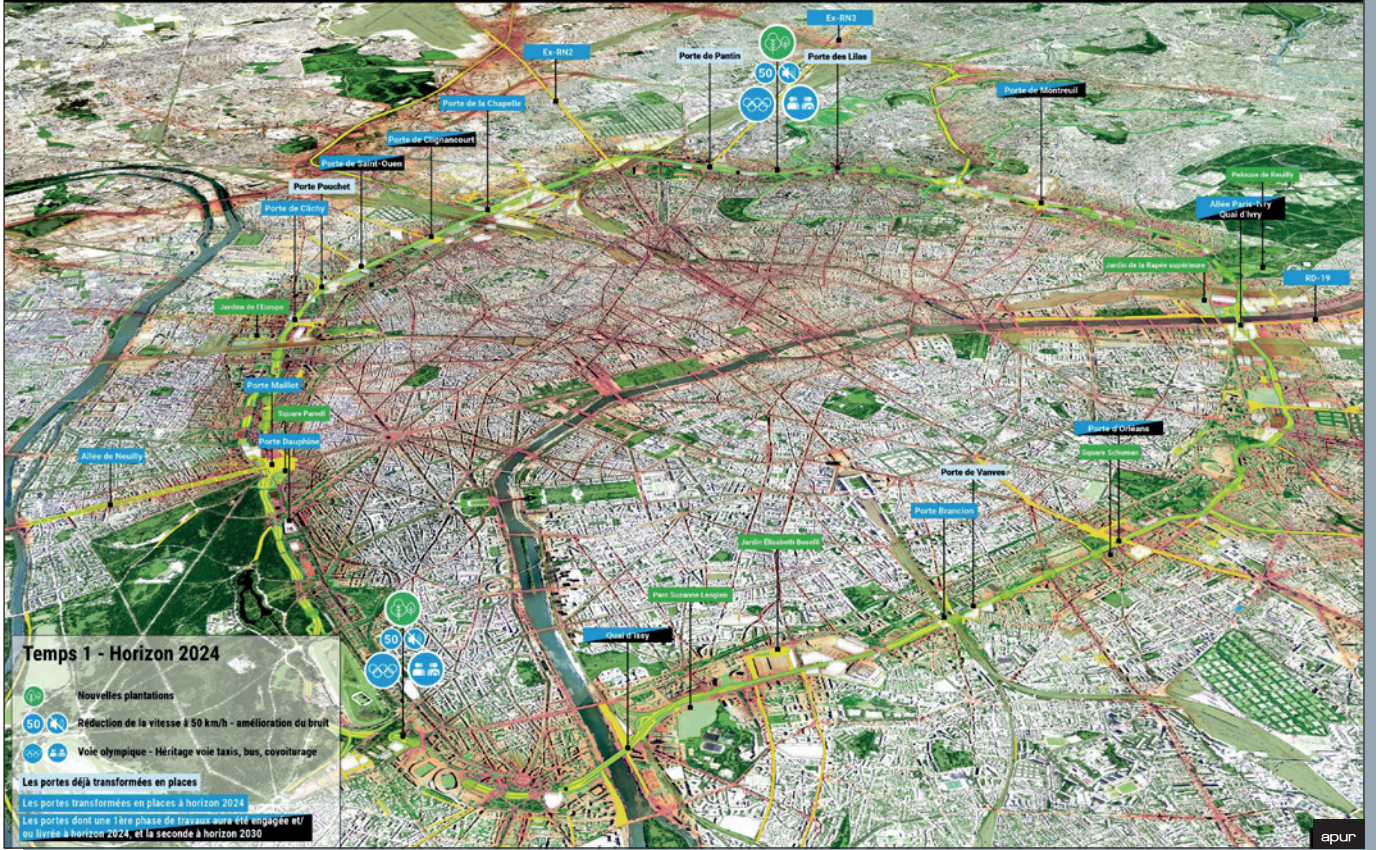
Plan programme 2024-2030



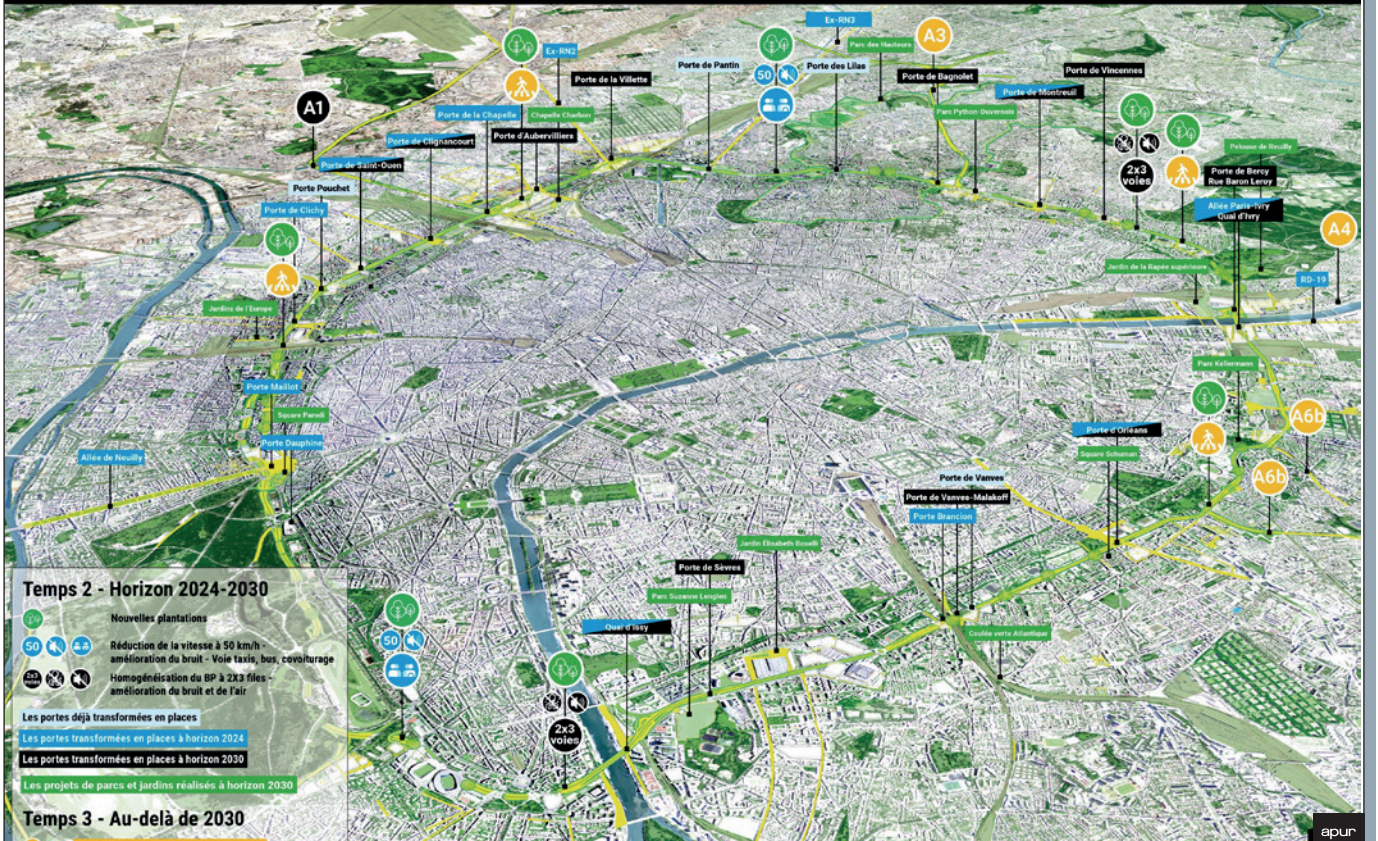
Etat actuel indiquant les niveaux de pollution



Un projet d'ensemble qui se réalise progressivement



Un projet d'ensemble qui se réalise progressivement



Pour finir, quelques dessins suggestifs de cette transformation progressive. Ici, le secteur qui relie la Cité universitaire et Gentilly, de façon plus urbaine. Sur l'image de gauche, l'état actuel, avec 9 files de chaussée et, en partie centrale, deux files qui aujourd'hui sont non utilisées, qui reliaient l'autoroute A6 et le Boulevard périphérique. Elles ne sont plus circulées depuis quelques années. La transformation à court terme, avant même de toucher les circulations, c'est déjà de récupérer ces espaces qui sont non utilisés, et proposer d'une part, une végétalisation sur ces espaces délaissés et, d'autre part, une requalification de l'avenue Paul Vaillant-Couturier. Celle-ci pourrait être une préfiguration de l'ensemble du système qui pourrait se mettre en place sur la vingtaine de kilomètres de voies latérales qui bordent le Boulevard périphérique avec l'installation de pistes cyclables bidirectionnelles, côté Gentilly, en lien avec les plans vélos installés à l'échelle à la fois métropolitaine, et à l'échelle des départements et des collectivités.

En phase post-JOP 2024, il y a la perspective d'étudier le bouclage de la voie dédiée, avec une optimisation des flux sur cette voie pour des ayants droit plus larges. Aujourd'hui, on a un taux d'occupation faible, 1,1 personne par voiture. Il y a une possibilité de valoriser le covoiturage en offrant des lignes collectives sur le BP. Il y a également la perspective d'uniformiser le nombre de file sur l'ensemble du BP pour gagner de l'espace afin de végétaliser davantage l'infrastructure, et de transformer l'avenue Paul Vaillant-Couturier de façon plus urbaine.

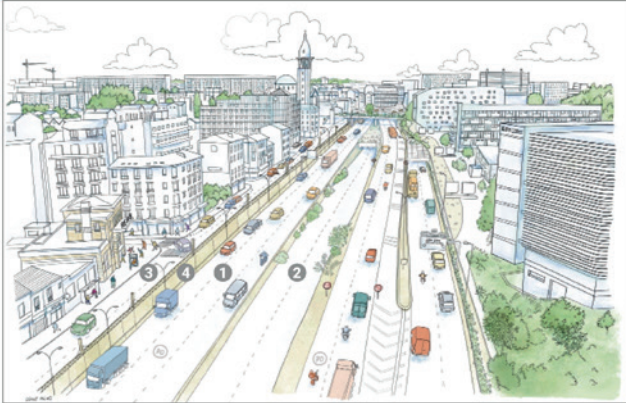
Au-delà de 2030, il y a la perspective d'une traversée piétonne qui permettrait une liaison à la hauteur de la gare de Gentilly et le retournement, à la fois des bâtiments qui existent sur l'avenue Paul Vaillant-Couturier, et également de la Cité universitaire, côté Paris, où il y a d'ores et déjà des projets pour pouvoir élaborer des animations en rive.

Une évolution progressive

Le Boulevard périphérique : secteur Paris, Cité Internationale - Gentilly

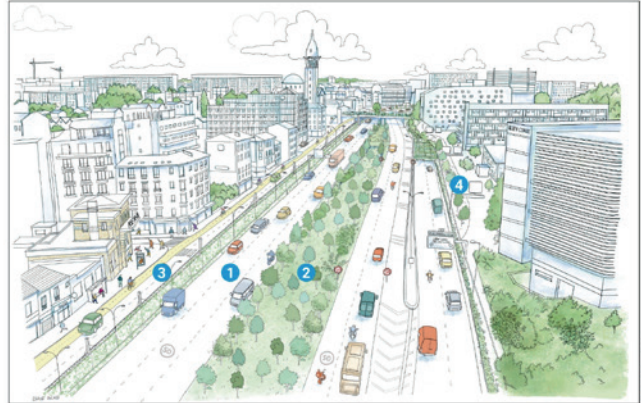


État actuel



- ❶ 9 files de circulation entre l'avenue Paul Vaillant-Couturier et la Cité Internationale. **Vitesse de circulation sur le BP à 70 km/h**
- ❷ Bretelle BP/A6 non circulée
- ❸ Voie latérale avenue Paul Vaillant Couturier sans piste cyclable ni plantation
- ❹ Mur anti-bruit

2024



- ❶ 7 files de circulation entre l'avenue Paul Vaillant- Couturier et la Cité Internationale. **Vers un passage de la vitesse de circulation sur le BP à 50 km/h**
- ❷ Plantations sur les 2 files (10 mètres de large) au centre sur la bretelle BP/A6 non circulée
- ❸ Requalification de l'avenue Paul Vaillant Couturier, création d'une piste cyclable bi-directionnelle
- ❹ Végétalisation des abords

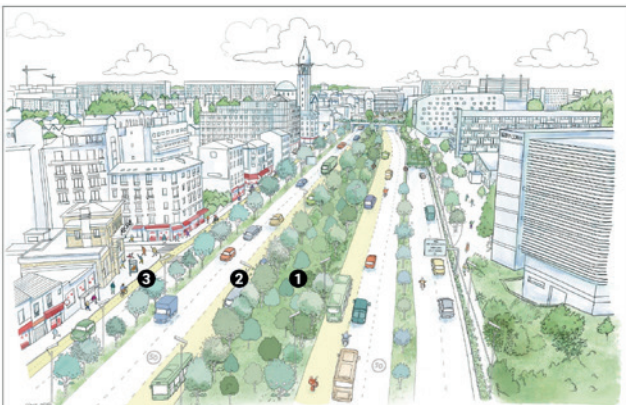
apur

Une évolution progressive

Le Boulevard périphérique : secteur Paris, Cité Internationale - Gentilly

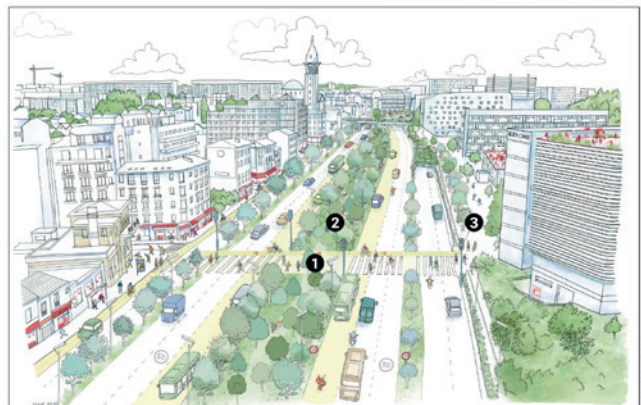


Post-JOP Paris 2024



- ❶ Plantations amplifiées sur la bretelle BP/A6 non circulée
- ❷ Réaliser le bouclage de la voie covoiturage, bus, taxis au sud du BP : 2 files VL et 1 voie dédiée sur le BPI et le BPE
- ❸ Poursuite de la requalification de l'avenue Paul Vaillant Couturier en contre-allée du BP : plantations, végétalisation permettant la suppression du mur anti bruit, commerces renforcés autour du RER

+ 2030



- ❶ Carrefour à feux sur le BP permettant la création d'un passage piéton à niveau reliant la gare RER à la Cité Internationale
- ❷ Cheminement accessible aux vélo-cargos vers un espace logistique du dernier kilomètre exploitant le local existant situé sous le BP
- ❸ Animation en rives (ouverture du sud de la Cité Internationale, nouveaux programmes de proximités autour de la gare du RER)

apur

Le livre blanc illustre ces projets, à travers toute la matière qui a été fournie par les collectivités, pour chacun des secteurs étudiés.

Regardons le **secteur de Plaine-Commune et Paris 17^e-18^e**, avec notamment, la porte Pouchet, la transformation de la rue et de la porte de la Chapelle (par ses espaces publics et de nouveaux programmes comme l'Aréna, Campus Condorcet, l'évolution du Dock des Alcools...), et des espaces verts importants avec le nouveau parc Chapelle-Charbon dont la première phase est achevée et qui est connecté avec les autres projets du secteur.

Sur la partie est, les projets sont ceux du parc des Hauteurs, de la transformation à la fois de la RN3 avec le Tzen 3 et de l'A3 avec la porte de Bagnolet, de la porte de Montreuil, pour n'en citer que quelques-uns. Vous voyez en image ces transformations et ces articulations qui apparaissent de part et d'autre de ce Boulevard périphérique qui se transforme.

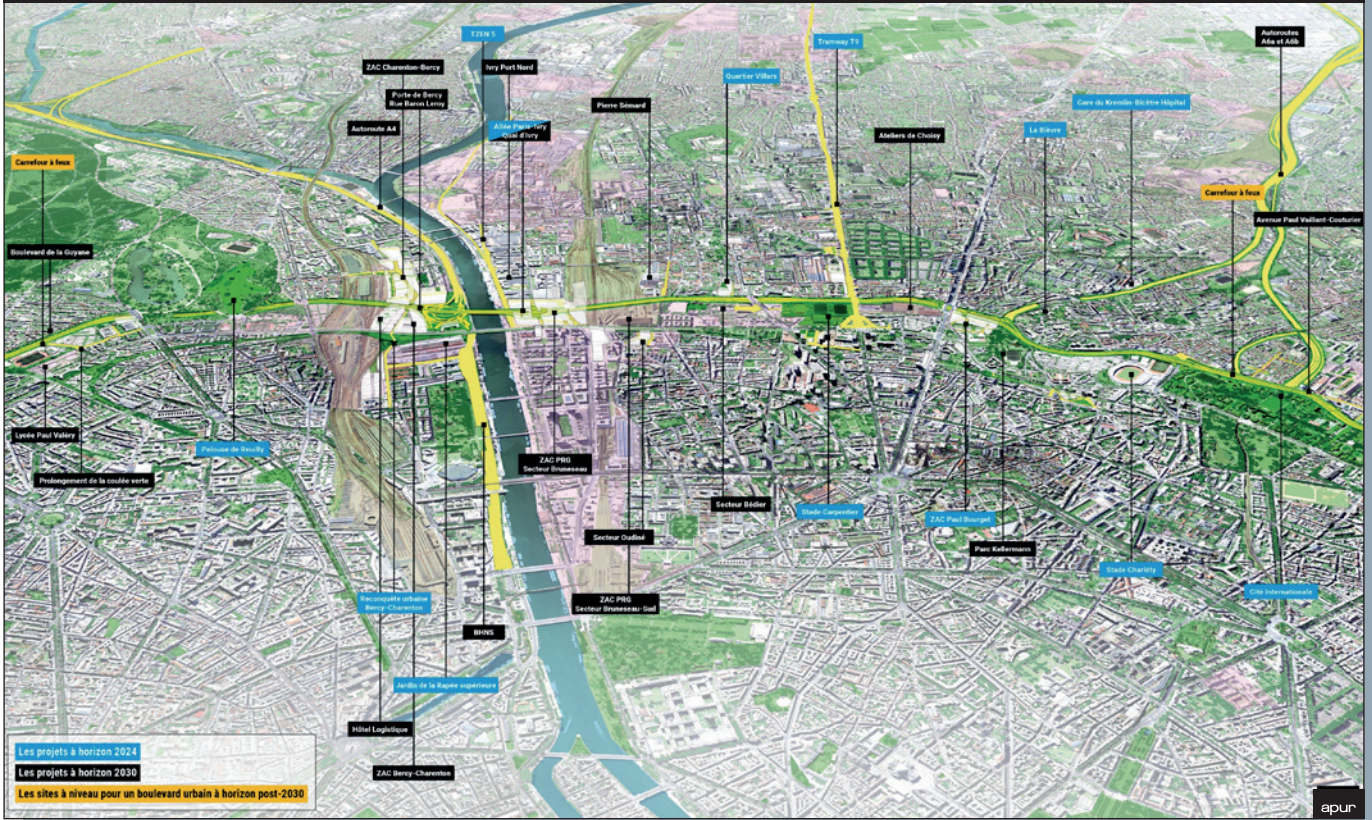
Côté sud-est, on voit la ZAC de Bercy-Charenton et toutes les liaisons entre Paris et Ivry, Kremlin-Bicêtre, Gentilly et Paris, avec des actions court terme, comme la Bièvre, l'allée Paris-Ivry et au-delà, jusqu'en 2030, avec une transformation de l'échangeur de Bercy en lien avec l'opération Charenton-Bercy et la transformation des quais de Seine.

Sur le secteur sud-ouest, les portes d'Orléans, Brancion, et la porte de Sèvres en lien avec l'héliport et le parc Suzanne Lenglen ainsi que les quais de Seine montrent la dynamique des transformations en court.

La transformation sur **le quart nord-ouest**, avec ce grand projet sur l'axe historique, de l'avenue des Champs-Élysées à l'avenue de la Grande Armée et, à Neuilly-sur-Seine, le long des allées de Neuilly et jusqu'à La Défense, qui coordonne de nombreux travaux engagés. Sans oublier les portes de Clichy et d'Asnières.

Cette transformation se mène progressivement. On est passé d'une approche urbaine et paysagère au début du XX^e siècle, à une approche très routière dans les années 60, pour aujourd'hui poursuivre un travail qui mêle les différentes approches infrastructurelles, environnementales, urbaines, à travers les trois grandes orientations qui structurent les transformations du Boulevard périphérique et de ses abords - plus de lien, plus de nature, plus de proximité. Ces trois grandes orientations permettent d'appréhender les territoires en soutenant la transversalité des enjeux de leurs transformations à travers un grand projet qui prend le parti du réemploi d'un ouvrage qui se transforme peu à peu pour développer une plus grande diversité d'usages, en lien avec une plus grande diversité des mobilités.

Les grandes évolutions sur le secteur Sud-Est Horizons 2024 et 2030

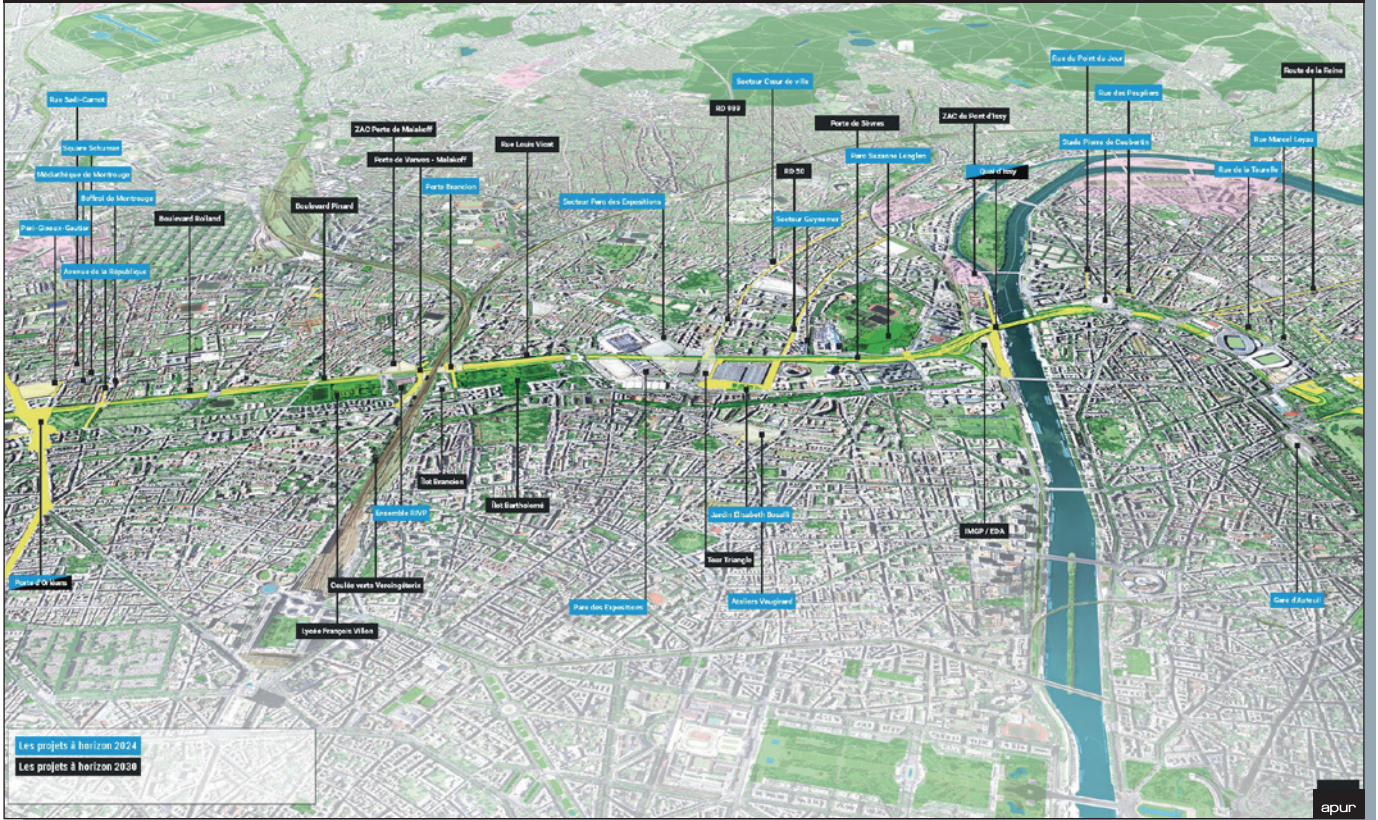


CALENDRIER DE LIVRAISON DES OPÉRATIONS - T1- PARIS / T10- PARIS EST MARNE & BOIS / T12- GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE

- ⊕ DE LIENS
- ⊙ DE NATURE
- ⊖ DE PROXIMITÉS



Les grandes évolutions sur le secteur Sud-Ouest Horizons 2024 et 2030



CALENDRIER DE LIVRAISON DES OPÉRATIONS - T1- PARIS / T2- VALLÉE SUD GRAND PARIS / T3- GRAND PARIS SEINE OUEST

- DE LIENS
- DE NATURE
- DE PROXIMITÉS



Paris - Parc des Expositions
Végétalisation des toitures des pavillons 2, 3 et 6
Livraison complète 2022

Quatre
35 000 m² de bureaux et 6 000 m² commerces et services. Livraison 2021

Lot Darton
22 000 m² de bureaux 60 logements et 1 crèche. Livraison en cours



Montrouge - avenue de la République

Issy-les-Moulineaux - Cour d'Issy
40 000 m² de bureaux, 40 000 m² de logements, 17 000 m² de commerces, 1 école, 1 crèche, 1 salle polyvalente, équipements sportifs, 1 parc. Livraison 2022

Paris - Parc des Expositions
Végétalisation des toitures des pavillons 2, 3 et 6. Livraisons complètes 2022



Quartier Pari-Ginoux-Gautier
Requalification des espaces libres et intensification des commerces. Livraison 2023

Issy - ZAC Quai d'Issy
111 642 m² de bureaux, 113 270 m² de commerces, 150 logements, 1 crèche, 1 gymnase. Livraison finale 2023



Paris - Porte Brancion
Logements étudiants, résidence jeunes travailleurs, équipement sportif, commerces, agriculture urbaine

Villeta - MaxCity
Métro, immeuble de bureaux, résidence étudiante ou co-housing à l'étude. Livraison complète 2024

Paris - Ateliers Vaugrand
290 logements, locaux commerciaux, 1 jardin, 1 atelier de maquette

Paris - Cour d'Issy

Paris - Porte d'Orléans

Paris - Ensemble RIVP - Porte de Vanves
Réhabilitation

Paris - Stade Pierre de Coubertin
Réhabilitation. Livraison JCP 2024

2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030



Paris - secteur Suzanne Lenglen / Porte de Sèvres
Fin de la concession entre Paris et Atterups de Paris - 2024



Paris - IMOP / EDA
10 000 m² de bureaux



Cour d'Issy - rénovation Paris II
217 m² d'équipement sportif, 400 m² de tiers lieu (commerce), 790 m² d'équipement culturel



Paris - coule verte Vercingétorix
Livraison 2024 - 2026

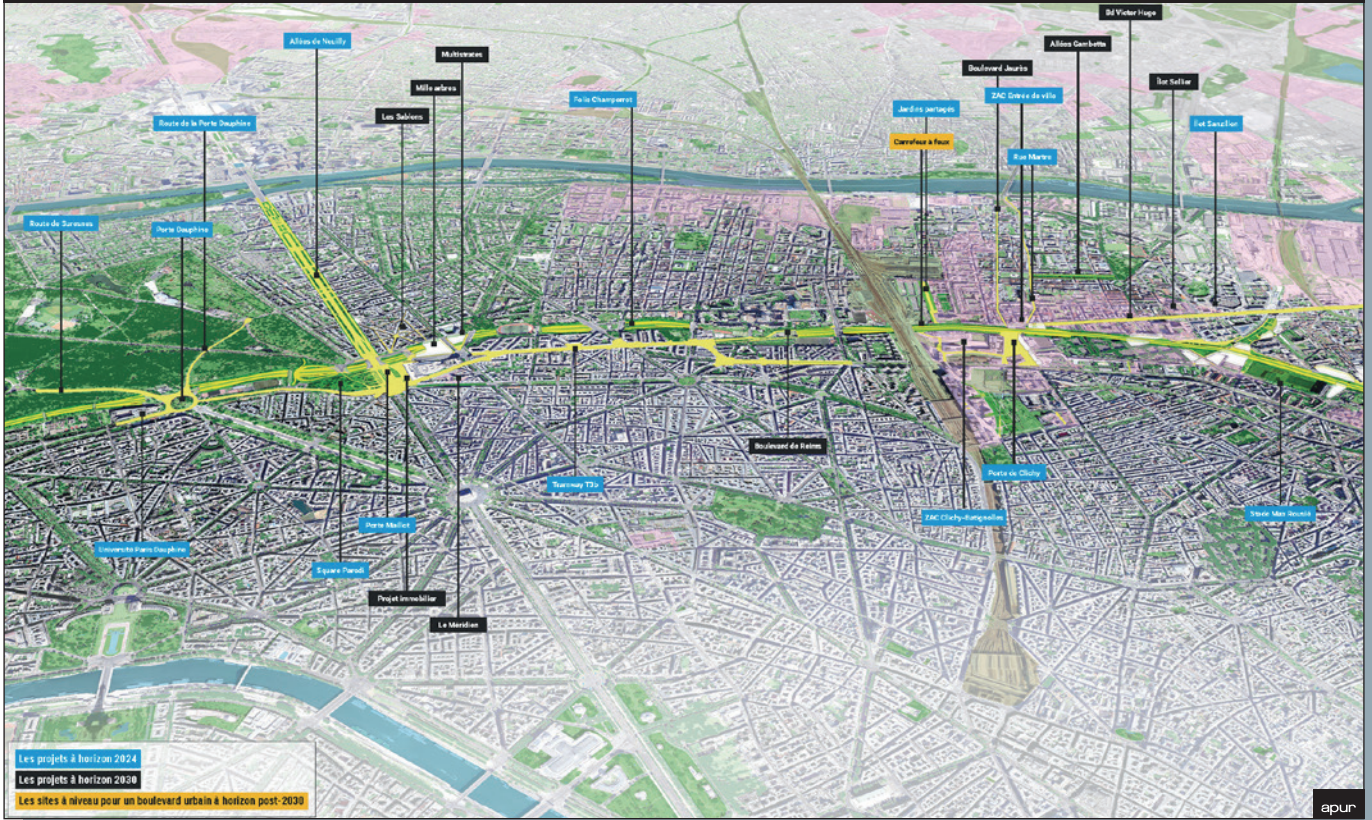


Paris - tour Triangle
RMI, restaurant, espaces culturels, bar et espaces de coworking (diversifiés), zone commerciale (90 000 m² dont 30% accessibles au public)

À l'étude

- Montrouge : rue de la Vanne
- Paris : Îlots Bartholomé-Brancion
- Montrouge : Square Schuman
- Malakoff : Porte de Malakoff
60 000 m² de bureaux et 1 équipement scolaire
- Paris : Ensemble RIVP porte de Vanves et Lycée François Villon
- Paris : Bd Romain Rolland, Adolphe Pinard, Rue Louis Vicat
- Montrouge : végétalisation des toitures de la Médiathèque et du Beffroi
- Issy-les-Moulineaux : Axa de vie Rue Romain et rue Casparyer

Les grandes évolutions sur le secteur Nord-Ouest Horizons 2024 et 2030



CALENDRIER DE LIVRAISON DES OPÉRATIONS - T1 - PARIS / T4 - PARIS OUEST LA DÉFENSE / T5 - BOUCLE NORD DE SEINE

- ⊕ DE LIENS
- ⊕ DE NATURE
- ⊕ DE PROXIMITÉS

Clichy - rue Chancé Mily
Voies partagées.

Clichy - la Garenne - E-Comic
173 000 m² de bureaux. Livraison 2027

Paris - Porte de Clichy
Aménagement de l'espace en intégrant des pistes cyclables et une belle paysannerie.

Paris - Streets Building
Bureaux à la demande, espaces de coworking, restaurants, lieu dédié en terrasse, commerces, jobsite agricole, livraison. Livraison 2022

Paris - Porte Maillot et square Parodi
Création d'une place AEX - 32 000 passagers/jour, extension du square Parodi, plantation de 614 arbres.

Paris - M1
79 logements, 153 logements étudiants, 1 CRIS (Centre d'habitat) de 40 chambres, 1 maison de santé, 3 commerces. Livraison 2024

Paris - ZAC Clichy-Batignolles
Création d'un parc de 10 à 241 500 m² de bureaux, dont 75% de DARE, 3 400 logements 29 000 m² de commerces, services 4 000 m² d'équipements publics. 1348

Paris - Clichy-Batignolles
Base Pro. Livraison 2022

Paris - Dauphine - Prolongement Tram T3
Étendues de 3,2 km, 7 nouvelles stations, 74 000 voyageurs/jour. Livraison 2023

Clichy - rue Marne
Requalification de l'espace public.

Neuilly-sur-Seine - allées de Neuilly
Livraison complète de l'opération. A4 2024

Paris - Porte de Champerret
Passage du tramway T3

Paris - Paris Dauphine
Rénovation

2021

2025

2022

2023

2024

2026

2025
Clichy - boulevard Jean Jaures
Requalification de l'espace public.

2027

2028

2029

2029

2030

À l'étude

Paris - Isières du bois de Boulogne
Route de Suresnes, axe de la porte Dauphine, porte de la Muette, et amélioration de l'accessibilité.

Folie Champerret
Transformation d'une station-service en Equipement de Logistique Urbaine, 7 600 m²

Neuilly-sur-Seine - quartier des Sablons
Paris - Projet Immobilier
35 000 m² constructibles minimum
Paris - Boulevard de Reims
Paris - hôtel Le Méridien
Clichy - allées Gambetta
327 logements dont 120 logements sociaux
45 000 m² d'activités
ZAC Entrée de ville
Boulevard Victor Hugo
Requalification
Boulevard Jean Jaures
Requalification
Rue Henri Barbusse
Requalification

Paris - Mille Arbres
11 000 m² de bureaux, 4 200 m² de logements en accession, 1 000 m² de logements sociaux, 1 300 m² de jardins de 6m, 400 m² d'activités, compteur de 6m, commerces

Paris - Mille Arbres
127 logements, 27 589 m² de bureaux, 1 hôtel de 250 chambres, 1 que sociale, une crèche, un espace de loisirs, un food court, un parc ouvert



Le Boulevard périphérique secteur de la porte d'Italie - Perspective sur la porte de Choisy et la porte d'Ivry



3. INTERVENTION DES ÉLUS ET DES REPRÉSENTANTS DES COLLECTIVITÉS



© ph.guignard@air-images.net

► David Belliard

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

Merci Madame la maire de nous accueillir ici. Un petit mot sur le projet et les éléments qui nous ont été présentés, qui sont des éléments importants, ambitieux quant à la transformation d'un ouvrage extrêmement daté, symbole du XX^e siècle, sur les mobilités du XX^e siècle et le tout voiture. Nous souhaitons, avec ces premiers éléments, nous lancer vers les mobilités du XXI^e siècle. D'abord, un usage plus vertueux de la voiture, en nous appuyant notamment sur la voie olympique, qui sera un des héritages et qui nous permettra d'avoir une voie dédiée au co-voiturage, aux taxis et je l'espère aussi aux bus, et à de nouveaux transports en commun. Ensuite, un apaisement global de ce Périphérique vers ce que nous espérons toutes et tous, vers un boulevard urbain, quelque chose qui présente des quartiers de vie et de la végétalisation. Ces projets, ces éléments qui ont été présentés et qui sont le fruit d'un travail exemplaire en termes de co-construction, sont aussi le reflet des transformations d'usage en termes de mobilité, à Paris intra-muros mais aussi sur l'ensemble de la Métropole du Grand Paris. Un élément qu'il faut avoir en tête : pour la première fois, l'année dernière, nous avons vu une baisse du nombre de la motorisation sur l'ensemble de l'Île-de-France. Il faut voir si cette tendance est confirmée, mais ça montre quand même une transformation des usages qui s'accompagne d'efforts extrêmement importants, bien sûr sur les projets, mais aussi en termes de nouvelles offres d'alternatives en termes de transports en commun sur l'ensemble de la métropole, qui vont permettre, je l'espère, d'accélérer la démotorisation et d'aller vers des formes de mobilité qui sont des mobilités qui répondent à la fois aux enjeux en termes de santé publique – la question de la pollution de l'air, des nuisances sonores, notamment

pour les 500 000 personnes qui habitent à proximité du Périphérique – mais aussi de répondre à des enjeux qui sont des enjeux de dérèglement climatique. Nous avons besoin de transformer cette infrastructure pour la rendre plus adaptée à la nouvelle donne climatique à laquelle nous serons et nous sommes déjà confrontés. Je suis très heureux d'être ici, de discuter, de travailler encore, et des premiers éléments qui viennent de nous être présentés.

► Françoise Lecoufle

Conseillère départementale du Val-de-Marne, 3^e vice-présidente du Territoire de Grand Paris Sud-Est Avenir en charge du logement, de l'habitat et du patrimoine

Je suis ravie, ayant hérité il y a peu de la délégation des infrastructures routières au département, d'assister à ce rendu qui est tout à fait passionnant, d'une très grande qualité. Je me pose la question de l'étape de mise à disposition de l'ensemble de la population d'Île-de-France de façon plus importante. Faisant partie d'un territoire du Val-de-Marne, le T11, Grand Paris Sud-Est Avenir, qui n'est pas directement inscrit de façon frontalière avec Paris, ce n'est pas sûr qu'on ait pu imaginer et comprendre ce qui est en train de se passer. Quelle est la perspective pour l'ensemble de la population d'Île-de-France de comprendre ce qui se joue, non seulement sur les trois grands axes que vous avez très bien décrits, mais en même temps, pour tous les projets divers et variés qui vont venir s'installer tout autour de la ville de Paris ? Cette ville, tout le monde se l'approprie comme capitale et s'intéresse à ce qui s'y passe. Pour le moment, un certain nombre de personnes d'Île-de-France trouvent, à juste titre, que c'est pollué, bruyant, compliqué de se déplacer, et souhaitent déménager vers la province. Je pense qu'on peut leur donner un nouvel espoir d'une vie meilleure. Mais encore faudra-t-il arriver à faire passer

l'information. Je pense que ça va être un enjeu extrêmement intéressant.

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

Nous avons un niveau de dialogue avec les habitants concernés par les projets aux abords du BP en particulier. Avec les établissements publics territoriaux, évidemment au premier rang les communes concernées, avec lesquelles nous avons les projets de transformation de portes en places, beaucoup de réunions publiques ont eu lieu sur de nombreux projets. Je suis tout à fait d'accord sur l'idée qu'il faut trouver un moyen d'élargir un peu la focale sur plusieurs enjeux qui sont très liés. Il y a évidemment celui dont nous discutons ici, qui est l'ambition de transformation du Périphérique, mais aussi la mise en œuvre du Grand Paris Express, qui va venir bouleverser notre métropole, notre région capitale. D'ailleurs, c'est assez symptomatique : le grand investissement de la seconde moitié du XX^e siècle, c'est le Périphérique, une grande infrastructure routière ; le grand investissement de cette première moitié du XXI^e siècle pour notre région, c'est le Grand Paris Express, c'est-à-dire du transport collectif. Derrière l'enjeu de transformation du Périphérique, la cohérence se construit conjointement avec les projets de transformation des autoroutes. Un grand travail est fait avec les communes concernées, sur l'A3, l'A1, l'A4. Et quand je dis nous, c'est surtout eux puisque nous sommes le point d'arrivée, mais combien de dizaines de milliers de Franciliens sont aux abords des autoroutes. Madame la maire rappelait qu'à Gentilly même, il y en a deux, pour une ville de taille plus réduite. Ce sont donc vraiment des infrastructures massives par rapport à leur contexte urbain. Il y a la mise en œuvre du Grand Paris Express, il y a toute la réflexion menée avec Île-de-France Mobilités et la SGP.

Derrière nos projets de transformation, c'est la cohérence d'ensemble qui doit être visée, et elle se construit évidemment avec les départements, la Région, la Métropole du Grand Paris, l'ensemble des communes et EPT concernés.

► **Sophie Bosquillon,**
Conseillère municipale
déléguée de l'Île-Saint-Denis

Autant nous sommes enthousiastes par rapport aux transformations envisagées sur l'ensemble du projet, aucune question ne se pose là-dessus, notre politique va dans ce sens-là, c'est bien évident, autant je m'interroge sur l'insertion de la logistique urbaine dans ce réseau. Nous avons en ce moment, face à l'Île-Saint-Denis, un énorme projet de logistique urbaine, qui va engendrer un flux absolument phénoménal sur Paris. Comment on incorpore cette problématique de la logistique urbaine ?

► **David Belliard**

Sur la question de la logistique urbaine, je voudrais vous dire que nous sommes engagés dans un travail de redéfinition de notre doctrine que nous sommes en train de finaliser pour intégrer ces questions de transformation. La logistique urbaine est un élément extrêmement important, qui subit aussi des transformations que nous souhaitons accompagner : logistique urbaine du dernier kilomètre, décarbonation, utilisation de véhicules plus silencieux, parfois plus légers, parce que nous souhaitons retravailler le maillage avec des entrepôts, des micro-hubs dans la ville, ce qui nous permet aussi d'avoir des flux qui sont des flux différents. Vous avez raison, nous avons un enjeu majeur, et on l'a vu pendant la crise sanitaire, l'explosion du e-commerce. Il faut que nous arrivions à y répondre, c'est un vrai sujet que vous posez. Il nous faut répondre à cette augmentation de la demande, mais aussi l'accompagner pour aller vers des flux plus supportables pour la ville, et aussi en allant réinvestir un certain nombre

d'axes. Sur l'ensemble de la métropole, notamment sur les axes fluviaux avec la Seine, je pense que nous aurons aussi ce sujet en termes de travail au niveau de la Métropole du Grand Paris, de façon à ce que nous puissions définir une stratégie de logistique urbaine, qui réponde à la fois à cette volonté de transformation du Périphérique, à ces questions de santé publique et à ces questions de déréglage climatique, par rapport à une situation de forte demande en termes de logistique.

► **Jean-Luc Laurent**
Maire du Kremlin-Bicêtre et vice-président de l'EPT Grand-Orly-Seine-Bièvre délégué à la culture

Je voulais donner plusieurs éléments. Il y a en plus un jeu de rôle entre Patricia Tordjman et moi dans cette affaire, que je ne peux taire.

Je veux d'abord souligner que le projet qu'on est en train de concevoir est un projet majeur pour les temps futurs. Il doit être partenarial et il l'est. Notre présence ici en témoigne, avec la volonté de la Ville de Paris d'associer les communes limitrophes, et à travers elles, les citoyens, qu'il faudra d'ailleurs amener à réfléchir davantage encore et à mettre encore plus dans le coup. C'est un souhait que j'émet. Il y a une expertise des citoyens par rapport à leur vécu, à ce qu'ils ressentent, ce qu'ils peuvent vivre de part et d'autre du Périphérique. La question qui nous est posée est d'abord de concevoir un usage différent du Périphérique, qui intègre la dimension et l'enjeu d'une nouvelle couture urbaine et d'une requalification, comme on essaie de le concevoir avec la Métropole du Grand Paris, dans le cadre du projet de schéma de cohérence territoriale (Scot) en cours d'élaboration.

Donc, un enjeu citoyen et un enjeu de qualité de vie. On le voit bien par rapport aux nuisances, à travers l'évolution des modes de déplacement qu'il faut non seulement accompagner et sur lesquels il faut être moteur de mon point de vue.

Dans ce cadre, la Ville du Kremlin-Bicêtre que je représente ici, avec d'autres villes, s'est posée la question de sa contribution. Nous avons considéré qu'un projet ne valait que s'il était porté en intercommunalité. Donc, nous avons, à partir des premiers travaux, des réflexions, de la participation de nos villes à cette élaboration collective, voulu apporter une contribution qui nous semble répondre de façon pertinente aux enjeux que nous avons au sud. C'est un projet intercommunal val-de-mar-nais, porté par les villes d'Ivry, de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, qui vise à intégrer la réduction des nuisances et une requalification urbaine de ce qui existe au sud du Périphérique. C'est un projet de réparation – j'insiste sur ce mot – de réparation et de couture urbaine, qui permettra de lutter contre les nuisances, la pollution, et de redonner de la qualité de vie. C'est un projet que je qualifierais, puisqu'on fait le lien entre l'écologie dans sa dimension fin du monde et fin du mois, comme un projet d'écologie populaire, qui n'oppose pas l'un à l'autre, et qui permet de concevoir l'un et l'autre d'un même mouvement. Je ne dis pas en même temps ! L'un et l'autre dans un même mouvement.

C'est un projet aussi qui prend appui – et il est intégré comme contribution dans les documents qui nous sont donnés et mis à disposition pour la réflexion – sur l'histoire du Périphérique, en étant avant le Périphérique. Si on veut bien regarder le projet que nous avons travaillé avec urbanistes et paysagistes, il est reparti de ce qui avait été fait. On a tendance à oublier que notre secteur au sud, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et la ville d'Ivry, était dans une zone, la zone des fortifs. Dans la zone des fortifs, il y avait la misère sociale, mais c'était une énorme coulée verte. C'est à partir de ce regard rétrospectif sur les cartes, les histoires, sur la Bièvre, sur ses abords, que nous en sommes arrivés à nous dire qu'au travers du Périphérique, qui présente une physionomie plutôt décaisée par rapport aux abords, il y avait la place pour faire un projet de couverture

paysagère et intégralement paysagère, sans construction – ce qui nous semble un élément important. Après, qu'on regarde de part et d'autre du Périphérique, par exemple à la porte d'Italie qui est un nœud routier particulièrement dégradé sur laquelle la Ville du Kremlin-Bicêtre appelle l'attention depuis des années et des années, on peut concevoir que du côté du Kremlin-Bicêtre, on aille dans la même direction d'une densification équilibrée, comme l'a fait la Ville de Paris, du côté de la ZAC Paul Bourget en cours de réalisation.

Mais je ne vous cacherais pas, pour conclure, une déception sur la priorisation qui est faite. Je trouve que le sud est une fois de plus oublié dans les priorisations qui sont faites. Je me rappelle avoir porté un projet qui avait été étudié en lien avec l'Apur il y a des années, autour de la porte d'Italie. On nous avait dit techniquement que ce n'était pas praticable. Ça a été mis de côté avec deux autres projets qui ont été retenus, à Vanves et aux Lilas, intégrés dans le contrat de plan État-Région. Mais on ne pouvait pas financer plus de deux parties couvertes du Périphérique. Donc, on n'a pas été retenu au sud. Mais comptez sur nous, avec l'appui je l'espère du département du Val-de-Marne, l'appui de Grand Orly Seine Bièvre, le T12, pour vous convaincre que ce projet intercommunal à trois communes a vraiment non seulement du sérieux, mais permettrait d'améliorer durablement la vie sur nos territoires.

► **Fatah Aggoune**
Vice-président de Grand-Orly
Seine Bièvre, 1^{er} conseiller
délégué aux activités
productives et à l'immobilier
d'entreprise – Adjoint au
maire de Gentilly

Je vais parler en tant que vice-président du territoire Grand Orly Seine Bièvre pour évoquer ce qui vient d'être dit, et particulièrement sur la frange sud du Périphérique et ses futurs aménagements, à travers les fameux nœuds urbains qu'on

a évoqués, sur la porte d'Ivry avec l'A4, la porte d'Italie qui vient d'être rappelée par Jean-Luc Laurent, la porte de Gentilly avec le Périphérique, et le fameux nœud urbain qu'on a évoqué dans le cadre de l'aménagement de l'avenue Paul Vaillant-Couturier (PVC), l'A6a et le Périphérique, avec cette voie de pénétration qui se retrouve au centre du Périphérique, et qui a été illustrée par l'aménagement proposé sur un espace vert assez majestueux. Se pose la question de l'avenue PVC et on ne peut que se réjouir de la proposition d'aménagement faite en trois temps. Le premier temps d'héritage olympique avec la requalification du centre et de l'avenue PVC en boulevard urbain. Nous avons fait le choix et nous avons fourni dans le cadre du livre blanc des propositions d'étude que nous avons réalisées sur l'avenue PVC, avec un choix de maintenir le retournement côté Périphérique, côté Cité universitaire, dans un souci de constance du dialogue avec Paris et des traversées urbaines qui peuvent s'opérer à cet endroit-là. La Ville de Gentilly soutient l'idée qu'une voie du Boulevard périphérique soit récupérée au profit de l'aménagement de l'avenue Paul Vaillant-Couturier, de façon à y proposer un espace plus confortable pour les habitants du quartier. Madame la maire l'a évoqué, avant l'arrivée du Périphérique, le dialogue, la vie sociale, la vie de tous et de chacun se faisaient entre Paris et Gentilly en termes de commerces, d'activités de loisirs, de culture. C'est toute l'ambition qu'on se donne avec le projet proposé, de pouvoir recoudre ces fractures urbaines, créer les conditions d'aboutir dans un horizon post-2030 à ce boulevard urbain, à ces traversées urbaines, à ces volontés d'apaiser les circulations, de réduire toutes les nuisances évoquées. Une chose nous tient particulièrement à cœur, c'est l'aménagement sur les cotés du Périphérique. Ces aménagements sont possibles plus encore sur le côté du Val-de-Marne où le Périphérique est en aérien et offre la possibilité d'atteindre l'objectif qu'on s'est fixé, d'une part dans le cadre de l'étude urbaine sur PVC, d'avoir d'une petite forêt urbaine,

et, d'autre part, d'atteindre les objectifs que vous avez cités en tant que Ville de Paris, qui sont également ceux de la Ville de Gentilly et du Val-de-Marne, de pouvoir reboiser, replanter un certain nombre d'arbres. Je me réjouis que l'ensemble des acteurs, particulièrement la Ville de Paris, le département du Val-de-Marne qui a la compétence sur l'avenue PVC, et j'espère que le département nous accompagnera, ainsi que l'Établissement public territorial que je représente, partagent l'objectif évoqué sur Gentilly, afin de permettre cette aération, ce bien vivre. On parlait de 500 m de chaque côté. Sur les 20 000 habitants de Gentilly, 10 000 sont directement concernés par le Périphérique. On ne peut que se réjouir de cet atelier de ce matin et du fait que nous sommes dans une perspective ambitieuse sur ce secteur. Comme ça a été rappelé, on espère très fortement que ce soit une des premières réalisations d'ici 2024, au regard de sa morphologie. Je rappelle qu'à Gentilly, le Périphérique est de plain-pied, on peut directement le traverser à pied. Aujourd'hui, avec 9 voies, ça serait extrêmement risqué. C'est pourquoi il y a une belle passerelle, la passerelle du Cambodge.

► **Clément Pecqueur,**
Adjoint au maire
d'Ivry-sur-Seine

J'ai été chargé par Philippe Bouyssou de représenter la Ville d'Ivry. Je suis ravi d'être là. Je voulais revenir sur quelques éléments qui me semblent importants à remettre dans le paysage. M. Belliard a parlé de la baisse de la motorisation en Île-de-France, et je m'en félicite. Le contrepoint de cette affaire, c'est bien la nécessité absolue d'avoir une intensification des transports publics dans le giron du Périphérique, évidemment sur un certain nombre de reconnections entre le centre parisien et le reste de la banlieue, mais aussi sur les interconnexions est-ouest. Il y a la ligne 15, certes. Mais entre les villes de première couronne, et je pense notamment à Ivry, le Kremlin-Bicêtre et Gentilly, nous avons

besoin d'intensifier les interconnexions entre nos villes, avec des transports en commun qui soient beaucoup plus efficaces que ce qu'ils sont aujourd'hui. Je pense que c'est aussi un des enjeux de ce nouveau projet que nous proposons collectivement avec le Kremlin-Bicêtre et Gentilly, qui peut être support d'une transformation évidemment bienvenue du Périphérique, mais aussi de pouvoir y attacher des modes d'interconnexion des transports en commun. Et je pense aussi aux mobilités douces, notamment les infrastructures cyclables qui doivent avoir une dimension territoriale. Ce projet peut être une opportunité de pouvoir les raccrocher à nos territoires. Un autre enjeu qui me semble aussi important, c'est de travailler sur les portes d'entrée à la ville de Paris ou à la banlieue, selon la façon dont on prend les choses. Je rappelle que sur le sud-est parisien, il y a une opération d'intérêt national, Orly-Rungis Seine Amont, qui est gigantesque, l'une des plus grandes opérations d'aménagement de banlieue de France, avec Ivry et Vitry, et Paris 13. Quasiment 100 000 habitants de plus, plus de 100 000 emplois à venir, des dizaines de milliers d'étudiants, des dizaines d'entreprises. Nous avons besoin d'un transport en commun éminemment puissant pour pouvoir desservir l'ensemble de ces zones, avec un intérêt national qui ne vous aura pas échappé. Il me semble que le projet du Périphérique doit, sur ce secteur, trouver les voies d'une ambition et d'une dimension à la hauteur des enjeux que notre pays place sur cette zone de développement, puisque c'est une zone d'opération nationale. Je crois que les opportunités que nous ouvre la transformation du Boulevard périphérique doivent être prises à cette hauteur. Je ne peux m'empêcher de remettre ma casquette de président de « La Grande 10 », qui est l'association qui porte le prolongement de la ligne 10 du métro sur ce secteur. Je sais que la Ville de Paris soutient ce projet, que le département du Val-de-Marne, le Grand Orly Seine Bièvre le soutiennent aussi. Je m'en félicite. Mais

je crois qu'il est d'intérêt métropolitain d'avoir un barreau d'interconnexion entre la future ligne 15 et le centre-ville de Paris, en passant par cette zone d'aménagement dont je parlais, qui doit trouver une interface intelligente avec ce nouveau projet périphérique.

► **Pascal Vertanessian,** Adjoint au maire de Vanves

Représentant de Grand Paris Seine Ouest, en particulier de trois de ses huit communes : Vanves, Issy-les-Moulineaux et Boulogne qui sont très concernées par ce projet, notre participation à ces six ateliers était importante. Nous y avons fortement travaillé.

Notre souhait, nous l'avons rappelé lorsque vous nous avez demandé de participer à ce livre blanc, était de rappeler que la fonction première du Périphérique était importante, une fonction de desserte. Le report sur les territoires que sont nos banlieues nous inquiétait et nous avons rappelé qu'il fallait qu'on reste vigilants, mais, par contre, que cette couture qu'il représente nécessite la modification des abords du Périphérique. Un certain nombre de projets que j'ai pu voir en image plaident pour ce travail en commun. Non seulement, nous nous félicitons du travail commun que nous avons pu mener, et nous souhaitons que ce travail participatif commun et raisonné puisse continuer jusqu'à la réalisation des différents projets que vous nous avez présentés.

► **Gaylord Le Chequer,** Premier adjoint au maire de Montreuil et conseiller territorial délégué aux territoires du faubourg sur le territoire d'Est Ensemble

Je vais m'exprimer au nom des neuf maires du territoire d'Est Ensemble, qui ont contribué à ce travail avec une participation à l'élaboration du livre blanc. Je voudrais d'abord saluer Emmanuel Grégoire, et à travers lui, la maire de Paris et les équipes de la mairie de Pa-

ris pour à la fois le travail et la volonté de travail partenarial. Ce n'est pas tous les jours qu'on peut se féliciter, non pas de déclarations dans la presse, mais plutôt d'actes concrets qui mettent autour de la table l'ensemble des élus de l'ensemble du territoire concerné, pour les associer à un travail de réflexion, et plus globalement à un travail qui s'engage d'un point de vue opérationnel. J'ai la chance, sur le territoire d'Est Ensemble, de pouvoir suivre, animer, participer à des débats et à des ateliers de travail sur la transformation de la porte de Montreuil et de la porte de Bagnolet. Au travers de ce qui nous est présenté par l'Apur – et je salue Dominique Alba et les équipes pour ce qui a été présenté aujourd'hui –, il me semble qu'on est en réalité déjà dans un temps d'avance par rapport à d'autres. Je pense notamment au travail à l'échelle métropolitaine. Finalement, tout ce que nous sommes en train de mettre sur la table il va falloir aller le confronter notamment au travail en cours sur l'élaboration du schéma métropolitain de déplacement pour que ce que nous sommes en train de faire puisse nous amener à réfléchir à l'anticipation des transformations, au-delà du Périphérique et de nos propres villes de la première couronne. Je pense notamment à la nécessité de relancer le travail sur l'évolution de l'A86 qui en réalité sera une sorte de nouveau grand Périphérique métropolitain, qui traverse bon nombre de villes au-delà de celles qui sont représentées autour de cette table. Pour en avoir discuté avec le maire de Nanterre ou avec d'autres, il me semble que fort de ce travail, qu'il faut laisser aboutir, qu'il va falloir valoriser, qu'il va falloir porter avec conviction tant on sait que certains réactionnaires vont nous sortir tous les arguments possibles et imaginables pour nous dire que la végétalisation et l'évolution du Boulevard périphérique sont une hérésie. Au contraire, et je pense que l'exemple de Séoul doit pouvoir nous inspirer et nous donner la force de conviction pour aller porter ce message.

Je voudrais faire écho à la remarque

faite par notre collègue de L'Île-Saint-Denis. Avec Paris et dans le cadre de la relation avec la Sogaris, le territoire d'Est Ensemble participe également à des réflexions autour de la question de la logistique. L'ubérisation de la société, le débat qui est en cours à Paris sur ses dark stores traverse l'ensemble de nos villes, et concerne tous ces lieux difficiles à la fois d'un point de vue environnemental et d'un point de vue social, pour ce qui est de la situation des travailleurs réduits à utiliser des scooters pour des courses à 80 centimes. Au niveau du territoire d'Est Ensemble, on se saisit de ce sujet, avec la volonté de le porter avec Paris et avec la Métropole, pour à la fois donner des règles contraignantes, mais aussi promouvoir un modèle alternatif et vertueux à ce nouveau modèle qui est en train de se développer et qui s'est accentué avec la crise Covid.

Je voudrais vraiment remercier l'ensemble des équipes, des élus qui ont participé à ce travail, et dire qu'au niveau de Montreuil et du territoire d'Est Ensemble, on prendra toute notre part pour porter ce beau projet.

Juste une question : est-ce que dans la réflexion actuelle a été arrêté le choix sur la destination de la voie réservée entre bus, taxis, etc. ? Ça faisait partie des sujets qui restaient en suspens.

► Emmanuel Grégoire

Sujet tout à fait fondamental qui est celui du devenir de la voie olympique. On travaille avec l'État, en lien avec David Belliard. Il y a un segment au sud du Périphérique qui n'est pas concerné par la voie olympique en 2024. Nous l'avons regretté, mais c'est un arbitrage qui a été rendu. C'est bien dans la globalité que nous portons l'héritage Jeux olympiques. La maire l'a déjà dit plusieurs fois : nous portons le maintien de l'ambition de garder une voie à usages réservés – transports collectifs, taxis, covoiturage, etc. C'est un aspect fondamental de l'héritage des Jeux olympiques.

► Robin Louvigné, Adjoint au maire de Vincennes

Une question m'est souvent posée par les personnes avec qui j'échange sur ce travail. Personne ne remet en cause la nature de ce travail et son intérêt, y compris pour Vincennes, même si pour nous, il n'y a pas un projet particulier qui s'y raccroche. On nous demande souvent, par rapport au travail remarquable de l'Apur, quels sont les flux de transit. Je le comprends parce que quand je suis sur le Périphérique, je ne vois pas spécialement que des véhicules de la proche banlieue. Ce que je vois, ce sont des camions de Pologne ou d'Espagne, je suis entouré par un nombre de voitures qui sont plutôt immatriculées sud-ouest ou l'ouest de la France. C'est donc du flux de transit. Je pense que si vous n'en êtes pas vraiment convaincus, attendez 15 jours, et à partir du mois de juin, vous verrez un certain nombre de véhicules qui viendront du nord de la France, qui par choix viendront passer leurs vacances en France, y compris des véhicules hollandais.

Qu'est-il prévu pour empêcher cet accès sur ces six autoroutes qui desservent un flux de véhicules importants ? Sinon, ça me paraît compliqué d'imaginer d'avoir un Périphérique tel qu'on nous le montre, si on continue à avoir ces six autoroutes qui alimentent un flux conséquent.

► Emmanuel Grégoire

C'est une question fondamentale sur la destination du Périphérique, son usage. Là où nous vous rejoignons – mais ça sera aussi un débat et des choses que nous devons porter au niveau de l'État –, c'est autour de la question suivante : pouvons-nous continuer à faire passer sur ce Périphérique les véhicules lourds de logistique qui viennent d'Europe du nord ou d'ailleurs ? Je crois que nous devons changer les choses. Peut-être porter ce flux lourd sur d'autres axes, la Francilienne, l'A86 ou d'autres, de façon à pouvoir libérer le Périphérique

d'une partie de ses flux et d'aborder cette transformation progressive en boulevard urbain. C'est une question globale, qui doit se traiter aussi au niveau de la métropole, en lien bien entendu avec l'État. Toute la question va être aussi de savoir si l'État, le gouvernement nous accompagne dans ce projet ambitieux de transformation du Périphérique. La question que vous posez est fondamentale, pour nous permettre d'avancer le plus loin possible dans cette transformation.

► **Françoise Lecoufle**

On s'aperçoit aujourd'hui de cette difficulté, à savoir que chaque ville souhaite que le flux passe chez le voisin et pas chez lui. On a une vraie réflexion à faire là-dessus. J'y suis confrontée tout le temps. L'un et l'autre me disent : le feu rouge, rallonge-moi donc le feu rouge, comme ça ils vont passer à côté, arrange-toi pour que le shunt entre la Nationale 6 et la Nationale 19 ne se fasse pas par chez moi. On est confronté à cela et on va avoir besoin d'une vraie réflexion.

Est-ce qu'un jour, on va dire : vous êtes obligé de passer par la 104, vous n'avez plus le droit par l'A86, encore moins par le Périphérique. C'est certainement une réflexion à faire. On a toujours besoin de transports de marchandise et malgré tous les efforts que nous mettons en œuvre pour travailler sur la livraison du dernier kilomètre, le chemin est encore long.

► **Yann Vigié,** Représentant du conseil de Territoire de Paris Est Marne & Bois, présent à la commission transport, élu aux transports à Champigny-sur-Marne

Merci Françoise Lecoufle de ce que vous avez dit sur le dernier kilomètre. Je voulais dire un mot sur le prolongement de la ligne 1 qui, suite aux décisions qui ont été prises, pose des problèmes pour aller dans le sens de ce qu'on veut faire.

Bravo au travail de présentation qui a été fait, sur le papier, c'est très beau, c'est idéal. En tant qu'élu, on aimerait bien que ça puisse se faire et se mettre en place rapidement.

Je voudrais alerter sur toute cette question de trafic du dernier kilomètre, notamment sur les flux de transit. Ce n'est pas parce que le véhicule est en plaque polonaise, lituanienne sur le Périphérique qu'il est dans un flux de transit nord-sud. Malheureusement, on peut le regretter, mais que ce soit Rungis, nos livraisons d'Île-de-France, nous avons beaucoup de véhicules aux plaques non françaises, ne serait-ce que parce qu'il manque 50 000 conducteurs en France pour assurer les demandes de trafic. L'immatriculation ne veut pas dire forcément la destination. Les flux de transit essaient, tant que faire se peut, de prendre ce qu'on appelle l'autoroute des cathédrales, c'est-à-dire de dévier l'Île-de-France. Par contre, sortir du Périphérique pour renvoyer vers l'A86 ou la Francilienne, notamment en nombre de poids lourds, je crains qu'on reporte un certain nombre de problèmes. Je voulais aussi dire que le vélo-cargo pour la livraison du dernier kilomètre, c'est très bien, mais vu les volumes de flux dont ont besoin les 2 millions de Parisiens ou les 12 millions de Franciliens, on ne va pas tout régler par vélo-cargo. Il faudrait plus d'un million d'emplois à vélo, dont la précarité pose des questions sociales, quand c'est rémunéré 50 centimes du kilomètre. En vélo-cargo, on est hors réglementation des transports, donc dans une sorte de vide juridique en pleine ubérisation. En transports de personnes, tout le monde sait qu'un autocar remplace 40 voitures, un train remplace pas mal d'autocars. Mais dans le transport de marchandises, on est un peu trop dans une logique de parcellisation et de tout petits véhicules. Personne ne veut voir les plus gros, les reléguer loin des villes et loin des autoroutes, mais un 40 tonnes, ça remplace quand même une vingtaine de 3,5 tonnes. En termes d'encombrement

de voirie, ce sont des choses à ne pas oublier. Un 3,5 tonnes lui-même remplace une quinzaine de vélo-cargo. Il faut beaucoup de vélos pour transporter les 26 tonnes qui sont dans un 40 tonnes. Il y a des possibilités : la livraison de nuit, les accords avec Certibruit. À mon sens, il ne faut pas forcément stigmatiser les véhicules lourds. On en a besoin aussi ; certes propres, mais les voies dédiées peuvent aussi être une occasion. Notre vraie adversaire, c'est l'autosolisme. On a parlé un peu de covoiturage, mais tant qu'on a 1,1 personne par voiture, ça fait quand même de l'encombrement de voirie. Il suffirait de monter à 1,6 ou 1,8 pour régler tous les problèmes de congestion et améliorer la vie des riverains.

► **Émile Meunier,**
Élu parisien du groupe
écologiste et président de la
5^e commission (Urbanisme
– Logement – Grand Paris –
Politique de la Ville)

Merci pour ce travail. De longue date, les élus écologistes plaident pour cette transformation du Périphérique. La formule qu'on utilise, c'est faire revivre la ceinture verte et pouvoir l'habiter. Qu'elle soit évidemment métropolitaine, cet objectif est partagé par le plus grand nombre et c'est formidable. Aujourd'hui, il n'y a pas mille solutions d'urbanisation avec le Périphérique qu'on a. C'est en gros des murs de bureaux pour protéger des tours d'habitation de 50 m. Ce que nous pensons, c'est qu'il n'y a aucune précipitation à avoir pour urbaniser ces abords. On sera bien content demain lorsqu'on aura ce boulevard urbain d'avoir des réserves de foncier pour pouvoir faire des aménagements, des liaisons intelligentes, des immeubles en R + 7 où les gens pourront habiter de façon agréable. Des réserves de foncier pour faire des parcs, etc. Je voulais porter ce sujet dans la discussion, la question de la préservation des abords du Périphérique qui nous semble primordiale.

► **Emmanuel Grégoire**

Je vous remercie, Madame la maire de votre accueil. Un petit point méthodologique. La semaine prochaine, l'Apur transmettra le livre blanc dans son format définitif. Pour ceux qui ont eu le plaisir et la chance de suivre les travaux au long cours depuis 2019, c'est une production intellectuelle et scientifique absolument essentielle, pour une meilleure compréhension de ces espaces, de la santé environnementale, exposition au bruit, ce travail de cartographie qui a été présenté de façon très synthétique ici est absolument riche et très utile, notamment dans la maturation et la construction des projets urbains localisés que nous menons ensuite tous ensemble. Nous avons la conviction – c'est la maire de Paris qui en prendra l'initiative – de vous proposer un cadre de travail futur pour approfondir ces échanges et le faire dans la durée. Je souhaite également vous redire notre disponibilité en lien avec les établissements publics territoriaux, les départements, pour travailler sur ces sujets, les poursuivre. On a eu un petit échange en aparté en disant qu'on a vraiment besoin de travailler tous ensemble, avec la région, avec Île-de-France Mobilités, avec les départements, pour être sûr que nos stratégies, que nous construisons chacun à notre place, et quelle que soit notre taille, au titre de nos compétences communales, intercommunales, départementales, ne trouvent vraiment leur sens que si on le fait de façon coordonnée et cohérente. C'est la conviction de la maire de Paris. Je suis à votre disposition pour l'approfondir sur tout projet que vous trouverez utile.

► **Patricia Tordjman**
Maire de Gentilly

Je voudrais vous remercier de votre investissement à tout point de vue, remercier les équipes de l'Apur, la Métropole, la Ville de Paris et l'ensemble des collègues. En route vers l'avenir, ensemble assurément. Merci beaucoup.

LISTE DES PARTICIPANTS

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
Ville de Paris	GRÉGOIRE	Emmanuel	Premier adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations aux arrondissements
	BAUDRIER	Jacques	Adjoint à la maire de Paris en charge de la construction publique, du suivi des chantiers, de la coordination des travaux sur l'espace public et de la transition écologique du bâti.
	BELLIARD	David	Conseiller de Paris, Conseiller métropolitain, Adjoint à la maire de Paris - Chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
	BERGÈS	Lola	Cabinet d'Emmanuel Grégoire
	BÉVORT	Hugo	Délégué Général Grand Paris
	CANTILLON	Guillaume	Cabinet de la maire de Paris
	DUREPAIRE	Tom	Cabinet de l'Adjointe à la maire de Paris en charge de la santé publique et des relations avec l'APHP, de la santé environnementale, de la lutte contre les pollutions et de la réduction des risques
	GRILLET	Antonin	
	LOMBARD	Pierre	Cabinet de la maire de Paris
	MEUNIER	Émile	Conseiller de Paris
	NAVEAU	Alexis	Adjoint à la cheffe de la circonscription Fonctionnelle à la Direction de la Propreté et de l'Eau chez Ville de Paris
	SOLANS	Aurélié	Conseillère en charge de l'Environnement - Cabinet de la maire de Paris
VAILLANT	Quentin	Adjoint au Délégué Général - Responsable du Pôle coopérations - Délégation Générale au Grand Paris - Secrétariat Général de la Ville de Paris	
Ville de Gentilly	TORDJMAN	Patricia	Maire de Gentilly - Conseillère déléguée aux Autoroutes du Futur
	AGGOUNE	Fatah	Vice-président de Grand-Orly Seine Bièvre, 1 ^{er} conseiller délégué aux activités productives et à l'immobilier d'entreprise - Adjoint au maire de Gentilly
	CARTEAU	Françoise	Conseillère municipale déléguée
	FIARI	Priscilla	Rédactrice en chef journal municipal de Gentilly
	LABADO	Marie Jésus	Conseillère municipale
	LESENEY	Anne-Marie	Conseil de quartier du Plateau - Ville de Gentilly
	SANSON	Véronique	Conseil de quartier du Plateau - Ville de Gentilly
Ville d'Ivry-sur-Seine	PECQUEUX	Clément	Adjoint au maire conseiller communautaire, Écologie urbaine. Coordination de l'intercommunalité
	PHILIPPE	Amandine	Chargée de mission - Ville d'Ivry-sur-Seine
Ville du Kremlin-Bicêtre	LAURENT	Jean-Luc	Maire du Kremlin-Bicêtre
	BARRIEU	Damien	
Ville de Montreuil	LE CHEQUER	Gaylord	Premier adjoint au maire de Montreuil et conseiller territorial délégué aux territoires du faubourg sur le territoire d'Est Ensemble
Ville de Sceaux	PATTÉE	Patrice	Adjoint au maire en charge de l'urbanisme, mobilité et ville numérique
Ville de Vanves	VERTANESSIAN	Pascal	Adjoint au maire chargé du développement urbain, de l'environnement et du patrimoine
Ville de Vincennes	LOUVIGNÉ	Robin	Adjoint au maire chargé du cadre de vie, des mobilités et de la propreté

Organisme	NOM	Prénom	Fonction et/ou service
EPT Plaine Commune	LEMAITRE NTONI	Thibault	Direction Aménagement
	POIGNAVENT	Mathias	Chef de projet Direction Voirie et Déplacements à Plaine Commune
EPT Est Ensemble	LE DELLIOU	Sterenn	Responsable de projets d'aménagement
EPT Grand-Paris Seine Ouest	DESPINASSE	Frédéric	Directeur Pôle Aménagement urbain et Cohésion Territoriale
EPT Grand Paris Grand Est	ANDRIANANJA	Michaël	Directeur de la mobilité
EPT Paris Est Marne & Bois	VIGUIÉ	Yann	Représentant du conseil de Territoire de Paris Est Marne & Bois, présent à la commission transport, élu aux transports à Champigny-sur-Marne
EPT Grand Orly Seine Bièvre	LIMIER	Richard	Chef de mission mobilités - Pôle Projets Urbains - DGA Développement et transition écologique
EPT Vallée Sud - Grand Paris	PERNET	Juliette	Chargée d'aménagement
Métropole du Grand Paris	GÉRARD	Hugo	
Paris et Métropole Aménagement	CHAMBE	Adeline	Directrice de l'aménagement - Paris&Métropole Aménagement
	HENRY	Simon	Responsable de projet
Préfecture Région Île-de-France	LEDUC	Adrien	
Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis	BOSQUILLON	Sophie	Conseillère municipale déléguée de L'Île-Saint-Denis
	TOSCA LEVY	Sarah	Cheffe de projet
Conseil Départemental du Val-de-Marne	LECOUFLE	Françoise	Conseillère départementale du Val-de-Marne, 3 ^e vice-présidente du Territoire de Grand Paris Sud-Est Avenir en charge du logement, de l'habitat et du patrimoine
DRIEAT / UD75	CAM	Emilie	Architecte Urbaniste de l'État
DREAT / SCDD / DMEM	PERUN	Jonathan	
RATP	BORSOTTO	Mathieu	Responsable de développement territorial du Val-de-Marne
	MALET	Audrey	Responsable Développement Transport et Nouvelles Mobilités Agence territoriale
Apar	ALBA	Dominique	Directrice générale
	PELLOUX	Patricia	Directrice adjointe
	PÉPION	Ludovic	Architecte
MEDEF PARIS	BERTHELIN	Thibault	Responsable affaires publiques & entreprises
DiJOP	MAUME	Elisa	Chargée de mission

Atelier n°6 du Boulevard périphérique

RESTITUTION DE L'ATELIER DU 13 MAI 2022

Le 13 mai 2022 s'est tenu le sixième atelier du Boulevard périphérique.

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

Ce sixième atelier marque une étape importante des ateliers du Boulevard périphérique initiés depuis 2019 puisqu'il a permis de présenter le livre blanc de la nouvelle ceinture verte et des transformations du Boulevard périphérique, restituant le grand projet de transformation de l'infrastructure et de ses abords construit autour de trois piliers :

- 1/une nouvelle méthode de travail avec les collectivités riveraines sous forme d'ateliers ;
- 2/une vision partagée autour de 3 grandes orientations : plus de liens, plus de nature, plus de proximités ;
- 3/ une évolution progressive avec trois horizons clefs : 2021-2024, 2024-2030, et au-delà.

Le livre blanc de la nouvelle ceinture verte et des transformations du Boulevard périphérique est composé d'un premier cahier présentant le corpus commun de ce grand projet, et d'un second cahier restituant les contributions des communes, des territoires, de la métropole et des départements.

Cette synthèse de l'atelier n° 6 présente une restitution de la présentation du livre blanc et des échanges entre les participants.

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

