



CONSEIL DE PARIS

MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION



Le périphérique, quelles perspectives de changements ?

Présidente : Laurence Goldgrab
Rapporteur : Éric Azière

MAI
2019

RAPPORT

Le périphérique, quelles perspectives de changements ?

Présidente : Laurence Goldgrab

Rapporteur : Éric Azière

Autres membres de la Mission :

David Belliard, Jean-Didier Berthault, Nicolas Bonnet-Oulaldj, Delphine Bürkli, Frédérique Calandra, Jérôme Coumet, Jérôme Dubus, Nathalie Fanfant, Rémi Féraud, Didier Guillot, Franck Lefèvre, Annick Lepetit, Nathalie Maquoi

Membres suppléants : Fatoumata Koné, Thomas Lauret, Raphaëlle Primet

Adopté le 13 mai 2019 et présenté au Conseil de Paris
lors de sa séance du 11 au 14 juin 2019.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE – UN OUTIL STRUCTURANT LES MOBILITÉS SOURCE DE NUISANCES IMPORTANTES

1ère SOUS-PARTIE - UNE INFRASTRUCTURE QUI MARQUE PROFONDEMENT LE PAYSAGE METROPOLITAIN	11
---	-----------

Chapitre I. Depuis l'enceinte de Thiers, un lieu de fracture singulier	11
a. De l'enceinte de Thiers à sa destruction	12
b. Une réglementation spécifique	13
c. Le tracé du périphérique	15
d. L'imaginaire lié au périphérique	17
Chapitre II. Une infrastructure hors norme	22
a. Le statut de l'ouvrage et la répartition des compétences	22
b. Le périphérique, maillon fort du réseau magistral métropolitain	22
c. La structure du périphérique	23
d. L'exploitation et l'entretien du périphérique	25
e. Le coût de l'infrastructure	27
f. Une faible accidentalité	28
Chapitre III. Le périphérique au cœur du système francilien des mobilités	29
a. Des données insuffisantes	29
b. L'enjeu crucial de la mobilité en Ile-de-France	29
c. La part modale de la voiture reste forte mais décline dans le cœur de l'agglomération	31
d. Un trafic massif sur le périphérique, écrêté par la saturation	35
e. Le faible taux d'occupation des véhicules sur le périphérique	38
Chapitre IV. Les enjeux économiques et logistiques	39
a. Les enjeux économiques	39
b. Les enjeux logistiques	42

2ème SOUS-PARTIE - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DE SANTÉ PUBLIQUE	48
--	-----------

Chapitre I. La pollution atmosphérique	48
a. La mesure	48
b. Pollution de l'air et aménagement	50
c. L'impact sanitaire de la pollution de l'air	53
Chapitre II. Les pollutions phonique et visuelle	57
a. La pollution phonique	57
b. La pollution visuelle	57
Chapitre III. Les actions mises en œuvre pour réduire les nuisances	59
a. La lutte contre la pollution atmosphérique	59
b. La lutte contre la pollution phonique	60

**DEUXIEME PARTIE – CREER UNE CONTINUITE URBAINE ET ANTICIPER
LES NOUVEAUX USAGES**

1ère SOUS-PARTIE - UNE CONTINUITE URBAINE A CRÉER ENTRE PARIS ET LES TERRITOIRES VOISINS	63
Chapitre I. Les récentes opérations d'aménagement urbain	63
a. Le périphérique, support de nouvelles architectures	63
b. Les récentes opérations d'urbanisme	66
c. Des projets emblématiques : le parcours sportif, le projet « 1000 arbres » et la « nuit blanche »	74
Chapitre II. Une démarche métropolitaine	79
a. La réflexion sur le réseau structurant métropolitain	79
b. La question de la gouvernance du réseau	81
c. Le dialogue avec les élus des collectivités limitrophes du périphérique	82
d. La nécessaire consultation des citoyens ?	95
2ème SOUS-PARTIE - LA NECESSAIRE TRANSFORMATION DES USAGES DE L'ANNEAU PERIPHERIQUE	96
Chapitre I. L'exemple des autres métropoles	96
a. Du « tout automobile » à la réflexion sur une meilleure mobilité	96
b. Optimiser le réseau magistral	104
Chapitre II. Des technologies au service des nouveaux usages	107
a. Les aspects sociétaux	107
b. Numérique et mobilité multimodale	110
c. Le développement du parc électrique	113
d. L'auto-partage	116
e. Vers le véhicule autonome	118
f. L'hypothèse du péage urbain	119
Chapitre III. Le paysage des mobilités franciliennes à l'horizon 2030-2035	121
a. Les principales données de la mobilité	121
b. Les leviers d'une réduction de la congestion et des nuisances liées à la circulation automobile sur le périphérique	129
Chapitre IV. Les réflexions relatives aux aménagements futurs	140
a. Les réflexions déjà menées sur le périphérique	140
b. Préserver la forme de l'anneau et l'espace libre existant tout en créant une continuité urbaine	141
c. Prendre en compte les identités territoriales et les séquences qui traversent le périphérique	143
CONCLUSION ET PRECONISATIONS	145
SYNTHESE DU RAPPORT	151
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	153
BIBLIOGRAPHIE	159
GLOSSAIRE DES SIGLES UTILISÉS	171
ANNEXES	175

INTRODUCTION

Le Conseil de Paris a décidé lors de sa séance des 2,3 et 4 juillet 2018, de créer une quatorzième Mission d'Information et d'Évaluation (MIE), la sixième de la présente mandature, sur les perspectives de changements du boulevard périphérique.

1. La création de la mission

La demande de création de cette mission, qui figure en annexe 1, a été présentée à la Maire de Paris par le groupe Radical de Gauche, Centre et Indépendants (RGCI) le 13 mars 2018. Elle a été signée par des élus du groupe communiste - front de gauche, écologiste de Paris, RGCI, socialiste et apparentés.

La délibération créant la mission précise son objectif dans son exposé des motifs :

- *« Analyser les caractéristiques de la circulation sur le périphérique, les besoins actuels de mobilité, les évolutions observées;*
- *Examiner des stratégies alternatives de transports à moyen et long termes et les adaptations du périphérique permettant d'y répondre;*
- *Anticiper les usages nouveaux et les aménités urbaines qui pourraient être développés;*
- *Inscrire sa réflexion dans un cadre métropolitain en auditionnant les représentants des collectivités territoriales et des services de l'État concernés;*
- *Formuler in fine des préconisations en vue de tracer les grands axes de transformation du boulevard périphérique ».*

La MIE, installée le 11 septembre 2018, a porté à sa présidence Laurence Goldgrab (groupe RGCI). Son rapporteur est Éric Azière (groupe UDI-MoDem). La mission est composée de conseillers de Paris appartenant à tous les groupes politiques élus à la représentation proportionnelle. Sa composition complète figure sur la page de garde du rapport.

2. Le périmètre de la mission

La mission a abordé l'examen du boulevard périphérique selon deux angles complémentaires :

- Les enjeux de mobilité déterminants puisque cet axe constitue un puissant vecteur de déplacement qui joue un rôle de premier plan dans l'activité et l'attractivité économiques de la métropole.
- Les enjeux urbains impliqués dans l'évolution de cette infrastructure qui provoque de nombreuses nuisances et marque une rupture entre Paris et les communes limitrophes.

Si l'objet de la mission se limite à l'anneau périphérique, le devenir de ce dernier ne peut se comprendre sans appréhender l'évolution de l'ensemble des déplacements en Île-de-France, en particulier sur le réseau magistral.

La mission souhaite présenter des propositions d'évolution du boulevard périphérique selon un double horizon temporel : elle réfléchira aux changements possibles de l'infrastructure à l'horizon 2030 et proposera aussi des mesures réalisables à plus court terme.

3. Les grandes orientations qui ont guidé les travaux

- **Combattre toutes les pollutions générées par le périphérique dans sa forme actuelle**

Le périphérique est l'infrastructure la plus polluante de l'Île-de-France. Il est à l'origine de 37 % des émissions de dioxyde d'azote et 35 % des émissions de particules fines liées au trafic routier parisien. Les personnes qui vivent à proximité de cet axe sont exposées à des niveaux de pollution trois fois supérieurs à ceux des autres Franciliens. Le bruit généré par le trafic routier constitue également une grave nuisance pour les 100 000 riverains soumis à des niveaux de près de 80 dB en journée et de 70 dB la nuit, alors que le seuil critique se situe à 65 dB.

- **Recoudre la rupture urbaine entre Paris et les territoires voisins**

Véritable autoroute urbaine, le boulevard périphérique marque une coupure physique, mais aussi et surtout symbolique au cœur de l'agglomération, dont l'histoire remonte aux fortifications de Thiers édifiées en 1840.

La mission a examiné les moyens de tisser des liens entre les territoires et de renforcer leur porosité, par exemple en facilitant les déplacements des piétons et les circulations douces, et en multipliant les continuités vertes franchissant le périphérique.

La mission s'est interrogée également sur la cohérence urbanistique, architecturale et paysagère des perspectives de changements du boulevard périphérique proposées.

- **Prendre en compte le nouvel écosystème des mobilités**

Les évolutions technologiques, les nouveaux modes de vie et de travail en Île-de-France ont été pris en compte par la mission.

Ainsi, le développement du numérique, les véhicules partagés, le covoiturage, l'émergence des motorisations dites propres, et à plus long terme les voitures autonomes et les réseaux routiers connectés dessinent les contours d'une nouvelle révolution des mobilités. Cette révolution intègre la notion d'économie servicielle et d'offre de transports intégrés selon une logique multimodale.

Par ailleurs, la diminution de la circulation automobile et le développement de l'usage des transports en commun et des modes actifs s'accroîtront notamment avec la réalisation du Grand Paris Express.

Ces évolutions devraient entraîner un changement des fonctions, du paysage et du service rendu par le périphérique aux citoyens de la Métropole.

4. La méthode retenue

Pour mener à bien ses investigations, la mission a procédé à une série d'auditions d'experts d'horizons très variés et abordé les différentes problématiques soulevées par l'évolution du boulevard périphérique.

Elle a auditionné 86 personnes au cours de 13 séances plénières : les adjoints à la Maire de Paris, les directeurs de la Ville de Paris concernés, la Préfecture de Police, la DRIEA (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France), Ile-de-France Mobilités, la SNCF, l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), l'IAU-IDF (Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France), AIRPARIF, BRUITPARIF, des acteurs économiques, logistiques ou de la mobilité innovante, des chercheurs, des écrivains, des médecins, des architectes, des paysagistes, des historiens, des sociologues, des géographes ...

Une visite du boulevard périphérique, organisée le 22 octobre 2018, a été commentée par les experts des directions de l'urbanisme et de la voirie.



De gauche à droite, Stéphane Lecler (directeur adjoint de la Direction de l'Urbanisme), Marion Alfaro (cheffe du service de l'aménagement de la DU), les conseiller·ère·s de Paris, Fatoumata Koné, Eric Azière, Annick Lepetit, Delphine Bürkli, Nathalie Fanfant, et Laurence Goldgrab, Didier Landrevie (chef de la section des tunnels, des berges et du périphérique), et Fabien Vaujany (chef de projets, bureau de la stratégie urbaine), à la Porte des Ternes, le 22 octobre 2018.

*Crédit Photos :
Christophe Belin – DVD*

La mission a pris soin d'articuler ses travaux avec la consultation internationale sur les « voies rapides et structurantes du Grand Paris » lancée par le Forum Métropolitain du Grand Paris (FMGP). La présidente et le rapporteur ont notamment assisté aux séminaires de restitution des travaux des lauréats sélectionnés. Elle a associé étroitement les acteurs métropolitains à sa réflexion considérant qu'ils étaient les mieux à même de présenter une vision synthétique et complète de leurs territoires. Elle a adressé un questionnaire le 18 décembre 2018 à l'ensemble des maires et présidents de collectivités territoriales limitrophes afin de bénéficier de leur expertise et de leur témoignage. La synthèse des réponses à ce questionnaire a été intégrée au présent rapport. Enfin, une rencontre avec les représentants de ces collectivités a été organisée le 11 février dernier à l'Hôtel de Ville et a permis d'enrichir la réflexion de la MIE.

Un panorama des politiques conduites dans ce domaine dans des métropoles comparables lui a été présenté.

La MIE a également pris connaissance d'un très grand nombre d'études, de rapports ou de travaux publiés sur le sujet. La liste de ces documents figure dans la bibliographie qui se trouve en fin de volume.

Enfin, la mission s'est appuyée sur l'expertise de la mission métropole du Secrétariat Général de la Ville de Paris, de la Direction de la Voirie et des Déplacements et de la Direction l'Urbanisme.

La Direction de la Démocratie, des Citoyen-ne-s et des Territoires, à travers la Mission Information et Expertise a assuré pour sa part le secrétariat de ses séances, organisé les visites, apporté un appui méthodologique et assuré la rédaction de son rapport.

5. Annonce du plan

Ce rapport est constitué de deux parties.

La première partie est consacrée à l'ouvrage urbain complexe qu'est le périphérique. Elle décrit notamment l'impact de cette infrastructure hors norme sur les mobilités à l'échelle de la métropole et fait le point sur les importantes nuisances qu'elle génère en termes de pollution atmosphérique, sonore et visuelle.

La seconde partie aborde la rupture de la continuité urbaine entre Paris et les territoires voisins et examine les nouveaux usages possibles de l'anneau périphérique.

Est formulé en conclusion un ensemble de préconisations qui visent à préparer les changements à venir du boulevard périphérique.

Enfin, à la suite du rapport figurent une synthèse, la liste des personnes auditionnées, une bibliographie, un glossaire des sigles utilisés ainsi que quelques annexes.

PREMIÈRE PARTIE – UN OUTIL STRUCTURANT LES MOBILITÉS SOURCE DE NUISANCES IMPORTANTES

Cette première partie est consacrée à l'objet urbain constitué par le boulevard périphérique. Elle décrit l'infrastructure, retrace son histoire, souligne son rôle au sein du réseau magistral et ses enjeux économiques.

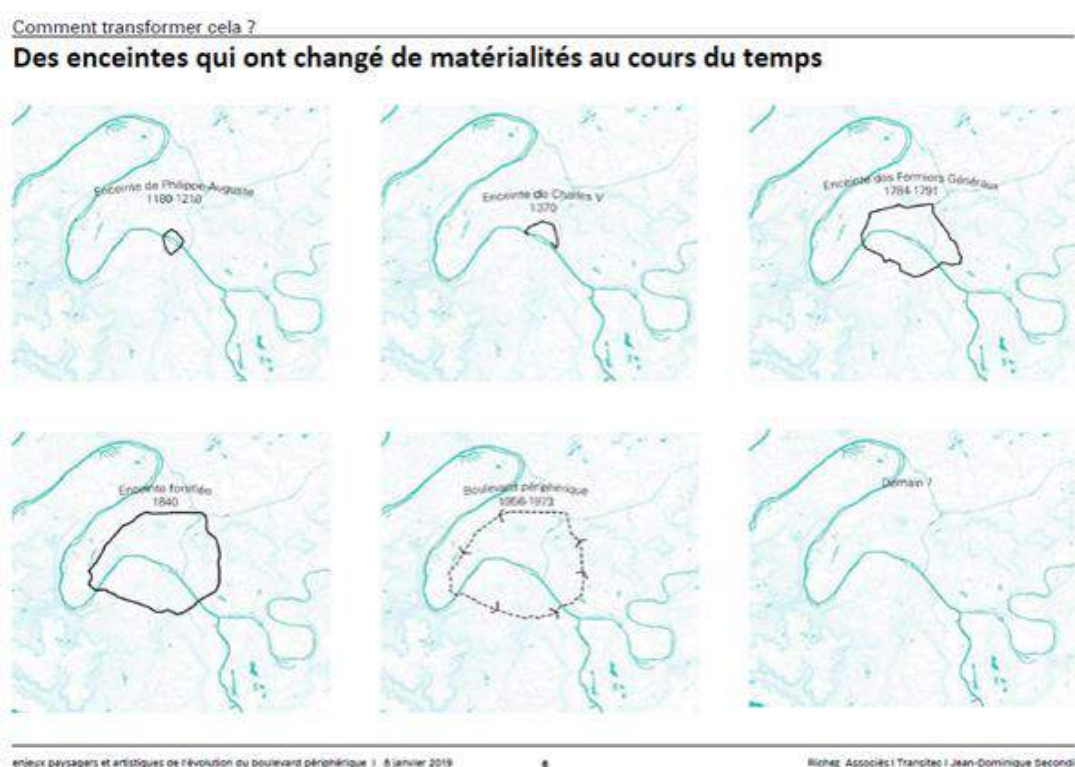
Cet outil structurant les mobilités génère également des nuisances importantes qui invitent à une nécessaire réflexion sur ses perspectives d'évolution.

PREMIERE SOUS-PARTIE - UNE INFRASTRUCTURE QUI MARQUE PROFONDEMENT LE PAYSAGE METROPOLITAIN

La construction du périphérique, ouvrage hors norme, s'inscrit dans un temps long. À ses abords, des opérations d'urbanisme récentes ont pour objectif de recoudre le territoire. Coupure culturelle autant que physique, le périphérique façonne la figure de Paris.

Chapitre I. Depuis l'enceinte de Thiers, un lieu de fracture singulier

Ce chapitre vise à retracer la genèse du périphérique, de l'enceinte de Thiers à son actuel tracé. Répondant à une réglementation spécifique, cet ouvrage présente des caractéristiques remarquables.



Source : Richez_Associés / Transitec / Jean-Dominique Secondi

a. De l'enceinte de Thiers à sa destruction

• L'enceinte de Thiers

Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) rappelle que le périphérique parisien s'inscrit dans le temps long : *« Tout d'abord, le boulevard périphérique est une longue histoire, une vieille histoire. Nous pourrions même remonter au XIX^{ème} siècle, où existait l'idée, parfois très particulière, de toujours avoir quelque chose autour de Paris. Il y a eu les enceintes (l'enceinte de Thiers). Mais même quand l'enceinte de Thiers (dont nous fêterons le centième anniversaire de la démolition l'année prochaine) a été démolie, il existait quand même l'idée qu'il fallait protéger cette ville. La situation du périphérique correspond, dans une histoire, à quelque chose d'assez complexe et d'assez riche¹ ».*

La chute du Premier Empire en 1814, précédée de l'occupation de Paris par des armées étrangères, a fait prendre conscience de la fragilité de la capitale face aux agressions extérieures. Sous la monarchie de Juillet, Louis-Philippe, roi des Français, projette de faire construire une enceinte de fortifications autour de Paris pour la rendre invulnérable.

En 1833 le maréchal Soult, qui cumule les fonctions de président du Conseil et de ministre de la guerre, présente un premier projet à la Chambre des députés. Mais du fait de la personnalité du maréchal Soult, ce projet n'aboutit pas. Deux ans auparavant, en 1831, le maréchal, envoyé par Louis-Philippe, avait, à la tête d'une armée de 20.000 hommes, écrasé la première insurrection des canuts de Lyon. Dès lors, il n'en fallait pas plus pour faire craindre aux députés des motivations de politique intérieure : de telles fortifications ne se retourneraient-elles pas finalement contre les Parisiens s'il leur venait l'idée de contester le pouvoir royal ?

En 1840, le traité de Londres, dont la France est écartée, vient contrecarrer sa politique étrangère en Palestine. Lamartine va jusqu'à qualifier ce traité de « Waterloo diplomatique » et Adolphe Thiers, alors président du Conseil, considère qu'il porte en germe un risque de nouvelle invasion, justifiant ainsi la construction d'une enceinte fortifiée.

Le 1^{er} septembre 1840, le général Dode de la Brunerie, héros de la bataille d'Iéna, est chargé de conduire les travaux ; l'enceinte fortifiée, qu'on appellera ensuite « l'enceinte de Thiers », comprendra l'enceinte proprement dite, un mur entourant les deux rives de la Seine, et seize forts détachés. Les travaux seront achevés en seulement cinq ans.

L'enceinte de Thiers s'étend alors au-delà de Paris, puisqu'elle entoure des communes non encore annexées : Auteuil, Batignolles-Monceau, Belleville, Charonne, La Villette, Montmartre, Passy, Vaugirard ; ces dernières seront annexées en 1860.

• Les Maréchaux

En 1860, la jouissance de la Rue militaire (d'une largeur de 10 mètres) qui desservait l'intérieur de l'enceinte de Thiers est cédée à la Ville de Paris, qui entreprend alors de la transformer en un boulevard urbain de 40 mètres de large.

Long de 33,7 kilomètres, soit un peu moins que les 35 kilomètres du boulevard périphérique, le boulevard urbain parisien porte le nom de « Maréchaux » parce qu'à sa création, la totalité des boulevards qui le composent portait les noms de maréchaux de la Grande Armée.

• La destruction de l'enceinte de Thiers

Le siège de Paris par l'armée allemande en 1871, venue apporter son appui au gouvernement Thiers réfugié à Versailles à la suite du soulèvement des Parisiens, finit par donner raison aux députés de 1833 qui ne voulaient pas du projet d'enceinte porté par le maréchal Soult.

¹ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), le 18 septembre 2018

L'enceinte de Thiers se révéla alors être en effet une véritable prison pour les Parisiens, en même temps qu'elle ne jouait pas son rôle défensif ; au surplus cette « muraille sainte », selon l'expression de Victor Hugo, avait détourné des crédits militaires qui manquèrent cruellement à l'équipement des soldats. Dès lors, l'enceinte et ses fortifications ayant fait la preuve de leur inutilité, leur démantèlement est envisagé dès 1882.

Le mur d'enceinte et ses fortifications sont finalement déclassés en 1919, puis détruits la même année. M. Lemoine souligne : *« avec le développement de l'artillerie lourde, on comprend qu'il ne sert à rien d'avoir des forts avec des bastions. Il faut avoir des forts enterrés et on fait une ceinture de forts enterrés à distance de Paris qui vont s'épauler les uns et les autres. Du coup, la fortification devient caduque. La défense contre un ennemi extérieur – il n'y a pas de banlieue en 1845 – va disparaître, d'où le déclassement des fortifications militaires. Dans beaucoup de villes françaises, les fortifications ont été de même déclassées² ».*

L'emplacement laissé libre après la destruction de l'enceinte de Thiers, d'abord laissé à l'abandon, sera progressivement réhabilité dans les années 1930 pour laisser place à des logements sociaux, les HBM (habitations à bon marché), précurseurs des HLM ; des équipements sportifs et des parcs voient également le jour.

b. Une réglementation spécifique

- La zone « non aedificandi »



Source : Eugène Moreau, « Les Parisiens aux fortifications le dimanche », 1862

Au-delà de l'enceinte de Thiers s'étend une zone de servitude militaire « non aedificandi » d'une largeur de 250 mètres (« zone unique des servitudes dans laquelle on ne pourra plus bâtir » selon les documents d'urbanisme de l'époque). André Lortie précise qu'« elle n'était pas propriété de l'armée ; on a imposé aux propriétaires une servitude d'interdiction de construire, pendant de nombreuses années, sans compensation financière³ ».

² Audition de Bertrand Lemoine, architecte historien, le 2 octobre 2018

³ Audition de André Lortie, architecte historien, le 2 octobre 2018

Après la Commune de Paris et la démonstration de l'inefficacité de l'enceinte de Thiers, l'interdiction de construire est assouplie progressivement.

Les classes populaires, chassées par la spéculation immobilière dans Paris intra-muros, viendront alors s'installer en nombre dans la « Zone ». André Lortie constate qu' *« on cède à la pression d'une population qui n'a pas nécessairement les moyens d'habiter Paris. Les marchés aux puces sont les ancêtres des occupations zonnières. Aux portes de la ville, on trouve des marchés, des gens auxquels les propriétaires louent leurs parcelles et qui peuvent y construire des habitations précaires qui répondent à la contrainte militaire. On doit pouvoir démolir un bâtiment de la zone sur simple ordre militaire (...). Quand on lit Mort à crédit de Céline, le docteur Bardamu traverse la zone. Il la décrit très bien. Or, ce qu'écrit Céline n'est rien comparé à ce que l'on voit dans les archives, sur la manière dont la zone est occupée. C'est étonnant. Il y a des endroits où l'intensité est plus importante. Au nord, on construit des usines »*.

Avec les annexions de 1860, qui doublent la superficie de la Ville de Paris, et la création des Maréchaux, mais aussi la politique de grands travaux sous la direction du baron Haussmann, alors préfet de la Seine, Paris s'embourgeoise. *« Il s'agit à la fois d'assainir Paris, d'y améliorer la circulation des hommes et des marchandises, et d'en faire une ville moderne et bourgeoise qui reflète la prospérité impériale⁴ »*.

L'urbanisation de la zone n'est toutefois pas uniforme. M. Lemoine précise ainsi que *« la zone n'est pas construite partout. Elle est construite dès les années 1890 par bail d'occupation précaire pour pouvoir être démolie en cas de réquisition militaire. Sur un peu moins de 800 hectares, il y avait 12 000 constructions à peu près. Il n'y en a pas partout. La Cité universitaire va se construire en partie sur des fortifications et le glacis pour faire des terrains de sport. Il n'y en a pas forcément au bois de Boulogne et au bois de Vincennes. Il en existe à certains endroits, et cela constitue une espèce de tissu. Le marché aux Puces évoquerait peut-être ces petites constructions en dur. Ce n'est pas tout à fait un bidonville, c'est un bidonville structuré, un peu plus construit, mais il s'agit quand même d'une occupation avec des ferrailleurs, des métiers agricoles, etc. Toute une vitalité économique se développe. Si la zone n'avait pas été évacuée, peut-être la situation aurait-elle perduré, peut-être aurait-on imaginé une transformation progressive, moins spontanée de cette zone en construction pérenne. Peut-être aurait-on eu un autre dessein »*.

Cette zone restera non constructible en dépit de la destruction du mur d'enceinte et de ses fortifications en 1919.

Les propriétaires immobiliers ne souhaitent alors pas voir bâtir sur ces terrains, ce qui exercerait une pression à la baisse sur la valeur de leur patrimoine. M. Lortie relève ainsi que *« c'est entre autres sous la pression du lobby des propriétaires parisiens que la décision est prise de faire une ceinture d'espaces libres qui sera une mise à distance de la banlieue. Réaliser cette ceinture d'espace libre (...) est une décision politique qui vise à garder à distance les propriétés immobilières de la banlieue, pour préserver celles de Paris de leur concurrence, puisque les loyers sont moins chers à l'extérieur de l'enceinte. On considère que cette distance, celle de la zone des fortifications, va préserver les valeurs parisiennes »*.

Si le périphérique a pu voir le jour, c'est parce que, par une « ruse de l'histoire », selon l'expression de M. Lortie, la loi de déclassement de 1919 en a ouvert la possibilité, bien que l'ambition initiale fût de transformer la zone en « ceinture verte » : *« en effet, après la guerre, le terrain de la zone est propice au doublement du boulevard des Maréchaux en un nouveau boulevard et c'est là où les termes de la loi de 1919 sont essentiels. Un jardin, un parc, une promenade, un terrain de sports est un espace libre, mais une voirie aussi. On peut prévoir un nouveau boulevard qui n'est pas contradictoire avec la loi de 1919, qui ne prescrivait pas une ceinture verte mais une ceinture d'espaces libres. On avait anticipé dès les années 20 cette éventuelle nécessité. Pensé dans les années 50, comme quelque chose de généreux, de végétalisé, qui devait devenir un nouveau centre, le lieu de rencontre entre la banlieue et Paris, ce lieu devient progressivement cette voie autoroutière que l'on connaît, eu égard aux autoroutes dont elle assure l'interconnexion tout autour de Paris »*.

De 1925 à 1930, la zone non aedificandi est rattachée à Paris. C'est sur cette bande que sera construit le périphérique. Ce n'est qu'alors que les derniers habitants de la « Zone », plusieurs fois expulsés, la quitteront définitivement.

⁴ Bescherelle – Chronologie de l'histoire de France, des origines à nos jours, 2015

- **Le plan d'aménagement de 1954**

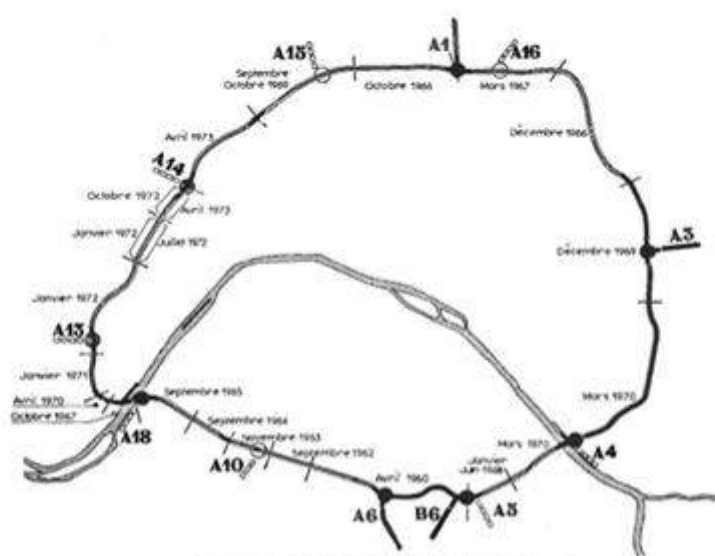


Fig. 1. — Esquisse de la réalisation du boulevard périphérique.



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Devant la saturation du boulevard des Maréchaux et l'accroissement de la circulation, la nécessité d'un boulevard périphérique extérieur à l'ancienne enceinte de Thiers s'impose.

20 ans après le plan Prost de 1934 (Dominique Alba rappelle qu'il « *inscrivait un réseau magistral avec trois rocades : le périphérique, l'A86 et l'A104* »⁵), le président du Conseil municipal de Paris, Bernard Lafay, propose alors un projet général d'aménagement qui prévoit une rocade extérieure périphérique d'une longueur de 35 kilomètres.

Dès 1956, les travaux de construction du périphérique débutent. Ils se poursuivront jusqu'en 1973. L'inauguration du dernier tronçon par le Premier ministre Pierre Mesmer, se déroule le 25 avril 1973. Au total, le Périphérique aura coûté 2 milliards de francs au cours de sa construction achevée en 1973, soit un peu moins de 3 milliards d'euros actuels sur la base d'un coefficient d'érosion monétaire de 5,791⁶.

c. Le tracé du périphérique

Le périphérique a été construit sur l'ancienne zone non aedificandi à l'extérieur de l'enceinte de Thiers, mais pas toujours à l'extrémité de celle-ci. Le périphérique ne correspond donc pas toujours aux limites extérieures de la Ville de Paris, si bien qu'il est possible d'avoir une adresse parisienne tout en étant à l'extérieur du périphérique...

Par ailleurs, le périphérique a hérité des contraintes liées à la configuration de l'enceinte de Thiers, construite dans une visée exclusivement défensive, qu'il jouxte. André Lortie rappelle à ce sujet que « *l'enceinte a été construite sur un terrain exproprié au bénéfice de l'armée suivant un tracé qui répondait aux exigences défensives du génie militaire. Il s'agit d'un tracé tout à fait artificiel et non pas naturel ; il est en l'occurrence en contradiction avec l'occupation du territoire antérieure et ce phénomène perdure jusqu'à aujourd'hui. Encore aujourd'hui on peut percevoir très bien cette contrainte, cette contradiction entre le site du périphérique et son environnement. C'est encore plus perceptible du côté extérieur.*

⁵ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), le 2 octobre 2018

⁶ www.bofigouv.fr

La convergence des voies vers une porte, les culs-de-sac, les contraintes à la circulation et à la mobilité des personnes, à pied ou en voiture, en est un exemple (...). Et dans la mesure où le boulevard périphérique s'est calé sur l'ancienne zone, sa logique routière s'est ajustée précisément à l'ancienne logique qui était celle du mur d'enceinte avec ses quelques portes. Il y avait 52 passages dans ce mur d'enceinte. Aujourd'hui nous avons une porte tous les 600 mètres environ, qui sont les anciennes portes qui perdurent ⁷ ».

Pierre Mansat rappelle que si l'idée du périphérique s'est imposée, c'est bien sûr, mais pas uniquement, pour des raisons de circulation : *« Le fait est que le boulevard des Maréchaux commençait à être saturé malgré le percement d'un certain nombre de souterrains dans les années 30 pour fluidifier la circulation sur les Maréchaux et qu'une artère de circulation supplémentaire permettait de résoudre une partie du problème circulatoire.⁸ »*. Il souligne qu'il y a eu aussi l'idée de tenir la banlieue à distance de Paris ; il nous cite un texte signé de l'inspecteur général, chef des services techniques et de l'urbanisme de la Ville de Paris en 1937 : *« Il importe d'éviter à tout prix que Paris ne « coule » dans une banlieue qui l'enliserait à nouveau pour un siècle. Paris, grand salon de l'Europe, requiert des soins, des sacrifices et des égards particuliers, il doit être défini de manière élégante et précise afin que les étrangers abordant l'Ile-de-France puissent dire « Voici Paris » sans le confondre avec Levallois, Aubervilliers, Pantin, Vitry ou Malakoff. Ce sera le rôle dévolu au boulevard périphérique de sertir de cette belle ligne de peupliers, d'ormes et de platanes le territoire parisien (...) Ce magnifique « ring » de verdure - nous sommes là face à l'idée que nous allons retrouver dans d'autres villes comme Vienne par exemple - pourrait être jalonné de hautes tours carrées, d'architecture symétrique, dont les couples marqueraient les grandes sorties de la capitale. Elles seraient dotées de puissants projecteurs dont les fleurons de la lumière traceraient au sein de la nuit l'orbe magistral de la couronne de Paris »*.

Il convient cependant de relativiser l'importance de la séparation : pour Pierre Mansat *« certes, il y a une coupure urbaine sur une partie qui est enterrée. Personne ne la voit. Il y a une coupure urbaine avec un franchissement difficile. Je vais vous dire quelque chose de provocant. La coupure existe physiquement, mais pas énormément en termes de distance. Entre deux franchissements du périphérique, il existe moins de distance que pour franchir la Seine dans Paris. Il y a des capacités de franchissement réelles »*.

Bertrand Lemoine souligne, quant à lui, que le périphérique a fait l'objet, dès sa conception, des meilleurs soins pour réduire l'effet de coupure entre Paris et sa banlieue : *« il y a eu un soin particulier à traiter ce périphérique, le traitement a été soigné, notamment pour réduire l'effet de coupure. Il y a eu un traitement urbain et des murs de parement dans la partie sud en pierre. Progressivement, le tracé s'est fait en décaissé si possible, sauf pour les dernières parties du périphérique, pas pour le bois de Boulogne et le long du bois de Vincennes, dans les parties nord et nord-est. Ce qui se trouve autour de Bercy et de la gare d'Austerlitz sera traité plutôt en élévation, car on a de très grandes coupures ferroviaires à franchir, la Seine à franchir des deux côtés. Nous aurons-là plutôt une configuration en viaduc avec l'énorme échangeur de la Chapelle qui va connecter l'autoroute du Nord, le périphérique. L'idée, y compris dans le tracé parfois sinueux, est de ne pas seulement suivre au plus près la frontière de la limite administrative de Paris, mais de casser un peu cet effet de coupure et partout où cela était possible de mettre le boulevard en tranchées. Je pourrais vous lire une citation très intéressante de ce point de vue. Je cite : « Pour éviter que le boulevard ne se présente comme une nouvelle barrière entre Paris et la banlieue reconstituant les anciennes fortifications, l'abaissement maximum du profil en long a été recherché, en même temps que l'adoucissement des talus des remblais, moins l'assise du boulevard. » Il y a des endroits où on a des murs de soutènement et pas des talus. Il existe tout un travail de tracé, de traitement des ouvrages d'art. Beaucoup d'ouvrages d'art traversent le périphérique et on peut remarquer qu'ils limitent de fait la coupure⁹ »*.

Les constructions érigées à proximité du périphérique, sur l'ancienne enceinte de Thiers marquent toutefois les limites de Paris : Dominique Alba note que *« la ceinture rouge des HBM est très présente¹⁰ »*.

La forme circulaire du périphérique ne doit pas être vue comme une fermeture, comme une barrière. Si le périphérique est circulaire, cela n'en fait pas un circuit. Sa fonction est d'irriguer, de faire circuler, et non d'en faire le tour, ce que son usage confirme puisque le trajet moyen est de 7 kilomètres, soit le cinquième de sa longueur. L'anneau qu'est le périphérique permet, loin d'enfermer la ville de Paris, de faciliter son accès.

⁷ Audition d'André Lortie, architecte historien, le 2 octobre 2018

⁸ Audition de Pierre Mansat, chargé de la Métropole du Grand Paris auprès de la Maire de Paris, le 2 octobre 2018

⁹ Audition de Bertrand Lemoine, architecte historien, le 2 octobre 2018

¹⁰ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Mathieu Flonneau démontre que *« nous sommes là véritablement face à un système qui a largement démocratisé l'accès à la ville. Je ne voudrais pas être trop péremptoire mais je vais tâcher de vous démontrer que la ville était enfermée dans des murs qui préexistaient de beaucoup la révolution industrielle ; vous avez là une démonstration sur les grands boulevards que vous connaissez bien, la Porte Saint-Denis ou la Porte Saint-Martin en témoignent. Après l'époque du XIX^{ème} siècle, vous avez là un octroi qui est aussi très révélateur et on l'a remplacé par cette infrastructure, et la logique circulatoire n'est pas circulaire, en aucun cas ; la logique circulatoire est de traverser, et donc de diffuser la circulation et, avec ces 80 portes de Paris qui sont créées par l'aire du périphérique, on n'a jamais autant ouvert la ville. En conséquence de quoi, je demande un peu d'indulgence pour une infrastructure dont on doit déterminer l'usage¹¹ »*.

Et comme le relève André Lortie, *« le boulevard périphérique est le dernier chantier qui a été entièrement maîtrisé par les services parisiens qui en ont assuré la conception en régie. Tous les ponts sont l'œuvre des services de la Ville. Ne serait-ce que de ce point de vue, il s'agit d'une forme de patrimoine¹² »*.

d. L'imaginaire lié au périphérique

Comme l'a montré la première partie de ce chapitre, le site du boulevard périphérique est le résultat d'une succession d'événements qui, *« depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, l'ont arraché au destin ordinaire de la transformation du territoire métropolitain¹³ »* et en font un territoire urbain singulier, porteur d'une symbolique et d'un imaginaire forts.

La mission a souhaité explorer ce périphérique littéraire et culturel, notamment en prenant connaissance de la vision de deux écrivains :

- Philippe Vasset, géographe, auteur, notamment, d'*Un livre blanc*, (2007) dans lequel il raconte son exploration un an durant de la cinquantaine de zones blanches figurant sur la carte de l'Institut géographique national qui couvre Paris et sa banlieue, dont plusieurs bordent le périphérique.
- Frédéric Ciriez, témoin de l'infra-ordinaire, des invisibles qui hantent la ville, s'est beaucoup intéressé au périphérique, en particulier dans *Mélo* (2013), dont l'intrigue débute sur ses bords.

La mission a aussi auditionné Pierre-Alain Trévelo qui, dans son étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique, *« No limit »*, souligne la puissance symbolique de cette infrastructure et considère que *« la continuité historique fait du périphérique le plus parisien des objets, celui qui matérialise le plus clairement l'inconscient parisien. Il incarne aujourd'hui le rêve cartésien et unificateur de la structure de Paris. À une époque où les enceintes militaires sont devenues inutiles et dans le pays le plus « un » du monde, il est le dernier geste unique, ce cercle qui délimite un espace à part. Le périphérique est devenu un symbole¹⁴ »*.

Au fil de ces auditions, le périphérique apparaît comme un objet urbain paradoxal : séparé de son environnement puisqu'il n'est pas possible d'y accéder autrement qu'en voiture, il constitue le point de vue qui va définir la ville mais comporte aussi une vie secrète qui échappe aux regards.

Il marque par ailleurs une frontière, *« une limite administrative entre la capitale française et le reste du monde qui a symbolisé une posture de domination et d'exclusion de Paris vis-à-vis de son agglomération¹⁵ »*.

Ce boulevard a enfin favorisé l'émergence d'une ville aux caractéristiques uniques.

¹¹ Audition de Mathieu Flonneau, historien des mobilités, Maître de conférences à l'université PARIS 1 Panthéon-Sorbonne et à l'Institut d'études politiques de Paris, le 27 novembre 2018

¹² Audition d'André Lortie, architecte historien, le 2 octobre 2018

¹³ Idem

¹⁴ « No limit » Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris, Pierre-Alain Trévelo et Antoine Vigier-Kholer

¹⁵ Idem

- **Le périphérique, lieu de l'hyper et de l'infra-visible**

« La métaphore la plus simple pour décrire le périphérique, estime Philippe Vasset, ce sont les anneaux de Saturne¹⁶, avec ce côté hors-sol, presque cosmique, en fait ; le fait que tout ce qui se passe dans le périphérique est à la fois très proche et extraordinairement lointain ».

- La première approche de Paris

Il souligne que ce boulevard est *« le lieu de l'hyper-visible, c'est-à-dire qu'en fait, c'est le périphérique qui va constituer la skyline de Paris. Il constitue le point de vue le plus visible sur Paris, le plus cinématographique, dont le cinéma s'est emparé très tôt d'ailleurs. Dès le début de la construction du périphérique, apparaissent les très longs travellings de voitures circulant sur le périphérique, dans les derniers films de Melville par exemple. (...) Ce lieu va constituer l'image de la ville et souvent être l'endroit où on appréhende certains quartiers où on ne va jamais : La Défense, certaines zones du 13ème arrondissement, le 18ème arrondissement, les embranchements avec l'A1, etc ».*

Philippe Vasset relève la beauté de cet ouvrage d'art complexe : *« Il y a des sections du périphérique qui sont magnifiques, notamment l'échangeur de l'A3, toute la section qui passe devant ces tours sublimes « Les Mercuriales » et ensuite l'échangeur qui est vraiment d'une grande beauté ; c'est le plus bel échangeur de tout le périphérique. Je sais que j'ai rêvé que si jamais le périphérique disparaissait, était vidé, qu'on garde cet endroit-là, pour y faire du vélo, je ne sais... car je trouve cela juste très beau, en fait ».*

Il s'en dégage, la nuit surtout, une poésie unique à Paris : *« C'est le seul endroit de tout Paris où on peut circuler, pas très vite mais plus vite, et de manière, si on a de la chance, relativement non-interrompue. On a donc cet espèce de filet urbain qu'on peut, quand on est dépressif, poursuivre ; on fait quatre tours et la nuit, il y a cette expérience très particulière qui est celle de toutes les enseignes lumineuses et que seul le mouvement va unifier pour en faire une gigantesque banderole urbaine. Cela, c'est une expérience qui n'existe nulle part ailleurs parce que vous pouvez remonter les grands boulevards : il y a des feux et il n'y a pas d'enseigne etc. ; vous allez avoir des tableaux, vous n'allez pas constituer un travelling et faire une circulation dans cette espèce de carrousel incroyable ».*

Ce ruban de lumière ininterrompu est la première impression que l'on reçoit quand on arrive à Paris la nuit : *« Lorsque vous êtes enfant, vous êtes sur la banquette arrière de la voiture, vous êtes un peu endormi, vous ouvrez les yeux, et vous avez cet espèce d'océan de lumière qui ondule ; c'est une expérience magique ».*

Regarder la circulation nocturne sur le périphérique peut aussi être apaisant, un peu comme un feu de cheminée. Pour Philippe Vasset, *« le meilleur endroit pour faire cela (...) c'est la tour Sud-Ouest de la TGB, vous montez tout en haut, et quand vous êtes en haut, c'est le seul endroit à ma connaissance où vous pouvez littéralement suivre un poids-lourd pendant cinq minutes sur le périphérique (...) et la nuit, c'est sublime ».*

- Un monde ignoré

Mais, paradoxalement, l'anneau périphérique est aussi le *« lieu de l'infra-visible puisque (il) est à la fois un bras de mer et un îlot : il est inaccessible - on ne peut y accéder qu'en voiture, donc les piétons n'y vont pas et par conséquent, énormément de choses apparaissent, existent sur le périphérique dont personne n'a idée et qu'on n'appréhende que lorsqu'on y va à pied ».*

Ainsi, *« lorsqu'on circule sur le périphérique, essentiellement à cause de la vitesse, on voit des réalités très vastes, des quartiers entiers, des îlots d'immeubles et énormément de choses échappent au regard. (...) Lorsqu'on est dans sa voiture, on voit quelques campements sur les accotements du périphérique ; quand on marche, on en voit dix fois plus puisque la plupart des personnes qui habitent dans l'enceinte du périphérique se cachent, (...) soit dans les bosquets qui sont autour du périphérique, soit dans les encoignures du bâti routier (...) dans des piliers également et certains dans des ouvrages qui sont intégrés dans la structure du périphérique, mais qui peuvent être sous les côtés ou par en-dessous ; beaucoup aussi*

¹⁶ Frédéric Ciriez, écrivain, rappelle que cette métaphore introduit le roman de Pierre Marcelle *Conduite intérieure* (1993) : *« A Paris, le boulevard périphérique fait un double anneau, comme ses ceintures à la planète Saturne », le 27 novembre 2018*

détournent les murs anti-bruit notamment quand ils sont courbes, puisqu'on peut mettre des planches dessus et se cacher dedans ».

Cette vie invisible, interstitielle, se développe parfois dans des endroits assez vastes et prend des formes inattendues. Philippe Vasset évoque ainsi l'ancien supermarché *Casino* situé sous le plus grand pilier de la section du périphérique qui passe au-dessus de la porte de la Villette : « *Vous avez un très grand pilier, un atelier mécanique SNCF et sous le pilier, se trouvent deux étages d'un supermarché Casino qui est abandonné depuis très longtemps. Sous ces deux étages, il y a encore trois niveaux souterrains : c'est un endroit très intéressant puisque c'est un endroit dans lequel des graphes ont vécu pendant un an et l'ont intégralement peint. La première fois où j'y suis allé, j'ai eu l'impression de rentrer dans la cathédrale de Reims : ce lieu est peint du sol au plafond et plus on descend, plus tout est peint, absolument tout* ¹⁷ ».

Cette exploration « *de la périphérie de la périphérie parisienne* » réalisée par Philippe Vasset a d'ailleurs en quelque sorte son pendant londonien avec *London Orbital*¹⁸, « *livre monstre dans lequel Ian Sinclair marche le long de la M25 qui ceint la capitale anglaise, soit exactement deux cents kilomètres... L'empire périphérique s'étend* ¹⁹ ».

Frédéric Ciriez rappelle que les destins et les échecs qui se nouent dans ces abords du périphérique ont été finement décrits par Jean Rolin dans *La Clôture* (2007), « *long et étrange reportage subjectivé où l'auteur arpente le segment porte de la Chapelle-porte de la Villette (...) et n'hésite pas à côtoyer la « faune » locale, notamment un homme installé sous un échangeur* ²⁰ ».

• Une fracture symbolique et culturelle

Au-delà de cette population en grande partie cachée aux regards, Frédéric Ciriez estime que le boulevard périphérique matérialise « *un match symbolique, social, évident ; il ne faut pas le nier. Franchir le périphérique, c'est quitter Paris. Du point de vue de sa forme symbolique, on peut dire aussi que, dans sa construction même, le périphérique est également une manière de célébration. Je crois que la France a toujours aimé les cercles ; le Tour de France est tout de même, si l'on est attentif, un cercle. Le Tour de France célèbre la France et le périphérique à sa manière couronne Paris. On couronne Paris, on ne couronne pas le Grand Paris* ».

Frédéric Ciriez va jusqu'à poser la question : « *Y a-t-il une condition périphérique ?* » Être périphérique, cela voudrait dire : « *Nous ne sommes pas Parisiens, donc nous sommes en quelque sorte des dominés, on traverse les choses différemment des Parisiens qui sont inclus dans des logiques sociales autorisées* ²¹ ».

Il considère que le périphérique tend surtout « *à fixer les turpitudes du temps : enfermement d'une capitale incapable d'accoucher de son « grand format », déclassement de la banlieue, asphyxie véhiculaire, pollution, violence sonore...* » et ne s'étonne donc pas « *que la littérature, fille et miroir sale du négatif, se soit emparée de cette figure circulaire pour y rôder et chercher sens et non-sens à la (giration) humaine motorisée* ²² ».

Ainsi par exemple, en 1976 Jean-Patrick Manchette met en scène dans *Le Petit Bleu de la côte Ouest* « *un cadre dépressif, Monsieur Gerfaut, qui est satellisé sur le périphérique. Le périphérique devient là une figure de tolérance, typique en définitive, pas simplement, comme on dit du malaise des cadres mais de l'incapacité à avoir une prise sur le réel au sens où à un moment, on s'arrête, on est actif et on fait des choses* ²³ ».

Frédéric Ciriez évoque aussi *Tigre en papier* d'Olivier Rolin (2002) « *roman où le narrateur, satellisé autour de Paris sur le périphérique à bord d'une nostalgique DS raconte 1968 et l'épopée maoïste à la fille d'un ami disparu assise à ses côtés. C'est un livre mémoriel qui regarde l'histoire dans le rétroviseur* ²⁴ ».

¹⁷ Audition de Philippe Vasset, écrivain, le 27 novembre 2018

¹⁸ *London Orbital*, Edition Inculte, 2010 pour la traduction française préfacée par Philippe Vasset

¹⁹ Audition de Frédéric Ciriez, écrivain, Plaisirs périphériques (texte publié en 2013 sur « Périphérique Terre promise », blog du monde.fr animé par le collectif de photographes Babel-photo consacré aux quarante ans du périphérique, le 27 novembre 2018

²⁰ Idem

²¹ Audition de Frédéric Ciriez, le 27 novembre 2018

²² Audition de Frédéric Ciriez, écrivain, Plaisirs périphériques

²³ Audition de Frédéric Ciriez

²⁴ Audition de Frédéric Ciriez, écrivain, Plaisirs périphériques

Enfin, il a « été extrêmement ému par des histoires humaines ; ce n'est pas l'histoire de gens qui vivent sur le périphérique mais celle de personnes qui ont tourné sur le périphérique à une époque où la vitesse était peut-être moins contrôlée, où l'approche de la notion de vitesse était différente : ce sont les motards.

Lors des années 1980, le périphérique est devenu un lieu d'amusement le week-end où les banlieusards se retrouvaient et se lançaient des défis. C'était un lieu de courses, cela a duré une petite dizaine d'année pendant laquelle les motards « se tiraient la bourre », se lançaient des défis et c'était le lieu qui unissait finalement dans son mouvement des banlieues qui étaient parfois géographiquement opposées (...).

En 1989, un fou furieux qui se faisait appeler Prince noir a fait le tour du périphérique à tombeau ouvert en 11 minutes (...) Cela a été tourné avec une caméra embarquée professionnelle (...) cette « performance » a beaucoup choqué. La police n'a pas du tout apprécié cette vidéo, et cela a été finalement la chasse au motard. Et, en définitive, toute cette génération de motards qui venait s'amuser sur le périphérique au cours des années 1980 a été, d'une certaine manière, humiliée et a cessé de le fréquenter. On en a beaucoup voulu à ce Monsieur Prince noir ²⁵».

Frédéric Ciriez considère que ce personnage, qui n'a jamais été identifié et appartient à la légende du périphérique, exprime aussi à sa façon « la centrifugeuse et la déchetterie culturelle, sans le filtre du concept et de la fiction. Il est surtout là, bouleversant, cristallin, relié à jamais aux lois et la gravitation périphérique²⁶ ».

• Le périphérique façonne une ville singulière

➤ Une expérience totale de la ville

Philippe Vasset regrette de constater une tendance à couvrir de plus en plus le périphérique, notamment à la Porte Maillot, la Porte des Lilas ou la Porte de Vanves : « C'est une évolution que je trouve terrifiante, car plus on couvre le périphérique, plus on transforme, on isole la ville des circulations qui la constituent. (...) J'ai le sentiment très net, (...) que c'est créer une ville schizophrène, c'est-à-dire qu'on généralise en fait le modèle de Châtelet-les-Halles, où on a des souterrains où les personnes circulent dans un espace clos, mais n'ont aucun lien avec ce qu'il y a au-dessus, le reste de la ville ; on est dans un cocon ».

À contrario, ce qu'il apprécie dans la ville, en particulier autour du périphérique, « c'est qu'elle augmente la perception, qu'elle démultiplie tous les canaux de votre expérience. (...) C'est avoir une espèce de feuilletage de toutes les expériences de la ville. Vous avez accès à l'air libre, vous voyez ce qu'il y avait autour de vous, passer des trains, des métros, des voitures etc (...).

Lorsque j'étais adolescent par exemple, toute cette diversification d'expériences urbaines, toutes ces vitesses différentes aussi, tous ces trajets différents constituaient une expérience globale. (...) Actuellement, j'éprouve le ressenti inverse ; j'ai l'impression à chaque fois de passer de boîte en boîte, qu'on les empile sans qu'elles ne communiquent et, surtout, que vous ne savez pas où vous êtes. À mes yeux, l'expérience première de quelqu'un qui ne connaît pas une ville va être une expérience de désorientation, mais non du fait qu'il ne connaît pas la ville, simplement parce qu'il est dans des espaces scindés et que, jamais, il ne va pouvoir reconstituer une totalité. Or, la ville, c'est avant tout une totalité, me semble-t-il ».

Il considère que « c'est la circulation sur le périphérique qui est « cosmique » - et, lorsqu'on la fait disparaître, c'est la ville elle-même qui se détache du territoire et de l'espace et qui n'est plus ancrée dans des systèmes d'échanges urbains. Brusquement, la ville est en l'air. Elle n'est plus rattachée à tout ce qui la lie au territoire ²⁷».

➤ Des morceaux de ville lunaires

Par ailleurs il évoque les distorsions entre les limites administratives de Paris et le tracé du périphérique : « Il y a quelque chose qui me plaît beaucoup, c'est la manière dont le périphérique coupe

²⁵ Audition de Frédéric Ciriez

²⁶ Audition de Frédéric Ciriez, écrivain, Plaisirs périphériques

²⁷ Audition de Philippe Vasset, écrivain, le 27 novembre 2018

certain rebuts de Paris ; il y a des bouts de Paris qui sont à l'extérieur de Paris, dans le 18ème, le 19ème, le 20ème. Il y a des espèces de lunules, quelques rues à Paris, mais qui sont de l'autre côté du périphérique, qui sont des endroits littéralement lunaires puisqu'on est dans le 20ème arrondissement, sauf qu'on est de l'autre côté du périphérique ; c'est absurde.

Et du coup, ces endroits-là sont très singuliers car, de plus, je pense que pour de nombreuses raisons, de prestige, peut-être politiques ou économiques etc., l'ensemble des personnes qui est à cet endroit-là tient à affirmer qu'il est à Paris, et pas en banlieue. Par conséquent, se développe une espèce de prolifération de signes pour signifier qu'on est bien à Paris, même si tout dit le contraire, et ce sont des endroits très étranges. Des scènes d'un très beau roman de Patrick Modiano, Les boulevards de ceinture (1972), sont situées dans ces endroits-là.²⁸ ».

Jean-Louis Missika souligne lui aussi la véritable cassure urbaine provoquée par cette quasi superposition des limites administrative et physique de Paris : « Comme nous savons que les découpages administratifs créent des no man's land et que le découpage physique crée aussi des no man's land, des délaissés urbains, nous imaginons que la combinaison du découpage physique et du découpage administratif a créé des délaissés urbains d'une violence exceptionnelle. Lorsque nous lisons la presse et que nous parlons de « la colline du crack », c'est un délaissé urbain du périphérique. Vous pouvez prendre beaucoup d'autres sites comme celui-ci ²⁹ ».

► La poésie des vestiges urbains

Enfin Philippe Vasset remarque que « la zone périphérique est la seule où il y a de vrais vestiges urbains, alors qu'à Paris, le prix du mètre carré est tel qu'en règle générale, on ne laisse pas beaucoup de vestiges et qu'assez rapidement, le bâti est détruit et reconstruit. Il y a la petite ceinture qui est quand même un vestige urbain sublime, qui est encore très largement intacte avec tous les ouvrages d'art, tous les tunnels etc. qui sont des endroits magnifiques. Encore mieux, pour rester dans le 18ème arrondissement, Porte de la Chapelle, vous avez cette ancienne passerelle ferroviaire qu'on a laissée là, je ne sais pas pourquoi ; j'adore cet endroit parce que justement elle connecte avec la petite ceinture, on peut monter dessus, cela, c'est une belle expérience. C'est un endroit magique et on l'a laissé là ; je ne m'explique pas pourquoi. Je m'en félicite ³⁰ ».

Frédéric Ciriez précise que « dans l'art contemporain, on appelle « thomassons » ces vestiges, ces sédiments urbains qui sont défonctionnalisés. Certains les prennent en photo et en font des fétiches ». Ce sont par exemple des escaliers qui ne mènent nulle part, des portes qui n'ouvrent sur rien mais qui restent quand même dans l'espace de la cité.

Il rappelle que selon Éric Hazan³¹, « finalement, l'histoire de Paris, c'est toujours des cercles qu'on repousse. Aujourd'hui le cercle qu'on interroge et que peut-être on repoussera – je ne sais pas ce qu'on en fera – c'est le périphérique³² ».

Le périphérique parisien a pris place sur la zone « non aedificandi » extérieure à l'enceinte fortifiée de Thiers construite au XIXème siècle, qui visait à rendre Paris invulnérable face aux agressions extérieures. Conçu entre 1956 et 1973 d'une longueur de 35 kilomètres, le périphérique est aujourd'hui un ouvrage qui donne accès à la ville.

Le site du périphérique apparaît comme un territoire urbain séparé de son environnement puisqu'il n'est pas possible d'y accéder autrement qu'en voiture. Il abrite une population presque invisible et façonne des quartiers singuliers faits de no man's lands et de délaissés urbains. Il constitue surtout une frontière urbaine et sociale forte qui a symbolisé une posture d'exclusion de Paris vis-à-vis de son agglomération.

²⁸ Audition de Philippe Vasset, écrivain, le 27 novembre 2018

²⁹ Audition de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, le 8 janvier 2019

³⁰ Audition de Philippe Vasset, écrivain, le 27 novembre 2018

³¹ Eric Hazan, écrivain, l'invention de Paris (2012)

³² Audition de Frédéric Ciriez, écrivain, le 27 novembre 2018

Chapitre II. Une infrastructure hors norme

Christophe Najdovski remarque : « Si je devais ne donner qu'un qualificatif au périphérique, je le qualifierais de monstre. Pourquoi monstre ? (...) Le monstre est donc celui que l'on montre du doigt et c'est aussi celui qui est hors norme, (...) le périphérique est effectivement une infrastructure, un objet si je puis dire, qui est hors norme. Avec le périphérique, nous pouvons dire que Paris, et même la France, est championne d'Europe dans de nombreux domaines. C'est à la fois l'axe le plus circulé d'Europe, c'est la seule rocade autoroutière qui est aussi proche du cœur de l'agglomération³³ ».

La présente rubrique analyse les caractéristiques spécifiques de cet axe, qu'il s'agisse de sa place au sein du réseau magistral, de son statut juridique, de sa structure, de son exploitation et de sa maintenance ou de son coût.

a. Le statut de l'ouvrage et la répartition des compétences

Le boulevard périphérique est une voie communale dont l'entretien et l'exploitation sont assurés par la Ville de Paris. Sur le plan juridique, il présente un double statut :

- C'est une route à grande circulation, au sens du décret 2010-578 du 31 mai 2010 qui s'inscrit lui-même dans les dispositions de l'article L.110-3 du Code de la route, c'est-à-dire une route qui permet d'assurer la continuité des itinéraires principaux, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires, ainsi que la desserte économique du territoire.

- C'est un axe essentiel à la sécurité à Paris, au sens de l'article L.2512-14 du Code général des collectivités territoriales.

Aux termes de la loi du 28 février 2017, la Maire de Paris est compétente à titre principal pour exercer la police de la circulation et du stationnement à Paris, à l'exception de certains secteurs. Ainsi, elle est compétente à titre principal sur le boulevard périphérique et le Préfet de police n'intervient plus aujourd'hui que sur un domaine : il est consulté pour tout projet d'aménagement d'un axe essentiel à la sécurité de Paris et peut émettre des prescriptions visant uniquement à garantir la fluidité de la circulation des véhicules de sécurité et de secours, qui lient la Maire de Paris.

Les services de police de l'État sont en charge d'y faire appliquer les dispositions du Code de la route comme sur les autres voies.

Sur le plan de l'urbanisme, la loi de 1985 a abrogé les textes de 1919, 1930 et 1953 relatifs à la zone non aedificandi. Elle n'a conservé du dispositif antérieur d'interdiction assortie d'exceptions soumises à compensation que le principe d'une limitation forfaitaire de l'emprise constructible à 20% de la surface totale de la zone. Jusqu'à cette date, les opérations d'aménagement étaient difficiles sur la zone car il fallait compenser les surfaces bâties par des espaces libres dans Paris. Ce n'est donc qu'à partir des années 90 et au début des années 2000 que les grandes opérations d'aménagement se sont développées.

b. Le périphérique, maillon fort du réseau magistral métropolitain

Dominique Alba souligne que « le réseau magistral en Ile-de-France est un réseau radioconcentrique extrêmement puissant » : Sa structure viaire apparaît en effet très forte en radiales, c'est-à-dire en axes qui convergent et faible en rocades. Les radiales appartiennent au réseau historique alors que les rocades sont le périphérique, l'A86 et l'A104 et quelques rues étroites.³⁴

Le périphérique est au cœur d'un réseau extrêmement complexe constitué de couches successives qui se sont superposées plutôt que mélangées. Les radiales ne sont pas devenues des autoroutes et le réseau magistral s'est ajouté, au-dessus ou à côté, d'un système très ancien. Ainsi, le périphérique ne s'est pas installé sur les Maréchaux et la RN20 n'est pas devenue l'A6. Les deux systèmes fonctionnent ensemble aujourd'hui.

³³ Audition de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, le 20 novembre 2018

³⁴ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'atelier parisien d'urbanisme (l'APUR)

L'APUR a réalisé une base de données de l'ensemble des voies de la métropole qui fait apparaître que Paris dispose de 28% d'espace public ; contre 15 à 10% en dehors de Paris.

c. La structure du périphérique

Le périphérique est constitué de deux chaussées indépendantes avec un terre-plein central dont le tracé épouse grosso modo la limite administrative de Paris. C'est un ouvrage fortement arboré puisqu'il comporte 40 hectares d'espaces verts et dix mille arbres. Par ailleurs, un égout situé sous le boulevard recueille les eaux pluviales qui sont ensuite rejetées dans le réseau d'assainissement parisien, soit par gravité soit par des stations de relevage.

D'une longueur totale de 35 km, il est au niveau du sol sur 10 % seulement de son parcours, en élévation, c'est-à-dire au-dessus des territoires riverains, sur 40 % et en tranchée ouverte ou couverte sur 50 %. De très nombreux ouvrages d'art, ponts, passerelles, ou tunnels permettent son franchissement et le franchissement de cours d'eau ou de faisceaux de voie ferrée. Il a été conçu pour permettre à des convois relativement lourds et hauts de passer sous les ponts (jusqu'à 4,75 mètres,). La question de la logistique est abordée au chapitre intitulé Les enjeux économiques et logistiques.

Il compte trente-huit portes d'accès au périphérique, dont 6 échangeurs autoroutiers, avec en moyenne une entrée tous les 900 mètres, ce qui témoigne de son rôle important de diffusion.



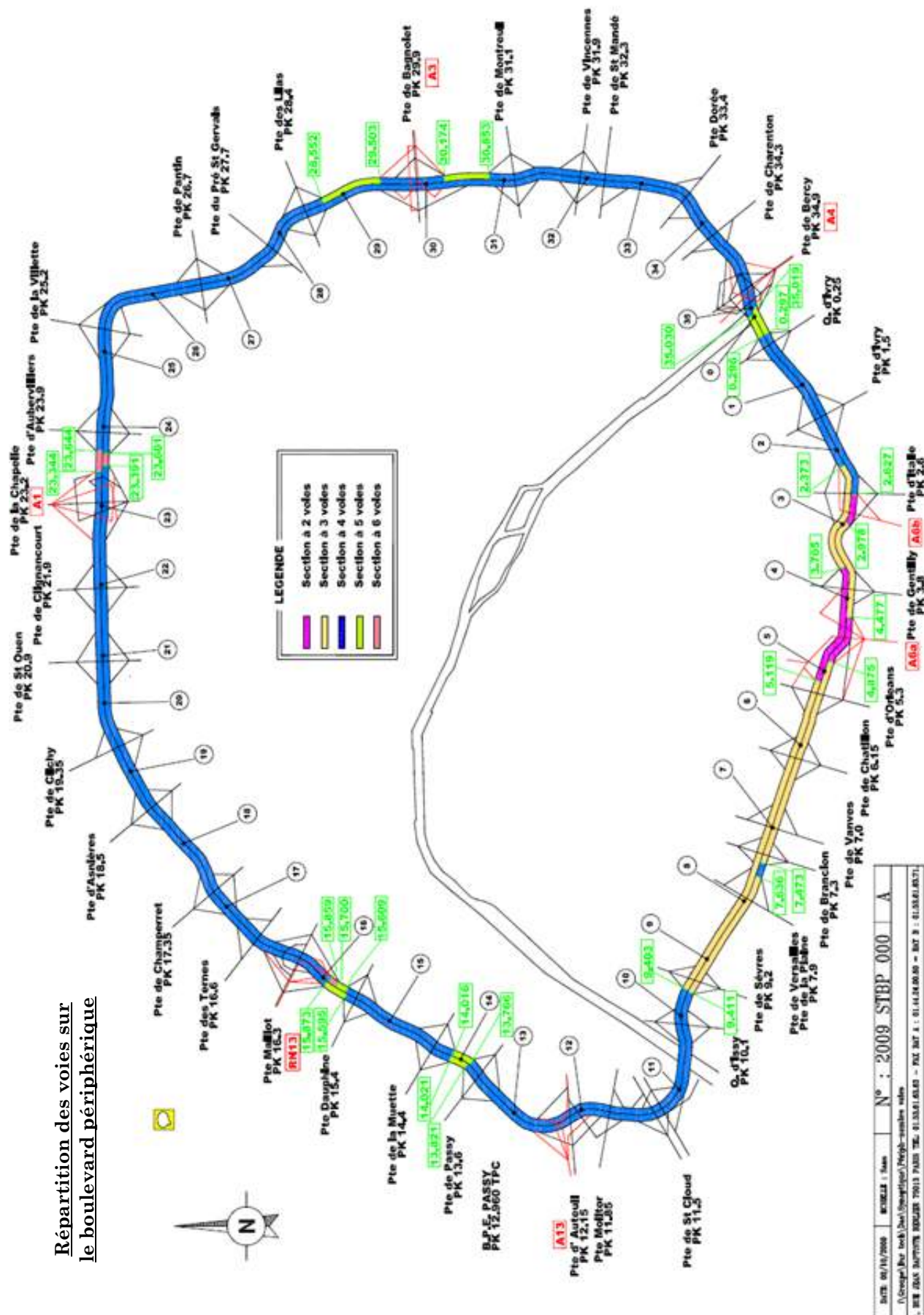
Un Périph multifonctions

- Distribution des flux entrants et sortants de 6 bouches d'autoroutes radiales
- Passage de convois lourds (hauteur 475, courbure > 300 m)
- Prise en charge de la majorité des échanges Paris-Banlieue (55% des déplacements en VP sur le BP)
- Voie de transit Banlieue-Banlieue (40% des déplacements en VP sur le BP)
- Voie de cabotage pour des déplacements Paris - Paris (5% des déplacements en VP sur le BP)

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme-IDF

Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, la plus grande partie du boulevard comporte quatre voies, sur ses sections Est, Nord et Ouest. Il existe quelques petites sections à cinq voies. La partie Sud est un petit peu plus étroite, à trois voies, et une petite section du côté Porte d'Italie-Porte de Gentilly ne compte que deux voies.

Répartition des voies sur le boulevard périphérique



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

L'absence de bande d'arrêt d'urgence, rare pour un ouvrage supportant un tel niveau de circulation, oblige les équipes de la Ville et de la Préfecture de police à être particulièrement réactives pour intervenir en cas d'accident ou d'incident sur l'ouvrage. Le transport de matières dangereuses est par ailleurs interdit dans les tranchées couvertes.

Aux trois tunnels qui dès l'origine mesuraient plus de 300 mètres, se sont ajoutés au fil des couvertures Courcelles, Lilas, Fougères, et Vanves. Ces ouvrages en tunnel sont soumis depuis 2001 à la réglementation dite « Mont Blanc » qui implique des conditions d'exploitation et de maintenance extrêmement drastiques pour limiter les risques en cas d'incendie et a nécessité une évolution significative du PC d'exploitation et des outils de maintenance. Des travaux de mise aux normes doivent encore être effectués sur les souterrains Courcelles (2018-2019) et Mortemart, Lac Supérieur (2020).

L'exploitation du périphérique est facilitée par un dispositif important en matière de lumière, de télésurveillance, de bornes d'appel d'urgence, de stations de comptage, et de panneaux à message variable.

Les mesures mises en œuvre pour réduire les nuisances phoniques de l'ouvrage sont abordées dans le chapitre II de la 2^{ème} sous-partie (la pollution phonique et visuelle).

d. L'exploitation et l'entretien du périphérique

Au sein de la Direction de la voirie et des déplacements, la Section des tunnels, des berges et du boulevard périphérique, qui comprend une cinquantaine d'agents, assure l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage boulevard périphérique tout en intervenant aussi sur les berges de Seine, qu'elles soient piétonnes ou circulées, les tunnels de plus de 300 mètres de Paris et les boulevards des Maréchaux.

• Les missions d'exploitation

Deux agents assurent une permanence 24 heures sur 24 dans la salle d'exploitation située dans le PC situé Porte d'Ivry, partagé avec les deux cents agents de la Préfecture de police qui assurent la sécurité routière sur le périphérique. Les opérateurs doivent réagir rapidement en cas d'événements graves survenant notamment dans les tunnels : le tunnel peut être fermé ou l'éclairage amélioré à distance, le principe étant l'auto-évacuation des usagers. Des exercices de sécurité incendie sont effectués trois fois par an. La Section gère les autorisations d'exploitation des tunnels, d'une validité de six ans, après leur mise en conformité.

L'information des usagers concernant l'état du trafic, la sécurité ou la pollution est effectuée par 332 panneaux à message variable situés sur le boulevard périphérique, ses accès ou sur les Maréchaux.

La Section assure la gestion du convergent entre l'autoroute A1 et le boulevard périphérique en fermant par exemple la voie de droite du boulevard extérieur pour que les véhicules venant de l'autoroute A1 entrent plus facilement sur le boulevard, qu'il s'agisse des particuliers ou des taxis et des bus qui ont bénéficié de la voie qui leur est réservée depuis le Stade de France. Un dispositif similaire existe au débouché de l'autoroute A6.

Le PC de la Porte d'Ivry



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

• Les missions d'entretien

Afin de permettre la maintenance, la Section planifie, en liaison avec la Préfecture de police, les fermetures nocturnes du boulevard périphérique en tenant compte des événements qui peuvent se dérouler, par exemple au Parc des Princes, au Stade de France ou au Parc des expositions de la Porte de Versailles. Les opérations de fermeture annoncées pendant la journée aux usagers du boulevard débutent à 21 h 30 jusqu'à 6 h du matin. La plage horaire utile de travail s'étend de 22 h 30-23 h jusqu'à 5 h du matin.

Pour l'entretien classique, le périphérique est divisé en six tronçons qui sont fermés une fois par mois à tour de rôle. Pour les programmes de gros travaux, par exemple la pose d'enrobés phoniques, il est fermé presque tous les soirs. Les travaux peuvent faire intervenir de 50 à 200 agents appartenant à la Section dédiée, la Direction de la propreté, la Direction des espaces verts (qui interviennent pour la tonte des talus ou l'éco-pâturage et pour des tailles d'arbres), l'État ou des opérateurs téléphoniques, pour des projets privés.

Une Mission est dédiée à l'entretien de l'infrastructure : enrobé phonique, trottoirs, murets, signalisation horizontale, barrières de fermeture. Didier Landrevie précise : « *Cet hiver, nous avons été très concernés par les nids-de-poule, car nous avons eu des périodes hivernales assez compliquées à traiter, que l'on a réparés provisoirement, et ensuite de plus en plus définitivement. Nous faisons également de l'entretien préventif avec du pontage de fissure pour éviter que l'eau ne rentre dans les revêtements et, avec le gel, n'éclate* ³⁵ ».

Une autre mission assure la maintenance des équipements dynamiques : les caméras de surveillance, les bornes d'appel d'urgence où les accidentés ou les usagers en panne peuvent se signaler, les panneaux à message variable, les stations de comptage permettant de connaître le trafic et l'éclairage. Ces équipements sont reliés au poste central par un réseau de fibre optique.

³⁵ Audition de Didier Landrevie, chef de la section des tunnels, des berges et du périphérique, le 20 novembre 2018

e. Le coût de l'infrastructure

En 1973, l'investissement effectué pour la totalité de la réalisation du périphérique est estimé à 300 millions d'euros avec un financement partenarial État-Ville de Paris-district. Caroline Grandjean précise : « *Actualisé en valeur 2019, ce serait 3 milliards d'euros. Je ne sais pas si c'est tout à fait la valeur de reconstitution, à mon avis ce serait beaucoup plus*³⁶ ».

Le tableau ci-après détaille les montants annuels dédiés à l'exploitation et à l'entretien, soit une dépense globale de l'ordre de 6 à 7 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les investissements d'amélioration (enrobé phonique et éclairage LED moins énergivore), qui représentent environ 10 millions d'euros d'investissement par an. Cette dépense représente environ quatre centimes par trajet moyen, sans compter les externalités négatives, notamment en termes de pollution.

Notion de coûts	
• Valeur 1973 : 300 millions d'€ (financement Etat 40 % / Ville de Paris 40 % / District 20%)	
• Valeur 2009 : 3 milliards d'€	
Budget annuel attribué à la Direction de la Voirie et des Déplacements pour l'exploitation et l'entretien sous cette mandature:	
• Patrimoine de surface	2 040 000 €
• Equipement	740 000 €
• Eclairage	3 230 000 €
• Tunnels	775 000 €
• Ouvrages d'arts	600 000 €
Améliorations	
• Enrobés phoniques	2 200 000 €
• Plan climat éclairage	800 000 €
Soit au total 10 385 000 €	

~ 4 centimes par
trajet moyen

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Christophe Najdovski considère qu'« à l'inverse du principe pollueur-payeur, c'est le pollué qui est le payeur aujourd'hui. Qui est le pollué ? C'est le contribuable parisien qui paye pour l'entretien de l'infrastructure puisque le périphérique est entretenu sur le budget de la Ville. Nous savons donc, nous ne le disons peut-être pas assez, notamment à nos voisins métropolitains, qu'aujourd'hui Paris est d'une certaine manière très solidaire avec la Métropole puisqu'elle accueille une infrastructure qui est payée par les contribuables parisiens, mais qui n'est pas beaucoup utilisées par les Parisiens, même si elle l'est un peu, mais en tout cas de façon minoritaire. Elle est très majoritairement utilisée par nos voisins métropolitains, et ce sont malheureusement les riverains, qui souvent d'ailleurs sont non motorisés, qui, par leurs impôts locaux, payent l'entretien du périphérique puisque c'est sur le budget de la Ville ».

Il relève ainsi que « 13 millions d'euros ont été dépensés dans cette mandature sur le budget de la Ville de Paris pour le programme d'enrobé phonique qui bénéficie aux habitants des deux côtés du périphérique, (...) 5 millions pour la rénovation de l'éclairage, 40 millions pour la mise aux normes des tunnels et 7 à 8 millions pour l'exploitation et l'entretien ³⁷ ».

³⁶ Audition de Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, le 20 novembre 2018

³⁷ Audition de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, le 20 novembre 2018

f. Une faible accidentatilité

Le boulevard du périphérique est un axe faiblement accidentogène au regard de l'importance du trafic qu'il reçoit. On compte deux à trois accidents significatifs par jour. Matthieu Garrigue-Guyonnaud estime d'ailleurs que *« cette accidentalité très faible est sans doute due en grande partie au fait que la densité du trafic conduit à une forme d'auto-régulation, (...) de la part des automobilistes, la même que nous observons Place de l'Étoile où finalement, dans cet endroit extrêmement complexe, le nombre d'accidents est faible, ne donnant à personne le sentiment d'une autoroute parfaite »*³⁸.

Il évoque aussi les 16 radars implantés dans les deux sens de l'axe et remarque : *« Sans pouvoir établir de causalité directe à ce stade, mais en tout cas au moins un lien de corrélation, nous observons que la baisse de la vitesse maximale autorisée de 80 à 70 km/h en 2014 s'est accompagnée dans le même temps d'une poursuite de la baisse de l'accidentalité et donc peut-être d'une meilleure gestion des insertions, notamment par les axes menant vers la capitale ou vers la Petite couronne »*³⁹.

Caroline Grandjean confirme que *« le nombre d'accidents est finalement proportionnellement inférieur à ce que l'on peut constater sur l'ensemble de l'accidentologie parisienne, puisque nous avons 11 % des accidents corporels de la circulation sur le boulevard périphérique, alors que le boulevard périphérique représente 30 % du trafic parisien »*⁴⁰. Les accidents sont principalement causés par la vitesse excessive, le manque d'anticipation, les changements de file dangereux, notamment pratiqués par des voitures ou des véhicules utilitaires qui ne voient pas les deux-roues motorisés qui circulent entre les files. Le tableau ci-dessous fait apparaître le détail de ces accidents et pannes pour l'année 2017 :

Pannes et événements

En 2017 (uniquement les jours ouvrés), la circulation sur le périphérique a été dégradée à cause d'au moins un événement **37,8 %** du temps. 4708 événements (72% de pannes et 28% d'accidents) ont été recensés en 2017 sur 252 jours (soit 19 événements par jour).

	Accidents corporels	Dégâts matériels	Pannes de véhicules
Nombre	407	918	3363
Durée moyenne	01:13:49	00:41:50	00:33:58

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Maillon fort du réseau structurant francilien, le périphérique est la seule rocade autoroutière aussi proche du cœur d'une agglomération importante. C'est une voie communale de 35km, il est au niveau du sol sur 10% seulement de son parcours, en élévation, c'est-à-dire au-dessus des territoires riverains, sur 40% et en tranchée ouverte ou couverte sur 50%. Son exploitation requiert un dispositif opérationnel 24h sur 24 très particulier et son coût représente un peu plus de 10 millions d'euros par an, soit environ 4 centimes par trajet moyen.

³⁸ Audition de Matthieu Garrigue-Guyonnaud, directeur adjoint du cabinet du Préfet de police, le 20 novembre 2018

³⁹ On peut d'ailleurs remarquer qu'une règle du code de la route spécifique s'applique au boulevard périphérique : la priorité se fait pour les flux entrants

⁴⁰ Audition de Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements, le 20 novembre 2018

Chapitre III. Le périphérique au cœur du système francilien des mobilités

Les développements qui suivent visent à analyser et à situer le trafic accueilli par le boulevard périphérique, 1,1 million de déplacements quotidiens, soit 35 à 45 % de la circulation automobile parisienne, dans le tableau d'ensemble des mobilités franciliennes.

a. Des données insuffisantes

Comprendre le rôle joué par le périphérique dans l'économie de la mobilité francilienne requiert un éclairage statistique actualisé et le plus complet possible, puisque les pratiques ont évolué rapidement ces dernières années. Plusieurs experts auditionnés par la mission ont souligné l'insuffisance de l'appareil statistique disponible de ce double point de vue.

En effet, les statistiques disponibles proviennent pour l'essentiel de l'Enquête Globale Transport réalisée tous les 10 ans par l'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France, dont la dernière remonte à 2010. Fouad Awada explique que cette enquête *« qui porte sur 10 000 personnes, est un long questionnaire et coûte 10 millions d'euros. (...) A un moment où la mobilité est en pleine mutation, révolution, nous avons besoin de savoir qui prend le vélo, qui utilise l'auto-partage, qui circule sur le périphérique. Nous aurions besoin de lancer des enquêtes, mais, pour cela, il faut que les décideurs mettent de l'argent dans la connaissance ⁴¹ »*.

Les données plus récentes, issues notamment des comptages routiers effectués par la Direction de l'ordre public et de la circulation de la Préfecture de police de Paris, par les départements pour leurs routes, et par la Direction régionale et interdépartementale des routes d'Ile-de-France, ne renseignent que sur les aspects quantitatifs du trafic. D'une manière générale, Elodie Hanen souligne qu'il est nécessaire de disposer de données plus fines sur le plan qualitatif et notamment *« d'approfondir la réflexion sur les origines-destinations et les usages du boulevard périphérique ⁴² »* afin de poser un diagnostic⁴³.

Pour répondre à ce besoin, Caroline Grandjean annonce le lancement de *« quelque chose de plus innovant, utilisant les données issues de téléphones portables de manière statistique, anonymisée, mais qui permettront d'avoir une vision non exhaustive mais relativement importante des origines-destinations des usagers du périphérique aujourd'hui »*. Les résultats consolidés de cette enquête ne sont pas disponibles à la date de la rédaction du présent rapport⁴⁴.

b. L'enjeu crucial de la mobilité en Ile-de-France

Le boulevard périphérique s'inscrit dans un système des mobilités qui joue un rôle essentiel dans la vie des Franciliens du fait des caractéristiques régionales :

- Une très forte densité de population. Celle-ci atteint 21 000 habitants au km² à Paris, soit le sixième rang mondial, et 7000 pour la Petite couronne. Avec une moyenne de 1000 habitants au km², la région concentre 12 millions d'habitants, soit 18 % de la population française, sur 2 % du territoire national.
- L'intensité de l'activité économique : 6 millions d'actifs et 6,2 millions d'emplois, soit 20 % de la population active et 22 % des emplois en France y sont rassemblés⁴⁵ avec des déséquilibres géographiques générateurs de déplacements, ainsi que la carte ci-dessous le met en évidence.
- L'étalement urbain et l'allongement des trajets domicile travail notamment à cause des prix de l'immobilier qui repoussent les populations défavorisées des centres ville et de la double activité des ménages. Le budget-temps consacré par les Franciliens à se déplacer a cru de plus de 15mn

⁴¹ Audition de Fouad Awada, directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

⁴² Audition d'Elodie Hanen, directrice générale adjointe d'Ile-de-France mobilités, le 20 novembre 2018

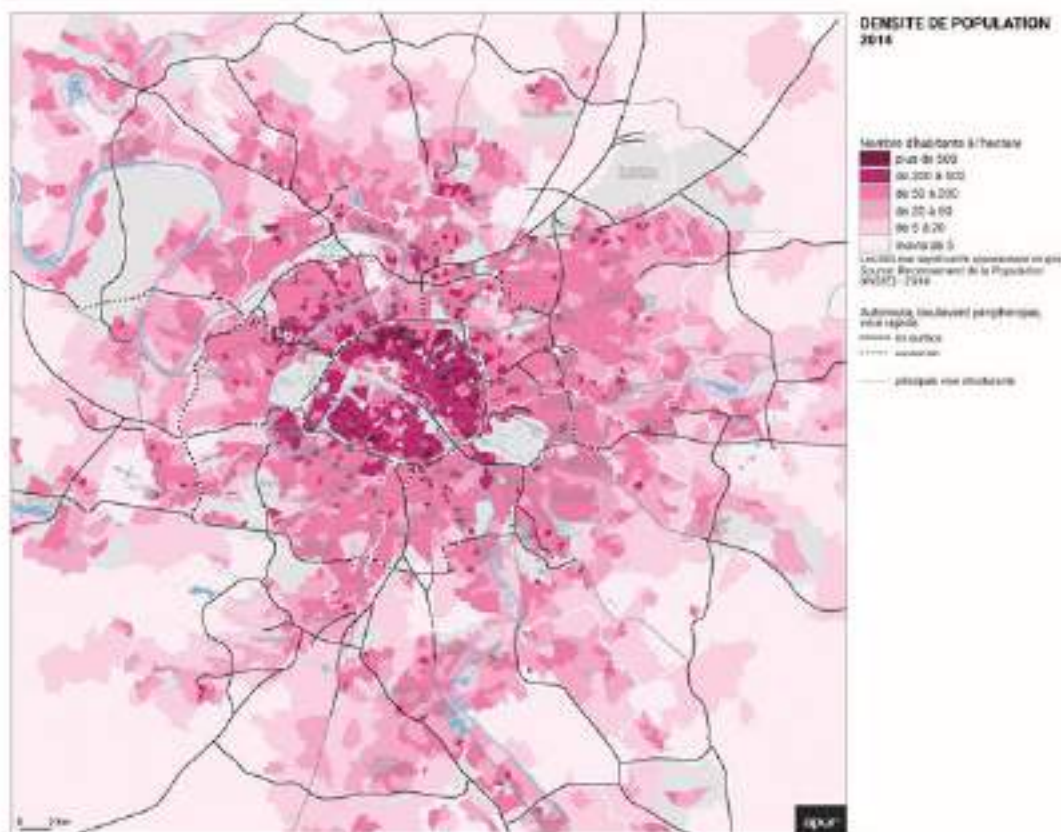
⁴³ Les statistiques communiquées à la mission varient d'ailleurs parfois selon les intervenants auditionnés

⁴⁴ Audition de Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements, le 20 novembre 2018

⁴⁵ Rapport du comité sur la faisabilité de la gratuité dans les transports en commun en Ile-de-France, leur financement et leur politique de tarification, le 2 octobre 2018

en 30 ans et si le nombre de leurs déplacements a également augmenté, les trajets domicile travail restent prépondérants en temps (30 %) et surtout en distance parcourue (41 %) ⁴⁶.

- Un environnement marqué par une pollution atmosphérique et phonique qui affecte de façon significative la santé des Franciliens. Ces enjeux environnementaux et de santé publics sont abordés dans le chapitre suivant.



Source : l'Atelier Parisien d'Urbanisme

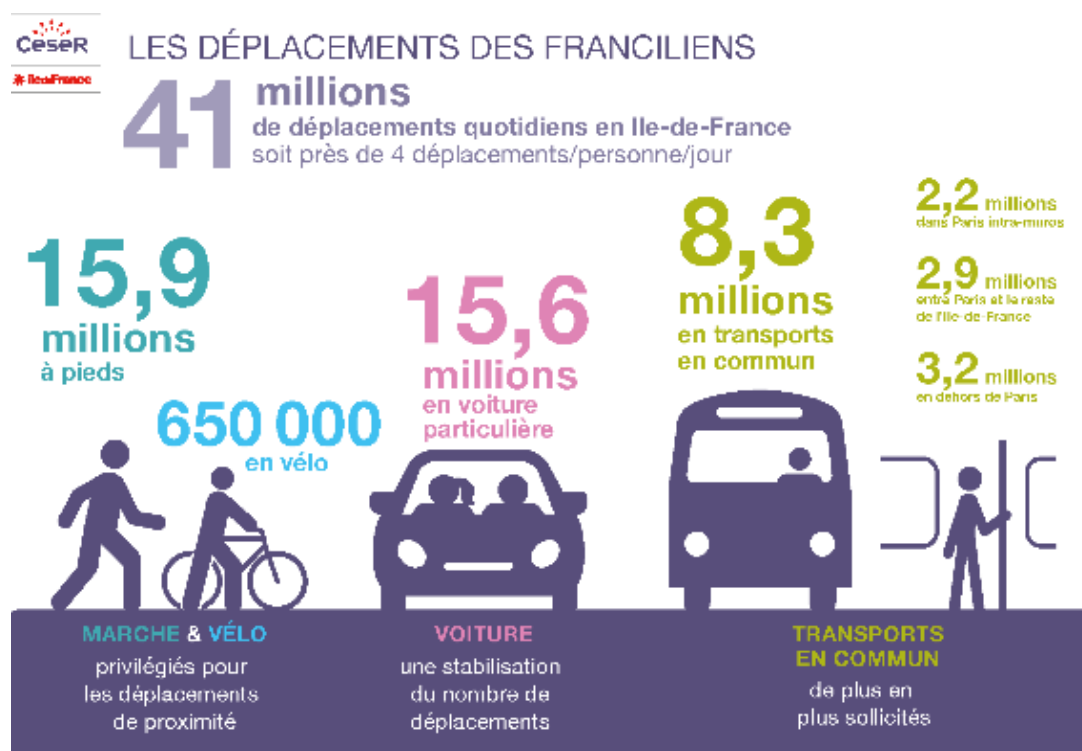


Source : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'IDF

⁴⁶ Livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris, mars 2018

c. La part modale de la voiture reste forte mais décline dans le cœur de l'agglomération

Le rôle joué par le périphérique dans les déplacements franciliens doit être apprécié en prenant en compte le contexte de reflux de l'usage de la voiture constaté depuis 2001, surtout dans le centre de la métropole, au profit des transports collectifs et, dans une moindre mesure, du vélo. Les parts respectives des différents modes de déplacements apparaissent ci-dessous :



Source : Conseil Economique Social et Environnemental Régional

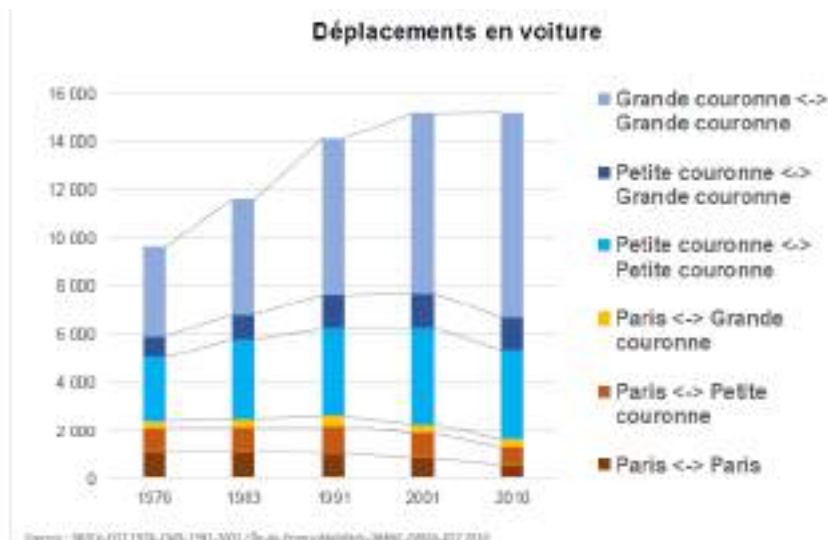
La marche à pied représente 40% des déplacements en Ile-de-France, soit le même poids que la voiture, mais si on raisonne en distance, la voiture représente 52% des distances parcourues ; les transports collectifs 40%, alors que la marche, le vélo, les deux roues motorisées ne comptent que pour à peine 7%.

Elodie Hanen indique que « pour ce qui concerne les déplacements en voiture, la tendance est à la stagnation depuis le début des années 2000, où le pic a été atteint. Néanmoins, il ne s'agit que de la photo globale. On observe en effet une diminution des déplacements en voiture dans le cœur de l'Ile-de-France et notamment dans Paris intra-muros à partir des années 1980 et entre Paris et la banlieue à partir des années 1990. À partir des années 2000, tous les déplacements en lien avec la Petite couronne diminuent assez fortement, de l'ordre de 10 % entre 2001 et 2010 ».

Le tableau ci-dessous détaille cette évolution :

Les déplacements en voiture diminuent dans le cœur de l'Île-de-France

- Dans Paris partir des années 80
- Entre Paris et la banlieue à partir des années 90
- en lien avec la petite couronne à partir des années 2000 (-10 %).



Source : Île-de-France Mobilités

Elodie Hanen précise qu'une partie de la croissance des déplacements en voiture jusque dans les années 2000 découle de l'augmentation du taux d'activité des femmes, qui a fini par atteindre un plafond. À l'inverse, les déplacements en Grande couronne, qui sont les seuls types de déplacement qui ont augmenté depuis les années 1970 et encore dans les années 2000, s'expliquent en partie par une population de seniors, de retraités, qui, non seulement, continue de croître, mais également de se déplacer de manière plus importante que précédemment.

De plus, les politiques de mobilité ont favorisé les modes alternatifs à la voiture au cours des années 1980, 1990, 2000 en intensifiant l'offre en transports collectifs (création de nombreuses lignes de tramway, extensions de lignes de métro, rénovation des RER et interconnexion des TGV, avec des TER), aussi en réduisant la capacité routière. C'est l'ensemble de ces phénomènes qui explique globalement ces tendances.

S'agissant des déplacements en transport collectif, de manière corollaire, on constate dans le tableau ci-après une croissance très forte depuis le début des années 2000 (21 % de croissance entre 2001 et 2010), alors qu'il y avait plutôt eu une stagnation dans les années 1970, 1980 et 1990. Cette croissance a concerné tous les territoires, mais a été plus sensible pour les déplacements en lien avec la Petite couronne. Pour ces déplacements, ceux réalisés en voiture ont baissé de 10 % entre 2001 et 2010, tandis que ceux réalisés en transport en commun ont augmenté de 25 %. Cela s'explique par le fait que l'essentiel de l'urbanisation s'est opéré, au cours de cette période, plutôt dans la Petite couronne et qu'en parallèle, les offres de transport en commun, les offres de tramway, les offres de bus, ont été développées sans augmentation des capacités des voiries locales.

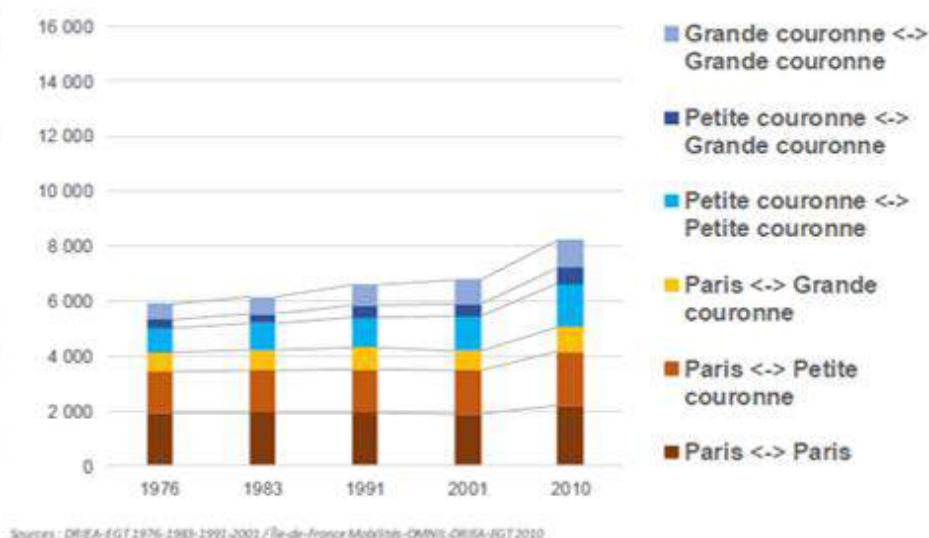
Pour autant, c'est pour Elodie Hanen une « *illusion d'imaginer que nous allons reporter tous les déplacements qui se font dans les véhicules, quelle que soit l'infrastructure qui est empruntée, dans les transports en commun* ».

Croissance très forte dans les années 2000

• + 21 % en dix ans
après une quasi stagnation depuis les années 70.

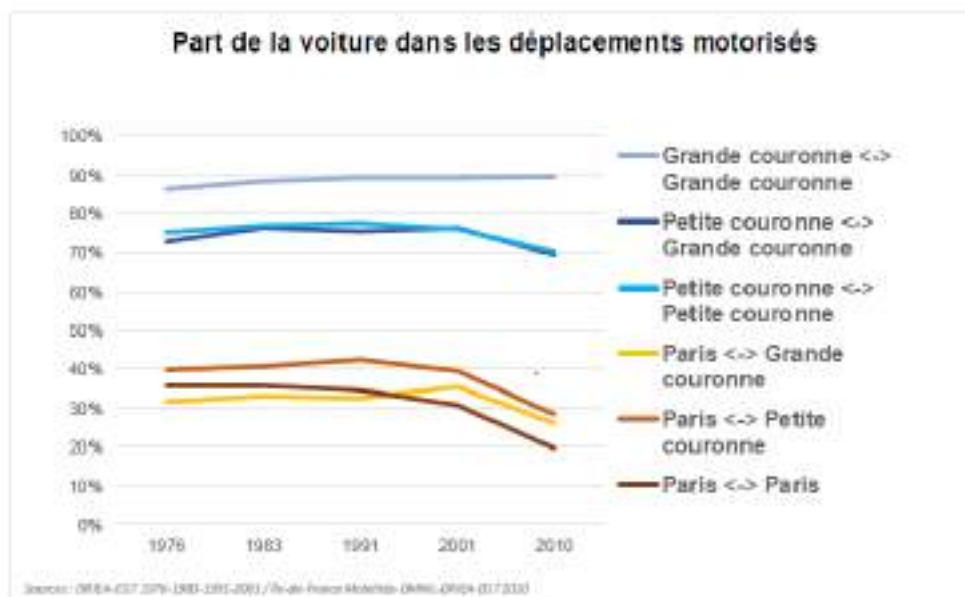
Une croissance qui a concerné tous les territoires mais qui a été encore plus forte pour les déplacements en lien avec la petite couronne (+25%).

Déplacements en transports collectifs



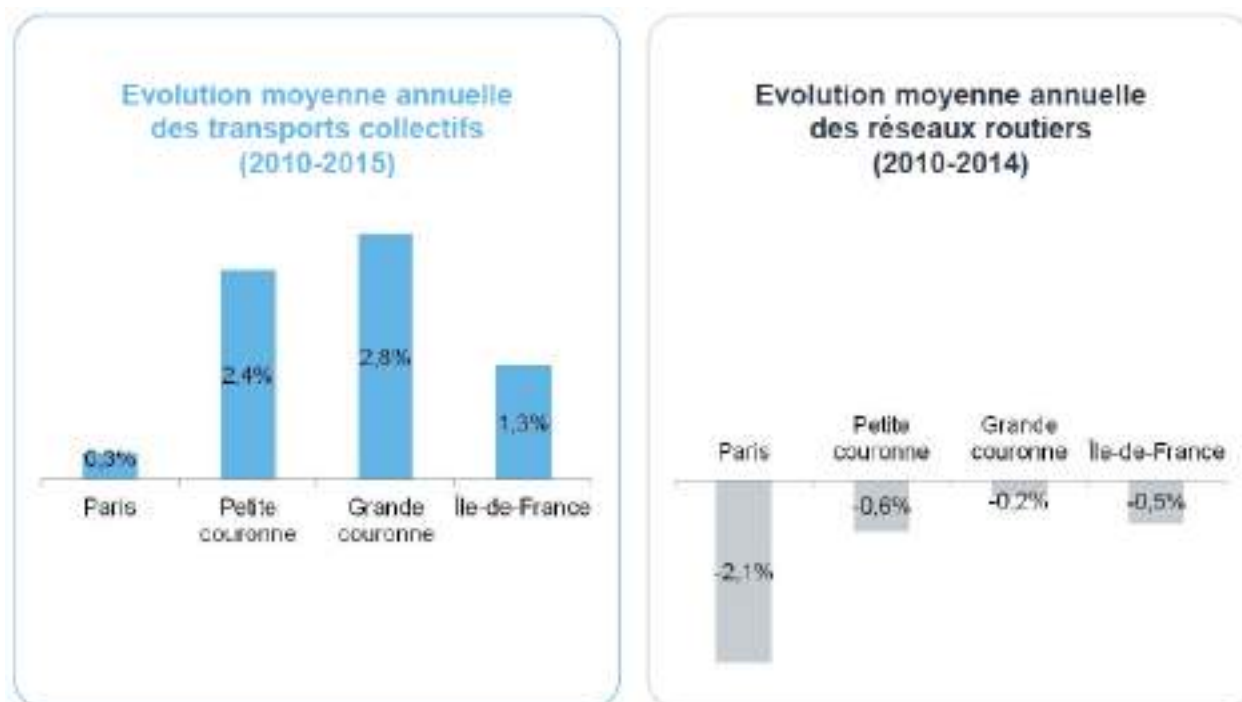
Source : Île-de-France Mobilités

Quant à la part modale de la voiture, elle est en diminution partout, ainsi que le montre le tableau suivant. Il s'agit de la part modale sur l'ensemble des déplacements motorisés, à l'exclusion des modes actifs. À Paris par exemple, en 2010, la part modale de la voiture représente 20 % de l'ensemble des déplacements motorisés. La tendance est à la baisse partout et dans tous les types de déplacements sauf les déplacements au sein de la Grande couronne, pour laquelle la part modale de la voiture reste très importante, à hauteur de 90 %.



Source : Île-de-France Mobilités

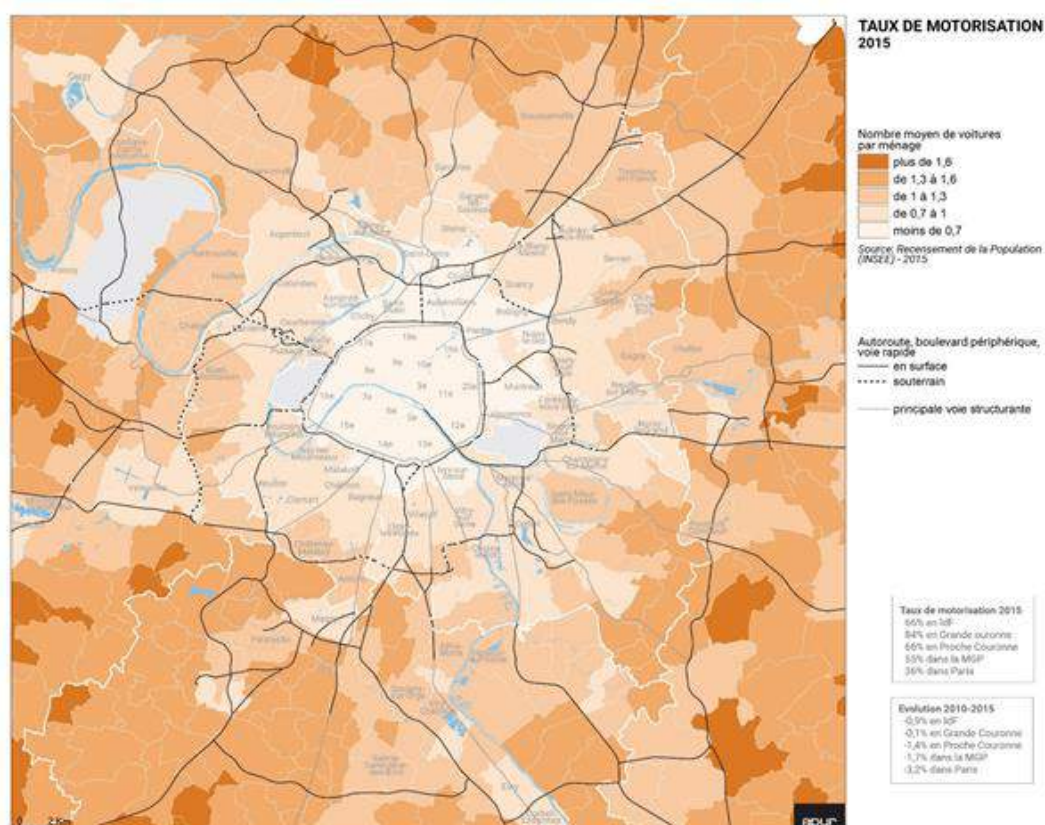
Entre 2010 et 2015, l'évolution moyenne de la fréquentation des réseaux de transports confirme la tendance à l'augmentation des déplacements en transport collectif et à la diminution des déplacements en voiture :



Source : comptages de fréquentation des réseaux – bilan à mi-parcours du PDUIF

Source : Île-de-France Mobilités

Ces évolutions s'accompagnent d'une diminution générale du taux de motorisation par ménage plus accusée à Paris et dans la Petite couronne :



Source : l'Atelier Parisien d'Urbanisme

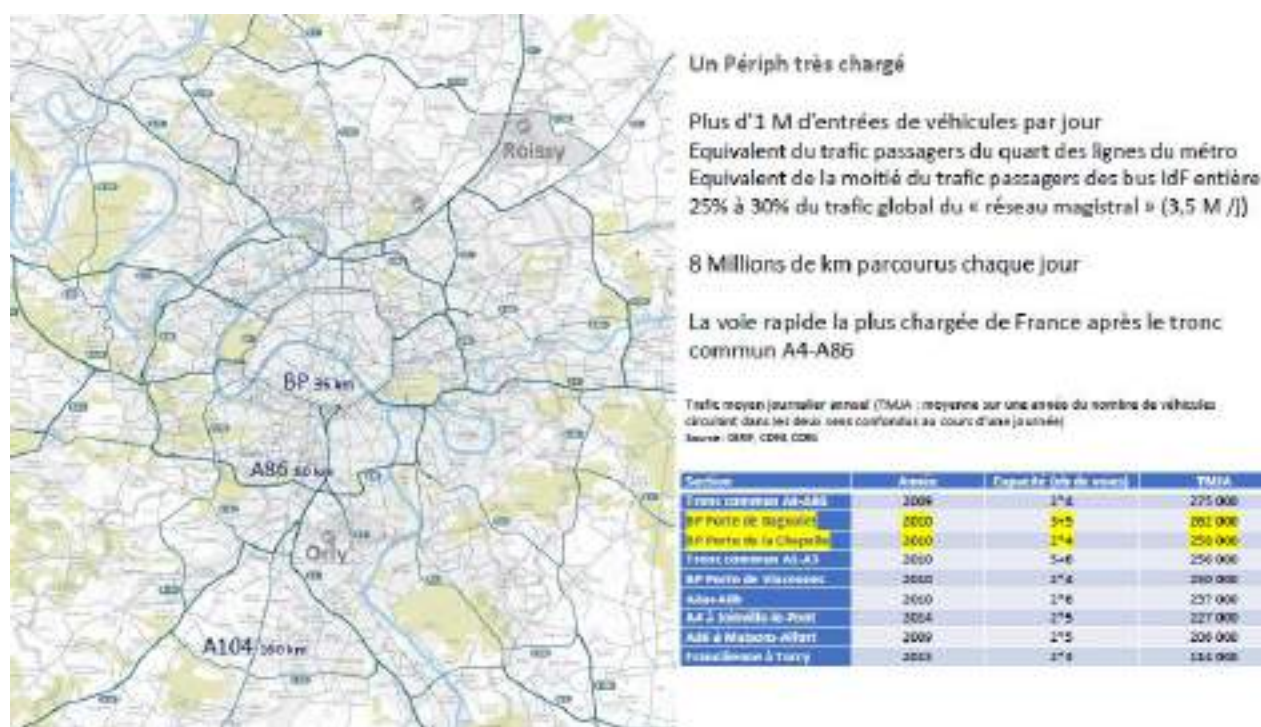
d. Un trafic massif sur le périphérique, écrêté par la saturation

Plus d'un million de véhicules circulent chaque jour sur le périphérique, soit 35 à 40 % du trafic parisien. Fouad Awada indique que cela représente « à peu près le quart des lignes de métro. Cela revient à prendre quatre ou cinq lignes de métro. Cela représente l'équivalent de la moitié des passagers de bus de toute l'Ile-de-France ».

Le réseau magistral, c'est-à-dire les radiales et les rocade A86 et Francilienne, accueille quant à lui entre 3,5 millions et 4 millions de voitures. Le trafic du périphérique pèse donc extrêmement lourd au sein de cet ensemble.

Fouad Awada indique que « les comptages montrent que le trafic sur le périphérique parisien, notamment dans ses sections proches de l'A3 et de l'A1, est de l'ordre de 260 000 véhicules par jour. Il s'agit du record absolu de France pour une voie rapide, après une autre section, sur la francilienne ⁴⁷ ».

Christophe Najdovski relève que « ce boulevard périphérique s'inscrit dans une organisation du trafic et des déplacements motorisés en Île-de-France qui concentre tout vers le centre. Nous avons 11 % de la circulation régionale qui est aujourd'hui concentré sur le territoire de Paris, et Paris représente 1 % du territoire régional. Donc nous avons 11 % de la circulation concentré sur 1 % du territoire, alors que nous devrions plutôt avoir quelque chose qui va dans le sens de la déconcentration. (...) Le périphérique accueille un trafic supérieur au cumul des deux autres rocades que sont l'A86 et la Francilienne. Alors que la logique voudrait au contraire que nous ayons davantage de flux sur le contournement extérieur. Il serait plus logique que nous ayons plus de flux au niveau des entrepôts logistiques situés en périphérie, plutôt que dans la zone la plus dense qui concentre le plus d'habitat ⁴⁸ ».



Source : Institut d'Aménagement d'Urbanisme-IDF

Concernant la répartition des usages Caroline Grandjean indique que les déplacements se font pour « à peu près 50 % de Paris-banlieue ou banlieue-Paris, 45 % banlieue-banlieue, et 5 % Paris-Paris. C'est une illustration du fait que cette infrastructure est bien une infrastructure métropolitaine et pas seulement parisienne ⁴⁹ ».

⁴⁷ Audition de Fouad Awada, directeur général IAU-IDF, le 18 septembre 2018

⁴⁸ Audition de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, le 20 novembre 2018

⁴⁹ Audition de Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements, le 20 novembre 2018

Le trajet moyen est estimé à 7,5 kilomètres : le périphérique distribue des flux entrants et sortants des six autoroutes et des portes de Paris.

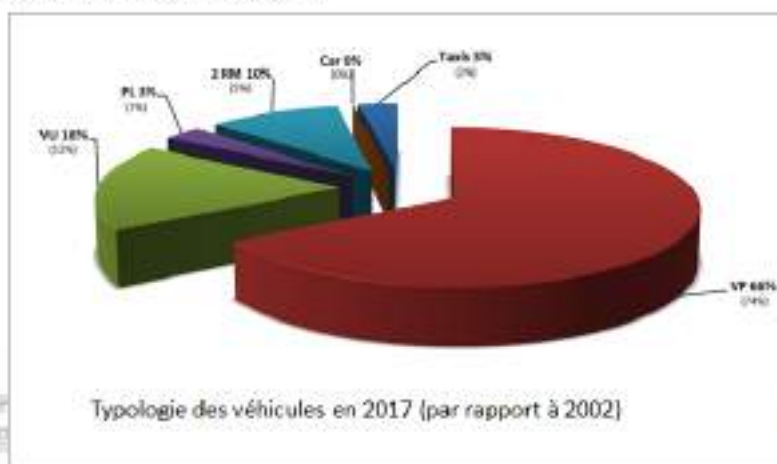
Une vitesse moyenne est d'environ 40 km/h sur 24 heures et d'environ 30km/h en heure de pointe.

Il a été conçu pour permettre à des convois relativement lourds et hauts de passer sous les ponts (jusqu'à 4,75 mètres,). La question de la logistique est abordée au chapitre intitulé Les enjeux économiques et logistiques.

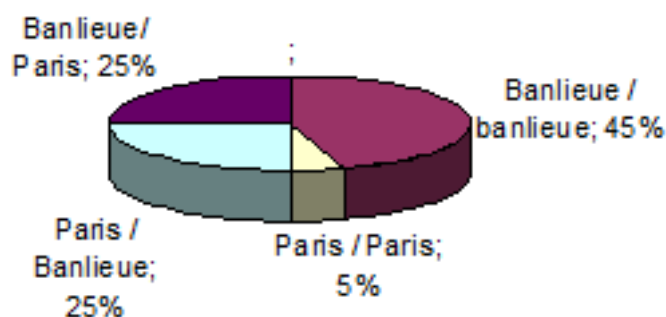
Les tableaux suivants récapitulent et complètent ces données :

La circulation sur le périphérique

- **1,1 M de véhicules / jour** dont 87% de VL, 3% de PL et 10% de 2R. Par rapport à 2002 forte hausse de la proportion de 2 RM (doublée) et de VU avec une baisse des PL (divisée par deux) et VP.
- Trajet moyen = 7,5 km
- 120.000 véhicules / jour dans chaque direction en un point
- 40 % des déplacements parisiens
- Vitesse moyenne 40km/h sur 24h



Répartition des trajets du BP



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

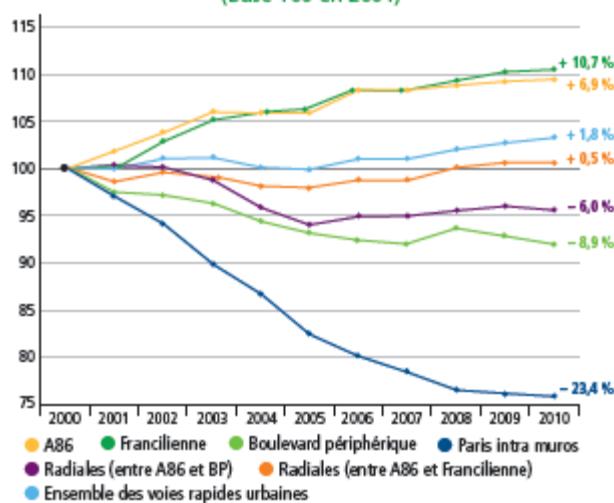
Le trafic du périphérique et sa vitesse moyenne sont en diminution depuis 2001, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, à cause de la saturation croissante de l'infrastructure. Sur une année, on constate un pic de vitesse au mois d'août et une petite diminution de la distance parcourue. Le reste de l'année est relativement stable. Sur une journée, la saturation débute à peu près vers 6 h 30 et ne prend fin que vers 20 h-21 h.



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Le tableau suivant fait apparaître une baisse de 8,9 % de la circulation automobile sur le périphérique entre 2000 et 2010, moins rapide que dans Paris intramuros (23,4 %), alors que le trafic augmente au contraire de 10,7 % sur la Francilienne pendant la même période.

Évolution du trafic des voies rapides urbaines franciliennes et du boulevard périphérique (Base 100 en 2001)



Nota : Véhicules x km de 6h à 20h sur les VRU, véhicules x km par heure de 7h à 21h, ramenés au km d'axe instrumenté sur le BP. Source : DRIE, réseaux SIRIUS 1 et 2, Ville de Paris

Source : Plan de Déplacements Urbains Île-de-France

Cette baisse est corrélée à la congestion du trafic sur le périphérique qui a augmenté de 36 % entre 2006 et 2016, passant de 202 000 à 274 000 heures-kilomètres de file de circulation⁵⁰.

Matthieu Garrigue-Guyonnaud pense « qu'il y a bien eu un report sur ce boulevard périphérique, (...) (qui) n'est pas propre uniquement à la modification des conditions de circulation sur les voies sur berges basses, et aussi lié à la modification de circulation sur les boulevards des Maréchaux. Tous les aménagements qui ont été réalisés sur cet autre axe circulaire présent dans la capitale, notamment pour accompagner le déploiement du tramway, ont eu pour effet, (...) de modifier les conditions de circulation ⁵¹ ».

⁵⁰ Rapport du comité sur la faisabilité de la gratuité dans les transports en commun en Ile-de-France, leur financement et leur politique de tarification, le 2 octobre 2018

⁵¹ Audition de Matthieu Garrigue-Guyonnaud, directeur adjoint du cabinet du préfet de police, le 20 novembre 2018

e. Le faible taux d'occupation des véhicules sur le périphérique

Christophe Najdovski souligne que cette voie n'est saturée qu'en apparence : *« Elle est saturée en véhicules, mais elle n'est pas saturée en personnes. Et cela renvoie à toute la question du taux d'occupation des véhicules puisque nous savons aujourd'hui que nous avons un taux d'occupation qui est de l'ordre de 1,05 personne par véhicule à l'heure de pointe ».*

Il estime que cette *« infrastructure est très fortement consommatrice d'espace pour, au final, un usage qui pourrait être beaucoup plus efficient qu'il ne l'est aujourd'hui. (...) Nous pourrions transporter autant voire plus de monde sur cette même infrastructure avec moins de véhicules, et même beaucoup moins de véhicules et ainsi réaffecter l'espace gagné à d'autres usages fonciers permettant, en termes économiques, un double dividende : réduction du nombre de véhicules, donc réduction des émissions de polluants, et aussi réaffectation à d'autres usages qui permettent une moindre coupure que celle que nous avons aujourd'hui ⁵² ».*

Jean-Louis Missika dénonce lui aussi *« l'encombrement de l'espace public par des véhicules qui sont, non seulement occupés par 1,2 personne en moyenne, mais qui, en plus, sont immobilisés pendant 95 % de leur durée de vie ».*

Il considère que *« l'automobile est le moyen de locomotion le plus absurde que nous ayons inventé pour circuler en ville. Nous avons conçu les villes au service de l'automobile. Qu'est-ce que le périphérique ? Ce sont des aménageurs qui ont dit que la ville devait s'adapter à l'automobile. Ces aménageurs voulaient des autoroutes qui traversaient tout Paris, Nord, Sud et Est et Ouest. Heureusement que cela s'est arrêté à un moment donné, car la radiale Vercingétorix allait pratiquement jusqu'au nord de Paris ⁵³ ».*

De nombreux experts auditionnés par la mission ont pointé les gaspillages d'espace, de temps et la pollution entraînés par « l'autosolisme ». Pour Stéphane Aubry par exemple, *« la première réponse est un slogan à l'échelle mondiale : arrêtons de déplacer des véhicules, mais déplaçons des personnes. Déplaçons des véhicules pleins. Nous avons un taux de remplissage à 1,18. Déplaçons des véhicules à 2. La note minimale, c'est un conducteur et la note maximale, c'est 5. Nous sommes à 1,18. Nous devons augmenter le remplissage. Nous devons travailler à l'échelle de la métropole pour augmenter le remplissage des véhicules, afin de pouvoir réduire l'infrastructure. Nous avons des compétences techniques. Nous savons mesurer le remplissage des véhicules avec des caméras thermiques, etc. ⁵⁴ ».*

Alors que la part modale de la voiture décline dans le centre de l'agglomération, le trafic du périphérique est fortement congestionné et représente 1,1 million de déplacements quotidiens, soit 35 à 40% du trafic parisien. Le trajet moyen est de 7,5 km seulement. Les déplacements se font pour 50% de Paris-banlieue ou banlieue-Paris, 45% banlieue-banlieue, et 5% Paris-Paris. Il s'agit pour 87% de véhicules légers, pour 10% de deux roues et pour 3% de poids lourds. Cependant, le taux d'occupation par voiture n'est que de 1,05 personne aux heures de pointe.

⁵² Audition de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, le 20 novembre 2018

⁵³ Audition de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

⁵⁴ Audition de Stéphane Aubry, expert mobilité au sein de l'agence d'urbanisme et d'architecture Richez et Associés, le 8 janvier 2019

Chapitre IV. Les enjeux économiques et logistiques

Le périphérique est un axe structurant et primordial pour la desserte de marchandises et présente des enjeux économiques non négligeables. Lieu majeur d'implantation des services urbains, le périphérique accueille également de nouvelles structures dédiées aux activités logistiques.

a. Les enjeux économiques

- **Le périphérique est un lieu majeur d'implantation de services urbains**

« Des centaines de milliers de personnes vivent autour du périphérique, beaucoup de gens l'utilisent et le périphérique lui-même est une ouverture sur des logements, des usines, des équipements publics, des terrains de sport, des résidences universitaires, des espaces verts, des églises. Il s'agit d'un territoire intramuros et côté banlieue qui est absolument incroyable. Il doit être considéré comme tel, il ne peut pas être le lieu de l'expansion, de la production urbaine à tout-va⁵⁵ » explique Pierre Mansat.

La ceinture verte accueille la plupart des gares routières parisiennes, beaucoup de lieux de services, comme le service de la Propreté, les services de la Voirie, des services de stockage divers et variés. L'ouvrage périphérique est régulièrement utilisé comme espace de stockage.

Les emprises dédiées sont implantées sous ou à proximité des viaducs du périphérique, et constituent des coupures entre Paris et ses voisins. Tous ces lieux sont à considérer comme des territoires de projets, à l'image de l'opération Ladoumègue, associant un centre de remisage du tramway au programme initial de complexe sportif.

Dans le même temps, le périphérique est devenu un véritable vecteur économique doté d'une importante attractivité foncière sur ses abords immédiats. Ses rives ont attiré de nombreux grands sièges tertiaires, centres commerciaux, cinémas et enseignes publicitaires, *« faisant de cette infrastructure polluante et difficilement franchissable, un lieu de représentation et de mise en scène de la métropole⁵⁶ »*.

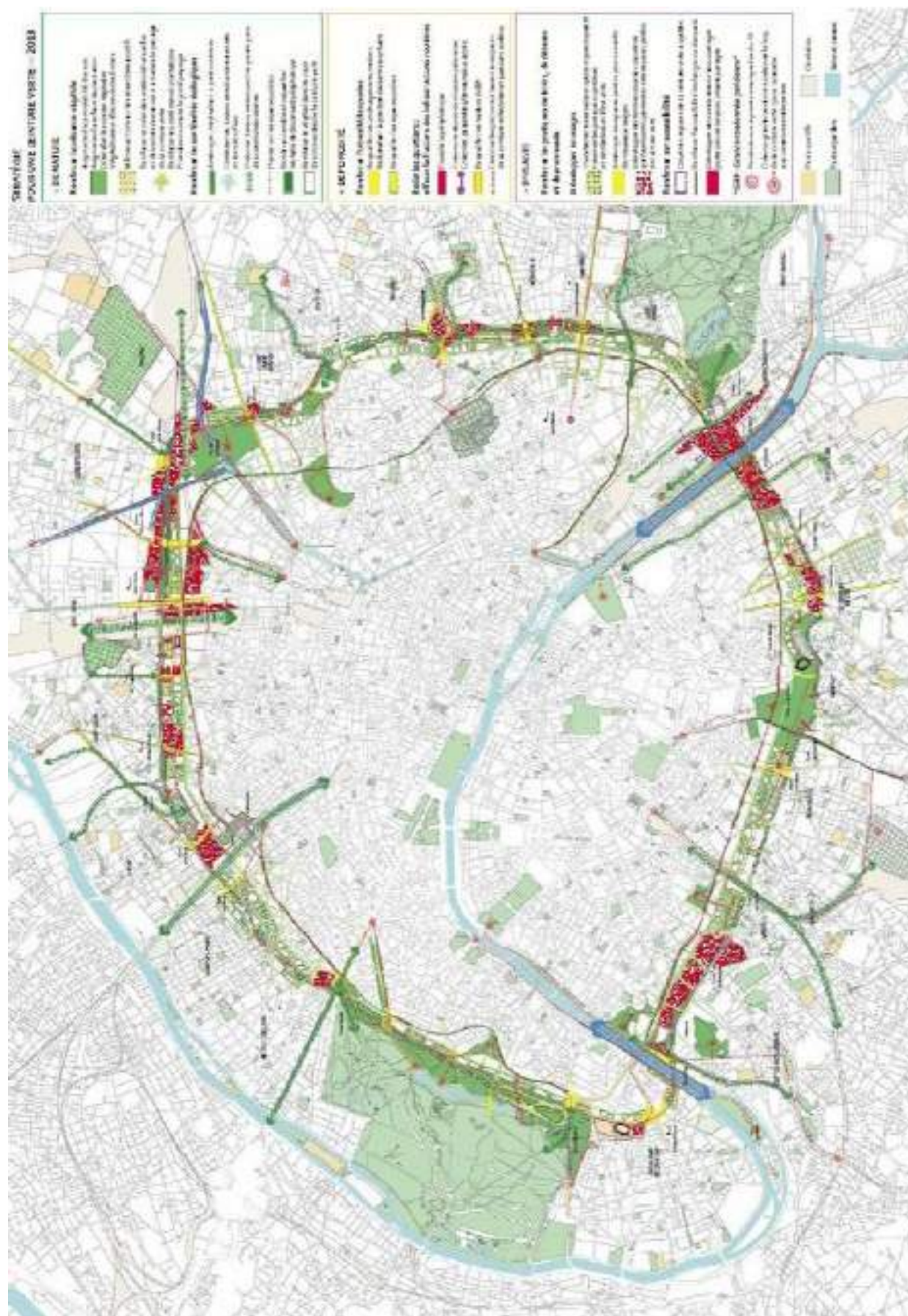
Bernard Landau pense que l'on pourrait *« pousser ce raisonnement à l'accueil de très gros bâtiments sensibles qui doivent s'installer ou qui existent déjà dans les métropoles comme par exemple les data-centers ou certains équipements techniques ou publics intercommunaux. On pourrait également considérer que son caractère annulaire peut accueillir demain des réseaux techniques utiles d'un point de vue environnemental, ou énergétique au cœur métropolitain, voire un anneau de transports en commun aérien par câble, bref, là aussi, un potentiel à conserver⁵⁷ »*.

L'ensemble des dispositifs qui sont soit à l'étude, soit en chantier figurent sur la carte ci-dessous. Ce qui est en jaune est ce qui est engagé, ce qui est en orange ce qui est en chantier, ce qui figure en vert clair est à l'étude. Le bleu ciel, notamment la Porte de Bagnolet, représente les études non engagées, abordées dans le cadre du PNRU Bagnolet – Montreuil.

⁵⁵ Audition de Pierre Mansat, chargé de la métropole du Grand Paris auprès de la Maire de Paris (jusqu'en décembre 2018), le 2 octobre 2018.

⁵⁶ APUR, le boulevard périphérique au cœur de la métropole : enjeux et perspectives, note 110, octobre 2016

⁵⁷ Audition de Bernard Landau, président du département urbanisme et mobilités à l'EIVP, le 4 décembre 2018



Source : l'Atelier Parisien d'Urbanisme

• **L'Arc de l'innovation : une nouvelle façon d'aménager**

L'Arc de l'innovation est né d'une volonté des collectivités partenaires de renforcer les coopérations intercommunales et de contribuer à construire la Métropole du Grand Paris.

Jean-Louis Missika souligne : « *C'est un projet de construction de territoires de développement économique qui franchissent la barrière du périphérique. En termes de marketing territorial, cela envoie un signal qui consiste à dire que l'Arc de l'Innovation, nous ne pouvons pas savoir si c'est Paris ou sa banlieue, parce que c'est Paris et sa banlieue, et c'est le fameux rééquilibrage Est-Ouest, l'économie de l'innovation doit impérativement s'installer à l'est de Paris si nous voulons en finir avec le mouvement pendulaire entre les logements qui sont à l'est et les bureaux, et les emplois qui sont à l'ouest. Ce sont des territoires qui ont décidé spontanément de travailler ensemble. Ce n'est pas de la gouvernance de surplomb, mais de la gouvernance partagée. Ce sont des territoires qui ont développé une stratégie commune de création d'un foncier dédié à l'activité économique au sens large, de mobilisation de communautés, puisqu'il y a déjà beaucoup de l'écosystème de l'innovation qui est installé dans l'Est parisien. Franchir le périphérique ou briser la frontière du périphérique, c'est aussi créer des continuités économiques, sociales, culturelles, entre les territoires qui sont de part et d'autres du périphérique⁵⁸ ».*

L'Arc de l'innovation est un exemple réussi de développement économique et social grâce à l'économie de l'innovation. Il a été lancé en décembre 2015 avec la Ville de Paris, Est ensemble, Plaine commune et Grand Orly Seine Bièvre. Aujourd'hui plus de 600 acteurs y sont engagés : grands comptes, des startups, des makers, des centres de recherche... Ces innovations sociales, économiques et urbaines sont menées en lien étroit avec les quartiers et leurs habitants. Près de 300 000 m² seront créés d'ici à 2021 et 25 millions d'euros seront investis entre 2015 et 2020 par la Ville.

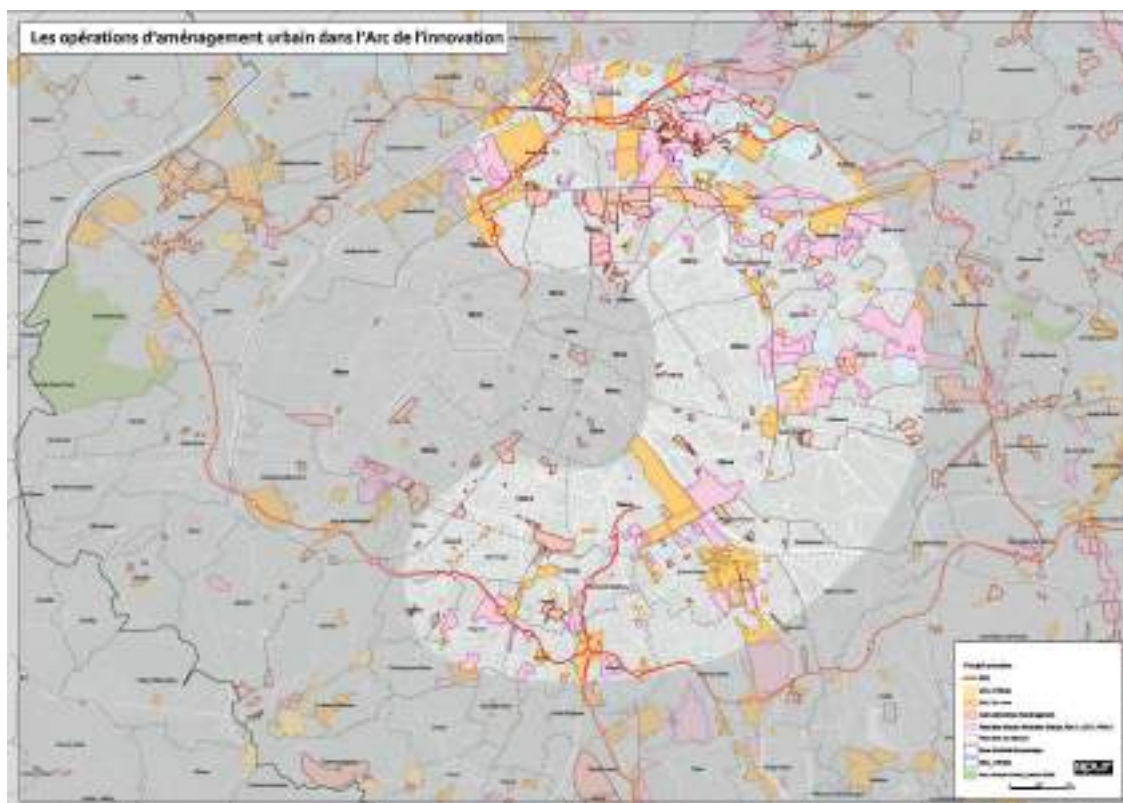
Ce projet entend également changer le regard sur les quartiers populaires situés de part et d'autre du boulevard périphérique. Il a pour ambition de mettre en valeur ces quartiers dans un souci de rééquilibrage Est/Ouest, afin qu'ils deviennent des centralités attractives du Grand Paris.

L'objectif est de faire de cet Arc de l'innovation, un « living lab » urbain, où chacun trouve sa place pour contribuer à la construction de la ville et de l'économie de demain. Le dispositif permet de :

- financer la création de lieux innovants : hôtel d'entreprise Binet dans le 18^e, institut des systèmes complexes dans le 13^e, pépinière mode à Château-Landon, implantation d'une école de design à la porte de Vincennes...
- faciliter l'accès à des financements : convention avec la Caisse des Dépôts et Consignations permettant le financement de projets immobiliers, en partenariat avec Paris Initiative Entreprise qui offre des garanties pour l'accès aux locaux de l'Arc, et des partenariats avec des fondations et des grands comptes
- proposer des outils d'accompagnement : un site internet recensant les locaux disponibles, des actualités dans l'Arc et des ressources locales
- souder une communauté d'acteurs de tous horizons au service du développement territorial (entreprises, chercheurs, makers, institutionnels, acteurs culturels...)

L'Arc de l'innovation recouvre plusieurs grandes réalisations tels que l'ICI à Montreuil, usine pour les créateurs, le Cargo à Paris 19^{ème}, phare des industries numériques, la Halle Freyssinet Paris 13^{ème}, halle géante pour les startups ou Villejuif bio Park pour les entreprises du secteur de la santé et des biotechnologies.

⁵⁸ Audition de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité



Source : l'Atelier Parisien d'Urbanisme

Sonia Lavadinho décrit l'avènement d'une économie « expérientielle » qui dépasse la frontière du périphérique : « on est dans une phase de transition, avec notamment l'arrivée de véhicules autonomes, la question plus largement de la baisse du modèle de la possession qui va effectivement vers un modèle de partage, de l'arrivée des nouvelles générations avec de nouveaux modes de vie et plus largement, la question de la transition économique que nous sommes en train de vivre, à savoir le passage vers l'économie expérientielle (...) Je vous signale que beaucoup de cette économie se fait aujourd'hui au-delà du périphérique. Une grosse partie de vos créatifs qui sont aujourd'hui à l'origine de votre PIB en tant que ville de Paris n'habite, ne travaille pas à Paris. Elle travaille à Montreuil, à Saint-Denis, au-delà du périphérique, et cela, c'est un point essentiel peut-être sur lequel j'aimerais que nous nous arrêtons un instant. Lorsque le PIB est fabriqué au-delà d'un périphérique, alors celui-ci n'a plus de raison d'être, car la rocade est là pour ceinturer la ville (...) c'est un fait dans les mentalités, et donc la question maintenant est : comment peut-on actualiser le réseau de telle sorte qu'il reflète finalement cette réalité du XXIème siècle qui est déjà très clairement présente ⁵⁹ ».

b. Les enjeux logistiques

Le boulevard périphérique fait partie des grandes infrastructures métropolitaines qui jouent aujourd'hui un rôle déterminant dans la manière dont le transport de marchandises s'opère à destination de Paris et de la première couronne de communes autour de Paris. Il croise tous les grands réseaux ferrés et deux fois la Seine et cette situation peut être exploitée à terme dans une logique de fret urbain ou de relais logistiques liés à la route, au fer et à l'eau. Par ailleurs, le développement de l'e-commerce reste très dynamique et ne connaît pas de palier à ce jour. Il induit une nouvelle logistique urbaine qui se développe à plusieurs échelles : plateformes, hôtels, relais de proximité. Cette logistique urbaine est en capacité d'intégrer davantage les enjeux environnementaux.

⁵⁹ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

- **Un axe majeur pour les entreprises franciliennes**

Michel Valache, directeur de la CCI d'Ile-de-France confirme que le périphérique est un axe majeur pour les entreprises franciliennes : 22% des véhicules sur le périphérique sont des véhicules utilitaires professionnels. Beaucoup de professionnels dépendent de leur véhicule pour travailler : transport de marchandises, artisans du BTP, entreprises de services... Aminata Diop, cheffe de projet chez Rungis marché international confirme qu'« *à la différence d'un particulier, d'un usager ou d'un citoyen lambda qui peut prendre sa voiture ou le transport en commun, il n'y a pas aujourd'hui, pour la livraison de marchandises, d'alternative au camion pour aller en plein cœur de la capitale⁶⁰* ». Le périphérique est donc une infrastructure indispensable pour nombre d'acteurs économiques.

La CCI souligne l'accès et les conditions de circulation de plus en plus difficiles à Paris alors que les contraintes sont toujours plus fortes, poussant les entreprises à une localisation loin du centre. Citant l'Observatoire des déplacements de Paris, elle note que près de 77% du boulevard périphérique sont congestionnés durant les pics horaires et que la vitesse moyenne y est de 32 km/heure.

Michel Valache précise qu'il est primordial d'intégrer les professionnels aux instances de concertation et d'élaboration de tout projet et la nécessité d'études préalables et d'études d'impact à tout projet d'évolution. L'évolution des territoires du périphérique est considérée sous cette réserve comme « *une opportunité d'un grand projet d'innovation et d'expérimentation, vitrine pour le Grand Paris⁶¹* ».

- **Distinguer les mobilités prioritaires et proposer des aménagements compensatoires**

Les évolutions du boulevard périphérique doivent, selon la CCI, intégrer des mobilités prioritaires aux transports collectifs et partagés : taxis, VTC et co-voiturage, véhicules de secours, entreprises mobiles,... Des aménagements compensatoires permettraient d'assurer la continuité et le développement de l'activité économique.

Afin d'aménager les mobilités prioritaires, la CCI propose plusieurs pistes. La première vise à conserver une vitesse moyenne acceptable dans la zone dense par la mise en place de voies dédiées sur le périphérique aménagé et des axes stratégiques à identifier. Elle suggère également d'éviter l'implantation de carrefours à feux accidentogènes et créateurs de congestion. Elle souhaite favoriser la limitation des déplacements professionnels par l'installation des entreprises en zone dense, la création de centres de livraison urbains, la facilitation du stationnement des professionnels ou l'offre d'alternative au report modal. Enfin, elle propose d'accompagner la transformation des flottes professionnelles (réseau de bornes de ravitaillement, amélioration des aides, guichet unique).

Ces pistes d'aménagement pour les mobilités doivent faire l'objet d'une large concertation, nécessitent de réaliser aux portes du périphérique les coutures nécessaires aux continuités de voirie et un travail commun avec Ile-de-France Mobilités pour diminuer le besoin de voitures particulières.

- **Le périphérique, au cœur de la logistique urbaine**

Depuis une dizaine d'années la logistique urbaine s'adapte à la révolution de l'e-commerce. Jonathan Sebbane, directeur général de SOGARIS, en rappelle les dynamiques : « *dans le monde, c'est environ 15 % de croissance de chiffre d'affaires par an. En France, c'est environ 8 % avec sans doute des effets de rattrapage à prévoir dans les années qui viennent. C'est une dynamique qui a conduit à dépasser le milliard de colis distribués l'année dernière dans un contexte où les flux augmentent continûment et où la taille des colis diminue dans le même mouvement. Cela entraîne, de fait, des problématiques de*

⁶⁰ Audition d'Aminata Diop, cheffe de projet chez Rungis Marché International, le 18 décembre 2018

⁶¹ Audition de Michel Valache, directeur général de la CCI d'Ile-de-France, le 15 janvier 2019

distribution et de gestion des flux notamment pour les collectivités locales et singulièrement les villes puisque c'est là que les bassins de consommation se concentrent et c'est évidemment là que les flux aujourd'hui s'intensifient⁶² ». De ce fait, l'immobilier en matière logistique connaît la création d'entrepôts de taille spectaculaire, dépassant les 150 000 m², et l'avènement de la logistique urbaine. Les grandes plateformes répondent au développement de l'e-commerce mais également aux transformations de la grande distribution.

La logistique urbaine s'appréhende à trois échelles géographiques différentes :

➤ Les plateformes logistiques

Il s'agit tout d'abord de l'immobilier logistique qui se trouve à l'intérieur de l'A86, dans un environnement péri-urbain. Rungis en est un bon exemple. Jonathan Sebbane précise qu'à ce premier échelon *« on va plutôt travailler sur des plates-formes c'est à dire des sites qui maximisent le nombre de mètres carrés développés, sécurisés car cela fait partie des demandes qui sont formulées par nombre de nos clients et optimisés pour y faire converger des flux internationaux et nationaux afin d'expédier ensuite les marchandises vers les centres d'agglomérations ».*

➤ Les hôtels logistiques

A une seconde échelle, plus urbaine, se trouvent les hôtels logistiques : *« Ce sont des bâtiments urbains généralement mixtes qui associent à la fois de l'activité logistique et des fonctions urbaines plus standards comme du résidentiel voire du tertiaire. En général, ils se construisent dans le cadre d'opérations d'aménagement car ils développent rapidement plus de 10 000 voire 20 000 m². On est donc à des échelles relativement importantes ».*

Le premier d'entre eux est Chapelle international dans le 18^{ème} arrondissement. L'hôtel logistique de Bercy Charenton sera le second à Paris.

L'utilisation des espaces délaissés par le boulevard périphérique comme espaces logistiques est en cours. Ainsi SOGARIS développe un projet de 1000 m² Porte de Pantin situé sous le boulevard périphérique.

Ce type de site est relativement peu coûteux en espace et en nuisances car il est lui-même un endroit dévolu aux infrastructures et au transport routier.

➤ Les espaces de proximité

Enfin, il y a une échelle encore plus fine qui est celle du centre-ville. A ce troisième niveau, des espaces urbains de distribution sont développés. Ces espaces de proximité ont des jauges de 1000 à 5000 m² et sont le plus souvent dévolus à la livraison du dernier kilomètre par les messagers express qui font du transport de colis. Pour la livraison au dernier kilomètre, il s'agit bien sûr des livraisons liées à l'e-commerce mais aussi des livraisons aux entreprises. La livraison au client final devient en effet un nouveau standard dans la distribution.

Le lien entre plateformes, hôtels logistiques et espaces de proximité est assuré par les entreprises dans le cadre de leur chaîne logistique et à l'aune de décisions industrielles et économiques avec notamment pour objectif de minimiser les « ruptures de charges ».

⁶² Audition de Jonathan Sebbane, directeur général de la SOGARIS, le 18 décembre 2018

- **La prise en compte de la question environnementale par les acteurs**

La logistique urbaine se structure aujourd'hui sur un nouveau marché de l'immobilier où la demande est forte et l'offre faible. Jonathan Sebbane remarque : *« le vrai sujet, nous semble-t-il, est pour les acteurs publics de peser sur les conditions de constitution de ce marché et, singulièrement, sur l'intégration par les professionnels de la distribution, des externalités négatives que leur activité engendre – qui sont notamment environnementales, comme la pollution de l'air. Il y a aussi, plus largement, la problématique des nuisances aux riverains avec notamment la régulation des horaires d'arrivée et de départ des marchandises »*.

De ce fait, l'agencement d'un certain nombre de sites immobiliers peut répondre à des considérations environnementales en organisant et en diminuant les flux. *« L'objectif premier sur lequel il faut insister, c'est l'organisation d'un réseau de sites immobiliers bien structurés et bien positionnés par rapport aux infrastructures stratégiques de desserte »* souligne Jonathan Sebbane. Cette structuration peut être induite par la signature des baux. Ces derniers peuvent comprendre des obligations environnementales et notamment le passage en véhicules propres, notamment pour la distribution en aval ou un certain nombre de contraintes à respecter vis-à-vis des riverains. Ce type de bail a déjà été mis en œuvre. Jonathan Sebbane cite en particulier le site Beaugrenelle : *« J'en veux pour preuve les résultats issus d'études sur un des sites SOGARIS exploité par Chronopost situé dans le 15^e arrondissement de Paris. Chronopost a fait ses calculs avec l'Ademe : en prenant à bail ce site, ils ont enregistré 35 % de kilomètres parcourus en moins. Il y a un gain économique réel pour l'exploitant et un gain environnemental. Quand on extrapole cette donnée au passage au véhicule propre, qui fait partie des obligations de Chronopost sur ce bail, on atteint quasiment 50 % en matière de gains environnementaux (diminution de particules fines) »*.

Jonathan Sebbane rappelle que *« la maîtrise publique ou parapublique des infrastructures immobilières qui permettent d'organiser les flux de marchandises et de réaliser cette distribution, qu'elle soit du dernier kilomètre ou plus large, est un enjeu stratégique pour les collectivités locales »*.

De même, Aminata Diop souligne que la mise en place d'un corridor vert entre Rungis et Paris est portée par la SEMMARIS. Les acteurs sont favorables dit-elle à un *« verdissement des véhicules »* et à toutes les évolutions technologiques pour que les véhicules soient propres. Néanmoins la compétitivité entre les acteurs est très forte et il est indispensable d'assurer une équité de traitement pour que ces évolutions se développent.

Par ailleurs, les acteurs sont convaincus par le principe de mutualisation mais sa mise en œuvre reste compliquée du fait de la forte concurrence explique Aminata Diop : *« Certains le font mais d'autres restent réticents. La réticence est également liée à l'évolution de leur métier. On est de plus en plus sur des métiers serviciels et la logistique est souvent vue comme un moyen de faire cette différence servicielle. Ils préfèrent donc garder cette partie logistique, l'internaliser en se disant que c'est le service supplémentaire qu'ils apporteront à leur client en allant décharger la marchandise, la déposer quand il n'est pas là. C'est le petit truc en plus qu'ils vont faire alors que le transporteur qui le fait de façon industrialisée n'aura peut-être pas forcément le temps de faire ce petit geste supplémentaire »*.

- **Les modes de transport de marchandises alternatifs à la route**

« Le boulevard périphérique croise tous les grands réseaux ferrés et deux fois la Seine, cette situation peut être exploitée à terme dans une logique de fret urbain, de relais logistiques liés à la route au fer et à l'eau » précise Bernard Landau⁶³. En outre, de nouveaux modes de transport ouvrent la voie à de nouvelles perspectives de développement logistique.

⁶³ Audition de Bernard Landau, président du département urbanisme et mobilités EIVP, le 4 décembre 2018

➤ le fleuve et le fret

Le boulevard périphérique est entouré d'une petite ceinture ferroviaire. La question se pose donc naturellement de l'évolution du fret à long terme pour limiter la circulation sur le boulevard périphérique. La route, le fleuve ou le rail sont des modes de transport qui ont chacun leurs spécificités. En effet, le fleuve est un système fiable qui permet de transporter des tonnages importants. En revanche, ces délais ne sont pas très courts.

Le train ne concerne que d'importants chargements : *« un train de marchandises, c'est environ 30 wagons. Un wagon, c'est en termes de chargement un camion c'est-à-dire 15 tonnes. Cela veut dire que commercialiser un train de marchandises à un seul chargeur c'est trouver un acteur qui va faire venir 30 camions sur Paris »* précise Jonathan Sebbane. Ce mode convient également pour de longues distances et ce d'autant que des subventions publiques l'accompagnent mais il n'est pas, à ce jour, adapté à des distances faibles. Par ailleurs, les infrastructures logistiques au départ des grands sites, en périphérie des villes, ne sont pas toujours connectées au fer.

A l'inverse, la SOGARIS a développé un hôtel logistique multimodal *« Chapelle internationale »* qui permet d'accueillir en son sein un train de marchandises, de le décharger à l'intérieur du bâtiment et ensuite de pouvoir expédier les marchandises vers le destinataire final. Jonathan Sebbane en tire la conclusion suivante : *« Quand on compare simplement le transport ferroviaire au transport routier sur une même distance, il est défavorable. En revanche, lorsqu'on regarde le coût de l'ensemble de la chaîne logistique non pas depuis le départ de l'entrepôt amont jusqu'à la Chapelle mais depuis l'approvisionnement de l'entrepôt amont jusqu'à la distribution de la marchandise à l'utilisateur final que ce soit un particulier ou un professionnel, on a un modèle économique un peu plus coûteux mais qui n'est pas dénué d'intérêt économique ».*

Hôtel logistique Chapelle international



L'hôtel logistique urbain de Chapelle International est un bâtiment de 400 mètres de long, situé sur le site de Chapelle International au nord de Paris. L'hôtel accueillera, à partir de septembre 2017, deux navettes ferroviaires par jour, représentant l'équivalent d'une trentaine de camions.

Il s'agit de la première base logistique de cette ampleur, dont la création repose sur un accord entre Sogaris, Eurorail et XPO Logistics, avec la SNCF et la Ville de Paris.

Le projet s'intègre dans un nouveau "mix urbain" complètement original dans son programme, développé par la filiale Espaces Ferroviaires de SNCF Immobilier. La mixité des fonctions urbaines est ici complète et innovante :

- le grand bâtiment logistique portera sur son toit de 10 000 m² des terrains de sport et une ferme urbaine ;
- des activités tertiaires sur 10.000 m² regroupant une pépinière "logistique durable", "des écoles supérieures et centres de formation" sont également prévues.
- un restaurant y trouvera sa place, de même qu'un data center, dont la chaleur fatale sera utilisée pour chauffer le quartier.

C'est l'intérêt économique qui oriente le choix des industriels pour un mode de transport et en particulier le « cut-off » à savoir la capacité à passer un ordre en amont pour faire venir la marchandise dès le lendemain : *« ce qui était avant une donnée industrielle de base dans l'approvisionnement de votre magasin est devenu une donnée centrale avec le e-commerce et la contraction des délais d'attente »* précise le directeur général de la SOGARIS. Le train en l'espèce offre des débouchés intéressants car il peut circuler la nuit.

Le train réunit donc trois intérêts : économique, environnemental et industriel. Certains choisissent enfin d'investir le fret afin de sécuriser certains approvisionnements. En effet, le transport routier présente des contraintes de plus en plus fortes. Néanmoins Jonathan Sebbane estime que *« les barrières à l'entrée, en tout cas les incitations environnementales, pour passer à ce type de transport de marchandises ne sont pas encore suffisamment fortes. Vous avez dans le monde de la logistique, des acteurs qui sont, par construction, court-termistes car la logistique est construite comme cela. Vous avez beaucoup de transporteurs qui ont des plans de charge à la semaine. »* Pour l'ensemble de ces acteurs des prévisions à un an, 10 ans ou 15 ans sont donc des anticipations qu'ils ne peuvent pas faire entrer dans le cadre de leurs plans d'investissement annuels. La seconde limite est le contexte contraint du réseau. *« Le réseau ferroviaire en Ile-de-France est face à un paradoxe⁶⁴ »* souligne Guillaume Marbach, directeur Ile-de-France de SNCF Réseau *« on est sur 2 % du territoire, 10 % du réseau national, 40 % du trafic ferroviaire et 70 % des voyageurs nationaux »*. Lucette Vanlaecke précise *« que la demande a explosé plus rapidement que l'offre ferroviaire ⁶⁵ »* et que le réseau est saturé. Elle souligne néanmoins la politique volontariste de la SNCF pour préserver la capacité de faire du transport de fret.

- **Les problèmes de congestion et la diffusion des horaires**

Un pic de flux est situé entre 5 et 7 heures pour la logistique de la distribution de colis. Le flux se développe aussi en soirée puisque bon nombre de personnes souhaitent pouvoir se faire livrer dans ce créneau horaire. Le directeur général de la SOGARIS affirme *« nous discutons de manière très concrète avec des prospects sur la façon de cadrer leurs horaires d'arrivée sur un site dans le cadre des obligations contractuelles du bail, afin qu'ils n'arrivent pas après 7 h 30 car dans un environnement très urbain, vous avez les écoles qui peuvent commencer à ouvrir, un certain nombre de riverains qui commencent à partir au travail... Le fait d'optimiser au mieux le fonctionnement de ces deux activités urbaines – notre activité de vie et une activité logistique qui est un sous-jacent indispensable – est possible quand les enjeux sont bien posés en amont ; quand le professionnel, notre client, anticipe la manière de s'organiser. Il arrive donc plus tôt, il ne fait pas partir ses flux tout de suite ; il va organiser au mieux l'utilisation de son site. »* En revanche, il semble difficile de venir étirer l'arrivée des flux sur l'ensemble d'une plage horaire. En effet, la demande des clients finaux ne se structure pas encore de cette manière même si de plus en plus de personnes se font livrer au bureau.

Axe structurant primordial pour les entreprises franciliennes, le territoire du périphérique est également un lieu d'implantation majeur de services et un espace stratégique en matière de logistique urbaine. Outre les modes de transports alternatifs à la route tels que le fleuve ou le fret, de nouveaux modes de transport, fruits des ruptures technologiques actuelles, sont à l'étude (véhicule autonome, drone, robots,...). Par ailleurs, les acteurs économiques et logistiques sont prêts à mettre en œuvre des mesures environnementales dont la réussite est conditionnée par l'égalité de traitement des entreprises dans un champ qui s'avère très concurrentiel.

⁶⁴ Audition de Guillaume Marbach, directeur Ile-de-France de SNCF réseau, le 18 décembre 2018

⁶⁵ Audition de Lucette Vanlaecke, directrice clients et services d'Ile-de-France SNCF Réseau, le 18 décembre 2018

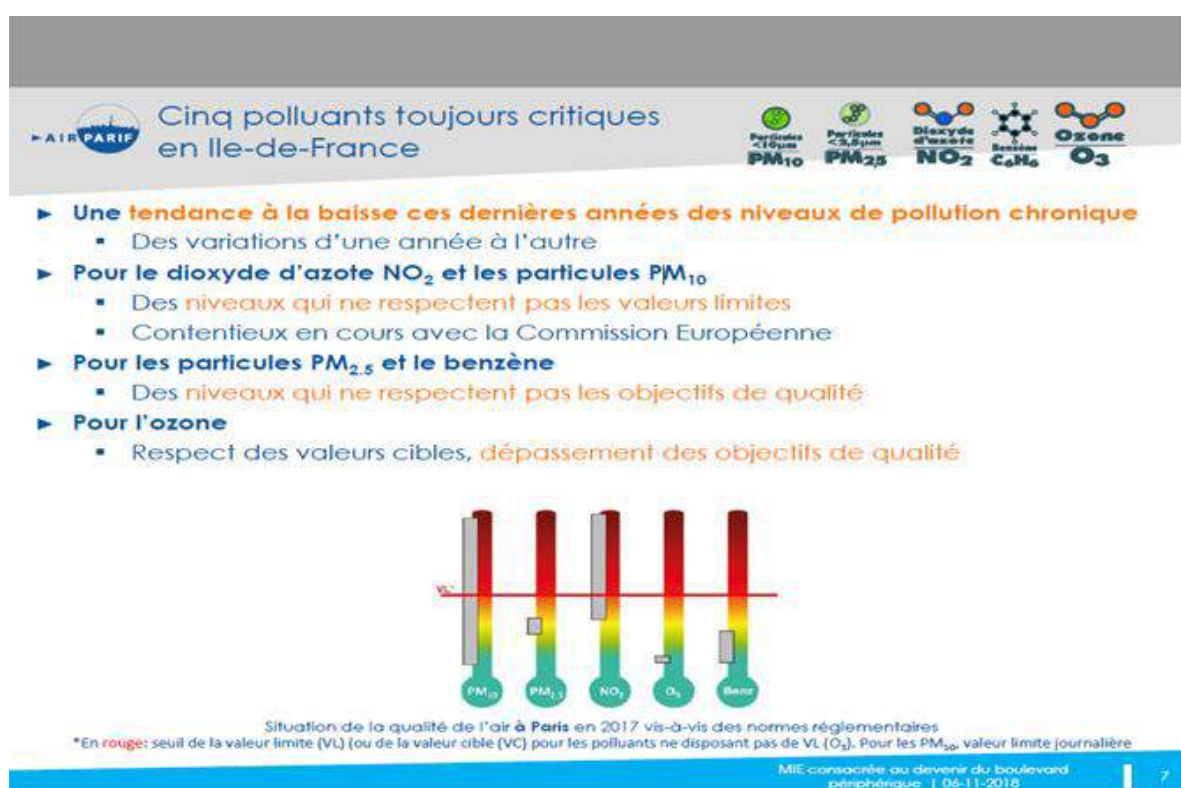
DEUXIEME SOUS-PARTIE - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DE SANTÉ PUBLIQUE

Le périphérique génère des pollutions importantes pour ses riverains. Atmosphérique ou phonique, ces dernières comportent de forts enjeux de santé publique. Afin de remédier aux nuisances, un certain nombre de mesures ont été prises par les acteurs publics.

Chapitre I. La pollution atmosphérique

Un rapport de Greenpeace publié en 2018 place Paris parmi les villes les plus polluées d'Europe. Sa qualité de l'air est ainsi inférieure à celle constatée à Rome, tandis que les villes les mieux notées se trouvent en Europe du Nord : Oslo et Copenhague sont ainsi en tête du classement.⁶⁶

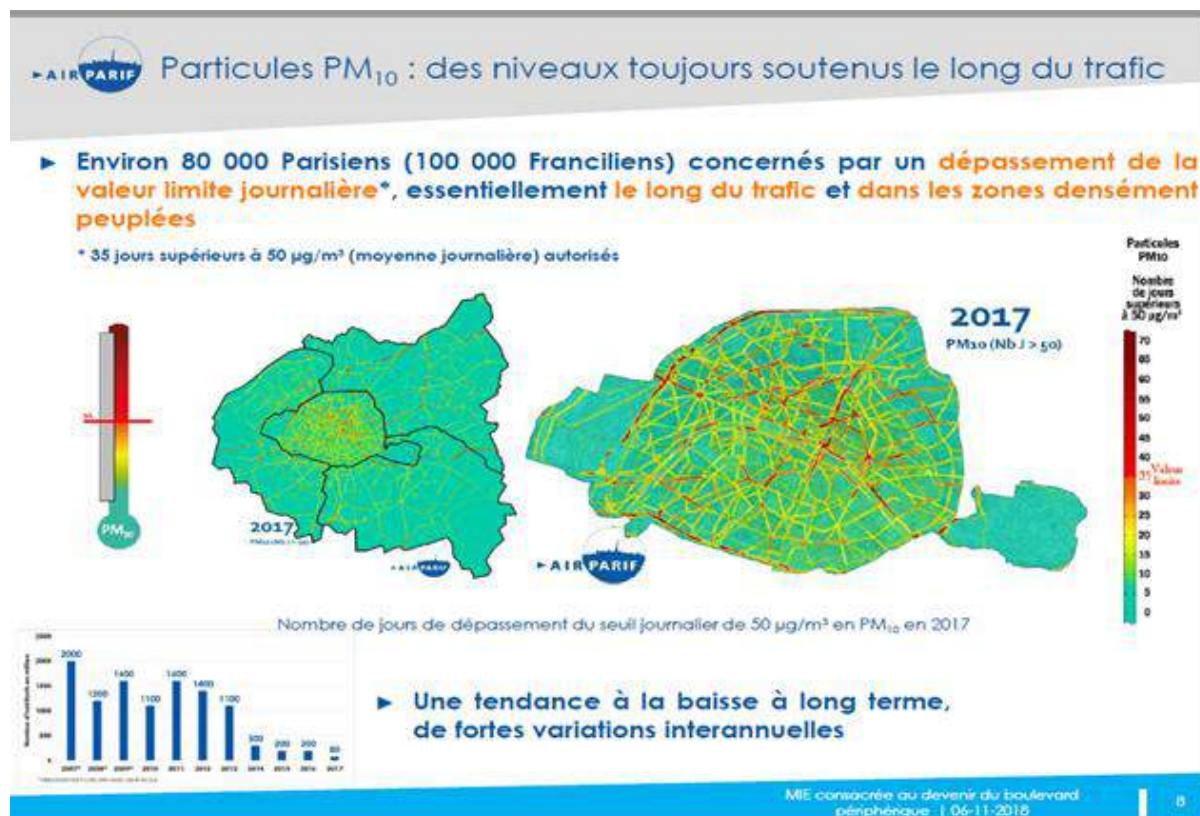
a. La mesure⁶⁷



Source : AIRPARIF

⁶⁶ Greenpeace. Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport, 2018

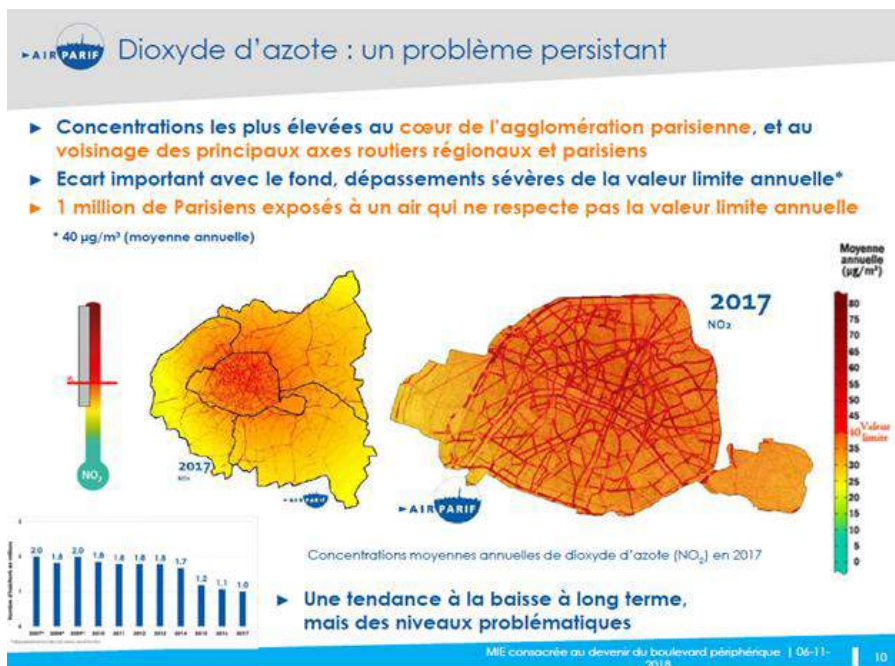
⁶⁷ Audition de Cécile Honoré, responsable du service Etudes à Airparif, le 6 novembre 2018



Source : AIRPARIF

Bien que des progrès aient été enregistrés sur certains polluants, notamment les particules, Cécile Honoré indique que l'exposition à ces dernières (PM₁₀) dépasse les normes réglementaires pour 80 000 Parisiens. La situation est bien plus préoccupante pour le dioxyde d'azote : « du point de vue de la qualité de l'air, le polluant le plus problématique en termes de personnes exposées est le dioxyde d'azote. Si on regarde les cartes, on a des valeurs fortes, des niveaux très élevés dans le cœur de l'agglomération, dans les zones de fortes émissions, dans les zones denses, et le long du trafic routier où on a des niveaux qui sont jusqu'à deux fois supérieurs à la valeur limite à respecter au niveau annuel (40 microgrammes par m³). En termes de nombre de personnes exposées, on a un Parisien sur deux, un million de personnes au-delà de la valeur limite à respecter. » Et en dépit de l'amélioration enregistrée ces dernières années, l'endroit où la situation est la plus préoccupante est bien sûr le périphérique, qui est à lui seul à l'origine d'un sixième de la pollution au dioxyde d'azote à Paris : « On a une problématique très forte liée au boulevard périphérique. On a des niveaux très importants et des dépassements très sévères ».

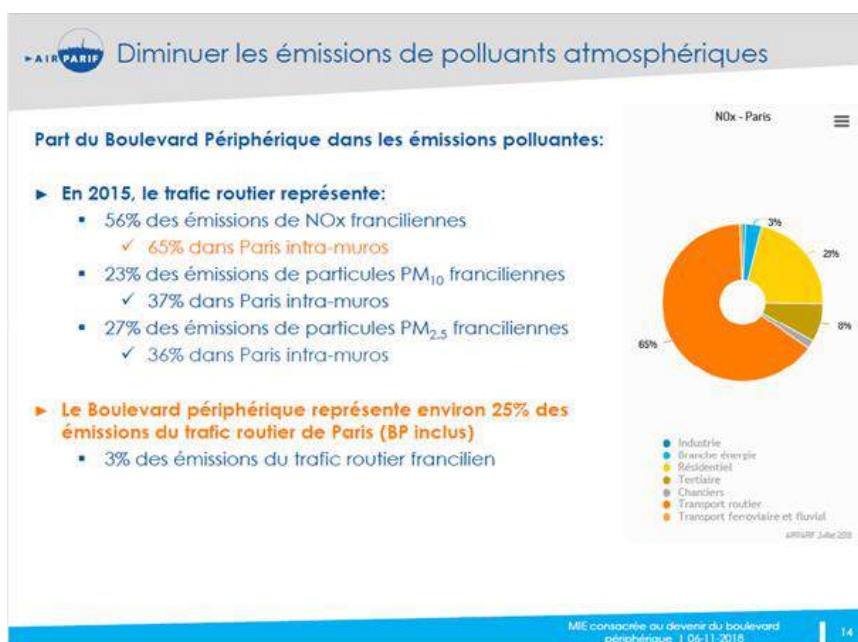
Il faut relever en premier lieu que la pollution de l'air a diminué dans de fortes proportions ces dernières années en raison de la diminution du trafic routier y compris sur le périphérique, et aussi en raison du progrès technique qui a rendu les moteurs moins polluants. On peut ainsi observer une tendance à la baisse ces dernières années des niveaux de pollution chronique ; pour les particules (PM₁₀), en 2017, 80.000 Parisiens subissaient un dépassement de la valeur limite journalière [35 jours supérieurs à 50 microgrammes/m³ en moyenne journalière]. Même si c'est encore trop, c'est tout de même 25 fois moins qu'en 2007... Aux abords du périphérique, la baisse du niveau de pollution est moins marquée : au niveau de la porte d'Auteuil, on est passé de 52 microgrammes à 36 microgrammes par m³ en moyenne annuelle entre 2007 et 2017, soit près d'1/3 de baisse tout de même.



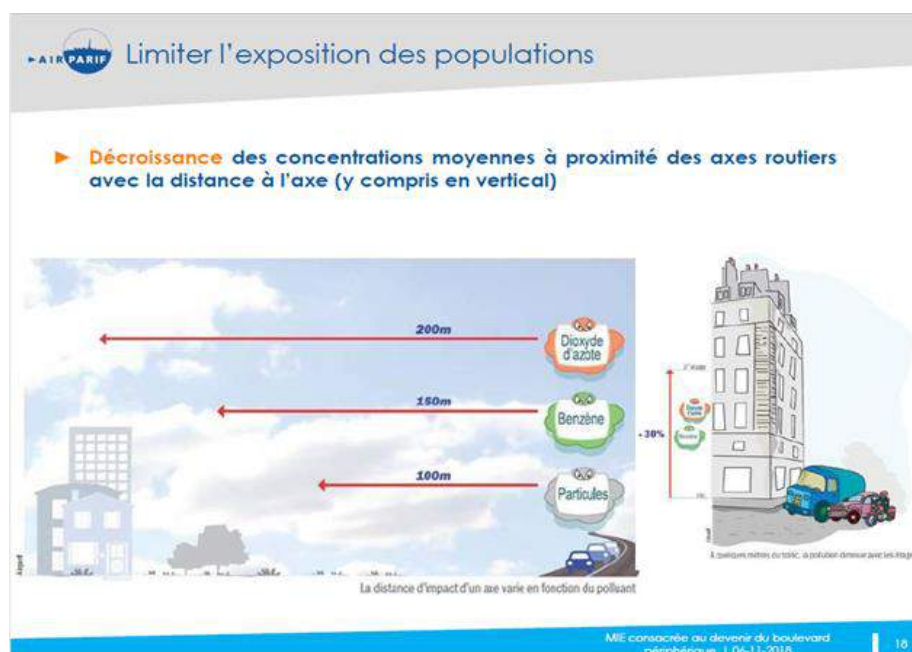
Source : AIRPARIF

Pour ce qui est du dioxyde d'azote (SO₂), gaz très irritant, les concentrations les plus élevées de l'Île de France sont sans surprise constatées au cœur de Paris intra-muros ainsi qu'au voisinage des principaux axes routiers régionaux et parisiens, au premier rang desquels figure le périphérique. Cécile Honoré relève que « du point de vue de la qualité de l'air, le polluant le plus problématique en termes de personnes exposées est le dioxyde d'azote. Si on regarde les cartes, on a des valeurs fortes, des niveaux très élevés dans le cœur de l'agglomération, dans les zones de fortes émissions, dans les zones denses, et le long du trafic routier où on a des niveaux qui sont jusqu'à deux fois supérieurs à la valeur limite à respecter au niveau annuel (40 microgrammes par m³). En termes de nombre de personnes exposées, on a un Parisien sur deux, un million de personnes au-delà de la valeur limite à respecter. ». La situation s'est toutefois améliorée, puisque deux millions de personnes étaient exposées il y a dix ans à des valeurs excessives.

b. Pollution de l'air et aménagement



Source : AIRPARIF



Source : AIRPARIF

La pollution atmosphérique engendrée par le périphérique peut entraîner une vraie souffrance pour ceux qui habitent ou travaillent à proximité. Marion Alfaro rappelle ainsi que « la porte de Bagnolel détient le record de taux de benzène à Paris. Nous avons construit dans les années 90 des immeubles, des logements sociaux à la Porte de Bagnolel. Il s'agit de la réalité, de l'héritage. Il va bien falloir réparer tout cela du point de vue du bruit, de la pollution atmosphérique. Car les gens en souffrent de manière incroyable⁶⁸ ».

Naturellement, ce sont les riverains, ceux qui résident ou travaillent à proximité du périphérique, qui payent le plus lourd tribut à la pollution atmosphérique. Dominique Alba indique que « 400 000 habitants et 240 000 emplois sont situés à distance de 400 mètres de part et d'autre du périphérique ; ils sont en situation de surexposition à la pollution de l'air ». Paradoxalement, ce n'est pas le périphérique lui-même qui est le plus pollué, car c' « est un endroit où l'air circule et donc la pollution ne reste pas figée. Si l'air circule, le problème de la pollution est différent. » La pollution est ainsi bien plus forte au niveau des constructions érigées sur l'ancienne enceinte de Thiers : « le système HBM est un système fermé avec des courettes ici et là [et] il existe des zones de sur-pollution, parce que l'air ne peut pas circuler, alors que le fait que le périphérique soit 180 hectares d'espace vide fait que l'air circule et que la pollution bouge aussi de façon un peu différente⁶⁹ ».

Les équipements sportifs parisiens, pour beaucoup situés à proximité du périphérique (Jean-François Martins relève qu' « à l'heure de l'essor de la pratique sportive, deuxième partie du XX^e siècle, les rares espaces encore disponibles pour construire des installations sportives, et en particulier des installations sportives dites « terrains de grands jeux » : football et rugby, se trouvaient être aux portes de Paris, entre l'enceinte de Thiers et le périphérique. C'est pourquoi aujourd'hui, on retrouve près de 80 % de nos terrains de grands jeux sur ces espaces.⁷⁰ »), soulèvent une problématique particulière. Cette grande aire sportive est particulièrement visible : « c'est la ceinture verte des pelouses, quasiment toutes synthétiques d'ailleurs, qui vont du stade Jacques Ladoumègue, porte de Pantin, à la porte de la Chapelle et ses Fillettes et Élisabeth à porte d'Orléans, Léo Lagrange porte de Charenton et Suchet porte Dauphine, etc ».

⁶⁸ Audition de Marion Alfaro, chargée du Service de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme, le 2 octobre 2018

⁶⁹ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), le 18 septembre 2018

⁷⁰ Audition de Jean-François Martins, adjoint à la Maire de Paris chargé de toutes les questions relatives au sport, au tourisme, aux Jeux Olympiques et Paralympiques, le 6 novembre 2018

Si ces équipements sportifs en bordure de périphérique présentent l'avantage de ne pas déranger les riverains puisque construits à distance des habitations, ils posent problème au niveau de la pratique sportive, car les sportifs sont surexposés à la pollution :

« le périphérique est recouvert et accompagné de terrains sportifs, ce qui n'est pas sans poser deux questions. Évidemment, c'est un atout, ce sont des riverains assez peu embêtés par le bruit du périphérique, donc ça fait partie des fonctions qu'il est aisé de positionner auprès du périphérique puisque le public, dans la pratique, ne va pas être ennuyé par le bruit au niveau du logement, mais ça provoque un autre sujet qui est la question de l'exposition à la pollution en particules fines dans un moment où on est dans une pratique de l'effort physique qui, selon la nature de la pratique, selon l'âge, augmente de quatre à dix fois le volume respiratoire, et donc la nature de ce que l'on inhale quand on est aux abords de ce périphérique. C'est évidemment ce qu'a pointé Greenpeace dans le rapport qu'ils ont rendu il y a déjà cinq ou six mois. Aujourd'hui, la quasi-exposition est au-dessus des normes et de manière plus singulière pour les pratiquants sportifs dans les terrains de la Ville de Paris puisque par définition ils sont au bord du périphérique ».

Jean-François Martins, faisant écho à l'observation ci-dessus de Bertrand Lemoine, note que la pollution ne dissuade pas la construction de nouvelles installations, pour la double raison d'une pénurie d'équipements et d'un manque de terrains disponibles, à l'occasion d'opérations de couverture : *« il est intéressant de constater que sur quasiment toutes les opérations de couverture, on a fait du sport. On en a fait porte de Vanves, c'est plutôt un équipement informel, on est plutôt sur du jeu sportif extérieur type terrain extérieur, on va le faire sur la porte de Vincennes avec le gymnase-pont qui a surplombé le périphérique, on produit un vrai gymnase en tant que tel avec le périphérique comme espace supplémentaire de gymnases et d'équipements sportifs ».*

Au surplus, la tendance est à l'augmentation des besoins, en raison de la généralisation de la pratique sportive, ce qui ne manquera pas d'augmenter la pression sur les surfaces disponibles, celles donc qui se trouvent à proximité du ou sur le périphérique pour les portions couvertes : *« c'est la féminisation du sport, d'une pratique qui était très minoritaire chez les femmes, on souhaite tous qu'elle soit majoritaire et en tout cas avec des taux de pratiques identiques à ceux des hommes, et ça ne va pas se faire en remplaçant les hommes. À un nombre d'équipements constants, on va avoir un problème du nombre d'équipements qui va être de plus en plus important. Il le sera d'autant plus que Jeux Olympiques ou pas, mais Jeux Olympiques quand même, le taux de pratique globalement dans la société et les types de pratiques – je pense notamment au sport des actifs, des salariés, je pense évidemment au sport des seniors – va aller lui aussi en grandissant. On va vers une société qui, du fait de la réduction des inégalités de genre et de la diversification des pratiques à tous les âges, aura besoin de pratiquer de plus en plus de sport ».*

La lutte contre la pollution atmosphérique est donc d'autant plus nécessaire puisque que nous ne pouvons pas, pour les raisons ci-dessus, nous passer des surfaces disponibles près de ou sur le périphérique et que, par conséquent, le nombre de sportifs particulièrement exposés à la pollution de l'air à l'occasion de la pratique de leur activité ira croissant : *« parce qu'on a un nombre de pratiquants exposés et d'autant plus exposés qu'ils sur ventilent, qu'ils hyper ventilent pendant la pratique physique [nous avons] d'autant plus l'impérieuse nécessité de réduire la pollution ».*

c. L'impact sanitaire de la pollution de l'air



Source : Organisation Mondiale de la Santé / Nations Unies - Environnement

Le Professeur Housset rappelle l'importance de l'air et de sa qualité pour la santé, plus encore pour les populations vulnérables, en raison de leur condition (personnes âgées, enfants et même fœtus si l'on remonte avant la naissance), de leur état (malades), ou de leurs pratiques (sportifs) : « *Tout d'abord quelques chiffres. Nous ventilons environ 15 000 litres d'air par jour au repos. Quand on fait de l'exercice, bien sûr, cela peut augmenter de façon considérable. J'aime bien l'image : nous mangeons environ 1 kilo, 1,5 kilo d'aliments par jour, nous buvons à peu près 2 à 3 kilos de liquide par jour, et l'air, ce sont 17 kilos ventilés, sans compter toutes les impuretés qui peuvent se rajouter. C'est variable, bien sûr, mais cela donne une idée de tout ce qui passe par les poumons. Deuxième chiffre : 100 m². C'est la surface que représentent les alvéoles déployées (...). C'est une surface considérable et le prix à payer est la fragilité de cette membrane alvéolaire qui permet les échanges avec l'oxygène et le gaz carbonique. Les particules, plus elles sont petites, plus elles vont pénétrer loin dans les poumons. On les distingue en fonction de leur taille. On parle de PM 10, les particules de moins de 10 µ de diamètre, de PM 2,5, particules de moins de 2,5 µ de diamètre. Maintenant, on parle des PM 1, moins de 1 µ, les PM 0,1, moins de 0,1 µ, ce sont alors des nano-particules (...), qui sont les plus toxiques [du fait de leur] passage dans l'organisme [et de leur] rétention prolongée . C'est finalement la qualité des particules qui importe plus que leur quantité. Il s'agit en réalité d'une soupe de polluants. Quand on parle d'un polluant, il existe en fait dans la « vraie vie » un mélange de différents polluants, avec des effets « cocktail ». L'association de plusieurs polluants peut avoir des effets différents de chaque polluant pris isolément. Certaines populations sont plus vulnérables que les autres : les enfants, et cela va jusqu'à in utero car le fœtus peut être exposé à la pollution. Récemment, il a été retrouvé des particules dans le placenta, avec pour conséquences, entre autres, un petit poids de naissance, des allergies plus fréquentes à la naissance... Les personnes âgées sont aussi plus vulnérables à une agression par la pollution, et enfin, les gens qui souffrent de maladie respiratoire chronique, asthme, ou encore BPCO (BronchoPneumopathie Chronique Obstructive, maladie qui aboutit bien souvent à l'insuffisance respiratoire)⁷¹ » .*

Et se mettre à l'abri ne réduit pas la pollution, au contraire. Car « *la pollution intérieure est la somme de la pollution atmosphérique qui rentre dans les locaux et d'une pollution spécifique aux locaux du fait de la production par les meubles, les colles, les vernis, de composés organiques volatils particuliers à la*

⁷¹ Audition de Bruno Housset, professeur de pneumologie à l'hôpital intercommunal de Créteil et à la faculté de médecine de Créteil, président de la Fondation du souffle, le 6 novembre 2018

pollution intérieure ou encore de particules par la cuisine et le mode de chauffage. Rappelons que l'on passe 80 % de notre temps dans des locaux ; c'est un point important à prendre en compte. Il existe une grande variabilité temporelle et spatiale, ainsi d'une rue à l'autre, d'un endroit à un autre, il y a des variations considérables de la pollution. D'un point de vue temporel nous passons par des pics de pollution ».

La pollution, qui n'est pas le seul fait du trafic routier (à Paris, « on a à peu près 1/3 de particules émises par le trafic routier et environ 40 % liées au chauffage résidentiel. On a aussi la contribution de l'agriculture à ces émissions. ») tue quinze fois plus que les accidents de la route : « Des travaux ont été faits en Europe dans huit villes différentes qui ont étudié le rapport entre le cancer du poumon et la nature des métaux présents à la surface des particules. Il y a un lien entre les particules et la nature métallique des nano-particules (pour un certain nombre de métaux, dont le zinc, le sélénium, etc) et la survenue d'une pathologie comme le cancer du poumon. Je ne vais pas insister davantage sur le cancer du poumon et la pollution. La pollution est reconnue comme un cancérigène certain depuis 2013 (...). On donne les chiffres de 48 000 décès liés à la pollution particulaire par an en France. On meurt trois fois sur quatre de pathologies cardio-vasculaires. Il y a aussi des décès par maladies respiratoires liés à la pollution, non seulement la BPCO dont je parlais, mais aussi l'asthme. 29 % des décès de cancer du poumon sont liés à la pollution, 24 % des décès par accident vasculaire-cérébral, 25 % des décès par maladie cardiaque et 43 % des décès liés aux maladies respiratoires. Ce sont des chiffres plutôt terrifiants. On parlait des décès, mais il existe aussi des maladies respiratoires, cardiaques, infarctus du myocarde, accident vasculaire ; on n'en meurt pas nécessairement tout de suite. Et il peut aussi exister des conséquences sur la fertilité ou des naissances prématurées. Il y a plus de risques de développer des problèmes respiratoires à l'âge adulte quand on a été un bébé de faible poids, surtout si l'on fume ou si les parents fumaient. De nombreux liens entre pollution et maladies ont été décrits : maladies vasculaires, hypertension artérielle... et plus récemment diabète ».

La pollution touche plus particulièrement les populations fragiles, dont les enfants et les populations défavorisées : « Des études très puissantes permettent d'identifier les maladies liées à des expositions prolongées à la pollution. À Paris un travail fait à l'AP-HP qui montre qu'entre 2010 et 2015, il y a eu 1 264 585 venues aux urgences pédiatriques avec un lien très net entre la concentration PM 2,5 et l'asthme. De nombreuses publications font le lien entre la consultation aux urgences pour asthme et la pollution. Un autre travail fait par l'INSERM sur Paris a porté sur les îlots de recensements, avec un index des niveaux sociaux économiques. Le NO₂ [oxyde d'azote] a été mesuré sur un an. Ce gaz est émis par les véhicules et est très agressif pour la muqueuse respiratoire. On retrouve bien le périphérique avec la pollution, les voies sur berges, et dans les beaux quartiers, il y a une pollution très importante qui pourrait être liée aux embouteillages ou bien à la nature des véhicules avec des SUV et autres véhicules diesel qui produisent de nombreux polluants. Quand on est exposé à un haut niveau, ceux qui sont les plus démunis ont une mortalité significativement supérieure. Il y a un lien entre toxicité de la pollution, mortalité, et niveau socio-économique. Une étude réalisée à Londres vient d'être publiée et a des résultats similaires. La population défavorisée est plus exposée à ce risque ».

POLLUTION ATMOSPHERIQUE**DES EFFETS À LONG TERME MÉCONNUS**Hypertension artérielle

« Deux expériences à Londres. Des chercheurs ont fait marcher des sujets sains de plus de 60 ans soit dans Oxford Street, rue très polluée, avec des bus, des cars, des taxis qui entraînent une pollution élevée par des particules diesel, et ils ont fait marcher les mêmes personnes pendant deux heures dans Hyde Park. C'est plus tranquille et nettement moins pollué comme cela a été mesuré. Ils ont regardé deux choses. La première était la fonction respiratoire, en mesurant ce que l'on appelle le VEMS, le volume expiré maximal dans la première seconde de l'expiration. On fait souffler au maximum le plus fort possible et le plus longtemps possible et on mesure le volume d'air expiré à la première seconde. Cela donne une idée de la fonction respiratoire. Quand on va se balader dans Hyde Park, on améliore sa fonction respiratoire, le VEMS, alors que lorsque l'on va dans Oxford Street, cela fait disparaître cette amélioration. Ils ont regardé également la fonction cardiaque à travers la vitesse de l'onde de pouls. Lorsque le cœur se contracte, il envoie du sang qui va se propager dans les vaisseaux d'autant plus vite que les parois sont rigides. Si elles sont souples, la propagation sera plus lente. Il est donc préférable d'avoir une vitesse de pouls basse plutôt qu'élevée. Quand vous allez dans Hyde Park, vous avez une diminution de la vitesse de l'onde de pouls, ce qui est favorable, et ce phénomène disparaît quand on se balade dans Oxford Street pendant deux heures. Même après 26 heures, vous avez une amélioration de la fonction, et vous avez toujours des modifications de la vitesse de l'onde de pouls. Cela rejoint les nano-particules que l'on retrouve trois mois après, les effets semblent rémanents. Au bout de deux heures, Il existe des modifications physiologiques, respiratoires, cardiaques. Qu'est-ce que cela fait si on recommence ainsi tous les jours ? Nous ne le savons pas, mais des conséquences à long terme sur de l'hypertension artérielle ou les maladies vasculaires peuvent être imaginées ».

Alzheimer

« Une étude publiée il y a quinze jours concerne la démence, notamment la maladie d'Alzheimer. Les chercheurs ont mesuré la pollution moyenne sur l'année 2004, et à partir de 2005, ont inclus 130 000 sujets qui n'avaient pas de maladie neurologique dégénérative connue. Ces sujets ont été surveillés pendant une moyenne de sept ans ; il y a eu au total 2181 cas répertoriés de démence, 39 % d'Alzheimer et 29 % de maladie vasculaire. Ils ont étudié le lien entre démence et pollution, notamment NO₂, PM 2,5, et une reconstitution de la pollution liée au trafic automobile. Ils ont divisé la population en cinq parties selon le niveau d'exposition. Il y a une augmentation significative des maladies neuro-dégénératives pour le dernier quintile pour ce qui est du NO₂, ainsi que pour les PM 2,5 liées au trafic. C'est encore une publication à charge qui s'ajoute à d'autres qui ont été réalisées notamment par les Canadiens qui montraient que vivre à proximité d'une voie à grande circulation augmente significativement le risque de démence. Le risque n'est pas majeur, ce n'est pas le tabac qui est bien pire en termes de risques. Mais le risque est là, significatif, faible, mais qui touche tout le monde. Vous ne pouvez pas épargner les enfants, les personnes âgées. Vous ne choisissez pas l'air que vous respirez. Vous pouvez choisir de fumer, à la rigueur, mais vous ne choisissez pas la pollution que vous inhalez. Il apparaît aussi que ce sont les personnes les plus démunies qui ont une augmentation significative de démence. On retrouve encore ce facteur socio-économique dans les effets toxiques de la pollution ».

Source : Professeur Bruno Housset

A long terme

Interdiction du diesel à Tokyo en 2003 - maintien à Osaka

Déclin NO2 similaire Tokyo vs Osaka

Mais déclin plus important à Tokyo des PM 2,5

Après ajustement sur les taux de mortalité standardisés pour l'âge à Osaka

Le pourcentage de changement entre les **3 premières années** (Octobre 2000 à Septembre 2003) et les **3 dernières années** (Octobre 2009 à Septembre 2012) :

Toutes causes	- 6%
Causes cardio-vasculaires	-11%
Cardiopathies ischémiques	-10%
Maladies vasculaires cérébrales	- 6%
Maladies pulmonaires	- 22%
Cancer du poumon	- 5%

Yorifuji T, Kashima S, Doi H. Fine-particulate Air Pollution from Diesel Emission Control and Mortality Rates in Tokyo: A Quasi-experimental Study. *Epidemiology*. 2016;27(6):1.

Source : Étude épidémiologique japonaise 2016 Yorifuji / Kashima / Doi

Le Professeur Housset renvoie aux études internationales qui sont un encouragement à lutter contre la pollution atmosphérique, puisque la baisse de celle-ci entraîne une amélioration mesurable de la santé respiratoire : au Japon une étude comparative entre Tokyo, où le diesel a été interdit dès 2003 et Osaka où il a été maintenu démontre que la mortalité pour cause de maladie pulmonaire [après ajustement à la structure de population] à Tokyo est plus basse de – 22%⁷² en comparaison d'Osaka dix ans après l'interdiction ; en Suisse une étude menée de 1991 à 2001 montre le lien entre réduction de la pollution et amélioration de la fonction respiratoire⁷³ ; en Californie, la baisse de la pollution sur 20 ans améliore le développement pulmonaire de l'enfant⁷⁴.

La pollution atmosphérique, bien qu'en diminution, constitue un enjeu majeur de santé publique. Non liée exclusivement à la circulation routière, elle tue quinze fois plus que les accidents de la route ; elle touche plus particulièrement les populations fragiles, en particulier les enfants et les populations défavorisées. Les études épidémiologiques démontrent une amélioration sensible de la santé lorsque la pollution baisse.

⁷² Yorifuji T, Kashilma S, Doi H. Fine-particulate Air Pollution from Diesel Emission Control and Mortality Rates in Tokyo : A Quasi-experimental Study. *Epidemiology*. 2016;27(6):1

⁷³ Downs SH, Schindler C, Liu L-JS, Keidel D, Bayer-Oglesby L, Brutsche MH, et al. Reduces exposure to PM10 and attenuated age-relates decline in lung function. *New England Journal of Medicine*. 2007;356(23):2338-2347

⁷⁴ Gauderman WJ, Rrman R, Avol E, Berhane K, McConnel R, Rappaport E, et al. Association of Improved Air Quality with Lung Development in Chidren. *New England Journal of Medicine*. 5 mars 2015;372(10):905-13

Chapitre II. Les pollutions phonique et visuelle

Si les nuisances phoniques sont particulièrement connues, il faut également souligner l'existence d'une pollution visuelle.

a. La pollution phonique

Du fait de la présence d'immeubles d'habitation, et aussi de bureaux à proximité du périphérique, ce dernier est source de pollution phonique : Mathieu Sineau indique qu'« *on a de l'ordre de 100 000 habitants qui résident dans une bande de 150 mètres de part et d'autre du périphérique, la bande dans laquelle on considère qu'il peut y avoir une exposition en lien avec le trafic routier. Cela représente 40 000 habitants exposés au-dessus des seuils des valeurs limites.*⁷⁵ », selon les données recueillies lors de la campagne de mesures menée en 2009. Avec une valeur limite fixée à 68 décibels, les relevés ont démontré un « *dépassement sur la quasi-totalité du périphérique* » mais aussi une certaine efficacité des dispositifs de protection contre la pollution phonique : « *les seuls secteurs sur lesquels on va être légèrement en dessous ou proches sont les zones qui bénéficient de protection anti-bruit (écrans anti-bruit) (...) avec une atténuation apportée par l'écran de l'ordre de 7 décibels* », ce qui correspond à une diminution du bruit de plus de 50%, mais dont les riverains ne bénéficient malheureusement pas uniformément : « *le problème des écrans est qu'ils ne protègent que les étages inférieurs, les gens qui sont dans la zone de l'écran, et dans les étages supérieurs, on n'a plus l'effet de la protection de l'écran. Ça a une efficacité relativement réduite, notamment avec les secteurs de hauteur plus ou moins grande.* » Les niveaux sonores observés sont en tout cas très largement supérieurs aux recommandations fixées par l'OMS (fixé à 53 décibels), correspondant à un niveau 5 fois inférieur à la valeur limite fixée à 68 décibels, ces derniers étant construits sur une échelle logarithmique.

L'exposition au bruit est permanente ; elle est encore très forte pendant les heures de sommeil, ce qui est très perturbant : « *Il n'y a jamais de répit. On a des fluctuations entre les heures de pointe et les heures creuses. L'heure de pointe se situe entre 6 h et 7 h avec un petit rush à partir de 5 h, notamment dû à la reprise d'activité urbaine de la ville. On le voit aussi dans d'autres secteurs en Île-de-France, il y a un pic de poids lourds à partir de 5 h et de véhicules utilitaires. C'est là qu'on a beaucoup de transfert pour les livraisons, pour l'alimentaire. C'est un créneau sur lequel il pourrait être intéressant d'agir. C'est la fin de la période nocturne, qui est critique notamment pour le sommeil. On a une diminution réduite, mais en plein cœur de nuit, entre 2 h et 5 h* ».

La surexposition au bruit n'est pas seulement inconfortable, elle a aussi des répercussions négatives sur la santé des personnes concernées : « *le bruit est un vrai enjeu, ce n'est pas qu'une question de confort. C'est un vrai problème de santé, notamment avec des risques cardio-vasculaires, les troubles du sommeil... Il y a d'autres effets, comme la baisse de productivité, de concentration. Il y a plein de choses qui viennent se rajouter. C'est connu* ».

b. La pollution visuelle

À l'instar des autres infrastructures du réseau magistral d'Ile-de-France bien que dans une mesure moindre, les abords du périphérique sont encore trop souvent sujets à une forme de « privatisation » de l'espace public, en servant de substitut aux déchetteries, dont le nombre reste insuffisant. À ce sujet, Madame Alba relève ainsi que « *de nombreuses décharges abusives, dirais-je, sauvages, se trouvent le long des infrastructures autoroutières et le long du réseau magistral. Un travail a été fait pour voir comment nous pouvions parvenir à répondre à cette contrainte, qui est une contrainte très forte pour les services de la région Ile-de-France, donc de la DRIEA et de la DIRIL qui ont en charge de ramasser tous les déchets qui sont jetés par-dessus bord de véhicules. Le périphérique est moins concerné par ce point-là. Mais il est clair que Paris ne peut pas être indifférent à cela, parce que c'est dans Paris que se trouvent le plus de petites PME du BTP : elles viennent, font des chantiers dans des appartements et repartent.*

⁷⁵ Audition de Mathieu Sineau, responsable du laboratoire de mesures à Bruitparif, le 6 novembre 2018

Comme il n'existe pas de déchèteries et d'endroits pour laisser les déchets, ces derniers sont balancés par-dessus bord. Nous avons là un sujet, puisqu'historiquement, le périphérique était la ceinture de Paris où beaucoup de choses étaient stockées, qui permettait à la ville de fonctionner ».

La pollution phonique touche particulièrement les riverains du périphérique, en particulier la nuit car elle perturbe le sommeil et a ainsi un impact très négatif sur la santé. L'insuffisance de lieux de dépose de déchets est à l'origine de nombreuses décharges sauvages le long du périphérique, qui est la source d'une pollution visuelle.

Chapitre III. Les actions mises en œuvre pour réduire les nuisances

Les nuisances décrites ci-dessus ont fait l'objet de mesures visant à réduire leur impact sanitaire.

a. La lutte contre la pollution atmosphérique

Célia Blauel, adjointe à la Maire de Paris chargée de toutes les questions relatives à la transition écologique, au climat, à l'environnement, à l'eau et à l'assainissement, rappelle que l'action de la Ville de Paris s'inscrit dans le contexte du Plan Climat de la municipalité, qui vise à un alignement sur l'accord de Paris de décembre 2015. Cet accord constitue le premier accord universel sur le climat juridiquement contraignant (COP21) visant à maintenir le niveau du réchauffement planétaire à moins de 2° C, ce qui implique une neutralité carbone (zéro émission nette de gaz à effets de serre) et un accroissement de la part des énergies renouvelables.⁷⁶

- **Les effets de la limitation à 70 km/h sur la pollution atmosphérique**

La réduction de la vitesse maximale sur le périphérique de 80 km/h à 70 km/h depuis 2014 a produit des effets bénéfiques puisqu'elle a diminué la congestion, et augmenté paradoxalement la vitesse moyenne. Les usagers sont par ailleurs incités, au moyen de panneaux lumineux, à limiter leur vitesse à 60 km/h en cas de pic de pollution.

Il ne faudrait cependant pas considérer qu'une réduction de la vitesse maximale ou de la vitesse moyenne permette d'abaisser automatiquement la pollution atmosphérique. Curieusement, cela peut être tout à fait l'inverse. En effet, les moteurs thermiques ont chacun leur plage d'efficacité. À l'intérieur de cette plage ils polluent peu, en-deçà et au-delà ils polluent beaucoup plus. Fouad AWADA nous précise qu' « à 70 km/h, c'est génial, c'est là que nous polluons le moins. En revanche, dès que nous descendons en-dessous de 50 km/h, on commence à polluer plus et dès que l'on monte au-dessus de 80 à 90 km/h, on pollue aussi. Plus vous réduisez la vitesse en-dessous de 50 km/h, plus cela pollue. Quand vous arrivez à 20 km/h, vous êtes déjà au double ou triple et quand vous êtes à 15 km/h, vous êtes au quadruple, etc. Cela est corrélé avec le régime du moteur. Le moteur a été conçu pour rouler de manière optimale à une certaine vitesse et il n'a pas été conçu pour rouler à 15 km/h. Je disais que la vitesse moyenne sur le périphérique était de 35 km/h (elle n'est pas de 70 km/h, vitesse maximale). Certaines sections sont bouchées tout le temps et l'on y roule plutôt à 15 km/h, comme l'urbain. Mais, c'est bon à savoir. Le rendement des moteurs est quelque chose de très important. La même réflexion s'applique aussi aux véhicules deux roues motorisés, dont le rendement est tellement mauvais qu'ils polluent quatre à cinq fois plus à la même génération de construction qu'une voiture⁷⁷ ».

Une nouvelle baisse de limitation de la vitesse sur le périphérique n'aurait pas d'effet sensible puisque « la limitation à 70 km/h sur le périphérique se rapproche de l'optimum des émissions de polluants de l'air. Nous n'obtiendrions pas de véritables gains à abaisser la vitesse sur le plan de la qualité de l'air au jour d'aujourd'hui⁷⁸ » précise Aurélie Solans.

- **La politique d'aménagement**

Parce que l'air dégradé doit bien s'évacuer quelque part, la couverture du périphérique n'est pas une véritable solution pour la composante atmosphérique de la pollution, même si elle a un impact sur ses autres composantes, phonique et visuelle.

⁷⁶ Audition de Célia Blauel, adjointe à la Maire de Paris chargée de toutes les questions relatives à la transition écologique, au climat, à l'environnement, à l'eau et à l'aménagement, le 9 octobre 2018

⁷⁷ Audition de Fouad Awada, directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

⁷⁸ Audition d'Aurélie Solans, conseillère déléguée chargée de l'environnement auprès de l'adjointe à la Maire en charge de l'environnement et du développement durable, de l'eau, de la politique des canaux et du plan climat, le 9 octobre 2018

Dominique Alba remarque par ailleurs que *« sur l'air, c'est plus compliqué, vous pouvez avoir un taux de pollution plus important sur les Champs-Élysées que sur le périphérique. Le niveau de courant d'air joue »*.

Et pour la même raison, bâtir sur le foncier créé par la couverture du périphérique n'est pour l'heure pas souhaitable pour la santé humaine, alors même que la vente de nouveaux terrains constructibles permettrait de compenser au moins partiellement le coût de la couverture.

Pierre Mansat relève qu' *« on a un problème avec les immeubles ponts. On a dit qu'on avait échoué sur l'immeuble Pont à la Porte d'Aubervilliers. De nombreux architectes ont fait des propositions. Ce n'est pas quelque chose d'invraisemblable. Si vous allez à Berlin, le Palais des Congrès est un immeuble énorme posé sur une autoroute et personne ne s'en rend compte à l'intérieur de l'immeuble. Peut-être les atouts économiques ne sont pas assez pertinents pour construire un truc de ce genre, les règles en matière de sécurité et de circulation sont peut-être compliquées. Construire sur le périphérique sans savoir ce qu'il va devenir du point de vue de la pollution pose des questions. On ne va pas installer forcément des gens là où le taux de particules de benzène est le plus fort, même si on filtre les aérations⁷⁹ »*.

L'accord de Paris de 2015 est aujourd'hui une opportunité pour penser un urbanisme visant la neutralité carbone : *« il faut arrêter de vouloir remplir les vides, la ville écologique doit permettre de lutter contre un phénomène d'étalement urbain⁸⁰ »*.

- **La zone à faibles émissions**

L'ambition du programme de zone à faibles émissions (ZFE) (cf. infra 2^{ème} sous-partie, chapitre 3) s'inscrit dans la démarche « Villes respirables en 5 ans » lancée en 2015 par le ministère de l'Écologie. Aurélie Solans indique que les mesures d'Airparif prévoient une diminution de moitié du nombre de grands parisiens exposés à des niveaux de pollution atmosphérique excessifs dans le périmètre de l'A86.

b. La lutte contre la pollution phonique

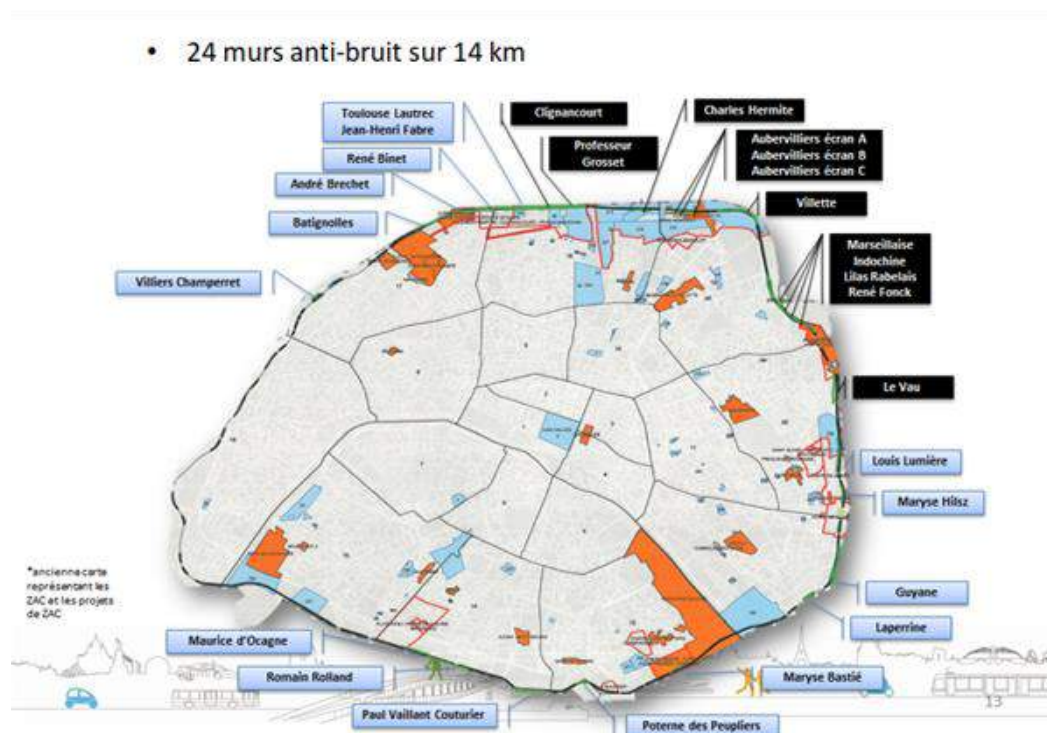
En application de la directive européenne 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit interne par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 et le décret d'application n° 2006-361 du 24 mars 2006, la Ville de Paris s'est dotée d'un plan pluriannuel de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), portant sur la période 2015-2020, dont l'objet principal est la mise en œuvre d'un plan d'actions sur la pollution sonore liée au transport et aux infrastructures routières.

⁷⁹ Audition de Pierre Mansat, chargé de la Métropole du Grand Paris auprès de la Maire de Paris, le 2 octobre 2018

⁸⁰ Audition de Célia Blauel, adjointe à la Maire de Paris chargée de toutes les questions relatives à la transition écologique, au climat, à l'environnement, à l'eau et à l'aménagement, le 9 octobre 2018

Différentes solutions ont ainsi été mises en œuvres concomitamment pour réduire significativement la pollution phonique :

- **Les murs anti bruit**



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Aurélien Solans, rappelle ainsi qu' « entre 1983 et 1997, 25 écrans antibruit réfléchissants ont été mis en place aux abords du périphérique dans les 12^{ème}, 13^{ème}, 14^{ème}, 17^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} arrondissements ; un autre a été posé en 2005 dans le 19^{ème} arrondissement ».

- **La végétalisation**

En 2014, la forêt linéaire a été inaugurée entre les portes d'Aubervilliers et de la Villette. « Il s'agit d'un espace vert long de 300 mètres, constitué d'une végétalisation couvrant et masquant un mur anti-bruit ».

- **La couverture**

Dans le cadre du contrat de plan État-Région portant sur la période 2000-2006, la Ville de Paris s'est engagée dans un programme de couverture du périphérique. Les effets sont tangibles : « porte des Lilas, la couverture achevée en 2007 a permis un gain acoustique de l'ordre de 2,7 dB [-30%] le jour et 3,8 dB [-40%] la nuit. Porte de Vanves, le niveau de bruit moyen lié au boulevard périphérique a diminué de 10 à 15 dB [-70% à -80%] depuis janvier 2008 ».

La couverture du périphérique est une des solutions pour réduire la pollution phonique, bien qu'elle soit sans effet sur la pollution atmosphérique, l'air vicié devant ressortir à un endroit ou un autre. Cette solution a d'ailleurs été très largement mise en œuvre, puisque « sur les 50 % du périphérique qui sont en tranchée, 13 kilomètres sont ouverts.⁸¹ », soit les deux tiers. Couvrir une partie significativement plus grande du périphérique exposerait à des coûts considérables, notamment en raison des surcoûts induits

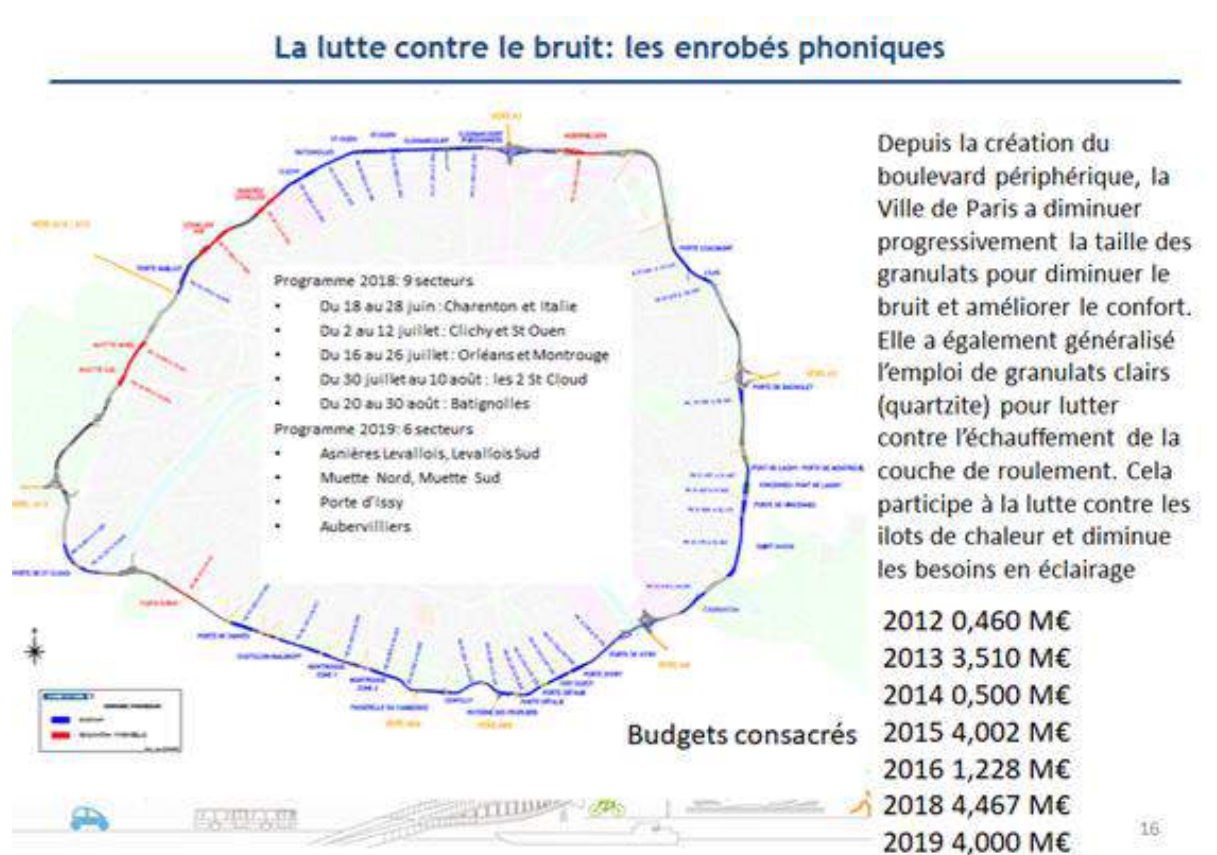
⁸¹ Audition de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, le 20 novembre 2018

par la réglementation dite « Mont blanc », mise en place suite à l'incendie du tunnel éponyme en 1999 : « couvrir en très grande partie le périphérique, cela voudrait dire des investissements colossaux, des coûts de fonctionnement colossaux, un coffrage qui techniquement serait très difficile, serait un gouffre financier, sur la question du fonctionnement comme sur celle de l'investissement ».

- **Les effets de la limitation à 70 km/h sur la pollution phonique**

L'abaissement de la vitesse maximale de 80 km/h à 70 km/h depuis 2014 a permis de contribuer à une baisse du niveau sonore, évaluée par Bruitparif à une baisse d'environ 1,2 dB la nuit [-10%] et 0,5 dB [-5%] le jour. La baisse limitée s'explique notamment par un maintien de la vitesse moyenne grâce à une meilleure fluidité du trafic.

- **Revêtements anti-bruit**



Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Entre 2012 et 2019, des revêtements peu bruyants sont déployés sur la moitié du périphérique, de manière à traiter 100% des zones habitées. La baisse induite du niveau sonore est de 3 décibels [-40%].

L'abaissement de la vitesse maximale de 80 km/h à 70 km/h depuis 2014 a permis à la fois de diminuer les émissions polluantes et de fluidifier le trafic. La création de la zone à faibles émissions contribuera également à réduire cette forme de pollution. La lutte contre la pollution phonique s'organise par le déploiement de murs anti-bruit, ainsi que par la couverture de certaines portions du périphérique. Des revêtements anti-bruit sont également installés.

DEUXIEME PARTIE – CREER UNE CONTINUITE URBAINE ET ANTICIPER LES NOUVEAUX USAGES

Cette seconde partie est consacrée aux perspectives de changement du boulevard périphérique et de ses usages. Cette transformation émane de la volonté de recoudre la continuité urbaine entre Paris et les territoires voisins. Les récentes opérations d'urbanisme visent à créer de la porosité et des liens entre les quartiers. Par ailleurs, le boulevard périphérique s'inscrit, à l'instar des autoroutes d'autres métropoles, dans un écosystème des mobilités qui doivent prendre en compte les nouveaux usages. Cette réflexion prospective ouvre la voie à diverses préconisations en matière d'aménagements futurs.

PREMIERE SOUS-PARTIE - UNE CONTINUITE URBAINE A CRÉER ENTRE PARIS ET LES TERRITOIRES VOISINS

Les récentes opérations d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics ont pour objet de tisser des liens et partagent une préoccupation environnementale. Ces objectifs ne peuvent être examinés qu'à l'échelle métropolitaine voire francilienne et posent la question de la gouvernance.

Chapitre I. Les récentes opérations d'aménagement urbain

Limite physique et parfois visuelle, le boulevard périphérique fabrique des coupures dans la ville. Les franchissements ou les déplacements aux abords de l'infrastructure sont difficiles à l'échelle locale, voire impossibles pour les piétons et les cyclistes, sans mentionner les personnes à mobilité réduite. La voiture et sa vitesse dominant l'espace public. De nombreuses voies viennent buter contre l'infrastructure.

Jean-Louis Missika remarque : « *Dans toutes les réunions de concertation que j'ai pu faire sur les portes de Paris, avec des habitants de Vanves ou de Montreuil, ou encore des habitants de Saint-Denis ou d'Aubervilliers, tous disent la même chose. Il est difficile pour eux d'aller à Paris. Et les habitants des arrondissements périphériques disent qu'il est difficile pour eux d'aller en banlieue, y compris pour aller aux puces de Saint-Ouen, par exemple. Le franchissement du périphérique, c'est quelque chose de fondamental. C'est cela que j'appelle la continuité territoriale* ».

Par ailleurs, le boulevard périphérique est un boulevard en évolution permanente du point de vue urbain. « *Un travail sur le boulevard périphérique est un travail de longue haleine qui évolue au fur et à mesure des choix politiques et des avancées technologiques* ⁸² » précise Dominique Alba avant d'ajouter que « *toutes les interventions qui ont été réalisées ont toujours préservé l'ouvrage* ».

a. Le périphérique, support de nouvelles architectures

Les abords du périphérique comptent des quartiers anciens préservés mais aussi de nouveaux quartiers, de nouvelles architectures conçues pour bénéficier de vues lointaines. Ces mutations sont alimentées par des études successives qui ont conduit à considérer les sites du périphérique comme des sites possibles pour édifier un Paris contemporain.

Pierre Mansat rappelle qu'« *il faut considérer le périphérique pour ce qu'il est, il est très important, avec des ouvrages qui sont une réussite du point de vue architectural, constituant une espèce de musée immense de réalisations. On aime ou n'aime pas tout cela. Mais il abrite le parc des Princes, le Dojo, la Cité universitaire à Porte de Clignancourt, la maison de l'Iran, les églises, l'hôpital Robert Debré, etc. C'est un lieu de réalisations assez incroyables. Je plaide beaucoup pour considérer que nous devons intégrer dans notre vision cette dimension* ⁸³ ».

Aujourd'hui, plusieurs nouveaux bâtiments sont attendus ou réalisés.

⁸² Audition de Dominique Alba, directrice de l'APUR, le 2 octobre 2018

⁸³ Audition de Pierre Mansat, chargé de la Métropole du Grand Paris auprès de la Maire de Paris, le 2 octobre 2018

Parmi ceux-là, les plus significatifs sont la tour Triangle, le Tribunal de Grande Instance, la Philharmonie ou les tours Duo. Le projet Mille Arbres, dont l'architecte Manal Rachdi a été auditionné par la mission est en cours de réalisation.



Tour Triangle – Architectes Jacques Herzog et Pierre de Meuron



Les Tours duo Architecte Jean No



Projet Mille Arbres de Manal Rachdi



Le tribunal de grande instance - Architecte Renzo Piano



La ville multi strates - Architecte Jacques Ferrier

b. Les récentes opérations d'urbanisme

À partir des années 20, le territoire de la zone va être affecté à la construction d'installations sportives et dans les années 50, la crise du logement pousse à construire sur cette zone des fortifications des ensembles de logements. Quelques années plus tard, le périphérique est venu passer au pied même de ces ensembles et de ces équipements sportifs ce qui ne pouvait que créer d'importantes nuisances. TVK observe : *« Au final, l'urbanisation de l'ancienne zone, est représentative de l'urbanisme des années 50. Il est moderne dans le sens où il se dissocie clairement du contexte qui l'environne⁸⁴ ».*

Claude Praliaud explique : *« les opérations d'aménagement actuelles sont l'occasion de requalifier, d'améliorer, de faire muter ou de protéger le bâti et les équipements sacrifiés lors de la construction du périphérique⁸⁵ ».*

Le boulevard périphérique à peine bouclé en 1973, on commence dès 1975 à le couvrir par endroits pour protéger les riverains notamment contre le bruit, avec par exemple la création sur dalle du square Léon-Frapié dans le 20^{ème} arrondissement. Dans les années 80, pour la ZAC Champerret, on couvre une portion de 800 mètres. La pose d'écrans anti-bruit vient compléter ce dispositif sur d'autres secteurs au début des années 80 puis à la fin des années 90.

La loi de 1985 a abrogé les textes de 1919, 1930 et 1953 relatifs à la zone non aedificandi. Elle n'a conservé du dispositif antérieur d'interdiction assortie d'exceptions soumises à compensation que le principe d'une limitation forfaitaire de l'emprise constructible à 20% de la surface totale de la zone. Jusqu'à cette date, les opérations d'aménagement étaient difficiles sur la zone car il fallait compenser les surfaces bâties par des espaces libres dans Paris. C'est ainsi que le parc André Citroën et Bercy relèvent de mesures de compensation relatives aux emprises bâties prévues dans la ZAC Champerret. Cette dernière a été supprimée en 2004.

Ce n'est donc qu'à partir des années 90 et au début des années 2000 que les grandes opérations d'aménagement se sont développées.

Dans les années 80 ou 90, Pierre Alain Trévelo souligne : *« il y a eu une période, plutôt dans Paris, où il y a une architecture assez intéressante, avec beaucoup d'équipements, qui s'intéresse à la vision en déplacement, et il y a une période plutôt côté banlieue, qui correspond à l'intérêt vu par les promoteurs d'avoir des sites qui sont situés en banlieue, mais qui ont une adresse parisienne. Il s'agit du fameux effet d'opportunité qu'a créé une adresse parisienne sur les fonciers qui sont en banlieue. Cela a été très fort dans les années 2000 et beaucoup d'opérateurs y ont vu des eldorados, car il était possible d'avoir des conditions foncières très intéressantes et une adresse parisienne. Cela a produit une architecture beaucoup moins intéressante et surtout une architecture de murailles pour essayer de se protéger de la nuisance que représente le périphérique⁸⁶ ».*

Au début des années 2000, ponctuellement deux secteurs seront de nouveau couverts : la porte de Vanves et la porte des Lilas. L'aménagement de la porte des Lilas est d'ailleurs cité à plusieurs reprises comme un exemple de couture urbaine réussie. Pierre Mansat rappelle que *« le projet était inscrit dans le contrat de plan mis en œuvre à partir de 2001. J'étais chargé de piloter ce qu'on a appelé le comité de concertation intercommunal, réunissant Les Lilas, Bagnole, Le Pré-Saint-Gervais, Romainville, le Conseil général de Seine-Saint-Denis et on a fait sortir là, grâce à la couverture, un quartier avec des équipements, un cinéma, un cirque. On a repositionné les équipements parisiens comme le boulodrome, le terrain de tennis. Il y a dans ce quartier maintenant une réduction du bruit considérable pour les immeubles de logement qui étaient à proximité de la place du Maquis du Vercors et nous lui avons redonné du sens ».*

⁸⁴ Les quartiers du boulevard périphérique, APUR, 2005

⁸⁵ Audition de Claude Praliaud, directeur de l'urbanisme, le 9 octobre 2018

⁸⁶ Audition de Pierre-Alain Trévelo, architecte et urbaniste, co-fondateur de l'agence TVK, le 15 janvier 2019

Mais, il faut bien être conscient de la limite de la faisabilité de ce type d'intervention. En réalité, seulement 50 % de la voirie du périphérique est en tranchées ouvertes, avec un tiers de ce linéaire déjà couvert, pour le reste 40 % est en aérien : ponts, viaducs et remblai et seulement 10 % est à niveau. De plus, les réglementations entrées en vigueur après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc⁸⁷ ont fortement renchéri le coût de construction et de gestion des tunnels. Pierre Mansat précise que *« la couverture, à part dans des zones très ponctuelles, ne semble pas être une solution de grande échelle sur le périphérique. En effet, cette dernière présente un coût considérable du fait de la législation Mont-Blanc en vigueur. Par ailleurs, sur le tiers du périphérique qui n'est pas enterré ou en viaduc, toute une partie affleure »*.

Si les projets d'aménagement autour du boulevard périphérique n'intègrent pas systématiquement une couverture, au cas par cas, en fonction de la spécificité de chaque site, la direction de l'urbanisme estime que des couvertures recréant, tissant des liens de part et d'autre de l'ouvrage peuvent toujours constituer une approche pertinente (par exemple porte des Ternes, porte d'Aubervilliers, porte de Montreuil).

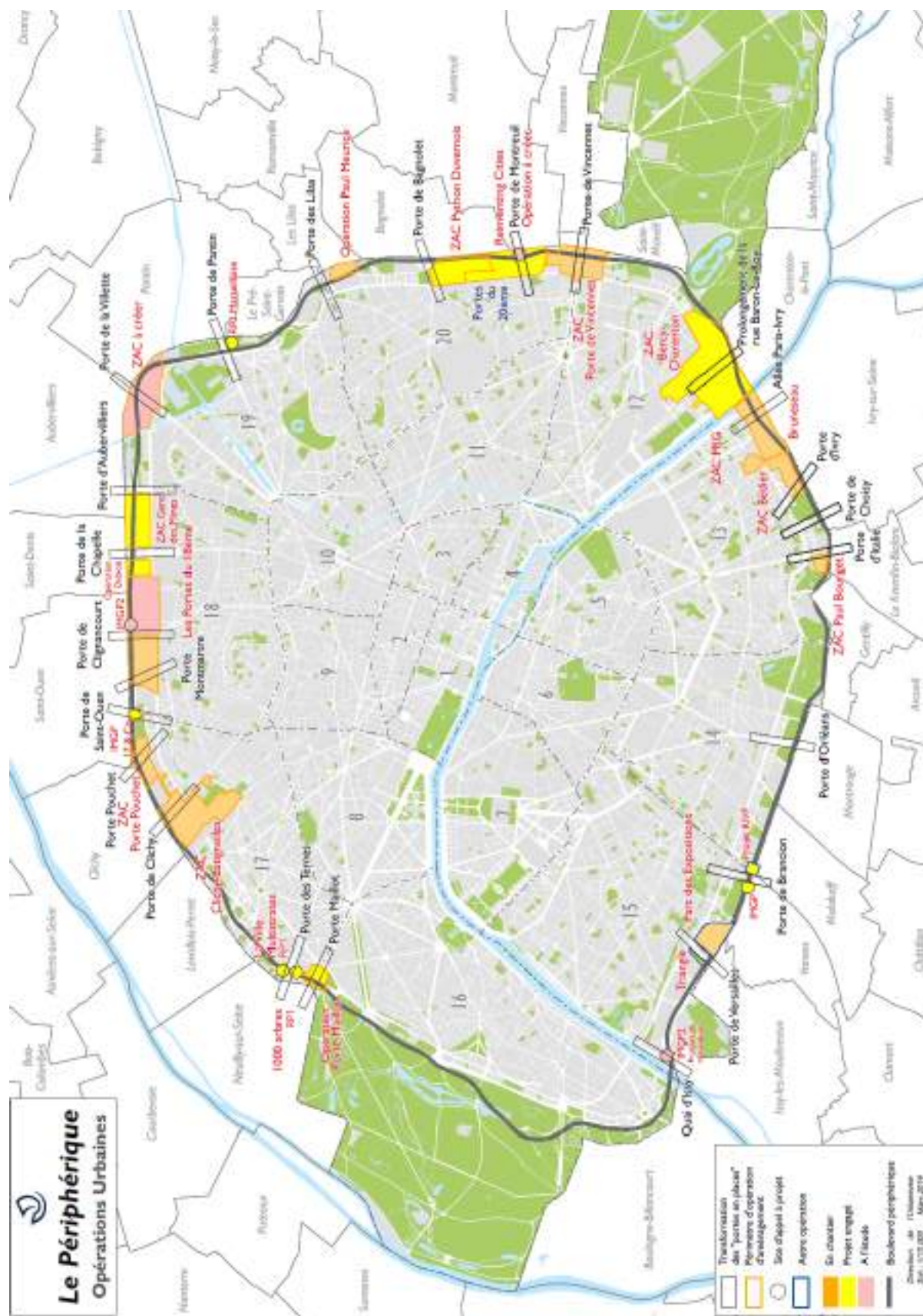
Afin de résorber les effets de coupure, d'autres dispositifs sont également développés comme le pont habité, les passerelles, l'occultation ponctuelle de trémies ou bien la requalification des espaces publics y compris les sous-faces du périphérique.

« Ces divers dispositifs (couvertures ou autres) ont pour objet de réduire les nuisances de toute nature générées par le boulevard périphérique sans attendre les effets de l'évolution des véhicules en circulation⁸⁸ » note Claude Praliaud.

Ces différentes opérations font l'objet de fiches détaillées réalisées par la Direction de l'Urbanisme figurant en annexe du présent rapport.

⁸⁷ Pour plus d'information, le lecteur pourra se reporter à une version consolidée des textes législatifs et réglementaires sur la sécurité des tunnels routiers. Ce document est disponible sur le site internet du CETU à l'adresse : <http://www.cetu.developpement-durable.gouv.fr>

⁸⁸ Note de la direction de l'urbanisme



Source : Ville de Paris, Direction de l'Urbanisme

Des formes urbaines diversifiées peuvent être envisagées selon les sites. Même s'il s'agit de protéger des nuisances générées par le périphérique, le modèle n'est plus nécessairement l'écran d'immeubles de bureaux sur un linéaire trop important qui peut créer un effet de corridor, coupant et isolant le périphérique de son tissu environnant.

« Au contraire, les projets urbains tels qu'ils sont conçus aujourd'hui s'attachent à préserver les évolutions futures de cette infrastructure, à conserver la possibilité de créer des porosités vers un périphérique pacifié et à développer des liaisons entre les territoires de part et d'autre⁸⁹ » précise Claude Praliaud, directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris.

Faire tomber la barrière signifie travailler de manière transversale, rendre plus confortables les franchissements et multiplier les points de passage. Ces mesures constituent un maillage d'espace public sur la couronne, comme autant de points de jonction, dans la continuité symbolique du démantèlement des enceintes de Paris.

L'objectif des aménagements actuels et à venir est donc de faciliter les déplacements des piétons et des modes doux, de réduire l'emprise de la chaussée, d'installer un éclairage plus proche des piétons, de créer de nouveaux franchissements, de faciliter les traversées des parcs sportifs...

Il s'agit aussi de mettre en place de nouveaux parcours dans la ceinture verte et de transformer les espaces publics pour favoriser les liens entre Paris et les communes voisines (illustration ci-dessous).



Source : Atelier Parisien d'Urbanisme

⁸⁹ Audition de Claude Praliaud, Directeur de l'Urbanisme, le 2 octobre 2018



Traiter les ouvrages du Boulevard périphérique avec la même qualité que ceux de la Seine



Passerelle au-dessus du boulevard périphérique, ZAC Claude Bernard, Paris

Source : Atelier Parisien d'Urbanisme



© Apur

Boulevard des Maréchaux, requalification des trottoirs à l'occasion de la mise en place du tramway T3



© Ateliers Lion

Le projet de l'allée Paris-Ivry, PRG secteur Masséna Bruneseau

Source : Atelier Parisien d'Urbanisme

- **Transformer les portes en places du grand Paris**

Pour favoriser les liens entre les territoires et articuler les échelles locales et métropolitaines, le seuil de la ville peut être changé. Il est utile de diversifier ses fonctions en mobilisant le foncier disponible et en décloisonnant la ceinture verte. La difficile question des logements aux abords du périphérique appelle par ailleurs des solutions plus radicales, des opérations de reconversion des tours de logement. Elles ouvrent ainsi la voie à des recherches de morphologie innovantes.

Requalifier les portes quand le périphérique est en tranchée est a priori le plus simple puisque l'espace public des portes au niveau des « HBM » peut être « étiré » au-dessus de l'infrastructure. Lorsqu'il est construit en viaduc ou en talus, le boulevard périphérique s'impose à tout son environnement, il masque les vues et isole les quartiers qui se trouvent de part et d'autre de son tracé. *« Puisqu'on ne peut le faire disparaître, il convient de mettre en valeur voire de magnifier l'ouvrage d'art »* par la rénovation de sa structure et un éclairage scénographique. *« Passer sous le périphérique ne doit plus être une étape misérable d'un pénible cheminement mais plutôt un événement différent. Il est capable d'y favoriser l'implantation d'activités génératrices de vie urbaine »*⁹⁰.

Du point de vue des usages et de la perception, les portes sont donc toutes désignées pour assurer la transition entre la ville et l'infrastructure. Ce sont des lieux de centralité et de continuité urbaine. Les portes dans cette optique sont les nouvelles places d'une métropole ouverte.

- **Une approche environnementale globale**

Aujourd'hui, les opérations d'aménagement prennent beaucoup plus en compte les problématiques environnementales induites par le périphérique. Elles considèrent les conditions de bruit, de qualité de l'air et d'îlot de chaleur.

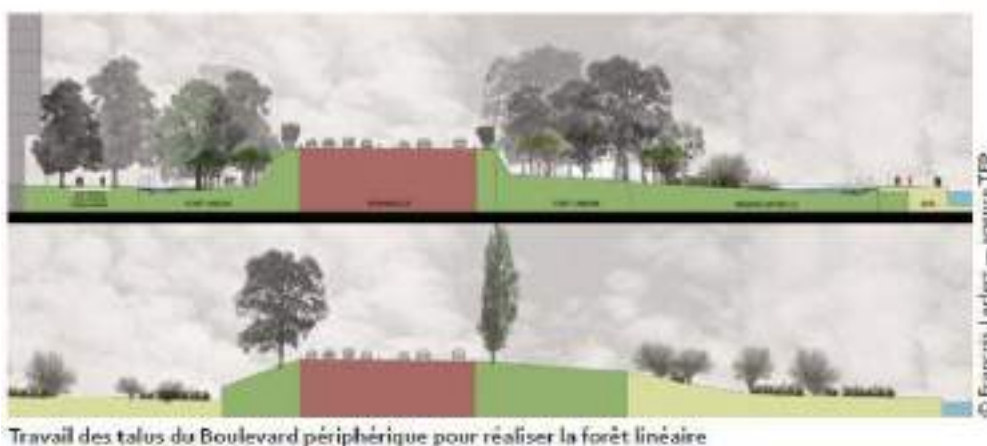
La conception des bâtiments et des espaces extérieurs intègre ces sujets de nuisances et de pollutions qui sont systématiquement analysés par des études dédiées et assortis de mesures correctrices. L'ensemble constitue les études d'impact environnemental réalisées pour chaque opération d'aménagement.

Les bâtiments sont conçus avec des systèmes de ventilation éloignés des sources de pollution. Des immeubles de bureaux et d'activités sont installés, dans les sites les plus exposés à l'infrastructure, d'une manière à faire obstacle aux nuisances. En fonction du contexte, les bâtiments peuvent être orientés de manière à servir d'écrans pour absorber le bruit et arrêter la propagation de la pollution de l'air ou parfois être disposés de manière à favoriser la dispersion des polluants et le rafraîchissement du site.

Les espaces extérieurs sont végétalisés en pleine terre ou non. Il s'agit de permettre une plus grande pénétration de la nature au cœur des îlots bâtis, de concevoir des continuités vertes entre les espaces y compris vers celles des talus du boulevard périphérique afin de développer la biodiversité, de lutter contre la pollution et de créer des îlots de fraîcheur.

Il s'agit aussi de constituer des structures paysagères à l'échelle du périphérique, comme la forêt linéaire implantée en contrebas du périphérique dans le 19^{ème} arrondissement.

⁹⁰ Étude de l'APUR sur les quartiers du périphérique



Source : Atelier Parisien d'Urbanisme

Au final, les modélisations de qualité de l'air sans/avec projet permettent d'apprécier l'impact de l'ensemble de ces dispositions, de les comparer et d'orienter les choix faits pour le projet urbain.

Le périphérique est une entité multiple, il présente des séquences contrastées du fait de sa conception où succède à une séquence en tranchée, une séquence en remblai puis une portion à niveau, suivie d'un pont ou d'un viaduc. C'est cette diversité qui est prise en compte à travers une approche contextuelle et non dogmatique. Claude Praliaud précise « *C'est une forme d'acupuncture urbaine comme processus de projet qui est développée. C'est ce traitement contextuel de chaque "point" d'aménagement qui participe à la requalification de l'ensemble de la zone bordant le périphérique* ». ⁹¹

⁹¹ Note de synthèse de la Direction de l'Urbanisme

c. Des projets emblématiques : le parcours sportif, le projet « 1000 arbres » et la « nuit blanche »

- Les équipements sportifs et l'exemple du parcours qui relie de nombreux sites sportifs et de nature

Jean-François Martins, adjoint de la Maire de Paris chargé des sports, rappelle que « *Paris a commencé à se préoccuper de construire des espaces sportifs pour ses habitants une fois que les dix premiers arrondissements étaient déjà urbanisés et relativement denses, ce qui fait qu'à l'heure de l'essor de la pratique sportive, à la deuxième partie du XX^e siècle, les rares espaces encore disponibles pour construire des installations sportives, et en particulier des installations sportives dites « terrains de grands jeux » (football et rugby) se trouvaient être aux portes de Paris, entre l'enceinte de Thiers et le périphérique. C'est pourquoi aujourd'hui, on retrouve près de 80 % de nos terrains de grands jeux sur ces espaces* ».

Le périphérique est ainsi recouvert et accompagné de terrains sportifs. En revanche, la question de l'exposition à la pollution en particules fines est problématique. C'est ce qu'a pointé Greenpeace dans son rapport « *le droit de respirer, repenser la mobilité urbaine* » rendu en juin 2018. L'ONG a mesuré les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), un gaz très toxique émis majoritairement par le trafic automobile, sur six terrains de foot à Paris, Lyon et Marseille. A l'exception d'un stade lyonnais, tous présentent des dépassements des valeurs limites prônées par l'Organisation mondiale de la santé (40 µg/m³ en moyenne annuelle). « *Ces niveaux de concentration sont particulièrement préoccupants parce qu'ils interviennent dans des lieux et à des heures où des enfants et des adultes peuvent pratiquer une activité physique et donc inhaler quatre à dix fois plus de polluants atmosphériques qu'au repos* »⁹² note Greenpeace.

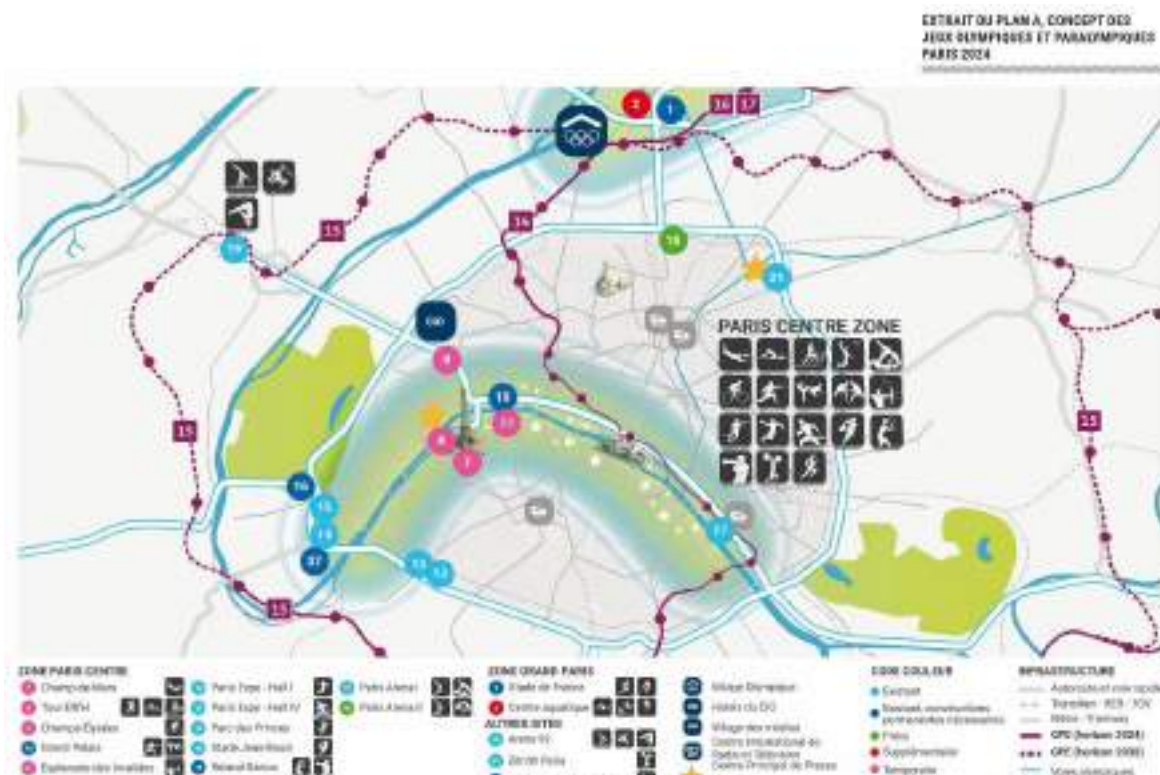
« *La conclusion – je ne sais pas à laquelle nous arriverons – n'est pas qu'il faut interdire le sport autour du périphérique, mais plutôt interdire la pollution pas trop loin de là où on fait du sport* »⁹³ dit Jean-François Martins avant de souligner que Paris est le département de France le moins bien doté en m² d'équipements sportifs du fait, d'une part, de la densité de sa population au km² et, d'autre part de la faible disponibilité d'espace. Il ajoute enfin que la pratique sportive va en s'accroissant.

Le périphérique est aussi considéré comme un espace sportif en tant que tel. Les opérations de couverture, porte de Vanves ou porte de Vincennes, ont ainsi été l'occasion de créer de nouveaux espaces sportifs. Jean-François Martins considère le gymnase-pont de la porte de Vincennes « *comme un exemple intéressant, à la fois parce que, très prosaïquement, il produit des surfaces sportives dont nous avons besoin, mais aussi parce qu'on est sur des opérations qui, en coût et en « portance », sont relativement simples par rapport à du logement d'habitation, du bureau, de la tour (...)*. Il ajoute pour conclure sur ce sujet que « *le sport peut faire partie des traits d'union métropolitains* ».

Dominique Alba a présenté le projet de parcours sportif, héritage des jeux olympiques et outil de valorisation de la ceinture verte. Ce projet vise à transformer des centres sportifs en parcs sportifs, plus vastes, plus verts, ouverts à tous, inscrits dans des parcours sportifs, des promenades ou des secteurs de randonnée.

⁹² Rapport de Greenpeace « *le droit de respirer, repenser la mobilité urbaine* » rendu en juin 2018

⁹³ Audition de Jean -Francois Martins, adjoint chargé des sports, le 6 novembre 2018



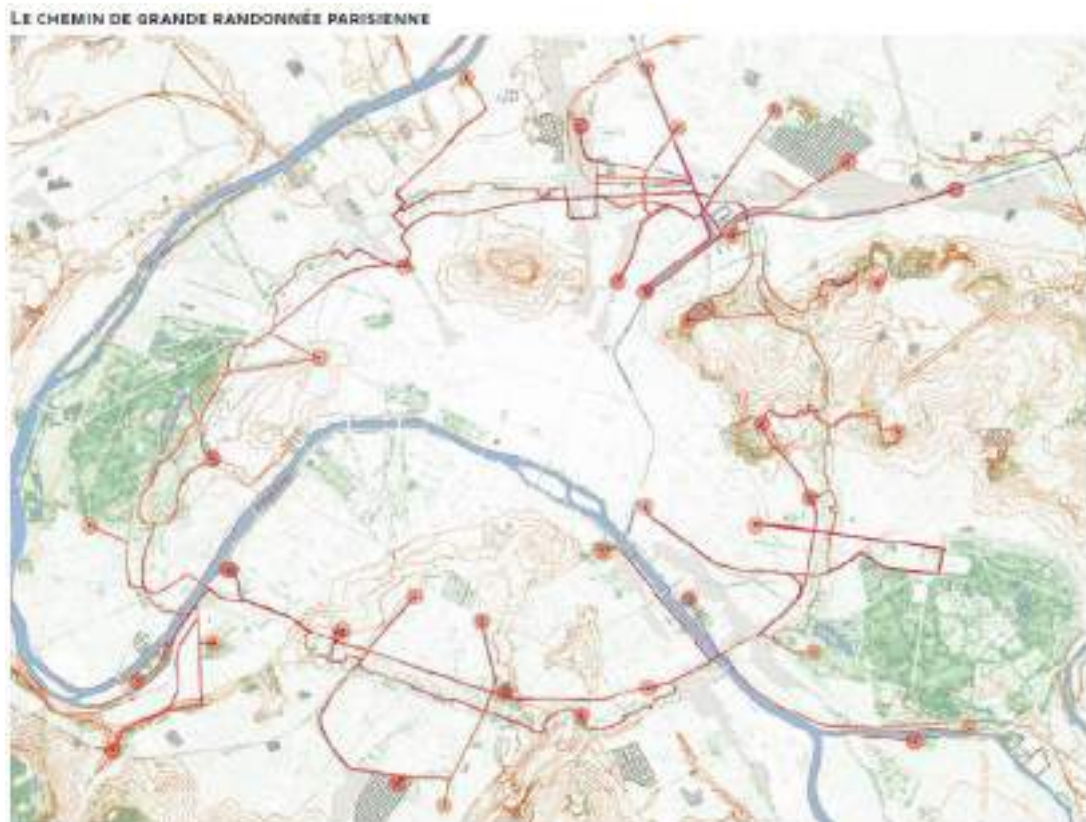
Source : Atelier Parisien d'Urbanisme

Les directions de la Ville de Paris travaillent notamment sur un parcours sportif qui fera le tour de la ceinture verte et sera en lien avec toutes les articulations de la Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et des Hauts-de-Seine. Cela permettra d'augmenter considérablement la surface des espaces verts. Ce parcours sera un grand équipement sportif, il concernera 1,2 million de personnes et reliera de nombreux sites sportifs et de nature.

Ce parcours est notamment prévu pour desservir, comme l'illustre la carte ci-dessus, les nombreux sites olympiques de compétition et d'entraînement (parc de la Villette, Zénith Aréna 2, Hôtel du CIO de la porte Maillot, Roland Garros, Stade Jean Bouin, Parc des Princes, Stade Pierre de Coubertin, Parc des Expositions).

Il y a plusieurs façons de décliner ce parcours. Il peut être dans la ceinture verte mais aussi sous ouvrage, faciliter les traversées piétonnes sous le périphérique, aider les discontinuités ponctuelles ou s'occuper des situations singulières. Si le parcours sportif pose bien évidemment la question du bruit et de la pollution, Dominique Alba remarque : « *on avance en marchant et si on plante plus d'arbres, on a plus de nature et moins de bruit et moins de pollution* ».

Enfin, la directrice générale de l'APUR ajoute que ce parcours sportif viendra s'inscrire dans le réseau des sentiers de grande randonnée (carte ci-dessous) et conclut : « *quand vous voyez l'engouement des citoyens pour toutes ces balades urbaines et toutes ces promenades, on peut se dire qu'il peut avoir un intérêt et contribuer à redonner un caractère familier à l'ouvrage périphérique* ».



Source :

Atelier Parisien d'Urbanisme

➤ Le projet Mille Arbres présenté par Manal Rachdi

Le projet Mille Arbres joue une partition légèrement différente, il utilise à la fois la gare routière Pershing et l'espace du périphérique. « *Ce projet a permis d'avoir pour la première fois une valeur foncière pour du vide, ce qui est tout à fait étonnant et original dans une ville. C'est tout à fait nouveau pour Paris* » observe Dominique Alba.

Présentation du projet « Mille arbres » par Manal Rachdi

« Le concept est né d'une réflexion qu'on a eue sur : qu'est-ce qu'habiter Paris et le Paris de demain ? C'est une réflexion sur le fait qu'on a envie de garder ce qu'il y a de meilleur à Paris, garder cet imaginaire et introduire, surtout, beaucoup de nature dans la ville parce qu'on pense que c'est important aussi pour la qualité de vie et pour la façon dont on évolue tous les jours. (..) Cette connexion est très importante pour nous, car on crée de l'espace accessible au public, on crée une liaison douce à travers de la nature, mais surtout, on reconstitue et on vient créer le Grand Paris, pour nous, le démarrage du Grand Paris(...) On croit dans cette transformation du périphérique grâce aux nouvelles mobilités, grâce aux futures voitures, grâce au fait que la pollution va être réduite, mais en même temps, on a pris quand même des précautions, on a injecté beaucoup d'arbres pour absorber la pollution et on a mis des écrans de protection à l'intérieur de ce parc afin que les gens qui se baladent ne subissent pas le bruit aujourd'hui. On est convaincu que dans le futur, ce périphérique sera plus doux et plus calme puisque les voitures électriques seront plus douces, le revêtement absorbant, et ainsi de suite. Cette évolution-là, on mise dessus. C'est ça aussi le Paris du futur. C'est de croire dans le côté positif. C'est aussi l'idée de dire qu'on va changer aussi la façon dont les gens vont vivre au-dessus du périphérique, en inventant une architecture mêlée à la nature, qui va pouvoir profiter des panoramas, et qui sera une sorte de petit village flottant au-dessus de ce bâtiment. On couvre à peu près 13 000 m², mais c'est aussi un projet qui est traversant. On a voulu pouvoir le traverser au niveau du rez-de-chaussée pour accéder au 17^e de l'autre côté du périphérique, puis on a mis un bâtiment par-dessus en forme de pyramide inversée pour dégager un maximum d'espace au sol pour le public.



Source : Projet « Mille arbres » de Manal Rachdi

➤ Les interventions artistiques et le projet « nuit blanche » sur le périphérique

Les interventions artistiques permettent de souligner des séquences, de valoriser les identités territoriales traversées par le boulevard périphérique. En outre, la perception des usages du périphérique peut être réalisée par des appropriations temporelles des infrastructures.

Sonia Lavadinho cite l'exemple de Bogota : *« Bogota est un exemple pour le monde entier sur la question notamment des cyclovias qui sont ces appropriations temporelles des grandes infrastructures mobilitaires le week-end, notamment tous les dimanches et tous les jours fériés. Ce sont des jours où l'on s'approprie ce type d'infrastructure, des grandes pénétrantes de type rocades - je parle bien de semi-autoroutes, et non de petites rues. C'est quelque chose qui est intéressant dans le sens où ils le font sur des centaines de kilomètres, avec une participation massive qui peut aller jusqu'à 2 millions de personnes chaque dimanche. Ces rocades sont donc investies par le corps en mouvement - les personnes marchent, les familles, les enfants s'y promènent - par l'air également. Il s'agit peut-être d'une manière de créer l'awareness, comme on dit, de créer la possibilité dans l'esprit des personnes et cela accompagnerait bien le débat citoyen, de pouvoir expérimenter à certains moments ce que cela pourrait donner sur le périphérique, si on y donnait de la place pour le corps en mouvement et pour ces respirations vertes dont on a parlé ⁹⁴ ».*

En ce sens et afin de favoriser son appropriation par les habitants, la Ville de Paris a prévu, dans le cadre de la nuit blanche 2019, d'organiser des festivités sur le périphérique entre les portes de Pantin et de la Villette. Le temps d'une nuit, ils pourront se promener sur une portion du périphérique, transformé en lieu de fête dédié à l'art contemporain. Sur cette portion, le périphérique sera fermé à la circulation, dans les deux sens. *« Ce sera une fermeture comme c'est le cas d'ordinaire pour l'entretien de la voirie. Les automobilistes seront déviés sur les voies latérales »,* a précisé Christophe Girard lors de la présentation du projet à la presse. *« L'objectif symbolique de cette manifestation étant d'effacer cette saignée qu'est le périphérique entre Paris et la banlieue, le temps d'une nuit ».*

Support de nouvelles architectures contemporaines, les récentes opérations d'urbanisme visent à créer une continuité urbaine entre les territoires de part et d'autre du périphérique. Des formes urbaines diversifiées sont envisagées selon les sites et les projets s'attachent à préserver les évolutions futures de l'infrastructure. Ces opérations s'inscrivent également dans une démarche environnementale globale à l'instar de projets emblématiques tels que le parcours sportif, héritage des jeux olympiques, ou le projet « mille arbres ».

⁹⁴ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

Chapitre II. Une démarche métropolitaine

Une étude portant sur le boulevard périphérique n'a de sens qu'à l'échelle de la Métropole et de la Région puisqu'elle doit évidemment prendre en compte l'évolution du réseau magistral dans lequel il s'inscrit ainsi que les comportements et les besoins en termes de mobilité de ses usagers, qui sont en grande partie non parisiens.

La mission s'est donc efforcée d'articuler ses travaux avec ceux lancés dans le cadre de la consultation internationale organisée par le Forum Métropolitain du Grand Paris (FMGP) sur le devenir du réseau autoroutier francilien. Elle a également adressé un questionnaire et invité les élus des collectivités et établissements publics territoriaux limitrophes du périphérique à une séance de travail, afin de permettre un large échange des points de vue sur cette infrastructure. Au-delà de ces démarches, se pose la question de la gouvernance du réseau structurant et celle de l'ouverture d'un débat citoyen sur ce sujet déterminant pour les habitudes de vie de chacun.

a. La réflexion sur le réseau structurant métropolitain

Le Forum Métropolitain du Grand Paris a initié une consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris qui a permis de sélectionner quatre équipes pluridisciplinaires et internationales dont les travaux doivent permettre de dégager une vision commune des enjeux de mobilité régionaux assortie de plusieurs scénarii d'évolution de ces infrastructures à horizons 2030 et 2050. Des focus portant sur une douzaine de sites et comportant des expérimentations réalisables dès 2024 seront également effectués par les équipes. Ces derniers concernent en particulier les 5 secteurs suivants du boulevard périphérique :

- Focus 1 - Bercy et A4
- Focus 2 - Porte de Bagnolet et A3
- Focus 3 - Aubervilliers, Chapelle, Villette
- Focus 4 - Vanves, Brancion, Versailles
- Focus 5 - Secteur arrivées A6a, A6b, Porte d'Italie, Porte de Chatillon

Carte des focus portant sur le boulevard périphérique



Source : Ville de Paris, Direction de l'Urbanisme

Ces travaux s'appuient notamment sur le livre blanc réalisé en mars 2018 sous l'égide du FMGP qui dresse un diagnostic prospectif des mobilités métropolitaines et recense les propositions des citoyens et des élus qui en émergent.

La présidente et le rapporteur de la mission ont participé en tant qu'observateurs aux deux premiers séminaires de coordination de cette consultation qui se sont tenus les 5 novembre 2018 et 22 janvier 2019.

La mission a auditionné le 20 novembre 2018 Jean-Yves Le Bouillonnet, président du FMGP⁹⁵. Il a rappelé que « *le FMGP regroupe environ 180 collectivités, Région, départements, intercommunalités métropolitaines, territoires, communes* » et que « *sa vocation, (...), c'est d'ouvrir un champ de débat et de réflexion pour les collectivités (...), alors que cet espace de dialogue commun n'existe pas ailleurs* ».

Il précise que l'objectif de la consultation n'est pas de prendre des décisions immédiates mais plutôt « *de finaliser une matière commune qui sera sur la table de ceux qui auront à décider (...) imposer par cette intelligence collective une cohérence, (...) construire une stratégie commune à partir des réflexions qui auront été partagées* ».

Les équipes retenues sont « *l'Atelier des Mobilités Devillers connu dans le territoire francilien, Holos, mandataire Richez et associés, Rogers Stirk Harbour & Partners, un groupe éminemment londonien, et le quatrième qui est beaucoup plus mixte, Seura Architectes, qui a travaillé sur la région parisienne d'ailleurs, mais qui n'est pas seulement dans cette démarche-là* ».

Les quatre enjeux de cette consultation sont les suivants :

- Optimiser le fonctionnement du réseau, notamment en réduisant sa congestion, pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens,
- Diminuer les externalités négatives : la pollution atmosphérique et sonore, l'accidentalité liées à la circulation autoroutière,
- Mieux intégrer ces axes aux territoires qu'ils traversent,
- Définir des solutions envisageables pour les finances publiques et un modèle économiquement soutenable.

Jean-Louis Missika se félicite du travail réalisé dans le cadre de cette consultation en matière de concertation. Il considère que « *les échanges avec les quatre équipes, mais aussi la concertation auprès des citoyens et de la société civile, puisqu'il va y avoir des conférences de citoyens organisées dans le cadre de cette consultation, doivent nous permettre de déboucher sur une vision partagée. Il me paraît essentiel que les élus, que les grandes collectivités de l'Île-de-France et de l'État, aient une vision commune, à la fois des problèmes que pose le réseau routier tel qu'il existe aujourd'hui, et donc le périphérique qui est un élément de ce réseau routier, et également que le diagnostic et que les perspectives d'évolution soient partagés* ».

Il souligne également l'intérêt de disposer d'« *un socle commun de données et d'analyses qui nous paraissent fiables. Cela me paraît essentiel, notamment sur les travaux de modélisation qui doivent affiner des perspectives de modélisation de trafic. Nous manquons d'informations, d'outils. L'enquête sur les déplacements a lieu tous les 10 ans. Les dernières informations que nous avons datent de 2010* »⁹⁶.

Les équipes rendront leurs conclusions en mai 2019. Leurs travaux seront présentés à partir de juin 2019 dans une grande exposition au pavillon de l'Arsenal et dans une exposition itinérante dans le Grand Paris en septembre et octobre 2019. Les travaux et les préconisations de la MIE pourraient aussi être présentés dans ce cadre.

⁹⁵ Le 18 décembre 2018, le FMGP a élu Vincent Jeanbrun à sa présidence, en remplacement de Jean-Yves Le Bouillonnet

⁹⁶ Audition de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Au sujet du périphérique, Jean-Yves Le Bouillonnet souligne que, même si cet équipement relève de la compétence de la Ville de Paris, ce « *n'est plus un axe parisien. Il est le nôtre depuis longtemps. Je me permets de vous dire que je suis maire d'une commune, Cachan, qui est une commune qui ressemble étrangement à ce qu'est un arrondissement avec des compétences certes différentes* ». L'intégration métropolitaine sera d'ailleurs encore accrue, « *quand dans quatre ans la station de métro du Grand Paris sera Arcueil-Cachan, que nous pourrons accéder à cinq lignes de métro en changeant simplement une fois dans un sens, une fois dans l'autre* ⁹⁷ ».

b. La question de la gouvernance du réseau

S'agissant de la gouvernance, Jean-Yves Le Bouillonnet est partisan du statu quo et estime qu'il faut préférer le dialogue des acteurs publics dans le cadre des règles fixées par l'État à l'évolution de la répartition des compétences: « *Plutôt que de chahuter les compétences institutionnelles de chacun, moi je prône le dialogue des responsabilités institutionnelles. (...) Personne ne transformera le périphérique sans se poser la question des autoroutes. Personne ne transformera les autoroutes sans se poser la question des voies décalées des autoroutes qui sont les axes dans lesquels la plupart des Parisiens fonctionnent actuellement* ».

Même s'il estime que Paris est en situation de « *pollué-payeur* » sur le périphérique, Christophe Najdovski indique dans le même sens: « *Cet avenir (du périphérique) ne peut se construire qu'avec nos voisins et, quand nous tirons les fils de la pelote, nous arrivons très rapidement à la question des radiales (...), et donc à nos relations non seulement avec nos voisins mais aussi avec l'État, et forcément également avec la Région et les Territoires de la Métropole du Grand Paris. Cela veut dire que ce travail est multipartenarial* ».

Au contraire, Fouad Awada fait le constat d'une gouvernance éclatée entre « *l'État, la Ville de Paris, toutes les villes de banlieue* » qui pose la question de la cohérence et du financement des actions à entreprendre : « *Agir en disant : « je réduis d'une voie le périphérique puisqu'une action vient d'être entreprise sur les autoroutes radiales concomitante de quelque chose qui vient d'être fait en banlieue », pose la question de savoir qui va gérer cela. Comment s'assurer que cette entente cordiale puisse durer le temps qu'il faut pour ces chantiers ? (...) Et combien cela coûtera-t-il et qui paiera ? Si c'est Paris et les riverains de la toute proche banlieue qui sont demandeurs, qui va payer les aménagements de l'A86 (...) ? Qui va payer les parkings-relais ? Qui va payer les transports d'accompagnement, etc. ? (...) Ces questions ne peuvent pas ne pas être posées* ».

Il estime que « *pour le moment, c'est chacun pour soi* » et rappelle qu'« *en Seine-Saint-Denis, les maires ont tous fait des zones 30. Les zones 30 ont renvoyé le trafic sur le réseau de l'État. L'A1 s'est encombrée de 30% de plus en l'espace de quatre-cinq ans. Cela n'a jamais été concerté* ». Fouad Awada considère donc que « *la question de la gestion de la circulation à l'échelle métropolitaine ou régionale ou peu importe est un sujet* ».

Emmanuelle Gay tend à minimiser l'importance des décisions évoquées par ce dernier, s'agissant de « *petites voies communales sur telle commune de tel département qui avait une politique de limitation des vitesses à 30 km/h sur telle section relativement restreinte* ». Elle reconnaît cependant : « *Il y a matière à se coordonner. Ce serait nécessaire. Pour autant, l'enjeu n'est pas exactement le même que pour ce type de voirie-là avec des trafics aussi importants* ».

Matthieu Garrigue-Guyonnaud remarque lui aussi : « *Sans nul doute, la multiplication de ces modifications de plan de circulation locale induit des effets collatéraux qui, je ne veux pas faire de jugement définitif, méritent d'être mieux pensés avec une approche plus globale, plus transversale, permettant de mettre tout le monde autour de la table sans attenter au pouvoir de police des maires, qui*

⁹⁷ Audition de Jean-Yves Le Bouillonnet, président du forum métropolitain du Grand Paris, le 20 novembre 2018

est un principe fondamental dans l'organisation territoriale française, afin que les effets collatéraux puissent être pris en compte ».

Il pose la question de savoir « *qui est l'autorité la mieux à même à l'échelle de la Métropole du Grand Paris ou de la Région Île-de-France pour coordonner l'ensemble des acteurs ? (...) Aujourd'hui nous pourrions considérer que c'est l'État, mais lequel ? Préfet de police au titre de la police de la circulation lorsqu'il intervient ou lorsqu'il est compétent de façon soit définie par le niveau national soit résiduelle au titre de ses pouvoirs spécifiques ? Président du Conseil régional qui a sous son autorité l'élaboration des plans de déplacement urbain régional ? Ce point mériterait peut-être d'être clarifié. Il l'est peut-être dans le droit, je ne suis pas sûr qu'il le soit dans la pratique courante ».*

Par ailleurs, Emmanuelle Gay souligne qu' « *il existe quand même une coordination, (...) entre État et Ville de Paris sur des registres très opérationnels mais qui sont utiles »* en ce qui concerne les fermetures temporaires du périphérique nécessitées par son entretien.

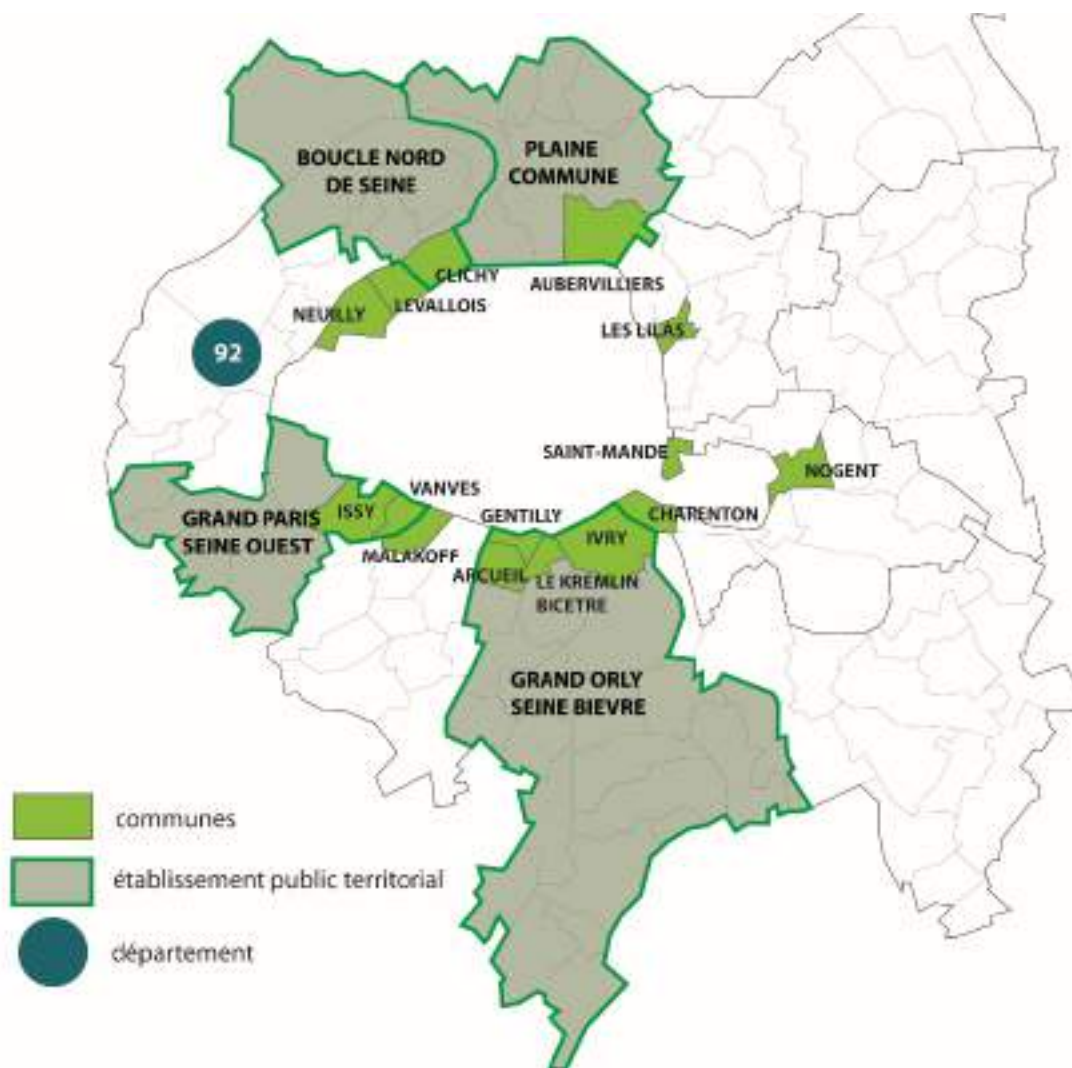
c. Le dialogue avec les élus des collectivités limitrophes du périphérique

Conscients de la dimension métropolitaine des enjeux, la présidente et le rapporteur de la mission ont écrit le 16 octobre 2018 aux présidents des collectivités et établissements publics territoriaux limitrophes du périphérique afin de les informer de leur volonté de les associer à la réflexion engagée par la MIE. Le 18 décembre 2018, ils leur ont adressé un questionnaire⁹⁸ en vue de prendre connaissance de leurs analyses et de leurs propositions concernant le périphérique et de les inviter à une rencontre qui s'est tenue le 11 février 2019 à l'Hôtel de ville⁹⁹.

⁹⁸ Ce questionnaire figure en annexe 3 avec la liste de ses destinataires

⁹⁹ Ces deux lettres ainsi qu'une lettre de rappel en date du 6 février 2019 figurent en annexe 4 du présent rapport

Carte des collectivités et établissements publics territoriaux ayant répondu au questionnaire de la MIE ou participé à la rencontre du 11 février



Source : Carte réalisée par la Mission Métropole de la Ville de Paris

Le diagnostic et les recommandations des représentants des collectivités sur le périphérique qui ressortent des réponses¹⁰⁰ au questionnaire reçues peuvent être synthétisés de la manière suivante.

Qu'elles le considèrent sous l'angle de la mobilité ou de l'urbanisme, le regard des collectivités sur cet axe apparaît très ambivalent. Mais la coupure de la ville qu'il représente est unanimement dénoncée sans réserve. Quant aux souhaits exprimés pour l'avenir, ils convergent en faveur d'une réduction de la place accordée à la voiture et d'une requalification urbaine des quartiers concernés. La question de la couverture de l'infrastructure est plus partagée.

¹⁰⁰ La liste des collectivités et établissements publics ayant répondu au questionnaire figure en annexe 5

- **La perception du périphérique par les collectivités**

- Un axe de desserte essentiel mais aussi une source de congestion

En matière de mobilité, la perception du périphérique par les collectivités et établissements publics territoriaux qui ont répondu à l'enquête est partagée. Pour la plupart, le périphérique est d'abord une voie de communication capitale pour leur territoire : c'est un « *point d'accès important* », « *un lien du territoire avec les communes limitrophes* » (Boucle Nord de Seine), il « *permet naturellement l'accès aux voies de communications majeures que sont les autoroutes vers les grandes zones de travail (zones aéroportuaires d'Orly, Charles de Gaulle, la Défense, etc.)* » (Saint-Mandé) et c'est « *un axe de rocade structurant* » en même temps qu'« *un repère dans l'espace urbain* » et « *un levier urbain assurant une accessibilité à nos territoires* » (Grand Orly Seine Bièvre).

Plaine Commune souligne que « *la maille viaire du sud du territoire est dépendante du périphérique comme une liaison est/ouest importante permettant de franchir d'autres infrastructures comme le faisceau ferré nord et le canal Saint Denis* ».

Enfin Vanves rappelle que le périphérique « *permet notamment l'accès à des équipements de rayonnement international situés sur son territoire tels que le Parc des Expositions de la Porte de Versailles et le centre international « Paris Convention Center » et (...) permet aussi pour la population vanvéenne une accessibilité remarquable à l'ensemble du réseau routier d'Ile de France avec une bretelle d'entrée située Porte de Brancion* ».

Grand Paris Seine Ouest confirme que le périphérique « *constitue un élément majeur pour l'accessibilité au territoire puisqu'il est directement connecté par huit portes ou accès (...) Il joue le rôle de diffuseur vers l'extérieur et connecte également les axes majeurs du territoire (...) Enfin ce boulevard peut être considéré comme un axe de desserte locale entre les communes de Boulogne Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves* ».

Mais de nombreuses villes déplorent aussi qu'il leur apporte une circulation automobile de transit source d'encombres : « *Il induit quelques bouchons dans notre cité* » (Issy-les Moulineaux), génère « *un trafic routier de transit* » (Arcueil), « *entraîne des renvois de circulation sur les axes municipaux non qualifiés pour recevoir de tels flux* » (Charenton).

Il apporte aussi « *une circulation dense* » à Malakoff qui regrette que « *le boulevard Adolphe Pinard et les rues du nord de la ville soient utilisés comme voies de délestage par les automobilistes* ». Quant à Neuilly, elle note que « *le trafic de l'avenue Charles de Gaulle est directement lié à celui du périphérique* ».

Aubervilliers relève aussi la fréquente congestion du périphérique qui, « *en allongeant les temps de transport, réduit considérablement la qualité de la desserte* ». Il note que ce constat est à relativiser « *car moins de la moitié des Albertvillariens ont accès à la voiture* » et remarque : « *Le périphérique est surtout source d'aménités pour des acteurs économiques situés sur le territoire albertvillarien qui font venir leur salariés d'autres villes. Pour les Albertvillariens, il est surtout une source de nuisances* ».

- De nombreuses nuisances

En ce qui concerne l'attractivité, le rôle positif du périphérique pour le développement économique de leur territoire est salué par plusieurs collectivités. Pour Ivry sur Seine, il « *représente une façade attractive pour les investisseurs qui ont une adresse parisienne (et) peut donc être un levier pour le développement urbain car il offre une bonne visibilité sur le territoire* ».

Vanves relève que « *la présence du boulevard périphérique et la visibilité qu'il permet pour les collectivités traversées lui donne aussi un rôle moteur pour favoriser l'installation d'activités tertiaires (bureaux, hôtels...)* ».

Arcueil note que « *cette voie d'accès peut participer à l'attractivité, surtout avec l'insuffisance de choix de transport en commun ferré* ». Pour Charenton aussi, « *il constitue un levier pour l'attractivité dans la mesure où il permet une visibilité* ». Cet atout de la visibilité est aussi évoqué par le territoire Boucle Nord de Seine « *pour les locaux d'activité, notamment les bureaux situés à Clichy la Garenne* ». Enfin Gentilly voit dans le périphérique « *un atout pour le développement du secteur économique tertiaire. Les sociétés le perçoivent comme (...) une vitrine de leur entreprise aux portes de Paris* ».

Ces appréciations positives sont contrebalancées par une dénonciation unanime et souvent vive des nuisances générées par le périphérique : pollution atmosphérique d'abord, mais aussi pollution phonique et visuelle. Ainsi pour Les Lilas et Vanves, cet équipement constitue un frein à l'attractivité de leur ville car ces nuisances « *pénalisent directement les conditions de vie des résidents demeurant à proximité immédiate* ».

Le Kremlin-Bicêtre souligne « *les nombreuses nuisances relevées en termes de pollution et de bruit subies par les habitants des bords du boulevard* » d'autant plus que l'« *intensification urbaine se poursuit avec par exemple la ZAC Paul Bourget, située à Paris* ». Elle déplore d'autant plus que « *plusieurs équipements, de petite enfance notamment, se situent à proximité immédiate du boulevard : crèche départementale, à l'angle de la rue du Docteur Lacroix, crèche municipale Françoise Dolto, mais aussi une école élémentaire, un lycée professionnel et l'école d'enseignement supérieur EPITA* ».

Gentilly note qu'« *Airparif a relevé que la zone de croisement entre le périphérique et l'autoroute A6a/A6b constituait le point le plus pollué de la métropole* ». Elle rappelle que cette « *pollution sonore et de l'air constitue les deux points noirs du périphérique. Elle pose un véritable problème de santé publique, souligné lors de notre récent Plan local de santé* ».

Grand Orly Seine Bièvre relève également que « *Les nuisances sonores et de la qualité de l'air à proximité de cet axe routier d'intérêt régional constituent des nuisances graves pour la population riveraine, d'autant plus que de nombreux équipements sportifs, équipements publics ou zones d'habitations longent le boulevard périphérique* ».

➤ Une profonde entaille dans le tissu urbain

Presque toutes les collectivités qui se sont exprimées dénoncent non moins catégoriquement la coupure urbaine que constitue le périphérique et les effets pervers qui en découlent. Gentilly constate que « *le périphérique a coupé le lien historique entre Gentilly et Paris. Ainsi, l'avenue Paul-Vaillant-Couturier qui le borde, autrefois très commerçante, a subi une désertification commerciale. Les étudiants de la Cité universitaire venaient notamment y faire leur courses* ». Il ajoute que cet équipement « *a été mal vécu par la collectivité d'autant qu'à l'époque de sa construction aucun projet urbain n'avait été imaginé pour protéger les riverains et faciliter son franchissement. Il représentait le mépris de Paris pour la banlieue. De plus les zones non aedificandi ont freiné le développement de la ville* ». Gentilly note que « *la construction du périphérique au nord de la ville, de l'autoroute A6a à l'ouest et de l'A6b à l'est ont enclavé la commune* ».

Grand Orly Seine Bièvre déplore que « *le BP constitue une coupure urbaine difficile à franchir notamment pour les modes actifs* ». Il évoque en particulier les portes et précise : « *Leurs franchissements constituent des points durs réels (points durs inscrits au PDUIF), compliquant les relations avec la 1^{ère} couronne et complexifiant les rabattements vers les tramways des Maréchaux ou les métros* ». Grand Orly Seine Bièvre remarque enfin que « *la répartition de la domanialité des espaces de part et d'autre du BP n'est ni simple ni lisible entre le domaine parisien et celui des communes limitrophes. Il est parfois extrêmement morcelé et complique la gestion* ».

Quant à Issy les Moulineaux, il considère que le périphérique « *est un obstacle visuel et surtout pour les piétons* ». Arcueil déplore aussi « *des franchissements difficiles en voiture ou bus, mal ou pas adaptés du tout à pied ou à vélo* ».

Grand Paris Seine Ouest confirme que le boulevard périphérique *« constitue une forme de barrière inesthétique, bruyante et polluante dont l'une des conséquences est la dégradation plus rapide du tissu urbain environnant »*.

Charenton souligne que *« les espaces situés sous et autour du périphérique ne sont pas perçus en zone urbaine d'entrée de ville (pas ou peu d'aménagement et de signalisation) mais au contraire comme un « no man's land urbain »*. Malakoff note aussi que *« l'absence de traitement qualitatif accentue la rupture urbaine avec Paris »* et remarque qu' *« une importante quantité de matériaux de chantiers, de gravats, d'encombrants sont déposés par des personnes peu scrupuleuses qui sortent du périphérique »*.

Dans le même sens, Aubervilliers note que la coupure avec Paris est accentuée *« par la manière dont sont entretenus les espaces publics situés sur le territoire communal parisien entre le périphérique et Aubervilliers. De nombreux habitants se plaignent de lacunes fortes en la matière qui créent un vif sentiment de relégation. Le contraste avec la gestion des espaces publics intramuros est en effet très net »*.

Vanves fait le constat que *« le périphérique constitue une rupture dans le paysage et le tissu urbain. Les franchissements ou les déplacements aux abords de la voie sont très difficiles à l'échelle locale pour le piéton et le cycliste, sans même évoquer les personnes à mobilité réduite »*. Elle regrette que *« l'espace public aux abords du périphérique semble réservé aux voitures (bretelles d'accès et de sortie) »* et que *« ces zones soient le plus souvent délaissées, anxiogènes et en fort déficit d'urbanité »*. Ainsi le secteur de la Porte de Brancion *« fut jusqu'à l'année dernière utilisée fréquemment comme aire de dépôt sauvage de déchets de tous types »*.

Plaine Commune déplore enfin que *« cet effet de fracture soit renforcé par le déploiement par la Ville de Paris sur l'ensemble de ces portes ou le long du périphérique de fonctions urbaines indésirées au centre : projet de funérarium à la Porte de La Villette, déchèterie à la Porte de La Chapelle et à la Porte de La Villette »*.

Boucle Nord de Seine signale cependant *« qu'à la Porte Pouchet, plus apaisée et confidentielle, les continuités à pied et à vélo sont assez aisées »*. Dans le même sens, Saint Mandé note qu' *« avec quatre portes (Porte de Lagny, Porte de Vincennes, Porte de Saint-Mandé et Porte Dorée), il est relativement facile d'accéder à la capitale ou de la capitale à Saint-Mandé, quel que soit le mode de déplacement »*.

➤ De nombreux projets de requalification en cours ou souhaités

Les collectivités font état de nombreuses opérations d'aménagement, tout juste achevées, en cours, au stade de projet, ou simplement souhaitées visant à requalifier les abords du périphérique sur certaines sections et à alléger son empreinte sur les territoires. Elles impliquent plusieurs collectivités et la Ville de Paris en est le plus souvent partie prenante.

- Des franchissements plus aisés

Gentilly se félicite de *« la réouverture de la passerelle du Cambodge (qui) constitue un franchissement (piéton et cycles) très utile pour celles et ceux qui veulent rejoindre le tramway et la station de RER autour de la Cité universitaire. Elle permet d'affirmer le pôle étudiant actuellement en développement autour de la Cité U. Elle facilite l'accès aux parcs de la Cité U et de Montsouris »*. Gentilly note d'ailleurs : *« Un autre franchissement est prévu dans notre PLU au niveau de la gare du RER B, avenue Paul Vaillant-Couturier »*.

Si le maire du Kremlin-Bicêtre se réjouit *« de la rénovation récente des espaces publics de la Porte d'Italie par la Ville de Paris pour sécuriser les traversées piétonnes, améliorer la circulation des bus et créer des continuités cyclables »*, il estime cependant que *« ces aménagements restent d'ampleur limitée et ne permettent pas un usage véritablement renouvelé de cette liaison »*.

Il rappelle *« le projet sur lequel (Clichy et Paris) se sont accordés pour un avenir proche : la création d'une passerelle au-dessus du boulevard périphérique pour les circulations douces, piétonnes et cycles »* qui *« matérialise (...) le dépassement et l'abrogation d'une frontière routière d'une capitale repliée sur elle-même et la construction d'un cœur d'agglomération dynamique et écologiquement responsable »*.

Vanves rappelle qu'elle « travaille actuellement avec Paris à un projet de réaménagement de la Porte de Brancion afin d'en faire un lieu urbain capable de satisfaire à une nouvelle vocation d'espace de jonction apaisé qualitatif, mais aussi de lieu de centralité avec des équipements, commerces, habitat adapté... Il s'agit d'un projet innovant destiné à requalifier un espace délaissé ».

Issy les Moulineaux souhaite « un accès piétons inférieur supplémentaire (...) pour entrer plus aisément dans le parc des Expositions en cours de réaménagement. Les flux piétonniers entre le Ministère de la Défense, le parc des Expositions, les stations de métros et de tramways doivent être simplifiés, permettant en particulier l'amélioration des cheminements entre Paris et Issy les Moulineaux ».

Charenton demande que les deux projets d'aménagement en cours de conception de part et d'autre du périphérique sur les territoires charentonnais (projet Charenton-Bercy) et parisien (ZAC Bercy Charenton) bénéficient de communications plus fluides et propose que « le carrefour Escofier (soit) traité comme une véritable entrée de ville, identifiée, sécurisée ».

Enfin, Malakoff évoque « un projet d'aménagement important (site de l'INSEE) travaillé en lien avec le 14^{ème} arrondissement de Paris et la Ville de Vanves » en vue d'améliorer les modes actifs de circulation.

- Des accès au périphérique à revoir

Cette ville remarque par ailleurs que « l'échangeur de la porte de Sèvres est mal conçu et dangereux car lorsqu'on circule vers l'est depuis l'ouest parisien, la bretelle de sortie est située après la bretelle d'entrée, ce qui crée à la fois du danger, des ralentissements pouvant aller jusqu'aux bouchons ».

De son côté, Clichy appelle de ses vœux « l'ouverture d'une bretelle Porte de Clichy complétant les échanges avec la ville (qui) est attendue avec impatience pour les administrés mais aussi les entreprises du territoire. Par ailleurs celle-ci serait bénéfique pour le Tribunal de Grande Instance et le Syctom tout proches ». Il souligne que « la bretelle d'accès manquante au périphérique engrange des remontées de files et encombrements conséquents sur la commune de Clichy la Garenne accentuant la pollution subie par les habitants ».

- Une circulation automobile apaisée

Issy les Moulineaux est demandeur d'« une réflexion globale sur la circulation du périphérique et des quais de Seine qui induisent des encombrements à Issy les Moulineaux depuis leur fermeture totale ou partielle suivant les zones » et réclame « des dispositifs anti-bruit esthétiques pour limiter le bruit et la pollution visuelle ».

Neuilly sur Seine évoque l'initiative qu'elle a prise « dès 2016 de déclassement des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle et de transformation de la RN 13 en boulevard urbain (à terme) et « le projet des « Allées de Neuilly », dont les travaux débutent en février » qui doivent permettre « de recréer un écosystème plus favorable aux riverains ».

- Une meilleure protection des riverains

Gentilly « prévoit la requalification de l'avenue Paul Vaillant-Couturier avec la plantation d'une forêt urbaine et l'expérimentation d'un mur végétal anti-bruit et anti-pollution le long de la paroi du périphérique ». Par ailleurs, elle « travaille de longue date à une architecture ambitieuse et protectrice des riverains. Ainsi, rue du Val de Marne, des centaines de logements tournent le dos aux voitures. Un peu plus haut, les bâtiments des entreprises IPSOS (construits en 2004) et France Loisirs (2017) forment un bon isolant phonique pour les habitations plantées à l'arrière. Bientôt, avenue Paul Vaillant-Couturier, la Mutuelle sociale agricole emménagera dans de nouveaux bureaux qui abriteront du périphérique une cinquantaine de logements neufs ».

- La vision de l'avenir du périphérique par les collectivités

S'agissant de l'avenir, les propositions visent, comme le propose Vanves à « *conserver les atouts actuels de cette voie mais en traitant impérativement les nuisances majeures (...) : bruit, pollution, coupure urbaine, négligence dans le traitement des espaces publics* ». La plupart des avis exprimés se prononcent donc en faveur d'une restriction de l'espace consacré à la voiture et d'une évolution du périphérique en boulevard urbain. Le souci de « refaire de la ville » est lui aussi quasi unanime. En revanche, la question de la couverture de cet axe fait débat.

➤ Le périphérique, nouveau boulevard urbain ?

Un nouvel équilibre des modes de déplacement faisant la part belle aux circulations douces au détriment de la voiture semble plébiscité par les collectivités limitrophes du périphérique. Celles-ci soulignent que cette évolution doit être accompagnée par un développement significatif des transports collectifs en Petite et Grande couronnes. Seule ville faisant exception, Levallois indique : « *Dans le sens Levallois Paris, la Ville de Paris limite déjà l'accès à la capitale aux voitures avec notamment la mise en sens unique d'une partie de la rue de Courcelles, la création de pistes cyclables et la diminution du nombre de voies en sortie de Levallois rue de Courcelles. Une réduction de la circulation sur le boulevard périphérique viendrait encore aggraver le phénomène avec un risque de congestion automobile à Levallois* ».

Au contraire, Ivry sur Seine considère qu'« *une requalification du périphérique en boulevard urbain comme à Barcelone serait une grande amélioration* » et note que « *pour le faire évoluer, il convient de réduire le trafic au préalable en agissant sur de nombreux facteurs, dont l'amélioration des transports en commun* ». Plaine Commune rappelle à ce propos que « *l'arrivée du métro du Grand Paris et la restructuration et le renforcement de l'offre de bus de surface (...) devront absorber une partie de la demande de déplacement* ». Saint Mandé précise : « *Nous préparons la population par des mesures pédagogiques et incitatives à changer de mode de transport individuel, et en particulier aller vers l'électrique, mais cette évolution se fera au minimum à moyen voire long termes* ». Malakoff souligne qu'« *une pacification de cet espace est nécessaire, au regard des enjeux de santé publique, dans les prochaines années* ».

Neuilly-sur-Seine « *souhaite que le périphérique garde sa vocation d'anneau de desserte pour les flux parisiens et de la Petite couronne dans un format de boulevard périphérique* ». Elle note que « *la Ville de Paris et l'État ont annoncé le lancement des études pour le déclassement de cette autoroute urbaine à l'horizon 2024, visant ainsi à transformer le périphérique en boulevard urbain* ». Elle estime que cette démarche s'inscrit dans le prolongement d'initiatives de déclassement qu'elle a elle-même prises et relève que « *Cette mise en cohérence des voiries et leur transformation en boulevard urbain permet de recréer un écosystème plus favorable aux riverains, plus prometteur en termes d'attractivité économique mais aussi plus ambitieux en matière de qualité environnementale* ».

Neuilly considère de plus que « *ces évolutions annoncent également la bascule progressive des fonctions de desserte périphérique du Grand Paris au niveau de l'A86, ce qui est plus cohérent avec les perspectives d'ouverture des lignes du Grand Paris Express et l'optimisation des flux de circulation à l'échelle de la Métropole* ».

Dans le même sens, Grand Orly Seine Bièvre indique : « *A plus long terme, les enjeux sur l'évolution du BP doivent s'intégrer à une échelle plus large du fait de son importance dans la trame viaire régionale (axe de rocade continu). De même, la mise en place de la prochaine Zone de faibles émissions souhaitée par la Métropole du Grand Paris (...) poserait ainsi la question de l'évolution de l'A86 sur nos territoires* ».

En revanche, si Arcueil convient qu'« *il est impératif de limiter le trafic routier en zone dense (...) et trouver d'autres modes de transports, notamment pour les circulations de transit* », elle estime que cela ne signifie pas « *les renvoyer sur l'A86* » et pense que « *le vrai enjeu est de limiter drastiquement la circulation routière* ». Elle signale par ailleurs que « *les échanges avec les administrés portent (...)*

actuellement sur la requalification de la RD 920, requalification qui pose elle aussi clairement la place de la circulation automobile ainsi que la mise en place de la ZFE ».

Grand Orly Seine Bièvre propose pour le périphérique que soit explorée « la mise en place de système de gestion de trafic harmonisée, dynamique et en temps réel avec les départements (et) la gestion des vitesses en mode dynamique ». Il s'agit de « favoriser la porosité pour les modes actifs ».

Ce territoire remarque lui aussi que « les réflexions sur les axes routiers doivent s'envisager au regard de l'amélioration de l'offre de transports sur les territoires de la Petite et de la Grande couronnes afin d'éviter d'augmenter la fracture sociale de la population sur nos territoires ».

Les Lilas se prononcent également pour « la transformation du boulevard périphérique en avenue urbaine en restreignant la circulation automobile, en réservant deux voies à la circulation des transports en commun et des circulations douces et éventuellement planter des arbres. Il faut requalifier totalement l'emprise du boulevard périphérique ». De même, Charenton estime que, « pour mieux s'intégrer dans son environnement urbain, le périphérique serait à transformer (...) en boulevard urbain permettant un apaisement de l'axe, une meilleure liaison transversale ».

Vanves appelle à « accélérer l'évolution des types de mobilité vers les transports en commun pour bénéficier de retombées profondes sur l'usage du périphérique et disposer de marges réelles sur son traitement pour en faire à terme une voie urbaine dite « apaisée ». Elle remarque : « On peut envisager à moyen terme que le périphérique soit le lieu privilégié de nouvelles mobilités (bus, tramway, piétons, vélos) sachant que le traitement de la voie ne pourra se faire de façon uniforme mais devra être séquencé selon les secteurs et les configurations (périphérique aménagé en viaduc ou encaissé) ».

Gentilly évoque l'étude régionale de requalification du périphérique qui envisage « la possibilité de gagner plus de 12 mètres sur le périphérique en réinvestissant la voie (non empruntée) qui le relie à l'autoroute A6a. Ce gain de place ouvre de l'espace pour les bus, les vélos et pour les piétons et permettra à cet axe de redynamiser le petit commerce ». Grand Orly Seine Bièvre estime en écho qu'« une optimisation du foncier, en compactant les ouvrages routiers (files, portes), pourrait être de nature à libérer du foncier pour les maîtres d'ouvrages ». Outre la situation de Gentilly avec l'A6a, l'EPT indique qu'« au Kremlin-Bicêtre, une bretelle de sortie du BP vers la RND7 pourrait être reconfigurée pour gagner là aussi de l'espace ».

➤ Retisser la ville aux dimensions de la Métropole

La volonté d'estomper la balafre dans la continuité urbaine du Grand Paris que constitue le périphérique et de « refaire une ville » de qualité dans les quartiers concernés est elle aussi très largement partagée par les collectivités qui se sont exprimées.

Ainsi pour Gentilly, « l'évolution du périphérique devra (...) aller dans le sens d'une réparation des fractures urbaines, de la création d'un nouveau lien entre Gentilly et Paris, d'un cadre de vie agréable à tous et d'une lutte conjointe contre la pollution ».

Vanves estime que « s'agissant de la problématique de coupure urbaine et d'aménagement qualitatif des espaces publics, il est essentiel de traiter prioritairement les portes pour en faire des lieux urbains rassemblant des fonctions polyvalentes et diversifiées entre équipements, activités et éventuellement habitats satisfaisant à des normes spécifiques en rapport avec les contraintes du site. Il faudrait faire de ces espaces de jonction de véritables places urbaines, des lieux attractifs où l'on se rend ».

Elle insiste sur la nécessité de « travailler les franchissements en privilégiant l'aspect pratique, la facilité d'accès mais aussi l'esthétique avec une insertion paysagère dans l'espace public. En plus d'une requalification des franchissements existants, le nombre de points de passages pourrait également être accru avec différents types d'ouvrage : passerelles, ouvrages souterrains (...) » Cette requalification devrait « aussi intégrer un élargissement des trottoirs et un aménagement revu de la plupart des carrefours ».

Aubervilliers souhaite que les portes de Paris constituent « *de nouveaux espaces de vie. Au regard de la faiblesse des réserves foncières en Petite couronne, il est indispensable de mobiliser les espaces des portes pour répondre aux objectifs d'amélioration du cadre de vie de nombreux habitants qui résident à proximité immédiate de Paris* ».

Plaine Commune remarque que « *par son emprise importante et ses talus, le périphérique peut-être le support d'une trame verte permettant l'émergence de continuités écologiques* ». Ce territoire propose lui aussi de « *requalifier les portes* », de « *favoriser l'implantation de fonctions urbaines plus attractives* » et souhaite « *améliorer la perception des « sous-faces » par un accompagnement artistique* ».

De la même manière, Charenton appelle de ses vœux « *une évolution du boulevard périphérique qui viserait à réduire la coupure urbaine (et) permettrait la formation d'un territoire métropolitain* », notamment en faisant « *dialoguer les deux projets d'envergure, emblématiques de l'est parisien et du Grand Paris* », Charenton-Bercy et Bercy-Charenton.

Le Kremlin-Bicêtre fait savoir que « *l'objectif prioritaire qu' (il) souhaite porter est de réduire et d'aménager la coupure urbaine* » que représente le périphérique. Il considère que la requalification de ce boulevard « *serait de nature à consolider et renforcer la vocation métropolitaine de plusieurs équipements situés sur le territoire communal : le CHU Bicêtre, la faculté de médecine, l'école EPITA notamment* ».

➤ La question de la couverture du périphérique

Les avis sont nuancés s'agissant des opérations de couvertures du périphérique. Si les projets de cette nature semblent séduisants pour beaucoup, les villes où elles ont été réalisées sont plus réservées. Ainsi Levallois regrette qu'une telle couverture n'ait pas été réalisée à sa frontière : « *Une couverture était prévue par la Ville de Paris entre la Porte d'Asnières et la Porte de Champerret avec notamment la création d'un parc ; nos administrés s'étonnent que ce projet n'ait toujours pas été réalisé. D'autant que parallèlement nous avons mené à bien notre projet de création d'un parc de 12 000 m² dans la ZAC Eiffel.(...) Si le projet côté périphérique avait été réalisé, cela aurait permis une liaison piétonne et verte entre nos deux communes* ».

Grand Orly Seine Bièvre considère dans le même sens que « *la couverture de certaines sections* » du périphérique fait partie « *des pistes à explorer afin de permettre l'émergence d'espaces publics apaisés, le développement d'espaces verts à même de transformer cette coupure urbaine en zone de couture* ». Vanves envisage aussi « *la couverture du périphérique avec passage sur dalle pour créer de nouveaux franchissements* ».

Saint-Mandé rappelle que « *dans le cadre des projets municipaux en discussion de part et d'autre du périphérique, (il) avait suggéré aux équipes parisiennes de couvrir le périphérique entre la Porte de Lagny et la Porte de Saint-Mandé avec une logique de grands espaces apaisés et verts avec le retour à Saint-Mandé du terrain de football pris à la ville lors de la construction du périphérique* ». Elle souhaite « *la création d'un éco-quartier avec l'édification d'espaces dédiés à la culture et au logement, ne serait-ce, par exemple que pour l'ensemble des fonctionnaires ou des usagers des grandes entités publiques installées à proximité* ».

Quant à Arcueil, elle propose également « *de réduire la fracture urbaine ainsi que les nuisances sonores et pollutions atmosphériques en couvrant (le périphérique). La couverture devrait permettre la traversée pour les circulations douces, des créations de zones vertes...* ». Charenton partage cet avis et évoque « *des séquences formées par des couvertures partielles (qui) aideraient à la pacification de cette infrastructure* ».

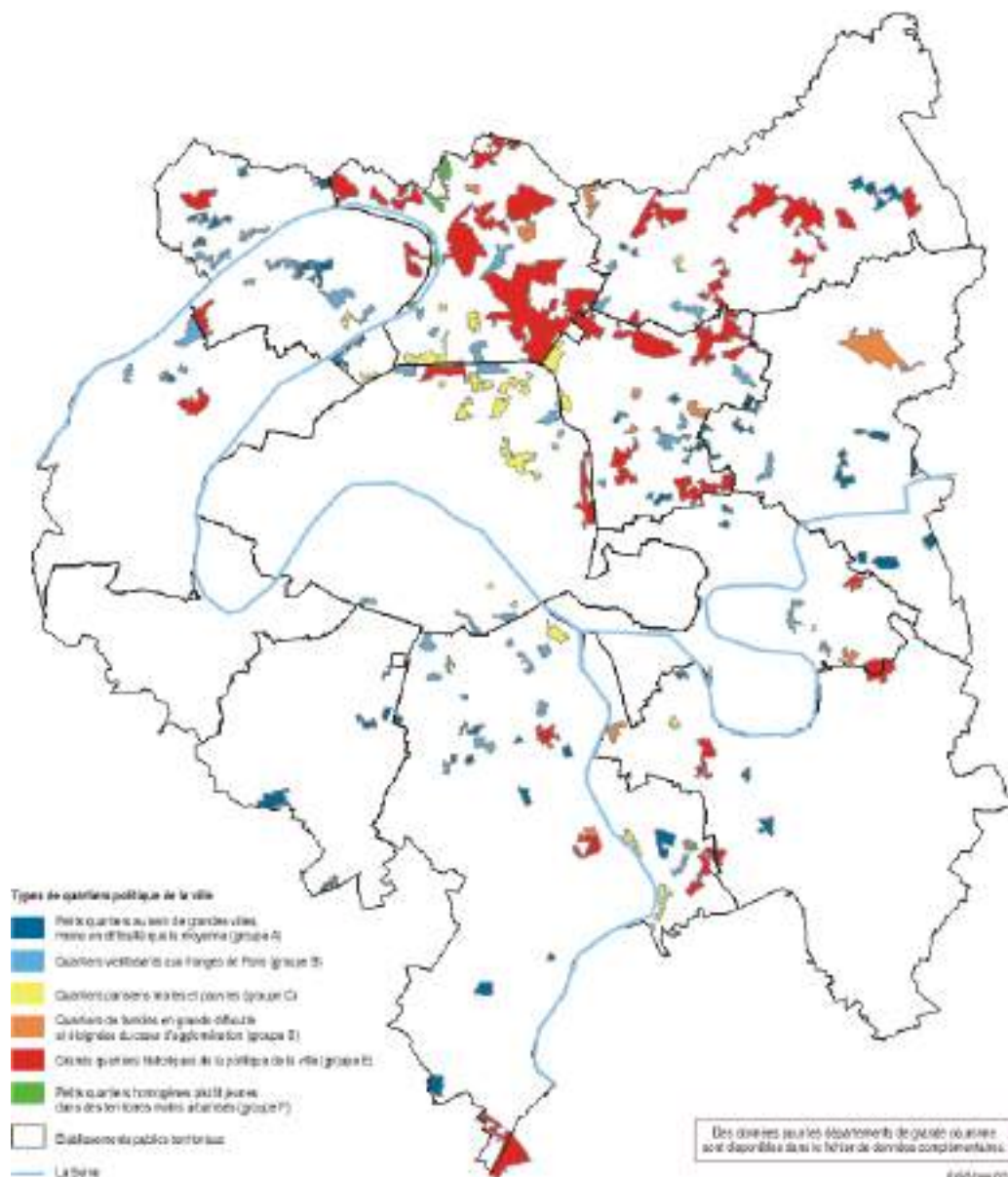
Les Lilas exprime un avis plus nuancé. Elle se félicite « *d'avoir retissé avec Paris un tissu urbanistique (...) par la couverture lourde de la Place du Maquis du Vercors* » et note qu'« *il est relativement facile de franchir le périphérique à pied ou à vélo* ». Mais elle relève aussi que « *de part et d'autre de la couverture, les émanations de dioxyde d'azote et de particules fines sont particulièrement importantes* » et conclut que « *la couverture n'est pas une solution en tant que telle et ne fait que différer la diffusion dans l'atmosphère* ».

De même Malakoff, où une opération de couverture a également été récemment réalisée, exprime un point de vue assez mitigé : *« Sur la partie récemment couverte (2008), de la Porte de Brancion à l'avenue de la Porte de Vanves, un parc a été créé. Cette partie a été réalisée avec une structure capable de supporter des charges de bâtiments mais n'a pas été aménagée. Ce nouvel espace reste sous utilisé, il est toujours présent dans l'esprit des habitants comme « la couverture » mais pas comme un espace supplémentaire. Il permet une circulation aisée, a limité les nuisances sur l'espace couvert mais mériterait un accompagnement auprès des habitants. Les sorties de couvertures concentrent en revanche les nuisances. Cette couverture devait être poursuivie jusqu'à la Porte de Châtillon mais n'a pu être réalisée ».*

Malakoff relève par ailleurs que *« les couvertures sont efficaces (avec filtration de l'air) pour lutter contre les nuisances mais demandent des investissements et des délais conséquents ».* Elle souligne que *« l'ensemble de la boucle risque de ne pas pouvoir être couverte »* et que *« cette solution ne permettrait pas, pour Malakoff, de limiter la circulation de transit ».*

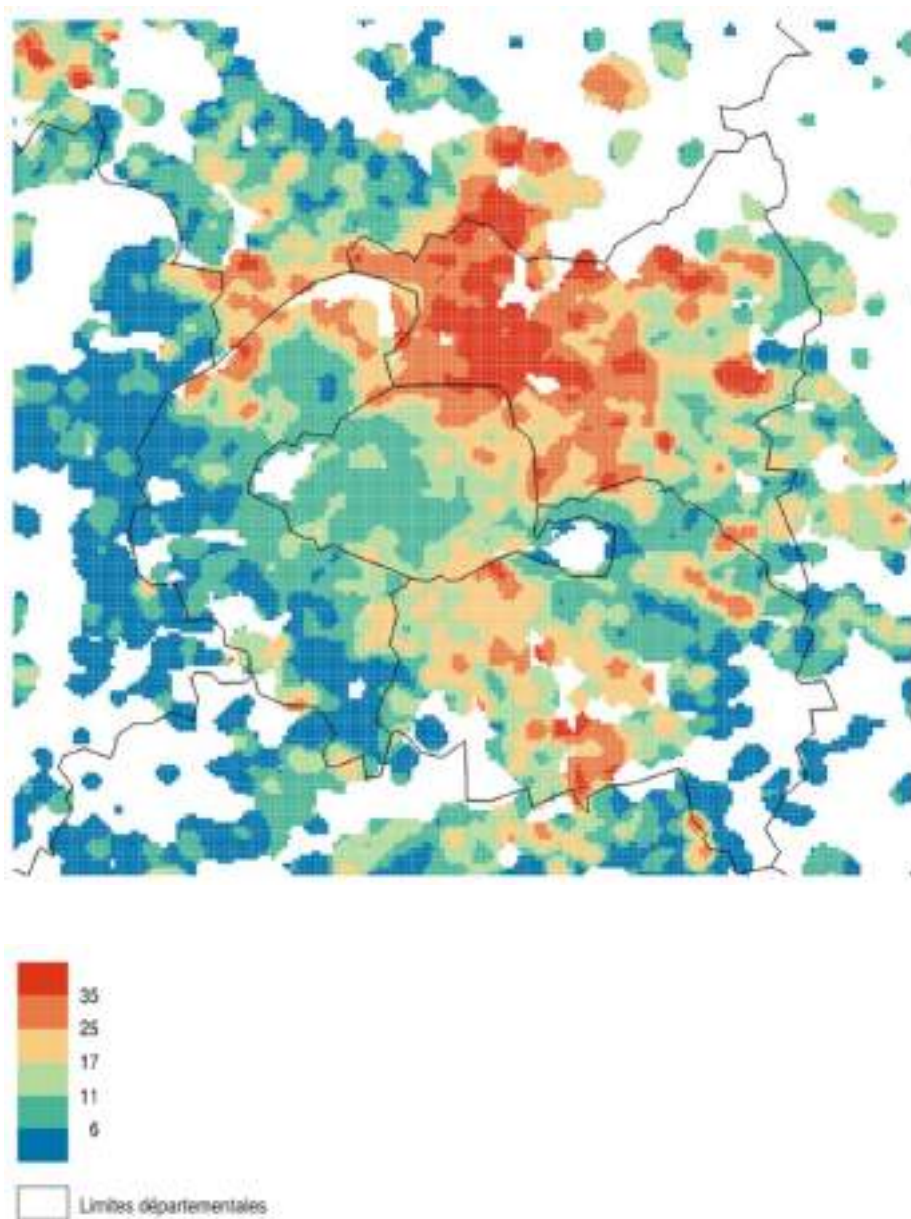
DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR LE GRAND PARIS

Les quartiers prioritaires de la ville au sein du Grand Paris



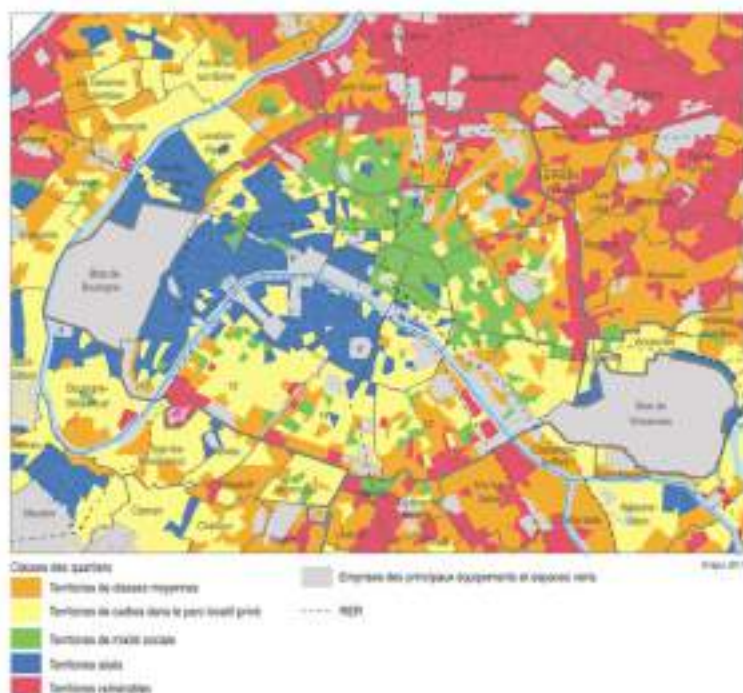
Source : INSEE 2017

Les taux de pauvreté en Ile-de-France



Source : INSEE 2017

Typologie des quartiers à Paris et dans les communes voisines



Source : APUR 2017

Paris comporte 20 quartiers concernés par la politique de la ville, soit 6% des Parisiens, essentiellement dans le Nord-Est (Source : INSEE, recensement de la population 2006 et 2013), alors que leur nombre est beaucoup plus élevé au-delà du périphérique, particulièrement en Seine-Saint-Denis, avec des taux de pauvreté élevés, ce qui accrédite le ressenti d'une fracture entre Paris et sa banlieue (cf. illustrations INSEE 2017).

À cet égard, le périphérique constitue une barrière sociologique autant que physique. Le périphérique est par ailleurs une trappe à pauvreté, puisque ses abords immédiats abritent souvent des populations vulnérables (cf. illustrations APUR 2017).

À l'échelle de la Métropole, l'INSEE a rappelé en 2017¹⁰¹ que les départements sont très inégaux face à la pauvreté :

- En Seine-Saint-Denis, près de 3 habitants sur 10 sont pauvres, soit le taux ¹⁰² le plus élevé d'Île-de-France et de la France métropolitaine,
- Les populations vivant dans les Hauts-de-Seine et les Yvelines sont les moins exposées au sein de la Région à la pauvreté avec des taux respectifs de 12,2% et de 9,5%,
- Paris occupe une situation médiane. Le taux de pauvreté est de 16,1% mais varie de 8,3% dans le 7^e arrondissement à 24,4% dans le 19^e arrondissement.

¹⁰¹ INSEE Analyses Ile-de-France décembre 2017, chiffre de 2014

¹⁰² Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus ou de ménages dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée au seuil de pauvreté. En 2014, ce seuil correspondait à 1008 € par mois et par unité de consommation. Il est estimé à partir de la source FiLoSofi (fichier localisé social et fiscal) de l'INSEE et est fixé à 60% du revenu médian (standard européen)

d. La nécessaire consultation des citoyens ?

Au-delà du dialogue avec les collectivités riveraines du périphérique, plusieurs experts entendus par la mission considèrent que les choix d'avenir portant sur cette infrastructure devraient faire l'objet d'un débat associant directement les citoyens. Ainsi, Anne Faure, urbaniste, présidente de l'association « rue de l'avenir », considère que : *« bien sûr, toutes ces options qui sont des enjeux importants devraient faire l'objet d'une vaste concertation. Je pense que ce sont les Parisiens et les Franciliens proches qui devraient nous donner quelques éléments de ce qu'ils souhaitent, de ce qu'ils vivent, des contraintes qu'ils connaissent. Je pense qu'une consultation soit parisienne soit plutôt de type conférence métropolitaine ou toute autre forme de vaste débat citoyen serait vraiment intéressante, car l'avenir du boulevard périphérique est un grand sujet. Il s'agit d'un beau sujet, mais complexe et qui concerne beaucoup de citoyens, de nombreux fonctionnements et habitudes ; je pense, par conséquent, que cela vaut la peine qu'un vrai débat s'instaure »*¹⁰³.

Sonia Lavadinho rejoint cette position et évoque l'exemple de la démocratie directe suisse : *« Nous avons voté, de manière très régulière, depuis quinze ans : cinq votations populaires se sont déjà tenues qui ont toujours été en faveur du rail et de l'investissement dans les modes actifs au sein des agglomérations ; c'est très clair. Le peuple exprime cette volonté, dont je dois dire qu'elle est pour une fois assez constante, stable quant à la manière dont les investissements s'effectuent, et ce ne sont pas des investissements négligeables puisqu'il est question de cinq milliards par an »*¹⁰⁴.

L'exemple la participation citoyenne mise en œuvre par la Ville de Rome pour l'élaboration de son plan de déplacements urbains est par ailleurs cité par Florinda Boschetti : *« La Ville a ouvert une phase de consultation avec les citoyens avec un portail Internet. Plus de 4 000 idées ont été soumises par les citoyens pour des projets locaux. (...) Presque 3 000 initiatives ont été publiées. Le site a eu 50 000 visites et il y a plus de 20 000 votes (...) Les gens veulent participer à la redéfinition de l'espace public, de la mobilité de demain. Ils veulent être au centre des décisions de politique urbaine »*¹⁰⁵.

La mission s'est efforcée d'articuler ses travaux avec ceux lancés dans le cadre de la consultation internationale organisée par le Forum Métropolitain du Grand Paris (FMGP) sur le devenir du réseau autoroutier francilien. Elle a également rencontré les élus des collectivités et établissements publics territoriaux limitrophes du périphérique qui le souhaitent et leur a adressé un questionnaire afin de recueillir leurs points de vue sur cette infrastructure. Ceux-ci ont unanimement dénoncé la coupure de la ville qu'elle constitue ainsi que ses nuisances pour les riverains. Leurs souhaits pour l'avenir convergent en faveur d'une réduction de la place accordée à la voiture et d'une requalification urbaine des quartiers concernés.

¹⁰³ Audition d'Anne Faure, présidente de l'association « Rue de l'avenir », le 27 novembre 2018

¹⁰⁴ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

¹⁰⁵ Audition de Florinda Boschetti, senior project manager du réseau Polis, responsable des études thématiques sur l'environnement et la santé dans les transports, le 15 janvier 2019

DEUXIEME SOUS-PARTIE - LA NECESSAIRE TRANSFORMATION DES USAGES DE L'ANNEAU PERIPHERIQUE

De nombreuses métropoles se sont interrogées sur le devenir de leurs autoroutes urbaines et ont procédé à des aménagements impliquant une désinduction du trafic. Ces expériences montrent que les nouvelles technologies et les nouveaux usages pourraient contribuer à répondre au défi que représentent les pollutions et la mise en danger des populations riveraines qu'elles entraînent. L'évolution du boulevard périphérique est conditionnée par les nouvelles technologies et les nouveaux usages qui façonnent le futur paysage des mobilités franciliennes.

A l'appui de ces réflexions, diverses hypothèses ont déjà fait l'objet d'études et de réflexions prospectives. Elles seront complétées par les propositions de la consultation internationale lancée par le Forum Métropolitain du Grand Paris quand ces dernières seront rendues publiques.

Chapitre I. L'exemple des autres métropoles

a. Du « tout automobile » à la réflexion sur une meilleure mobilité

- Le périphérique, héritier de l'exemple américain

A l'occasion d'un discours prononcé en 1971 au Discript de la région parisienne, le président Georges Pompidou s'exprimait ainsi : « *La voiture existe, il faut bien s'en accommoder et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile*¹⁰⁶ ».

Il s'agissait bien à l'époque de rendre Paris compatible avec la voiture et non l'inverse, ce qui entraînait la nécessité de doter la région parisienne d'un nouveau réseau autoroutier. Paul Lecroart indique : « *Adapter la ville à la voiture, c'est vraiment quelque chose qui est né aux Etats-Unis. A partir des années 20 et 30 aux États-Unis, les ménages commencent à quitter les zones centrales des grandes agglomérations pour s'installer en périphérie dans de l'habitat pavillonnaire. La question était : comment vont-ils continuer à accéder à leurs emplois qui sont toujours dans le centre ? C'est pour cela qu'à la fin des années 30 et de façon accélérée dans les années 50-56 notamment, les villes américaines se sont dotées d'infrastructures autoroutières en plein cœur des villes, non pas en périphérie, non pas pour contourner les villes, mais vraiment pour y accéder. Finalement, ce modèle a été copié. Mes collègues de l'institut d'aménagement de la région parisienne sont allés aux États-Unis en 1962-1963 pour étudier justement la manière dont les Américains s'y prenaient et c'est cela qui a déterminé, dans le cadre du schéma directeur régional de 1964, la forme à la fois de la métropole et l'intensité de ce réseau de voirie*¹⁰⁷ ».

Même si des voix se sont fait entendre pour dénoncer le « tout automobile »¹⁰⁸, elles ne sont pas parvenues à infléchir la nouvelle organisation francilienne.

Le nouveau réseau autoroutier francilien devait participer à un étalement de l'habitat. Paul Lecroart souligne : « *c'est l'idée que la ville est trop congestionnée. Trop de densité se trouve dans les cœurs des métropoles. Il faut offrir d'autres formes d'habitats aux résidents pour qu'ils aient plus d'espace. On a alors le phénomène de décongestion urbaine à la fois volontaire et puis assez incontrôlée* ». Mais la décongestion de l'habitat entraîne une nouvelle forme de congestion : l'afflux de circulation qui converge vers le centre, ainsi qu'une coupure urbaine : « *le corollaire de l'étalement volontaire en particulier lié au développement des villes nouvelles qui s'est produit en Ile-de-France est évidemment la congestion mais c'est aussi, du point de vue de l'urbaniste, la question de la coupure et la dévalorisation du territoire, qui sont aussi fortes d'ailleurs, le long du périphérique que le long de l'A86* ».

¹⁰⁶ L'automobile à la conquête de Paris, Mathieu Flonneau, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, novembre 2003

¹⁰⁷ Audition de Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

¹⁰⁸ Paul Lecroart cite ainsi le chercheur Gabriel Dupuy qui dans sa thèse en 1965 prônait une réflexion globale sur les types de mobilités par rapport au type de villes que nous souhaitions avoir ce qui était alors une façon de raisonner un peu à l'envers du courant.

L'extension du réseau magistral a créé sa propre demande d'augmentation du trafic routier ainsi que l'explique Paul Lecroart : *« Lorsque nous ouvrons une voie nouvelle à la circulation, nous avons un effet d'aubaine, c'est-à-dire qu'au bout de quelques années, des voitures arrivent sur cette voie, alors que, jusque-là, les gens ne se déplaçaient pas. Il s'agissait d'un système de déplacement latent, de déplacement qui ne s'effectuait pas, de démobilité, pourrions-nous dire. Cet impact a été mesuré (...). En 1992, une étude du Sétra de la Direction de l'équipement a été faite : elle montre que cette induction de trafic est de l'ordre de 10% à 40%. Cette induction est même d'ailleurs un peu plus grande, puisque nous avons quelquefois (notamment en zone rurale) des taux d'induction supérieurs à 100%, c'est-à-dire qu'il y avait très peu de déplacements et tout d'un coup, ces déplacements se font. C'est l'effet d'aubaine ».*

- **À Londres, une même logique, atténuée**

Londres, comme toutes les autres métropoles, a connu le même phénomène. Cependant, en Grande-Bretagne, les oppositions ont été plus fortes. En conséquence, l'agglomération londonienne, qui présente pourtant des caractéristiques comparables à l'agglomération parisienne, n'a pas vu la naissance d'un réseau autoroutier aussi dense. Paul Lecroart précise : *« Quatre rocade étaient prévues à Londres, y compris dans la zone centrale. Il y a eu beaucoup d'oppositions : des oppositions de groupes liés à l'environnement mais aussi au patrimoine, mais aussi des ingénieurs qui se sont demandé si cela était vraiment utile. Au final, voilà le réseau aujourd'hui : Londres n'a pas de périphérique et n'a que la moitié d'une A86 »*¹⁰⁹.

Du fait d'une voirie moins développée, Londres a créé moins d'induction de trafic que Paris. Paul Lecroart indique en effet : *« 10 millions d'habitants côté Paris, mais 13 millions côté Londres. Il y a plus d'habitants, mais moins de voirie, en tout cas moins de voirie dans la zone centrale (...). En densité, on est un peu plus étalé, c'est-à-dire que Londres a des densités un peu plus soutenues en périphérie et des densités plus faibles en habitants dans la zone centrale (...). Des villes se ressemblent par certains aspects, mais elles ont en même temps des systèmes de transports et de mobilité différents et des densités différentes. Nous avons un peu moins de 550 km de voirie rapide côté Paris et l'équivalent à Londres est de presque 400 km. Il y a à peu près 100 km de moins dans la grande zone agglomérée à l'intérieur de la Francilienne. La conséquence de cela est que les niveaux de trafic sont à peu près deux fois plus faibles à Londres qu'à Paris, c'est-à-dire que là où à Paris, nous avons fréquemment des trafics de l'ordre de 250 000 sur nos grandes voiries dans le cœur de l'agglomération (là où nous avons les plus grandes densités d'habitants, notamment sur l'A4, A1, A6 et le périphérique), à Londres, nous ne trouvons jamais ces niveaux-là. »* Et on observe logiquement un report de circulation plus excentré, sur l'équivalent de la francilienne : *« on trouve des niveaux de trafic qui sont presque à 200 000 (entre 180 000 et 200 000) à l'ouest de Londres sur la M25 (le grand contournement autoroutier notamment dans les secteurs où se trouvent beaucoup d'activités économiques et notamment l'aéroport de Heathrow) ».*

- **La désinduction de trafic à New-York**

En région parisienne, l'accroissement du réseau autoroutier, auquel le périphérique participe (même si ce dernier n'est pas formellement une autoroute du point de vue réglementaire) a créé une induction de trafic. Inversement, la fermeture d'axes autoroutiers entraîne une désinduction de trafic. Lorsque le réseau devient moins accueillant, la circulation baisse. C'est ce qui a été constaté à New-York : Paul Lecroart cite l'exemple de la *West Side Highway* à New York : *« dans les années 70, il s'agissait d'un grand axe qui parcourait toute l'île de Manhattan et qui traversait même l'East River pour aller à Brooklyn. Se trouvait sur cette voie un trafic d'environ 110 000 véhicules jour, même 140 000 au nord, soit à peu près la moitié du périphérique. Il se trouve que cette voie était mal entretenue, comme beaucoup de routes américaines, et qu'elle s'est effondrée. Ils ont été obligés de la fermer très brutalement. J'ai interviewé la personne qui était en charge de la fermeture de cette voie il y a 40 ans (...). Évidemment, avec la fermeture, le trafic a diminué de moitié : il y avait encore une avenue au sol. C'est le viaduc seul qui*

¹⁰⁹ Audition de Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

s'est écroulé. Mais la circulation ne s'est pas reportée sur les autres voies. Et même, au final, le trafic globalement vers le sud de Manhattan est diminué par rapport à la situation précédente. Cela est intéressant, parce que c'est l'une des premières fois que nous prenions conscience de cette notion d'évaporation ou de désinduction du trafic, ce qui se déroule dans tous les cas à un certain degré ».

Les travaux académiques confirment le phénomène de désinduction : « *Il existe une étude de Golwin et Cairns qui a été faite par le Ministère des transports anglais en 1999 et qui a été réactualisée en 2002, où nous avons mesuré les inductions de trafic entre 14 et 25%. Elles se passent tout le temps. 14% est la médiane ; 25% est la moyenne. Il existe des cas de figure où ce taux est au-delà de 100% aussi ».*

Le phénomène a même été observé en dehors des grandes agglomérations. Ainsi, à Rouen : « *une étude assez approfondie a été faite sur le pont Mathilde, par la Direction régionale de l'équipement de Haute-Normandie. Le pont Mathilde a été fermé pendant plusieurs mois. Nous avons observé une diminution du trafic sur toute l'agglomération rouennaise ».*

L'exemple new-yorkais démontre que tout n'est pas irréversible. Les mobilités peuvent évoluer, et les infrastructures existantes peuvent être réorientées vers de nouveaux usages, comme l'illustre le devenir de la voie effondrée : « *après beaucoup de débats (à peu près 15 ans), cette voie a été fermée pendant 15 ans. Il y a eu des projets d'enfouissement, de nouvelles gares routières sous la rivière. Au final, quand la ville de New York a décidé de prendre la main sur ce projet qui était un projet de l'État de New York, elle a décidé d'en faire une avenue à deux fois trois voies et à deux fois quatre voies au nord. Elle a été mise en service en 2001 (...) Il y a relativement peu de congestion. Les niveaux de trafic sont assez soutenus quand même (80 000 véhicules jour), mais aujourd'hui, nous avons 5 000 vélos par jour, beaucoup de déplacements piétons et surtout une régénération de l'ensemble de ces quartiers qui étaient évidemment sinistrés par, à la fois les activités industrielles, mais aussi par l'autoroute. Ce changement assez radical s'inscrit dans une stratégie de New York de valoriser ses espaces publics, de diminuer la mobilité automobile et de construire des logements, puisque la ville est en pénurie très forte de logements ».*

Les illustrations suivantes présentent les conséquences en termes de trafic de la fermeture de l'autoroute effondrée à New York, ainsi que le nouvel usage qui en a été fait 15 ans plus tard.



Source : Paul Lecroart / IAU

New York **West Side** Fermeture autoroute = évaporation du trafic

-37000 véhicules (-56000 personnes)



Source : Paul Lecroart / IAU

Plusieurs grandes métropoles se sont lancées dans des opérations de requalification de leurs voies autoroutières, dans le but assumé de réduire la circulation automobile et ses nuisances. Si ces métropoles sont en avance sur Paris, cela n'a rien d'anormal comme le relève Sonia Lavadinho : « *Paris est un peu en retard ; c'est normal, puisque le périphérique est plus récent que d'autres infrastructures de ce genre qui ont pu déjà exister à partir des années 1960 aux Etats-Unis ou ailleurs*¹¹⁰ ».

- **À Séoul, l'autoroute fait le lit de la rivière**

Paul Lecroart prend pour exemple les Coréens qui ont su, par une politique volontariste, redéfinir la Ville : « *[Nous avons à Séoul] avant sa démolition en 2003 une autoroute composée d'un viaduc à deux fois deux voies qui transportaient environ 100 000 véhicules jour et d'un boulevard à deux fois cinq voies en-dessous transportant 70 000 véhicules jours. Le total [était] donc d'environ 170 000. Ce boulevard avait été construit sur une rivière. Après beaucoup de débats à Séoul, notamment après l'intervention d'un chercheur en environnement, l'intervention aussi d'une écrivaine qui a pris parti pour ce projet et du candidat à la mairie de Séoul qui a dit que s'il était élu, il faisait ce projet, en deux ans, effectivement, l'autoroute a été déconstruite ainsi que le boulevard. Ils ont retrouvé la rivière (avec une eau artificielle, puisque la rivière naturelle est encore assez polluée). Aujourd'hui, il s'agit d'un boulevard à deux fois une voie ou deux fois deux voies ou le long de cette rivière. Évidemment, cela a changé totalement le visage du centre de Séoul. Cela a régénéré ce centre-ville en déclin. Ce projet a été reconnu aujourd'hui comme étant très bien mené et très successful* ». Et pour que la désinduction de trafic ne s'accompagne pas d'une congestion accrue, les Coréens ont su agir sur tous les leviers du management de la mobilité.

¹¹⁰ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transport de l'école polytechnique fédérale de Lausanne, fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

Les illustrations ci-dessous présentent la reconfiguration de la voie autoroutière dans le centre de Séoul avec l'aménagement d'un cours d'eau et d'une promenade.

Séoul
Cheonggyecheon
Avant (2003)
170 000 véhicules/jour



Source : Paul Lecroart / IAU

Séoul Cheonggyecheon. Après (2005)



Source : Paul Lecroart / IAU

« Ils ont travaillé sur le réseau de bus. Ils ont refondu tout le système de bus. Les opérateurs privés sont rentrés dans un système public. Ils ont créé des couloirs réservés aux bus et des bus express reliant le centre à la périphérie, avec très peu de moyens – des caméras, du marquage au sol – et cela suffit. Un gros travail sur le stationnement et sa régulation, la répression du stationnement illicite, la tarification et l'augmentation des tarifs ont été faits. Un travail a été fait sur le péage des tunnels d'accès au centre avec une priorité aux « co-voitureurs ». Un travail a aussi été fait sur des astuces, comme le « no driving day » : si vous n'utilisez pas votre voiture un jour sur dix, vous avez un pass Navigo gratuit, une essence moins chère, un certain nombre d'avantages intéressants. C'est l'idée d'une sorte de péage positif au travers de ces incitations ou cette « désincitation » à l'usage de la voiture. Voilà la situation : de la situation de congestion quotidienne à la situation aujourd'hui où il est même possible de fermer la voie le dimanche tellement il y a peu de trafic ».

Forte de ce succès, Séoul ne s'est pas contentée de redonner vie à une rivière : « Depuis 2005, Séoul a déconstruit 13 viaducs autoroutiers ou a recyclé 13 viaducs autoroutiers. Ainsi en a-t-il été du viaduc routier au-dessus de la gare qui est devenu un viaduc piéton, qui s'appelle Sky Garden qui apparemment fonctionne très bien, même si c'est quand même un effort pour les piétons de monter pour traverser ».

L'exemple coréen démontre que le trafic routier peut être contrôlé et réduit par une diminution de capacités, sous réserve qu'une stratégie de mobilité accompagne cette réduction des infrastructures, et

que la voirie secondaire ne permette pas des reports de trafic : « [à Séoul], la désinduction de trafic est effectivement très forte, nous avons des niveaux de trafic sur les anciennes autoroutes qui sont très diminués. Les cas de figure français apparaissent aussi et sont à peu près comparables. Globalement, entre 25 et 75% du trafic peut disparaître. Mais attention : il peut y avoir des reports de trafic. Dans les cas nord-américains notamment, une voirie est maillée et permet d'absorber un certain nombre de reports de trafic (...) ».

- **À Montréal, la nature reprend ses droits**

Les Canadiens sont allés au-delà de voies autoroutières en boulevards urbains, allant jusqu'à leur suppression : Ainsi « *les derniers kilomètres de l'autoroute qui pénètrent à Montréal et qui appartiennent à la ville ont été reconvertis, mais pas en boulevard urbain, même s'il y a évidemment des caractéristiques qui pourraient ressembler à cela. Il y a surtout un grand parc urbain ; c'est une des grandes tendances qu'on a pu voir : l'exemple de Séoul a déjà été cité, effectivement Portland, San Francisco sont des villes qui ont connu, il y a longtemps déjà, des évolutions de ce type¹¹¹* ».

Si les exemples de Séoul et de Montréal sont éclairants et démontrent que l'accroissement indéfini du trafic n'est pas une fatalité et qu'il est possible d'inverser la tendance, ils ne sont pas automatiquement transposables à Paris pour la double raison du caractère circulaire du périphérique et du volume du trafic. Pour Sonia Lavadinho « *ce qui rend l'attachement au périphérique plus difficile à défaire ou à reconsidérer, c'est le fait qu'il s'agit d'une rocade. Il est différent d'éliminer une rocade ou bien une pénétrante ; ce n'est pas le même type de diffusion de flux, ni d'usages, ni de rapports entre la ville-centre et la banlieue que cela instaure, donc la question de la rocade et surtout de la manière de la requalifier implique toujours qu'il convient de réfléchir au fait de garder ou non la rocade. C'est d'ailleurs un problème que vous avez déjà, par exemple, avec la Petite ceinture ou autre ; on voit bien qu'il y a une continuité dans le fait qu'on ait une boucle qui est précieuse, quel que soit par ailleurs le mode qui circule sur cette boucle* ».

- **La désinduction au service de nouveaux usages**

Si on accepte de s'écarter du paradigme qui a présidé à la construction du périphérique et du réseau magistral francilien, en ne tenant pas pour acquises une augmentation des déplacements et une distance toujours plus grande entre le domicile et le lieu de travail, il est possible de tourner le dos au tout voiture. Paul Lecroart explique en effet : « *Ces résultats sont en phase avec ce que nous savons. Il existe beaucoup d'études sur l'évaporation de trafic depuis une quinzaine d'années. Nous savons que les automobilistes sont sensibles à l'environnement, aux conditions de circulation. S'ils perçoivent ces conditions de circulation comme étant moins bonnes, ils vont s'organiser autrement. Ils vont changer leur itinéraire, les horaires de travail, leur mode de transport. Ils vont covoiturer. Ils vont s'organiser différemment au sein de la famille, etc¹¹²* ».

La désinduction de trafic qui résulte de la baisse de l'offre de voirie peut même entraîner des changements durables de comportement, occasionnant à leur tour une tendance à la baisse de la demande de mobilité comme le montre l'illustration suivante.

¹¹¹ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

¹¹² Audition de Paul Lecroart, urbaniste à l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

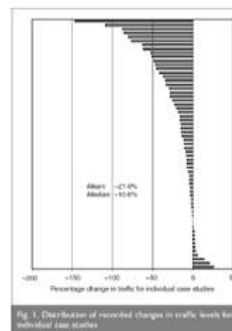
Offre agit sur la demande : développement du réseau routier = induction de trafic

CETE de l'Ouest, SETRA, Min. Equipement, Août 1992 : « Après 10 ans, le trafic augmente de 40%. »

Suppression de l'effet d'aubaine = changements dans les comportements

Cairns & al. Traffic Impact of Highway Capacity Reduction: Assessment of the Evidence, DETR 1998-2002

- Itinéraire
- Horaire
- Mode de transport
- Covoiturage
- Programme et organisation familiale
- Fréquence des déplacements
- Dé-mobilité
- Localisation emploi / résidence

Paul Lecoart / IAU
Paris M2P Periphérique 19.05.2018*Source : Paul Lecoart / IAU*

Paul Lecoart souligne : « Finalement, peut-être que si la situation est vraiment très dégradée, ils vont revenir habiter dans le centre-ville s'ils en ont la possibilité. Cela demande bien sûr à chaque fois d'être regardé de près. Cela se passe dans tous les cas mais à des degrés très différents. Évidemment, ces effets doivent être mesurés à la fois sur le court terme mais aussi le moyen et le long termes. Il faut savoir quelle est la stratégie ».

Cette orientation baissière de la demande de mobilité se nourrit également des évolutions sociétales qui l'accompagnent, comme le développement du télétravail et le changement de perception symbolique de la voiture qui est davantage vécue comme un outil de déplacement que comme un symbole d'émancipation ou de statut social. Sonia Lavadinho précise : « La démobilité, c'est le fait de travailler à son domicile, par exemple, ou de ne pas effectuer un déplacement. C'est le fait de renoncer à un déplacement parce qu'avec Internet, il est possible d'avoir accès à de nombreuses informations qu'il n'est pas indispensable d'avoir physiquement ». Cette désinduction est aussi aidée par un changement structurel dans les comportements. Même si la voiture crée son propre besoin au-delà de son seul usage. Sonia Lavadinho souligne : « La voiture comme territoire du moi, comme prolongement de la maison, ce sont des aspects qui sont très importants et le demeureront dans le futur (...) »¹¹³, les nouvelles générations amènent un nouveau paradigme : « Nous voyons bien que les jeunes sont plus intéressés par avoir un Smartphone plutôt qu'une voiture. Ils passent leur permis de plus en plus tard. Nous savons aujourd'hui que la croissance de l'usage de l'automobile en périphérie est liée à une classe d'âge. Ce sont vraiment plutôt les jeunes retraités qui utilisent davantage leur voiture que les jeunes. Le taux de motorisation diminue dans la plupart des métropoles des pays développés (comme New York, Los Angeles, Tokyo, Paris, etc.). Ce sont des phénomènes de fond qui sont aujourd'hui à réinterroger, au regard du numérique, de la livraison à domicile, etc »¹¹⁴.

La désinduction permet de nouveaux usages, qui réinventent la ville. Ainsi selon Paul Lecoart, « à New York, il y a des quartiers riverains où des feux sont mis, l'espace va être restructuré, revalorisé. Il existe de plus en plus de cas de métropoles qui commencent à travailler, même s'ils savent qu'ils n'ont pas les moyens financiers d'agir sur l'ensemble d'itinéraires autoroutiers. Ils agissent là où ils peuvent, c'est-à-dire là où l'autoroute est à niveau (...). Il existe des processus de débats publics autour de ces infrastructures qui sont vraiment conséquents, notamment à Toronto ou Vancouver. À Vancouver, un concours d'idées a été organisé, pour les architectes mais aussi pour les habitants. Cela a très bien fonctionné, puisque tout le monde s'est placé dans une position où l'infrastructure était différente. À Toronto et en général en Amérique du Nord, il existe une obligation pour tous les processus d'études

¹¹³ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transport de l'école polytechnique fédérale de Lausanne, fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

¹¹⁴ Audition de Paul Lecoart, urbaniste, le 18 septembre 2018

d'impact de regarder tous les scénarios possibles, c'est-à-dire que l'on ne s'enferme pas dans une solution a priori. On regarde, on décrit, on analyse, on discute. Les choix sont faits à partir de toutes ces discussions ».

Les nouveaux usages sont accélérés par la désinduction, mais ils peuvent aussi la précéder. La forme circulaire du périphérique est une opportunité à cet égard, au regard de ce qui est observé dans d'autres grandes métropoles comme la promenade verte de Bruxelles longue de 65 kilomètres qui constitue une rocade à pied. Sonia Lavadinho ajoute : « On peut se référer aussi à la rocade piétonne de Calgary qui a été inaugurée en 2017, au sein de cette capitale du pétrole dont on peut juger que ce n'était pas leur préoccupation première initialement. Il est intéressant de voir que (...) 138 kilomètres de rocade justement autour de leur périphérique à eux fait tout le tour du grand Calgary¹¹⁵ ».

Quelques réflexions sur le Périphérique Changer l'image par des actions temporaires tactiques



Paul Lecoart / IAU
Plan 100, 1000, 10000



Source : Paul Lecoart / IAU

Le transfert modal crée par ailleurs sa propre demande, comme le démontre une récente enquête réalisée outre-Québécois, ainsi que l'indique Florinda Boschetti : « Il y a quelques mois, en Belgique, un centre de recherche a conclu une étude. Sur 100 villes en Europe, ils ont trouvé une corrélation positive entre la longueur des pistes cyclables et la répartition modale à vélo ; cela attire de nombreux usagers, et pas seulement des cyclistes qui aiment le vélo, mais aussi des personnes qui commencent à faire du vélo pour la première fois, si les pistes sont de bonne qualité.¹¹⁶ » On peut donc penser à une accélération du développement des pistes cyclables « pas seulement urbaines, mais régionales, ce qui est très important pour une ville et une région comme Grand Paris ».

Londres a ainsi entrepris la construction d'autoroutes pour vélos en centre-ville, Florinda Boschetti indique : « Cette healthy streets approach a son équivalent outre-Atlantique avec le projet Complete Street, à Times Square à New York ».

La ville de Manchester en Grande Bretagne a, quant à elle, mis en place un plan de déplacements urbain, qu'elle a étendu au niveau régional, à l'image de celui de Copenhague au Danemark : « C'est un réseau régional créé entre la ville de Copenhague et 23 municipalités tout autour de la ville, précise

¹¹⁵ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transport de l'école polytechnique fédérale de Lausanne de Bfluid, le 27 novembre 2018

¹¹⁶ Audition de Florinda Boschetti, senior project manager du réseau Polis, responsable des études thématiques sur l'environnement et la santé dans les transports, le 15 janvier 2019

Florinda Boschetti, ce qui donne 28 routes régionales qui partent du centre de la ville de Copenhague. Il en résulte des bénéfices en termes de qualité de l'air, de santé, et de voitures en moins qu'il est possible de retirer des routes, car les gens ont choisi de se déplacer à vélo ».

b. Optimiser le réseau magistral

Sans remettre en cause le rôle de leur réseau magistral, plusieurs métropoles ont pris diverses mesures afin de rendre le système plus efficient.

• À Madrid, des voies réservées pour fluidifier le trafic

Madrid a voulu tirer le meilleur parti des voies existantes pour les fluidifier et favoriser les transports multimodaux, susceptibles de réduire l'utilisation de la voiture. Paul Lecroart indique : « L'idée a été d'élargir l'autoroute pour créer deux voies centrales qui sont réservées, qui fonctionnent dans le même sens en heure de pointe du matin. Il y a une voie réservée aux bus – d'abord aux bus – et ces bus ont une gare routière sous la station de métro (Moncloa). Elle permet à tous ces périurbains d'accéder rapidement au métro. Le système est en forme d'arbres : ces bus viennent chercher dans des villages, dans la périphérie de Madrid et les petites banlieues de Madrid, les usagers et ils les emmènent à la station. Et, par ailleurs, les taxis et les « covoitureurs » ont le droit de l'utiliser, ainsi que les scooters¹¹⁷ ».

• Madrid Rio, le périphérique recouvert

Madrid est engagée sur un autre projet, plus ambitieux : enfouir le périphérique sous la rivière (d'où le nom de « Rio » qui signifie rivière en espagnol). Ce très ambitieux projet est créateur de richesse, sur la partie enfouie (5 kilomètres), des espaces verts ont remplacé le bitume. Paul Lecroart précise : « Il a requalifié des quartiers entiers. Vous imaginez que ces immeubles étaient au bord de l'autoroute autrefois. » Le problème de la coupure urbaine n'est pas pour autant résolu, puisqu'il subsiste aux entrées et sorties du périphérique. Par ailleurs l'importance des sommes investies rend sa réalisation complète très improbable : « ce projet a coûté de l'ordre de 4 milliards d'euros (soit plus que le coût de construction [converti en euros actuels] du périphérique parisien¹¹⁸) et la ville de Madrid est endettée pour 20 ans. (...) La ville de Madrid n'aura jamais les moyens de continuer ce projet. Il y a donc un certain nombre de bémols, même si ce projet est assez spectaculaire ».

L'illustration ci-dessous présente l'entrée dans le tronçon couvert du périphérique à Madrid.



Source : Paul Lecroart / IAU

¹¹⁷ Audition de Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF).

¹¹⁸ Voir dans la 1^{ère} partie le chapitre « Une infrastructure hors norme »

En Allemagne, la ville de Hambourg travaille sur un projet similaire, avec l'enterrement de l'autoroute et la création d'un parc au-dessus.

- **Le développement du transport multimodal et la régulation du trafic du boulevard périphérique à Bordeaux**

L'essor démographique de Bordeaux a rendu d'autant plus nécessaire une réflexion sur l'optimisation des transports, en accompagnement des opérations d'aménagement : « *Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique autour du secteur gare TGV, une succession d'éco-quartiers formant l'arc de développement durable, deux Opérations d'Intérêt Métropolitain (Les opérations Aéroparc et Bordeaux Inno Campus)*¹¹⁹ ».

Bordeaux Métropole a mis le réseau de tramway au centre de sa politique de transport multimodal, visant à réduire la nécessité, et par conséquent l'utilisation de la voiture. Éric Monceyron indique que les lignes de tramway constituent « *des lignes radiales, qui convergent vers le centre de l'agglomération et qui permettent également de rejoindre ou de dépasser la rocade de Bordeaux avec des parkings relais de rabattement. Ce réseau constitue une chaîne de transport multimodal avec un système de location de vélo, de transport de passagers pour traverser la Garonne. Il est complété par des systèmes d'autopartage.* » Une information par panneaux en temps réel sur ces équipements (*parkings relais, informations multimodales, accidents, ralentissements...*) doit permettre d'en tirer le meilleur parti. À terme, smartphones et véhicules connectés seront les destinataires de ces informations : « *ce projet s'inscrit dans la stratégie adoptée par la Commission européenne qui est une démarche, sur dix ou quinze ans, basée sur un modèle de véhicules connectés coopératifs et autonomes. On est dans les premiers temps de cette stratégie* ».

Si l'objectif de réduction de la circulation au centre a été atteint, un certain report s'observe toutefois à l'extérieur note Éric Monceyron : « *Ce système de transport a un relatif succès et une fréquentation dynamique. Aujourd'hui, on observe plus de 150 millions de voyages par an. Ça produit des effets en cœur d'agglomération très positifs, avec une diminution de la circulation routière de plus de 30 % intra-boulevards sur la dernière décennie. La part modale de l'automobile a baissé grâce à la mise en œuvre de cette politique de l'ordre de 9 % pour atteindre en 2018 un peu moins de 50 %.*

En même temps, on observe une utilisation plus prononcée du véhicule particulier sur les franges urbaines de la rocade et sur les secteurs périurbains au-delà de la rocade. On est confronté à une circulation de congestion qui se durcit sur les secteurs de périphérie ».

En lien avec le développement de la multimodalité et parallèlement, des actions ont été menées pour améliorer la fluidité de la rocade bordelaise Éric Monceyron indique qu'elle « *constitue une autoroute urbaine circulaire de 45 km, soit 10 kilomètres de plus que le périphérique parisien [et] connaît un trafic pouvant atteindre 135 000 véhicules par jour (la moitié des sections les plus chargées du périphérique parisien) sur la section la plus chargée* ». Afin de fluidifier le trafic, il s'est agi de donner aux conducteurs les informations utiles à la gestion de leurs anticipations : « *avec l'information dynamique sur les temps de parcours, les conditions de circulations en amont de la rocade, l'idée était de pouvoir informer les usagers le plus en amont possible pour leur permettre d'adapter leur stratégie, leur mode de déplacement. En lien avec les services de l'État, on a cofinancé le déploiement d'un ensemble de panneaux à messages variables (pénétrantes urbaines, desserte d'aéroport...)* ». La régulation administrée des flux, en cours d'expérimentation, constitue un autre enjeu : « *la régulation dynamique de vitesse avec un premier déploiement réalisé sur une section autoroutière au sud de l'agglomération permet d'atteindre des optimums du débit qui atténuent les phénomènes d'accordéon. On a également installé un système qui limite les entrées sur la rocade dans des configurations de circulation congestionnée* ».

¹¹⁹ Audition d'Éric Monceyron, chef de mission à la communauté urbaine de Bordeaux, le 16 octobre 2018

L'illustration ci-après présente les différentes expérimentations actuellement en cours dans l'agglomération bordelaise pour développer le transport multimodal et tirer le meilleur parti des nouvelles technologies.



Source : Bordeaux Métropole

- **À Rotterdam, inciter à la modification des comportements pour fluidifier le trafic**

Aux Pays Bas, la ville de Rotterdam a pris le parti d'inciter financièrement les usagers à renoncer à prendre leur véhicule pour favoriser un étalement du trafic. Florinda Boschetti précise : « *La ville paye les gens pour voyager en voiture en dehors des heures de pointe. L'impact a été mesuré : entre 50% et 70% de gens qui ne roulent plus durant les heures de pointe* ¹²⁰ ».

Le périphérique a été conçu pour s'adapter à l'automobile et irriguer la ville, sur le modèle américain. Aujourd'hui, c'est encore l'étranger qui est source d'inspiration pour trouver de nouveaux usages, alors que sa fonction principale peut encore être optimisée.

¹²⁰ Audition de Florinda Boschetti, senior project manager du réseau Polis, responsable des études thématiques sur l'environnement et la santé dans les transports, le 15 janvier 2019

Chapitre II. Des technologies au service des nouveaux usages

Le présent chapitre a pour objet d'examiner la dimension sociétale des évolutions en cours en matière de mobilité ainsi que l'impact des innovations technologiques dans ce domaine.

a. Les aspects sociétaux

- La baisse tendancielle du trafic routier parisien



Source : VALEO

À Paris et en Petite couronne, l'accroissement de l'offre de transports publics (extension de métros, rénovation des RER, tramways...) autorise de nouvelles mobilités et par conséquent une distanciation avec le « tout voiture ».

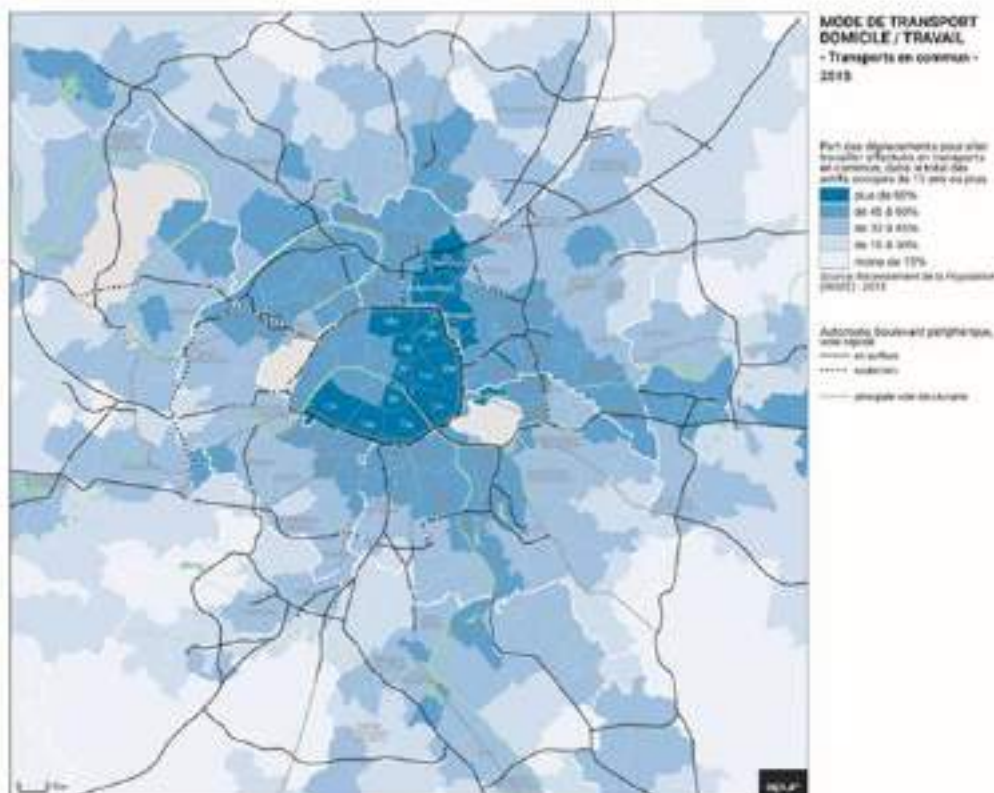
Mme Alba relève ainsi que l'Enquête Globale Transports menée en 2010 par Ile-de-France Mobilités démontre une baisse de la dépendance à la voiture, avec « *moins d'une voiture par ménage* [à Paris et en Petite couronne]. *Il existe des phénomènes similaires de part et d'autre du périphérique. Il y a une tendance à la baisse du taux de motorisation des ménages, partout.*¹²¹ ». Ainsi « *à Paris, en 2010, la part modale de la voiture représente 20% de l'ensemble des déplacements motorisés*¹²² ».

¹²¹ Audition de Dominique Alba, directrice générale de l'APUR, le 18 septembre 2018

¹²² Audition d'Élodie Hanen, directrice générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités, le 20 novembre 2018

L'illustration ci-dessous montre l'utilisation prépondérante des transports en commun à Paris et en Petite couronne.

Une population qui utilise largement les transports en commun



Source : APUR

Cette tendance est amenée à se poursuivre : en parallèle avec l'extension du réseau de voies cyclables, « une fois que le réseau du Grand Paris Express sera réalisé, 95% des habitants de la métropole seront à moins de deux kilomètres d'une gare et donc pourraient possiblement y aller en mode doux ».

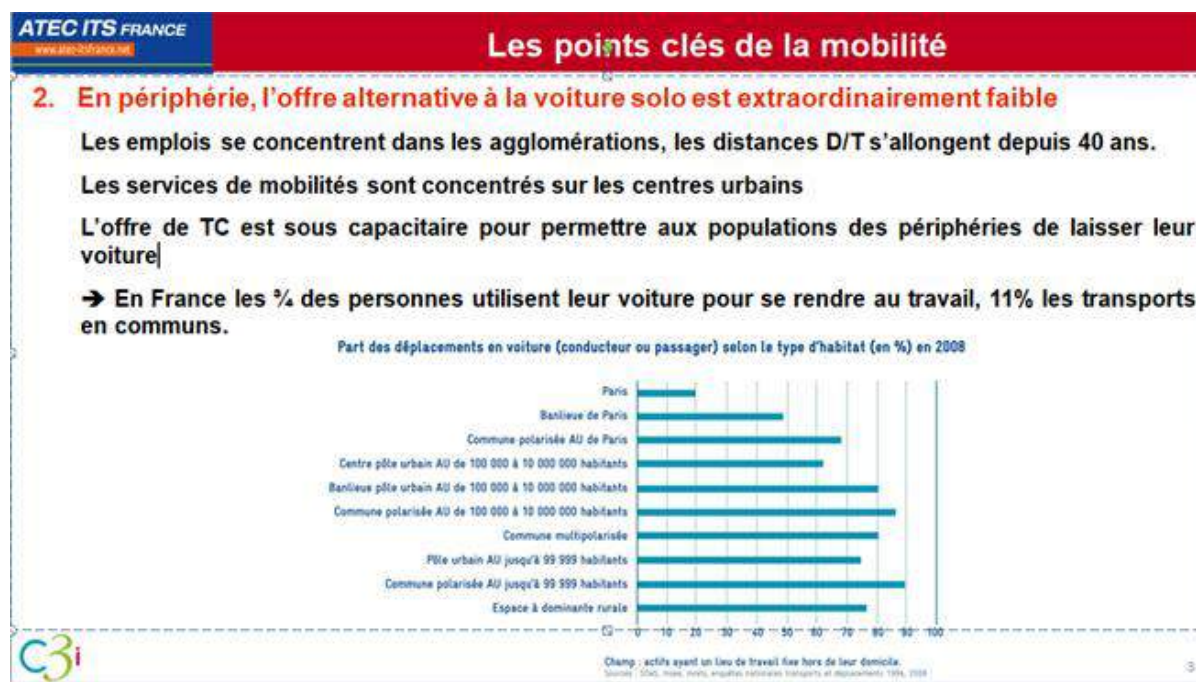
La valeur symbolique du véhicule tend par ailleurs à se réduire, si bien qu'« il est possible de penser que certains comportements vont continuer à décroître, comme, par exemple, la possession de voitures individuelles. Actuellement, la population a bien compris que posséder un véhicule et s'en servir, ce sont deux choses différentes¹²³ ». Ceci contribue au report modal, lorsqu'une offre suffisante existe.

On relève également un véritable engouement pour les modes de transport alternatifs, que ce soit avec ces nouveaux petits engins motorisés qui se généralisent sur l'espace public, ou plus classiquement avec le vélo. Sonia Lavadinho relève ainsi que « le baromètre qui a été publié par l'IFOP en juillet 2018, qui concerne donc les Franciliens montre que le premier choix des actifs franciliens en termes de déplacement, c'est le vélo ; aux États-Unis, cela fait déjà quatre ans que nous avons basculé dans un pays qui vend plus de vélos que de voitures, sur la totalité du pays (je ne parle pas de New-York), chaque année¹²⁴ ». Il faut aussi s'attendre à une multiplication des modes de transport : « il est clair que la répartition vers laquelle on va et on ira de plus en plus au XXI^e siècle est plutôt une répartition où il y aura une multiplication des modes individuels, comme c'est déjà aujourd'hui le cas, que ce soit la marche, et de manière plus globale, tous les modes qui sont entre la marche et la voiture. À l'époque, on parlait de

¹²³ Audition d'Anne Faure, urbaniste, présidente de l'association « Rue de l'avenir », le 27 novembre 2018

¹²⁴ Audition de Sonia Lavadinho, géographe, chercheuse associée au centre de transport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, fondatrice de Bfluid, le 27 novembre 2018

deux modes essentiellement : marche – vélo ; aujourd'hui, vous voyez bien qu'on en est déjà à une dizaine de modes concernant les modes augmentés « sans coque », et il y a les modes « à coque ». Au sein de ceux-ci, vous pouvez avoir les modes partagés ou des modes individuels, au sens où c'est vous-même qui conduisez ».



Source : Jean Coldefy / Transdev

La situation parisienne ne saurait pourtant être généralisée. Dans d'autres contextes de transports publics moins denses, la voiture reste indispensable pour satisfaire les besoins de mobilité comme le démontre l'illustration ci-dessus. Jean Coldefy, directeur du programme « Mobilité 3.0 » souligne ainsi que « Paris est une exception. Les ¾ des personnes utilisent leur voiture pour aller travailler en France, 11 % les transports en commun. L'usage de la voiture augmente en périphérie, il ne fait qu'augmenter. 80 % des voyages se font en voiture en France, ce chiffre n'a pas changé depuis trente ans. Paris dispose du réseau de transports en commun le plus dense du monde, une station de métro tous les 300m, et c'est pour cela que les Parisiens utilisent peu leur voiture, et pas parce qu'ils sont plus vertueux que les autres¹²⁵ ».

Fouad Awada, directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF) observe que le report modal répond à une logique d'offre : « La voiture décroît surtout parce que nous créons des offres alternatives », alors que le besoin de mobilité est orienté à la hausse, porté notamment par les prix de l'immobilier parisien : « Les distances-temps se rallongent. Les Franciliens mettent de plus en plus de temps dans leur déplacement (...). Les déplacements ont continué à croître, au moins jusqu'en 2010, année de la dernière Enquête Globale Transports. La tendance générale est à une croissance de la mobilité. En 10 ans, la mobilité en Ile-de-France est de deux millions de déplacements mécanisés supplémentaires¹²⁶ ». L'accroissement de la population et des emplois dans les années à venir continuera de soutenir la demande de mobilité. L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF) prévoit ainsi entre 2013 et 2035 une croissance de la population de 17 % et des emplois de l'ordre de 26 %. Cette croissance concernera également la Grande couronne, de l'ordre de 10-15 % à la fois pour la population et les emplois, tandis qu'à Paris, la projection de croissance de population reste stable avec une petite progression des emplois à hauteur de 5 %.

¹²⁵ Audition de Jean Coldefy, directeur du programme « Mobilité 3.0 », le 16 octobre 2018

¹²⁶ Audition de Fouad Awada, directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF), le 18 septembre 2018

La politique d'aménagement devra tenir compte de ces tendances lourdes : augmentation des besoins de mobilité accompagnant l'accroissement de la population et de l'emploi en région parisienne et une distance toujours plus grande entre lieu de travail et lieu de résidence, baisse relative de l'automobile au profit des transports collectifs.

- **L'augmentation du trafic routier en Grande couronne**

En Grande couronne, le trafic routier est en croissance continue, du fait d'une offre de transports en commun plus réduite, ainsi qu'en raison des caractéristiques de population différentes : *« les déplacements en voiture en Grande couronne, qui sont les seuls types de déplacement qui ont augmenté depuis les années 1970 et encore dans les années 2000, s'expliquent en partie par une population de seniors, de retraités, qui, non seulement, continue de croître, mais également de se déplacer de manière plus importante que précédemment (...); la tendance du trafic routier est à la baisse partout et dans tous les types de déplacements sauf les déplacements au sein de la Grande couronne, pour laquelle la part modale de la voiture reste très importante, à hauteur de 90 %¹²⁷ ».*

- **De nouvelles organisations qui réduisent les besoins de mobilité : co-working et télé-travail**

L'avènement des nouvelles technologies de l'information et de la communication autorisent de nouvelles organisations de travail, la présence physique des personnels dans l'entreprise n'étant plus toujours indispensable. Même si le télé-travail est encore minoritaire, il se développe fortement dans l'administration et dans le secteur des services ainsi que dans les fonctions support du secteur industriel ; cette organisation du travail, à présent précisément définie par la loi travail de 2017¹²⁸, concerne aujourd'hui 15 % des salariés de façon occasionnelle et 4 % de façon régulière¹²⁹. Elle permet au personnel volontaire d'effectuer une partie de son service à domicile, s'épargnant ainsi du temps de trajet ; l'employeur trouve aussi un intérêt évident en termes de baisse de charges, grâce à la diminution des surfaces de bureau permise par cette nouvelle organisation. A terme, la généralisation du télé-travail ne manquera pas d'exercer une pression à la baisse des besoins de mobilité, même si elle est pour l'heure difficile à évaluer.

Le co-working, traduit en français par co-travail¹³⁰, est encore plus novateur, car à la différence du télé-travail, il dépasse les frontières de l'entreprise. Né aux États-Unis à San Francisco et participant à l'économie collaborative, il est présenté comme un contexte propice à l'échange et à l'innovation. Les espaces de co-travail permettent aux salariés ou étudiants de ne pas rester isolés chez eux et de travailler dans un lieu convivial favorisant la socialisation. On dénombrait en 2016 près de 11.300 espaces de co-travail dans le monde¹³¹. Paris en compte plusieurs dizaines. À l'instar du télé-travail, le développement du co-travail induira une baisse de la demande de mobilité domicile-travail.

b. Numérique et mobilité multimodale

Les nouveaux outils numériques sont déjà utilisés pour analyser le trafic, comme l'indique M. Bruno Schmitt : *« Avant, on mettait des fils en travers de la route et on comptait les pneus. Maintenant, on compte les smartphones, grâce à quoi on voit les déplacements. C'est très fin, et tout à fait efficace, c'est extraordinaire, mais à un moment, ça pose la question du contrôle ».*

¹²⁷ Audition d'Élodie Hanen, directrice générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités, le novembre 2018

¹²⁸ Ordonnance n° 2017-1387 du 22 septembre 2017 relative à la prévisibilité et à la sécurisation des relations de travail

¹²⁹ Enquête IFOP de 2017 portant 1 500 salariés et 400 dirigeants.

¹³⁰ JORF n°0181 du 5 août 2016, vocabulaire de l'économie et des finances

¹³¹ Coworking Europe, 31 décembre 2016

La question du respect de la vie privée se fait alors jour. Bruno Schmitt interroge : « *Est-ce qu'il faut devenir coercitif grâce au data-management et contrôler les gens pour savoir où ils sont et conditionner leurs comportements ? C'est ce que fait Singapour, typiquement(...) ; aujourd'hui, déjà, vous avez donné vos datas à tout un tas de sociétés privées qui s'appellent Google, Waze, Apple, qui savent tout sur vous, en particulier d'où vous venez, où vous allez...*¹³² ».

La révolution numérique pourrait permettre une meilleure articulation des modes de transport, et ainsi améliorer l'efficacité globale du système de transport. Les Parisiens utilisent d'ailleurs souvent alternativement et dans une même journée différents modes de transport : marche puis vélo puis métro ou tramway par exemple. Christine Michelet relève ainsi que « *les modes doux sont bien développés à Paris, la marche est un premier mode de déplacement ou de rabattement pour se rendre sur les transports collectifs, le vélo commence à se développer, et on cite une étude de 2014 qui considère qu'il y a 5 millions de déplacements qui pourraient se faire à vélo compte tenu des distances et on ferait passer la part modale de l'utilisation du vélo de 1,6 à 14 % en Île-de-France. Tout ce qui est enjeux d'inter-modalités et mobilité servicielle, c'est offrir des applications pour pouvoir passer d'un mode de transport à l'autre, ce sont des alternatives au véhicule particulier. Un petit mot sur le secteur logistique, qui est bouleversé par l'arrivée du e-commerce, et on commence aussi à parler de livraison par drone, tout ce genre de choses. On voit qu'on est dans un moment charnière sur la mobilité, des réflexions, on voit qu'à Paris, il y a des problématiques des nouveaux modes de transport, les trottinettes électriques, comment on les réglemente...*¹³³ ».

La révolution numérique pourrait également permettre une optimisation du réseau existant grâce à une meilleure régulation du trafic en limitant la congestion. Fouad Awada relève ainsi qu'« *une gestion intelligente de la circulation consiste par exemple à afficher la vitesse optimale à laquelle il faut rouler, non pas la vitesse maximale parce que dès que c'est libre, tout le monde court vers le prochain bouchon. L'optimisation consiste à afficher des vitesses différenciées selon la situation. Les technologies d'aujourd'hui le permettent déjà. Demain, avec les objets connectés, nous pourrions réguler encore plus. Il faut profiter de ces solutions pour réduire, si on le souhaite et mettre un peu plus de verdure sur les platebandes centrales. Il existera aussi demain la reconnaissance faciale qui va faire des progrès. Nous pourrions mieux reconnaître l'origine, la destination, quand la personne est rentrée, où elle sort, etc. et nous pourrions peut-être mieux imaginer des systèmes de contribution, qui peuvent être dissuasifs selon les horaires ou simplement pour payer les chantiers qui sont nécessaires* ».

Laurent Fabre, Directeur des affaires publiques et relations gouvernementales du Groupe PSA donne l'exemple de la Communauté urbaine de Bordeaux en matière de mobilité multimodale : « *Il y a beaucoup d'intégration des différents modes de transport. Beaucoup de communication est faite. Lorsque vous prenez un tramway à Bordeaux, de nombreux pictogrammes vous indiquent que vous avez des services d'auto partage, des bus*¹³⁴ ».

¹³² Audition de Bruno Schmitt, secrétaire général de SYSTRA, groupe international d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité, le 4 décembre 2018

¹³³ Audition de Christine Michelet, responsable d'affaires et d'équipe du réseau SYSTRA, le 4 décembre 2018

¹³⁴ Audition de Laurent Fabre, directeur des affaires publiques et relations gouvernementales du Groupe PSA, le 8 janvier 2019

Ces illustrations présentent les actions de la Communauté urbaine visant à favoriser la mobilité multimodale.

C - THE DIFFERENCE Une technologie au service des usages

- La valeur d'une information dynamique, adaptée à l'automobiliste, et l'intégrant dans une chaîne de mobilité multimodale
 - En faveur d'un déplacement plus fluide, sûr et éco-mobile
 - Et pour favoriser un report modal
- Les services connectés principaux sélectionnés
 - Contribuer à un système de transport plus durable et efficient
 - Le service GLOSA
 - Favoriser une mobilité « sans couture »
 - Le service P-Hill
 - Fournir une information d'exploitation dynamique à bord des véhicules
 - Message rétroprojecté aux abords des écoles



Source : Bordeaux Métropole

Exp 2: Connectram
La réalité virtuelle au service de l'expérience voyageur à bord de tramways de Bordeaux




Source : Bordeaux Métropole

L'organisation des mobilités est une nouvelle priorité identifiée des politiques publiques. A cet égard, à la suite des Assises nationales de la mobilité tenues à l'automne 2018, le ministre de l'écologie a présenté en novembre 2018 au nom du gouvernement un projet de loi d'orientation des mobilités, qui est en discussion au Sénat au moment de la rédaction du rapport. Ce projet de loi prévoit un important volet numérique, porté par le secrétaire d'État en charge du numérique. Le développement de la mobilité multimodale pourrait notamment prendre appui sur le développement de l'open data des offres de mobilité : à terme, l'utilisateur devrait pouvoir consulter en temps réel différentes offres de transport disponibles pour son trajet, et pouvoir payer l'ensemble de son trajet au moyen de la même application. Les nouvelles autorités devraient mettre à disposition d'ici deux ans les services d'information multimodale sur les services de transport et de mobilité permettant de se renseigner sur les offres et acheter un accès aux transports en commun, mais aussi de réserver des VTC, co-voiturages et auto-

partages, ainsi que des places de stationnement¹³⁵. Cette évolution envisagée, connue sous le terme anglais de « mobility as a service » vise à faire évoluer la notion de transport vers celle de voyage, mettant l'utilisateur au centre du système de transports, les différents modes étant conçus comme des moyens et non des objectifs finaux. L'intégration des différents modes deviendrait alors essentielle ; la Métropole n'est pas en retard sur ce nouvel enjeu, grâce notamment au pass Navigo qui permet déjà des transports multimodaux avec un seul abonnement y compris en mobilité douce (Vélib), et à l'application RATP ; toutefois la multimodalité pourrait être encore étendue aux transports autres que publics (covoiturage, auto-partage...) et l'information concerner l'ensemble des modes de transport.



Source : VALEO

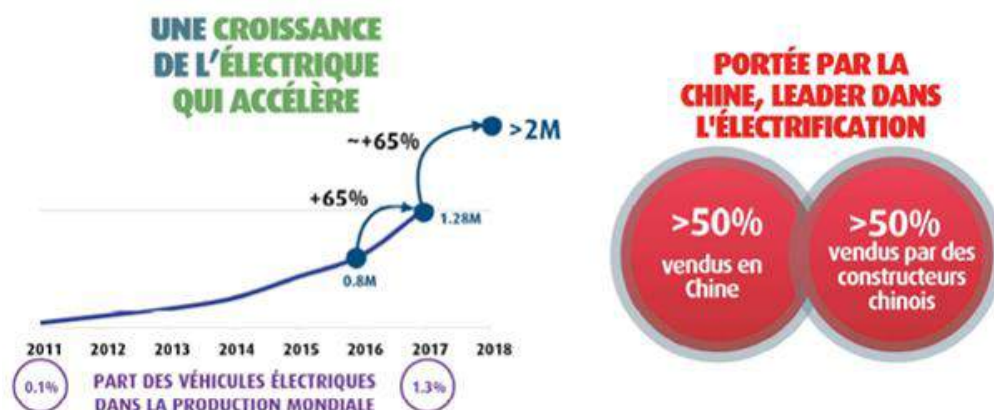
c. Le développement du parc électrique

Le parc électrique est resté pour l'heure marginal. L'offre des constructeurs est très réduite. Le groupe Volkswagen, premier constructeur mondial, ne commercialisera son tout premier véhicule 100% électrique à destination du grand public (à un prix équivalent à celui d'un véhicule thermique) qu'en 2020. Manuel Chaufrein, Président de la société Breakthrough Mobility Consulting Partners, relève ainsi que *« la gamme électrique représente 1 à 2 % de la gamme d'un constructeur. D'ici à 2024-2025, les géants parlent de 25 % de la couverture de leur gamme totalement électrifiée (véhicules non hybrides, mais fonctionnant à batterie) »*. Il convient par ailleurs d'opérer une distinction entre flux – la part des véhicules électriques dans les véhicules vendus – et stock – la part des véhicules électriques dans le parc automobile – le stock évoluant par nature moins vite que le flux, tout dépend de la rapidité du renouvellement : *« Il est important de prendre en compte ce que le constructeur déclare et la vitesse de renouvellement du parc automobile. Vous pouvez déjà avoir une première réflexion sur la disponibilité de l'offre, ce qui ne garantit pas encore une adoption de l'innovation électrique. »* Et l'évolution du parc automobile est d'autant plus lente que le taux de renouvellement est faible. À cet égard, la crise de 2008 et le ralentissement économique qui a suivi a réduit le rythme de renouvellement des véhicules, ce qui amène à revoir à la baisse les projections précédentes : *« On ne peut pas imaginer avoir plus de 10 à 15 % du parc électrifié d'ici à 2030. C'est relativement lent sachant qu'en 2007, on imaginait qu'on aurait de 5 à 20 % d'électrifiés d'ici à 2020. On a des acteurs qui disent qu'on aura des zones d'interdiction de circuler pour ce qui « émet quelque chose » (dans le sens émission de polluants), c'est un élément important en termes de levier, en revanche, la courbe d'adoption est difficile à apprécier¹³⁶ »*.

¹³⁵ Jamal El Hassani, « Qui sont les gagnants et les perdants de la loi mobilité ? », sur www.journaldunet.com, 13 septembre 2018

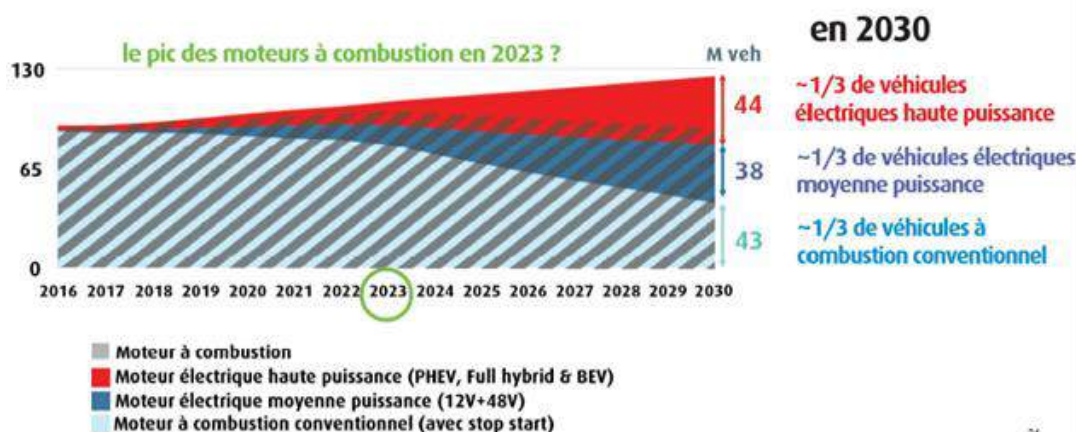
¹³⁶ Audition de Manuel Chauffrein, président de la société Breakthrough Mobility Consulting Partners, le 16 octobre 2018.

Les illustrations ci-dessous montrent une croissance rapide de la part des véhicules électriques, qui resteront toutefois minoritaires encore longtemps.



Source : VALEO

Une évolution du mix véhicules plus rapide que prévue



Source : VALEO

Il existe une incertitude sur la vitesse de basculement du parc automobile vers l'électrique, qui dépend tout à la fois de l'importance des aides publiques, du cadre réglementaire (interdiction de circulation pour certains véhicules, cf. avenir des zones à faibles émissions –ZFE-) et des comportements des agents, différents s'il s'agit d'organisations ou de particuliers, ces derniers pouvant faire preuve d'une plus grande inertie : pour Emmanuelle Gay, directrice régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (IAU-IDF) « la question du niveau de levier porté par les aides publiques se pose : est-ce qu'il est à la fin suffisant pour inciter le ménage à changer de véhicules, sachant que les ménages n'ont pas une politique structurée d'amortissement de leur véhicule (par rapport à ce que vous dites sur la durée de maintien du parc) de la même façon que des entreprises peuvent l'avoir. Nous avons donc effectivement des durées de maintien du parc plus lourdes chez les ménages que chez de grandes entreprises par exemple ou de grandes collectivités. Je ne sais pas ce qu'il en est pour la Ville de Paris, mais la plupart des grands employeurs ont des politiques assez organisées. Pour les ménages, cela est différent¹³⁷ ».

¹³⁷ Audition d'Emmanuelle Gay, directrice régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IDF), le 18 septembre 2018

L'électrification complète des transports en commun prendra également du temps, car un basculement immédiat ne serait pas compatible avec un bon usage des deniers publics. Jean Coldefy relève ainsi que *« sur Lyon, 1000 bus électriques c'est 400 000 000 d'euros de surcoût. Le surcoût d'un bus électrique est de 200 000 à 300 000 euros. Vous ramenez la tonne de CO₂ économisée à l'argent public, vous avez des ratios déraisonnables, comme si le transport public était responsable de la pollution ! 400 000 000 d'euros, c'est plus que le plan national vélo qui vient d'être annoncé. Vous donnez 10 % de cette somme pour faire des pistes cyclables sur l'agglomération, vous auriez un impact sur le CO₂ qui serait autrement plus important »*.

La mobilité électrique progresse cependant, tirée par la réglementation européenne. Laurent Fabre, directeur des affaires publiques et relations gouvernementales du Groupe PSA, rappelle que celle-ci impose de parvenir à 95g de CO₂ par véhicule dès 2020, avec de nouvelles baisses en 2025 et 2030¹³⁸ : *« nous y croyons et nous n'avons pas le choix, nous, constructeurs, car nous sommes tirés par la réglementation européenne. Nous y allons avec ferveur. Nous sommes engagés dans la transition, mais cela va prendre un peu de temps »*. Pour atteindre ces objectifs ambitieux, les constructeurs travaillent sur toute la gamme entre propulsion thermique et électrification complète : *« Le Groupe PSA va apporter différentes solutions pour atteindre ce grammage de CO₂. Nous sommes en train de développer des véhicules électriques, des véhicules hybrides à essence rechargeable, qui sont en capacité de fonctionner en mode électrique dans 50 % des cas, c'est-à-dire pour faire des trajets pendulaires en Île-de-France. Vous embarquez un réservoir d'essence classique. Vous pouvez avoir une grande autonomie, puisqu'aujourd'hui, les véhicules électriques n'ont qu'environ 400 km d'autonomie, ce qui ne répond pas à tous les usages. Il y aura une génération d'après avec des batteries offrant une autonomie de 800 km, mais c'est encore lointain. Si vous voulez faire un Paris-Marseille, vous ne pouvez pas le faire en véhicule électrique, sauf si vous êtes en capacité de recharger sur votre parcours »*.

Les nouvelles exigences réglementaires et les progrès réalisés sur l'autonomie des batteries et l'hybridation ainsi que l'abaissement de leur coût doivent permettre une croissance rapide du marché du véhicule électrique.

À cet égard, le contrat de filière automobile signé le 22 mai 2018 entre les constructeurs et les pouvoirs publics fixe des objectifs précis pour 2022 :

- multiplier par 5 d'ici 2022 les ventes de véhicules 100% électriques,
- déployer 100.000 bornes de recharge,
- faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries¹³⁹.

Le véhicule électrique reste pourtant aujourd'hui sensiblement plus onéreux que son équivalent thermique. Même si des économies sont à attendre sur l'entretien (le moteur électrique comporte moins de pièces d'usure) et la consommation (la recharge électrique coûte moins cher que son équivalent en carburant), le véhicule électrique n'est pas encore compétitif : *« Il y a la question de l'accessibilité en termes de prix des véhicules électriques et des véhicules essence rechargeables ; en attendant la production de masse qui fera baisser les coûts, les véhicules électriques représentent un surcoût par rapport aux véhicules essence d'environ 10 000 €. pour les véhicules électriques et d'environ 5000 € pour les véhicules hybrides essence rechargeables »*.

Dans les pays d'Europe du Nord, la part de l'électrique est bien plus importante¹⁴⁰, mais il y a aussi des incitations plus importantes : en France, *« il n'y a pas beaucoup d'incitations d'usage, il n'y a pas de zone*

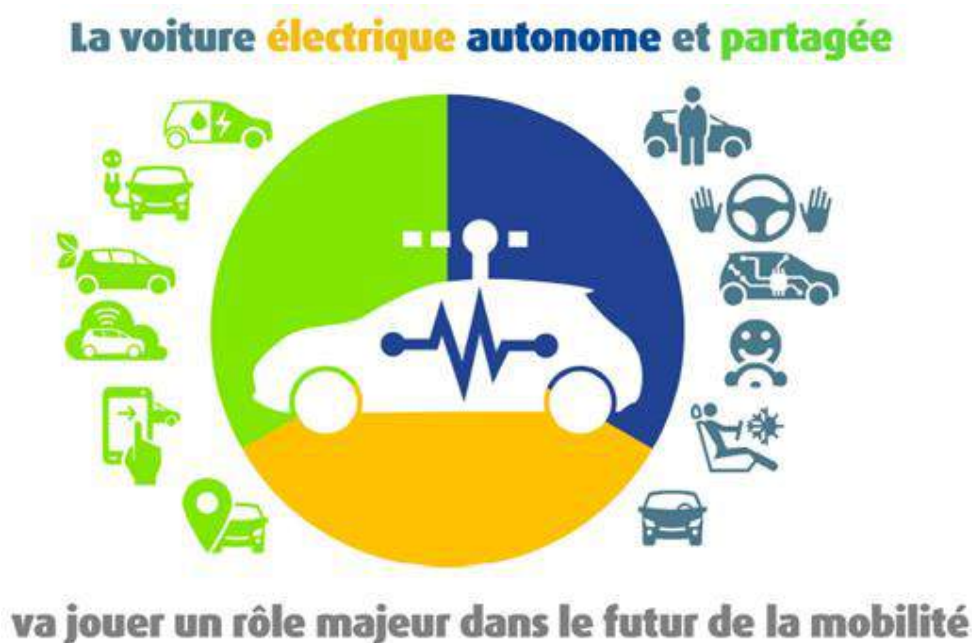
¹³⁸ Audition de Laurent Fabre, directeur des affaires juridiques et relations gouvernementales du Groupe PSA, le 8 janvier 2019

¹³⁹ www.entreprises.gouv.fr

¹⁴⁰ Elle représente ainsi 31 % des ventes en Norvège en 2018 (L'usine nouvelle, janvier 2019). La Norvège, la Suède et le Danemark figurent parmi les 5 pays dans le monde où la part l'automobile électrique est la plus importante (Transportshaker, 2018)

de parkings qui sont gratuites, dédiées, que nous pouvons trouver en Norvège¹⁴¹ ». L'industrie automobile française tend, au moyen d'investissements massifs, à rattraper son retard vis-à-vis des autres constructeurs mondiaux.

d. L'auto-partage



Source : VALEO

Le numérique, avec la géolocalisation, ouvre à présent la voie à des services d'auto-partage plus flexibles et plus réactifs. L'auto-partage, avec le covoiturage, pourrait permettre un meilleur rendement des infrastructures. Jean-Louis Missika relève ainsi que *« l'auto-partage, le covoiturage et le véhicule connecté sont une solution pour lutter contre l'encombrement de l'espace public par des véhicules qui sont, non seulement occupés par 1,2 personne en moyenne, mais qui, en plus, sont immobilisés pendant 95 % de leur durée de vie¹⁴² »*. On peut en attendre aussi des effets bénéfiques en termes de pollution, de manière directe : *« si vous êtes capable de diviser par deux ou par trois le nombre de véhicules dont vous avez besoin pour transporter le même nombre de personnes, vous réalisez un progrès considérable en termes de lutte contre la pollution »*, mais également indirecte, parce que la congestion est également source de pollution : *« aujourd'hui, les encombrements sont de la pollution supplémentaire. Rechercher une place pour stationner, c'est 15 % du temps de circulation des véhicules en ville, c'est de la pollution supplémentaire »*.

Le digital pourrait simplifier considérablement l'accès aux services d'auto-partage, en s'affranchissant de supports matériels, y compris la clé, qui devient numérique : « *Avec Capgemini, nous proposons une solution de clé virtuelle qui fait rentrer le véhicule dans la chaîne de mobilité¹⁴³* », explique M. Doucet, Vice-Président chargé du digital chez VALEO. « *Nous allons regarder comment cette solution déverrouille l'usage de la voiture. Il y avait déjà des solutions d'auto-partage qui existaient à partir d'un badge, avec le peer-to-peer, en se serrant la main sur le trottoir.* » Grâce au GPS, l'utilisateur est guidé à la voiture réservée sur une application avec son smartphone : « *on peut entrer dans la voiture, faire le constat, payer l'essence, etc. Cela fait un véhicule qui rentre enfin dans le XXI^e siècle, où nous avons une expérience complètement digitale* ».

¹⁴¹ Audition de Laurent Fabre

¹⁴² Audition de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, le 8 janvier 2019

¹⁴³ Audition de Dominique Doucet, vice-président chargé du digital du réseau VALEO, le 15 janvier 2019

Cette facilité d'accès autoriserait une meilleure économie de partage, avec moins de véhicules, ces derniers étant en contrepartie plus utilisés : *« avec la même réflexion sur toutes les technologies en rupture digitale, on se dit que notre voiture n'est pas utilisée pendant 95 % du temps, au mieux, donc cela valorise l'immobilisation. Nous entrons dans un usage qui est très intéressant avec le digital, qui est l'optimisation des ressources¹⁴⁴ ».*

L'auto-partage est aussi le complément nécessaire au développement de la voiture électrique, car l'autonomie est encore limitée : elle ne dépasse en effet souvent pas 400 kilomètres ; des bornes de recharge rapide pourraient venir régler ce problème à terme, à condition qu'elles soient en nombre suffisant. L'accès occasionnel à un véhicule thermique pourrait permettre des usages autres que ceux du quotidien : week-end, trajet long : *« si nous réussissons à mettre à disposition de manière massive des véhicules qui peuvent être utilisés le week-end, davantage de personnes vont renoncer à leur voiture. Sur des usages longs, un véhicule réservé le vendredi et qui est ramené le dimanche soir pour partir en week-end, ce serait des voitures thermiques ou des voitures hybrides »,* observe Laurent Fabre.

L'auto-partage, c'est bien sûr l'utilisation d'un même véhicule par plusieurs utilisateurs, à différentes périodes. Mais le développement des applications numériques et des services associés devrait permettre, sur un même trajet, l'utilisation par plusieurs utilisateurs successifs sur des segments différents. Patrick Vergelas, directeur de Renault Mobility Services, souligne l'engagement du Groupe Renault à cet égard, en particulier à Paris où les services d'auto-partage doivent accompagner la baisse du taux de motorisation (voir supra) qui ne signifie pas une diminution des besoins de mobilité.

L'économie de partage comporte aussi un enjeu de lutte contre la pollution et la congestion : *« De plus en plus d'usagers dans les grandes métropoles utilisent les services de mobilité et un peu moins leur voiture et sont de moins en moins propriétaires. Ils sont moins propriétaires de véhicules que ce que nous pouvons observer dans le reste du territoire. Nous avons cette tendance depuis longtemps. Elle est une réponse à une disponibilité d'un service de mobilité important. Le groupe Renault a la vision de développer ses services de mobilité, avec la volonté de construire et de développer des services de mobilité électrique, connectée et partagée. Augmenter le taux d'occupation des véhicules est un axe important pour développer la mobilité urbaine, réduire la congestion dans les grandes métropoles, avec une vision ultérieure de cette mobilité autonome, avec l'arrivée du véhicule autonome¹⁴⁵ ».* Le développement des services d'auto-partage pourrait aussi contribuer à une nouvelle baisse du taux de motorisation, s'il existe la possibilité réelle de réserver un véhicule lorsqu'on en a besoin : *« la possibilité de pouvoir louer facilement une voiture pour un week-end, un déplacement professionnel est le seul moyen que les ménages peuvent avoir pour abandonner la voiture personnelle. Il leur faut une solution à tous leurs besoins. Il faut couvrir ceux-ci si nous voulons que les ménages aient moins de voitures en centre-ville. »* Et dès lors que l'ensemble des besoins de mobilité sont couverts, renoncer à la voiture individuelle devient un choix rationnel : *« À partir du moment où les ménages ont une voiture, ils voient toutes les autres mobilités en coût marginal. Ils payent déjà le parking et ils ont déjà financé le véhicule. Il est important de donner l'opportunité aux personnes de ne plus détenir de voiture en donnant une solution à tous leurs besoins de mobilité ».*

En lien avec le véhicule autonome (voir infra), le numérique et la géolocalisation pourraient permettre le développement de nouveaux services de transport, tels les « robots taxis » que Laurent Fabre imagine dans un avenir proche : *« ce sont les véhicules qui sont autonomes sur des voies qui sont dédiées, un peu du type de ce que vous voyez à La Défense avec Navya. Les constructeurs sont tout à fait en capacité de répondre à ce type de sollicitation. À Paris, vous avez une offre de transport très dense. Nous pouvons imaginer qu'il y a des robots taxis qui se développent, techniquement, cela est tout à fait possible ».* Pour Jean-Baptiste Burtscher, chargé de mission du réseau VALEO *« la navette autonome, c'est une solution urbaine de mobilité partagée d'un véhicule qui est capable d'embarquer plusieurs personnes dans des schémas de mobilité à définir. Nous pouvons discuter des voies réservées ou ce type d'éléments qui vont permettre la montée en puissance de ce type de véhicule. C'est aussi une manière de présenter des solutions disponibles sur le marché pour des nouveaux usages de mobilité¹⁴⁶ ».*

¹⁴⁴ Idem

¹⁴⁵ Audition de Patrick Vergelas, directeur de Renault Mobility Services, le 8 janvier 2019

¹⁴⁶ Audition de Jean-Baptiste Burtscher, chargé de mission du réseau VALEO, le 15 janvier 2019

Le Groupe Renault a développé sa propre vision du « robot taxi », que décrit Patrick Vergelas :

« Le concept car que nous avons fait, qui s'appelle EZ-GO, c'est notre vision du robot taxi. Dans l'idée où cette citadine idéale, demain, sera plutôt une voiture au service de la mobilité. Nous l'avons pensée avec six places dans cette idée d'aller chercher un taux de partage important du service. C'est le véhicule cible en termes de mobilité du futur en Grande Métropole ».

e. Vers le véhicule autonome

Aux États-Unis, plusieurs accidents mortels ont impliqué des véhicules autonomes en phase d'essai. En 2016 en Floride, un conducteur de voiture de la marque Tesla trouvait la mort en entrant en collision avec un tracteur. Fin 2018 en Californie, les policiers arrêtaient un autre conducteur de Tesla qui avait activé le système « Autopilot » de conduite automatique et était... endormi ; les policiers ont dû positionner leur véhicule à l'avant devant la Tesla et freiner progressivement pour stopper le véhicule¹⁴⁷. Ces deux derniers exemples illustrent à la fois les risques et les progrès rapides réalisés dans l'autonomisation des véhicules.

Si l'autonomisation des véhicules est une réalité, elle se réalise par étapes, et la voiture entièrement autonome n'est pas pour tout de suite. Laurent Fabre la qualifie même de « *mythe de Prométhée, le rêve absolu de l'ingénieur*¹⁴⁸ ». Si les constructeurs français, comme leurs homologues européens, sont capables de faire circuler des véhicules autonomes sur des routes ouvertes : « *Nous avons des véhicules qui roulent très régulièrement sur la N118. C'est de l'intelligence artificielle embarquée. Il faut rouler le plus de kilomètres possible pour enregistrer des expériences de conduite, de roulage, et être en mesure de reproduire des situations* » cela se limite à une partie de la voirie : « *C'est assez imparfait lorsque vous entendez que les Google sont en capacité de sortir des véhicules autonomes. Ils font rouler des véhicules sur des zones qui sont cartographiées, très circonscrites* ».

Le véhicule robot que l'on réserve sur son Smartphone et qui vient vous chercher à votre domicile ou au bureau, c'est pour un futur encore lointain. Christian Taffin, Chef de service ADAS et véhicule autonome chez Renault-Nissan-Mitsubishi, rappelle à ce sujet qu'« *aucun robot véhicule ne tourne sans chauffeur sur la planète. Même dans toutes les expérimentations que vous pouvez voir, aux États-Unis ou ailleurs. Ou alors, c'est vraiment à de la très basse vitesse. Ce n'est pas du tout adapté pour faire du 50, 60 ou 70 km/h. Il y a un safety driver.*¹⁴⁹ ». Pour passer du niveau 2 actuel d'autonomie au niveau 5 (véhicule totalement autonome, sans intervention ni surveillance humaine, sur toutes voies ; à ce niveau, il n'y a plus de conducteur, ni même de pédale et de volant) « *il faudra attendre encore plus de dix ans* ». Mais dans un futur proche, il sera possible de laisser la voiture se conduire toute seule dans certaines situations, par exemple dans des zones de ralentissement, sur autoroute ou sur le périphérique, sous réserve que la réglementation le permette ; celle-ci devra donc être modifiée : « *en 2020, 2021, sur des zones de bouchons, et typiquement, nous les rencontrons sur le périphérique, nous pourrions laisser la voiture se conduire en lâchant les mains, jusqu'à une vitesse relativement faible, 50 ou 60 km/h. C'est le niveau 3. Nous allons l'introduire en 2021 Mais ce n'est envisageable que pour des infrastructures très protégées, où il n'y aura pas de piétons. A ce niveau 3, le conducteur reste responsable de la conduite. Le conducteur doit rester vigilant. Et il faut que la réglementation permette d'enlever les mains du volant. Ce n'est pas encore accordé* ».

Sans attendre cette échéance, Valeo mène avec la Ville de Paris une expérience de voiture entièrement autonome, rendue possible par le fait qu'elle est réalisée en milieu fermé : C'est le projet SAM. Dans ce projet, Valeo va procéder à une expérimentation du valet de parking autonome à la BNF : « *nous allons laisser le véhicule aller tout seul se garer, un véhicule que nous sommes capables de faire bouger sans avoir de conducteur. Ce véhicule est équipé de technologies pour avoir un véhicule autonome. Il s'agit d'un cas d'usage qui nous semble très pertinent pour comprendre comment nous pourrions commencer à apprivoiser le véhicule autonome*¹⁵⁰ ».

¹⁴⁷ Ashley McBride and J.D. Morris, San Francisco Chronicle, 1^{er} décembre 2018

¹⁴⁸ Audition de Laurent Fabre, directeur des affaires publiques du groupe PSA, le 8 janvier 2019

¹⁴⁹ Audition de Christian Taffin, chef du service ADAS et véhicule autonome chez Renault-Nissan-Mitsubishi, le 15 janvier 2019

¹⁵⁰ Audition de Dominique Doucet, vice-président chargé du digital chez Valeo, le 15 janvier 2019

Le véhicule autonome est aussi attendu avec intérêt dans le secteur du transport de marchandise, car il pourrait être source de gains d'efficacité. Jonathan Sebbane, directeur général de SOGARIS, indique que *« l'utilisation du véhicule autonome peut venir réduire le coût de la rupture de charge c'est-à-dire du passage du camion à un véhicule plus petit. En réduisant ce coût, on a la capacité de construire un modèle économique plus intéressant, y compris pour des acteurs qui aujourd'hui ne sont pas dans cette vision d'une logistique du dernier kilomètre plus fine que simplement le transport poids lourd¹⁵¹ »*. De fait, le transport poids lourd, y compris longue distance, est concerné par l'autonomisation : le niveau 3 d'autonomie permettrait déjà, sous réserve d'une adaptation de la réglementation, le « platooning », c'est-à-dire la circulation de véhicules par pelotons : le raccourcissement des distances entre véhicules est permis par la communication électronique : les véhicules accélèrent et freinent en même temps. Le « platooning » aura un impact positif sur la fluidité du trafic puisqu'il permettra d'augmenter la capacité de transport sur un même tronçon. Pour Jonathan Sebbane *« c'est quelque chose qui peut être extrêmement intéressant pour des « trains de camions » notamment. Si vous avez des voies réservées à du transport en camion et que vous pouvez massifier des systèmes de transport poids lourds (un train de véhicules), cela peut devenir extrêmement intéressant »*. Une augmentation des capacités de transport est d'ailleurs rendue nécessaire par le développement du e-commerce : Pour Jonathan Sebbane, *« la question de l'augmentation du nombre de flux, dont le commerce en ligne est le principal moteur, est un sujet de société. Nous l'avons encore vu cette année, notamment à la faveur de l'événement annuel qu'avait organisé Alibaba, l'Amazon chinois, autour de leurs produits phares et qui a encore fait exploser les flux et les niveaux de chiffres d'affaires générés. En France, la croissance est de l'ordre de 8 % par an »*.

L'arrivée programmée du véhicule autonome ouvre des perspectives, mais elle doit être organisée, car il existe aussi un risque réel de perte de contrôle et de sous-utilisation, comme c'est le cas aujourd'hui avec des véhicules transportant une seule personne. Jean-Louis Missika appelle de ses vœux *« une stratégie de régulation qui permette d'avoir une approche vertueuse de l'arrivée des véhicules connectés et autonomes et d'empêcher le risque dramatique qui est réel, à la fois d'une prise de contrôle de la ville par des institutions privées, comme Google ou Uber et faire en sorte que ces moyens de transport soient partagés et non pas des moyens de transport individuel »*.

La problématique de la gouvernance et des fonctions assignées au véhicule autonome est d'autant plus nécessaire que les villes n'en ont pas jusqu'ici tiré le meilleur parti ; elles ne se le sont pas approprié. Florinda Boschetti, senior project manager du réseau POLIS, relève ainsi que *« les villes ne savent pas comment utiliser des véhicules autonomes. Il y a des exemples en France et je pense notamment à la ville de Lyon, à la ville de Rotterdam, et d'autres exemples. Il s'agit de petits transports en commun, pour 10 personnes, qui roulent trop lentement. En boulevard périphérique, cela crée une congestion. Nous n'avons pas envie de rouler à 5 km/h le long du boulevard périphérique. Il s'agit d'une réflexion sur ce que nous voulons pour notre ville en termes de gouvernance et de partenariat, pour anticiper ce que l'industrie peut apporter ¹⁵² »*.

f. L'hypothèse du péage urbain

La possibilité d'instaurer un péage urbain pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, avec un maximum de 5€ pour les voitures et 20€ pour les camions, avait été envisagée fin 2018 par l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités, avant d'être abandonnée.

D'autres grandes métropoles se sont pourtant dotées de péages urbains, à l'image de Singapour en 1975, Londres en 2003, Stockholm en 2006 et Milan en 2008.

Jean-Louis Missika relève que l'utilisation de la voirie n'est pas tarifée à son coût réel. Jean-Louis Missika relève ainsi que *« le péage sur les autoroutes couvre 150 % du coût d'usage de ces autoroutes par les automobilistes. Lorsque nous rentrons dans Paris, l'ensemble des taxes payées par les automobilistes*

¹⁵¹ Audition de Jonathan Sebbane, directeur général de SOGARIS, le 18 décembre 2018

¹⁵² Florinda Boschetti, senior project manager du réseau POLIS, le 15 janvier 2019

couvrent 14 % de leur usage de l'espace public, lorsque c'est de l'essence, et 10 % quand c'est du diesel. Demander que l'espace public soit payé à son coût réel par les usagers de la route ne paraît pas scandaleux, à condition qu'il y ait des compensations pour les catégories les plus défavorisées ».

La lecture automatique des plaques permet aujourd'hui d'envisager une plus grande souplesse dans la tarification d'un éventuel péage urbain, grâce à la lecture des plaques d'immatriculation. On peut dès lors imaginer une tarification au kilomètre, en fonction des heures..., sous réserve d'une adaptation de la réglementation, car comme le relève Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements (DVD) à la Mairie de Paris « les caméras actuelles du périphérique ne font pas l'objet d'enregistrement, elles sont visionnées, si nécessaire, au niveau du PC qui est situé à Bédier dans le 13^e arrondissement, mais elles ne sont pas enregistrées. Donc ce visionnage se fait en temps réel, à l'exception des caméras qui sont dans les tunnels qui, là aussi, pour des questions de sécurité, peuvent être re-visionnées en cas d'accident¹⁵³ ».

La grille tarifaire d'un éventuel péage urbain pourrait tenir compte de la capacité contributive des utilisateurs, qui peuvent être des salariés qui n'ont pas d'autre solution, des petits artisans, ou encore des commerçants transportant des produits à faible valeur ajoutée et qui pourront avoir des difficultés à répercuter ce coût supplémentaire.¹⁵⁴

S'il était tarifé à son coût, l'usage du périphérique pourrait être facturé à un niveau très bas : 0,04€ par trajet (à Londres, le prix du péage est fixé à 13€) selon le calcul de Mme Grandjean d'un coût annuel du périphérique de 20 millions d'euros en investissement et fonctionnement, rapporté à 1,1 million d'utilisateurs par jour.

Les évolutions sociétales en cours exercent une pression à la baisse sur la circulation automobile, d'autant plus quand l'offre de transports publics est abondante. La révolution numérique en cours avec ce qu'elle comporte d'enrichissement des offres multimodales permettra une optimisation de la voirie existante tout en autorisant des reports modaux facilités. La voiture de demain sera électrique, partagée et autonome.

¹⁵³ Audition de Caroline Grandjean, directrice de la Voirie et des Déplacements (DVD) à la Mairie de Paris, Le 20 novembre 2018

¹⁵⁴ Audition d'Aminata Diop, chef de projet chez Rungis Marché International SEMMARIS, le 18 décembre 2018

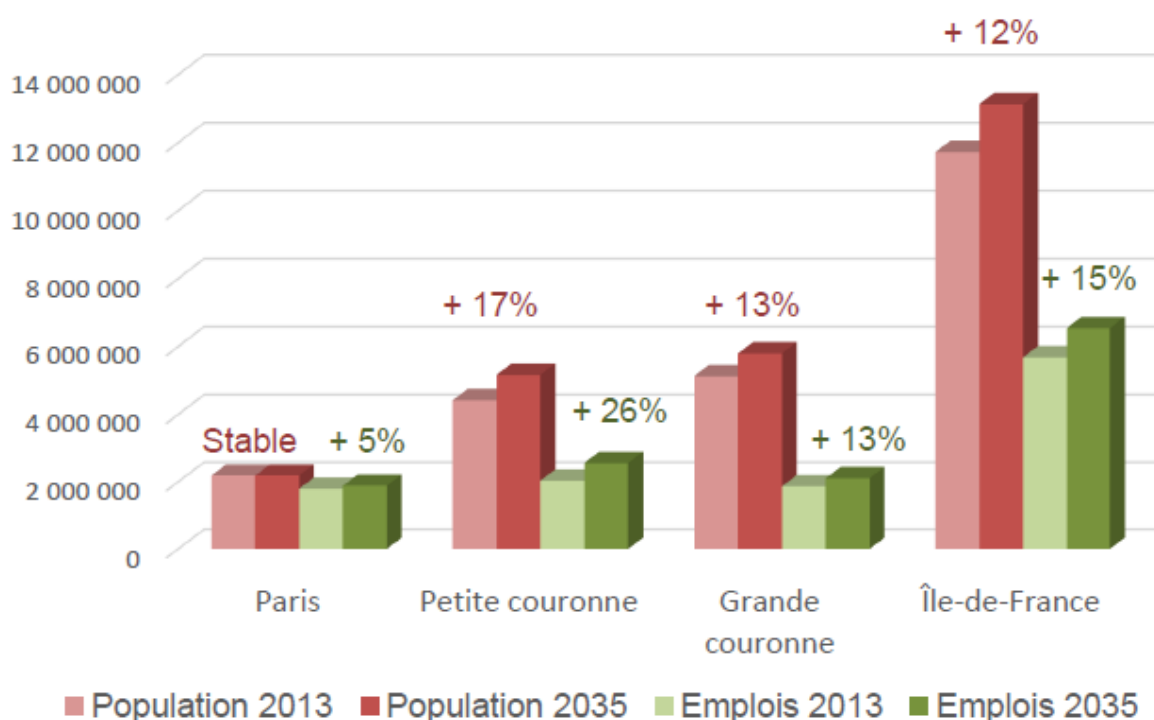
Chapitre III. Le paysage des mobilités franciliennes à l'horizon 2030-2035

La présente rubrique s'appuie sur les auditions réalisées par la mission des représentants de l'Institut d'urbanisme d'Ile-de-France, d'Ile-de-France-Mobilités, de la DRIEA et de SNCF Réseau. Elle a pour objet de cerner les caractéristiques du système des mobilités francilien dans les années 2030-2035. Seront successivement abordées les hypothèses d'évolution urbaines et les projections réalisées pour les transports collectifs et routiers, l'enjeu des équilibres habitat emplois et la capacité des transports ferroviaires à répondre à la demande.

a. Les principales données de la mobilité

- **La poursuite de la montée en puissance des transports collectifs**

Les hypothèses d'évolution urbaine retenues par l'IAU d'Île-de-France, en termes de population et d'emplois, figurent dans le tableau ci-après. L'évolution la plus importante, ainsi que le remarque Elodie Hanen, visera « *principalement la Petite couronne, (avec) une croissance de la population de 17 % et des emplois de l'ordre de 26 %*. Cette croissance concernera également la Grande couronne, de l'ordre de 10-15 % à la fois pour la population et les emplois, tandis qu'à Paris, la projection de croissance de population entre 2013 et 2035 reste stable avec une petite progression des emplois à hauteur de 5 % ¹⁵⁵».



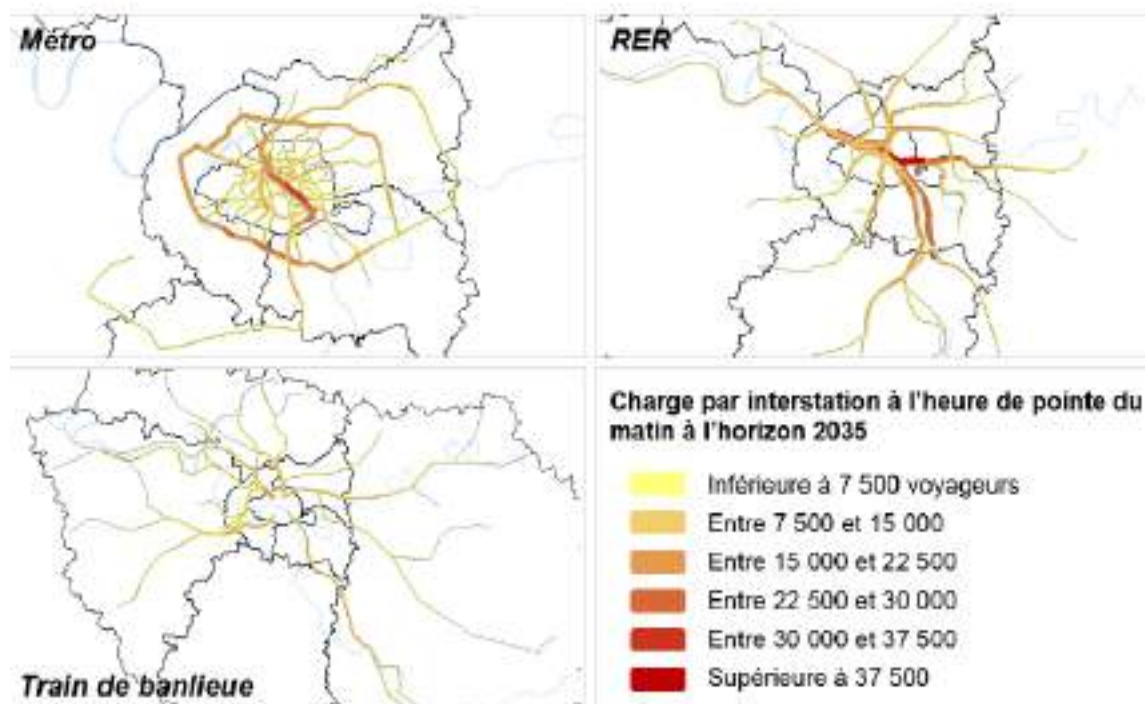
Source : Ile-de-France Mobilités

Les cartes ci-dessous figurent la fréquentation du réseau à l'heure de pointe du matin à l'horizon de 2035, évaluée sur la base de ces prévisions de population et d'emploi et en intégrant les projets de

¹⁵⁵ Elodie Hanen, directrice générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités, audition du 20 novembre 2018

transport connus à cet horizon. Pour le réseau du métro les charges les plus importantes se situeront sur la ligne 15 en rocade et sur la ligne 14, qui sera prolongée au nord à Saint-Denis Pleyel et au sud à Orly, en particulier sur le tronçon central. S'agissant du RER, des charges importantes apparaissent sur le RER A, sur le RER B au nord et au sud, et également sur le RER C et le RER D vers le sud de l'Île-de-France. Sur la carte de la fréquentation des trains de banlieue figure le RER E, prolongé à l'Ouest (EOLE). Elodie Hanen souligne « *qu'en 2035, les charges concerneront un certain nombre d'infrastructures qui aujourd'hui n'existent pas, mais qui viendront justement dé-saturer le réseau existant* ¹⁵⁶ ».

Horizon 2035 : un fort usage des transports collectifs



Source : Ile-de-France Mobilités

Les cartes suivantes présentent les situations de décharge ou de surcharge à l'horizon 2035 sur le réseau existant. On constate une décharge du métro, en particulier le réseau intra-muros mais une situation de surcharge sur le tronçon central de la ligne 14. La partie nord de la ligne 13 est déchargée du fait de l'arrivée de la ligne 14 nord, mais aussi du bouclage de la ligne 15. Les lignes de tramway T2 et T3 (dans sa partie sud-ouest) sont déchargées, mais il reste néanmoins un peu de pression sur le T3 au nord et à l'est, liée aux prolongements qui vont être mis en service à la fois à Porte d'Asnières, puis à Porte Dauphine.

Elodie Hanen observe : « *Globalement la tendance est plutôt à la décharge de la zone centrale et à la recharge des réseaux en périphérie, ce qui est rendu possible par le fait qu'avec la rocade de la 15, des déplacements banlieue-banlieue qui aujourd'hui s'effectuent en passant par le centre de Paris, n'utiliseront plus les tronçons centraux et se feront directement en rocade* ¹⁵⁷ ».

Laurence Debrincat souligne en effet que « *les temps de parcours qui vont être permis en banlieue par la ligne 15 n'ont rien de comparable avec ce que l'on connaît aujourd'hui, même en voiture. La ligne 15 sera extrêmement rapide, extrêmement fréquente et extrêmement capacitaire. Sa capacité de 30 000 voyageurs par heure est l'équivalent de cinq fois l'autoroute A86. Elle va bouleverser complètement le paysage de la*

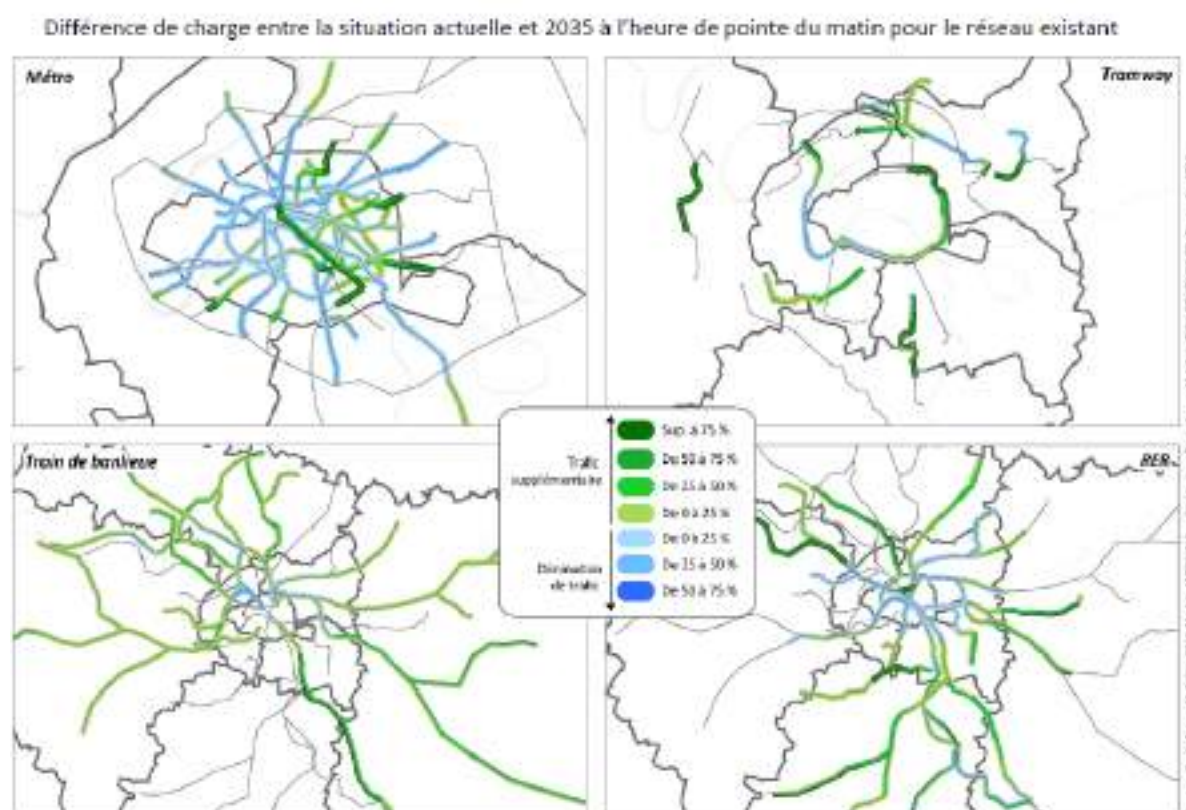
¹⁵⁶ Audition d'Elodie Hanen

¹⁵⁷ Audition d'Elodie Hanen

mobilité en proche couronne. Elle aura plus généralement un impact sur les déplacements en provenance de la Grande couronne qui bénéficieront des correspondances avec la ligne 15 ».

Elle estime que « la ligne 15 va structurer l'urbanisation, l'implantation des nouveaux logements et des nouveaux emplois. Ainsi, les déplacements vont croître en dehors de Paris mais pas dans Paris » et qu'elle « permettra aussi une évolution du choix du mode de déplacements en faveur des transports en commun, et donc une diminution de l'usage de la voiture dans le cœur de l'Île-de-France ». Laurence Debrincat considère donc qu'« il faut donc impérativement sécuriser les financements de la Société du Grand Paris pour que le projet puisse être réalisé et porter ses effets ¹⁵⁸».

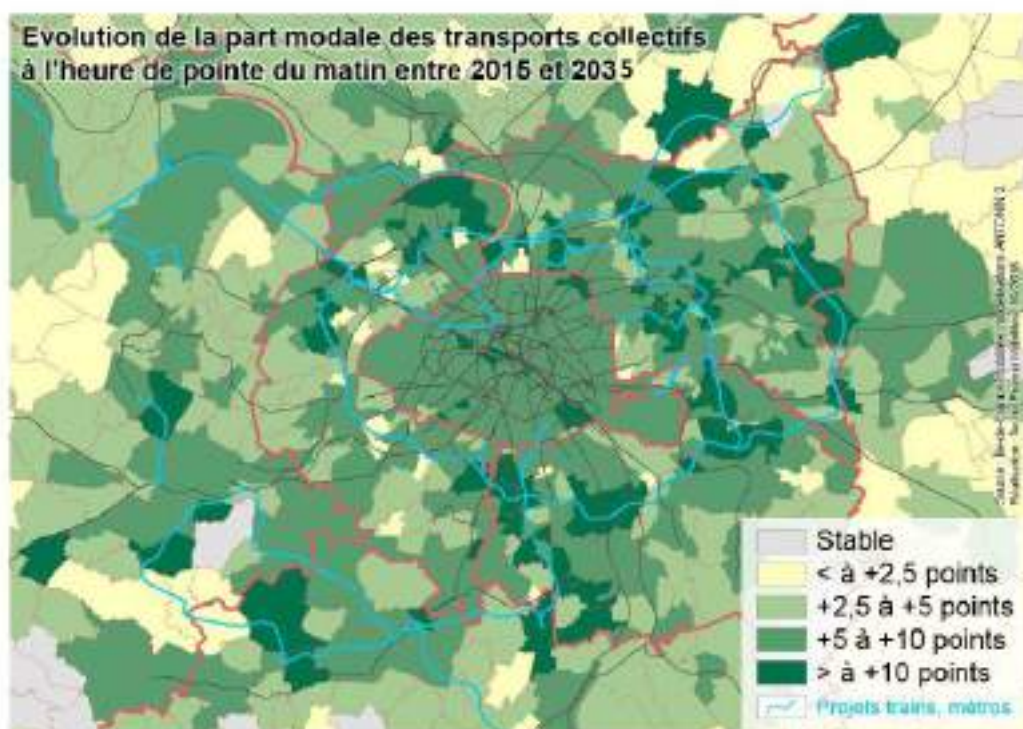
Horizon 2035 : mais une résorption des situations de surcharge



La carte de l'évolution de la part modale des transports collectifs ci-dessous montre une augmentation de la part modale des transports collectifs dans le cœur de l'agglomération et aussi en Petite couronne.

¹⁵⁸ Laurence Debrincat, directrice des prospectives et des études d'IDF Mobilités, audition du 20 novembre 2018.

Une évolution forte de la part modale des transports collectifs en cœur d'agglomération



Source : Ile-de-France Mobilités

Le développement de l'offre de transport collectif concernera aussi la proximité immédiate du périphérique. La fréquentation de la ligne de tramway T3, ligne de rocade structurante autour de Paris, atteint aujourd'hui 350 000 voyageurs/jour. L'extension de la ligne jusqu'à la porte d'Asnières et ultérieurement à la porte Dauphine devrait porter cette fréquentation à 450 000 voyageurs par jour. 50 % de ces déplacements s'effectuent de Paris à Paris, l'autre moitié se fait avec une extrémité hors de Paris, principalement en Petite couronne, dans les Hauts-de-Seine et dans le Val-de-Marne pour ce qui concerne le T3a, et en Seine-Saint-Denis pour ce qui concerne le T3b. Les deux tiers de ces déplacements comprennent une correspondance avec d'autres lignes du réseau de transport collectif, notamment avec les lignes de métro radiales, qui sont interconnectées avec le tramway T3.

Par ailleurs, Laurence Debrincat note que le projet du Grand Paris des bus, qui sera en service en avril 2019 va « proposer 10% d'offre supplémentaire et des liens entre Paris et la banlieue améliorés, puisque ce projet a été conçu, notamment, pour mieux desservir les arrondissements périphériques de Paris et faire la couture entre ces arrondissements et les villes de Petite couronne ¹⁵⁹ ».

Elodie Henen souligne cependant qu'à court ou moyen termes, ces différents projets de transport collectif, « notamment les prolongements du tramway T3 dans un premier temps, et la rocade de la ligne 15 dans un second temps, qui vont améliorer les déplacements de banlieue à banlieue, ne permettront pas d'absorber tous les déplacements (assurés par le périphérique) ¹⁶⁰ ».

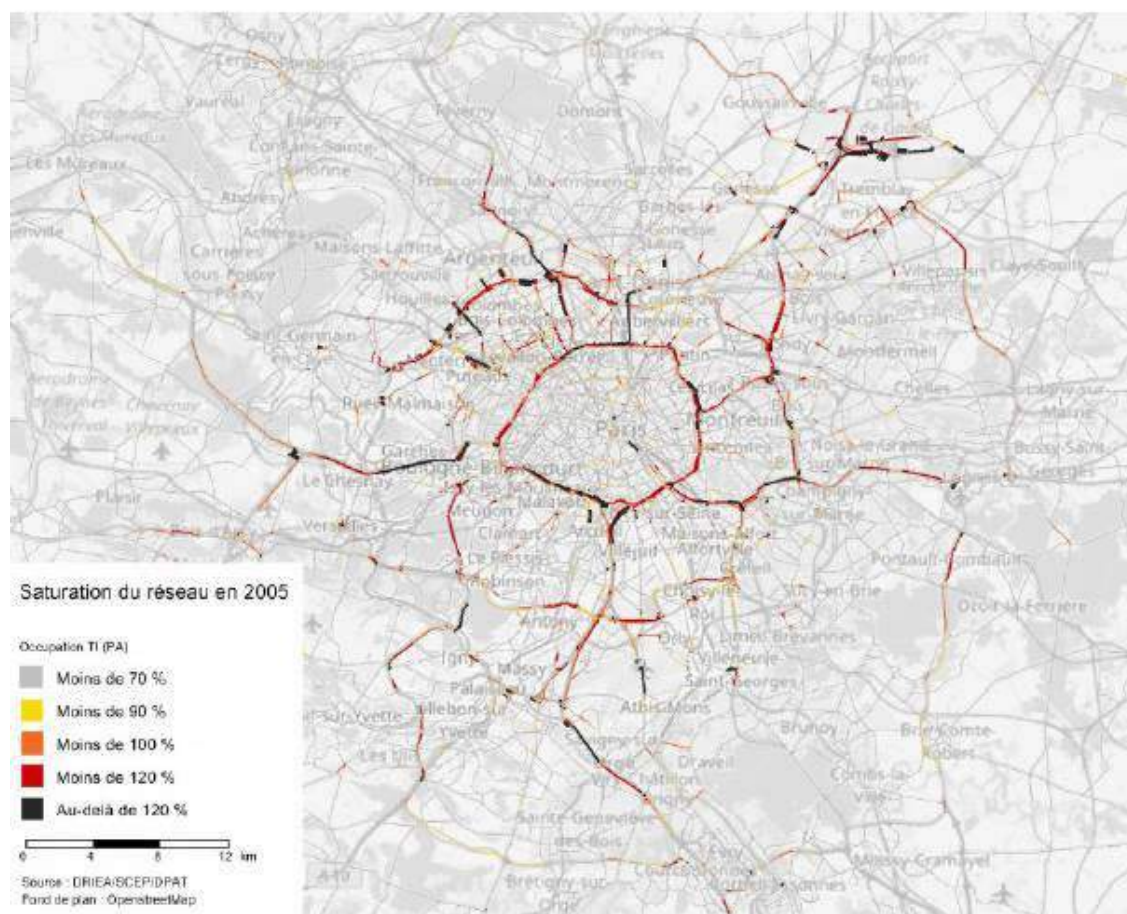
¹⁵⁹ Audition de Laurence Debrincat

¹⁶⁰ Audition d'Elodie Hanen

- **Une saturation grandissante des voies de circulation**

Cependant, cette évolution en faveur des transports collectifs ne suffit pas à résorber ni à contenir la saturation du réseau routier francilien. Une modélisation de l'évolution de cette saturation à l'horizon 2030 a été effectuée par la DRIEA en prenant en compte les grands projets de transports collectifs et la dynamique de développement démographique et économique de la région, soit une croissance de 1,5 million d'habitants et de 800 000 emplois supplémentaires, avec une population parisienne globalement stable au sein de l'ensemble régional. Ces résultats apparaissent dans les deux tableaux ci-après :

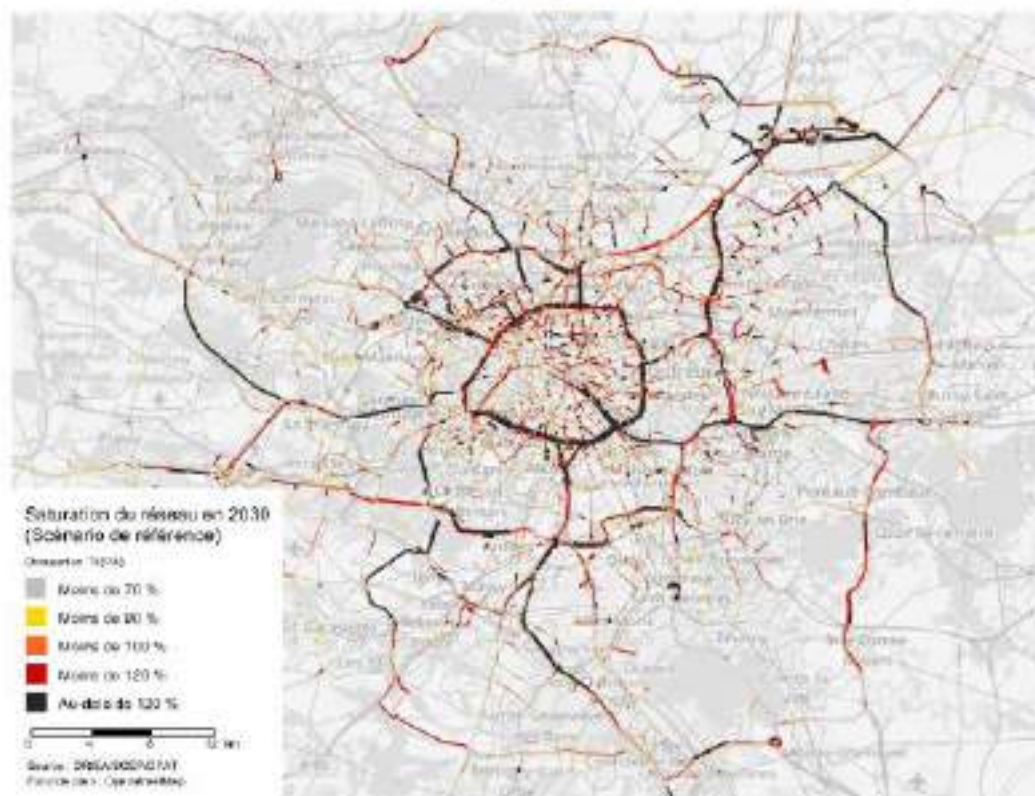
Une saturation relative aujourd'hui...



Source : La répartition des emplois en Île-de-France : un levier pour améliorer les conditions de déplacements ? (DRIEA, 2017) – Modélisation avec le modèle MODUS à l'HPM

Source : DRIEA

... Qui risque d'augmenter sensiblement sous l'effet des augmentations de populations et d'emplois



Source : La répartition des emplois en Île-de-France : un levier pour améliorer les conditions de déplacements ? (DRIEA, 2017) – Modélisation avec le modèle MODUS à l'HPM

Source : DRIEA

Emmanuelle Gay souligne « *Ce qui ressort (...), c'est que, malgré l'investissement très lourd sur les transports collectifs auxquels nous sommes très attachés, nous n'avons pas aujourd'hui selon nos outils de connaissances et de modélisation, de résolution (...) de la saturation des voies* ¹⁶¹ ». L'un des facteurs explicatifs principaux de ce résultat est l'hypothèse d'augmentation de la population et des emplois sur laquelle cette étude est fondée. La congestion reste sur une tendance haussière et, par conséquent, le temps de trajet augmente pour l'accès aux emplois de façon significative pour au moins 30% des emplois franciliens.

¹⁶¹ Emmanuelle Gay, directrice régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IDF), audition du 18 septembre 2018.

- **L'enjeu des distances résidences-emplois**

La réduction des distances résidences-emplois, déjà évoquée *supra*¹⁶², est un enjeu déterminant pour favoriser les mobilités actives. Elle ne peut pas faire l'objet d'une action « microéconomique », au sens « ménage par ménage », dans le cadre des attributions de logements sociaux. Les études évoquées par Emmanuelle Gay montrent que le choix d'un lieu de résidence par les ménages n'est d'ailleurs pas uniquement régi par la localisation de l'emploi. Il apparaît que les déménagements des Franciliens ne s'effectuent pas d'un bout à l'autre de la région mais au sein d'une même commune, entre quartiers, voire dans la commune limitrophe. Parmi les facteurs décisionnels de localisation pour les ménages, figurent la pénibilité des déplacements et le coût du logement.

Emmanuelle Gay souligne en revanche, « *que la nécessité de donner les possibilités d'un choix et donc d'offrir suffisamment de logements à proximité des grosses zones d'emploi, est l'un des objectifs majeurs de l'Etat* »¹⁶³.

Toutefois, elle rappelle qu'« *il y a parfois besoin d'un certain temps pour que l'attractivité résidentielle se fasse sur des secteurs qui accueillent de nouvelles zones d'emploi. L'accueil de nombreux emplois ne génère pas immédiatement une attractivité résidentielle. Cela est constaté dans certains secteurs peu résidentiels, dans la perception des populations* »¹⁶⁴.

- **Les perspectives d'adaptation de l'offre ferroviaire à la demande**

Les dépenses d'investissement réalisées sur le réseau ferroviaire d'Île-de-France connaissent un redressement depuis 2015. Guillaume Marbach précise : « *En 2020, on sera sur un ordre d'investissement de travaux de régénération, de remise à niveau, de modernisation, de développement qui sera 2,5 fois supérieur à ce que l'on dépensait en 2015. Entre 2015 et 2020, on est passé d'environ 1 milliard d'euros de travaux sur le réseau à 2,5 milliards à l'horizon 2020. C'est vraiment quelque chose qui est de l'ordre de la rupture pour nous en termes d'adaptation à ce volume de travaux* ».

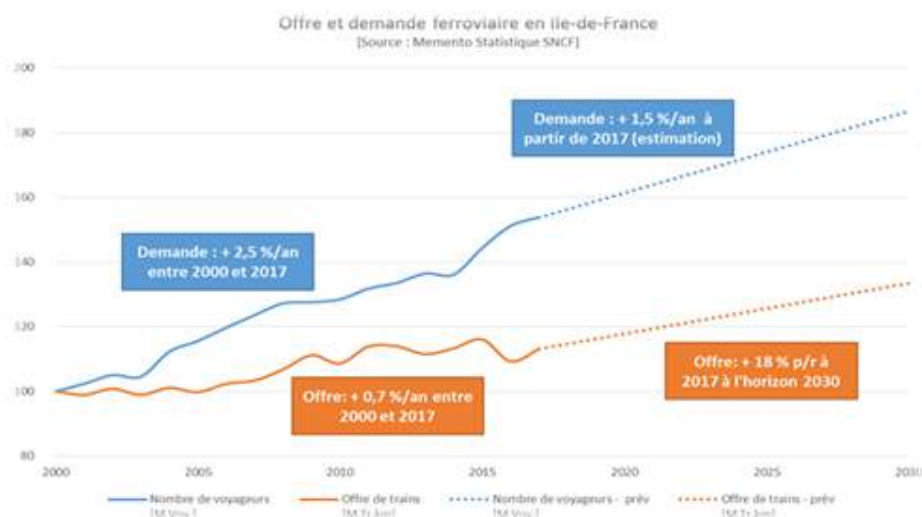
Le réseau francilien avait connu assez peu d'évolution entre 1980 et 2015, hormis l'intra-muros. Il s'agit aujourd'hui, souligne Guillaume Marbach, de « *ratrapper 30 ans de sous-investissement dans le réseau ferroviaire. La SNCF porte sûrement sa part à ce sujet-là. Nous avons connu des années qui étaient plutôt orientées sur la croissance de l'offre trains grande vitesse, donc de trajets longue distance voyageurs et malheureusement pas assez orientées en faveur des trains quotidiens* ».

La croissance tendancielle de la demande se situe entre 1,5 % et 2 % par an, soit une augmentation de trafic de l'ordre d'environ 20 % à l'horizon 2030. En parallèle, entre 2015 et 2030, la transformation du réseau permet d'accroître l'offre de 17 à 18 % de trains-km.

¹⁶² Voir le chapitre intitulé « Le périphérique au cœur du système des mobilités francilien »

¹⁶³ Cette préoccupation est prise en compte dans les documents de planification de niveau régional tels que le schéma régional habitat hébergement.

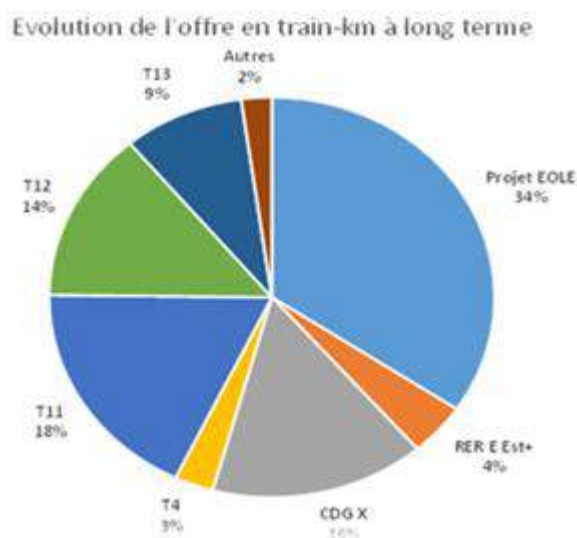
¹⁶⁴ Audition d'Emmanuelle Gay



Source : SNCF Réseau

Guillaume Marbach observe : « Si on regarde dans le passé, on peut observer que la demande a cru plus vite que l'offre. On avait une demande d'environ 2 à 3 % par an ces 15 dernières années et l'offre de train-km était plutôt entre 0,5 et 1 %. En tendancier, si on se projette de 2015 à 2030, l'offre de train-km suit la demande ».

L'évolution de l'offre est portée par des projets nouveaux de tram-train ou de RER :



Source : SNCF Réseau

La saturation du réseau est aujourd'hui réelle, en particulier dans Paris intra-muros. Ainsi, la ligne 13 du métro est fréquentée quotidiennement par 610 000 personnes et connaît un taux de remplissage de 115 % aux heures de pointe (de 7h à 10h et de 17h à 19h), selon Ile-de-France Mobilités. Guillaume Marbach indique que plusieurs types de réponse peuvent y être apportés, telles que l'adoption d'un nouveau système de signalisation permettant de porter le trafic de 28 à 29 trains par heure à 31, la mise en service de trains plus capacitaires en particulier à deux niveaux et l'installation de portes palières sur les quais afin de limiter l'incidence de la foule.

Au-delà du modèle tendanciel décrit, il envisage que le mode ferroviaire puisse être l'ossature de reports de déplacement d'anciens utilisateurs du périphérique qui opteraient pour le transport collectif mais considère que cette adaptation requiert les conditions suivantes :

- « Construire ce nouveau modèle de mobilité (...) en étroite coordination avec l'ensemble de l'écosystème francilien ».
- Prévoir un avancement phasé qui laisse le temps nécessaire au ferroviaire pour s'adapter. Il remarque en effet que *« le ferroviaire ne peut s'inscrire que dans le temps long. (...) Entre le premier besoin, les études et les travaux, il faut compter 10 à 15 ans »*.
- « Avoir une vision beaucoup plus fine des besoins actuels tels qu'ils sont ».

Par ailleurs, il relève que *« le ferroviaire, seul, dans son format actuel, ne sait pas répondre à l'ensemble des besoins. Il faut donc travailler de manière interconnectée »*¹⁶⁵.

b. Les leviers d'une réduction de la congestion et des nuisances liées à la circulation automobile sur le périphérique

La saturation des réseaux et l'évolution prévisible de l'offre et de la demande dans les transports collectifs franciliens qui viennent d'être décrites, offrent relativement peu de marge susceptible d'absorber à court ou moyen termes le surcroît de déplacements qui découlerait de la diminution de la circulation automobile sur le réseau autoroutier métropolitain. Celle-ci semble donc d'abord devoir résulter d'une réduction significative de l'« autosolisme » massif constaté supra¹⁶⁶. L'évolution du parc automobile vers des véhicules plus propres va aussi contribuer à réduire les nuisances générées par la circulation. À plus long terme, une série de mesures pourraient progressivement permettre la transformation du périphérique en un boulevard urbain à la circulation apaisée¹⁶⁷.

• Optimiser l'utilisation de l'infrastructure en réduisant l'autosolisme

L'un des principaux constats qui ressort de l'analyse du trafic du périphérique est la nécessité d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure en favorisant une augmentation du nombre de passagers par véhicule à travers le covoiturage. Les experts entendus par la mission estiment pour la plupart avec Jean-Louis Missika que *« le sujet numéro 1, c'est ce que nous pouvons faire pour diminuer le nombre de véhicules qui circulent sur les routes franciliennes, les autoroutes franciliennes et le périphérique et comment nous pouvons trouver des moyens d'inciter les gens à covoiturer »*¹⁶⁸. La création d'une voie olympique sur une partie du périphérique pour les Jeux de 2024 peut à cet égard représenter une opportunité car elle va entraîner l'installation d'un dispositif dynamique de voie réservée qui pourrait accueillir les voitures en covoiturage et les véhicules propres.

¹⁶⁵ Guillaume Marbach, Directeur Ile-de-France de SNCF Réseau, audition du 18 décembre 2018

¹⁶⁶ Voir le chapitre intitulé « Le périphérique au cœur du système des mobilités francilien »

¹⁶⁷ La diminution du nombre de déplacements, notamment du fait du développement du télétravail, est abordée supra, au chapitre « Des technologies au service des nouveaux usages »

¹⁶⁸ Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, auditions des 8 janvier et 11 février 2019

➤ L'héritage des JO

Les voies olympiques forment un réseau de 366 kilomètres qui permettra de garantir le temps de trajet des athlètes du village olympique aux différents sites de compétition. L'engagement a été pris que 85 % des athlètes seront installés à moins de 30 minutes de ces sites. Afin de garantir une circulation fluide, ces voies seront strictement réservées aux 10 500 athlètes, 25 000 journalistes accrédités, aux membres du CIO et aux VIP.

Jean-François Martins précise : *« Il y a aujourd'hui 100 millions d'euros partagés entre la puissance publique, SOLIDEO (Société de livraison des ouvrages olympiques) et le Comité d'organisation à parts égales¹⁶⁹ qui servent à faire les investissements nécessaires pour identifier et contrôler le bon respect de ces voies olympiques, ce qui veut dire marquage au sol, ce qu'il y a de plus traditionnel (« olympic lane ») (...) et des dispositifs de contrôle et de régulation automatisé ».*

Le système mis en place pourrait comprendre un dispositif automatique de lecture de plaque minéralogique, de signalisation dynamique et de vidéo-verbalisation. Jean-François Martins souligne que *« si ces équipements devaient être mis en place pour les Jeux Olympiques, ils pourraient évidemment rester durablement pour ensuite servir à la gestion du trafic ¹⁷⁰ »*. Il ajoute que ces voies *« pourraient être un territoire d'expérimentation »* pour les véhicules autonomes.

Caroline Grandjean confirme que la DVD travaille à la création d'une voie réservée pour les Jeux Olympiques : *« Le dispositif est en cours d'étude sur la voie intérieure du boulevard, le long du terre-plein central, au moins entre la Porte de Bercy et la Porte de Sèvres en passant par le Nord, avec tout un dispositif d'affichage dynamique, de vidéo-surveillance, et de contrôle-sanction pour être en capacité de vérifier le bon usage de cette voie »*. Elle souligne elle aussi : *« Toute l'infrastructure qui pourra être développée à cette occasion est une formidable opportunité pour de nouveaux usages, demain, de cette voie réservée pour laquelle vous pourrez vous prononcer ¹⁷¹ »*.

¹⁶⁹ La Ville de Paris ne contribue pas au financement des voies olympiques sur la part SOLIDEO

¹⁷⁰ Jean-François Martins, adjoint à la Maire de Paris, chargé des sports, du tourisme, des Jeux olympiques et paralympiques, audition du 6 novembre 2018

¹⁷¹ Audition de Caroline Grandjean

Le tracé des voies olympiques



Source : DVD

- La création d'une voie dédiée au covoiturage, aux voitures propres et demain aux véhicules autonomes

Christophe Najdovski est favorable à l'idée que « *cette voie olympique va servir pendant les jeux, mais il faut qu'elle serve avant et après les Jeux, et pas uniquement pendant* ». Il estime qu'elle « *peut devenir une voie pour le co-voiturage, les véhicules propres, les taxis, bus express, de manière à donner un avantage soit à ceux qui font l'effort d'avoir un véhicule propre, (...) soit à ceux qui font l'effort de faire du co-voiturage ou de privilégier un taux d'occupation qui fait que nous avons une utilisation plus efficace de l'infrastructure qu'aujourd'hui, où la plupart des voitures sont occupées par une seule personne, menant à la congestion que nous connaissons* ¹⁷² ».

L'efficacité d'une telle voie pour inciter les Franciliens au covoiturage est soulignée par Jean-Louis Missika : « *Aujourd'hui, si le covoiturage de courte distance a plus de mal à fonctionner que le covoiturage de longue distance, c'est parce que les gens ont besoin de régularité. Ils veulent être sûrs de pouvoir rentrer si jamais ils font du covoiturage. La seconde raison est la suivante, celui qui accepte de covoiturer doit avoir un bénéfice. Il ne peut pas être financé, c'est donc la rapidité d'une voie qui lui est dédiée. C'est pour cela que le principe des voies dédiées est si important pour le covoiturage* ¹⁷³ ».

¹⁷² Audition de Christophe Najdovski

¹⁷³ Audition de Jean-Louis Missika

L'installation d'un tel dispositif suppose selon Christophe Najdovski au moins deux actions préalables :

- D'une part, un travail partenarial avec l'État, la ministre des Transports, la Préfecture de police, pour mettre en place les outils juridiques aujourd'hui inexistantes, permettant de créer ces voies dédiées et de contrôler leurs usagers,
- D'autre part l'implantation de systèmes de lecture automatique des plaques d'immatriculation, qui « *techniquement, ne pose pas de difficulté* » précise Caroline Grandjean et de vidéo verbalisation.

Matthieu Garrigue-Guyonnaud indique à ce propos : « *Aujourd'hui, il n'est pas possible de faire l'interconnexion entre le système d'immatriculation des véhicules (SIV) et le fichier des vignettes Crit'Air pour créer un dispositif automatique de contrôle des zones à circulation restreinte.(...) Pour cela, il faut que le cadre juridique existe, qu'ensuite l'interconnexion technique existe entre le SIV et le fichier des vignettes Crit'Air,(...) et troisièmement, il faut mettre en place un dispositif opérationnel* ¹⁷⁴ ».

Les experts entendus par la mission ont proposé différents dispositifs pour contrôler l'occupation effective des voitures par un nombre suffisant de passagers. Stéphane Aubry suggère par exemple l'installation de caméras thermiques¹⁷⁵.

Jean-Louis Missika précise qu'« *il y a un surcoût de la signalisation dynamique qui est estimé à 3,5 millions d'euros, par rapport à une signalisation fixe* » et considère que « *ce surcoût est justifié. Cette signalisation dynamique devra s'accompagner d'une verbalisation qui devra rendre la réservation effective* ¹⁷⁶ ».

Fouad Awada rappelle que le covoiturage est une solution déjà mise en œuvre dans d'autres capitales européennes et américaines depuis très longtemps¹⁷⁷ et que la Région mène déjà des expérimentations de couloirs de bus sur l'A1, l'A6a et l'A10 en grandeur réelle avec l'Etat. S'agissant de l'acceptabilité sociale du dispositif, il estime que « *les gens seront sérieux, si on leur dit qu'une file est réservée aux co-voitureurs, ils respecteront la règle* ¹⁷⁸ ».

Emmanuelle Gay précise : « *Nous sommes donc dans une phase d'expérimentation, pour voir comment nous pouvons contrôler le co-voiturage, dans l'objectif bien évidemment de passer à une phase de mise en œuvre. L'expérimentation est vraiment en cours actuellement sur la capacité tout simplement à reconnaître automatiquement si plusieurs usagers ou pas sont dans la voiture* ¹⁷⁹ ».

Laurence Debrincat s'interroge sur l'efficacité d'une mesure de ce type sur le périphérique et se pose la question de savoir quelle voie serait réservée aux véhicules propres, par exemple : « *On ne peut pas réserver la voie de droite puisque tous les usagers l'empruntent en entrée ou en sortie. La voie qui est la plus facile à réserver, c'est donc celle de gauche. Or, sur le périphérique, il y a beaucoup d'entrées-sorties et les parcours sont en général relativement limités* ». Elle se demande donc « *si cette idée est réellement pertinente, c'est-à-dire s'il y a un avantage suffisant pour que les usagers circulant avec des véhicules propres réalisent un trajet assez long pour trouver un bénéfice à emprunter la voie de gauche et que cela ait un effet globalement positif pour l'ensemble des usagers* ¹⁸⁰ ». Elle considère que les données disponibles sur la nature du trafic sont aujourd'hui insuffisantes pour répondre à cette question.

Sur le plan technique, Pierre-François Guérin considère lui aussi que « *se pose un problème tout simple de positionnement de la voie réservée. De deux choses l'une : soit on privilégie une logique de fluidification*

¹⁷⁴ Audition de Matthieu Garrigue-Guyonnaud

¹⁷⁵ Audition de Stéphane Aubry

¹⁷⁶ Idem

¹⁷⁷ Voir supra le chapitre intitulé « L'exemple des autres métropoles »

¹⁷⁸ Audition de Fouad Adawa

¹⁷⁹ Audition d'Emmanuelle Gay

¹⁸⁰ Audition de Laurence Debrincat

de la circulation et de véritable privilège de circulation sur cette nouvelle infrastructure dédiée et dans ce cas, nous positionnons plutôt la voie réservée sur la droite. Soit nous privilégions plutôt le critère de la vitesse de transit qui est par nature plus élevée, auquel cas nous aurons plutôt tendance à la positionner près du rail de sécurité central.

Dans le premier cas, se pose une grosse difficulté d'accès par cisaillement des autres voies à la voie qui se trouve le plus à gauche. Dans l'autre cas, nous nous trouvons face à de grosses difficultés générées par la sortie des autres véhicules, et donc des questions techniques qui à l'heure actuelle et à ma connaissance, sans que je me sois livré à de vastes travaux de comparaison internationale, n'ont pas trouvé de solution définitive dans les autres expériences qui ont pu être menées en la matière ¹⁸¹».

Jean-Louis Missika propose d'ouvrir demain l'accès à ces voies réservées, qui garantissent l'avantage de la fluidité, « à des véhicules connectés, puis autonomes » et préconise d'« aller au-delà du périmètre des voies olympiques, a minima sur l'ensemble du tronçon à quatre voies ».

Jean-Louis Missika considère que « le périphérique est certainement la voie urbaine parisienne sur laquelle l'expérimentation de ce type de véhicule est peut-être à la fois le plus facile et le plus utile. La Ville de Paris milite d'ailleurs en bonne intelligence sur ce sujet-là avec la Région Île-de-France, pour faire des expérimentations qui nous permettraient d'avoir ce type de service connecté à l'horizon des Jeux Olympiques de 2024 ».

Il remarque enfin que « plus la route est connectée, plus l'autoroute connectée se rapprochera d'une voie ferrée avec des horaires et des trains de véhicules et plus nous aurons besoin d'une transformation urbaine pour avoir des gares routières et des hubs de mobilité ¹⁸²».

- **Accélérer l'évolution du parc automobile avec l'extension du périmètre de la ZFE**

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des territoires dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants, sur la base du système de vignettes Crit'air. La mise en place d'une ZFE est décidée par les collectivités locales, qui en définissent les critères : délimitation géographique, catégories et classes de véhicules concernés, progressivité des règles dans le temps et dérogations octroyées¹⁸³.

Le 12 novembre 2018, la Métropole du Grand Paris a adopté le principe de la mise en place à compter du 1^{er} juillet 2019 d'une ZFE sur les 79 communes situées à l'intérieur de l'A86, qui s'appliquera aux véhicules disposant d'une vignette Crit'Air 5 et non classés, les jours ouvrés de 8h à 20h. L'interdiction est permanente pour les poids lourds.

La vignette Crit'Air 5 vise les véhicules essence antérieurs à 1997 et les diesels antérieurs à 2001. Environ 120.000 véhicules sont concernés par cette mesure, soit « 1 % du parc roulant », selon Patrick Ollier, président de la métropole¹⁸⁴.

Christophe Najdovski rappelle que « dans un premier temps la Ville de Paris n'avait pas inclus le périphérique dans la ZCR¹⁸⁵, désormais dénommée ZFE, zone à faibles émissions, parce que comme nous avions cette question de l'usage qui était majoritairement (le fait) d'usagers de banlieue, il y avait la volonté de ne pas donner un signal négatif vis-à-vis de voisins de la Métropole. Maintenant que la Métropole du Grand Paris s'est aussi saisie de la question, qu'elle envisage elle aussi d'aller sur des restrictions de circulation des véhicules Crit'Air 5 à l'échéance de juillet 2019, nous incluons désormais le boulevard périphérique avec cette restriction de circulation ¹⁸⁶».

¹⁸¹ Audition de Pierre-François Guérin

¹⁸² Jean-Louis Missika, Rencontre avec les élus des collectivités limitrophes, 11 février 2019

¹⁸³ Source DRIEE Ile de France

¹⁸⁴ C News, 13 janvier 2019

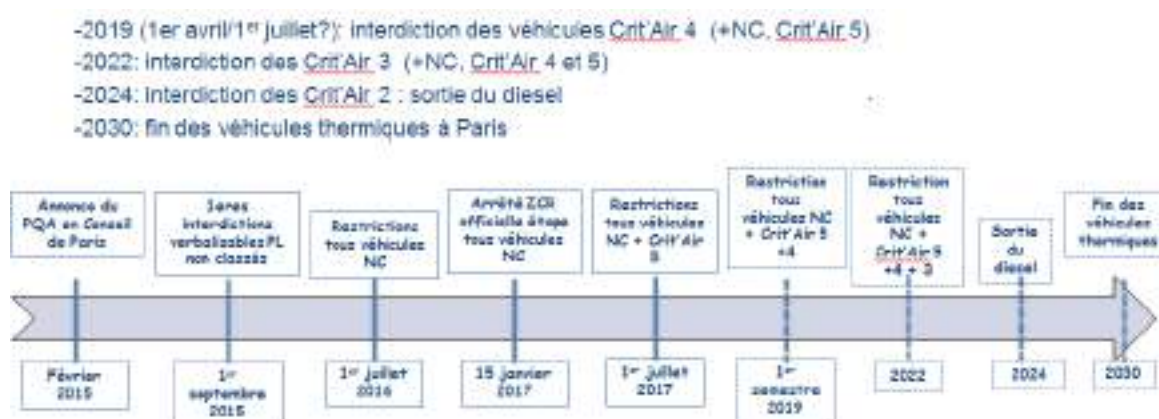
¹⁸⁵ Zone à circulation restreinte

¹⁸⁶ Audition de Christophe Najdovski

La proposition qui est faite pour le 1^{er} juillet 2019 est une restriction des véhicules Crit'Air 5 sur le périphérique et Crit'Air 4 dans Paris. Caroline Grandjean précise que : « Les étapes à venir, pour avoir en 2030 une fin des véhicules thermiques telle que proposée dans le cadre du plan climat, devraient, selon les études qu'Airparif a également menées, restreindre significativement l'impact sur la qualité de l'air aux abords du périphérique ¹⁸⁷ ».

Jean-Louis Missika souligne dans le même sens que « la ZFE intra-muros permet déjà des gains pour les riverains du périphérique. La perspective d'une ZFE métropolitaine qui inclurait des restrictions sur le périphérique devrait encore améliorer la qualité de l'air autour de cette infrastructure routière. La montée en charge de cette mesure et les politiques d'accompagnement de lutte contre la pollution routière vont sensiblement réduire les impacts environnementaux lorsque sortiront les programmes urbains que nous sommes en train de lancer aujourd'hui ¹⁸⁸ ».

Le calendrier des étapes de la ZFE à Paris, hors périphérique, est le suivant :



Source : DVD

Christophe Najdovski indique que des alternatives vont être proposées avec la Région Ile-de-France, à ceux qui pourraient être concernés par les restrictions de circulation à Paris et précise : « Nous mettons en place avant la prochaine étape de restriction de circulation des parc-relais de manière à leur permettre de pouvoir avoir une solution pour poursuivre leur trajet par les transports collectifs ¹⁸⁹ ».

Une procédure de contrôle automatique va être mise en place dans 12 à 18 mois, dès que les textes juridiques le permettront et que le matériel sera homologué.

• Les réflexions en cours sur les conditions d'un boulevard apaisé

L'apaisement de la circulation automobile sur le périphérique et la transformation progressive de celui-ci en boulevard urbain sont souhaités par la majorité des représentants des collectivités limitrophes de cet axe et par de nombreux experts entendus par la mission. Ils supposent une série de mesures conçues à l'échelle du réseau structurant francilien en vue de réduire les flux, en particulier l'installation sur cet axe de dispositifs ralentissant le trafic.

➤ Penser globalement le réseau structurant francilien

Une évolution du périphérique doit bien sûr être réfléchie dans le cadre du réseau structurant francilien dont il est un maillon central. Fouad Awada souligne ainsi qu'une réduction de la circulation automobile

¹⁸⁷ Audition de Caroline Grandjean

¹⁸⁸ Audition de Jean-Louis Missika

¹⁸⁹ Audition de Christophe Najdovski

significative peut être pensée mais qu' « *il faut l'appuyer sur des scénarios plausibles et, bien entendu, ne pas avoir des réflexions sur le périphérique seul, mais les avoir dans un périmètre plus large, jusqu'à l'A86 au moins. Il n'y a pas que l'A86 : toute l'épaisseur de banlieue a les radiales autoroutières* » Cette orientation en faveur d'un apaisement de l'ensemble des voies rapides à l'intérieur de l'A86 est d'ailleurs déjà inscrite au SDRIF.

Christophe Najdovski insiste lui aussi sur le fait qu'il ne faut pas « *limiter la réflexion à une transformation du périphérique mais envisager aussi celle des autoroutes radiales qui y mènent, envisager la mutation de ces autoroutes situées entre l'A86 et le boulevard périphérique. Parce que finalement les territoires qui sont situés entre l'A86 et Paris sont aussi des territoires denses, qui souffrent des nuisances sonores et de la pollution, et cette question doit aussi être envisagée sous l'angle de la réflexion métropolitaine* ¹⁹⁰ ».

C'est la raison pour laquelle Jean-Louis Missika considère qu'il faut prendre connaissance des conclusions de la consultation internationale organisée par le Forum métropolitain pour se prononcer sur le détail des mesures à mettre en œuvre concernant le périphérique : « *Nous devons attendre les conclusions de ces travaux pour nous exprimer, (...), tout simplement, parce que nous n'avons pas une vision suffisamment claire, une vision globale de la façon dont le périphérique interagit avec l'ensemble du réseau routier francilien et français* ¹⁹¹ ».

Mathieu Garrigue-Guyonnaud rappelle qu'une réorganisation des flux « *suppose enfin des changements de pratiques, qui sont souvent plus lents que la volonté politique, ou même que le souhait des administrations, (...)* » et souligne qu'une « *période transitoire (...) mérite d'être prise en compte, d'être préparée et accompagnée au risque sinon que l'infrastructure nouvellement aménagée soit engorgée, saturée et ne parvienne pas à atteindre tous les objectifs qui ont été traités* ¹⁹² ».

Christophe Najdovski suggère « *de créer les conditions d'une mutation qui, certes, prendra du temps, mais que nous pouvons aussi mettre en perspective avec le déploiement du Grand Paris Express (...) La transformation en avenue métropolitaine ou en boulevard urbain réduirait la capacité de l'ordre de 50 %, on peut donc se poser la question de la façon dont ces 50 % peuvent être reportés sur l'utilisation d'autres modes de déplacement, et notamment le Grand Paris Express* ¹⁹³ ».

➤ Pincer les pénétrantes autoroutières ?

Vincent Cottet remarque que « *le flux du boulevard périphérique est une superposition de parcours relativement courts qui se superposent* » et en conclut que « *le périphérique attire énormément de déplacements dont nous pourrions nous passer* ». Il considère donc que l'on peut « *évoluer d'une logique de débit à une logique d'évitement* ». Pour cela, il propose de « *repenser la façon dont nous allons passer de l'autoroute à la ville, par des sas de transition* ¹⁹⁴ ».

Sonia Lavadinho estime que cette évolution sera d'autant plus facile que, dès à présent, il existe souvent des solutions alternatives à l'usage du périphérique : « *Dans le périphérique vous avez seulement 53 000 abonnés, c'est très peu. J'entends par là que les personnes qui utilisent le périphérique tout le temps au point qu'elles s'abonnent sont 50 000, donc on peut penser que ce n'est pas si indispensable, sinon tout le monde serait abonné. Par conséquent, on a beaucoup d'usagers occasionnels ; cette expression signifie que le reste du temps, ils font autre chose, donc ils ont le choix, puisqu'ils ne font pas cela tous les jours. Se pose par conséquent la question suivante : s'ils font autre chose, que font-ils ? Et s'ils devaient faire autre chose, que feraient-ils ?* ¹⁹⁵ ».

¹⁹⁰ Audition de Christophe Najdovski

¹⁹¹ Audition de Jean-Louis Missika

¹⁹² Audition de Matthieu Garrigue-Guyonnaud

¹⁹³ Audition de Christophe Najdovski

¹⁹⁴ Audition de Vincent Cottet

¹⁹⁵ Audition de Sonia Lavadinho

Jean-Louis Missika est d'accord avec l'idée qu'il faut d'abord réduire le trafic pour installer des feux de signalisation et souligne que cette mesure doit s'inscrire « *dans une vision globale et dans une stratégie globale, notamment de pincement des autoroutes urbaines qui arrivent sur Paris. Lorsque nous parlons de transformer le périphérique en boulevard urbain, il faut avoir à l'esprit que toutes les autoroutes qui arrivent sur Paris doivent être transformées en boulevards urbains si nous voulons transformer le périphérique en boulevard urbain* ». Cette « urbanisation » des autoroutes dès qu'elles entrent dans la zone dense devrait s'accompagner d'un « *remodelage des grands échangeurs en commençant par Porte de la Chapelle et Porte de Bercy* »¹⁹⁶.

Stéphane Aubry estime lui aussi qu'il faut « *d'abord réduire l'usage* » avant de réfléchir à l'implantation de feux : « *Le trafic est un fluide. C'est un courant électrique qui passe au plus facile. Si nous mettons un feu sur le périphérique et que nous ralentissons le trafic à cet endroit, de fait, si je ne maîtrise pas tous les itinéraires alternatifs, nous avons une diffusion localement. La Ville de Lyon a tenté de le faire en luttant contre les itinéraires TomTom qui faisaient passer les véhicules devant des écoles. Cela ralentit l'autoroute et le véhicule passe ailleurs. Il vaut mieux que le véhicule soit sur l'infrastructure majeure que devant une école* ».

La question de l'urbanisation des radiales autoroutières sera traitée dans le cadre des travaux de la consultation internationale organisée par le Forum Métropolitain du Grand Paris.

- Éloigner le stationnement du cœur de l'agglomération et développer des hubs intermodaux hors de la zone dense ?

Stéphane Aubry souligne qu'une politique de stationnement restrictive dans l'hyper-centre est un « verrou » qui limite le flux de circulation automobile. Il estime qu'elle doit être accentuée : « *Nous avons réduit l'offre de stationnement pour les bureaux, nous avons réduit les normes de PLU et nous arrivons à générer moins de trafic. La seconde étape sera d'aller chercher des places déjà construites* »¹⁹⁷.

Quant à Eric Gantelet, il estime qu'une transformation du périphérique en boulevard urbain devrait conduire à un alignement des pratiques de mobilité des communes qui jouxtent Paris sur les arrondissements périphériques et des pratiques de mobilité des arrondissements périphériques sur celles des arrondissements centraux. Les parkings, locations de voitures, cars à longue distance et espaces de rencontre informels (Blablacar) actuellement situés aux abords de cet axe migreraient alors vers les pôles d'échanges multimodaux situés plus en périphérie de l'agglomération parisienne.

Il existe aujourd'hui près de 18 000 places de stationnement disponibles en Île-de-France à proximité des gares, réparties dans des parkings dont 51 sont labellisés parcs relais, selon Ile-de-France Mobilités. Eric Gantelet appelle à développer de véritables pôles multimodaux de première couronne, tels que La Défense, Bobigny ou Saint-Denis, afin d'accroître le rabattement des automobilistes sur les transports collectifs. Ces hubs de mobilité devraient proposer de nombreux services, notamment la location de voitures, de vélos ou l'auto-partage. Eric Gantelet précise : « *En plus Grande couronne, l'idée est de continuer la politique actuelle de la Région qui est de développer du rabattement sur les pôles* ».

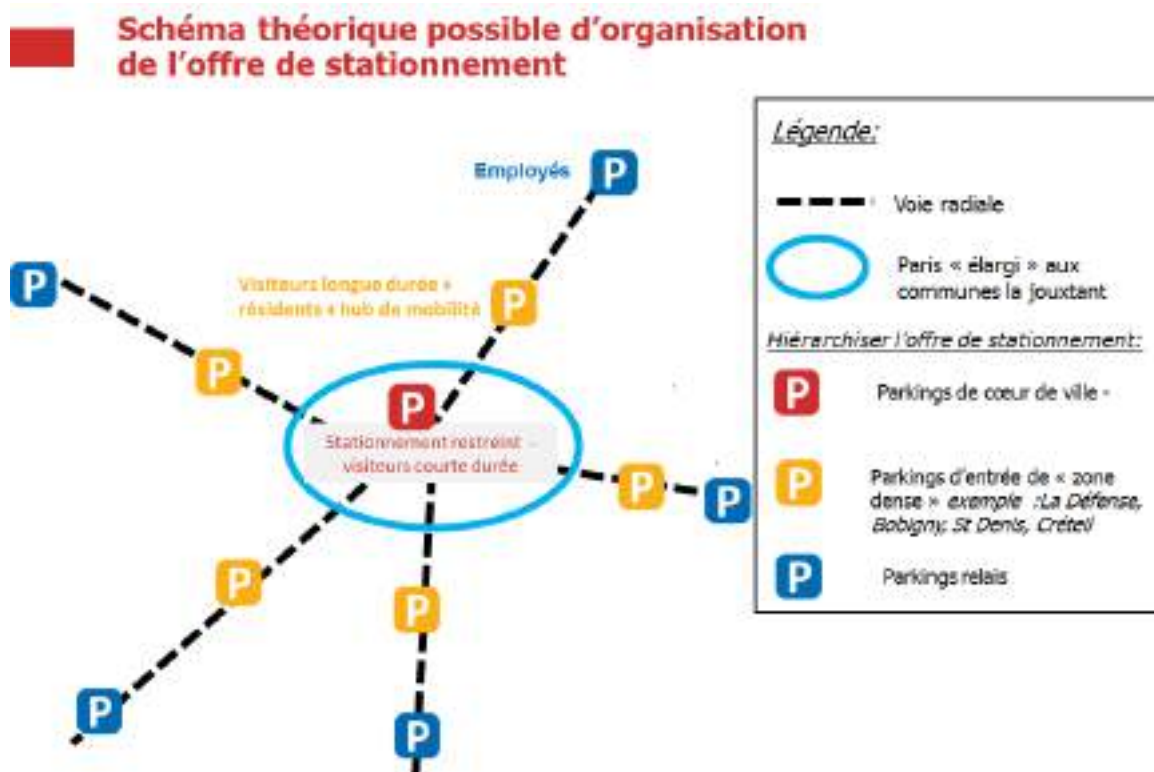
Il estime que cette évolution conduirait à « *une baisse de l'ordre de 50 000 véhicules dans les arrondissements périphériques, et de 50 000 trajets domicile/travail* »¹⁹⁸.

Le développement de ces hubs, qui pourraient concentrer des fonctions aujourd'hui dispersées jusqu'à constituer de nouvelles centralités et favoriseraient un report modal pérenne, pourrait lui aussi figurer dans les conclusions des travaux des équipes de la consultation internationale organisée par le Forum métropolitain.

¹⁹⁶ Audition de Jean-Louis Missika

¹⁹⁷ Audition de Stéphane Aubry

¹⁹⁸ Éric Gantelet, Président de SARECO mobilité et stationnement, société de conseil et d'études, spécialisée dans le stationnement, 4 décembre 2018



Source : SARECO mobilité et stationnement

➤ Traiter le périphérique par section

Vincent Cottet suggère « de penser le périphérique par séquences. Il faut le réinventer dans un système de maillage avec sa banlieue et morceau par morceau ». Ces séquences correspondent à « la forme viaduc, à niveau ou tranchée ». Jean-Louis Missika reconnaît aussi qu'« en fait, il y a plusieurs périphériques. Il y a le périphérique enterré, il y a le périphérique aérien et puis il y a le périphérique à niveau » qui nécessitent « une multiplicité d'actions et une compréhension du contexte urbain de chaque zone ¹⁹⁹ ». Ainsi, une transformation du périphérique en boulevard urbain n'est concevable que sur ses tronçons à niveau, voire en hauteur.

Bernard Landau, quant à lui, pense que cet axe ne sera jamais un boulevard urbain : « Cela entraînerait des reconfigurations lourdes, des travaux de génie civil complexes et de nivellement pour se relier aux voies adjacentes, dégagant peu de charges foncières et limités à de petits tronçons. Un boulevard, c'est une construction historique, sédimentée par le temps à partir d'un tracé de voie de plain-pied avec la ville, la possibilité de grands trottoirs plantés, des immeubles avec des rez-de-chaussée attractifs pour la vie urbaine, des commerces, des habitations et des croisements avec les tracés viaires environnants. Si je regarde les tronçons encaissés de l'est, ou en partie du sud, il faudrait remettre la voie à niveau. Qui va payer ? »

Par ailleurs il appelle à « préserver l'unité d'un site et d'un ouvrage circulaire quelles que soient ses affectations d'usage futures ²⁰⁰ ».

¹⁹⁹ Audition de Vincent Cottet

²⁰⁰ Audition de Bernard Landau

➤ Installer des feux de signalisation et des passages piétons ?

Pour Jean-Louis Missika, la mise en place de feux de signalisation est une mesure décisive pour apaiser la circulation : « *Comment, progressivement, pouvons-nous passer de l'autoroute urbaine au boulevard urbain ? Il n'y a pas de miracle, il faut que les piétons puissent traverser et qu'il y ait donc des feux de signalisation* ». Il est par ailleurs convaincu « *que c'est un élément clé de la fin de la fracture*²⁰¹ ».

Caroline Grandjean indique que « *la transformation de cet ouvrage en boulevard urbain avec la création de passages piétons, feux de signalisation (réduirait) la capacité de l'axe de l'ordre de 50 %* ». Mathieu Garrigue-Guyonnaud estime donc que pour que le périphérique « *devienne un boulevard urbain, pour que la circulation diminue de 50 %, puisque les capacités diminueront de 50 % (...), il faut organiser des transitions, des alternatives consistantes en transports en commun*²⁰² ».

Jean-Louis Missika convient « *qu'installer des feux de signalisation, notamment dans les parties où le périphérique est à niveau du reste de la ville, réduira le trafic* ». Mais il précise : « *J'aimerais bien que les équipes nous disent de combien. (...) Certains parlent de -50 %. Je pense que ce n'est pas vrai. Je pense que nous avons besoin d'une vision claire de l'impact de feux de signalisation. L'apocalypse nous avait été promise lorsque nous avons mis des feux de signalisation sur la voie express Georges Pompidou. Il n'y a pas eu d'apocalypse. Au contraire, il y a eu parfois une amélioration de la fluidité de la circulation aux heures de pointe* ».

Il souligne aussi que « *la réduction de la capacité du boulevard périphérique est concomitante à la possibilité d'augmenter cette capacité par les véhicules connectés. (...) Nous pourrions sans problème compenser la fluidité ralentie par les feux de signalisation, par une fluidité accélérée, par ces véhicules connectés, à commencer par la possibilité pour les véhicules qui pratiquent l'autopartage ou les véhicules de transport en commun, de déclencher le passage au vert du feu lorsqu'ils arrivent à proximité* ²⁰³ ».

Stéphane Aubry estime que « *nous aurons toujours besoin de cette rocade pour faire des déplacements, en bus, en covoiturage (...) mais nous n'avons pas forcément besoin de 2 × 6 voies. Lorsque nous sommes à 2 × 2 voies, c'est un boulevard. Lorsque nous sommes à 2 × 6 voies, ce n'est plus cela* ²⁰⁴ ».

➤ Abaisser la vitesse et diversifier les modes de mobilité ?

Pour Jean-Louis Missika, l'abaissement de la limite de vitesse à 50km/h permettrait l'implantation de pistes cyclables et la diversification des modes de mobilité. Il évoque : « *les vélos, les vélos cargo, les vélos à assistance électrique, voire les trottinettes électriques* ²⁰⁵ ».

On ne peut plus continuer à raisonner pour trois modes avec le triptyque piétons-vélos-voitures, estime Sonia Lavadinho : « *Nous devons planifier pour des économies mobilitaires de niche dans lesquelles vous aurez, schématiquement, 20 modes et ces modes seront 5% de personnes là, 2% de personnes là, 10% ici, et plus jamais vous n'aurez une majorité de gens qui feront un choix donné* ».

C'est pourquoi elle pense qu'il est « *contre-productif pour le périphérique de vivre avec un seul mode alors que la ville, à l'intérieur et à l'extérieur, devient complètement multimodale. C'est (...) signer son propre arrêt de mort de rester monomodal dans un monde qui, lui, est multimodal* ».

S'agissant de la vitesse, Sonia Lavadinho évoque même la possibilité de « *passer directement au modèle suivant qui serait peut-être une généralisation des zones de rencontre ou des zones 10 comme cela est en train de se faire aujourd'hui ; je pense à Barcelone, à Buenos-Aires...* ²⁰⁶ ».

²⁰¹ Audition de Jean-Louis Missika

²⁰² Audition de Caroline Grandjean

²⁰³ Audition de Jean-Louis Missika

²⁰⁴ Audition de Stéphane Aubry

²⁰⁵ Audition de Jean-Louis Missika

²⁰⁶ Audition de Sonia Lavadinho

La saturation des réseaux et l'évolution prévisible de l'offre et de la demande dans les transports collectifs franciliens offrent relativement peu de marge susceptible d'absorber à court ou moyen termes le surcroît de déplacements qui découlerait de la diminution de la circulation automobile sur le périphérique. Celle-ci semble donc d'abord devoir résulter d'une réduction significative de l'« autosolisme ». L'évolution du parc automobile vers des véhicules plus propres va aussi contribuer à réduire les nuisances générées par la circulation. À plus long terme, une série de mesures pourraient progressivement permettre la transformation du périphérique en un boulevard à la circulation apaisée.

Chapitre IV. Les réflexions relatives aux aménagements futurs

Jean-Louis Missika observe que « la question du périphérique n'est pas seulement une question de circulation routière, c'est une question d'aménagement urbain, de gestion métropolitaine des délaissés urbains, des frontières, c'est une question bâimentaire et urbanistique ²⁰⁷ ». Il convient donc pour l'avenir de rechercher la cohérence ou l'harmonie entre l'infrastructure et la ville tant « *les territoires du périphérique portent en eux une occasion historique dans une métropole magnifique, puissante et déséquilibrée*²⁰⁸ ».

Des réflexions très diverses ont d'ores et déjà été menées. La multitude des points de vue sur les aménagements à venir des territoires du périphérique interroge l'utilisation de l'espace libre existant, la continuité urbaine, la mutabilité du site et les séquences qui traversent le boulevard périphérique.

a. Les réflexions déjà menées sur le périphérique

Outre la consultation internationale lancée par le Forum Métropolitain du Grand Paris évoquée supra, l'aménagement de l'espace du périphérique a fait l'objet de diverses réflexions²⁰⁹.

- **« No limit » - 2006**

En 2006, un concours sur l'insertion urbaine a été lancé par la Ville de Paris et la région Ile-de-France. Cette étude a été menée par TVK, groupement d'architectes, paysagistes, ingénieurs mais aussi chercheurs et vidéastes. La volonté du groupement est d'amener à un changement de regard sur l'ouvrage et à souligner ses qualités modernes. L'échelle métropolitaine et les grandes continuités paysagères sont particulièrement mises en évidence. Le boulevard périphérique est perçu comme un vecteur de développement positif, un réseau dont la cinétique et l'esthétique particulières doivent être valorisées sans minimiser les nombreuses nuisances qu'il engendre. Ces travaux s'affranchissent de la vision unitaire et circulaire pour apporter des réponses par séquence.

A l'échelle locale, les propositions sont infrastructurelles et tentent de gommer la présence de l'ouvrage, en particulier lorsqu'il est décaissé.

Les scénarios proposés pour chaque territoire identifié comprennent des mobilités intégrées (bus, tramway, piétons,...), des interventions artistiques pour requalifier les passages sous viaducs mais aussi une succession de couvertures lourdes qui cloisonnent la voie rapide dans sa fonction routière.

- **Consultation internationale Grand Paris – 2010**

En juin 2008 est lancée par le Ministère de la Culture et de la Communication une consultation internationale sur le « grand pari de l'agglomération parisienne ». Cette consultation a donné lieu à d'importantes contributions menées sur le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne et sur la métropole post-Kyoto.

²⁰⁷ Audition de Jean-Louis Missika, le 8 janvier 2019

²⁰⁸ TvK, No limit

²⁰⁹ Note de l'APUR n°110, 2016

Si la question du périphérique n'est pas centrale dans ces contributions, elle fait néanmoins l'objet de certaines préconisations :

- L'équipe Descartes propose que le périphérique, à l'instar des autres voies rapides, devienne un boulevard de la métropole capable d'associer desserte locale et liaisons rapides.
- L'équipe RSHP-Richard Rogers propose une ligne de tramway implantée sur le périphérique venant s'inscrire dans un réseau concentrique de transports collectifs.
- L'équipe Castro considère que la ligne de rocade s'inscrit plus loin, au niveau de l'A86. Le maillage mis en place favorise des gares interconnectées autour d'un système à deux vitesses : Grand Paris Express d'un côté et cabotage ou ville poétique de l'autre.
- L'équipe Portzamparc propose une ligne de rocade de métro rapide sur le boulevard périphérique.

• Habiter le périphérique - 2015

Philippe Gazeau et Louis Paillard proposent une rupture radicale en 2015. Le boulevard périphérique est transformé en grand connecteur métropolitain, libéré de toute circulation autoroutière, révélant le nouveau monument qu'est le périphérique. La proposition investit le grand vide qu'est le périphérique. La suppression de la circulation permet la construction de logements ainsi qu'un vaste parc circulaire. Pour l'architecte, la barrière infranchissable qu'est le périphérique et ses niveaux atteints en pollution sonore et visuelle rendent inéluctable cette transformation. Pour autant sa requalification en boulevard urbain n'est pas crédible tant l'ouvrage est déconnecté de la ville. L'équipe propose donc sa transformation en parc habité de 35 km de long et s'inscrit dans une logique de réemploi de l'ouvrage.

b. Préserver la forme de l'anneau et l'espace libre existant tout en créant une continuité urbaine

Moins reconnue que celui de la Seine qui a fait l'objet d'attention depuis plusieurs siècles dans Paris, le grand paysage de la couronne se caractérise par son ampleur, un vide annulaire et continu le long des 35 km de la limite de Paris. Cette étendue s'enrichit de la rencontre ponctuelle avec des éléments paysagers transversaux, à la limite de Paris : la vallée de la Seine, les faisceaux ferroviaires, le vide de l'autoroute A3, les bois,...

Le relief compte aussi pour beaucoup dans ce paysage avec des horizons dégagés : colline de Belleville, relief de la vallée de la Bièvre... D'un autre point de vue, le périphérique offre aux automobilistes un travelling remarquable sur le Paris moderne, ses monuments élevés et sur la géographie du cœur de l'agglomération.²¹⁰

Pierre Alain Trévelo rappelle que son premier ouvrage intitulé « Paris, la ville du périphérique » précisait qu'« il y a un territoire spécifique, qu'il faut le garder en tant que tel. Cela vient du fait que ce périphérique s'installe dans une grande épaisseur, que nous pouvons appeler un grand espace ouvert ou un grand vide, qui est lié au fait que les réseaux convergent à cet endroit, que les autoroutes sont venues se brancher. Il y a énormément d'espaces ouverts à cet endroit. Il s'agit de comprendre que ce territoire a une existence en tant que tel, que ce n'est pas du tout la même chose d'être dans ce territoire que d'être dans la densité, qu'elle se trouve dans Paris ou dans la banlieue ²¹¹ ».

²¹⁰ Note de l'APUR, les quartiers du boulevard périphérique

²¹¹ Audition de Pierre-Alain Trévelo

Jean-Louis Missika, adjoint en charge de l'urbanisme observe pour sa part: « *Je suis un partisan, malgré l'image que l'on veut donner de moi, du vide du périphérique. Je considère que nous devons conserver ce vide. Par contre, il y a des endroits où la constructibilité est possible, nécessaire, ne serait-ce que pour créer la continuité urbaine.* » Il précise sa vision des aménagements à venir en vue d'assurer la continuité urbaine: « *« La construction perpendiculaire permet la continuité territoriale, alors que la construction parallèle accentue l'effet de frontière par la création d'un mur, en plus de la douve que représente le périphérique. Je suis également favorable au maintien du vide. Nous avons aujourd'hui été extrêmement parcimonieux dans la constructibilité au-dessus du périphérique. Construire sur tout le périphérique me paraît dangereux. À court terme, à cause des risques de pollution, et à long terme, parce que si un jour nous arrivons à cette ville post-automobile, pourquoi ne pas imaginer que le périphérique soit un espace de respiration de type trame verte, exactement comme la Seine est un espace de respiration de type trame bleue ? Il faut réserver cette possibilité aux générations futures. Cela signifie aussi que la constructibilité provisoire, éphémère, peut être une solution. Poser des éléments en bois avec une certaine forme de réversibilité, donc une possibilité de déconstruire ces éléments, me paraît être une solution ».*

- **Préserver l'ouvrage et la mutabilité du site**

Dans son étude, TVK souligne le potentiel des grands espaces urbains des infrastructures routières telles que le périphérique : « *les lignes infrastructurelles, notamment les autoroutes et voies rapides, peuvent devenir les grands espaces de demain. Ce sont des éléments encore jeunes, voire primaires dans la cité, apparus au cours du dernier demi-siècle et, à l'échelle du temps de la ville, leur mutation véritable est inévitable.* » Dans l'optique de TVK, un changement de regard sur ces infrastructures est nécessaire. Leurs usages actuels leur confèrent une valeur fondamentale. Ces équipements ont par ailleurs représenté des investissements colossaux. Il s'agit donc de les intégrer dans une nouvelle ambition plutôt que de les considérer comme inadaptés à la ville. « *Lorsque la mobilité, avec ses nuisances actuelles, se présentera sous un autre jour, lorsqu'elle sera diversifiée sur le plan tant individuel que collectif, il deviendra évident que ces lignes doivent structurer l'organisation de la ville* ²¹²».

Pierre-Alain Trévelo propose de conserver l'ouvrage mais de créer des « *talus inversés c'est-à-dire faire un jardin, qui, au lieu d'être un talus qui descend vers le périphérique, est inversé, et donc donne à voir son profil et sa topographie aux logements qui sont devant, ce qui offre un espace public qui n'existait pas, au lieu de se confronter à cette barrière, cette clôture, qui est juste devant les logements* ²¹³». Nous pourrions avoir au contraire un espace qui devient un espace public, que cela soit un mur de soutènement qui est assez facile à faire, car là aussi, il y a des questions de chantier sur le périphérique. Ainsi « *la limite peut être un lieu des possibles, une espèce de réinvention dont chaque ville a besoin. La limite peut enrichir ses potentiels -le grand paysage ouvert- et dépasser ses dysfonctionnements- la coupure et les nuisances* ²¹⁴».

Bernard Landau, directeur du département urbanisme et mobilités à l'EIVP (École des Ingénieurs de la Ville de Paris) pense que « *le temps de transformation des villes n'étant pas celui des révolutions technologiques, il faut prendre en compte les invariants, hérités de l'histoire des 100 dernières années, ayant dessiné le contexte actuel.* ²¹⁵ (...) ». Ce constat doit selon lui « *amener à une certaine prudence sur toute idée de transformation physique brutale de l'ouvrage à court et moyen termes.* » De ce premier postulat Bernard Landau en tire un second : « *le site annulaire du boulevard périphérique constitue un espace libre, une respiration entre des tissus urbains qui n'ont pas arrêté de se densifier et se renouveler depuis 60 ans; cette donnée physique et son potentiel « environnemental » est à notre avis à préserver pour l'avenir en dissociant sa nature d'infrastructure routière très polluante d'une fonction de vide en partie paysagé qui a des qualités. Nous pensons de ce point de vue qu'il faut probablement faire un moratoire sur la construction de ses rives et talus* ». Il précise : « *Ce deuxième postulat renvoie à une décision réglementaire qu'il faudrait à notre avis dès maintenant appliquer : ne plus délivrer de permis de construire très proches de la limite des voies circulées, préserver une distance de type ZNA de plusieurs*

²¹² TVK, No limit

²¹³ Audition de Pierre Alain Trévelo

²¹⁴ TVK, No limit

²¹⁵ Audition de Bernard Landau, directeur du département urbanisme et mobilités, le 4 décembre 2018

mètres, à estimer de façon contextuelle, protégeant tous les talus plantés afin de préserver pour les moyen et long termes la mutabilité du site; décision qui, par ailleurs renforcera en termes de trames bleues l'existence d'un couloir de biodiversité ».

Le boulevard périphérique constitue une infrastructure circulaire continue et il s'agit d'une caractéristique singulière. Bernard Landau souligne en effet qu'*« il est rare d'avoir une infrastructure circulaire dans les cœurs d'agglomérations, d'un seul tenant. C'est comme le débat qui s'est tenu sur la petite ceinture ferroviaire dans l'adoption du SDRIF, et la décision de ne pas « déséquiper » l'infrastructure, conserver les rails et la réversibilité des aménagements, même si pour les prochaines années l'urgence a été mise sur la préservation du couloir de nature et biodiversité. Il faut préserver l'unité d'un site et d'un ouvrage circulaire quelles que soient ses affectations d'usage futures. Cet ouvrage est certes aujourd'hui monofonctionnel, ne sert qu'à la circulation et à la desserte des territoires connexes, que ce soit dans Paris ou en dehors de Paris, avec quand même de très grandes qualités ».*

Il ajoute enfin que vouloir « déconstruire » le périph et « libérer du foncier pour relier Paris et ses voisins semble une hypothèse très hasardeuse, une aventure aussi longue, traumatisante et très coûteuse que celle de l'aventure perturbante de sa construction. Il faut réfléchir de façon plus souple, plus fine, adaptée territoire par territoire, en prenant comme postulat que les éventuelles constructions nouvelles admises seraient plutôt des équipements utiles aux deux parties, des équipements métropolitains qui permettent de dialoguer entre les arrondissements parisiens et les 29 villes voisines ».

c. Prendre en compte les identités territoriales et les séquences qui traversent le périphérique

Le boulevard périphérique est le dénouement de l'histoire parisienne, radioconcentrique et dans la lignée de la croissance séculaire de la capitale. Ce symbole est également un territoire partagé avec les autres éléments annulaires – ceinture verte, ceinture de logements HBM, boulevard des Maréchaux. A compter des années 2000, la pensée métropolitaine se développe.

« Le terme « périphérique » serait devenu obsolète en un certain sens. L'ouvrage d'art est désormais situé au milieu d'un territoire appelé à devenir sinon le cœur, du moins l'un des poumons de l'agglomération ²¹⁶».

Le travail de TVK a également souligné l'hétérogénéité de la métropole et a montré que le périphérique est traversé d'entités territoriales transversales définies par leur géographie, leur histoire et leur dynamique de développement. *« Il existe une correspondance directe entre les dynamiques urbaines transversales et la configuration du périphérique. La ville est organisée par parties quand le périphérique est composé de séquences et séquences et parties se correspondent et travaillent ensemble. Autrement dit la ville et le périphérique connaissent la même partition ²¹⁷ ».*

Vincent Cottet partage cette analyse : *« nous devons territorialiser la réflexion sur les mobilités. Pour cela, nous devons imaginer un autre séquençage du périphérique. Nous devons réfléchir dans une épaisseur plus large, mais en même temps, dans une organisation territoriale qui n'est pas celle uniquement de la totalité du périphérique. Nous devons ensuite imaginer que le périphérique va s'agréger dans son maillage territorial à d'autres échelles pour permettre des modes de déplacement qui soient efficaces à chaque type de déplacement. Nous sommes là pour percer le tube, pour dire les choses simplement. L'idée est d'agrafer des territoires qui sont autour du périphérique ou qui seront asymétriques au périphérique. Ce sont des actions envisageables à partir du moment où nous avons changé cette vision et l'échelle d'appréhension du périphérique. Dans les 10 ans qui viennent, cela nous semble facile à mettre en place. Très vite, à partir du moment où nous avons mis cela en place, nous pouvons commencer à penser à une nouvelle appropriation du périphérique, j'entends pistes cyclables, voies de mobilités douces, mais cela ne se fera que lorsque l'appropriation du périphérique aura été apaisée dans ce temps-là.*

²¹⁶ TVK, No limit

²¹⁷ Idem

L'image que nous avons tous à terme de la capitale ou de la métropole, est que nous pouvons imaginer que le périphérique devienne apaisé, urbain ».

Outre l'actuelle consultation internationale lancée par le Forum Métropolitain du Grand Paris, différentes études ont intégré des prospectives sur le boulevard périphérique. Au cours des diverses auditions de la mission ont émergé plusieurs préconisations d'experts visant à préserver l'ouvrage, la mutabilité du site et l'espace libre existant tout en créant une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes. Nombre de ces contributions soulignent par ailleurs la nécessaire prise en compte des identités territoriales et des « séquences » qui traversent le périphérique.

CONCLUSION ET PRECONISATIONS

À l'issue de ses travaux, la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris « *Le périphérique, quelles perspectives de changements ?* » a souhaité formuler un ensemble cohérent de préconisations appuyé sur un diagnostic précis et documenté de la situation du boulevard périphérique, abordée sous le double angle des mobilités et de l'aménagement urbain. Ces préconisations ont pour objectifs de repenser et réaménager les liaisons et les échanges entre les territoires de l'agglomération parisienne pour en finir avec le « boulevard périphérique », source de pollutions multiples, véritable barrière urbaine et faire émerger à moyen terme un espace de liaison, de respiration plus vert, renaturé, doté de nouveaux usages urbains.

Ces propositions sont ordonnées selon deux horizons temporels :

- Jusqu'en 2030, les mesures proposées visent, d'une part à protéger les riverains contre les pollutions, et d'autre part, à amorcer la mutation du périphérique par une réduction de la circulation automobile et un nouvel aménagement urbain.
- Pour la période 2030 à 2050, une synthèse prospective, dessinant les contours d'une transformation des usages du périphérique, renvoie aux préconisations émises par les groupes politiques qui figurent en annexe du présent rapport.

Cet ensemble de propositions sera transmis au Conseil de Paris pour y être examiné. Il est aussi une contribution à la réflexion engagée par le Forum métropolitain du Grand Paris dans le cadre de la consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris.

Il suppose que soit réalisé sans retard par l'État le Grand Paris Express et par la Région Ile-de-France un réseau de bus haute fréquence banlieue / banlieue ainsi que la prolongation de lignes de métro et tramway.

I. Préconisations préalables

1. **Lancer dès 2020 une étude**, renouvelable tous les 5 ans, en vue de recueillir des données précises sur les déplacements (origines/destinations), les usages et le profil des usagers du périphérique. Cette étude intégrera notamment les données collectées par des capteurs (bruit et air) supplémentaires.
2. **Proposer une évolution du mode de gouvernance du périphérique** : créer une structure de coopération, de pilotage et, le cas échéant, de financement qui permettra un dialogue régulier entre les partenaires publics et les communes concernées. Cette structure examinera les projets visant à transformer les usages du périphérique et les projets d'urbanisme avoisinants.

3. **Consulter les usager·ère·s et les riverain·e·s** tout au long des différentes étapes de la transformation du périphérique.
4. **Renforcer les maraudes aux abords du périphérique** et proposer une prise en charge systématique des personnes sans abri qui y vivent.

II. De 2020 à 2030 : Protéger les riverains contre les pollutions et amorcer la mutation du périphérique

COMBATTRE LES POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES ET SONORES ET REDUIRE L'EXPOSITION DES RIVERAINS

- 5 **Créer une voie réservée pour les transports en commun, notamment les futures navettes autonomes, le covoiturage, les véhicules non polluants et les véhicules de secours** : aujourd'hui, le taux d'occupation des véhicules sur le périphérique est très faible, environ 1,1 passager par véhicule. Il faut donc actionner tous les leviers possibles pour inciter aux transports en commun, au covoiturage et ainsi réduire le nombre de véhicules. Il faut également encourager l'utilisation de véhicules non polluants en leur réservant une voie.
- 6 **Uniformiser le nombre de voies du boulevard à 3**, dont la voie réservée à certains types de véhicules évoquée ci-dessus, là où il en comporte 4 ou 5. Les voies abandonnées seront quand cela est possible remises en pleine terre.
- 7 **Abaissier la vitesse à 50 km/h afin d'améliorer la fluidité du trafic.**
- 8 **Demander à l'État la réduction à très court terme de la vitesse maximum des axes autoroutiers et des voies rapides qui ceignent Paris à l'intérieur de l'A86.** Souvent congestionnés, l'A86, les tronçons de l'A1, l'A103, l'A4, l'A6, l'A13, l'A14 qui sont entre l'A86 et Paris doivent passer à 70km/h. L'abaissement de la vitesse engendrera une réduction de la pollution atmosphérique au même titre que ce qui a été observé sur le périphérique.
- 9 **Demander à l'État de refondre les arrivées d'autoroutes.** Quand les autoroutes auront été déclassées et la vitesse abaissée, le contournement de Paris ne se fera que par l'A86. On pourra envisager alors la refonte des arrivées des anciennes autoroutes sur le périphérique.
- 10 **Interdire l'accès au périphérique aux véhicules poids-lourds en transit** (poids supérieur à 3,5 tonnes).
- 11 **Achever l'installation de revêtements antibruit et développer de nouveaux équipements anti-bruit** quand c'est pertinent afin de protéger la population riveraine avant la transformation du périphérique.
- 12 **Expérimenter** avec le CETU (Centre d'études des tunnels) des solutions permettant le filtrage, la captation ou la transformation de polluants atmosphériques, afin d'en mesurer le bilan coût/efficacité.
- 13 **Végétaliser le périphérique** sur les parois, le terre-plein central et les murs anti-bruit ainsi que les voies libérées.
- 14 **Demander à l'État que soit mise en place la circulation différenciée**, dans l'ensemble de la Métropole du Grand Paris y compris sur le périphérique : au minimum 24h avant les pics de pollution annoncés et en cas de fortes chaleurs (niveau 3 du Plan Canicule) dans le but de protéger les publics les plus fragiles.

- 15 **Assurer un contrôle effectif des véhicules circulant dans la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine** au moyen de lecteurs de plaques minéralogiques de véhicules.
- 16 **Installer**, dans les stades et équipements publics de plein air situés aux abords du boulevard périphérique, **des dispositifs d'information signalant le niveau de pollution de l'air ambiant**, tels que des drapeaux de couleur.
- 17 **Demander que le contrôle des émissions sonores des moteurs des véhicules**, en particulier des deux-roues, **soit renforcé**.
- 18 Demander l'étude par la Préfecture de Police des mesures qui permettraient de limiter les **nuisances sonores liées à l'usage des sirènes** des véhicules prioritaires.
- 19 Demander à l'État qu'il accélère et renforce les **mesures visant la reconversion du parc automobile**.

REDUIRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE SUR LE PERIPHERIQUE

➤ DEVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS

20 Proposer à l'État les actions suivantes :

- **Réaliser sans retard le Grand Paris Express (GPE)**. Ces lignes sont essentielles pour améliorer l'offre de transports en commun de la région qui est insuffisante.
- **Évaluer l'impact du projet Charles de Gaulle Express sur le périphérique**.

21 Proposer à la Région Ile-de-France de poursuivre les actions suivantes:

- **Développer un réseau de bus propres et à haute fréquence de banlieue à banlieue** ne passant pas par le centre de Paris ou par le périphérique. Le bus est un moyen de transports en commun qui a une grande capacité et demande moins d'investissement que le métro ou le tramway. Il faut en finir avec la centralité de Paris pour les transports et développer un réseau de bus à haute fréquence pour inciter les automobilistes à abandonner la voiture au profit des transports en commun.
- **Développer la continuité entre Paris et les villes alentour au moyen d'un plan vélo ambitieux** et en allouant les moyens financiers nécessaires à sa réalisation. La fluidité cyclable entre toutes les villes de l'agglomération parisienne doit également être réelle.
- **Développer des gares multimodales**. En plus de l'action publique sur le prix, voire la gratuité, il faut aussi miser sur la qualité du service et le confort que peuvent apporter les transports en commun. Le développement des gares multimodales à Paris et en couronne permettra de changer confortablement de moyens de transports (train, métro, bus, tramway, vélo, véhicules en libre-service, covoiturage, scooters électriques, trottinettes...) avec un affichage clair sur le temps d'attente et le nombre de véhicules disponibles. Il faut créer des parcours continus de mobilité incluant des parkings relais en Grande couronne. De plus, il pourrait être ajouté d'autres services, comme des conciergeries pour les bagages, etc.

➤ ACCELERER LA STRUCTURATION D'UNE FILIERE LOGISTIQUE PROPRE

22 Mettre en place une instance de régulation et de mutualisation en vue d'optimiser les systèmes logistiques du dernier kilomètre à Paris et en Petite couronne dans le cadre

de la charte logistique urbaine durable de Paris ou de la charte logistique métropolitaine : il y a eu ces dernières années un développement très important du commerce en ligne et avec lui du nombre de livraisons à domicile, ce qui se traduit par un plus grand nombre de camions et camionnettes approvisionnant Paris et la Petite couronne et empruntant le périphérique (environ 20 %). Afin de fluidifier et de mutualiser les livraisons des derniers kilomètres en véhicule non polluant, inciter les grands opérateurs publics, SNCF, RATP, SOGARIS, La Poste, la Région Ile-de-France et les collectivités territoriales intéressées à s'associer à un projet qui pourrait relier les grands pôles de logistiques au centre-ville.

23 Encourager les alternatives aux livraisons routières :

- **Encourager le recours à d'autres modes de livraisons moins polluants pour Rungis** : livraison par la Seine et par le rail puisqu'une gare existe à Rungis et que cette dernière pourrait être reliée à une gare parisienne sur le modèle de la navette ferroviaire Chapelle International. Les derniers kilomètres pourraient s'effectuer en mobilité douce (triporteur électrique par exemple).
- **Pour les livraisons** et pour la restauration dans les hôpitaux, les maisons de retraite, les écoles, **seuls des véhicules non polluants pourront continuer à circuler à des horaires déterminés**. Les véhicules destinés aux opérations d'urgence ne seront pas concernés.
- **Poursuivre la relance de la voie fluviale avec des bateaux propres par une politique incitative** : la puissance publique doit investir dans des infrastructures modernes permettant d'accompagner les ruptures de charge et encourager une mutualisation des usages et des flux.
- **Demander à l'État de renforcer le système ferroviaire français dans les zones moins bien desservies** afin d'éviter que la route et le périphérique restent un passage obligé.
- **Étudier la possibilité d'utiliser les voies du tramway la nuit** pour desservir des entrepôts.

➤ REDUIRE LES DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL

24 Faire réaliser des études pour développer de nouvelles centralités. Appliquer un principe de rééquilibrage emploi/logement dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la Métropole et de l'Ile-de-France, seul véritable levier capable de diminuer structurellement et de manière significative et durable les déplacements domicile/travail et d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des habitants.

25 Développer des centres de travail partagé dans les territoires de la Grande couronne pour réduire les déplacements pendulaires à l'échelle de l'aire francilienne via des conventions entre les entreprises, Paris ou la Métropole du Grand Paris et les territoires de Grande couronne. **Cette mesure pourrait être expérimentée au sein même de la Ville de Paris**, puisque sur ses 55 000 agents, 10 000 seraient en capacité de télétravailler plusieurs jours par semaine et éviteraient des dizaines de milliers de déplacements sur la route et dans les transports en commun chaque jour. Elle serait également bénéfique pour les territoires de la Grande couronne où il serait possible de développer à nouveau de l'activité économique et pour les salariés qui gagneraient en qualité de vie (santé, vie de famille...) en passant moins de temps dans les transports.

26 Transformer les infrastructures qui ne seront plus utilisées par les voies de circulations, les tunnels et les ponts **en lieux de logistique ou de fabrication**. Ces infrastructures sont des atouts pour relocaliser les activités de production au regard de leur connexion au réseau routier aux portes de Paris.

27 Prendre en compte, autant que possible, le lieu de travail dans l'attribution des logements sociaux et ainsi réduire la part des déplacements pendulaires.

➤ **PERMETTRE PAR DES FERMETURES TEMPORAIRES L'EXPÉRIMENTATION CITOYENNE DE NOUVEAUX USAGES**

28 Organiser des week-ends "Périph' sans voitures" qui sensibiliseront aux problématiques de sécurité routière et de pollutions atmosphérique, sonore, lumineuse.

29 Expérimenter, dans le cadre de fermetures partielles et temporaires du périphérique, de nouveaux usages (artistiques, socio-culturels, sportifs, de mobilités...). Ces fermetures partielles et temporaires se dérouleraient un dimanche par mois au moins et permettraient l'organisation d'événements récurrents sur des tronçons du périphérique, tels que des courses à pied (« les foulées du périphérique »), en rollers ou des courses cyclistes.

30 Instaurer une fête populaire où associations riveraines et citoyennes, artistes, investiraient le périphérique afin de faire de ce lieu de rupture, un lieu de rencontre et de continuité. Dans le cadre de ces événements, **créer des espaces d'expression ou des concours d'idées citoyennes** pour la transformation du périphérique et de ses abords.

AMENAGER LE PERIPHERIQUE ET SES ABORDS

31 Poursuivre le traitement prioritaire des territoires où se concentrent entrées de Paris et arrivées d'autoroutes : Porte de Bagnolet, Porte de la Chapelle, Porte de Bercy, Porte d'Orléans, Porte Maillot, Porte d'Italie et prêter une attention particulière aux portes, souvent plus polluées que le périphérique lui-même.

32 Continuer la requalification des Portes et favoriser des entrées de ville apaisées, propices à la marche à pied, au vélo et aux circulations douces **en créant des passerelles** enjambant le boulevard périphérique, **et travailler à l'éclairage et aux aménagements urbains** afin de rendre plus agréables les traversées piétonnes des zones « frontières » entre Paris et la banlieue.

33 Réadapter l'éclairage du périphérique en fonction des besoins et étudier l'opportunité d'installer des dispositifs réfléchissants dans un souci de préservation de la santé des riverain.e.s et de la biodiversité. Cela permettra des économies d'énergie importantes et s'inscrira dans le cadre des engagements pris pour la réalisation d'une trame noire à l'échelle métropolitaine confirmés par la délibération "RGCI-1 : Un plan lumière pour Paris : Paris une ville lumière responsable" adoptée par le Conseil de Paris en avril 2019.

34 Confier à des artistes et plasticiens, professionnels ou non, la décoration des passages souterrains et des piliers de soutènement du périphérique pour une appropriation citoyenne de l'objet urbain et affirmer dès à présent que tout projet urbain aux abords du périphérique devra comporter des œuvres d'art.

III. 2030-2050 : De nouveaux usages

À partir de 2030, la Mission estime que l'effort doit être poursuivi au profit d'une diversification des modes de déplacement y compris les mobilités actives. Débarrassé des nuisances atmosphériques et sonores liées à la circulation automobile, le boulevard périphérique deviendra une infrastructure apaisée de transports non-polluants.

La disparition des nuisances sur le périphérique et ses abords permettra également de créer une large trame urbaine privilégiant des espaces verts réunissant Paris et les communes limitrophes, un espace de respiration où pourraient venir se développer de nouveaux usages et de nouvelles formes urbaines.

Ces projets d'aménagement feront l'objet d'une concertation avec les communes riveraines et les habitants.

Plusieurs perspectives d'évolution ont été proposées par l'ensemble des groupes et figurent en annexe du présent rapport. Ces propositions et visions permettront d'ouvrir le débat au-delà de la Mission d'Information et d'Évaluation.

SYNTHESE DU RAPPORT

Le Conseil de Paris a décidé lors de sa séance des 2,3 et 4 juillet 2018, de créer une quatorzième Mission d'Information et d'Évaluation (MIE), la sixième de la présente mandature, sur les perspectives de changements du boulevard périphérique. Celle-ci a abordé le devenir de cet axe en réfléchissant aux enjeux de mobilité qu'il comporte, mais aussi en examinant le traitement urbanistique de ses abords. Si son objet se limite à l'anneau périphérique, le devenir de ce dernier ne peut se comprendre sans appréhender l'évolution de l'ensemble des déplacements en Île-de-France, en particulier sur le réseau magistral. Trois orientations majeures ont guidé les travaux de la Mission: combattre toutes les pollutions générées par le périphérique dans sa forme actuelle, recoudre la rupture urbaine entre Paris et les territoires voisins et prendre en compte le nouvel écosystème des mobilités.

Un outil structurant les mobilités source de nuisances importantes

Le périphérique parisien a pris place sur la zone « non aedificandi » extérieure à l'enceinte fortifiée de Thiers construite entre 1841 et 1844. Conçu entre 1956 et d'une longueur de 35 kilomètres, le périphérique est aujourd'hui un ouvrage qui donne accès à Paris. Le site du périphérique apparaît néanmoins comme un territoire urbain très particulier, séparé de son environnement. Il façonne des quartiers singuliers faits de no man's lands et de délaissés urbains et constitue une frontière urbaine et sociale forte qui a symbolisé une posture d'exclusion de Paris vis-à-vis de son agglomération.

Maillon fort du réseau structurant francilien, le périphérique est la seule rocade autoroutière aussi proche du cœur d'une agglomération importante. C'est une voie communale dont l'exploitation requiert un important dispositif opérationnel. Son coût représente près de 7 millions d'euros par an, soit environ 4 centimes par trajet moyen.

Alors que la part modale de la voiture décline dans le centre de l'agglomération, le trafic du périphérique est toujours fortement congestionné et représente 1,1 million de déplacements quotidiens, soit 35 à 40% du trafic parisien. Le trajet moyen effectué sur cet axe est de 7,5 km seulement. Les déplacements se font pour 50% entre Paris et la banlieue, pour 45% de banlieue à banlieue et pour 5% de Paris à Paris. Il s'agit pour 87% de véhicules légers, pour 10% de deux roues et pour 3% de poids lourds. Le taux d'occupation par voiture n'est que de 1,05 personne aux heures de pointe.

Axe structurant primordial pour les entreprises franciliennes, le territoire du périphérique est également un lieu d'implantation majeur de services et un espace stratégique en matière de logistique urbaine. Outre les modes de transports alternatifs à la route tels que le fleuve ou le chemin de fer, de nouveaux modes, fruits des ruptures technologiques en cours, vont rapidement se développer (véhicule autonome, drone, robots,...). Les acteurs économiques et logistiques sont conscients de la nécessité de mettre en œuvre des mesures environnementales.

Le périphérique génère des nuisances importantes, en particulier une forte pollution atmosphérique. Celle-ci constitue un enjeu majeur de santé publique puisqu'elle tue quinze fois plus que les accidents de la route et touche plus particulièrement les populations fragiles, notamment les enfants et les populations défavorisées. La pollution phonique est souvent importante aux abords du périphérique, en particulier la nuit et a aussi un impact très négatif sur la santé des riverains. Enfin, l'insuffisance de

lieux de dépose de déchets est à l'origine de nombreuses décharges sauvages le long du périphérique également source de pollution.

L'abaissement de la vitesse maximale de 80 km/h à 70 km/h réalisé en 2014 a permis de diminuer les émissions polluantes et de fluidifier le trafic. La création d'une zone à faibles émissions devrait accentuer cette baisse. La lutte contre la pollution phonique par la Ville de Paris se traduit par l'installation de murs et de revêtements anti-bruit ainsi que par la couverture de certaines portions du périphérique.

Créer une continuité urbaine et anticiper de nouveaux usages

Support de nouvelles architectures contemporaines, les récentes opérations d'urbanisme menées par la Ville de Paris visent à créer une continuité urbaine entre les territoires. Des formes urbaines diversifiées sont envisagées selon les sites et les projets s'attachent à préserver les évolutions futures de l'infrastructure. Ces opérations doivent s'inscrire dans une démarche métropolitaine et environnementale globale.

La mission s'est efforcée d'articuler ses travaux avec ceux lancés dans le cadre de la consultation internationale organisée par le Forum Métropolitain du Grand Paris (FMGP) sur le devenir du réseau autoroutier francilien. Elle a également rencontré les élus des collectivités et établissements publics territoriaux limitrophes du périphérique qui le souhaitent et leur a adressé un questionnaire afin de recueillir leurs points de vue sur cette infrastructure. Ceux-ci ont unanimement dénoncé la coupure de la ville qu'elle constitue ainsi que ses nuisances pour les riverains. Leurs souhaits pour l'avenir convergent en faveur d'une réduction de la place accordée à la voiture et d'une requalification urbaine des quartiers concernés.

Alors que le périphérique a été conçu pour adapter la ville à l'automobile sur le modèle américain, les expériences menées par des métropoles étrangères comparables conduisant à réduire globalement le trafic automobile d'une agglomération ou à optimiser l'utilisation d'une infrastructure routière peuvent être une source d'inspiration pour imaginer de nouveaux usages à la rocade parisienne.

Les évolutions sociétales et technologiques devraient favoriser la baisse de la circulation automobile. La voiture de demain sera électrique, partagée et autonome. La révolution numérique contribue à enrichir les offres multimodales, optimiser l'usage de la voirie et faciliter les reports modaux. Néanmoins, à court terme, la saturation des réseaux et l'évolution prévisible de la demande dans les transports collectifs franciliens offrent peu de marge susceptible d'absorber le surcroît de déplacements qui découlerait de la diminution de la circulation automobile sur le périphérique. Celle-ci semble donc d'abord subordonnée à une réduction significative de l'«autosolisme». L'évolution du parc automobile vers des véhicules plus propres va aussi contribuer à réduire les nuisances générées par la circulation.

Au fil des diverses auditions menées par la mission, des experts ont émis des propositions visant à préserver l'ouvrage, la mutabilité du site ainsi que les espaces libres existants tout en créant une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes. Nombre de ces contributions soulignent par ailleurs la nécessaire prise en compte des identités territoriales et des « séquences » qui traversent le périphérique.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

DATE	NOM	TITRE
11 02 2019	AARSSE Rodéric	Adjoint au Maire de Malakoff
18 09 2018, 02 10 2018	ALBA Dominique	Directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme
02 10 2018	ALFARO Marion	Chargée du Service de l'Aménagement à la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris
11 02 2019	ARBERET Jean-Michel	Adjoint au Maire d'Arcueil
08 01 2019	AUBRY Stéphane	Expert mobilité, agence d'urbanisme et d'architecture Richez et Associés
18 09 2018	AWADA Fouad	Directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France (IAU-IDF)
11 02 2019	BERANGER Etienne	Conseiller délégué – urbanisme, espace public, développement durable, ISSY
11 02 2019	BESNARD Eveline	Adjointe au maire de Saint-Mandé
09 10 2018	BLAUDEL Célia	Adjointe à la Maire de Paris chargée de l'environnement, du développement durable, de l'eau, de la politique des canaux et du plan climat
15 01 2019	BOSCHETTI Florinda	Senior Project Manager au sein du réseau Polis
11 02 2019	BREUILLY Olivier	Directeur général des services du Grand Paris Seine Ouest
15 01 2019	BURTSCHER Jean-Baptiste	Chargé de mission à la direction Stratégie et Affaires publiques chez Valeo
16 10 2018	CHAUFREIN Manuel	Président de la société VIPAIR-e
11 02 2019	CHOUPIN Juliette	Collaboratrice à la Mairie de Malakoff
27 11 2018	CIRIEZ Frédéric	Ecrivain, auteur de « Mélo » (2013)
15 01 2019	CLAVEL Margot	Chargée d'études « Transports et Mobilités » à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Paris Ile-de-France
16 10 2018	COLDEFY Jean	Directeur du programme Mobilité 3.0, ATEC ITS
11 02 2019	CONVERSY Laurent	Adjoint au maire de Clichy la Garenne

04 12 2018	COSMAO Patrick	Chef de projet « 1000 arbres »
08 01 2019	COTTET Vincent	Directeur général de l'agence d'urbanisme et d'architecture Richez et Associés
20 11 2018	DEBRINCAT Laurence	Directrice des prospectives et des études d'IDF Mobilités
09 10 2018	DELCAMBRE Frédéric	Architecte au sein du Service de l'innovation, de la stratégie et de l'urbanisme réglementaire à la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris
18 12 2018	DIOP Aminata	Cheffe de projet chez Rungis Marché International SEMMARIS
08 01 2019	DOMISE Martin	En charge des Affaires publiques du groupe Renault
15 01 2019	DOUCET Dominique	Vice-Président chargé du Digital chez Valeo
11 02 2019	DUGUET Anca	Directrice du département Urbanisme, aménagement et territoires de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Île de France.
08 01 2019	FABRE Laurent	Directeur des Affaires publiques du groupe PSA
27 11 2018	FAURE Anne	Présidente de l'association « Rue de l'avenir »
27 11 2018	FLONNEAU Mathieu	Historien des mobilités et de l'automobilisme, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et à Sciences-Po
04 12 2018	FRANCE Marie de	Directrice de Sou Fujimoto-Atelier Paris
08 01 2019	FURSTOSS Marc	Responsable des opérations « car sharing » et de la relation B2C du groupe PSA
04 12 2018	GANTELET Eric	Président de SARECO mobilité et stationnement, société de conseil et d'études, spécialisée dans le stationnement
20 11 2018	GARRIGUE-GUYONNAUD Matthieu	Directeur adjoint du cabinet du Préfet de police
11 02 2019	GASTAUER Alexis	Directeur « mobilité » au sein du Grand Paris Seine Ouest
18 09 2018	GAY Emmanuelle	Directrice régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IDF)
20 11 2018	GRANDJEAN Caroline	Directrice de la voirie et des déplacements de la

		Ville de Paris
20 11 2018	GUÉRIN Antoine	Directeur des transports et de la protection du public à la Préfecture de police
20 11 2018	GUÉRIN Pierre-François	Adjoint à la Sous-Directrice de la Sécurité routière au sein de la Direction de l'ordre public et de la circulation à la Préfecture de police
11 02 2019	GUICE Pierre-Yves	Directeur général adjoint – aménagement et territoire dans les Hauts de Seine
20 11 2018	HANEN Elodie	Directrice générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités
06 11 2018	HONORÉ Cécile	Responsable du service des études à Airparif
06 11 2018	HOUSSET Bruno	Président de la Fondation du souffle
04 12 2018	JACQUOT-GUIMBAL Hélène	Directrice générale de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)
04 12 2018	LANDAU Bernard	Président du département urbanisme et mobilités EIVP
20 11 2018	LANDREVIE Didier	Chef de la section des Tunnels, des Berges et du Périphérique à la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris
27 11 2018	LAVADINHO Sonia	Géographe, chercheuse associée au Centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et fondatrice de Bfluid, cabinet spécialisé dans la recherche & prospective en mobilité et développement territorial durables
20 11 2018	LE BOUILLONNEC Jean-Yves	Président du Forum Métropolitain du Grand Paris (remplacé le 18 décembre 2018 par Vincent JEANBRUN, maire de l'Haÿ-les-Roses)
18 09 2018	LECROART Paul	Urbaniste
02 10 2018	LEMOINE Bertrand	Architecte historien
04 12 2018	LEURENT Fabien	Chercheur au Laboratoire ville mobilité transport
11 02 2019	LEVIFVE Hervé	Conseiller technique au Cabinet de Christophe NAJDOVSKI, Adjoint à la Maire de Paris, chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public
02 10 2018	LORTIE André	Architecte historien

11 02 2019	MAGNE Marie-Hélène	Première Adjointe au maire de Charenton
02 10 2018	MANSAT Pierre	Chargé de la Métropole du Grand Paris auprès de la Maire de Paris (jusqu'en décembre 2018)
18 12 2018	MARBACH Guillaume	Directeur Ile-de-France de SNCF Réseau
06 11 2018	MARTINS Jean-François	Adjoint à la Maire de Paris, chargé des sports, du tourisme, des Jeux olympiques et paralympiques
04 12 2018	MICHELET Christine	Responsable d'affaires et d'équipe chez SYSTRA
08 01 2019, 11 02 2019	MISSIKA Jean-Louis	Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité
16 10 2018	MONCEYRON Eric	Chef de mission, Pôles mobilité & développement durable et rayonnement métropolitain, Bordeaux Métropole
20 11 2018	NAJDOVSKI Christophe	Adjoint à la Maire de Paris, chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public
16 10 2018	PELLEVOISIN Philippe	Directeur Technique et Innovation, Colas Ile-de-France
08 01 2019	PIERRE Basile	Responsable « industrie et territoires » à la Direction des affaires publiques du groupe PSA
11 02 2019	POIGNAVENT Matthias	Chargé de mission à la Plaine Commune
16 10 2018	POULAIN Jean-Romain	Directeur régional, Colas Ile-de-France
09 10 2018	PRALIAUD Claude	Directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris
04 12 2018	RACHDI Manal	Architecte fondateur d'Oxo Architectes
11 02 2019	RAMIS Amandine	Chargée de mission au Grand Orly Seine Bièvre
11 02 2019	RAOUL Fabien	Responsable Habitat Saint-Mandé
11 02 2019	RICOUARD Alice	Chargée de mission au sein de la Région Ile-de-France
11 02 2019	RONCALLI Marion	Collaboratrice chargée du P.L.U. à Levallois-Perret
04 12 2018	SCHMITT Bruno	Secrétaire général de SYSTRA, groupe international d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité
18 12 2018	SEBBANE Jonathan	Directeur général de la SOGARIS

08 01 2019	SECONDI Jean-Dominique	Chargé des interventions artistiques de l'agence d'urbanisme et d'architecture, Richez et Associés
27 11 2018	SHENODA Alison	Stagiaire au sein du service Mission Information et Expertise du Conseil de Paris, étudiante en master 2 « Administration internationale de projets territoriaux » à l'Université de Paris Est Créteil, a participé au film documentaire « Passe le périph' d'abord » de Bruno VICTOR-PUJEBET (2011)
06 11 2018	SINEAU Mathieu	Responsable d'exploitation chez Bruitparif
09 10 2018	SOLANS Aurélie	Conseillère déléguée en charge de l'environnement à la Mairie de Paris
08 01 2019	TAFFIN Christian	Ingénierie conduite autonome, groupe Renault
11 02 2019	THIEL Juliette	Chargée de mission à Nogent-sur-Marne
11 02 2019	TRENADO Gaëlle-Anne	Chargée de mission transport et déplacement à Clichy la Garenne
15 01 2019	TREVELO Pierre- Alain	Architecte urbaniste, associé fondateur de l'agence TVK
15 01 2019	VALACHE Michel	Membre élu et Président de la Commission du développement économique régional de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Paris Ile-de-France
18 12 2018	VANLAECKE Lucette	Directrice clients et services Ile-de-France SNCF Réseau
27 11 2018	VASSET Philippe	Ecrivain, journaliste et géographe, auteur d' « Un livre blanc » (2007)
08 01 2019	VERGELAS Patrick	Directeur de Renault Mobility Services
11 02 2019	VERTANESSIAN Pascal	Adjoint au maire en charge des travaux, de l'urbanisme et du développement durable à Vanves
11 02 2019	ZEMOURI Essaïd	Vice-Président à la Plaine Commune

BIBLIOGRAPHIE

6T-BUREAU DE RECHERCHE, coordonnateur, avec la collaboration de Mathieu CHASSIGNET. *Enquête nationale sur l'autopartage, 2016 : état des lieux technique et méthodologique*. Rapport final. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, avril 2017.

6T-BUREAU DE RECHERCHE. *Étude sur les impacts des services de vélos en free-floating sur les mobilités actives*. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Expertises. Rapport, décembre 2018.

6T-BUREAU DE RECHERCHE. *Le marché du vélo personnel à Paris : quelle évolution en regard des offres de vélos en libre-service ? Enquête auprès de magasins de vélos parisiens*. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, juin 2018.

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE. *Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers*. Expertises. Les Avis de l'ADEME, mai 2018.

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE. *Les potentiels du véhicule électrique*. Les Avis de l'ADEME, avril 2016.

AIRPARIF, Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France. *Bilan de la qualité de l'air, année 2017*. Surveillance et information en Île-de-France, mars 2018.

AIRPARIF, Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France. *Bilan Paris 2017*, Surveillance et information sur la qualité de l'air, juin 2018.

AIRPARIF, surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France. *Évaluation prospective de la qualité de l'air à l'horizon 2020 en Île-de-France : évaluation du projet de plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France*. Septembre 2017.

AIRPARIF, surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France. *Zones à basses émissions dans l'agglomération parisienne. Étude prospective : Évaluation des impacts sur les émissions du trafic routier, la qualité de l'air et l'exposition des populations*. Rapport final, mars 2018.

AMAR, Nicolas, MAYMIL, Vincent, VIOSSAT, Louis-Charles, membres de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et LECONTE, Manuel, SAUVANT, Alain, membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). *La régulation de secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis*. 2 volumes : Rapport, n° 2018-050R pour l'IGAS et n° 012070-01 pour le CGEDD, Annexes, décembre 2018.

AUTORITÉ DE LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS. *Rapport d'activité 2017*. Sous la direction d'Alan SAUVANT, avec la collaboration de Maud de CRÉPY. Ministère de la transition écologique et solidaire. Conseil général de l'environnement et du développement durable, décembre 2018.

BAUPIN, Denis, député, KELLER, Fabienne, sénatrice. *Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir et utiliser des véhicules écologiques*. Rapport au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Assemblée nationale, n° 1713, Sénat n° 293. 3 tomes, janvier 2014.

BEDEAU, Laurence, directrice associée. *La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne : sondage et analyse* de l'étude Elabe commandée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive, mai 2018.

BELTRANDO, Yannick, HANAPPE, Florence, avec la participation de François MOHRT et al. *Les quartiers du boulevard périphérique*. Une contribution de l'Atelier Parisien d'Urbanisme à l'étude d'insertion urbaine du périphérique, Mairie de Paris DU-DVD –DDATC, Région Ile de France, juillet 2005.

BOTTIN, Anne. *Les Français et la mobilité durable : Quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ?* Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. Datalab statistique publique, septembre 2016.

BOUSSARD, Nadia, Insee IDF et ROGER, Sandra, Apur. *Métropole du Grand Paris : Des écarts de revenus encore élevés malgré la redistribution*. Atelier Parisien d'Urbanisme. Note n° 114, février 2017.

BURELLE, Laurent, président-directeur général de la Compagnie Plastic Omnium, et CASTRIES, Henri de, ancien président-directeur général d'AXA. *Quelle place pour la voiture demain ?* Rapport. Institut Montaigne, juin 2017.

CAPO-CANELLAS, Vincent, COLLIN, Yvon, DES ESGAULX, Marie-Hélène, et al., sénateurs. *Le financement des infrastructures de transport*. Sénat, rapport d'information n° 858 fait au nom de la Commission des finances, septembre 2016.

CARTRON, Françoise, FOUCHÉ, Alain, JACQUIN, Olivier et al., sénateurs. *Les nouvelles mobilités*. Sénat. Rapport d'information n° 117 fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective, novembre 2018.

CASTRO, Roland, directeur. *Du Grand Paris à Paris en grand*. Rapport de la mission confiée par M. le Président de la République à M. Roland Castro, septembre 2018.

CAVAGNÉ, Bruno, CHARPIN, Jean-Michel, CORNU, Gérard, et al. *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir*. Rapport établi sous la présidence de Philippe DURON. Conseil d'orientation des infrastructures, février 2018.

CIRIEZ, Frédéric. *Mélo*, éditions Verticales, 2013.

CIRIEZ, Frédéric. *Performances périphériques*, in *Périphérique, terre promise*, blog du collectif Babel Photo, sur le monde.fr à l'occasion des 40 ans du périphérique parisien, 2013.

COHEN, Jean-Louis, LORTIE, André. *Des fortifs au périf : Paris, les seuils de la ville*. Éditions du Pavillon de l'Arsenal et A&J Picard, janvier 1992.

Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Ile-de-France, leur financement et la politique de tarification. Sous la présidence de Jacques RAPOPORT, ancien président de SNCF Réseau, ex-directeur général de la Poste, ex-directeur général adjoint de la RATP. 2 volumes : rapport, conclusions. Ile-de-France Mobilités, octobre 2018.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : Défis, projet spatial régional, objectifs, schéma directeur de la région Île-de-France*, 18 octobre 2013.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : Défis, projet spatial régional, objectifs, schéma directeur de la région Île-de-France*. Synthèse. Annexe, 18 octobre 2013.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : Évaluation environnementale, projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, 25 octobre 2012.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire, projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, 25 octobre 2012.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : Propositions pour la mise en œuvre, projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, 25 octobre 2012.

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE. *Ile-de-France 2030 : vision régionale, projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, 25 octobre 2012.

COUR DES COMPTES. *Rapport public annuel 2015 : Les trains Intercités, sortir de l'indécision*, février 2015.

COUR DES COMPTES. *Rapport public annuel 2019 : Les trains Intercités, une réforme à achever*, février 2019.

COUREL, Jérémy, RIOU, Dominique, sous la direction d'Élisabeth GOUVERNAL. *Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Note rapide, Mobilité, n° 670, décembre 2014.

COUREL, Jérémy, RIOU, Dominique. *40 ans d'évolution du vélo : le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien en Ile-de-France*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Observatoire de la mobilité en Île-de-France, Comité des partenaires, novembre 2014.

CROZET, Yves, professeur à l'Institut d'études politiques de Lyon. *Hyper mobilité et politiques publiques : Changer d'époque ?* Economica, mars 2016.

DAVID, Quentin, DEL FABBRO, Matteo, VERTIER, Paul, chercheurs associés au Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques de Sciences Po. *Étude sur la « gratuité » des transports en commun à Paris*. Rapport en réponse à l'appel à évaluation de la Mairie de Paris, décembre 2018.

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ILE-DE-FRANCE. Service de la politique des transports. *Le plan de mobilité en administration*. Fiche repère, avril 2018.

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ILE-DE-FRANCE. *Politique des transports en Ile-de-France, bilan 2017*. Avril 2018.

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ILE-DE-FRANCE. Service de la politique des transports. *Transport régulier de voyageurs en Ile-de-France : L'enjeu des gares routières et autres emplacements d'arrêt pour assurer une desserte équilibrée du territoire*. Fiche repère, mars 2018.

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE. Service des transports. *L'accidentalité routière en Ile-de-France, baromètre du mois de mai 2018*, juin 2018.

DJEBBARI, Jean-Baptiste et SERMIER, Jean-Marie, députés. *La mise en application de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire*. Rapport d'information déposé par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Assemblée nationale, n° 1870, 11 avril 2019.

DUCHEMIN, Bruno, rapporteur. *Avant-projet de loi d'orientation des mobilités*. Avis du Conseil économique, social et environnemental, section de l'aménagement durable des territoires. Journal Officiel, novembre 2018.

DUCHEMIN, Bruno, et GENEST, Sébastien, rapporteurs. *La transition énergétique dans les transports*. Avis du Conseil économique, social et environnemental, section de l'aménagement durable des territoires. Journal Officiel, juillet 2013.

DUCHEMIN, Bruno, MAREMBAUD, Olivier. *Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives, transport de personnes*. Avis et rapports du Conseil économique, social et environnemental. Journal Officiel, avril 2015.

DURON, Philippe. *Mobilité 21 : Pour un schéma national de mobilité durable*. Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, juin 2013.

DURON, Philippe. *Trains d'équilibre du territoire, TET : agir pour l'avenir*. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Secrétariat d'État aux transports, à la mer et à la pêche. Commission TET d'avenir, mai 2015.

ELOY, Marc, DERRÉ, Ivan. *Et si on utilisait le vélo ?* Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France. Service de la connaissance, des études et de la prospective, juillet 2014.

FARENIAUX, Bruno, TREGLODE, Hervé de, MARQUES, Ruth et al. *Urbanisme et mobilité*. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Rapport n° 009796-01, novembre 2015.

FLONNEAU, Mathieu. *L'automobile au temps des Trente Glorieuses*. Nouvelles éditions Loubatières, septembre 2016.

FLONNEAU, Mathieu. *L'automobile à la conquête de Paris*. Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, novembre 2003.

FORUM MÉTROPOLITAIN DU GRAND PARIS. *Livre blanc : Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Ile-de-France*. Étude réalisée par Florence HANAPPE, Atelier Parisien d'Urbanisme, Sarah HELMI, Forum métropolitain du Grand Paris, Lydia MYKOLENKO, Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France et al., sous la direction de Dominique ALBA, Atelier Parisien d'Urbanisme, Fouad AWADA, IAU-Ile-de-France, Sylvain COGNET, Forum métropolitain du Grand Paris, mars 2018.

FRAGNOL, Ludovic. *Concept d'autoroute électrique : Évaluation socioéconomique*. Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. Théma. Analyse, transport, janvier 2017.

FRAGNOL, Ludovic. *Réduction des vitesses sur les routes : Analyse coûts bénéfices*. Ministère de la transition écologique et solidaire, Commissariat général au développement durable. Théma. Analyse, transport, mars 2018.

La fréquentation des grandes gares franciliennes. Enquête sous la direction de l'État, la Région Ile-de-France, la SNCF Réseau, le STIF, la RATP. Grandes enquêtes, mars 2015.

GREENPEACE. *Le droit de respirer : Repenser la mobilité urbaine*. The Netherlands, 2018.

GREENPEACE. *Un nouveau concept de mobilité urbaine*. Hambourg, septembre 2017.

GRÉGOIRE, Emmanuel, Premier Adjoint à la Maire de Paris, en charge du budget, de la transformation des politiques publiques et des relations avec les arrondissements, MISSIKA, Jean-Louis, Adjoint en charge de l'urbanisme, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, NAJDOVSKI, Christophe, Adjoint en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public. *Pour un big bang de la tarification des transports dans le Grand Paris*. 2 volumes : rapport, annexes, janvier 2019.

HANAPPE, Florence, sous la direction de Patricia PELLOUX. *Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris*. Atelier Parisien d'Urbanisme, novembre 2018.

HANAPPE, Florence, sous la direction de Patricia PELLOUX. *Le boulevard périphérique parisien au cœur de la métropole : Enjeux et perspectives*. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 110, octobre 2016.

HANAPPE, Florence, GUILBAUD, Mélanie, NOURY, Amélie, sous la direction de Patricia PELLOUX. *Insertion urbaine et paysagère des autoroutes dans le Grand Paris*. Atelier Parisien d'Urbanisme, décembre 2015.

HANAPPE, Florence et HUDSON, Annie, sous la direction de Patricia PELLOUX. *Véhicules autonomes : Quel avenir dans le Grand Paris ?* Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 134, octobre 2018.

HAZAN, Eric. *L'invention de Paris*. Seuil, 2012.

HURÉ, Maxime. *Les mobilités partagées, nouveaux capitalismes urbains*. Publications de la Sorbonne, 2017.

IDRAC, Anne-Marie. *Développements des véhicules autonomes : orientations stratégiques pour l'action publique*. Ministère de la transition écologique et solidaire, mai 2018.

ILE DE FRANCE MOBILITÉS, RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. *Plan de déplacements urbains en Île-de-France, feuille de route 2017-2020*.

ILE DE FRANCE MOBILITÉS, RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. *Trophées de la mobilité en Île-de-France 2018*. 5ème édition : les lauréats. Feuille de route PDUIF 2017-2020.

ILE DE FRANCE MOBILITÉS. Comité d'évaluation de l'amélioration de l'offre de transport en Ile-de-France. *Rapport pour l'année 2016*.

JANKEL, Stéphanie, avec le concours de Jeanne RICHON. *Un parc de 3,5 millions de logements dans la Métropole du Grand Paris*. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 138, décembre 2018.

KONING, Martin. *La variété des coûts de congestion routière. Le cas du boulevard périphérique parisien*. Revue d'Économie régionale et urbaine, pp. 737-763, octobre 2013.

LAITHIER, Tristan et VAULÉON, Yann-Fanch, sous la direction de Christiane BLANCOT. *Évolution de la nature à Paris de 1730 à nos jours*. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 122, février 2018.

LAURENT, Sophie, PREDALI, Frédérique. *Londres, Madrid, Berlin, des ambitions contrastées en matière d'infrastructures de transport*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, mars 2015.

LEBENTAL, Bruno, MASSONI, Michel, PERRIN, Thérèse. *Évaluation des bilans ex-post prévus à l'article L. 1511-6 du code des transports*. Ministère de la transition écologique et solidaire. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Rapport n° 011038-01, janvier 2018.

LECROART, Paul, urbaniste. *De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ?* Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Note rapide, Territoires, n° 606, octobre 2012.

LECROART, Paul, urbaniste. *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine : couvrir ou reconvertir ?* Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, séminaire La Canopée, 29 septembre 2015.

LECROART, Paul, urbaniste, avec la collaboration de Léa MAISONNEUVE. *San Francisco, Octavia boulevard. La ville après l'autoroute : études de cas*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, mars 2016.

LOPES, Marie-Angèle. *Les aménagements cyclables en Ile-de-France : Bilan et évolutions récentes 2007-2012*. Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France, juin 2014.

MAIRIE DE PARIS, Agence de la mobilité et 6T-BUREAU DE RECHERCHE. *Voitures et navettes autonomes : État de l'art technique et juridique, anticipation des impacts possibles sur la mobilité*. Novembre 2017.

MAIRIE DE PARIS. Direction de la voirie et des déplacements. L'Observatoire des déplacements à Paris. *Le bilan des déplacements en 2015 à Paris*.

MAIRIE DE PARIS. Direction de la voirie et des déplacements. L'Observatoire des déplacements à Paris. *Le bilan des déplacements en 2016 à Paris*.

MAIRIE DE PARIS. Direction de la voirie et des déplacements. L'Observatoire des déplacements à Paris. *Le bilan des déplacements en 2017 à Paris*.

MAIRIE DE PARIS. *Plan de déplacements des administrations parisiennes 2017-2020*, septembre 2018.

MAIRIE DE PARIS. *Stratégie de résilience de Paris*, octobre 2017.

MANCHETTE, Jean-Patrick. *Le petit bleu de la côte Ouest*. Gallimard, Série noire, 1977.

MANDELLI, Didier, sénateur. *Rapport sur le projet de loi en procédure accélérée d'orientation des mobilités*. Sénat, Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Tome 1, n° 368, 6 mars 2019.

MARCELLE, Pierre. *Conduite intérieure*, édition Manya, 1993.

MASSONI, Michel, RAOUL, Emmanuel. *La rationalisation des outils statistiques relatifs aux transports*. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Rapport n° 009197-01, juillet 2015.

MASSONI, Michel, RAOUL, Emmanuel, avec la collaboration d'Alain AYONG LE KAMA, professeur des universités. *Modélisation des déplacements de voyageurs en Ile-de-France*. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Rapport n° 009874-01, mars 2015.

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE et MINISTERE DE L'ECONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DU NUMERIQUE. *Prospective : Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités*. Études économiques. 3 volumes : rapport final, synthèse, annexe, janvier 2016.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. Commissariat général au développement durable. *Datalab : Les comptes des transports en 2016*. Tome 1. 54^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. Avec la contribution de Véronique PAQUEL, Secrétaire de la Commission, Layla RICOCH, Rapporteur et al., juillet 2017.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. *La gestion du trafic en milieu urbain*. L'Expertise française, s.d.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. *Les systèmes de transport intelligents*. L'Expertise française, juin 2017.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. *Plan vélo et mobilités actives*, septembre 2018.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE et MINISTERE CHARGÉ DES TRANSPORTS. *Libérer l'innovation au services des mobilités : loi Mobilités*, juin 2018.

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE et MINISTERE CHARGÉ DES TRANSPORTS. Autorité de la qualité de service dans les transports. *Bilan 2018 de la qualité de service des transports de voyageurs en France*, avril 2019.

MISSIKA, Jean-Louis, MUSSEAU, Pierre. *Des robots dans la ville : comment les voitures autonomes vont changer nos vies*. Tallandier, Essais, octobre 2018.

La mobilité durable en Ile-de-France : processus actifs et actions concrètes. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Syndicat des transports d'Île-de-France, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Région Ile-de-France, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, novembre 2014.

MODIANO, Patrick. *Les boulevards de ceinture*. Gallimard, 1972.

NAUZE-FICHET, E., CHAMPION, J.B., COLLIN, C. et al. *Partir de bon matin, à bicyclette*. Institut national de la statistique et des études économiques. Première, note n° 1629, janvier 2017.

NGUYEN-LUONG, Dany, COCQUIERE, Alexandra, avec la collaboration de Philippe DELCOURT, sous la direction de Fouad AWADA. *Commande publique et innovation en matière de systèmes de transports intelligents*. Rapport final d'étude pour la PREDIM. Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, avril 2017.

Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité : Actes du séminaire du 12 mai 2017 sur les questions urbaines. Sous la direction de Fouad AWADA. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France-École Normale Supérieure, janvier 2018.

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE EN ILE-DE-FRANCE (OMNIL). *Les transports en commun en chiffres, 2000 à 2009*. Publication coordonnée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, s.d.

L'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir. Atelier Parisien d'Urbanisme et Société du Grand Paris, décembre 2017.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE. *La sécurité routière en France : Bilan de l'accidentalité de l'année 2014*. Ministère de l'Intérieur.

ODOXA. *Les nouveaux modes de déplacement : Enquête menée auprès des utilisateurs Lime et des habitants d'Ile-de-France*. Sondage réalisé pour Lime, 01 04 2019.

PAUL-DUBOIS-TAINE, Olivier, président, RAYNARD, Christine et SUET, Pierre-Henry, rapporteurs et al. *Les nouvelles mobilités : adapter l'automobile aux modes de vie de demain*. Centre d'analyse stratégique. Rapport. La documentation française, janvier 2011.

PAUL-DUBOIS-TAINE, Olivier, président, RAYNARD, Christine et VIELLIARD, François, rapporteurs et al. *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*. Centre d'analyse stratégique. Rapport. La documentation française, rapports et documents, n° 47, 2012.

PICHEREAU, Damien, député, présente *Le premier paquet Mobilité publié le 31 mai 2017 par la Commission européenne*. Assemblée nationale. Rapport d'information n° 657 déposé par la Commission des affaires européennes, février 2018.

PICHEREAU, Damien, député, présente *Le deuxième paquet Mobilité publié le 8 novembre 2017 par la Commission européenne*. Assemblée nationale. Rapport d'information n° 1033 déposé par la Commission des affaires européennes, s.d.

PREDALI, Frédérique, GLOAGUEN, Simon. *Grand Londres versus Ile-de-France : quelle offre de transport public ?* Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, novembre 2014.

PREDALI, Frédérique, LAURENT, Sophie, KABS, Manon et al. *Des métropoles européennes s'engagent pour des transports plus vertueux*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, juillet 2016.

RANNOU-HEIM, Christèle. *En Ile-de-France, la pauvreté s'est intensifiée dans les territoires déjà les plus exposés*. Institut national de la statistique et des études économiques. Analyses, Ile-de-France, note n° 76, décembre 2017.

RANNOU-HEIM, Christèle. *Les quartiers de la politique de la ville en Ile-de-France*. Institut national de la statistique et des études économiques. Analyses, Ile-de-France, note n° 57, mars 2017.

RANNOU-HEIM, Christèle. *Un ménage francilien sur quatre concerné par une forme de pauvreté*. Institut national de la statistique et des études économiques. Analyses, Ile-de-France, note n° 73, novembre 2017.

RANNOU-HEIM, Christèle. *Une situation contrastée au troisième trimestre 2018*. Institut national de la statistique et des études économiques. Conjoncture, Ile-de-France, n° 23, janvier 2019.

RANNOU-HEIM, Christèle et OLIVEIRA, Dalila de. *Bilan économique 2017*. Institut national de la statistique et des études économiques. Conjoncture, Ile-de-France, n° 20, mai 2018.

RANNOU-HEIM, Christèle et OLIVEIRA, Dalila de. *Les conditions de logement en Ile-de-France*. Institut national de la statistique et des études économiques. Dossier, Ile-de-France, n° 3, mars 2017.

RAYNARD, Christine, VIELLIARD, François, sous la direction de Claude GRESSIER. *La politique européenne des transports : Quatre enjeux pour la nouvelle mandature*. Rapport. France Stratégie, décembre 2014.

Les Révolutions de la mobilité. L'économie politique n° 76, octobre 2017.

RIBEIRO, Marina, sous la direction Stéphanie JANKEL, avec le concours de Sandra ROGER. *Les quartiers de la politique de la ville dans la Métropole du Grand Paris*. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 142, décembre 2018.

ROCCHI Jean-François, BODINO, Philippe, Inspecteurs généraux de l'administration, TRÉGLODÉ, Hervé de, Conseil général de l'environnement et du développement durable, et al. *L'automatisation des véhicules*. La documentation française, février 2017.

ROCCHI, Jean-François, Inspecteur général de l'administration, PICHON, Frédéric, Inspecteur de l'administration, PANHALEUX, Jean, Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, et al. *Les nouveaux usages de la route*. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Inspection générale de l'administration. Rapport, juillet 2014.

ROLIN, Jean. *La clôture*. Éditions P.O.L., 2002.

ROLIN, Olivier. *Tigre en papier*. Seuil, 2002.

RUGY, François de, ministre de la transition écologique et solidaire, BORNE, Élisabeth, ministre des transports, présentent le *projet de loi d'orientation des mobilités* au nom d'Édouard PHILIPPE, Premier ministre. Sénat. N° 157, 26 novembre 2018.

Comprend l'exposé des motifs, le projet de loi, le rapport annexé, l'étude d'impact, l'avis du Conseil d'Etat.

SÉNAT. Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. *Projet de loi d'orientation des mobilités. Audition de Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports*, M. Hervé Maurey, président. Compte-rendu, 13 février 2019.

SICSIC, Hélène. *Investir la ville du périphérique : Étude des mutations de la ceinture de Paris*. Sous la direction d'Elena COGATO LANZA, Inès LAMUNIERE, Xavier APOTHEKER. École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2016-2017.

SIMON, Bernard, TRÉGLODÉ, Hervé de, ingénieurs. *La ponctualité de la ligne B du RER : efficacité des investissements et réformes en cours*. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Conseil général de l'environnement et du développement durable. Rapport n° 009609-1, avril 2014.

SINCLAIR, Iain. *London Orbital*. Edition Inculte, 2010.

Soixante-dix propositions pour la mobilité de tous les Français. États généraux de la mobilité durable. FNAUT-FNTV-GART-Régions de France-TDIE-UTP, mars 2017.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, OMNIL. *Évaluation en continu du Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF) au 31 décembre 2013*. Repère, Publication de la voirie, fiche n° 2, mars 2015.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, OMNIL. *La mobilité en Île-de-France : le covoiturage*. Repères, fiche n° 7, mai 2017.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. *Rapport environnemental : Plan de déplacements urbains*, juin 2014.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE. *Contrat entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens, 2016-2020*.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE. *Contrat entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités, 2016-2019*.

TASZKA, Stéphane et DOMERGUE, Silvano. *Analyse coûts bénéfiques des véhicules électriques*. Ministère de la transition écologique et solidaire. Commissariat général au développement durable. Bureau des politiques de mobilité et d'aménagement durable, juillet 2017.

TOMATO, architecte. *Paris, la ville du périphérique*. Le Moniteur, avril 2003.

La trame viaire du cœur d'agglomération : le rabattement aux gares. Synthèse de l'atelier du 17 février 2014 réalisée par Florence HANAPPE, Boris CHASTANT, et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, février 2014.

La trame viaire du cœur d'agglomération : vers une vision stratégique et prospective. Note réalisée par Florence HANAPPE, Boris CHASTANT, et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 79, juillet 2014.

La trame viaire du cœur d'agglomération. Étude réalisée par Florence HANAPPE, Julien GICQUEL, Boris CHASTANT, et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, juin 2013.

La trame viaire du cœur d'agglomération. L'évolution des voies rapides et des autoroutes urbaines du Grand Paris. Note réalisée par Florence HANAPPE, Boris CHASTANT, Cédric MORBU, sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 89, mai 2015.

La trame viaire du cœur d'agglomération. Phase 1 : diagnostic partagé. Étude réalisée par Florence HANAPPE, Julien GICQUEL, Mara MARINCIONI et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, mai-juin 2013.

La trame viaire du cœur d'agglomération. Phases 2, 3 et Annexes. Étude réalisée par Florence HANAPPE, Boris CHASTANT, et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, juillet 2014.

La trame viaire du cœur d'agglomération : Phase 4 : atelier logistique urbaine. Synthèse de l'atelier du 18 février 2014 réalisée par Florence HANAPPE, Pierre BERGER et al., sous la direction de Patricia PELLOUX. Atelier Parisien d'Urbanisme, février 2014.

TRANSPORT DEVELOPPEMENT INTERMODALITE ENVIRONNEMENT, TDIE, Think tank. *Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport : Atlas TDIE*, mars 2019.

TRANSPORT DEVELOPPEMENT INTERMODALITE ENVIRONNEMENT, TDIE, Think tank. *Transport et changement climatique, pour une mobilité décarbonée*, janvier 2017.

TRANSPORT DEVELOPPEMENT INTERMODALITE ENVIRONNEMENT, TDIE, Think tank, et al. *La route au cœur de toutes les mobilités : Impact de la révolution des usages de la mobilité sur les infrastructures routières et leurs équipements.* Étude MIRE, mars 2019.

TREVELO, Pierre-Alain, VIGER-KOHLER, Antoine, architectes. *No limit : Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris.* Editions du Pavillon de l'Arsenal, décembre 2008.

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES. Comité présidé par Francis JUTAND. *Ouverture des données de transport.* Rapport remis au Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, mars 2015.

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES. *Observatoire de la mobilité 2018 : Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics*, novembre 2018.

V-TRAFFIC ÉTUDE. *L'état du trafic en Ile-de-France.* Mediamobile, janvier 2014.

VANSSAY, Etienne de, TESSAURO, Vincent, PHETRAMPHAND, Roger, et al. *Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit.* Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, février 2014.

VASSET, Philippe. *Un livre blanc.* Fayard, 2007.

Le véhicule autonome en milieu urbain : Définition, enjeux et perspectives. Bordeaux Métropole, décembre 2017.

VIROT, Pauline et ROGER, Sandra, de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, DRIEUX, Sylvaine, MARTINEZ, Corinne et TRIGANO, Lauren, de l'Institut national de la statistique et des études économiques. *Un nouveau regard sur la métropole parisienne à travers la qualité de vie*. Atelier Parisien d'Urbanisme, note n° 92, juillet 2015.

GLOSSAIRE DES SIGLES UTILISÉS

AIMF : Association Internationale des Maires Francophones

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

APJA : Agent de Police Judiciaire Adjoint

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

ARS : Agence Régionale de Santé

ASP : Agent de Surveillance de Paris

BAC : Brigade Anti-Criminalité

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

BP : Boulevard Périphérique

BPCO : Broncho Pneumopathie Chronique Obstructive

BSPP : Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris

CIO : Comité International Olympique

CNIT : Centre des Nouvelles Industries et Technologies

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

COJO : Comités d'Organisation des Jeux Olympiques

DAE : Direction de l'Attractivité et de l'Emploi (Ville de Paris)

DDCT : Direction de la Démocratie, des Citoyens et des Territoires

DPSP : Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection

DRH : Direction des Ressources Humaines (Ville de Paris)

DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

DU : Direction de l'Urbanisme (Ville de Paris)

EGT : Enquête Globale Transport

EIVP : École des Ingénieurs de la Ville de Paris

EMD : Enquête Ménages Déplacements

EPA : Établissements Publics Administratif

EPCI : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

EPFL : École Polytechnique Fédérale de Lausanne

EPT : Établissement Public Territorial

ERP : État des Risques et Pollutions

GBA : Glissière en Béton Adhérent

GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

GPRU : Grand Projet de Renouvellement Urbain

HOTSPOTS : « points noirs »

IAU-IDF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France

IDFM : Ile-de-France Mobilités

IEP : Institut d'Études Politiques

IFOP : Institut Français d'Opinion Publique

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

INSERM : Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

LPO : Ligue pour la Protection des Oiseaux

LVMT : Laboratoire Ville Mobilité Transport

MAAS : Mobility as a service

MGP : Métropole du Grand Paris

MIN : Marché d'Intérêt National de Rungis ou Marché International de Rungis

MIT : Massachusetts Institute of Technology

NPRU : Nouveau Programme de Renouvellement Urbain

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ORS : Observatoire Régional de la Santé

PDUIF : Plan de déplacements urbains Ile-de-France

PIB : Produit Intérieur Brut

PIM : Programme d'Investissement de la Mandature

PP : Préfecture de Police

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

SGP : Société du Grand Paris

TC : Transports en Commun

TGI : Tribunal de Grande Instance

VA : Véhicule Autonome

VEMS : Volume Expiratoire Maximal par Seconde

VTC : Véhicule de Tourisme avec Chauffeur

ZCR : Zone à Circulation Restreinte

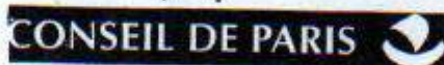
ZFE : Zone à Faibles Émissions

ZNA : Zone Non Aménagée

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Courrier relatif à la création de la MIE
- Annexe 2 : Les opérations d'urbanisme proches du périphérique
- Annexe 3 : Questionnaire adressé aux collectivités territoriales et liste des destinataires
- Annexe 4 : Courriers adressés aux collectivités territoriales relatifs au questionnaire ainsi qu'à la rencontre du 11 février 2019
- Annexe 5 : Liste des collectivités ayant répondu au questionnaire
- Annexe 6 : Propositions des Groupes Politiques

Annexe 1 : Courrier relatif à la création de la MIE



Groupe Radical de Gauche, Centre et Indépendants

Paris, le 13 mars 2018

Madame Laurence GOLDGRAB
Présidente du groupe Radical de Gauche,
Centre et Indépendants

Madame Anne Hidalgo
Maire de Paris



A18CABM-007781

15/03/2018

Madame la Maire,

En application de l'article 22 du Règlement intérieur du Conseil de Paris adopté les 7, 8 et 9 juillet 2014, nous avons l'honneur de vous demander, au nom des 5 élu-e-s du groupe RGCI et des 23 élu-e-s d'autres groupes politiques de bien vouloir soumettre à la délibération du Conseil de Paris la création d'une Mission d'Information et d'Evaluation sur le thème :

« Le périphérique, quelles perspectives de changements ? »

Le périphérique pose un défi pour l'avenir. Construit entre 1956 et 1973, le boulevard est, dès son achèvement, saturé aux heures de pointe. Cette voie communale est devenue la voie routière la plus fréquentée de France avec plus de 1,2 million de véhicules chaque jour. La majorité du trafic se voit entre 7h et 21h du lundi au vendredi, et est donc largement lié à l'activité économique.

Le boulevard périphérique a été pensé pour assurer le lien entre les portes de Paris et le réseau autoroutier régional. Son contournement n'est donc pas un objectif simple à atteindre. D'ailleurs, dès sa création, en raison de son encombrement constant, des stratégies d'évitement ont été pensées pour décharger la circulation en contournant plus largement Paris, via l'A86 et la Francilienne notamment.

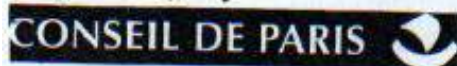
Cette position stratégique de circulation entraîne des nuisances importantes dont les externalités négatives sont fortes, aussi bien sur les aménagements aux abords du périphérique qu'au niveau sanitaire. Les premiers touchés par les nuisances sonores, et bien sûr par la pollution générée par le trafic, sont les quelques 150.000 personnes qui habitent à proximité. De plus, de nombreuses infrastructures sportives mais aussi des services publics qui accueillent des publics vulnérables se situent en bordure de périphérique (écoles, crèches, hôpitaux...), ce qui n'est pas sans susciter quelques inquiétudes. Et au-delà, la circulation automobile produit une pollution importante, dont les différents pics de pollution qui touchent notre capitale en sont un tragique témoignage.

A l'heure où les élus de la majorité s'engagent pour diminuer la place de la voiture dans notre ville il nous paraît essentiel de se saisir de la question de l'avenir du périphérique et de travailler avec l'ensemble des maires des communes limitrophes.

En plus de ces nuisances, le périphérique s'est érigé au fil du temps comme une véritable fracture urbaine entre Paris et sa banlieue. La rupture urbaine est une réalité encore difficile à surmonter malgré des aménagements pour assurer quelques passages de circulation douce. A l'heure de la métropolisation, cette situation n'est plus acceptable.

1/2

Hôtel de Ville - 75196 Paris cedex 04
Tél. : 01 42 76 69 94 - Fax : 01 42 76 63 15



Groupe Radical de Gauche, Centre et Indépendants

Des mesures ont été prises pour réduire les nuisances. L'enrobée phonique qui permet de lutter efficacement contre la pollution sonore ou les appels à innover à travers le projet « Réinventer Paris » sont des signes positifs de changement. Nous pensons qu'il faut aller plus loin, mais éviter les solutions simplistes. L'avenir du boulevard est une donnée complexe. Le sujet mérite bien le cadre d'une Mission d'Information et d'Évaluation pour aborder la problématique dans son ensemble et tracer les grands axes de transformation du Périphérique.

La future MIE doit s'orienter vers plusieurs axes d'actions, pour bien répondre à l'ensemble des défis à long terme que suppose une transformation du boulevard périphérique. Nous proposons que la mission s'attache en particulier à :

- Réfléchir aux caractéristiques de la circulation visible sur le périphérique. Fret routier, circulation pendulaire, transit international, les usages du périphérique sont nombreux et doivent être éclairés pour proposer des solutions adaptées ;
- Envisager, au-delà du simple contournement de circulation, des stratégies alternatives de transports, et ce à long terme. Transports publics, système de frets à repenser, priorité au covoiturage, etc., toutes les solutions devront être envisagées ;
- Anticiper les aménagements urbains qui pourraient être développés afin de réparer la cicatrice urbaine aujourd'hui trop visible. L'ensemble du linéaire doit être concerné par la réflexion sur les activités économiques et sociales qui ont vocation à s'implanter et ce dans une perspective réelle d'aménagement du territoire.

Pour répondre à ses différents objectifs, la MIE devra se placer dans une perspective métropolitaine en auditionnant les représentants des collectivités territoriales et des services de l'Etat concernés. Des exemples internationaux pourront aussi alimenter la réflexion des futurs membres de la MIE.

L'ensemble de notre réflexion doit permettre d'affiner notre analyse et notre réponse en envisageant des mesures concrètes à mettre en place. Nous vous prions ainsi, Madame la Maire, d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Laurence GOLDGRAB

Présidente du Groupe
Radical de Gauche, Centre et Indépendants

Annexe 2 : Les opérations d'urbanisme proches du périphérique

ZAC PORTE DES LILAS (GPRU) – 19^e et 20^e**CONTEXTE :**

Le secteur de la « Porte des Lilas » est une vaste emprise située entre le boulevard des Maréchaux et les communes des Lilas et du Pré-Saint Gervais, de part et d'autre du boulevard périphérique.

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention : 25 ha

Opérateur : SEMAVIP

Architecte coordonnateur : Olivier Le Boursicot (LLTR) et Philippe Hilaire (paysagiste)

Date de signature du traité de concession : 19 mai 1994

Date d'expiration du traité de concession : 31 décembre 2008

Avenant n°7 de prorogation au traité de concession : expiration le 31 décembre 2010

Avenant n°8 de prorogation au traité de concession : expiration le 31 décembre 2011

OBJECTIFS :

- Offrir aux usagers et aux riverains un cadre de vie de qualité,
- Renouer les solidarités urbaines entre les quartiers parisiens et les communes limitrophes,
- Créer une plus grande mixité urbaine favorisant le rééquilibrage vers l'Est et générant des emplois,
- Mieux partager l'espace public et renforcer la desserte en transports collectifs,
- Renforcer la ceinture verte et développer de grands espaces à vocation sportive et de plein air,
- Faciliter l'usage des équipements,
- Respecter les principes de développement durable.

Après la réalisation d'une première ZAC en 1993, le site a été inscrit dans le GPRU en 2002 et intègre la couverture du boulevard Périphérique (BP) au titre du contrat de plan 2000 - 2006.

PROGRAMME :

Programme total (SHON m²)	Dont emplois (SHON m²)	Dont Logements (SHON m²)	Dont équipements (SHON m²)
	Commerces 6 300 Bureaux 50 000 Activités 13 200 Équipement privé (cinéma) 3 500	300 logements (dont une résidence pour étudiants et une EHPAD) Lot D (substitution) et lot E (ajout de 11 000 m² de logements logement sur C1 (associé à CAU & crèche): 30 600m² + 7400 m² (environ)	Équipements publics Relogement des services municipaux 6 600 Aide Sociale à l'Enfance <i>Non pris en compte dans le dossier de réalisation</i> Programme extension de l'hôpital R. Debré environ 13 000 Archives départementales environ 5 500
* 138 000 m²	77 500 m²	38 000 m²	22 600 m²

*138 000 m² maxi total autorisé au PLU en vigueur dont 30 600 m² de logements (19 600 m² + 11 000m²)

Programme espaces verts	Superficie espaces verts (m²)
• Quartier des Fougères : square Léon Frapié (situé au cœur des logements) (Maîtrise d'ouvrage Ville de Paris)	14 000 m² ouvert en mai 2006
Création d'espaces verts et de promenades (jardins en belvédère) par l'aménagement de la couverture du BP :	
• Partie Nord : Jardin Serge Gainsbourg (dalle Nord) + Terre-plein central (TPC) Place du Maquis du Vercors + jardin Armée du Salut	22 000 m² dont 15 500 m² ouvert 15/06/2010 6 500 m² ouvert juillet 2011
• Dalle sud du BP : Square Fougères 3 700 m² Boulodrome 2 000 m² Roller Park 500 m²	6 000 m² Inauguration le 21/09/2011

ÉVÉNEMENTS DE PROCÉDURE :**Réalisés****1994**

- 19 mai : Signature du 1^{er} traité de concession avec la Saemar Saint Blaise,

1999

- 30 avril : Transfert du traité de concession de la Saemar Saint Blaise à la SEMAVIP,

2001

- 29 janvier : Conseil de Paris - définition des objectifs et des modalités de la concertation préalable à la couverture du boulevard périphérique prévoyait la tenue de deux réunions publiques, l'organisation d'une exposition et la création d'une structure décentralisée chargée de l'élaboration du "projet urbain de la Porte des Lilas". (DVD2001-43),
- 25 septembre : Conseil de Paris – Approbation des objectifs poursuivis et modalités de la concertation, (DAUC 01.108 – DVD 01.137),

2002

- 25 septembre : Conseil de Paris – Approbation du bilan de la première phase de concertation, (DVD 2002-49 – DAUC 02.33),

2003

- 24/25 février : Conseil de Paris - Bilan de la concertation, modification de l'acte de création de la ZAC Porte des Lilas (créée le 15 février 1993), autorisation donnée au Maire de signer avec la SEMAVIP un avenant à la convention publique d'aménagement. (AUC-03-0005),

2004

- 10/11 mai : Conseil de Paris - Modification du PLU de la ZAC, approbation du dossier de réalisation de la ZAC, du programme des équipements publics, autorisation donnée au Maire de Paris à signer un 5^{ème} avenant à la CPA avec la SEMAVIP. (DU-04-0044),
- Du 10 mai au 12 juin : Enquête publique pour la couverture du Boulevard Périphérique.

2008

- 24/25 novembre : Conseil de Paris - Prorogation de la ZAC Porte des Lilas via un avenant jusqu'au 31/12/2010. (DU-08-0123),
- 29 décembre : Signature du 1^{er} avenant de prolongation,

2009

- 22 juin : Comité des élus GPRU.
- 14/15/16 décembre : Conseil de Paris -Approbation des éléments financiers des traités de concession arrêtés au 31 décembre 2008.

2010

- 6/7 juillet : Conseil de Paris – autorisation de lancer un appel d'offres en vue du choix d'un opérateur pour achever la ZAC, (2010 DU 155),
- 27/28 septembre : Conseil de Paris – prolongation de la concession actuelle de quelques mois, extension du périmètre et vente de la parcelle du lot C1a à la SEMAVIP, (2010 DU 154),
- 16 octobre : Lancement de l'AAPC pour le choix d'un aménageur pour Paul Meurice,
- 26 novembre : Date limite de réponse à l'AAPC de la concession, ouverture des offres le 1^{er} décembre,
- 13/15 décembre : Conseil de Paris – Création d'une commission d'ouvertures des plis et candidatures pour les concessions d'aménagement, 2010 DU 288,
- 23 décembre : Signature de l'avenant de prolongation de la concession actuelle,

2011

- 10 mars : Réunion de la commission d'agrément des candidatures,

- 18 avril Lancement du dossier de consultation au candidat,
- 25 mai Remise des offres des candidats,
- 6 juin 1^{ère} réunion du dialogue compétitif,
- 21 juin 2^{ème} réunion du dialogue compétitif,
- 4 juillet 3^{ème} réunion du dialogue compétitif,
- 8 juillet 4^{ème} réunion du dialogue compétitif,
- 18 août Envoi du dossier définitif,
- 26 septembre Remise de l'offre définitive de la SEMAVIP,
- octobre Analyse des offres,
- 14/15 novembre Conseil de Paris – autorisation de signer la concession d'aménagement avec le lauréat, (2011 DU 241),
- 14/15 novembre Conseil de Paris – Suppression de la ZAC Porte des Lilas, (2011 DU 240),
- 7 décembre Dépôt d'un recours contre le permis de l'hôtel par la commune du Pré Saint Gervais,
- 31 décembre Fin de la concession « Porte des Lilas » actuelle,

2012

- janvier Publication de la suppression de la ZAC Porte des Lilas,

CALENDRIER OPÉRATIONNEL :**Réalisé****2005**

- septembre : Livraison et mise en service de la résidence étudiante (268 chambres, opérateur SEMIDEP),
- 20 juin Comité de lancement de la construction de la cuisine centrale rue Paul Meurice.

2006

- Janvier : Jury de sélection de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de la dalle (jardin + terre plein de l'avenue de la Porte des Lilas + parvis du futur cinéma + esplanade du cirque. Equipe lauréate : TERRITOIRES Paysagistes, GELIN et LAFON Architectes, ATPI-BET fluides, INTEGRALE 4-BET structures, LIGHT CIBLES-Eclairagiste.
- Février : Jury de sélection du maître d'œuvre de la halle de tennis. Lauréat : Bruno MADER. Mise au point du projet en cours.
- 13 mai : Livraison du square Léon Frapié (maîtrise d'ouvrage Ville de Paris),
- Etude de programmation d'une salle intercommunale avec les 4 communes limitrophes.
- Novembre : Mise en chantier du lot F4 ; NEXIMMO 32 / MAS & ROUX ; bureaux 11 500 m² et commerces 1 500 m²,

2007

- Janvier : Livraison et mise en service de l'EHPAD (106 lits),
Mise en chantier du lot F5 ; Bâti Conseil / HERAULT-ARNOD bureaux 10 138 m² & activités 4 585 m²,
- Février : Mise en chantier du lot G ; bureaux 18 500 m² et commerces 3 498 m² ; Cogédim - Sogéprom - Adim / Agence VALODE et PISTRE.
- Mars : PC modificatif délivré le 20/03/07 pour le lot F5; Bati Conseil Immobilier / Cabinet HERAULT-ARNOD Architectes ; pas de modification de surface.
- Juillet : Protocole SEMAVIP / DU / DVD de mise à disposition de 4 dalles de couverture du périphérique,
- Juillet : Désignation de l'opérateur en charge du projet hôtelier sur lot F6 (120 chambres 3* sous enseigne Park Inn, Vinci Immobilier promoteur),

2008

- 4 février Délivrance du permis de construire pour la réalisation de la cuisine centrale,
- Début de chantier pour les tennis,
- Juillet Dépôt du permis de construire pour la réalisation de l'unité hivernale (DPE).

- 18 avril Lancement du dossier de consultation au candidat,
 - 25 mai Remise des offres des candidats,
 - 6 juin 1^{ère} réunion du dialogue compétitif,
 - 21 juin 2^{ème} réunion du dialogue compétitif,
 - 4 juillet 3^{ème} réunion du dialogue compétitif,
 - 8 juillet 4^{ème} réunion du dialogue compétitif,
 - 18 août Envoi du dossier définitif,
 - 26 septembre Remise de l'offre définitive de la SEMAVIP,
 - octobre Analyse des offres,
 - 14/15 novembre Conseil de Paris – autorisation de signer la concession d'aménagement avec le lauréat, (2011 DU 241),
 - 14/15 novembre Conseil de Paris – Suppression de la ZAC Porte des Lilas, (2011 DU 240),
 - 7 décembre Dépôt d'un recours contre le permis de l'hôtel par la commune du Pré Saint Gervais,
 - 31 décembre Fin de la concession « Porte des Lilas » actuelle,
- 2012**
- janvier Publication de la suppression de la ZAC Porte des Lilas,

CALENDRIER OPERATIONNEL :

Réalisé

2005

- septembre : Livraison et mise en service de la résidence étudiante (268 chambres, opérateur SEMIDEP),
- 20 juin Comité de lancement de la construction de la cuisine centrale rue Paul Meurice.

2006

- Janvier : Jury de sélection de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de la dalle (jardin + terre plein de l'avenue de la Porte des Lilas + parvis du futur cinéma + esplanade du cirque. Equipe lauréate : TERRITOIRES Paysagistes, GELIN et LAFON Architectes, ATP-BET fluides, INTEGRALE 4-BET structures, LIGHT CIBLES-Eclairagiste.
- Février : Jury de sélection du maître d'œuvre de la halle de tennis. Lauréat : Bruno MADER. Mise au point du projet en cours.
- 13 mai : Livraison du square Léon Frapié (maîtrise d'ouvrage Ville de Paris),
- Etude de programmation d'une salle intercommunale avec les 4 communes limitrophes.
- Novembre : Mise en chantier du lot F4 ; NEXIMMO 32 / MAS & ROUX ; bureaux 11 500 m² et commerces 1 500 m²,

2007

- Janvier : Livraison et mise en service de l'EHPAD (106 lits),
Mise en chantier du lot F5 ; Bâti Conseil / HERAULT-ARNOD bureaux 10 138 m² & activités 4 585 m²,
- Février : Mise en chantier du lot G ; bureaux 18 500 m² et commerces 3 498 m² ; Cogédim - Sogéprom - Adim / Agence VALODE et PISTRE.
- Mars : PC modificatif délivré le 20/03/07 pour le lot F5; Bati Conseil Immobilier / Cabinet HERAULT-ARNOD Architectes ; pas de modification de surface.
- Juillet : Protocole SEMAVIP / DU / DVD de mise à disposition de 4 dalles de couverture du périphérique,
- Juillet : Désignation de l'opérateur en charge du projet hôtelier sur lot F6 (120 chambres 3* sous enseigne Park Inn, Vinci Immobilier promoteur),

2008

- 4 février Délivrance du permis de construire pour la réalisation de la cuisine centrale,
- Début de chantier pour les tennis,
- Juillet Dépôt du permis de construire pour la réalisation de l'unité hivernale (DPE).

- Recherche d'un nouveau cirque pour remplacer le cirque céleste qui a cessé ses activités en juillet 2008,
- septembre : Désignation de l'opérateur en charge de la réalisation et de l'exploitation du cinéma sur lot A1 (cinéma 7 salles, Groupement d'opérateur SECAE/CAPCINE)
- décembre 2008 Livraison des programmes de bureaux,

2009

- janvier Jury pour désigner l'architecte lauréat du lot A1 (cinéma) ; lauréat : HARDEL et LEBIHAN,
- Février: Livraison du lot G,
- 8 avril Choix de la RIVP comme MO du lot C1b,
- 9 avril Dépôt du 1^{er} PC du lot F6 (Hôtel 3*),
- 30 avril Accord de la CDAC pour la réalisation du pôle cinéma « Etoile Lilas » (lot A1), 7 salles, 1 500 places.
- 26 mai Comité de lancement du centre d'accueil d'urgence,
- 18 juin Dépôt du permis de construire de relogement du club bouliste rue Noisy le Sec,
- 17 juillet Publication de l'AAPC du programme RIVP lot C1, 2 résidences sociales et une crèche de 60 berceaux,
- 23 juillet Publication de l'AAPC du concours de MOE du centre d'accueil d'urgence,
- 28 juillet Dépôt du PC du lot A1 (cinéma),
- 9 octobre Autorisation du PC du lot F6 (Hôtel) PC 075 119 09 V 0024,
- 23 octobre Jury de sélection concours de maîtrise d'œuvre du CAU, (lot C1a),
- 29/30 septembre Conseil de Paris – autorisation de lancé le marché de maîtrise d'œuvre du CAU, 2009 DPA 49,
- octobre Jury de sélection de 5 concepteurs pour le lot C1b, RIVP crèche, résidence sociale et FJT (240 logements),
- 5 novembre Jury de sélection des candidats MOE pour le CAU. (lot C1a), TABET, E.COLBOC, PH.LANCY, ADEQUATIO, HESSAFAR et VERNONS,
- Octobre Démarrage des travaux de l'unité hivernale. livraison mi 2010,
- 13 novembre Comité de lancement du gymnase, espace jeunes et CAPP, 28 rue Paul Meurice, lancement prochain de l'AAPC, (lot H),
- Décembre Choix du MOE du programme RIVP – (lot C1b), 2 foyers de 240 chambres et une crèche – lauréat : Agence Chartier-Dalix et Avenirier Cornejo.,
- 17 Décembre Lancement de l'AAPC pour le concours du gymnase-CAPP, (lot H),
- Décembre Livraison des tennis (lot K),

2010

- 5 janvier Démarrage du chantier de la cuisine centrale (livraison 3^{ème} trim 2011) -18 mois de travaux, (lot C2),
- 25 janvier Date limite de réception des candidatures de MOE pour le gymnase-CAPP, (lot H),
- 5 février Réunion d'examen des programmes relogement déchèterie, bureaux et activités.
- 16 février Délivrance du permis de construire de relogement du club bouliste rue Noisy le Sec, PC 075 120 09 V 0031,
- 23 février Remise des offres pour le concours de MOE du CAU, (lot C1a),
- 15 février Délivrance du permis de construire des Cinémas – (lot A1),
- 29/30 mars Conseil de Paris – approbation du principe de construction d'un gymnase+ CAPP, approbation de passation du marché de MOE correspondant, (2010 DPA 1),
- Mars /Avril Choix d'un occupant provisoire par la DAC pour l'aire des cirques, « Aba Daba »,
- 20 mai Jury de sélection des MOE du concours pour le gymnase, TEP,-CAPP, (lot H),
- 28 mai Remise des dossiers aux MOE sélectionnés pour le gymnase-CAPP, (lot H),
- 10 juin Jury du concours de MOE du Centre d'Accueil d'Urgence, (lot C1a), lauréat : HESSAMFAR et VERONS,
- 15 juin Lancement d'un appel à projet concernant l'espace cirque de la Porte des Lilas en vue de désigner le futur occupant (réponse pour le 15 août 2010),
- 15 juin Livraison du jardin sur dalle Nord, dénommé Jardin Serge Gainsbourg pour une surface de 15 500 m²,
- 16 juin Réunion publique de présentation du quartier Paul Meurice,
- 2^{ème} trimestre Etude AVP/PRO sur la dalle Fougères (square, boulodrome et skate-parc),

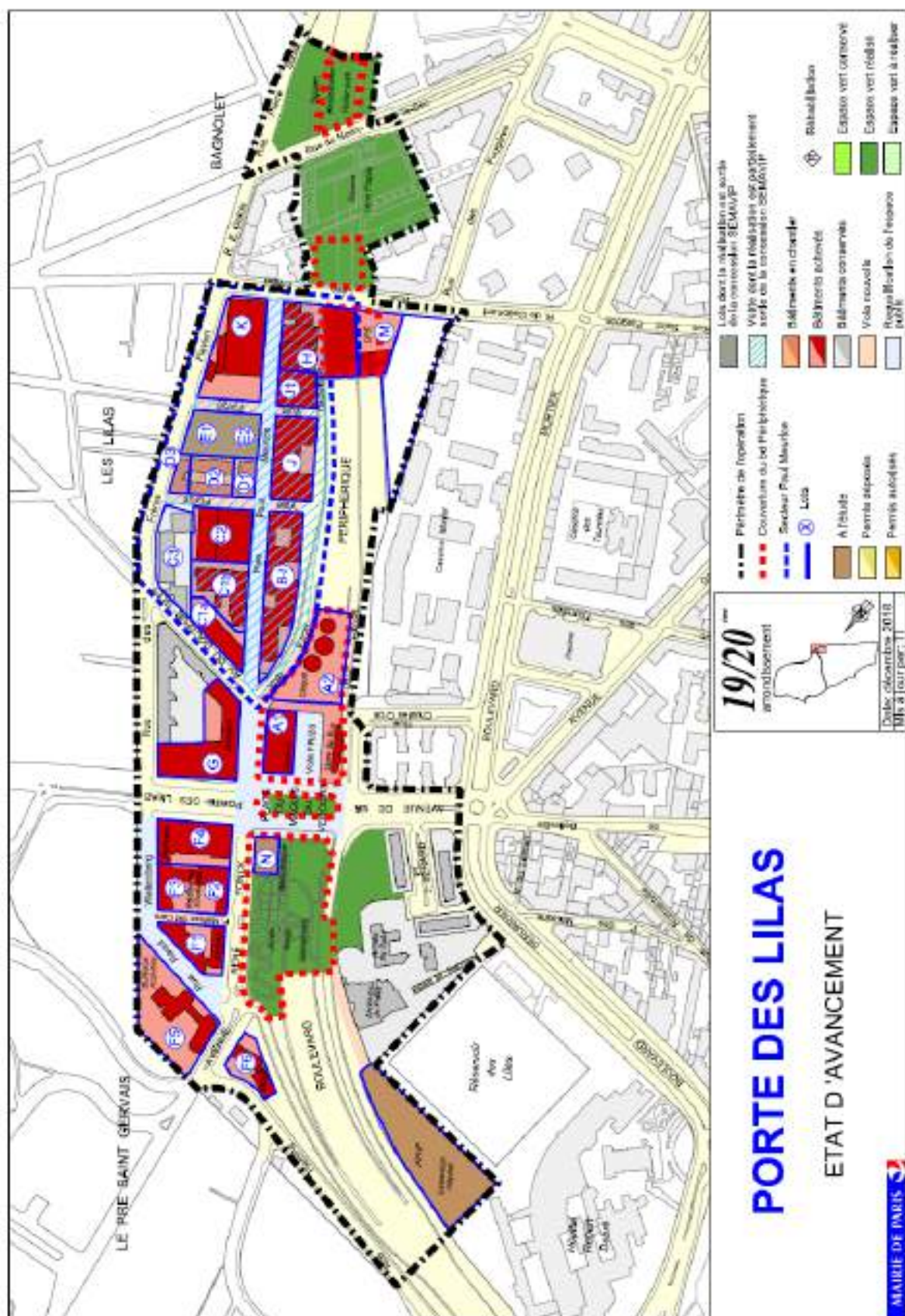
- 8 juillet Inauguration du jardin Serge Gainsbourg par le Maire de Paris,
 - 21 juillet Dépôt du permis de construire du programme RIVP, lot c1a, FJT et foyer migrants 240 chambres, PC 075 120 10 V 0034,
 - août Livraison de l'unité hivernale de la DPE,
 - 2^{ème} 3^{ème} semestre Démarrage chantier de la voie Archives /APHP (achèvement été 2010) et de la deuxième partie du jardin abords des Archives,
 - 3^{ème} trimestre Démarrage du chantier de réaménagement de la rue Paul Meurice par le sud ainsi que des deux venelles rejoignant la rue des Frères Flavien,,
 - 31 octobre Jury de concours des MOE du gymnase-TEP-CAPP, (lot H), offres remises fin août, lauréat – Agence SCAPE,
 - 13/15 décembre Conseil de Paris – Cession à la SEMAVIP d'une parcelle de terrain pour la réalisation du lot F6 (hôtel) (2010 DU 211),
 - 4^{ème} trimestre Mise en service de la gare de bus RATP,
- 2011**
- 14 janvier Dépôt du permis de construire de l'hôtel après déclassement et vente à la SEMAVIP d'une parcelle de terrain, PC 075 119 11 V 0001,
 - 15 janvier Inauguration du complexe sportif de tennis, lot K,
 - 7/8 février Conseil de Paris – Cession à la SEMAVIP d'une parcelle de terrain de 1759 m² pour la réalisation du lot C1, 2 foyers et une crèche de 60 berceaux, 2011 DU 8,
 - 16 mars Démarrage des travaux des cinémas,
 - 30 mars Publication de l'AAPC du marché de travaux du lot C1, RIVP, 240 logements et une crèche, réponse pour le 25 mai,
 - mars Livraison du roller parc de la dalle Fougères,
 - avril Livraison du jardin/boulodrome de la dalle Fougères, et du club de boulistes,
 - mai Réception de la gare routière,
 - 16/17 mai Conseil de Paris – acquisition en VEFA de la crèche du lot C1, RIVP, 2011 DU 131,
 - 31 mai Délivrance d'une DP de division en 3 parties du terrain du 2/16 avenue du Docteur Gley,
 - 1^{er} juin Délivrance du permis de construire du programme RIVP, lot c1a, FJT et foyer migrants 240 chambres, PC 075 120 10 V 0034,
 - 20/21 juin Conseil de Paris – autorisation de déposer un permis de construire sur le stade de tennis « Porte des Lilas pour la couverture de plusieurs courts de tennis dans le cadre du contrat de concession, 2011 DJS 373,
 - 27 juin Remise du parvis de la Porte des Lilas à la Direction de la voirie,
 - 7 juillet remise de la 2^{ème} tranche du jardin Serge Gainsbourg à la direction des espaces verts et de l'environnement,
 - 8 juillet Dépôt du permis de construire du Centre d'Hébergement d'Urgence (CAU), lot C1B,
 - 13 juillet Dépôt du permis de construire du Centre sportif gymnase et CAPP, lot H,
 - 28 juillet Délivrance du permis de construire de l'hôtel, PC 075 119 11 V 0001,
 - juillet Achèvement des travaux de la rue Paul Meurice,
 - 2 août Remise en gestion à la direction de la voirie et des déplacements des voies V8 et V9,
 - août Livraison de la cuisine centrale,
 - 16 septembre Publication de l'AAPC d'un marché d'AMO pour l'élaboration du programme technique et architectural des deux services techniques de la DPE, réponse pour le 11 octobre,
 - 21 septembre Inauguration du jardin Fougères et du terrain de boules et skate park,
 - septembre Réaménagement des abords de l'Armée du Salut et achèvement de la seconde tranche du jardin Lilas,
 - septembre Dépôt d'un recours contre le permis de l'hôtel
 - 5 octobre Publication de l'AAPC du marché de travaux du centre d'accueil d'urgence, réponse pour le 23 novembre 2011,
 - 17 octobre Démarrage des travaux du programme RIVP – (lot C1a), 2 foyers de 240 chambres et une crèche,
 - 24 octobre Délivrance du permis de démolir les bâtiments du boulodrome 16/30 avenue du Docteur Gley, PD 075 120 11 V 0011,
 - 14/15 novembre Conseil de Paris – Vœu demandant que les études sur la bibliothèque soient lancées avant 2014,

- 29 novembre Dépôt d'un permis de construire pour la couverture de court de tennis, 49 rue Paul Meurice, PC 075 120 11 V 0089,
- 2012**
- 9 janvier dépôt d'un permis modificatif pour les cinémas,
 - 5 mars Le tribunal administratif déclare irrecevable le contentieux introduit par la commune du Pré-Saint-Gervais, à l'encontre du permis de l'hôtel,
 - 30 Mai Signature de l'acte de vente du terrain de l'hôtel à Vinci,
 - 2 juillet Délivrance d'un permis modificatif pour les cinémas,
 - 3^{ème} trimestre Démarrage des travaux de l'hôtel, PC 075 119 11 V 0001,
 - 28 Octobre Livraison et ouverture des cinémas,
- 2013**
- Novembre Livraison du programme RIVP – (lot C1a), 2 foyers de 240 chambres et une crèche
- 2014**
- Avril Livraison du programme hôtelier
- 2018**
- 14-15-16-19 nov. ZAC Porte des Lilas (19-20e) - Reddition des comptes et quitus à la SEMAVIP (2018 DU 9)

Se reporter à la fiche de l'opération Paul Meurice pour les lots dont la réalisation est sortie de la concession SEMAVIP (programmes situés de part et d'autre de la rue Paul Meurice)

Programme de Paul Meurice :

- 22 000 m² - 25 000 m² de bureaux et locaux en pied d'immeubles, lot B et I
- 6/7 000 m² d'hôtel d'entreprises, lot J
- 6 000 m² de services municipaux, unité fonctionnelle DPE, lieu d'appel Télégraphe et déchèterie, lot J
- 13 000 m² de logements sociaux comprenant des logements familiaux, des logements étudiants et un foyer d'accueil médicalisé, lots D et e
- 5 000 m² de logements en accession, lots D et E
- une crèche de 60 berceaux, lots D et E
- 1 centre de PMI, lots D et E



Les Portes du 20^{ème} – (NPNRU) - PYTHON – DUVERNOIS – 20^e

CONTEXTE :

Ce secteur d'aménagement est situé entre la porte de Montreuil et la porte de Bagnolet, le long du boulevard périphérique. Il est occupé par le stade de la porte de Bagnolet et le stade Louis Lumière.

L'opération Joseph Python fait partie du nouveau programme national de rénovation urbaine (NPNRU), dénommée « Porte de Bagnolet - Porte de Montreuil », quartier des Portes du 20^{ème}

Enclavé entre les boulevards des Maréchaux, le boulevard périphérique et les infrastructures autoroutières, ce territoire est composé d'ensembles urbains déconnectés entre eux, n'ayant pas bénéficié des nombreuses dynamiques en marche sur les secteurs limitrophes (métamorphose au Nord du quartier de la Porte des Lilas, à l'Ouest avec les premières transformations du quartier Saint-Blaise, tous deux en GPRU). Compte tenu des difficultés sociales, économiques et urbaines, ce territoire a été sélectionné parmi les 200 sites nationaux. Il est par ailleurs classé en Zone de Sécurité Prioritaire (ZSP) depuis 2013. Il s'agit d'un territoire à grands enjeux sur lequel se développent de façon concomitante deux projets d'aménagement : Python-Duvernois et Porte de Montreuil. Bien que ces deux projets puissent faire l'objet d'une différenciation pour certaines études, l'ambition de la Ville est bien de travailler à un projet unique et intégré, comme spécifié dans la candidature retenue par l'ANRU, s'appuyant sur les atouts du quartier (tramway, ceinture verte, équipements sportifs d'envergure parisienne, situation métropolitaine et notamment la Porte de Montreuil comme entrée de ville, etc.) et permettant des synergies entre Paris et les communes limitrophes qui participeront à terme au rééquilibrage Est/Ouest de l'agglomération parisienne.

Une première tranche a concerné le relogement par la RIVP des cent vingt-cinq familles résidentes de deux barres de la cité Python Duvernois exposées aux nuisances du boulevard périphérique par la construction de deux immeubles sur des emprises détachées respectivement du TEP du boulevard Davout et du centre sportif Louis Lumière.

Fin 2016, le secteur est retenu dans le cadre du NPNRU.

Mi 2017, l'Agence UP démarre les études de maîtrise d'œuvre urbaine.

La création d'une ZAC est prévue à l'automne 2019.

CARACTÉRISTIQUES :**Secteur d'intervention : 11 hectares****Aménageur/constructeur :****Marché de MOE : Agence UP équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine (2017)****OBJECTIFS :**

- L'opération Python-Duvernois aura vocation à renforcer la ceinture verte parisienne et à développer la mixité fonctionnelle de ce secteur d'aménagement en créant notamment un parc urbain sportif. Il visera à poursuivre le décloisonnement des différents espaces en créant des continuités urbaines, en particulier entre les résidences « Bagnole Zone Verte » et leur environnement immédiat. Il s'attachera à renforcer le lien avec Bagnole
- L'aménagement du secteur Python-Duvernois tiendra un rôle charnière dans l'aménagement de la ceinture verte entre les Portes de Bagnole et de Montreuil et dans son intégration aux différentes trames vertes existantes à petite et grande échelle. Le projet poursuit également un objectif d'introduction de mixité sociale par la création de logements intermédiaires, en accession et éventuellement d'un hôtel ; et la mixité fonctionnelle par l'introduction d'activités économiques sur le secteur
- Requalifier la trame viaire du secteur

PROGRAMME : PYTHON DUVERNOIS (FUTURE ZAC)

Plan programme de l'Agence UP

PROGRAMME (SDP m²)	Dont emplois (SDP m²)	Dont logements (SDP m²)	Dont équipements (SDP m²)
Agence UP (en cours de définition)	57 000 m² de bureaux 5 500 m² activités 700 m² commerces	Environ 450 logements dont 33% sociaux	13 700
101 900 m²	63 200	25000	13 700

Espaces publics & espaces verts	Superficie
• Élargissement à 12 mètres de la rue Lucien Lambeau	2 000 m²
• Parc	29 000 m²

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS:**Réalisés****2010**

- 16 novembre Secrétariat général – présentation et validation de l'opération Davout, réexamen à faire et poursuite des réflexions sur l'opération Lumière

2011

- 19 janvier Publication de l'AAPC du marché de MOE par la RIVP, 70 logements et un équipement de petite enfance, réponse pour le 28 février
- 28/29 mars Conseil de Paris – lancement de la modification générale du PLU
- 4 avril Réunion publique à la Mairie du 20^{ème} arrondissement, avec les locataires des bâtiments à démolir
- 8 avril Jury de sélection des 5 MOE, CLERMONT ARCHITECTE, Pierre AUDAT, Frédéric BOREL Architecte, ATELIER SERAJI, Elizabeth NAUD et Luc POUX
- 16 mai/17 juin Enquête publique sur la modification du PLU
- 1^{er} juin Publication de l'AAPC d'un marché d'études urbaines, réponse pour le 11 juillet 2011
- 10 octobre Jury de choix des MOE du concours de la RIVP, lauréat : Elizabeth NAUD et Luc POUX

2012

- 7/8 février Conseil de Paris - Approbation de la modification générale du PLU emportant modification de terrains de l'opération
- 6 mars notification du marché de l'étude urbaine et réunion de lancement de l'étude
- 19/20 mars Conseil de Paris – autorisation de lotir et diviser le terrain du TEP, 2012 DU 18
- 13 avril 1ère réunion du comité de suivi de l'étude ceinture verte
- 24 mai 2ème réunion du comité de suivi de l'étude ceinture verte
- 12 juillet COPIL de la première phase de l'étude urbaine
- 13 septembre Dépôt d'une DP de division de terrain en 4 lots (DP 075 120 12 V 0348)
- 2 octobre Autorisation de la DP de division de terrain (DP 075 120 12 V 0348)
- 11/12 novembre Conseil de Paris – Financement des 68 logements sociaux de la RIVP, 2012 DLH 248
- 29 novembre Dépôt du permis de construire RIVP, 68 logements, équipement petite enfance et locaux associatifs
- 4^{ème} trimestre Etudes pollution en vue du PC avec équipement petite enfance

2013

- 5 novembre Délivrance du permis de construire RIVP, Davout
- 12/13 novembre Conseil de Paris vente après désaffectation du terrain à la RIVP, 2013 DU 255

2014

- 24 février Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux de la RIVP, réponse pour le 12 mai
- 2^{ème} trimestre Désaffectation des équipements sportifs
- 2^{ème} trimestre Remise du terrain à la RIVP
- Août Démarrage des travaux du programme Davout de la RIVP
- 17/18 novembre Conseil de Paris – Lancement d'appels d'offre ouverts relatif à l'étude urbaine et à l'élaboration d'une étude d'impact environnementale, Approbation des modalités de concertation, 2014 DU 139
- 27 novembre Date d'envoi de l'AAPC du marché d'étude urbaine, réponse pour le 20 janvier
- 1^{er} décembre Date d'envoi de l'AAPC du marché d'étude d'impact, réponse pour le 23 janvier
- 22 décembre Date d'envoi de l'AAPC du marché de programme pour la piscine, réponse pour le 19 janvier

2015

- 9 avril Concertation : réunion publique
- 13/15 avril Conseil de Paris – Attribution des marchés de MOE et étude d'impact
- 26 mai Notification des marchés de MOE et d'étude d'impact
- 25 juin Réunion publique
- 28/30 septembre Conseil de Paris, Plan Nager à Paris - Construction d'une piscine 134 boulevard Davout / 5 à 7 rue Serpollet (20e) - Modalités de passation et exécution de tous les marchés et demandes d'urbanisme, 2015 DPA 58
- 8 octobre Date d'envoi de l'AAPC de réalisation de la piscine en Conception-réalisation-maintenance (CREM) réponse pour le 16 novembre
- 10 octobre Concertation : marche commentée
- 15 octobre Dépôt d'une demande de permis de construire d'installation provisoire d'un bassin aquatique
- 5 novembre Concertation : Ateliers autour du quartier et ses usages
- 10 décembre Concertation : Atelier autour du développement économique

2016

- 25 février Délivrance d'une demande de permis de construire d'installation provisoire d'un bassin aquatique
- 1^{er} trimestre Jury de sélection des équipes (MO+MOE) de réalisation de la piscine
- 8 mars Café du projet 1
- 5 avril Café du projet 2
- 4 mai Café du projet 3
- 7 juin Café du projet 4
- Juin Jury de choix de l'équipe lauréate de la piscine
- Juin Arrêt du marché de maîtrise d'œuvre
- 5 juillet Café du projet 5
- 1^{er} septembre Notification du marché de la piscine à EIFFAGE CONSTRUCTIONS EQUIPEMENTS,
- 20 octobre Dépôt du permis de construire de la piscine

- 4 novembre Réunion publique
- 7/9 novembre Conseil de Paris - Lancement opérationnel du projet urbain Python Duvernois (20ème arrt) - Délégation donnée à la Maire de Paris de prendre toute décision relative aux marchés publics et aux autorisations d'urbanisme nécessaires à la réalisation de cette opération. 2016 DU 221
- 10 novembre Café du projet 6
- 24 novembre Café du projet 7
- 8 décembre Café du projet 8
- 9 décembre Date d'envoi de l'AAPC du nouveau marché de MOE, réponse pour le 9 janvier
- 12/14 décembre Conseil de Paris – Protocole de préfiguration NPNRU, 2015 DU 150
- 15 décembre Café du projet

2017

- Février Date d'envoi du dossier aux sélectionnés du marché de MOE
- Mars Livraison du programme Davout RIVP 68 logements sociaux, et de la crèche multiaccueil 33 places
- 12 avril Délivrance du permis de construire de la piscine

2017

- 3^{ème} trimestre Notification du nouveau marché de MOE : Agence UP équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine
- 2^{ème} semestre Démarrage des études de maîtrise d'oeuvre

Prévisionnels**2018**

- 2^{ème} semestre Finalisation de l'étude d'impact

2019

- Février CP Délibération : bilan de la concertation et désignation de l'aménageur (SEMAPA) par anticipation
- Novembre Conseil de Paris - ZAC : création – réalisation - déclaration de projet emportant modification du PLU

2019

- 2^{ème} semestre Livraison de la piscine

AVANCEMENT DU PROGRAMME :

PYTHON DUVERNOIS (programme de la future ZAC en cours de définition)

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre d'œuvre	Désignation	Nb unités	Faible	N° SGP	N° permis	Déposit	Délivré	Chantier	Libéré
				Logements	150	50	25 000					2024
				Logements (VFI, voiries, etc.)	300							
				Quartier			57 000					2024
				Activités			5 500					2024
				Commerces			700					2024
				Équipements			12 700					2024

Programme en cours sur le secteur PYTHON DUVERNOIS :

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre d'œuvre	Désignation	Nb unités	Faible	N° SGP	N° permis	Déposit	Délivré	Chantier	Libéré
				Logements	150	50	4 800					
	134 bd Davout	RIVP	MAUDOUX	Local (BBOUILLON) (VFI)				PC 075 120 12 V 0061	29/11/2012	05/11/2013	21/05/2014	Mars 2017
				Local d'activités								
				Local associatif	33	10000	400					
	124-148 bd Davout 5-7 rue Serpollet	VILLE DE PARIS	CHRISTIANE & PARTENAIRE S	Piscine			1 800	PC 075 120 18 V 0064	29/10/2016	12/04/2017	Janvier 2018	2019

ZAC PORTE DE VINCENNES – 12^e et 20^e

CONTEXTE :

Le secteur de la « porte de Vincennes » est situé au débouché du cours de Vincennes, à la limite des 12^{ème} et 20^{ème} arrondissements, sur la ceinture parisienne en limite des communes de Saint-Mandé et de Vincennes. C'est l'un des onze sites prioritaires du Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne.

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention : 27 ha
 Aménageur : SEMAPA
 Coordonnateur(s) / Concepteur(s) : AUA Paul CHEMETOV
 MOE des espaces publics : LAMBERT-LENACK
 AMO qualité environnementale et développement durable : BET TRIBU
 Date de signature de la concession d'aménagement : 16 décembre 2015
 Date de fin de la concession d'aménagement : 31 décembre 2022

OBJECTIFS :

Il s'agit d'engager une démarche de renouvellement urbain, permettant d'améliorer les conditions de vie des habitants, notamment en requalifiant l'espace public et les espaces verts, en dynamisant le secteur commercial et en complétant l'offre en équipements publics. La lutte contre les nuisances phoniques est à l'étude par le biais d'aménagement paysagers notamment ou ponctuellement de bâtiments écrans. Cette urbanisation nouvelle doit permettre d'accueillir des locaux destinés à l'emploi, et du logement spécifique (logements étudiants et d'artistes, résidence pour personnes âgées,). Le projet doit déboucher sur une meilleure liaison avec les communes riveraines par la confortation du maillage viaire.

PROGRAMME :

Programme lors de la création de la ZAC Conseil de Paris des 12/13 novembre 2013

Programme total (SDP m ²)	Dont emplois (SDP m ²)	Dont logements (SDP m ²)	Dont équipements (SDP m ²)
	Bureaux 24 500 m ² Commerces artisanat services 6 600 m ²	Environ 2 700 m ² de logements pour étudiants et jeunes travailleurs	1 gymnase et 2 salles polyvalentes 2 500 m ² 1 équipement culturel 1 100 m ² 1 extension réfectoire (et crèche ?) 500 m ²
37 900 m²	31 100 m²	2 700 m²	4 100 m²

Espaces verts /Espaces publics	Superficie jardins / espaces verts (m ²)
- Réaménagement du Bd Carnot et de la rue de Lagny - Réaménagement des espaces proches de l'équipement intergénérationnel (placette, porche, accès à un immeuble ICADE) - Réaménagement de l'avenue de la Porte de Vincennes - Démolition d'arcades commerciales côté 20ème et réaménagement de la rue Noël Ballay - Réaménagement des espaces publics et des limites avec espaces privés : rues Willemetz et Lecache. - Square Delaporte à réaménager (6 600 m²)	achevé en 2006 achevé fin 2007 achevé en 2007 achevé en 2007 à l'étude

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS :**Réalisés :****2005**

- Avril Attribution du marché de maîtrise d'œuvre à l'Atelier Ruelle pour le réaménagement de l'avenue de la Porte de Vincennes ; maîtrise d'ouvrage DVD

2006

- Résidentialisation des immeubles d'ICADE le long de l'avenue de la Porte de Vincennes
- Réaménagement du boulevard Carnot et de la rue de Lagny
- Réaménagement transitoire du square Carnot

2007

- 27 mars Comité de lancement de la restructuration du groupe scolaire Lamoricière
- Juillet Fin des travaux du réaménagement de l'avenue de la Porte de Vincennes : les stations services et les contres allées sont supprimées et remplacées par un vaste trottoir paysager, les liaisons piétonnes avec Saint Mandé sont améliorées, le partage de la voirie a été modifiée au détriment de la voiture et au profit des transports collectifs et des circulations cyclistes
- Juillet Fin des travaux de la rue Noël Ballay (20°) : grâce à la démolition des arcades une allée piétonne et un square ont été réalisés mettant en valeur les commerces de proximité ; maîtrise d'ouvrage DVD
- 28 septembre Jury de sélection des maîtres d'œuvre de la restructuration des écoles Lamoricière.
- Décembre Fin des travaux de réaménagement des espaces proches de l'équipement intergénérationnel rue Fernand Foureau (placette, jardinière, porches,...) ; maîtrise d'ouvrage DVD et DEVE

2008

- Janvier Livraison de l'équipement intergénérationnel, 9, rue Fernand Foureau 12° : création d'un équipement intergénérationnel articulant une halte garderie et un espace de convivialité pour les seniors dans des anciens locaux de stockage et sous les arcades requalifiés de ICADE, rachetés par la Ville et donnés à la RIVP par avenant au bail initial
- 25 février Jury de choix du MOE de la restructuration et extension de locaux pédagogiques et du service de restauration du groupe scolaire 8-10 avenue Lamoricière Paris 12^{ème} : lauréat : ARCHI 5. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DPA
- Septembre Concertation avec communes riveraines, conseils de quartier, les bailleurs privés et sociaux et population sur le cahier des charges de la nouvelle consultation d'urbanistes
- 20 octobre Réunion publique sur l'aménagement
- Concertation avec les communes riveraines pour arrêter le cahier des charges de la nouvelle consultation d'urbanistes
- 15/16/17 déc. Conseil de Paris- Approbation des principes d'aménagement et des modalités de la concertation et autorisation de lancer un marché de prestations intellectuelles de maîtrise d'œuvre urbaine. (DU-2008-0038)
- Décembre Lancement de l'appel d'offres (AAPC) en vue de désigner une équipe pluridisciplinaire ayant une mission d'étude urbaine portant sur l'aménagement de ce secteur afin d'établir le projet d'aménagement (Maîtrise d'ouvrage DU)

2009

- 3 février Dépôt du permis de restructuration-extension du groupe scolaire 8/10 avenue de Lamoricière (PC 075 112 09 V 0005)
- 4 juin Délivrance du permis de la restructuration du groupe scolaire
- 22 juin Comité des élus GPRU
- 8 septembre Attribution en CAO du marché d'étude de maîtrise d'œuvre urbaine à l'équipe de l'AUA-Paul CHEMETOV
- Octobre Notification du marché d'étude de maîtrise d'œuvre urbaine

2010

- 12 février Publication de l'AAPC d'un marché à bons de commande pour des études de circulation

- 17 février Comité de suivi du marché d'étude de maîtrise d'œuvre urbaine
- 31 mars Comité de suivi du marché d'étude de maîtrise d'œuvre urbaine
- 2^{ème} trimestre Remise première phase de l'étude : esquisse de l'aménagement et opérations à court terme et présentation en réunion publique
- 20 Mai Réunion du comité de pilotage
- 6/7 juin Conseil de Paris – Autorisation de vente d'une partie d'une parcelle, sis boulevard Carnot, en vue de l'extension du Collège Lycée Georges Leven, (2010 DU 21)
- 11 juin Réunion de présentation avec la Ville de Saint Mandé
- 23 juin Comité de suivi (SG)
- 5/6 juillet Conseil de Paris – attribution du marché d'études de circulation
- juillet Remise des études de circulations de la DVD
- juillet Début des travaux d'extension et restructuration du groupe scolaire Lamoricière,
- 31 juillet Publication de 2 AAPC de marché de MOE, par la RIVP, en vue de réhabiliter les immeubles de la Porte de Vincennes et de la Tour 118 rue de Lagny, réponse pour le 13 septembre 2010
- 18/19 octobre Conseil de Paris – financement de l'opération d'acquisition conventionnement de 500 logements PLS de la Porte de Vincennes acquis par EFFIDIS auprès d'ICADE, 2010 DLH 159
- septembre Comité de suivi (SG)
- octobre Comité de pilotage
- 29 novembre Réunion publique sur le programme de réhabilitation des bâtiments de la RIVP, présidée par les maires des 2 arrondissements
- 4^{ème} trimestre Lancement de l'étude de circulation sur la bretelle Courteline, après notification du marché
- 10 décembre réunion du comité technique

2011

- 11 février Choix du MOE chargé de la réhabilitation de l'immeuble de la RIVP 118 rue de Lagny, lauréat : EQUATEUR
- 11 février Choix du MOE chargé de la réhabilitation des immeubles de la RIVP Porte de Vincennes, lauréat : JACOTAY VOATZIS
- 25 mars Réunion du comité de pilotage
- 7 avril Réunion avec les locataires du bâtiment à démolir rue Cristino Garcia
- 1^{er} juillet Dépôt du permis de construire du Lycée Israélite, 30 boulevard Carnot
- 5 juillet Dépôt d'une déclaration préalable pour diviser le terrain 31/61 bd Carnot en 3 lots, DP 075 112 121V 241
- 11/12 juillet Conseil de Paris – délibération approuvant les objectifs et les modalités de concertation en vue de créer une ZAC, 2011 DU 108
- 22 juillet Délivrance d'une déclaration préalable pour diviser le terrain 31/61 bd Carnot en 3 lots, DP 075 112 121V 241
- Septembre Ouverture de 2 classes dans la maternelle Lamoricière
- 22 septembre Réunion avec les locataires de la tour Lagny
- 28 septembre Réunion avec les locataires de la barre Commandant
- 3 octobre Réunion avec les locataires de la barre Lucie Faure
- 20 octobre Réunion publique de concertation et ateliers de concertation
- 19/26 novembre Visites de terrain
- 7 décembre 1^{er} Atelier participatif de concertation
- 12/14 décembre Conseil de Paris – financement des 3 immeubles RIVP en réhabilitation Plan Climat, 2011 DLH 351
- 22 décembre Dépôt de déclaration préalable pour réhabilitation et ravalement du 118 rue de Lagny

2012

- 19 janvier Atelier de concertation
- 26 mars Refus du permis de construire du Lycée Israélite, 30 boulevard Carnot
- 4 avril Dépôt des 2 déclarations préalables des immeubles à réhabiliter (barre RIVP) 12^{ème} et 20^{ème}
- 11 avril Publication de l'AAPC du marché de travaux de réhabilitation rénovation thermiques et acoustiques du 118 rue de Lagny 88 logements en R+14, réponse pour le 30 mai
- 28 avril Publication de l'AAPC du marché pour l'étude d'impact liée à la ZAC, réponse pour le 23 mai

- 5 juin Publication de l'AAPC du marché de travaux de réhabilitation des 2 immeubles de la RIVP, Elie Faure et Herminier, réponse pour le 25 juillet
- 19 juin Délivrance de la DP de réhabilitation de l'immeuble Elie Faure
- 7 juillet Délivrance de la DP de réhabilitation de l'immeuble l'Herminier
- 24 juillet Délivrance du permis de construire du Lycée Israélite, 30 boulevard Carnot
- 1^{er} août Notification du marché d'étude d'impact
- 3 septembre Démarrage de l'étude d'impact
- 5 octobre Délivrance de déclaration préalable pour réhabilitation et ravalement du 118 rue de Lagny
- 10/12 décembre Conseil de Paris – vente d'un terrain 45/51, boulevard Carnot (12^{ème}), 2012 DU 36
- 18 décembre Réunion publique

2013

- 21 février Envoi de l'étude d'impact à l'autorité environnementale
- 25 février/5 avril Exposition publique dans le cadre de la concertation
- Janvier/février Démarrages des travaux des deux immeubles RIVP Elie Faure et Cdt l'Herminier
- 9 mars Publication de l'AAPC du marché de travaux de réalisation d'un réseau d'assainissement sous le boulevard Carnot, réponse pour le 11 avril
- 25 mars Accusé de réception de l'étude d'impact par l'autorité environnementale
- 25/26 mars Conseil de Paris – autorisation de lancer un AOO pour un choix d'un promoteur pour un hôtel 3*, boulevard Carnot (12^{ème}) 2013 DU 9
- 28 mars Demande d'avis au cas par cas pour les études d'impact des voiries et de la passerelle
- 22/23 avril Conseil de Paris – Approbation des modalités de mise à disposition du public de l'étude d'impact, 2013 DU 147
- 7 mai Réception de l'avis de l'AE sur la demande d'étude d'impact au cas par cas, pas de besoin d'une étude d'impact
- 27 mai Ouverture du chantier d'extension du collège
- 2^{ème} trimestre Lancement de la consultation pour l'hôtel
- 17 juin-12 juillet Mise à disposition du public de l'étude d'impact
- 3^{ème} trimestre Démarrage des travaux du réseau d'assainissement
- 12/13 novembre Conseil de Paris – bilan de la concertation, création d'une ZAC et engagement d'une procédure de mise en compatibilité du PLU, 2013 DU 289

2014

- 3 février Date d'envoi de la demande d'avis à l'autorité environnementale pour la réalisation d'une évaluation environnementale sur la déclaration de projet emportant modification du PLU, réponse le 5 avril
- 3 avril Réponse négative de l'autorité environnementale pas de nécessité de réaliser une évaluation environnementale pour la déclaration de projet emportant modification du PLU
- Juin Fin des travaux de réhabilitation des immeubles RIVP de la Porte de Vincennes (coté 12^e et 20^e) et du 118 rue de Lagny
- 18 juin Réunion des personnes publiques associées
- 16/17 juin Conseil de Paris – Signature du protocole de cession du terrain du boulevard Carnot pour la construction d'un hôtel 2* de 180 chambres, 2014 DU 1004
- 3^{ème} trimestre Fin des travaux de réalisation du réseau d'assainissement du boulevard Carnot sud
- 20 oct / 21 nov Enquête publique sur la déclaration de projet emportant modification du PLU et sur les déclassements
- 15/17 déc Conseil de Paris Réalisation 18-11 à 30, avenue Lamoricière (12e) 3-19, rue Cristino Garcia 4-26, rue Louis Delaporte et 6-8, rue Maryse Hilz (20e) d'un programme de réhabilitation Plan Climat Énergie de 280 logements par la RIVP, 2014 DLH 1331
- 27 novembre Organisation d'un CLE 1 pour le gymnase de type C et deux salles de sports

2015

- janvier Remise du rapport du commissaire enquêteur
- mai Livraison des locaux de l'extension de l'école du 30 boulevard Carnot
- 20 mai Choix du MOE de l'hôtel, lauréat : MEININGER
- 27 mai Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux de réhabilitation Plan Climat des 283 logements du groupe 18/30 avenue Lamoricière, réponse pour le 8 juillet, durée du marché 48 mois
- 6 août Dépôt du permis de construire de l'hôtel, 249 chambres

- 28/30 septembre Conseil de Paris – Approbation de la déclaration de projet emportant modification du PLU, et approbation du dossier de réalisation de la ZAC, et désignation d'un aménageur
- 2 novembre Date d'envoi de l'AAPC du marché de MOE de réhabilitation plan Climat des 647 logements RIVP sis 3/5 et 4/8 rue Changarnier, 9/11 avenue Lamoricière, 1/5 avenue Courteline, 4/8 rue Fernand Foureau, réponse pour le 15 décembre
- 16 décembre Signature du traité de concession
- 17 décembre Présentation du gymnase en CLE

2016

- 19 février Délivrance du permis de construire de l'hôtel, 249 chambres
- 17 mai Date d'envoi de l'AAPC du marché de MOE des espaces publics, réponse pour le 19 juillet, Le Moniteur 27 mai
- 6 mai Date d'attribution du marché de MOE de réhabilitation plan Climat des 647 logements RIVP sis 3/5 et 4/8 rue Changarnier, 9/11 avenue Lamoricière, 1/5 avenue Courteline, 4/8 rue Fernand Foureau à A1B Architecture
- 2 juin Date d'envoi de l'AAPC du marché d'assistance en matière de qualité environnementale et de développement durable, réponse pour le 5 juillet, Le Moniteur 10 juin
- 24 juin Date d'envoi de l'AAPC du marché de MOE du gymnase pont et deux salles polyvalentes, réponse pour le 28 juillet, le Moniteur 1^{er} juillet 2016
- 11 juillet Réunion publique
- Septembre Choix du BET TRIBU comme AMO en matière de qualité environnementale et de développement durable
- 15 septembre CAO d'attribution du marché de MOE des espaces publics à LAMBERT-LENACK,
- 26/28 septembre Conseil de Paris – Déclassement et cession du terrain de l'hôtel 31/35 boulevard Carnot, 2016 DU 58
- 7 octobre Jury de sélection des MOE du gymnase pont et des logements, sélectionnés : Atelier KEMPE Thill + PUECH & SAVOY Architectes, Thibaud BABLED + K Architectures, Atelier FERNANDEZ & SERRES + ABINAL ROPARS Architectes, COLOMER DUMONT MCBAD + BAROZZI VEIGA, CAB Architectes + BOURBOUZE & GRAINDORGE
- 9 décembre Signature de l'acte de vente du terrain de l'hôtel

2017

- 5 février Remise d'une première esquisse globale des espaces publics
- 23 février Jury de choix du MOE du gymnase pont et des logements, lauréat : CAB Architectes + BOURBOUZE & GRAINDORGE
- 29 mars COPIL espaces publics
- 16 mars Arrêté d'ouverture de l'enquête de déclassement de voirie (BMO 31 mars)
- 10/24 mai Enquête de déclassement des emprises de voirie
- 2^{ème} trimestre Validation de l'esquisse globale des espaces publics
- 25-26-27 sept Conseil de Paris 2017-DU-212 Principe de déclassement des terrains - Autorisations données à la SEMAPA, la RATP et la RIVP de déposer les permis de construire et les autorisations d'urbanisme
- Novembre Démarrage des travaux de l'hôtel (Holidaybreak ; 31-35 Bd Carnot)

Prévisionnels :**2018**

- Démarrage des travaux de réhabilitation plan Climat des 647 logements RIVP sis 3/5 et 4/8 rue Changarnier, 9/11 avenue Lamoricière, 1/5 avenue Courteline, 4/8 rue Fernand Foureau
- Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux du gymnase pont
- Date d'envoi de l'AAPC des marchés de travaux des squares du 20ème
- Date d'envoi de l'AAPC des marchés de travaux de la Porte de Vincennes

2019

- T1 2019 Démarrage des travaux des squares du 12ème
- Livraison des squares du 20ème

- T3 2019 Démarrage des travaux de comblement des trémies de l'avenue de la Porte de Vincennes
- T4 2019 Déménagement de l'annexe du collège Lucie Faure située 10 rue Cristino Garcia

2020

- T1 2020 Livraison des squares du 12ème
- T3 2020 Démolition de l'annexe du collège Lucie Faure
- Lancement du concours de MOE de la passerelle
- T4 2020 Livraison de la Porte de Vincennes réaménagée

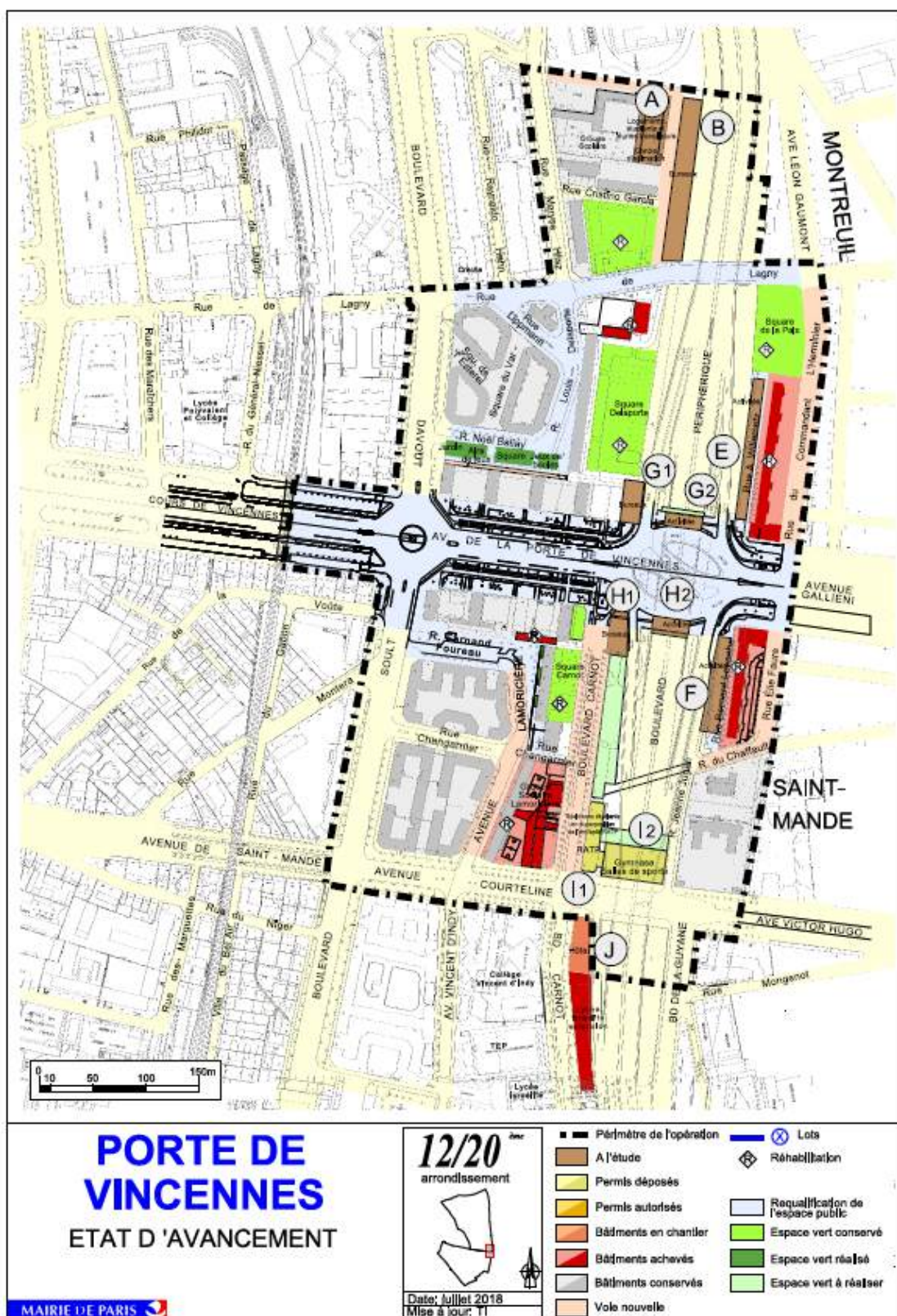
2021

- Livraison de la rue Cristino Garcia (suppression-création)

ZAC PORTE DE VINCENNES – 12^e et 20^e

AVANCEMENT DU PROGRAMME : ZAC PORTE DE VINCENNES

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre Œuvre	Destination	Nb unités	Finc t	MP SHON	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N R
J	31-35 Bd Camot	Holidaybreak	Daniel VANICHE	Hôtel 2*	249 chambres		7 956	PC 075 112 15 V0026	06/08/2015	19/02/2016	Novembre 2017	T4 2019	N
A				Logements Etudiants FJT + Réfectoire + Centre des cultures urbaines		SO	2 700 1 100				2022	2023	N
B				Bureaux			14 000				2022	2023	N
E		RIVP		Activités/commerces			2 400					2021	N
F		RIVP	Consultation "utilisateurs" à lancer par la RIVP prévue à l'automne 2018	Activités/commerces			3 100				T3 2019	T2 2021	N
G1			2019 Appel d'offres promoteurs des bureaux	Bureaux			5 100				T4 2020	2022	N
H1			2019 Appel d'offres promoteurs des bureaux	Bureaux			5 400				T4 2020	2022	N
I2	19-21 av Courteine	SEMAPA	CAB Architectes + BOURBOUZE & GRAINDORGE	Gymnase 2 salles polyvalentes			3 360	PC 075 112 17 V0050	06/12/2017		T4 2018	T4 2019	N
I1	29 bd Camot 17 av Courteine	LOGIS TRANSPORTS	CAB Architectes + BOURBOUZE & GRAINDORGE	Résidence étudiante	149 Logt(s) étudiants	SO	3951	PC 075 112 18 V0003	01/02/2018	2018	2019	2020	N
G2				Commerces			600					2021	N
H2				Commerces			600					2021	N
12 ^e	18-11 à 30 av Lamoricière	RIVP		283 Logements									R
20 ^e	9-19 r Cristino Garcia	RIVP		Logements									R
20 ^e	4-26 r Louis Delaporte	RIVP		Logements									R
12 ^e	30 bd Camot	Ecole Normale Israélite	BLASER, SCHOTT et SEVAULT	Lycée			2 767	PC 075 112 11 V 0030 02	01/07/2011 29/11/2012 16/10/2014	24/07/2012 14/12/2012 20/04/2015	27/05/2013	Mai 2015	
12 ^e	1-9 r Eile Faure	RIVP	JACOTAY VOGATZIS	Logements				DP 075 112 12 V 0097	04/04/2012	19/06/2012	26/02/2013	Juin 2014	R
12 ^e	2-14 av Lamoricière	VILLE DE PARIS	ARCHI 5	Ecole maternelle +Cuisine Réfectoire	2 classes		2 207	PC 075 112 09 V 0005	03/02/2009	04/06/2009	05/07/2010	31/08/2011	R
12 ^e	3-5-9 r Fernand Foureau	RIVP	ATELIER ENVIRONNEMENT ARCHITECTURE	Equipement intergénérationnel			2 400	PC 075 012 06 V 0027	01/06/2006	06/02/2007	31/05/2007	21/03/2008	N
12 ^e	4-8 r Foureau 3-5 et 4-8 r Changarnier	RIVP	A&B Architecture		647 Logt(s)						2018	2019	R
20 ^e	1-15 r du Cdt L'Herminier	RIVP	JACOTAY VOGATZIS	Logements				DP 075 120 12 V 0122	04/04/2012	13/07/2012	11/01/2013	Juin 2014	R
20 ^e	118 r de Lagny	RIVP	EQUATEUR	Logements				DP 075 120 11 V 0447	22/12/2011	05/10/2012	05/10/2012	2014 T1	R



BERCY / CHARENTON – 12^e

CONTEXTE :

Le secteur « Bercy – Charenton », situé entre le quartier sud de Bercy et le centre commercial Bercy 2 à Charenton, est bordé par de grandes infrastructures routières et ferroviaires qui isolent des quartiers d'habitation et des bords de la Seine. En 2014, le conseil de Paris a été informé des évolutions du projet et s'est prononcé notamment sur l'extension de son périmètre au secteur Léo Lagrange afin d'accueillir un collège, de proposer une nouvelle offre de logements, de moderniser l'offre sportive de Léo Lagrange et d'améliorer la continuité verte sur le site en lien avec le bois de Vincennes.

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention – périmètre d'étude : 63 ha

Aménageur / Opérateur : SEMAPA

Equipe de maîtrise d'œuvre urbaine : ROGERS-STIRCK-HARBOUR AND PARTNERS

Partenaires : SNCF – SNCF Réseau – SNEF, communes riveraines

OBJECTIFS :

- **Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont**
 - création d'une nouvelle voie de désenclavement du quartier de Bercy prolongeant la rue Baron Le Roy jusqu'à Charenton-le-Pont réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélo, piétons, conformément aux orientations du PLU (voté en 2006) ;
 - élargissement du quai sous le pont National ;
 - création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble "Lumière" ;
 - établissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.
- **Proposer une programmation urbaine mixte**
 - création d'une offre diversifiée de logements, notamment sociaux ;
 - création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (espaces et hôtellerie logistiques) ;
 - création d'équipements publics ;
 - amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange.
- **Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun**
 - prévoir un aménagement des espaces publics permettant l'accueil de transports en commun adaptés aux besoins générés par le futur quartier
- **Transformer l'environnement du site et les espaces publics**
 - qualification des berges de la Seine et de l'échangeur de Bercy ;
 - conservation d'au moins trois voûtes (centrale et latérales) de la gare de la Rapée inférieure sur toute leur longueur ainsi que la valorisation de sa façade sur la Seine ;
 - création d'une trame viaire desservant les îlots bâtis qui privilégie la mixité des usages sur l'espace public (vélos, piétons, ...) ;
 - mise en valeur des espaces publics existants dont le Bastion N° 1 et création de nouveaux espaces verts récréatifs ;
 - constitution d'une trame verte sur le site.

PROGRAMME :

ZAC BERCY – CHARENTON créée le 02/07/2018 (DU 18-0071)

Programme SDP m²)	Dont emplois (SDP m²)	Dont logements (SDP m²)	Dont équipements (SDP m²)
	Bureaux 210 000 m² Programmes hôteliers 12 000 m² Commerces / services / artisanat / restauration / logistique18 000 m² Programmes spécifiques : Hôtel logistique et Rapée Inférieure..... 45 000 m²	Logement social ~57 % Logt intermédiaire ~23 % Logement libre ~20 %	Équipements publics de superstructure qui répondent notamment aux besoins des usagers
583 500 m²	285 000 m²	270 000 m²	28 500 m²
Programme Espaces verts		Superficie jardins / espaces verts	
Jardin		2 hectares	

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS :**Réalisés****2006**

- 12/13 juin Conseil de Paris - Un amendement portant sur l'accueil de foires et cirques à l'intérieur du périmètre d'attente Bercy-Poniatowski a été adopté lors de l'approbation du P.L.U.

2007

- Etude pré opérationnelle en cours dans la perspective de l'implantation du tramway T3 boulevard Poniatowski
- Mars/novembre Etude urbaine élargie, menée par l'APUR, notamment dans le cadre du groupe de travail sur le dépassement des plafonds des hauteurs au PLU (workshop)

2008

- 7-8 juillet Conseil de Paris – Délibération sur le processus d'études, de débat et de concertation concernant l'évolution du paysage urbain parisien (dont site Bercy-Charenton) (DU 2008-0142)
- Septembre Mise en place d'un comité de pilotage commun Paris/Charenton/STIF/SNCF/RFF
- Poursuite des études pré opérationnelles du secteur « Bercy / Charenton », en liaison avec la ville de Charenton
- Organisation des premières réunions techniques

2009

- Juillet Lancement de l'AAPC pour la consultation de maîtrise d'œuvre urbaine
- 7/8 juillet Conseil de Paris – délibération pour définir : (2009 DU 73)
 - les objectifs poursuivis et orientations générales d'aménagement
 - le périmètre d'étude
 - les modalités de la concertation publique
 - la prise en considération de l'opération
 - le lancement de marchés de prestations intellectuelles
 - la signature d'une convention constitutive d'un groupement de commandes en vue de passer deux études : une sur les déplacements et une étude économique et commerciale en partenariat avec la commune de Charenton Saint-Maurice
- 2 septembre Signature de la convention d'étude avec Charenton et lancement des 2 marchés d'études

- 4 septembre Réception des candidatures
- 8 septembre Ouverture des enveloppes
- 22 septembre Arrêté constitutif du Jury de sélection des candidatures. (BMO 29 septembre 2009)
- 6 octobre Jury de sélection des 4 équipes de maîtrise d'œuvre urbaine appelées à concourir ; ROGERS-NOUVEL, FGP, DEVILLERS et LIN
- 8 octobre Ouverture des offres des 2 marchés en groupement de commande avec Charenton-St Maurice
- 13 octobre Signature de la décision de sélection par la Présidente du Jury
- 14 octobre Envoi aux sélectionnés du dossier de consultation de maîtrise d'œuvre urbaine.
- 15 Octobre Lancement de l'AAPC en vue de la désignation d'un OPC, assistant de concertation et assistant au montage financier. (délai 52 jours)
- 25 novembre Attribution des 2 marchés en groupement de commande par la CAO du groupement de commande
- 4 décembre Remise des propositions des candidats. (Note méthodologique ; 40 pages maximum)
- 11 décembre Notification du marché d'études du groupement sur l'évolution commerciale, Sofred Pivadis
- décembre Annulation de la procédure de marché concernant le choix d'un l'OPC
- 28 décembre Notification du marché d'études du groupement sur les déplacements, lauréat MVA Consultance
- Décembre Réunion de lancement des 2 études du groupement de commandes : déplacements et études commerciales

2010

- 8 janvier Plan biodiversité ; le secteur Bercy-Charenton a été retenu dans le cadre de la candidature de la Ville au programme européen Life +
- 14/15 Janvier 1^{ère} Phase de négociations du marché de MOE urbaine avec les 4 équipes sélectionnées (LIN, FGP, Rogers-Nouvel et Devillers)
- 28/29 Janvier 2^{ème} Phase de négociations du marché de MOE urbaine avec les 4 équipes sélectionnées (LIN, FGP, Rogers-Nouvel et Devillers)
- 15 février Remise des offres après négociation
- 3 Mars Lancement d'un marché de désignation d'un OPC
- 31 mars Réunion du comité de pilotage du groupement, les 2 études économique et de déplacements, accord pour engager la 2^{ème} phase des études (délai 2mois) sur la base d'un scénario limitant le centre commercial à 50 000 à 60 000 m²
- 21 avril Réception des offres du marché de désignation d'un OPC
- 10/11 Mai Conseil de Paris – Approbation du marché d'études urbaines et choix d'une équipe lauréate. (2010 DU 37), équipe dont le mandataire est ROGERS-STIRCK-HARBOUR AND PARTNERS
- 27 mai 2^{ème} réunion du comité technique sur les déplacements et l'évolution commerciale.
- 17 juin Publication de l'AAPC du marché d'étude développement durable, remise des offres le 30 août 2010
- 23 juin 1^{er} COPIL de l'étude urbaine avec conférence de presse
- 2 juillet Accord de principe pour reloger sur place le centre social protestant expulsé des Batignolles jusqu'en 2013 avec reconduction par période de 6 mois
- 30 août Remise des offres du marché de développement durable
- 8 octobre Réunion de lancement technique, Démarrage des études urbaines
- 15 oct./3 déc. Réunions fonctionnalités ferroviaires
- novembre Notification du marché de l'OPC, assistant de concertation et assistant au montage financier SETEC
- 4^{ème} trimestre Analyse et attribution du marché de développement durable

2011

- 19 janvier 1^{er} comité de suivi élargi de l'étude déplacement
- 21 janvier COPIL 1 : fonctionnalités ferroviaires
- mi-janvier Mise à disposition de la maquette du socle 3D à l'équipe de conceptions urbaines
- 4 février Remise du pré diagnostic de l'étude
- février Démarrage de la mission développement durable
- 30 mars Présentation du diagnostic à la cellule de suivi stratégique
- mars Achèvement de l'étude déplacements avec Charenton-le-Pont
- 11 mai 1^{ère} réunion de concertation, processus et diagnostic
- 16 juin Concertation : Réunion en 2 ateliers

- 27 juillet COPIL 3 : fonctionnalités ferroviaires
- octobre COTHEM ferroviaire et COTHEM Mobilité
- mi-novembre Remise du plan guide d'aménagement et de faisabilité économique par les titulaires du marché d'études
- 28 novembre réunion publique de concertation n°2
- 1^{er} Décembre COTECH, examen du plan guide

2012

- 15 mars COPIL, validation du plan guide
- juillet Démarrage des études d'un premier secteur d'aménagement
- 9/10 juillet 2012 DU 0122 Conseil de Paris – convention d'études avec les ferroviaires RFF et SNCF
- 18 octobre Réunion publique N°3
- 12/13 novembre Conseil de Paris – autorisation de lancer un marché d'étude d'impact, 2012 DU 201
- 12 nov. /4 déc. Exposition itinérante
- 20 novembre Publication de l'AAPC du marché d'étude d'impact et acoustique, réponse pour le 9 janvier 2013
- 4 décembre Ateliers participatifs

2013

- Février Fin de la phase 2
- 25 avril COPIL ferroviaire
- 28 mai CAO d'attribution du marché d'étude d'impact
- 17 juin COPIL de validation de la phase 2
- 29 juin Journée publique « les chais de Bercy »
- 9 juillet lancement du marché d'étude d'impact
- 9/10 Juillet Conseil de Paris - Bilan concertation et engagement d'une première phase sous forme de ZAC, avec les objectifs et les modalités de concertation, 2013 DU 212

2014

- 17 janvier Date d'envoi de l'AAPC de l'étude patrimoniale, réponse pour le 10 février
- 1^{er} trimestre Validation de l'étude acoustique
- 22 avril Notification du marché de l'étude patrimoniale
- Juillet Remise de la 1^{ère} partie provisoire de l'étude patrimoniale
- Septembre Remise de la 1^{ère} partie définitive de l'étude patrimoniale
- Octobre Démarrage de la deuxième partie de l'étude patrimoniale
- 6 novembre Le SYCTOM renonce à installer un centre de tri dans Bercy-Charenton
- 17/18 novembre Conseil de Paris - Extension du périmètre de la ZAC – Enrichissement des objectifs poursuivis et modalités de la concertation, 2014 DU 1097
- 2^{ème} semestre Commande d'une étude spécifique à l'équipe de MOE de RODGERS sur la gare souterraine
- 10 décembre Réunion publique n°4 et exposition

2015

- 24 janvier Visite publique de la gare de la Rapée
- 31 janvier Visite publique du secteur Léo Lagrange
- 5 février Atelier Gare de la Rapée
- 10 février Atelier Léo Lagrange
- 26 mars Atelier – débat logistique
- 22 avril Réunion publique n°5
- 2 juin Atelier ferroviaire n°1
- 16 juin Atelier n°2
- 29/30 juin Conseil de Paris – Approbation du bilan de la concertation préalable relative à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur le secteur Bercy Charenton (12e), 2015 DU 145
- 9 juillet Atelier n°3
- 10 septembre Atelier n°4
- 24 septembre Comité stratégique Ville
- 1^{er} octobre COPIL avec ferroviaires, stabilisation du programme à 620 000 m² avec le scénario dit hybride
- 4^{ème} trimestre Négociation foncière avec la SNCF

2016

- Janvier Validation du montage financier avec la SNCF
- 1^{er} trimestre Validation du scénario urbain, programmatique et du montage opérationnel
- 31 Mai Saisine au cas par cas pour la nécessité d'une évaluation environnementale pour la déclaration de projet emportant modification du PLU, réponse pour le 6 août
- 13/15 juin Conseil de Paris - Evolution des modalités de portage de l'aménagement par extension du périmètre du projet de ZAC, 2016 DU 124
- Juin Validation de l'étude d'impact et de l'évaluation environnementale
- 21 juillet Avis de l'autorité environnementale demandant une étude environnementale pour la DPMC du PLU
- 22 juillet Envoi de l'étude d'impact et du dossier de création de la ZAC à l'autorité environnementale
- 22 juillet Envoi de l'évaluation environnementale de la déclaration de projet emportant modification du PLU à l'autorité environnementale
- 10 octobre Choix de l'hôtel logistique comme l'un des 61 sites de l'appel à projet « Inventons la métropole », 35 à 40 000 m² SDP
- 19 octobre Avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale
- 21 octobre Réunion des personnes publiques associées
- 15 nov/16 déc Enquête publique sur la déclaration de projet emportant modification du PLU et mise à disposition de l'étude d'impact
- 28 novembre Signature du protocole logements avec la SNCF
- 30 novembre Réunion publique

2017

- 13 janvier Remise des candidatures de l'appel à projet pour l'hôtel logistique comme l'un des 61 sites de l'appel à projet « Inventons la métropole », 35 à 40 000 m² SDP
- 30/31 janvier Conseil de Paris - Bastion de Bercy (12e) - Création d'un centre d'hébergement d'urgence - Autorisations d'urbanisme, 2017 DLH 51
- 16 février Dépôt du permis de construire d'implantation d'un centre d'hébergement provisoire pour une durée de 7 ans sur l'actuel site du Bastion de Bercy entre le boulevard Poniatowski et la rue Etlin, PC 075 112 17 V0006
- 20 février Jury de sélection des 3 sélectionnés de l'appel à projet pour l'hôtel logistique comme l'un des 61 sites de l'appel à projet « Inventons la métropole », 35 à 40 000 m² SDP,
- 1^{er} mars Annonce officielle des sélectionnés de la phase 2 d'Inventons la Métropole
 - 1 - **Projet Créatif des Changeurs** - Mandataire : SOGARIS (SEM co-investisseur et co-promoteur) Concepteurs : ENIA ARCHITECTES (architecte et coordinateur de l'équipe de MOE) • STUDIO ODILE DECQ ARCHITECTES URBANISTES (architecte)
 - 2 - **Projet Eco•Logis** - Mandataire : QUARTUS • ABCD DEVELOPPEMENT (promoteur) Concepteurs : AGENCE FRANC SAS (architecte conception)
 - 3 - **Projet PRD BERCY CHARENTON** - Mandataire : PRD (promoteur) Concepteurs : HUBERT ET ROY ARCHITECTES & ASSOCIES (architecte, programmes tertiaires)
 - • A.26 ARCHITECTURES (architecte, programme logistique) (= SAGL+ARODIE DAMIAN+ARCHITECTURES+BAGGIO+PIECHAUD+ATELIER BLM+EQUERRE+IGLOO ARCHITECTURES) • D'ICI LA (paysagiste)
- 3 mai Délivrance du permis de construire d'implantation d'un centre d'hébergement provisoire pour une durée de 7 ans sur l'actuel site du Bastion de Bercy entre le boulevard Poniatowski et la rue Etlin, PC 075 112 17 V0006
- Juin Remise du rapport du commissaire enquêteur
- 4 octobre Choix de l'équipe lauréate de l'appel à projets pour l'hôtel logistique : jury non fructueux et poursuite des négociations avec les 3 candidats

2018

- 4 avril Jury de l'appel à projets pour l'hôtel logistique : lauréat projet Quai de Bercy
 - Mandataire : SOGARIS en partenariat avec ICADE, POSTIMMO, AVEC INVESTISSEMENTS
 - Maîtrise d'œuvre : Marc Mimram Architecture + Enia Architectes + COLOCO (paysagiste)

- 2/3/4 juillet Conseil de Paris ; Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, Dossiers de création et de réalisation de la ZAC Bercy-Charenton ; désignation de l'aménageur. Protocole foncier Ville/SNCF/Aménageur (DU 18-0071)

Prévisionnels

2019

- Début 2019 : Lancement des consultations pour désigner vers mi 2019 :
 - une maîtrise d'œuvre urbaine chargée d'établir un plan guide détaillé sur la totalité du périmètre et de mener les études de projet des espaces publics majeurs (BIR, modification de Poniatowski) et des secteurs prioritaires ;
 - des AMO environnementales généralistes et spécialisées (énergie, ressources/déchets, géotechnique pollution) pour conduire les études stratégiques et constituer le dossier d'autorisation environnementale.

2019-2020

- Travaux ferroviaires préalables à l'aménagement du secteur (libérations et reconstitutions ferroviaires) + début des acquisitions par l'aménageur

2021-2023

- 2021 : Prolongement de la rue Baron le Roy
- 2023 : mise en service de l'hôtel logistique

AVANCEMENT DU PROGRAMME : ZAC BERCY CHARENTON

Lot	Adresse	Maître Ouvrage	Maître d'œuvre	Désignation	Nb unités	Finis	MFSDP	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N° R
				Logements	Logts)	SD	150 900						N
				Logements	Logts)	LI	62 100						N
				Logements	Logts)	NA	54 000						N
				Bureaux			210 000						N
				Hôtels			12 000						N
				Commerces Services artisanat			18 000						N
		SOGARIS – CADE + POSTIMMO.A VED INVESTISSEMENT NTE	Marc Mintram + Eric Architectes + COLOGO paysagiste	Hôtel logistique (inventaire la stratégie)			45 000						N
				Rapide intérieurs									N
				Collège									N
				3 écoles polyvalentes									N
				3 équipements jeunesse enfance			28500						N
				Gymnase									N
				Piscine									N
							Total :	583 500					



BÉDIER – OUDINÉ (NPRU) - 13^{ème}

CONTEXTE :

Le périmètre comprend le secteur Bédier et le secteur Oudiné-Chevaleret.

- **Le secteur Bédier** est un quartier d'habitat social situé sur la ceinture parisienne, au sud-est du 13^{ème} arrondissement et en limite de la commune d'Ivry-sur-Seine.
- **Le secteur Oudiné-Chevaleret** recouvre environ trois hectares. Il est délimité par les rues du Chevaleret, Eugène Oudiné, Patay et Régnault, à Paris 13^{ème}. Il est situé à proximité du secteur Masséna de l'opération Paris Rive Gauche.

Le site comprend notamment :

- Deux parcelles appartenant à la Ville, baillées à deux bailleurs sociaux :
 - Parcelle Elogie (ex parcelle SEMIDEP) : 242 logements (170 dans la barre incurvée + 70 dans la barre rectiligne) surface : 8 553 m²
 - Parcelle Paris Habitat (26 rue Regnault) : 159 logements (barre + tour). Ce programme a fait l'objet d'un financement Paludos en 2006 et d'une réhabilitation Plan Climat 2010/2015 surface : 8 050 m²
- Des parcelles municipales occupées par des équipements publics :
 - Une crèche municipale ouverte en 1983
 - le gymnase Marcel Cerdan
 - Un centre Paris Anim'
 - Le lycée professionnel Galilée (foncier municipal, lycée appartenant à la région Ile de France)
 - L'école maternelle Patay

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention : environ 34 hectares (344 358 m²)

Aménageur/constructeur : SEMAPA

Concepteur(s) du projet d'aménagement : Secteur Oudiné : Agence UP (architecte coordonnateur)
Secteur Bédier : Atelier 2-3-4 (études urbaines préalables)

OBJECTIFS :

La conjonction des problèmes sociaux, de la vétusté ou de l'inadaptation d'équipements publics existants, l'enclavement du bâti, l'opportunité que constitue l'arrivée d'Elogie, la dynamique créée par l'opération d'aménagement Paris Rive Gauche, l'opportunité également de libérer du foncier pour reconfigurer le tissu urbain de la parcelle, augmenter et diversifier l'offre de logement et créer de la mixité fonctionnelle, justifient une réflexion urbaine approfondie.

Des premières études ont permis de définir plusieurs orientations, à savoir :

- Un remembrement de l'ensemble du site avec la création de 2 voies publiques et d'un jardin dont la destination est à préciser (square de quartier, jardin partagé, etc...)
- La réhabilitation des deux barres de logements baillées à Elogie et la construction d'extensions à la barre «Chevaleret»
- La démolition de la crèche et du centre d'animation et leur reconstitution dans le cadre de l'aménagement en leur donnant un rôle structurant au niveau de l'espace public
- La création de logements intermédiaires et/ou en accession à la propriété afin d'introduire une mixité sociale
- L'introduction d'une mixité fonctionnelle par la création d'activités économiques et commerciales en RDC à la place des logements existants et la construction éventuelle d'un petit immeuble de bureaux ;
- La démolition de la supérette et sa réintégration dans un petit immeuble de logements s'adossant au pignon existant

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS :**Réalisés****2013**

- décembre Présentation des premières réflexions de l'APUR à la Mairie du 13^{ème}

2014

- 8 janvier Réunion publique avec le Maire du 13^{ème} auprès des habitants d'ELOGIE
- 11 mars Lancement concours phase 1 par ELOGIE pour la réhabilitation de la barre Chevaleret (170 logts sociaux) & la construction de 1 000 m² de logements neufs
- 17/18 novembre CP 2014 DU 1143- Autorisation à la DU de lancer un marché d'études et de coordination urbaines sur le secteur Oudiné-Chevaleret
- 3 Décembre Lancement concours phase 2, par ELOGIE pour la barre Chevaleret
- 15 décembre Jury de choix du MOE du programme ELOGIE concernant la barre Chevaleret, lauréat : Agence BRUGEL

2015

- 2 juillet CAO du marché d'études et de coordination urbaine du secteur Oudiné-Chevaleret
- 28/30 septembre Conseil de Paris – approbation du lauréat du marché d'études urbaines du secteur Oudiné-Chevaleret
- 12 novembre Notification et réunion de lancement du marché d'études urbaines du secteur Oudiné-Chevaleret
- 14/17 décembre Conseil de Paris – Réalisation par ELOGIE d'un programme de 160 logements en réhabilitation et de construction de 12 logements sociaux au 9-11 rue du Chevaleret et 1-3 rue Oudiné (13e) - Modification du bail emphytéotique 2015 DLH 280

2016

- 12 avril Arrêté de détermination des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable relatifs au projet d'aménagement sur le périmètre Bédier-Oudiné (13e) BMO du 26 avril 2016
- 9 mai 1er atelier partage du diagnostic
- 30 mai 2ème atelier
- 13 juin 3ème atelier
- 29 juin Réunion publique de concertation
- 16 & 30 nov Café du projet
- 14 décembre Café du projet
- 7/18 décembre votation sur le scénario d'aménagement : démolition partielle ou totale de la petite barre
- 12/14 décembre Conseil de Paris – Protocole de préfiguration NPRU (2015 DU 150)

2017

- 9 janvier Date d'envoi de l'AAPC du marché d'étude d'impact, réponse pour le 11 février
- 4 août Délivrance du permis de construire d'ELOGIE

Prévisionnels**2018**

- Démarrage des travaux d'ELOGIE

2019

- mai-juin Enquête publique
- octobre Conseil de Paris - création de la ZAC Bédier-Oudiné par un avenant à la ZAC Bédier-Porte d'Ivry

2021

- Livraison de l'immeuble chevaleret réhabilité et de son extension par ELOGIE

AVANCEMENT DU PROGRAMME :**SECTEUR BÉDIER** : opération à l'étude, programme en cours de définition

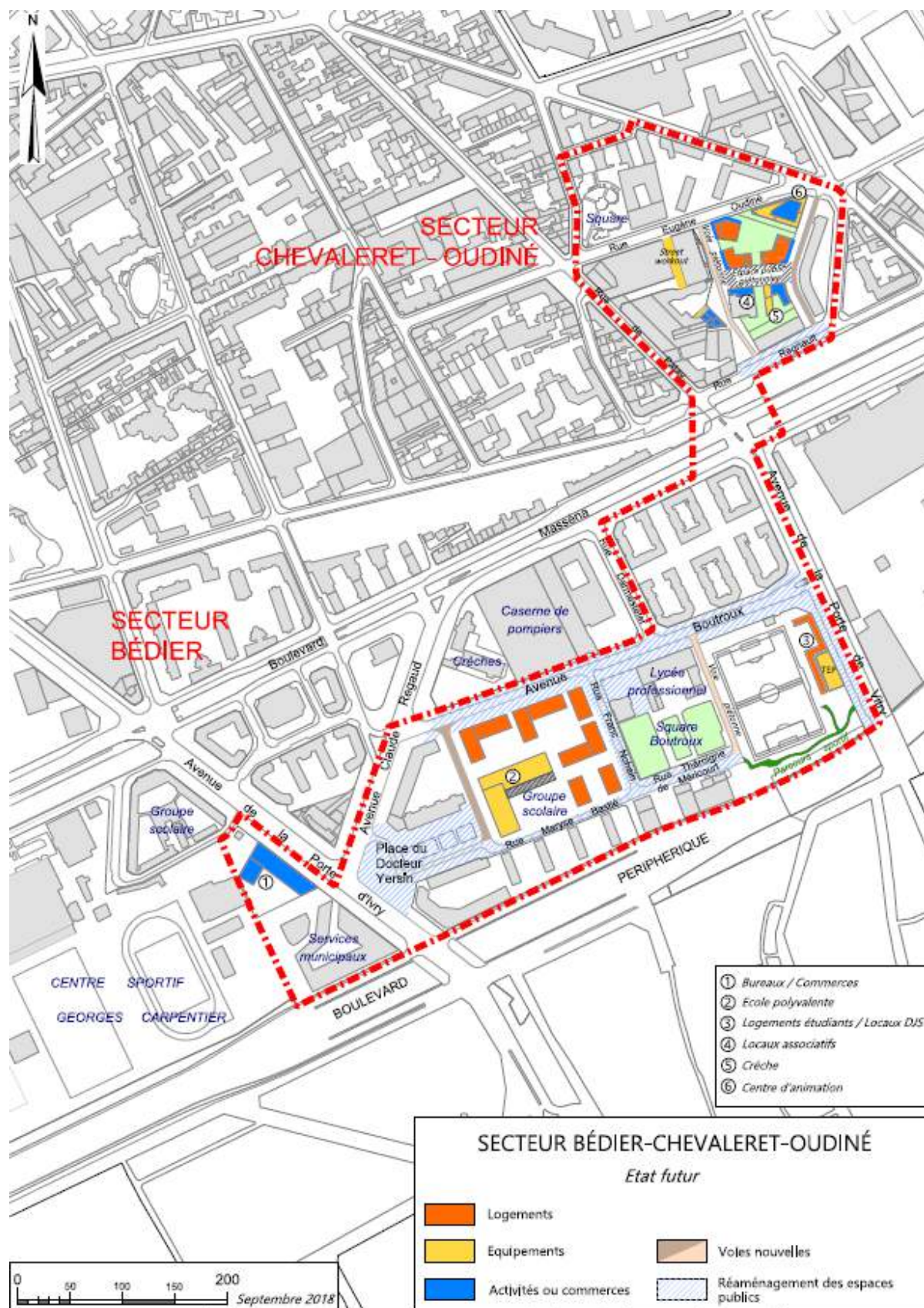
Lot	Adresse	Maître Ouvrage	Maître d'œuvre	Désignation	Nb unités	Fonc	M ² SHON	N° permis	Déposé	Delivré	Chantier	Livré	N/R	
A	Bor Franc Nohain			École	12 classes		3 500						N	
				Crèche	20 berceaux								N	
B C D E					Logements (TTL : 362)	40 logts	SO	3 278						N
						73 logts	LI	6 547						N
						247 logts	NA	16 369						N
	Bor Ouest (Nord) Av. Du de Villy		VP-DUS	Activités			7 800							
Stade Bouteux				TEP (200 m²)									R	
				Verrières			540						N	
				Logements étudiants	200 logts étud	NA	4 900						N	

SECTEUR OUDINÉ-CHEVALERET : opération à l'étude, programme en cours de définition

Lot	Adresse	Maître Ouvrage	Maître d'œuvre	Destination	Nb unités	Fonc	M ² SHON	N° permis	Déposé	Delivré	Chantier	Livré	
				Logements (TTL : 115)	20 Logts	SO	936						
					30 Logts	LI	1 587						
					65 Logts	NA	4 890						
				Activités			6000						N
				Commerces			600						
		VILLE DE PARIS		Crèche			830						N
				Centre d'animation			750						

Programme en cours sur le secteur :

Lot	Adresse	Maître Ouvrage	Maître d'œuvre	Destination	Nb unités	Fonc	M ² SHON	N° permis	Déposé	Delivré	Chantier	Livré	
	1111 St Chevaleret (Saint Chevaleret)	ELOGIE	Francis BRUDEL	Logts (aménagement isolation)	160 Logts	SO		PC SR 113 16 Voies	07/11/2018	04/06/2017	2018	2021	R
				Service public d'intérêt collectif	13 Logts		1 312						
				Commerces ou activités			470						N



ZAC PAUL BOURGET – 13^{ème}

CONTEXTE :

Le secteur Paul Bourget situé à proximité de la porte d'Italie, en bordure du boulevard périphérique, est constitué d'une cité de 4 immeubles de logements baillés à la SGIM, représentant 365 logements, et d'une emprise municipale occupée par un parking, une station service et un magasin de bricolage. L'incendie d'un des immeubles et la mutation prochaine de l'emprise à vocation économique justifient une reconfiguration de l'îlot.

Le secteur Paul Bourget est mentionné dans le CUCS (Contrat Urbain de Cohésion Sociale) pour Paris 2007-2009.

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention : environ 4 ha

Opérateur : SEMAPA

Maitrise d'œuvre urbaine : URBAN ACT

AMO Environnement : BET CAP TERRE

MOE des espaces publics : ATELIER RUELLE ARCHITECTURE (mandataire) / ATELIER RUELLE / OTCI

OBJECTIFS :

- Restructurer la Cité Paul Bourget pour l'intégrer dans la Ville en conservant le nombre de logements existants (soit 365 logements),
- Désenclaver l'îlot et le renforcement de la continuité urbaine au-delà du périphérique,
- Réduire les nuisances sonores liées à la présence du périphérique,
- Requalifier l'avenue de la Porte d'Italie,
- Améliorer les accès au parc Kellermann,
- Relier les espaces verts et améliorer leur continuité.

PROGRAMME : DÉLIBÉRATION DU 14/15 OCTOBRE 2013

Programme de la ZAC (SDP m ²)	Dont emplois (SDP m ²)	Dont logements (SDP m ²)	Dont équipements (SDP m ²)
Paul Bourget	12 000 m ² de bureaux 6 300 m ² d'hôtel 4 100 m ² de commerces et services 5 000 m ² de bureaux –PME 3 000 m ² de résidence hôtelière	Environ 402 logements familiaux sociaux et 100 logements étudiants 31 500 m ²	1 équipement culturel / jeunesse 1 000 m ² 1 jardin de 8 000 m ² environ
63 000 m²	30 500 m²	31 500 m²	1 000 m²

Jardin belvédère du parc Kellermann – 1 000 m ² Jardin central de l'opération (1 ^{ère} phase) – 5 300 m ² Jardin central de l'opération (2 ^{ème} phase) 1 720 m ² Rue Paul Bourget (pour livraison des lots 5,7,8 et îlot économique) Finalisation de la rue Paul Bourget (placette avenue de la porte d'Italie et talus du boulevard périphérique)	Livraison mi 2017 Réalisation 2019 - 2020 Réalisation 2020 - 2021 Phase 1 Travaux 2018 – 2019 Phase 2 Travaux en 2021
--	---

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS :**Réalisés****2008**

- 1^{er} novembre Incendie dans un immeuble sis 30/34 rue Paul Bourget

2009

- 26 août Lancement de l'AAPC (Avis d'Appel Public à la Concurrence) du marché d'étude de reconfiguration urbaine du secteur
- 22 septembre Ouverture des offres
- 25 novembre Attribution du marché à la SEMAPA

2010

- 13 janvier Comité de lancement de l'étude sur la restructuration du secteur confiée à la SEMAPA
- 8 février Réunion publique de concertation avec les habitants présidée par le Maire de l'arrondissement et JY Mano, point d'avancement du diagnostic
- Janv / mai 2010 1^{ère} phase de l'étude
- 3 mars Signature de la charte de relogement par la SGIM
- 3 juin comité de pilotage - Validation de la phase 1, poursuite du scénario 2
- 6 juillet Remise par la SEMAPA du rapport de la phase 1
- 8 juillet Comité de pilotage
- 4 août Demande de réalisation d'une étude acoustique sur les divers scénarios validés lors des derniers comités
- Sept / Octobre 2ème phase de l'étude
- 17 décembre comité de validation de la phase 2

2011

- 26 janvier Comité de pilotage
- 29 mars Réunion publique en mairie du 13^{ème}
- 22 avril Publication de l'AAPC d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la construction des 2 premiers bâtiments par la SGIM, (réponse 13 mai)
- 16/17 mai Conseil de Paris – Objectifs d'aménagement et Modalités de concertation et déclaration de projet, Principe de lancement d'un AOO en vue de passer un marché de maîtrise d'œuvre urbaine, 2011 DU 44
- 23 juin Publication de l'AAPC du marché de maîtrise d'œuvre urbaine, remise des offres le 18 août
- 28 octobre Publication de l'AAPC du marché de l'étude d'impact, réponse pour le 18 novembre
- 29 octobre Publication de l'AAPC du marché de MOE du 1^{er} immeuble, réponse pour le 2 décembre 2011
- 14 nov /16 déc Exposition publique, et visites commentées, BMO du 8 novembre et 9 décembre 2011
- 13 décembre Réunion publique au Collège Evariste Galois, BMO du 8/11 & 9/12/2011

2012

- janvier Notification du marché d'étude urbaine, (CAO de novembre, CP des 12/14 décembre)
- janvier Notification du marché d'étude d'impact
- 9 février Atelier de concertation « Habitat »
- 16 février Atelier de concertation « Espaces publics »
- janvier / mai Ateliers thématiques de concertation
- 9 mars Jury de sélection des 3 MOE du programme SGIM, KOZ, QUINTON, HONDELATTE-LAPORTE
- 28 mars Comité de pilotage avec les élus, approbation de la première fiche de lot 1/2 de 62 logements SGIM, en vue du démarrage de la 2^{ème} phase du concours
- Mai Remise du diagnostic de l'étude d'impact
- 27 juin Jury de choix du MOE du programme de la SIEMP, lauréat : KOZ architectes
- 8 octobre Réunion de synthèse de concertation

- 11/12 décembre Conseil de Paris – Cession de volume après déclassement dans le parc de stationnement, 2012 DU 63
- 11/12 décembre Conseil de Paris – approbation du bilan de la concertation et engagement de la déclaration de projet (2012 DU 14 - 2012 DLH 193 - 2012 DVD 191)
- 19 décembre Dépôt du premier permis de construire de la SGIM, 62 logements

2013

- 16 janvier Envoi de l'étude d'impact à l'autorité environnementale
- 22 janvier Réunion des personnes publiques associées
- 8 février Signature du protocole VINCI/Ville de Paris
- 25 février Accusé de réception de l'étude d'impact, délai 2 mois
- 25 mars Arrêté du Maire d'ouverture de l'enquête sur le projet de déclaration de projet emportant modification du PLU
- 22/23 avril Conseil de Paris – Approbation du programme de l'opération (2013 DU 143)
- 25 avril Pas d'observations de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact
- 2 mai AAPC du marché de travaux du premier programme SGIM, réponse pour le 4 juillet
- 24 mai/26 juin Enquêtes publiques, PLU, déclassement et étude d'impact
- 17 juin Délivrance du premier permis de construire de la SGIM, 62 logements
- 25 juillet Remise du rapport du commissaire enquêteur
- 25 juillet Publication de l'AAPC du marché de travaux du 1^{er} lot d'ELOGIE, 62 logements, réponse pour le 10 octobre
- 14/15 octobre Conseil de Paris – Bilan de concertation, approbation de la DPMC du PLU, Création de la ZAC (2013 DU 219)
- 24 octobre Date d'envoi de l'AAPC de 2 marchés de MOE, lot A 5/6- 115 logements et lot B 8, 75 logements, réponse pour le 5 décembre
- 24 octobre Dépôt par TOTAL du permis de démolir la station-service
- 12/13 novembre Conseil de Paris – approbation du dossier de réalisation et concession de la ZAC à la SEMAPA, 2013 DU 261
- Novembre Lancement du concours de MOE du lot économique par VINCI

2014

- 6 février Signature de la convention d'aménagement
- Juin Démarrage des travaux du premier immeuble de logement
- 13 juin Dépôt d'une demande d'Etude d'impact au cas par cas pour l'ilot économique, 11 400 m² de bureaux, 4000 m² de commerces et 6 000 m² d'hôtel, réponse pour le 18 juillet,
- 19 juin Jury de sélection des MOE des lots 5/7, Lauréats : Catherine DORMOY/ Bruno ROLLET, NAUD et POUX/ Martin DUPLANTIER, E SAADI/ R2K architectes, PHILEAS / FASSIO- VIAUD
- 19 juin Jury de sélection des MOE des lots 8a et 8b, Lauréats : Pascal GONTIER/ Arc Amo, AMELLER et DUBOIS / JF SCHMITT, Vous êtes ici/ NOMADE, HONDELATTE LAPORTE /Sophie DELHAY
- 18 juillet Réponse de l'autorité environnementale, l'étude d'impact n'est pas nécessaire pour le programme tertiaire
- 28 juillet Date d'envoi de l'AAPC d'un marché d'AMO en matière de qualité environnementale et de développement durable, réponse pour le 23 septembre
- 30 juillet Dépôt d'une déclaration préalable pour division d'un terrain, DP 75 113 14 V 0220
- 14 août Délivrance d'une déclaration préalable pour division d'un terrain, DP 75 113 14 V 0220
- 3^{ème} trimestre Choix du MOE du programme de bureaux-hôtel-commerces de VINCI Immobilier, lauréat : X'TU
- 29/30 septembre Conseil de Paris – Avenant au protocole foncier, résiliation de la DSP Vinci Park, 2014 DU 2006
- 17/18 novembre Conseil de Paris – Protocole foncier de cession des terrains à la SEMAPA, 2014 DU 1007
- 28 novembre Date d'envoi de l'AAPC du marché de MOE des espaces publics de la ZAC, réponse pour le 29 janvier
- 19 décembre Jury de choix des MOE des lots 5/7 et 8, NAUD et POUX, VOUS ETES ICI
- Signature de l'avenant au protocole de vente à Vinci Immobilier – Bricorama
- Signature du protocole de vente des terrains à la SEMAPA

2015

- 9 mars Attribution du marché de MOE des espaces publics : Atelier RUELLÉ / OTCI
- 27 mars Dépôt d'un permis modificatif du lot ½
- Mars Début des travaux de réaménagement des sorties de secours de l'A6, (durée 1 an)
- 12 mai Dépôt du permis de construire du lot économique (13/14)
- 30 juin Réunion publique
- 9 juillet Arrêté Préfectoral de la CDAC autorisant l'extension de Bricorama pour une surface totale de 3611 m², (RAA du 10 juillet)
- 31 juillet Dépôt du permis de construire du lot 5, ELOGIE, 75 logements
- 31 juillet Dépôt du permis de construire du lot 7, ELOGIE, 44 logements
- 31 juillet Dépôt du permis de construire du lot 8, ELOGIE, 78 logements
- 28/30 septembre Conseil de Paris - Réalisation ZAC Paul Bourget Lot 8 (13e) d'un programme de construction de 23 logements PLA-I, 32 logements PLUS et 23 logements PLS par Élogie, 2015 DLH 258
- 15 octobre Dépôt d'un permis de démolir d'un immeuble de 128 logements, PD 075 113 15 V0003, 1/5 rue Paul Bourget
- 23 novembre Conseil de Paris - Réalisation ZAC Paul Bourget Lots 5 et 7 (13e) d'un programme de 119 logements sociaux (36 PLA-I, 47 PLUS, 36 PLS) par Élogie. 2015 DLH 329
- 14/16 décembre Conseil de Paris - convention avec GrDF et la SEMAPA relative à l'expérimentation de solutions énergétiques performantes au gaz dans la ZAC Paul Bourget (13e), 2015 DU 206
- 4^{ème} trimestre Démarrage des travaux de réaménagement de la rue Paul Bourget au droit des immeubles d'Élogie, durée 3 mois fin en février 2016

2016

- 11 janvier Autorisation tacite d'un permis de démolir d'un immeuble de 128 logements, PD 075 113 15 V0003, 1/5 rue Paul Bourget
- février Livraison du premier programme d'Élogie, 62 logements sociaux
- 11 février Présentation du jardin en Comité de Programmation des opérations sur l'espace public
- Février Désignation du maître d'ouvrage du lot 6, 3 500 m² de logements intermédiaires, ELOGIE
- 31 mars Fermeture de Bricorama et du parking, remise du terrain à la DLH
- 8 mars Délivrance du permis de construire du lot 5, ELOGIE, 75 logements
- 4 avril Délivrance du permis de construire du lot économique (13/14)
- 18 avril Dépôt d'une demande de permis de démolir au 8/20 avenue de la Porte d'Italie (Bricorama)
- 19 avril Délivrance du permis de construire du lot 8, ELOGIE, 78 logements,
- 4 mai Délivrance du permis de construire du lot 7, ELOGIE, 44 logements,
- 13 mai Date d'envoi de l'AAPC du marché de désamiantage démolition des bâtiments C et D, réponse pour le 17 juin
- 17/18 mai Conseil de Paris – Déclassement et cession à la SEMAPA de l'îlot économique, 2016 DU 53
- Mai Fin des travaux de réaménagement des sorties de secours de l'A6
- 9 juin Délivrance d'une demande de permis de démolir au 8/20 avenue de la Porte d'Italie (Bricorama)
- 22 juin Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux des logements lots 5, 7 et 8 d'ELOGIE, réponse pour le 30 septembre
- 2^{ème} trimestre Relogement des habitants de la barre C/D
- 8 juillet Signature de la convention de partenariat tripartite entre la Ville de Paris, GRDF et la SEMAPA fixant les modalités techniques, juridiques et financières relatives à la réalisation d'une expérimentation de solutions innovantes et performantes de production de chauffage et d'eau chaude sanitaire fonctionnant au gaz naturel sur la ZAC Paul Bourget
- 25 juillet Date d'envoi de l'AAPC du marché de suivi métrologique des installations de chauffage et de production d'ECS dans la ZAC, réponse pour le 9 septembre
- 28 juillet Signature de l'acte de vente du terrain du lot 13/14, de la Ville à la SEMAPA, puis de la SEMAPA à VINCI
- 26/28 septembre Conseil de Paris - Aménagement du jardin de la ZAC Paul Bourget (13e) - Autorisation de déposer les demandes d'autorisations administratives, 2015 DEVE 47

- 10 octobre Choix du lot 11 comme l'un des 61 sites de l'appel à projet « Inventons la métropole »
- 18 octobre Présentation en CoPOEP des espaces publics de la ZAC
- 2 novembre Date d'envoi de l'AAPC de l'appel d'offres pour la consultation d'équipes pour la cession du terrain avec ses droits à construire, lot 3, 3 700 m² SDP de résidence hôtelière, réponse pour le 21 décembre, (Le moniteur 4 novembre)
- 7/9 novembre Conseil de Paris - Aménagement du jardin de la ZAC Paul Bourget (13e) - Autorisation de déposer les demandes d'autorisations administratives. 2016 DEVE 47
- 7/9 novembre Conseil de Paris - Aménagement de la ZAC Paul Bourget par la SEMAPA - Application du tarif d'intérêt général pour l'abattage d'arbres, 2016 DEVE 115
- 7/9 novembre Conseil de Paris - Location d'emprises de la ZAC "Paul Bourget"(13e) à ELOGIE - Avenant au bail emphytéotique. 2016 DLH 70
- Novembre Démarrage des travaux de démolition/désamiantage de la barre C/D
- Novembre Démolition du Bricorama et démarrage des travaux du pôle économique lot 13/14

2017

- 13 janvier Remise des candidatures de l'appel à projet « Inventons la métropole », lot 11
- 24 Janvier Jury de sélection des équipes pour la cession du terrain avec ses droits à construire, lot 3, 3 700 m² SDP de résidence hôtelière, sélectionnés : Groupe PICHET, associé à Laisné-Roussel Architectes, ICADE, associé à R-Architecture et DATA Architectes, WOODÉUM, associé à Hardel & Le Bihan
- 1^{er} février Lancement de la 2^{ème} phase de l'appel à candidatures pour le choix d'une équipe pour la cession du terrain avec ses droits à construire, lot 3, 3 700 m² SDP de résidence hôtelière, remise des dossiers le 27 avril
- 20 février Jury de sélection d'Inventons la Métropole, lot 11
- 1^{er} mars Annonce des sélectionnés d'Inventons la Métropole :
 - 1 -Projet 13 Pousses - Mandataire : VINCI Immobilier d'Entreprise Concepteurs : BONA•LEMERCIER (Architecte) • Les Jardins de Babylone (paysagiste)
 - 2 – Projet Bulb - Mandataire : LEGENDRE DEVELOPPEMENT (Promoteur) - Concepteurs : BRIGITTE PHILIPPON JEAN KALT (Architecte • urbaniste • paysagiste)
 - 3 - Projet LE CERCLE - Mandataire : Financière Pichet (Promoteur) - Concepteurs : ATELIER KEMPE THILL (Architectes) • Ateliers Dots Paysagistes (Paysagiste)
 - 4 - Projet PROLIFIQUE PERIPHERIQUE - Mandataire : PITCH PROMOTION (promoteur) - Concepteurs : LAISNÉ ROUSSEL (architecte)
- 1^{er} trimestre Début des travaux d'aménagement de l'entrée du parc Kellermann
- 31 mars Fin des travaux de démolition des barres
- Mai Démarrage des travaux des lots 5 et 7
- Mai Démarrage des travaux du lot 8
- 14 Juin Jury de choix de l'équipe lauréate pour la cession du terrain avec ses droits à construire, lot 3, 3 700 m² SDP de résidence hôtelière
- 2^{ème} trimestre Livraison du jardin entrée Kellermann (1 000 m²)

Prévisionnels**2018**

- 2^{ème} semestre Réalisation des travaux de la voie nouvelle derrière l'îlot économique

2019

- Février Livraison du jardin central (phase 1) 5 300 m² avec grand axe, plateaux engazonnés maillés et milieu humide
- 1^{er} semestre Relogement des habitants des tours A et B
- 1^{er} semestre Démolition des tours A et B

2020

- Démarrage des travaux du lot 11 après démolition des deux tours de logements

2021

- Livraison du jardin central (phase 2) 1720m² avec jardin partagé, aire de jeux et entrées secondaires

2022

- Livraison des derniers programmes

AVANCEMENT DU PROGRAMME : ZAC PAUL BOURGET

Lot	Adresse	Maître Ouvrage	Maître Œuvre	Destination	Nb unités		Finc t	M² SDP	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N R
1/2	18/34 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP	KOZ Architectes	Logements	62	Logt(s)	SO	4 380	PC 075 113 12 V0040 M01	19/12/2012 27/03/2015	17/06/2013 19/08/2015	Juin 2014	Février 2016	
3	0 r Paul Bourget	PICHET IMMOBILIER	LAISNÉ & ROUSSELLE	Résidence hôtelière	149	Chbres		4615	PC 075 113 18 V0032	01/06/2018	T4 2018	T2 2019 (juin)	T1 2021 (janvier)	
5	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP	NAUD & POUX	Logements	75	Logt(s)	SO	5 154	PC 075 113 15 V0039	31/07/2015	08/03/2016	Mai 2017	T2 2019 (juin)	
				Commerces				207						
7	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP	Martin DUPLANTIER	Logements	44	Logt(s)	SO	3 006	PC 075 113 15 V0041	31/07/2015	04/05/2016	Mai 2017	T2 2019 (juin)	
6	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP	Jury 21/12/2018	Logements	37	Logt(s)	LM	2 500				T4 2019	T4 2021	
8a /8b	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP	Vous Êtes Ici	Logements	78	Logt(s)	SO	5 180	PC 075 113 15 V0038	31/07/2015	19/04/2016	Mai 2017	T2 2019 (avril)	
9	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP		Logements	110	Logt(s)	SO	8 300				T2 2020	2022	
10	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP		Logements	70	Logt(s) Etud(s)	SO	2 500				T2 2020	2022	
12	0 r Paul Bourget	ELOGIE SIEMP		Logements	40	Logt(s)	SO	3 000				T2 2020	2022	
				Bibliothèque										
11	0 r Paul Bourget	PICHET IMMOBILIER	ATELIER KEMPE THILL	Bureaux PME (espaces tertiaires innovants)				7 900		2019	2019	T2 2020	2022	
13/ 14	8-20 av de la Porte d'Italie	VINCI	XTU	Bureaux				12 076	PC 075 113 15 V0021 M01	12/05/2015	04/04/2016	Novembre 2016	Fin 2018	
				Hôtel	185	chamb res		5 146		07/12/2016				
				Commerces				3 937						

500 logements dont 100 logements étudiants





Porte Brancion Paris / Vanves

Le site comprend trois terrains, deux dalles de couverture du périphérique de la porte de Brancion et un terrain en bordure de la rue Louis Vicat, points d'entrée et d'échange entre Paris et Vanves

« Le sport, la nature et le bois », est le lauréat du concours Inventons la Métropole du Grand Paris en octobre 2017, c'est un projet de reconquête urbaine, inscrit dans la transformation du boulevard périphérique



Surfaces	10 575 m ²
Calendrier	concours lauréat octobre 2017. Démarrage des travaux début 2019
Matériaux	bois (structure, plafonds et cloisons séparatives), tôle anodisée, céramique émaillée, verre

Le secteur de la Porte Maillot

Le projet. La nouvelle gare RER E-EOLE, l'arrivée du tramway T3b implique la requalification de la Porte Maillot qui permet la constitution d'une véritable place publique métropolitaine à l'échelle du piéton, inscrite dans l'axe majeur, en restaurant des itinéraires de qualité pour les circulations douces, entre Paris et Neuilly, entre la ville et le bois. Au sud, la place reconfigurée permet la reconquête du périmètre du bois de Boulogne et le traitement paysager vers le cœur du bois.

Autour de l'avenue de la Porte des Ternes, les projets « **Ville Multistrates** » et « **1000 arbres** » vont couvrir le périphérique et renforcer la liaison avec Neuilly. Ces bâtiments innovants intègrent une dimension végétale forte. Devant le palais des congrès, une nouvelle parcelle à bâtir permet d'envisager un immeuble qui accompagne le réaménagement de la place.





reinventer.paris

MILLES ARBRES

Surface du Projet
environ 59 000 m²



Le projet a fait l'objet d'une demande de permis de construire en 2017, encore en cours d'instruction. Le dossier de PC et son étude d'impact seront soumis à enquête publique vers la fin de l'année 2018.

Délivrance du permis au printemps 2019.

Début des travaux : l'été 2019

Livraison attendue : fin 2023.



reinventer.paris

LA VILLE MULTI-STRATE

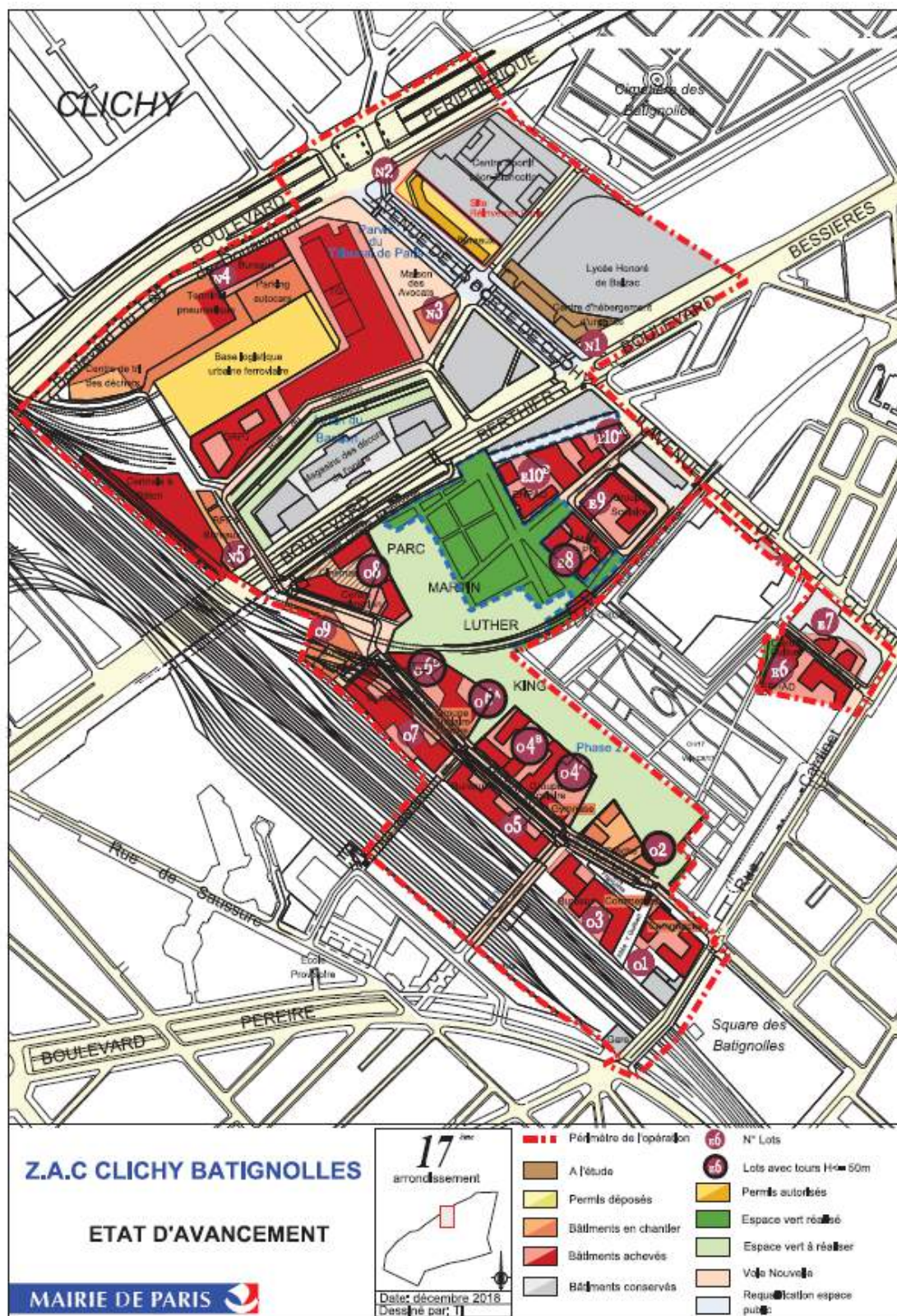
Surface du Projet
environ 18 300 m²



Le projet a fait l'objet d'une demande de permis de construire en 2017, le dossier de PC et son étude d'impact seront soumis à participation du public par voie électronique vers la fin de l'année 2018.

Délivrance du permis prévue début 2019 / Début des travaux : 2019

Livraison : fin 2023



ZAC PORTE POUCHET – 17^e

CONTEXTE :

Le secteur de la "Porte Pouchet", situé dans le 17^{ème} arrondissement, est inclus dans le quartier de la Porte de Clichy à la Porte de Saint-Ouen inscrit au Contrat de Ville depuis décembre 2000. Il est également l'un des onze sites prioritaires du Grand Projet de Renouvellement Urbain de la couronne parisienne.

CARACTÉRISTIQUES :

Secteur d'intervention : 15 ha dont 10,4 ha périmètre opérationnel

Aménageur/Opérateur : SEMAVIP

Etudes réalisées en maîtrise d'ouvrage Ville de Paris (DU/ DPVI)

Coordonnateurs/ concepteurs : Michel GUTHMANN Architecture et Urbanisme (MGAU) + Agence TREVEL & VIGER KOLHER Architectes

Date de signature du traité de concession : 21 décembre 2005

Date d'expiration du traité de concession (avenant 4) : 31 décembre 2020

OBJECTIFS :

- Améliorer le cadre de vie à court terme et rendre le quartier attractif : lieu d'usages, d'animation, de vie
- Transformer le cadre de vie à long terme en s'inscrivant dans une démarche de développement durable
- Proposer des interventions adaptées à chaque immeuble de logements par la démolition de la tour Borel et d'une partie de la barre Borel après reconstruction rue Pierre Rebière, et par la réhabilitation ambitieuse des bâtiments restants
- Améliorer les espaces publics et renforcer les espaces verts
- Mettre en valeur le paysage (perceptions visuelles, double échelle, perspectives)
- Réduire l'impact des services logistiques sur le quartier
- Désenclaver le quartier – créer des liens inter quartiers et intercommunaux avec les communes de Clichy la Garenne et Saint Ouen

PROGRAMME :

Le dossier de réalisation a été voté par le Conseil de Paris en juillet 2007 (DU-07-0022)

Programme (SDP m²)	Dont emplois (SDP m²)	Dont logements (SDP m²)	Dont Equipements et relogement des services urbains et services nouveaux (SDP m²)
Programme global de construction	Commerces 5 300 Bureaux 26 700 Hôtel 4 000	Environ 270 logements neufs et extensions d'immeubles de logements	Crèche et nouvel équipement public Constructions réalisées pour accueillir les services publics à reloger (TAM, Préfourrière à reloger)
72 000 m²	36 000 m²	27 000 m²	9 000 m²

Démolitions : Tour Borel (10 rue Emile Borel) : SHOB = 19 m x 22 m x 17 niveaux = 7 106 m²

Tiers de la barre Borel : SHOB = 30 m x 12 m x 11 niveaux = 3 960 m²

140 logements seront démolis

176 logements seront réhabilités (96 pour la Tour Bois le Prêtre et 80 pour la barre Borel)

Services publics	Surfaces
Relogement de services publics	19 500 m²

Programme Espaces publics et verts	Superficie de création d'espaces verts
• Le square Emile BOREL existant (5 800 m² environ) sera supprimé • Requalification du mail André Bréchet avec réalisation d'un espace clos de 2 300 m² environ.	Fait
	Livré en septembre 2009

• Place "Pouchet" dont 12 000 m² de jardins à aménager • Petit square au pied de la tour rue du Bois le Prêtre 1 600 m² • Une petite place à mi parcours de la rue Pierre Rebière 1 400 m²	Livraison en 2019 Livraison septembre 2015
---	--

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS:

Réalisés

2003

- 28/29 avril Conseil de Paris - Délibération sur le lancement des marchés d'études de définition.
- 3 décembre 1^{ère} réunion publique de concertation

2004

- 28 septembre Conseil de Paris - Délibération sur l'attribution d'un marché subséquent à l'équipe lauréate : groupement solidaire composé de CO-BE Architecture & Paysage, TREVELO & Viger Kolher Architectes et Bérin suite à la CAO du 24 juillet 2004
- 27 sept/12 oct. Exposition publique sur le projet
- 13 octobre 2^{ème} réunion publique de concertation
- 15 novembre Notification du marché
- 14 décembre Conseil de Paris - Approbation du projet de territoire

2005

- 28 juin 3^{ème} réunion publique de concertation
- 15 novembre Conseil de Paris - Délibération approuvant la désignation de la SEMAVIP comme aménageur, création de la ZAC (DU-05-0208)
- 21 décembre Signature de la convention d'aménagement avec la SEMAVIP

2006

- 2 janvier Signature de la convention d'avance de trésorerie
- 12 janvier Atelier participatif d'urbanisme sur le mail Bréchet
- 14 février Réunion publique sur le mail Bréchet
- 12 juillet Présentation du dossier de site au Comité d'Engagement de l'ANRU

2007

- 4 janvier Après une longue période de mise au point du projet en étroite concertation avec les habitants, le permis de construire pour la réhabilitation de la tour Bois le Prêtre par l'OPAC (agence d'architecture DRUOT-LACATON-VASSAL) a été déposé (PC 075 017 07 V 0002)
Cette réhabilitation constituera une véritable métamorphose du bâtiment inscrite dans une démarche tenant compte de la qualité environnementale et d'une conception bioclimatique du projet
Chaque logement verra ainsi sa surface augmenter et sera doté d'un jardin d'hiver qui, sur le principe de la double façade, permettra de réduire les dépenses énergétiques tout en prolongeant l'espace de vie
- 18 juin/21 juil. Enquête publique Bouchardeau sur les travaux d'investissement routier de la ZAC
- 16 / 17 juillet Conseil de Paris – délibération approuvant le dossier de réalisation de la ZAC (DU-07-0022)
- 16 / 17 juillet Conseil de Paris – Approbation de la convention ANRU Pouchet Montmartre, (DU-07-0151)
- 2 juil./20 juil. Enquête publique relative à la procédure de déclassement engagée pour les terrains de la rue Rebière qui doivent accueillir les logements de l'OPAC et de NEXITY
- 12/13 novembre Conseil de Paris - Délibération adoptant la déclaration du projet des travaux d'investissement routier prévus dans la ZAC. Et portant déclassement d'une partie de la rue Rebière
- 21 décembre PC 075 017 07 V 0036 et PC 075 017 07 V 0037 autorisés pour les 140 logements OPAC rue Rebière (7 équipes d'architectes ont travaillé sur ce programme dans le cadre d'un workshop sous la direction de l'agence Périphérique)

- 28 décembre **PC 075 017 07 V 0039** autorisé pour le lot privé de 40 logements) 10-11 rue Rebière (la société NEXITY SEERI a retenu 2 équipes d'architectes qui ont été étroitement associées aux ateliers du workshop)
- 10 décembre Signature de la convention ANRU

2008

- 6 février Autorisation PC réhabilitation de la Tour Bois le Prêtre (PC 075 017 07 V 0002)
- 15 mai Achèvement de la 1^{ère} phase de travaux de requalification de la rue P. Rebière (intervention sur les réseaux, réduction de la chaussée...)
- 27 mai PCM 075 017 07 V 003901 autorisé pour le lot privé de 40 logements. Le PCM portait sur la création d'un escalier extérieur et d'une passerelle au 3ème étage en façade arrière
- 10 juin Réunion publique à propos de l'aménagement du mail Bréchet
- 8 juillet Réunion publique à propos de l'aménagement du mail Bréchet (suite)
- Septembre Lancement concours OPAC de la tour Borel pour la réhabilitation des 2/3 conservés de la barre (2 boulevard Bois le Prêtre) et la reconstruction de la partie des logements démolis (9 rue Emile Borel)
- Novembre Démarrage des travaux pour la requalification du mail Bréchet.
- 18 décembre Lancement d'un appel d'offre pour choisir le maître d'œuvre (Relogement garage TAM et caserne pompier sous le stade)

2009

- 29 mai Jury de désignation du MOE de réhabilitation de la Barre Borel et d'un programme neuf : Atelier ROBAIN et GUIEYSSE
- 22 juin Comité des élus GPRU
- 1^{er} juillet Atelier participatif sur l'aménagement du jardin de la Porte Pouchet
- 3 Juillet Désignation de Paris Habitat comme maître d'ouvrage du lot 1.4, sis 45 rue Pierre Rebière (15 logements PLS), avec une crèche
- 4 août Ouverture au public du mail Bréchet (1ère phase)
- 13 août Début des travaux pour une livraison au 2ème semestre 2011 des logements Paris Habitat (lot A) (DOC)
- 2 septembre Début des travaux de réhabilitation de la Tour Bois le Prêtre (DOC)
- 11 septembre Inauguration du mail et du square Bréchet
- Septembre Réunion Informelle de concertation : présentation projet urbain / social
- 20 octobre Comité de lancement du complexe garage TAM et BSPP (Pompiers)
- 4/18 décembre Enquête publique de déclassement d'une partie de la rue Emile Borel
- 18 décembre Jury de sélection des maîtres d'œuvre (Relogement garage TAM et caserne pompier sous le stade) et ensuite engagement du concours. JM IBOS, B MADER, L PAILLARD, J. GUERVILLY
- Décembre Démarrage des travaux de réhabilitation des travaux de la tour Bois le Prêtre (livraison mars 2011)

2010

- 7/8 février Conseil de Paris – Avenant n°1 à la convention ANRU Pouchet/Montmartre / Clignancourt, 2010 DU 17
- 17 mars Revue de projet Pouchet-Montmartre-Clignancourt, Présidée par le Préfet de Paris
- 24 mars Début des travaux pour une livraison au 2ème semestre 2011 des logements Paris Habitat (lot B), suite à un 1er appel d'offres infructueux
- 15 avril Comité de maîtrise d'ouvrage
- Avril Remise des projets par les 4 équipes de MOE sur le garage TAM+BSPP,
- 15 juin Jury de concours MOE sur le garage TAM+BSPP, lauréat : Bruno MADER
- 29 juin Signature de l'avenant 1 à la convention ANRU
- 14 septembre Réunion publique à la Mairie du 17ème arrondissement
- 4^{ème} trimestre Lancement d'une étude de programmation sur la place et l'équipement
- décembre Signature de la convention de DMO entre SEMAVIP et Paris Habitat, pour la réalisation du programme crèche et logements de la rue Rebière, (parcelle Education Nationale)
- 9 novembre Réunion de concertation avec ANNE HIDALGO
- 28 décembre Publication de l'AAPC du concours du programme rue Rebière (parcelle Education Nationale) pour la réalisation d'une crèche, de logements et d'un passage piéton. MO-Paris Habitat, réponse pour le 15 février

2011

- 7/8 février Conseil de Paris – Vente à la SEMAVIP d'emprise du domaine public située au droit des n°1 à 9 de la rue Emile Borel ; - Fixation d'alignement de la partie de la rue Emile Borel située au droit des n°1 à 9 ; - Suite à donner aux recommandations du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique relative au déclassement de cette emprise ; - Désaffectation et déclassement de ces emprises ; - Autorisation donnée à la SEMAVIP, de déposer toutes demandes d'autorisations administratives nécessaires à la mise en œuvre de l'opération et de constituer toutes les servitudes nécessaires à l'opération (CA) (2011 DU 34)
- février AM Environnement est retenu comme maître d'œuvre pour la programmation des espaces publics et la concertation pour la place Pouchet
- 4 mars Dépôt d'un dossier à l'appel à contribution de l'ANRU
- 18 Mars Jury de choix des MOE sélectionnés pour la 2^{ème} phase du concours Rebière, BELUS et HENOCQ, Bernard ROPA, Charles Henri TACHON et TRIPTYQUE Architecture
- 21 mars Dépôt du permis de démolir du 45/49 rue Rebière par la SEMAVIP, PD 075 117 11 V 0002
- 1^{er} trimestre Choix de l'assistant AMO pour la conception du programme de la place Pouchet, AM Environnement et TRAITCLAIR
- 29 avril Dépôt du PC - Relogement garage TAM et caserne pompier sous le stade Max Roussié
- 29 avril Dépôt du permis de démolir de la tribune et des gradins du stade de football Max Roussié, PD 075 117 11 V 0003
- 18 mai Publication de l'AAPC d'un marché d'OPC par la SEMAVIP, réponse pour le 30 juin
- 19 mai Délivrance du permis de démolir du 45/49 rue Rebière, PD 075 117 11 V 0002
- 30 mai Dépôt du permis de démolir de la tour 10 rue Emile BOREL par Paris Habitat, PD 075 117 11 V 0005
- 30 mai Dépôt du permis de démolir partiel d'un immeuble de 10 étage par Paris Habitat 1/9 rue Emile BOREL, PD 075 117 11 V 0004
- 20/21 juin Conseil de Paris – Modification du prix de vente des terrains délibéré en février 2011, 2011 DU 170
- juin Fin des travaux de réaménagement de la rue Emile Borel
- 27 juillet Comité de lancement de la crèche Rebière
- 16 août Délivrance du permis de démolir partiel d'un immeuble de 10 étage par Paris Habitat 1/9 rue Emile BOREL, PD 075 117 11 V 0004
- 23 août Délivrance du permis de démolir de la tour 10 rue Emile BORE par Paris Habitat, PD 075 117 11 V 0005
- 7 octobre Dépôt du permis de construire de réhabilitation de la barre Borel et de construction d'un programme de 44 logements neufs, Paris Habitat - architecte : Atelier ROBAIN et GUIEYSSE
- 12 octobre Jury de choix du MOE pour le programme Rebière, lauréat : BELUS et HENOCQ
- 26 octobre Dépôt du 2^{ème} PC - Relogement garage TAM et caserne pompier sous le stade Max Roussié
- 9 novembre Réunion de concertation avec ANNE HIDALGO
- 11 novembre Publication de l'AAPC de des travaux de démolition de 140 logements, tour BOREL et tronçon de la barre Borel, réponse pour le 6 décembre
- 21 novembre Visite du Maire de Paris
- novembre Livraison de la tour Bois le Prêtre réhabilitée
- 12/14 décembre Conseil de Paris – Financement des 32 logements de Paris Habitat barre Borel neuve et réhabilitation des 88 logements, 2011 DLH 297
- 12/14 décembre Conseil de Paris – Financement de la résidentialisation de Paris Habitat barre Borel des 88 logements réhabilités, 2011 DLH 300
- 15 décembre Réunion Atelier de concertation sur l'aménagement de la place

2012

- Janvier Livraison du premier programme Paris Habitat de la rue Rebière, lot A
- février Livraison du programme NEXITY de la rue Rebière
- 10 février Appel d'offres pour les bureaux, l'hôtel et les commerces (lots 4.1, 4.2, 4.3), pour une livraison en 2014/2015, réponse pour le 11 mai
- 20 février Publication de l'AAPC du marché de travaux de la voie d'accès et des ouvrages de soutènement TAM
- 29 mars Délivrance du permis de construire de réhabilitation de la barre Borel et de construction d'un programme de 44 logements neufs, Paris Habitat - architecte : Atelier ROBAIN et

- GUIEYSSE
- 1^{er} trimestre Concertation, divers ateliers, 21 janvier, 2 février, 16 février, 8 mars
 - 5 avril Délivrance du PC - Relogement garage TAM et caserne pompier sous le stade Max Roussié
 - 10 avril Dépôt d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0037 01 pour suppression des parkings et ajout d'un logement
 - 25 avril Dépôt d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0036 01 pour modification des volumes
 - 13 avril Dépôt d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0002 01 pour création de 3 niveaux de parking autour de la tour
 - 20 avril Annulation de la procédure de marché de travaux de la voie d'accès et des ouvrages de soutènement TAM, AAPC lancé le 20 février
 - 20 avril Publication d'un AAPC de marché de travaux de la voie d'accès et des ouvrages de soutènement TAM, réponse pour le 1^{er} juin
 - 10 mai Réunion de concertation, synthèse des ateliers thématiques du 1^{er} trimestre,
 - 22 mai Dépôt d'un permis modificatif pour le garage TAM+BSPP
 - 25 mai Publication de l'AAPC du marché de travaux TAM+BSPP, réponse pour le 17 juillet
 - 12 septembre Délivrance d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0002 01, pour création de 3 niveaux de parking autour de la tour
 - Septembre Livraison du programme Paris Habitat de la rue Rebière, lot B
 - 24/25 septembre Conseil de Paris – Avis sur le lancement d'une procédure de modification du PLU
 - 8 octobre Délivrance d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0037 01, pour suppression des parkings et ajout d'un logement
 - 9 octobre Délivrance d'un permis modificatif pour le garage TAM+BSPP
 - 16 octobre Délivrance d'un permis modificatif Paris Habitat, PC 075 117 07 V 0036 01, pour modification des volumes
 - 7 Nov/7 déc. Enquête publique sur la modification du PLU
 - 26 Nov/10 déc. Enquête publique sur le déclassement de voirie
 - novembre Choix du maître d'ouvrage des bureaux et de l'hôtel, Kaufman and Broad
 - 3 décembre Signature de la promesse de vente de l'hôtel
 - 4 décembre Dépôt du permis de construire de rue Rebière, crèche et 19 logements sociaux
 - 22 novembre Démarrage des travaux du garage TAM et BSPP

2013

- 10 janvier Remise du rapport du commissaire enquêteur
- 11/12 février Conseil de Paris – Signature d'un avenant n°2 à la convention financière avec l'ANRU relative aux sites GPRU de la Porte Pouchet (17e) et des Portes Montmartre et Clignancourt (18e), 2013 DU 43
- 25/26 mars Conseil de Paris – Avenant de prolongation de la concession approbation d'une procédure de modification du PLU, principe de déclassement, 2013 DU 23
- 1^{er} trimestre Sélection des MOE pour la construction de l'hôtel, lauréats : BARTHOLO VILLEMARD, HARDEL et le BIHAN, BRENAC et GONZALES, Berger BADIA, remise des offres le 15 mars
- 1^{er} trimestre Sélection des MOE pour la construction des bureaux, lauréats : ZUNDEL et CRISTEA, Parc architectes + calq, CHAIX et MOREL, François LECLERC
- 22 février Publication de l'AAPC du concours d'architecture pour la place Pouchet, réponse pour le 8 avril 2013
- 21 février Signature de la promesse de vente des bureaux
- 30 avril Dépôt d'une demande d'étude d'impact au cas par cas pour les bureaux, réponse le 3 juin
- 27 mai Signature de l'avenant à la convention ANRU
- 29 mai Jury de sélection des MOE du concours de la place et de l'équipement public, lauréats : ROBBRECHT en DAEM Architecture, D'ici là paysages et territoires / Explorations Architecture, BASE / AAVP Vincent PARREIRA, Agence TER / MCBAD
- 30 mai Délivrance du permis de construire de la rue Rebière, crèche et logements sociaux
- 3 juin Réponse de l'AE, pas besoin d'étude d'impact pour les bureaux
- 27 juin Démarrage des travaux de démolition des logements de la barre Borel et de reconstruction de 32 logements
- 16 juillet Notification de l'avenant N°1 de la concession à la SEMAVIP
- Juillet Jury de choix du MOE de l'hôtel, lauréat : HARDEL et LEBIHAN
- Juillet Jury de choix du MOE des bureaux, lauréat : François LECLERC

- 3^{ème} trimestre Démarrage des travaux Barre Borel (extension en pignon 44 logements)
- 5 juillet Date d'envoi à la publication de l'AAPC du marché de travaux du lot 1.4 de Paris Habitat logements et crèche, réponse pour le 30 septembre 2013
- 25 juillet Date d'envoi à la publication de l'AAPC du marché de travaux du parking Bois le Prêtre, réponse pour le 25 octobre 2013
- 1^{er} août Arrêté préfectoral accordant l'agrément pour les bureaux
- 16 octobre Jury de choix du MOE de la place et des équipements, lauréat : Agence TER / MCBAD,
- 2^{ème} semestre Démolition de la tour Borel, fin des travaux au plus tard fin 2013
- Novembre Démarrage de la démolition partielle de la barre Borel, après le relogement compliqué d'un dernier occupant
- novembre Départ définitif du LEM (Laboratoires d'Essais des Matériaux, service de la DVD)
- 19 décembre Dépôt du permis de construire des bureaux, 23600 m² et locaux DPE
- 30 décembre Dépôt du permis de construire de la résidence de tourisme

2014

- 17 février Date d'envoi de l'AAPC du marché de conception réalisation de la préfourrière, réponse pour le 14 mars, (durée 17 mois)
- 10 février Conseil de Paris – Avenant de clôture à la convention financière avec l'ANRU Pouchet/Montmartre/Clignancourt, 2014 DU 29
- 10 février Démarrage des travaux du programme Paris Habitat, logements sociaux et crèche
- 1^{er} trimestre Démolition d'une partie de la barre Borel
- 1^{er} trimestre Démolition de la tour Borel
- 10 Avril Sélection des 4 équipes (MO+MOE) de la préfourrière
- 6 juin Remise des 4 offres pour la préfourrière
- 16/17 juin Conseil de Paris – GPRU Pouchet (17ème) et Montmartre-Clignancourt (18ème) – Modification de l'avenant de clôture à la convention financière avec l'ANRU, 2014 DU 1041
- 24 juin Délivrance du permis de construire de la résidence de tourisme
- 26 juin Délivrance du permis de construire des bureaux, 23 600 m² et locaux DPE
- 30 juin Signature de l'avenant de clôture ANRU
- 16 juillet Choix du lauréat (MO+MOE) de la préfourrière, lauréat : EIFFAGE / GAIA / OTCI
- 28 juillet Arrêté Préfectoral modificatif de l'agrément des bureaux
- 6 septembre Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux d'aménagement du passage Rebière, réponse pour le 10 octobre
- 16 Septembre Réunion publique sur l'aménagement de la place Pouchet
- 4 novembre Dépôt d'un PC modificatif des bureaux
- 17/18 novembre Conseil de Paris – Déclassement et cession d'emprises à la Ville de Paris, 2014 DU 1100
- 29 novembre Marche exploratoire sur la future place
- Décembre Livraison de la voie nouvelle nord

2015

- 15 janvier Dépôt d'un permis modificatif pour la résidence hôtelière, + 3 chambres
- 26 janvier Dépôt du permis de démolir de la crèche Rebière/Bois le Prêtre, PD 075 117 15 V0002
- janvier Livraison du garage des TAM et de la BSPP pompiers
- 5 février Remise des ouvrages garages TAM et BSPP
- 12 février Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux de rénovation du boulevard Bois-le-Prêtre par la SEMAVIP, réponse pour le 25 mars, début des travaux juin 2015 durée 17 mois
- 27 février Dépôt du permis de construire de la préfourrière
- 4 mars Dépôt du permis de construire du centre social
- 9 mars Délivrance du permis de démolir de la crèche Rebière/Bois le Prêtre, PD 075 117 15 V0002
- 1^{er} trimestre Libération des terrains occupés par les TAM pour permettre la réalisation de bureaux, de locaux d'activités, de l'hôtel, et de la place Pouchet, sur les terrains libérés
- 28 avril Date d'envoi de l'APC d'un marché de MOE étude urbaine sur l'opération Porte Pouchet, réponse pour le 9 juin
- 7 mai Date d'envoi de l'AAPC au JOUE par l'AFL du marché en CRE (conception réalisation) pour la sélection du groupement du lot AFL, réponse pour le 26 juin

- 1^{er} semestre Travaux d'aménagement définitif du passage Rebière
- 10 juin Réunion publique sur le projet d'aménagement de la place
- 7 juillet Délivrance d'un permis modificatif pour la résidence hôtelière, + 3 chambres
- Juillet Sélection de 3 groupements MO+MOE par l'AFL : CAMPENON BERNARD CONSTRUCTION (groupe VINCI CONSTRUCTION) - LOUIS PAILLARD ARCHITECTE, LEGENDRE IDF (groupe FONCIERE LEGENDRE) - DAQUIN ET FERRIERE et LEON GROSSE - LAMBERT LENACK ARCHITECTES URBANISTES
- Août Livraison de la crèche et du programme de logements (Paris Habitat) rue Rebière
- 25 septembre Délivrance du permis de construire de la préfourrière
- septembre Livraison du jardin 1 400 m² rue Rebière et du passage
- 29/30 septembre Conseil de Paris – Acquisition de la crèche et du square, 2015 DU 140
- 2/3/4^e trimestre Travaux de la rue Floréal
- 30 octobre Acte de vente du terrain de l'hôtel, à CFA
- 2^{ème} semestre Travaux de réaménagement du boulevard Bois le Prêtre, partie Ouest
- Novembre Livraison des logements réhabilités de la barre Borel
- Décembre Livraison des logements neufs de la barre Borel
- Décembre Démarrage des travaux de l'hôtel
- Décembre Démarrage des travaux préalables de la préfourrière

2016

- 1^{er} trimestre Démolition de la crèche existante
- 13 avril Vente du programme de bureau à Kaufman and Broad
- 17/19 mai Conseil de Paris – Vente à Paris Habitat - OPH après désaffectation et déclassement du domaine public communal d'emprises de terrain à détacher des parcelles 17 DA 10 et 17 DA 12, Acquisition auprès de Paris Habitat - OPH d'une emprise de terrain à détacher de la parcelle cadastrale, 2016 DU 76
- 17/19 juin Conseil de Paris – Avenant à la convention publique d'aménagement, 2016 DU 140
- 17/19 juin Conseil de Paris – Désaffectation, déclassement et cession du lot 1.3 à la SEMAVIP, 2016 DU 141
- 2^e trimestre Fin des Travaux de réaménagement du boulevard Bois le Prêtre, partie Ouest
- Juin Démarrage des travaux du lot 4-2 (bureaux)
- 29 juin signature de l'avenant N°2 à la concession d'aménagement
- Juillet Choix du groupement constructeur et maître d'œuvre du programme AFL, lauréat : LAMBERT LENACK Architectes
- Septembre Livraison du parking autour de la tour Bois-le-Prêtre
- Livraison de la préfourrière
- 2/3/4^e trimestre Travaux de réaménagement du boulevard Bois le Prêtre, partie Est
- 26/28 septembre Conseil de Paris – Acquisition par la Ville du volume 11 correspondant à une canalisation de l'égout Borel, 2016 DU 130
- 26/28 septembre Conseil de Paris – ZAC Porte Pouchet - Emprise de terrain 23P, rue Émile Borel (17e) - Convention d'occupation du domaine public et fixation de la redevance d'occupation. 2016 DLH 208
- 7 octobre Réunion sur place pour l'aménagement de la future place
- 12 octobre Date d'envoi de l'AAPC du marché de travaux concernant la réalisation de la voie nouvelle sud et de la requalification de la rue Pierre Rebière en voie piétonne, réponse pour le 12 décembre
- 8 décembre Délivrance du permis de construire du centre social (lot 3-1)
- 12/14 décembre Conseil de Paris – Avenant de clôture ANRU, 2016 DU

2017

- 29/31 mars Conseil de Paris - Principe de déclassement de la zone D dans l'emprise du lot 1-3 situé dans la ZAC Porte Pouchet - Secteur Bois Le Prêtre / rue Pierre Rebière (17e) et autorisation à la Foncière Logement de déposer toute demande d'autorisation administrative nécessaire à la réalisation du programme Projeté, 2017 DU 118
- 23 mai 2017 Site proposé lors du lancement de Réinventer Paris II (les dessous de Paris) : lot 4.4 rue Hélène et François Missoffe. Cette emprise du domaine public de 1766 m² occupe la sous-face du périphérique
- 16 août 2017 Dépôt du permis de construire du lot 1-3 (AFL 64 logements sociaux)
- Septembre Livraison du lot 4-1 (résidence de tourisme)

2018

- Été Démarrage des travaux de la place Pouchet et du lot 3-1 (centre social)
- Septembre Livraison du dernier tronçon de la rue Borel
- Octobre Livraison de l'immeuble de bureaux Kaufmann & Broad lot 4-2 (utilisateur : CANON)

Prévisionnels**2018**

- Décembre

2019

- Janvier Lancement des travaux du lot 1-3. Les 4 000 m² de SHON de logements locatifs sociaux (+ 900 m² environ de SHON de commerces en RDC) seront réalisés par l'Association Foncière Logement (AFL) à la place de l'ancienne crèche reconstruite sur la rue Rebière, à côté du lot 1-4
- T4 Livraison de la Place Pouchet et du lot 3-1 (centre social)

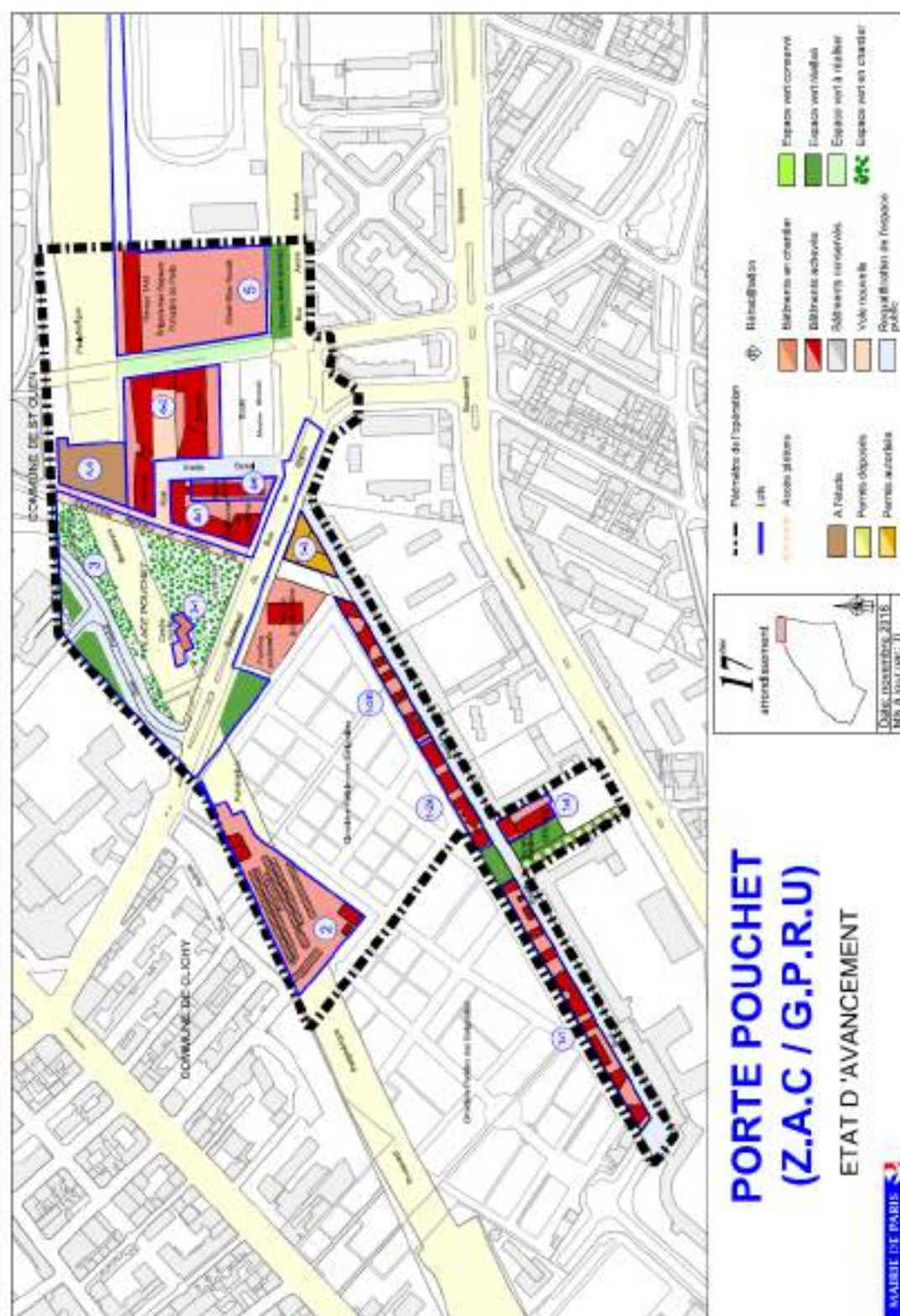
2020

- Livraison du lot 1-3 (logements AFL)
- Achèvement de l'opération

AVANCEMENT DU PROGRAMME : ZAC PORTE POUCHET

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre Œuvre	Destination	Nb unités	Fin t	M ² SHON	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N R
	5-9 Bd Bois le Prétre 6 r Pierre Rebière	PARIS HABITAT	DRUOT Frédéric	Logements	97 Log(s)	SO	3 348	PC 075 017 07 V 0002	04/01/2007	06/02/2008	02/09/2009	01/12/2011	R
				Création d'1 Parking en SS	Places			PC 075 117 07 V 0002 01	13/04/2012	12/09/2012	T3 2014	Septembre 2016	
1-1	r Pierre Rebière	PARIS HABITAT	AVIGNON CLOUET+ AT.PROVISIOIRE	Logements	31 Log(s)	SO	2 768	PC 075 017 07 V 0036 01	26/07/2007	21/12/2007	13/08/2009	Juin 2012	N
			LA FANTASTIC AGENCE	Logements	20 Log(s)	SO	1 523						
			HONDELATTE Raphaële et LAPORTE Mathieu	Logements	20 Log(s)	SO	1 873						
			ATELIER BOW WOW	Logements	21 Log(s)	SO	1 749						
1-2-A	10-11 r Pierre Rebière	NEXITY - SEERI	PETITDIDIER Cédric et PRIOLUX Vincent	Logements	22 Log(s)	NA	1 812	PC 075 017 07 V 0039 03	31/07/2007	28/12/2007	07/11/2009	Mars 2012	N
			ROUSSELLE & LAISNE Architectes	Logements	21 Log(s)	NA	1 576						
1-2-B	0 r Pierre Rebière	PARIS HABITAT	ATELIER PROVISIOIRE	Logements	10 Log(s)	SO	774	PC 075 017 07 V 0037 01	26/07/2007	21/12/2007	24/03/2010	27/12/2012	N
			BOURBOULZE Grécha et GRAINDORGE C	Logements	20 Log(s)	SO	1 547						
			EM2N	Logements	20 Log(s)	SO	2 094						
1-3	2-4 r P. Rebière 1-3 Bd Bois le Prétre	AFL (Ass.Foncière Logt)	LAMBERT LENACK Architectes	Logements	64 Log(s)	SO	4 452	PC 075 117 17 V0046	16/08/2017	21/02/2018	Janvier 2019	2020	N
				Communes			651						
1-4	45/49 rue Pierre Rebière	PARIS HABITAT VILLE DE PARIS	BELUS et HENOCO	Logements	19 Log(s)	SO	1 410	PC 075 117 12 V 0070	04/12/2012	30/05/2013	10/02/2014	Juillet 2015	N
				Crèche	66 Places		867						
2	0 boulevard Périphérique	EIFFAGE / GAIA / OTCI	Mauro PRINI	Préfourrière			449	PC 075 117 15 V0009 T01	27/02/2015	25/09/2015	26/11/2015	Septembre 2016	N
3-1	6/28 Bd Bois Le Prétre ; 1 rue Floréal	PBA / SEMAVIP	Agence TER MCBAD	Centre social			514	PC 075 117 15 V0010 T01	04/03/2015	08/12/2016	Août 2018	T4 2019	N
									06/02/2017	13/02/2017			
4-1	6/16 Bd Bois Le Prétre	Financière DUVAL ODALYS	HARDEL et LEBIHAN	Résidence tourisme commerces	148 chambres		4 650	PC 075 117 13 V1061 M01	30/12/2013	24/06/2014	Décembre 2015	Septembre 2017	N
							1 350		15/01/2015	07/07/2015			
4-2	r Emile Borel Bd Bois Le Prétre	KAUFMAN & BROAD	François LECLERC	Bureaux Garages DPE			24 873	PC 075 117 13 V 1056 02	19/12/2013	26/06/2014			
							599		04/11/2014	24/02/2015	13/06/2016	Octobre 2018	N
4.4	r Hélène et François Missoffe												
4-6	1 / 9 rue Emile Borel Bd Bois Le Prétre	PARIS HABITAT	Atelier ROBAIN et GUIEYSSE	Logements	88 Log(s)	SO	3 000	PC 075 117 11 V 0060 M01	07/10/2011	29/03/2012	27/06/2013	Décembre 2015	R
					32 Log(s)	SO	3 000		15/01/2016	03/05/2016			N
5	8 – 38 r André Bréchet	SEMAVIP	Bruno MADER	Garage TAM Caserne pompiers Stade			9 000	PC 075 117 11 V 0064 01	26/10/2011	05/04/2012	22/11/2012	Janvier 2015	N
							3 300		22/05/2012	09/10/2012			

Soit environ 285 logements neufs et 185 logements réhabilités



PORTE DE SAINT OUEN – 17^e – 18^e

CONTEXTE :

« Porte de Saint Ouen » est un territoire situé au Nord de Paris, à cheval sur les 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements, en limite de la commune de Saint-Ouen.

Comme pour les autres portes de ce secteur nord de la Couronne parisienne, un ensemble de logements sociaux (deux tours et une barre) a été édifié dans la ceinture verte en contiguïté du boulevard périphérique.

CARACTERISTIQUES :

Secteur d'intervention : 23 ha.

Coordonnateur(s)/Concepteur(s) : RVA / Pena – Etudes de 2007 terminées, sans suite,.

OBJECTIFS :

Ils concernent en premier lieu le devenir des tours des 30 et 31 avenue de la Porte de Saint-Ouen :

- L'immeuble du 30 avenue de la Porte Saint Ouen (18^{ème}) sera réhabilité
- L'immeuble du 31 avenue de la Porte Saint Ouen (17^{ème}) pourrait être démoli après concertation avec les habitants. Il s'agit de retrouver les capacités de reconstituer sur le site ou à proximité un nombre de logements sociaux identiques mieux conçus et plus à l'abri des nuisances du boulevard périphérique et d'identifier le programme susceptible de remplacer la tour.

L'amélioration du secteur passe aussi par :

- La mise en cohérence et la réalisation des différents projets de l'hôpital Bichat et notamment la recomposition de la façade de cet hôpital sur l'avenue de la Porte de Saint-Ouen, et de l'OPAC.
- Des interventions sur l'espace public et notamment sur la création d'un nouvel terminal bus sur la rue Valéry Radot.

PROGRAMME :

Programme (SHON m²)	Dont emplois (SHON m²)	Dont logements (SHON m²)	Dont équipements (SHON m²)
		Réhabilitation des 84 logements de la tour du 30 av de la Porte Saint Ouen (18ème) et construction de 40 logements neufs environ	

Programme Espaces publics	Superficie (m²)
Interventions sur l'espace public et notamment sur le déplacement du terminal bus vers la rue Valéry RADOT.	AAPC travaux du 18.11.2010

CALENDRIER DES EVENEMENTS :

Réalisés

2004

- 2/3 février Conseil de Paris - - Approbation du projet de territoire du GPRU Porte de Montmartre/Porte de Clignancourt, (DU 2004 006 et DPVI 2004 001),

2005

- 14 Décembre Comité de pilotage de lancement de l'étude urbaine.

2006

- 1^{er} trimestre Le diagnostic sur les espaces publics a eu lieu début 2006.
- Etude terminée. Choix de scénarios à valider.

2007

- 2 juillet Conseil du 18^{ème} arrondissement – avis sur la modification du PLU (DU 2007 155),
- 13 juillet Arrêté d'ouverture d'enquête publique sur la modification du PLU,
- 16 / 17 juillet Conseil de Paris – Approbation de la convention ANRU Pouchet Montmartre, (DU-07-0151).
- 10 sept/13 oct. Enquête publique préalable à la modification du PLU,
- 10 décembre Signature de la convention ANRU
- Concertation sur l'avenir des deux tours.

2009

- 29 Avril Le jury a retenu le projet C de P. LOMBARD pour la réhabilitation de la tour, 30 avenue de la Porte de Saint-Ouen, et la construction d'une quarantaine de logements supplémentaires sur le terrain.
- 24 juin 1^{ère} réunion du projet lauréat de Réhabilitation, de la tour,
- 8 septembre Réunion d'information présidée par M JY MANO, et Mmes G STIEVENARD et B. KUSTER, avec les habitants de la tour du 31 avenue de la Porte de Saint-Ouen, sur l'avenir de cet immeuble. 85% des personnes consultées sont favorables à la démolition de cet immeuble.

2010

- 14 janvier Vote favorable des résidents sur le projet de réhabilitation de la tour,
- 7/8 février Conseil de Paris – Avenant n° 1 à la convention ANRU Pouchet/Montmartre/Clignancourt, 2010 DU 17,
- 17 mars Comité de suivi du GPRU présidé par le Préfet,
- 2 juin Comité de lancement de l'opération des opérations de voirie rue Radot-avenue Montmartre,
- 1^{er} semestre Accord du STIF sur la prise en charge de l'extension de la ligne 60, condition pour que le transfert sur la rue Valéry RADOT, inscrit au PIPP DVD pour 2010-2011 puisse être réalisé.
- 29 juin Signature de l'avenant n°1 de la convention ANRU,
- 5/6 juillet Conseil de Paris – Approbation de la modification du PLU engagée il ya 2 ans et suspendue dans l'attente de la mise en place de la consultation des habitants,
- 21 septembre Dépôt par Paris Habitat du permis de construire de la réhabilitation de la tour du 30 avenue de la Porte de Saint Ouen, réhabilitation et création de 36 logements, PC 075 118 10 V 0069,
- 14 septembre Réunion publique à la Mairie du 17^{ème} arrondissement,
- 15/16 novembre Conseil de Paris autorisation de financer la construction neuve de 36 logements PLS Paris Habitat au 30 avenue Porte de saint Ouen, 2010 DLH 257,
- 18 novembre Publication de l'AAPC du marché de travaux (voirie éclairage, mur de soutènement) de la rue Valéry Radot et de l'avenue de la Porte de Montmartre, remise des offres pour le 10 janvier 2011, marché en 2 tranches, tranche 1 = 12 mois Valéry Radot + partie nord de l'avenue de la Porte Montmartre, tranche conditionnelle 2 = 8 mois partie sud l'avenue de la Porte Montmartre,
- 13/15 décembre Conseil de Paris – Approbation du principe d'aménagement de l'avenue de la Porte de Montmartre et la rue Valéry Radot, et de lancer les marchés et de demander les subventions, 2010 DVD 51,
- 13/15 décembre Conseil de Paris – Autorisation de financer 34 logements sociaux neufs et 84 logements à réhabiliter Paris Habitat, 2010 DLH 276,
- 30 décembre Acquisition de la gare d'Ornano par la Ville de Paris,

2011

- 13 mai Délivrance du permis de construire de la réhabilitation de la tour du 30 avenue de la Porte de Saint Ouen,
- 3^{ème} trimestre Travaux de réaménagement de la rue Valéry Radot, station bus notamment, partie sud,
- 5 juillet Publication de l'AAPC du marché de travaux du programme Paris Habitat, réponse pour le 21 septembre,

- 4^{ème} trimestre Travaux de réaménagement de la rue Valéry Radot, station bus notamment, partie nord,
- 2012**
- 16 janvier Démarrage du chantier de la Tour du 30 avenue de la Porte de Saint Ouen,
 - 4 février Lancement par la DDEES de la consultation pour un concessionnaire pour restaurer et utiliser la gare de Saint-Ouen, en 2 phases, réponse pour le 26 mars,
 - 22 juin Publication de l'AAPC du marché de MOE relative à la démolition de la tour du 31 Porte de Saint Ouen, 84 logements,
 - 30 juillet Dépôt du permis de démolir de la Tour du 29/31,
 - 7 août Remise des offres de la consultation des candidats retenus à l'issue de la 1ère phase appel à candidature pour la gare Saint-Ouen,,
 - 16 octobre Délivrance du permis de démolir de la Tour du 31,
- 2013**
- 11/12 février Conseil de Paris – avenant à la convention ANRU PMC, pour la prise en compte de la démolition de la Tour du 31 Porte de Saint-Ouen, en lien avec l'avenant ANRU Bédier,
 - 8/10 juillet Conseil de Paris – attribution du contrat de concession pour la gare d'Ornano, Le hasard Ludique,
 - Décembre Livraison des logements de la Tour du 30 avenue de la Porte de Saint Ouen,
 - 27 décembre Date d'envoi de l'AAPC du marché de démolition de la tour du 31 Porte de Saint-Ouen, réponse pour le 28 janvier,
- 2014**
- 21 mars Date de dépôt du permis de construire de la gare Saint Ouen, Le Hasard Ludique,
 - 23 juin Délivrance du permis de construire de la gare Saint Ouen,
- 2015**
- 16 juin Date d'envoi de l'AAPC du marché de réhabilitation de la gare par la RIVP, réponse pour le 21 juillet,
 - 29/30 juin Conseil de Paris - Ancienne gare St Ouen (18e) - Déclaration sans suite d'une concession de travaux et signature d'un bail emphytéotique avec la RIVP, 2015 DDEES 68,
 - 2ème semestre Démolition de la tour du 31,
- 2016**
- mars Démarrage des travaux d'aménagement de la gare Saint Ouen,
 - 17/19 mai Conseil de Paris – Acquisition auprès de Paris Habitat d'un terrain situé 29/31 avenue de la Porte de Saint Ouen (terrain de l'ancienne tour démolie), 2016 DU 135,
 - 10 octobre Choix du terrain de la Porte de Saint Ouen comme l'un des 61 sites de l'appel à projet « Inventons la métropole »,
- 2017**
- 13 janvier Réception des offres d' « Inventons la Métropole » sur le site Porte de Saint Ouen,
 - 20 février Jury de sélection des offres d'« Inventons la Métropole » sur le site Porte de Saint Ouen,
- 2017**
- 29 Avril Livraison du centre culturel « Le Hasard Ludique » à l'emplacement de l'ancienne gare de Saint Ouen.

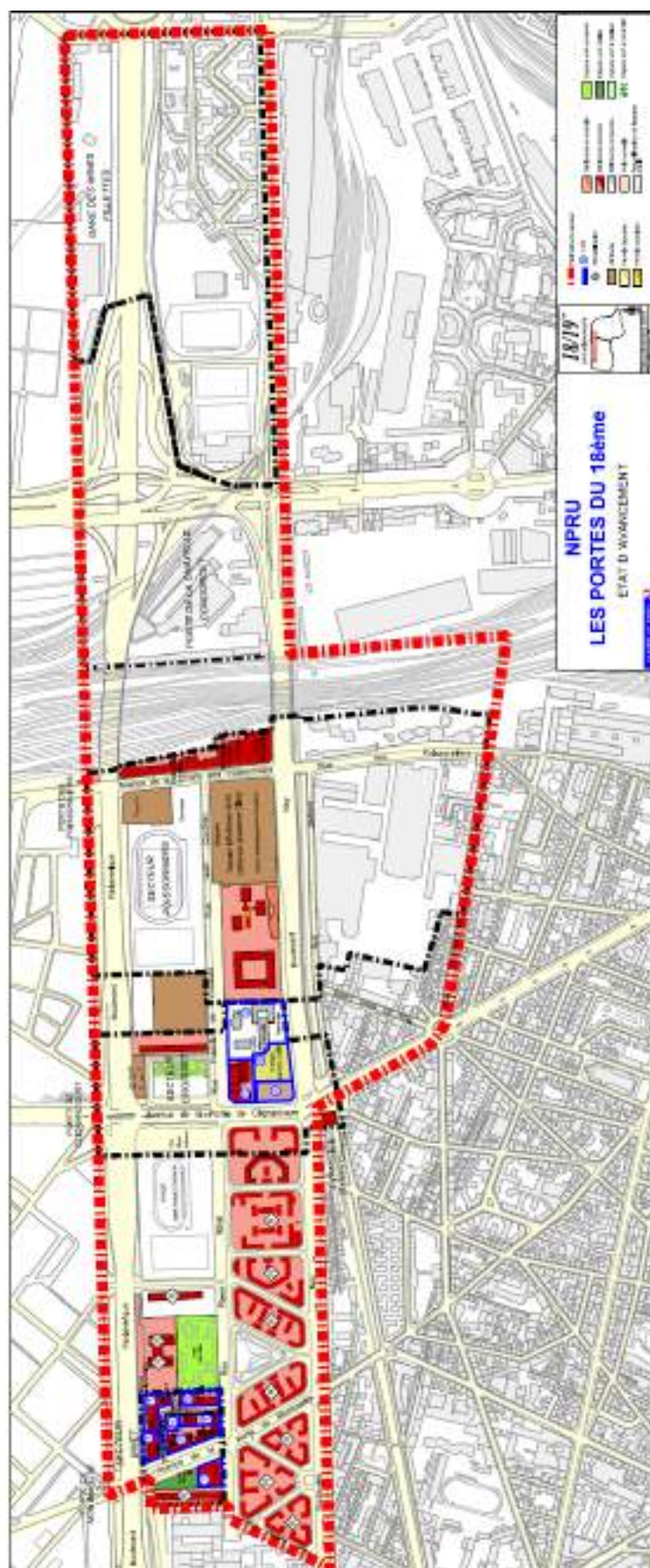
AVANCEMENT DU PROGRAMME :

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre Œuvre	Destinatio n	Nb unités	Finc t	M² SHON	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N R
LOG	30 av Pte St Ouen	Paris Habitat	Pierre LOMBARD	Logements	36 Logt(s)	SO	2758	PC 075 118 10 V 0069	21/09/2010	13/05/2011	16/01/2012	Décembre 2013	N
				Logements	84 Logt(s)	SO							R
Gare Saint Ouen	128 avenue de Saint Ouen	Le Hasard Ludique	O'ZONE Architectures	Lieu culturel				PC 075 118 14 V 0013	21/03/2014	23/06/2014	Mars 2016	Avril 2017	

« Appel à projets urbains innovants » Inventons la Métropole : 29-31 av de la Pte de St Ouen

Lot	Adresse	Maitre Ouvrage	Maitre Œuvre	Destinatio n	Nb unités	Finc t	M² SHON	N° permis	Déposé	Délivré	Chantier	Livré	N R
	29/31 av Pte St Ouen			APUI "Inventons la Métropole"									





PARIS NORD EST ELARGI – 10^e, 18^e et 19^e

CONTEXTE :

Le secteur d'aménagement de « Paris Nord Est Elargi » couvre un vaste territoire de près de 600 hectares, qui s'étend d'est en ouest, du canal de l'Ourcq, dans le 19^{ème} arrondissement au faisceau ferroviaire de la Gare du Nord dans le 18^{ème} arrondissement et se poursuit jusqu'au gares du Nord et de l'Est. Il s'inscrit dans un environnement caractérisé par les infrastructures de transport (boulevard périphérique et des Maréchaux, réseaux ferroviaires des gares du Nord et de l'Est, Canal Saint Denis), les activités logistiques (entrepôts Ney).

CARACTERISTIQUES :

Superficie : 600 ha.

Propriétaires fonciers : Ville, SNCF, RFF, bailleurs sociaux, Etat, privés, ...

Etudes préalables : Ville de Paris, SEMAVIP, APUR.

Aménageurs : SEMAVIP, CDC / ICADE, autres.

Coordonnateur(s)/Concepteur(s) : Agence LECLERCQ (mandataire),

Partenaires : SNCF, RATP, AP-HP, EMGP, Entrepôts Bertrand, EPPGHV, PLAINE COMMUNE, AUBERVILLIERS, PANTIN.

OBJECTIFS :

Les territoires intercommunaux, qui s'étendent des gares de l'Est et du Nord dans Paris au cœur de Saint Denis sont à l'évidence une des polarités émergentes de la nouvelle métropole.

Face à ces évolutions et aux centralités qui se redessinent, la Ville de Paris se doit de préciser les politiques urbaines menées jusqu'à ce jour sur son propre territoire, il faut changer d'échelle et de regard. Le secteur de grand projet urbain " Paris Nord-Est " engagé dès 2002, au nord des 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements et ses grandes emprises évolutives reste pour Paris un des enjeux majeurs des prochaines décennies en termes de renouvellement urbain, de développement économique comme de cohésion sociale. La Ville de Paris a choisi de poursuivre la consolidation d'une ville mixte et solidaire, exemplaire en termes de développement durable, ouverte à l'innovation architecturale.

La livraison de premières réalisations, la ZAC Claude Bernard, les chantiers engagés autour de la future Gare RER Rosa Parks (ouverture en décembre 2015), le projet Macdonald, et la mise en service en décembre 2012 du Tramway T3 font clairement ressortir le grand potentiel de mutation de ces quartiers périphériques jusqu'alors oubliés. Celui-ci se conforte avec l'ouverture du Centre Commercial de la porte d'Aubervilliers à Aubervilliers, l'implantation décidée de Véolia sur un terrain à Aubervilliers, l'implantation en 2015 du ministère de la justice près de la porte d'Aubervilliers ou les choix actés de localisation du Campus Condorcet entre la Porte de la Chapelle dans Paris et la place du Front Populaire à Saint Denis.

La perspective d'une polarité métropolitaine nouvelle du secteur Pleyel interpelle en écho le territoire parisien. Quelles évolutions à terme pour le bi-pôle des Gares de l'Est et du Nord, portes majeures de l'Europe dans Paris ? Celui-ci est aujourd'hui un hub européen au plan des transports mais son environnement urbain est encore majoritairement resté à l'image du Paris du 19^{ème} siècle. Du foncier mutable semble mobilisable, (notamment le foncier de certains sites hospitaliers destinés à être reconvertis dans le cadre du schéma de modernisation de l'APHP et le faisceau ferré lui-même) pour valoriser ces quartiers de gares. L'ancienne question d'un meilleur dialogue, d'une meilleure connexion, entre les deux gares et celle de l'influence du développement des réseaux de transports sur l'évolution et l'aménagement des tissus urbains environnants, se doit d'être actualisée.

Les études urbaines réalisées à l'échelle de Paris Nord-Est engagées à l'issue des marchés de définition de 2003 ont permis de définir les grands principes de l'aménagement visant à clarifier la complexité du territoire et à en garantir la cohérence. Il a permis jusqu'à aujourd'hui d'assurer la cohérence d'ensemble avec les premières opérations engagées et les nouvelles études pré-opérationnelles. Elle a ensuite porté sur des faisabilités urbaines et des tests de réceptivité des derniers sites encore non stabilisés en conformité avec les principes d'aménagement généraux, certains secteurs et certaines études restent cependant à préciser. Le projet élaboré repose sur des choix forts dont l'indispensable amélioration des liaisons Nord Sud entre les deux rives du périphérique toutes deux en profonde transformation. Le marché conclu en 2003 s'est achevé à l'automne 2012.

Ce grand territoire intercommunal et métropolitain est l'un de ceux où la politique de coopération entre Paris et les collectivités territoriales voisines, Plaine Commune, Saint Ouen et Pantin est une des plus anciennes et concrètement mise en œuvre depuis plusieurs années. Des ateliers d'échanges à l'échelle du grand territoire ont été menés entre Paris et Plaine Commune, ils ont déjà permis d'apporter un nouvel éclairage sur quelques objectifs partagés : trames vertes et bleues, maillage des voies et désenclavement de certains secteurs, opportunités de renforcer le fret ferroviaire, et ont ainsi confirmé la nécessité d'élargir des deux côtés du périphérique les périmètres de réflexion pour mieux agir localement. Les deux collectivités ont convenu de maintenir un cadre permanent d'information et de travail commun sur l'avancée de leurs projets.

La poursuite du développement urbain de ce grand territoire est étalée dans le temps et se fait par sous-secteurs opérationnels. L'aménagement de ce secteur qui concerne plusieurs sites de projets étant loin d'être terminé, le Conseil de Paris a décidé en mars 2012 d'engager un nouveau marché d'études urbaines sur un périmètre dit « Paris Nord Est élargi » selon la procédure d'appel d'offres restreint passé en application des articles 60 et suivants du code des marchés publics. La vocation de ce nouveau marché d'étude, notifié en octobre 2013, est dans un premier temps d'établir la synthèse de toutes les études et réflexions permettant de mettre en perspective l'évolution de ce territoire dans un cadre élargi afin d'accompagner dans un second temps avec souplesse et efficacité les mutations de ses différentes composantes, qu'il s'agisse du développement du pôle gares du Nord et de l'Est, des capacités de mutation urbaine et paysagère des deux faisceaux ferrés et de leurs rives ou de la poursuite et de l'approfondissement des projets déjà engagés sur le périmètre actuel de PNE.

Les évolutions des infrastructures de transports en commun

Réalisés :

- Le prolongement du tramway (T3) sur les boulevards des Maréchaux depuis la porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle.
- Prolongement de la ligne 12 du métro jusqu'à la station Pont de Stains depuis 2012,
- La mise en service de la ligne de bus, « la traverse Ney – Flandres » depuis le mois de février 2007 constitue une nouvelle offre de transport local en boucle entre la Porte d'Aubervilliers et le boulevard de la Chapelle.

Projetés :

- Création de la future gare Eole – Évangile sur la ligne E du RER à l'intersection des faisceaux ferrés Est et Nord, au Sud des entrepôts Macdonald. La mise en service de ce nouveau pôle intermodal est prévue pour décembre 2015
- Prolongement de la ligne 12 du métro de la station Pont de Stains jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers.
- Réalisation du tronçon sud du TRAM 8 (tramway Saint-Denis / Epinay / Villetaneuse) devant relier le Sud de Saint-Denis à la future gare Eole – Évangile en passant par la Porte d'Aubervilliers.
- Le prolongement du tramway (T3) sur les boulevards des Maréchaux depuis la porte de la Chapelle jusqu'à la Porte d'Asnières.

DECOUPAGE :

Cette opération comporte 9 secteurs :

- **secteur A** : Porte de la Chapelle Condorcet,
- **secteur B** : Chapelle International,
- **secteur C** : Gare des Mines - Fillettes,
- **secteur D** : Chapelle Charbon, Hébert,
- **secteur E** : Porte d'Aubervilliers Nord,
- **secteur F** : ZAC Claude Bernard,
- **secteur G** : Macdonald, Gaston Tessier et Triangle Évangile,
- **secteurs H** : Porte de la Villette, et Entrepôts Bertrand,
- **secteur I** : Halle Aux Cuirs,

Les programmes sont pour la plupart en cours de définition pour les différents secteurs, notamment ceux de la Porte de la Villette, la Porte d'Aubervilliers, Chapelle Charbon-Hébert et la Gare des Mines - Fillettes. Certains sont opérationnels comme celui de la ZAC Claude Bernard, Macdonald-Gaston Tessier ou en phase de réalisation comme Chapelle International. D'autres sont en attente comme ceux de la Halle aux Cuirs.

Se reporter aux fiches spécifiques d'opération pour de plus amples informations.

EVENEMENTS DE PROCEDURE :

Réalisés

2002

- 24 et 25 juin Conseil de Paris - Approbation des principaux objectifs de l'opération, convention de mandat d'études préalables confiée à la SEMAVIP et définition des modalités de la concertation. DAUC 02 0083,

2004

- 2 février Conseil de Paris - Autorisation donnée à M. le Maire de Paris de signer un marché subséquent aux marchés de définition simultanés « Paris Nord-Est » portant sur l'ensemble du site, attribué par la commission d'Appel d'Offres de la Ville de Paris. DU 04 0011,

2005

- 11 et 12 juillet Conseil de Paris - Approbation des principes et modalités d'un appel d'offres pour un marché de prestations de concertation sur le périmètre de Paris Nord Est.
- 27/28 septembre Conseil de Paris - Autorisation à M. le Maire de Paris de signer un avenant n°1 au marché subséquent n°04.60.001 relatif à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour élaboration d'un projet d'aménagement, ledit avenant ayant pour objet le transfert des droits et obligation de la Sté GAUDRIOT cotraitante, 2005 DU 0185,

2008

- 16 avril Ouverture d'un local de concertation avec des permanences ½ journée/semaine.

2009

- 11 Juin Réunion du comité de concertation,
- 22 juin Comité des élus GPRU.
- 25 Juin Réunion publique de concertation (mairie du 18ème),

2010

- 28/29/30 mai 3 Journées Portes Ouvertes sur le Nord Est,
- 7/8 juin Conseil de Paris - Aménagement du secteur Paris Nord Est (18e et 19e). Signature d'un avenant n° 2 au marché relatif à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration d'un projet d'aménagement de ce secteur, ledit avenant ayant pour objet le transfert des droits et obligations de la société de fait DUSAPIN LECLERCQ, architectes-urbanistes, vers M. François LECLERCQ, architecte urbaniste, agissant en son nom personnel. 2010 Du 133,

2011

- 11/12 juillet Conseil de Paris - Signature avec Electricité Réseau Distribution France (ERDF) d'une convention relative à l'alimentation électrique du secteur d'aménagement « Paris Nord-Est ». 2011 DVD 78,

2012

- 19/20 mars Conseil de Paris - Lancement d'un appel d'offres restreint en vue de passer un marché d'études urbaines pour l'aménagement d'un secteur « Paris Nord Est élargi » et adaptation du PLU à Paris 10e 18e et 19e. 2012 DU 65,
- 12 avril Date d'envoi de l'AAPC du marché d'études PNEE, réponse pour le 21 mai,
- 11 juillet CAO de sélection des candidatures,

2013

- 15 janvier CAO pour négociation,
- 7 février Réunion de concertation plénière,
- 13 juin CAO attribution du marché d'études,
- 15 octobre Notification du marché d'études Paris Nord Est Elargi,

2014

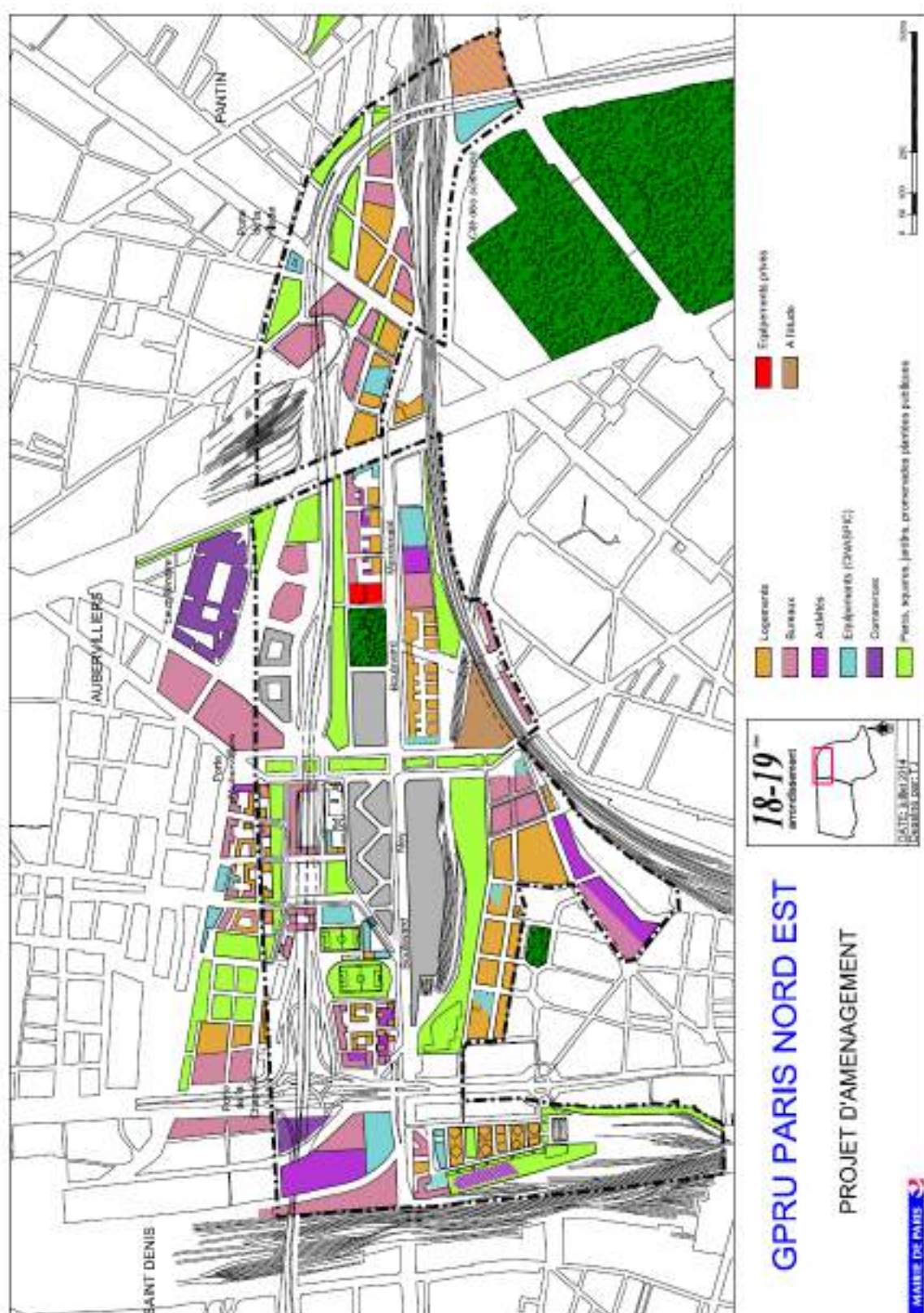
- 13 janvier Atelier mobilité,
- 4 mars Atelier « Gare du Nord, Gare de l'Est »,
- 2 avril Atelier « espaces publics »,
- 14 avril Atelier « Grands équilibres »,
- Mai Ouverture du local de concertation de PNEE,
- 26 mai Ateliers « Valoriser le grand territoire »,
- 6 octobre Séminaire,

2015

- 2 février Réunion publique, Présentation de l'étude PNEE et de son état d'avancement au bout d'un an. Proposition de méthode pour poursuivre l'étude stratégique du plan guide. Présentation des 1ères orientations urbaines sur les sites mutables. Présentation des modalités de concertation spécifiques à cette étude.

Prévisionnel**2015**

-



Annexe 3 : Questionnaire adressé aux collectivités territoriales et liste des destinataires

Questionnaire relatif à l'avenir du boulevard périphérique

1. Quel rôle joue le boulevard périphérique pour votre collectivité ?
2. Le périphérique est-il un frein ou un levier pour l'attractivité de votre collectivité et la vie de ses habitants ? Pourquoi ?
3. Le périphérique marque-t-il une rupture urbaine, est-il facile à franchir à pied ou à vélo ? Pourquoi ?
4. Quelles sont les principales nuisances causées par le périphérique sur votre territoire ?
5. Comment voyez-vous l'évolution du boulevard périphérique ? Avez-vous déjà eu des échanges avec vos administrés à ce sujet ?
6. En quoi une évolution du boulevard périphérique pourrait-elle impacter vos projets en cours ou à venir ?

Liste des destinataires

Communes limitrophes

M. le Maire	Christian	METAIRIE	Arcueil
Mme la Maire	Mérim	DERKAOU	Aubervilliers
M. le Maire	Tony	DI MARTINO	Bagnolet
M. le Maire	Pierre-Christophe	BAGUET	Boulogne-Billancourt
M. le Maire	Hervé	GICQUEL	Charenton-le-Pont
M. le Maire	Rémi	MUZEAU	Clichy
M. le Maire	Jean-Philippe	GAUTRAIS	Fontenay-sous-Bois
Mme la Maire	Patricia	TORDJMAN	Gentilly
M. le Maire	Mohamed	GNABALY	Ile Saint Denis
M. le Maire	André	SANTINI	Issy-les-Moulineaux
M. le Maire	Philippe	BOUYSSOU	Ivry-sur-Seine
M. le Maire	Olivier	DOSNE	Joinville-le-Pont
M. le Maire	Jean-Marc	NICOLLE	Le Kremlin-Bicêtre
M. le Maire	Laurent	BARON	Le Pré-Saint-Gervais
M. le Maire	Daniel	GUIRAUD	Les Lilas
M. le Maire	Patrick	BALKANY	Levallois-Perret
Mme la Maire	Jacqueline	BELHOMME	Malakoff
M. le Maire	Patrice	BESSAC	Montreuil
M. le Maire	Etienne	LENGEREAU	Montrouge
M. le Maire	Jean-Christophe	FROMANTIN	Neuilly-sur-Seine
M. le Maire	Bertrand	KERN	Pantin
Mme la Maire	Joëlle	CECCALDI-RAYNAUD	Puteaux
M. le Maire	Éric	BERDOATI	Saint-Cloud
M. le Maire	Laurent	RUSSIER	Saint-Denis
M. le Maire	Patrick	BEAUDOUIN	Saint-Mandé
M. le Maire	Igor	SEMO	Saint-Maurice
M. le Maire	William	DELANNOY	Saint-Ouen
M. le Maire	Christian	DUPUY	Suresnes
M. le Maire	Bernard	GAUDUCHEAU	Vanves
Mme la Maire	Charlotte	LIBERT-ALBAN	Vincennes

Association des Maires d'Ile-de-France

M. le Maire	Stéphane	BEAUDET	Evry Courcouronnes
-------------	----------	---------	--------------------

Départements limitrophes

M. le Président	Patrick	DEVEDJIAN	Hauts-de-Seine
M. le Président	Stéphane	TROUSSEL	Seine-Saint-Denis
M. le Président	Christian	FAVIER	Val-de-Marne

Région Ile-de-France

Mme la Présidente	Valérie	PECRESSE	
-------------------	---------	----------	--

Etablissements Publics Territoriaux

M. le Président	Jean-Didier	BERGER	Vallée Sud Grand Paris
M. le Président	Pierre-Christophe	BAGUET	Grand Paris Seine Ouest
M. le Président	Jacques	KOSSOWSKI	Paris Ouest La Défense
M. le Président	Georges	MOTHRON	Boucle Nord de Seine
M. le Président	Patrick	BRAOUEZEC	Plaine Commune
M. le Président	Bruno	BESCHIZZA	Paris Terres d'Envoi
M. le Président	Gérard	COSME	Est Ensemble
M. le Président	Michel	TEULET	Grand Paris - Grand Est
M. le Président	Jacques	J.P. MARTIN	Paris-Est-Marne et Bois
M. le Président	Laurent	CATHALA	Grand Paris Sud Est Avenir
M. le Président	Michel	LEPRETRE	Grand-Orly Seine Bièvre

Métropole du Grand Paris

M. le Président	Patrick	OLLIER	
-----------------	---------	--------	--

Annexe 4 : Courriers adressés aux collectivités territoriales relatifs au questionnaire ainsi qu'à la rencontre du 11 février 2019

Paris, le 16 octobre 2018

Monsieur le Président,

Le Conseil de Paris a créé une Mission d'Information et d'Évaluation (MIE) sur l'avenir du boulevard périphérique. Cette instance, composée de quinze membres, représente l'ensemble des sensibilités politiques de l'assemblée parisienne.

L'évolution de cette voie de circulation, au cœur du réseau magistral francilien, comporte de multiples enjeux d'ordre environnemental, sanitaire, urbanistique et économique.

Bien conscients que ces sujets dépassent le cadre parisien, nous tenons dès à présent à vous faire part de notre souhait de vous associer à notre réflexion afin de l'enrichir par vos analyses et propositions. En effet, nous considérons que votre point de vue est essentiel compte tenu de votre connaissance précise des problématiques de votre territoire.

Nous reviendrons vers vous très prochainement pour définir les formes que pourra prendre votre contribution.

D'ores et déjà, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir indiquer la personne que vous souhaitez mandater pour nos échanges à ce sujet par voie électronique à Nathalie Popadyak, cheffe de la Mission Information et Expertise, responsable de la gestion administrative de cette mission (nathalie.popadyak@paris.fr).

Dans cette attente, nous vous prions, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La Présidente de la Mission

Laurence GOLDGRAB

Le Rapporteur de la Mission

Eric AZIERE

Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur les perspectives de changements du boulevard périphérique.

Service du Conseil de Paris – Hôtel de Ville – 75196 Paris cedex 04
Tél. : 01.42.76.67.57.



Paris, le 18 Décembre 2018

Monsieur le Maire,

Le 16 octobre dernier, nous vous informions que la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur l'avenir du boulevard périphérique souhaitait vous associer à sa réflexion afin de l'enrichir par vos analyses et vos propositions.

Ainsi pour avoir une connaissance complète des problématiques soulevées dans vos territoires par ce boulevard, nous vous adressons ci-joint un court questionnaire portant sur votre perception de la situation actuelle et sur vos recommandations éventuelles.

Nous vous remercions de bien vouloir retourner ce document complété avant le **21 janvier 2019** à l'adresse suivante : nathalie.popadyak@paris.fr

Une synthèse des réponses reçues vous sera présentée lors d'une rencontre qui sera aussi l'occasion d'un échange sur les perspectives d'évolution du boulevard périphérique,

**le lundi 11 février 2019 de 14h30 à 17h30,
à l'hôtel de ville de Paris**

Nous vous remercions de bien vouloir confirmer votre présence à cette rencontre et vous prions, Monsieur le Maire, d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La Présidente de la Mission

Laurence GOLDGRAB

Le Rapporteur de la Mission

Eric AZIERE



Paris, le 6 février 2019

Monsieur le Président,

Ainsi que nous vous en informions les 16 octobre et 18 décembre derniers, la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur l'avenir du boulevard périphérique souhaite vous associer à sa réflexion afin de l'enrichir par vos analyses et vos propositions.

Pour avoir une connaissance complète des problématiques soulevées dans vos territoires par ce boulevard, nous vous avons ainsi transmis un court questionnaire, dont vous trouverez ci-joint copie, portant sur votre perception de la situation actuelle et sur vos recommandations éventuelles.

Vous pouvez encore nous retourner ce document complété avant le **18 février 2019** à l'adresse suivante : nathalie.popadvak@paris.fr, afin que votre réflexion soit prise en compte par la mission.

Nous vous prions, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La Présidente de la Mission

Laurence GOLDGRAB

Le Rapporteur de la Mission

Eric AZIERE

Annexe 5 : Liste des collectivités ayant répondu au questionnaire

Communes :

- Neuilly-sur-Seine
- Charenton
- Les Lilas
- Vanves
- Ivry-sur-Seine
- Levallois-Perret
- Issy-les -Moulineaux
- Malakoff
- Arcueil
- Saint-Mandé
- Gentilly
- Le Kremlin-Bicêtre
- Clichy-la-Garenne
- Aubervilliers

Établissements Publics Territoriaux :

- Grand Orly Seine Bièvre
- Plaine Commune
- Boucle Nord de Seine
- Grand Paris Seine Ouest

Annexe 6 : Propositions des Groupes Politiques

Préconisations des élu-e-s du Groupe RGCI

Après plusieurs mois de travail et presque une centaine d'auditions d'experts des mobilités, de la santé, des nouvelles technologies, de l'urbanisme ou de la logistique, il apparaît clairement que la transformation du périphérique, véritable autoroute intra-muros, s'impose au regard des graves nuisances atmosphériques et sonores subies par les populations riveraines (135 jours/an de dépassement du seuil de particule fines et 80 décibels en journée), de la saturation du réseau routier qui atteint son sommet sur cet axe (1,1 million d'utilisateurs) qui concentre à la fois six arrivées d'autoroute et dont les utilisateurs sont principalement des franciliens qui opèrent des déplacements banlieues – Paris, Paris – banlieues (50%), banlieue – banlieue (45%) tandis que les Parisiens représentent 5% des utilisateurs.

La configuration du réseau routier en Ile-de-France, l'insuffisance des transports collectifs, la croissance de la population et de l'emploi concourent à une congestion du périphérique de 6 heures 30 le matin à 20 heures – 21 heures le soir et cette situation ne peut que s'aggraver dans les années qui viennent, d'après les experts entendus.

En outre, l'époque du tout automobile est révolue : apparaissent de nouveaux usages (vélos, trottinettes, scooters, etc...) qui doivent être pris en compte dans l'ensemble des mobilités tout autant que l'évolution des transports collectifs (extension de la ligne 14, Grand Paris Express, tramways, réseaux de bus en grande couronne, etc..)

Pour l'ensemble de ces raisons, il y a une nécessité absolue et un enjeu de santé publique d'opérer une mutation sur l'ensemble du réseau structurant francilien et c'est l'objet de la consultation du Forum Métropolitain.

C'est dire à titre préalable qu'il sera impossible de transformer le périphérique sans en transformer la gouvernance. Paris, bien que propriétaire de cette voie communale, ne peut prendre seule des décisions ayant un impact sur l'ensemble de la Métropole du Grand Paris.

Avec la mise en place de la ZFE à l'échelle de la Métropole, nous avons su démontrer que la question de la pollution nous concerne tous et que nous pouvons agir collectivement dans un même intérêt, avec des résultats tangibles.

Par ailleurs, le périphérique qui a succédé à l'enceinte de Thiers est une frontière aussi bien physique que symbolique entre Paris et le reste de l'Ile-de-France qui, au 21^{ème} siècle, est dénuée de toute pertinence.

S'interroger sur l'avenir du boulevard du périphérique, c'est aussi s'interroger sur la ville que nous voulons dessiner pour demain. Il ne s'agit plus de seulement additionner des logiques diverses, des modes de transports qui se juxtaposent à côté de projets urbanistiques sans cohérence entre eux, mais bien de penser le Boulevard Périphérique dans son ensemble pour fabriquer un nouvel espace public. Le plus souvent, les projets de transports sont des catalyseurs des projets urbains, il suffit pour cela de voir l'évolution des territoires depuis l'annonce de l'arrivée du Grand Paris Express. Il faut appliquer la même logique à la transformation du périphérique.

Les élus RGCI souhaitent porter une vision progressiste et réaliste de l'avenir du périphérique tenant compte du fait que l'attractivité de la capitale, son dynamisme économique et l'emploi sont étroitement dépendants des mobilités et, que pour transformer le périphérique et mettre fin aux pollutions qu'il

occasionne, il convient d'abord de décentraliser les flux, restructurer les arrivées d'autoroutes, et proposer aux usagers de nouvelles mobilités.

Aujourd'hui, tout converge à Paris, la ville est non seulement géographiquement au cœur de la Région, mais elle est aussi au cœur du réseau routier et ferroviaire. Nous souhaitons créer de nouvelles centralités pour casser cette construction et ne plus obliger les franciliens à systématiquement repasser par Paris.

Pour autant, ces premières étapes doivent être accompagnées de mesures fortes destinées à encourager l'usage de véhicules propres, réduire progressivement le nombre de véhicules empruntant cet axe, réduire le nombre de voies automobiles à court et moyen terme au profit de voies dédiées aux nouvelles mobilités.

La transformation en boulevard urbain permettrait à la fois de conserver l'axe de circulation pour des mobilités propres ou douces tout en favorisant des projets d'urbanisme.

Une fois acquises ces évolutions, il conviendra d'opérer un changement profond des usages du périphérique pour faire de Paris une ville accueillante à ses entrées, augmenter ses capacités d'espaces verts, équipements sportifs, culturels, mais aussi de développer de nouveaux quartiers avec des logements. Néanmoins, les élus RGCI se prononcent pour préserver globalement le vide du périphérique (138 hectares) qui dans une ville aussi dense que Paris (21.000 habitants / km²) fait fonction d'aération et de desserte locale.

En outre, le périphérique est un ouvrage d'art intéressant du point de vue architectural et paysager qu'il est possible d'améliorer, sans le supprimer.

De 2020 à 2024, poser les bases de la transformation.

1) À titre préalable

Changer le mode de gouvernance : la Ville de Paris ne peut pas prendre seule des décisions ayant des conséquences à l'échelle d'un territoire beaucoup plus large. Associer au mieux les villes voisines et leurs habitants, les départements, la Métropole, la Région et l'Etat pour revoir les modalités d'utilisation du périphérique.

2) Lancer une étude pour obtenir des chiffres récents et précis sur les déplacements (origines/destination) et les usages du périphérique. Une réflexion qui est souvent revenue lors des travaux de la MIE : le manque de précisions dans les chiffres, fluctuants d'un intervenant à l'autre et le manque d'actualisation de ces chiffres depuis 2010 (observatoire de la mobilité en Ile-de-France) pourtant indispensable avant d'envisager une transformation des dits usages.

- MESURES À COURT TERME

3) Créer une voie réservée pour favoriser les transports en commun, notamment les futures navettes autonomes, le covoiturage, les véhicules propres et les véhicules de secours : aujourd'hui, le taux d'occupation des véhicules sur le périphérique est très faible, environ 1,1 passager par véhicule. Il faut donc actionner tous les leviers possibles pour inciter aux transports en commun, au covoiturage et ainsi réduire le nombre de véhicules. Il

faut également encourager l'achat de véhicules propres en réservant une voie à ces véhicules non polluants.

Cette voie réservée peut être mise en œuvre, à titre expérimental, avant les JOP et par tronçons, puis généralisée avec un système de surveillance.

- 4) **Réduire la vitesse de circulation à 50 km/h sur le périphérique et demander à l'Etat une baisse de la vitesse sur les axes routiers permettant d'accéder au périphérique pour créer une fluidité** et réduire les nuisances sonores.
- 5) **Installer des portiques pour assurer le respect de la ZFE**, comme cela existe par exemple à Bruxelles.
- 6) **Installer des revêtements antibruit**
- 7) **Développer des gares multimodales** : de nombreux spécialistes s'accordent à dire que pour inciter un automobiliste à renoncer à sa voiture pour un mode de transport en commun, il ne faut pas seulement miser sur le prix, voire la gratuité, mais aussi sur la qualité du service et le confort que peuvent lui apporter les transports en commun. Le groupe RGCI souhaite donc voir se développer davantage de gares multimodales à Paris et en couronne permettant de changer confortablement de moyens de transports (train, métro, bus, tram, véhicules en libre-service, covoiturage, scooters électriques, trottinettes...) avec un affichage clair sur le temps d'attente et le nombre de véhicules disponibles. Il faut créer des parcours continus de mobilité. De plus, il pourrait être ajouté d'autres services, comme des conciergeries pour les bagages, des gardes d'enfants, etc. cela pourrait avoir un effet bénéfique sur la réduction des véhicules de livraisons sillonnant Paris et la petite couronne tous les jours.
- 8) **Améliorer les franchissements du périphérique et les routes parallèles** : il est possible d'aménager et d'embellir, dès à présent, certaines portes pour inciter au franchissement du périphérique autrement qu'en voiture et ainsi réduire la fracture territoriale qu'il représente.
- 9) **Affirmer dès à présent que tout projet urbain aux abords du périphérique devrait comporter des ouvrages d'art** (cf. édifices remarquables, et lancement d'une tranche) investir le périphérique, etc., **le futur Plan Lumière peut également réfléchir à un éclairage valorisant et moins énergivore pour le périphérique.**
- 10) **Étudier l'opportunité de mettre en place une instance de régulation de la logistique et des livraisons à Paris et en petite couronne** : il y a eu ces dernières années un développement très important du commerce en ligne et avec lui du nombre de livraisons à domicile, ce qui se traduit par un plus grand nombre de camions et camionnettes approvisionnant Paris et la petite couronne et donc empruntant le périphérique (environ 20 %). Idem pour les magasins, dans une même rue s'il y a 10 magasins, chacun va être livré par un transporteur différent une ou plusieurs fois par semaine et les véhicules utilisés sont souvent diesel et vieux.
⇒ **Étudier la création de CDU (centre de distribution urbaine)** : les expérimentations menées depuis 20 ans en Europe et depuis quelques années à Monaco montrent qu'il est possible d'envisager l'organisation et l'optimisation des flux de marchandises sur un territoire urbain, inciter à la conversion des flottes de camionnettes et la régulation de leur nombre circulant quotidiennement.

- ⇒ **Relancer la voie fluviale par une politique incitative** : actuellement la voie fluviale est peu utilisée. Les professionnels dénoncent des coûts élevés dus notamment à la rupture de charge que cela occasionne contrairement aux camions. La puissance publique doit investir dans des infrastructures modernes et encourager à une mutualisation des usages et des flux. Un bateau arrivant par exemple du port de Gennevilliers pour livrer des produits, serait amené à repartir à vide, il faut donc envisager sa mutualisation avec une activité de collecte de déchets de chantier ou de recyclage et ainsi rentabiliser chaque trajet.
- ⇒ **Il est également possible d'envisager de remettre en service les canaux pour le transport de marchandises** (les entrepôts pour les colis se trouvent souvent dans les villes voisines elles aussi traversées par le canal).
- ⇒ **Utiliser le tram la nuit pour desservir des entrepôts.**

Ces premières préconisations doivent être accompagnées par les citoyens et dotées de mesures incitatives :

- 11) **Fermetures occasionnelles du périphérique : permettre aux citoyennes et citoyens de se réapproprier le périphérique** : renforcer l'implication des habitants dans le partage du diagnostic et de l'élaboration d'un nouveau projet est un véritable enjeu si l'on veut que chacun se sente concerné, comprenne le projet et s'investisse à sa façon. Le groupe RGCI propose l'organisation d'événements récurrents sur des tronçons du périphérique, comme un événement sportif « les foulées du périphérique » ou des événements festifs et culturels pour que les habitants s'approprient différemment cette méga-structure. Ces événements doivent aussi être l'occasion d'échanger avec les habitants, il faut aussi y créer des espaces d'expression et des concours d'idées citoyennes pour la transformation du périphérique ou de ses abords.
- 12) **Mieux communiquer sur les dispositifs d'aides à la reconversion vers des véhicules moins polluants et poursuivre le déploiement de mesures incitatives** : selon les chiffres de la DRIEA, les aides proposées par l'État pour aider à la conversion du parc automobile sont moins sollicitées en IDF qu'à l'échelle nationale. Il y a un réel manque de lisibilité des différents dispositifs d'aides à la conversion entre la multitude d'acteurs, il serait intéressant qu'à l'échelle de la métropole, un travail d'information soit réalisé pour accélérer l'évolution du parc automobile pour ceux qui ne peuvent faire sans la voiture au quotidien. De plus, les collectivités doivent poursuivre leur effort d'aide à la reconversion.
- 13) **Lancer les études pour développer de nouvelles centralités. La décentralisation des bureaux/logement/emploi peut diminuer le nombre de déplacements à l'échelle de l'IDF**: selon l'IAU, en 10 ans, il y a eu une tendance globale d'augmentation du nombre de déplacements, plus de 2 millions de déplacements. La part de la voiture a légèrement diminué, mais il a été constaté une augmentation du nombre de deux roues motorisées (+150 000) et une augmentation du nombre de clients des transports en commun (+1,5M). En 2017, 1,5 milliard de voyages ont été réalisés sur les 14 lignes du métro parisien et 1,4 milliard de voyages sur les 13 lignes de trains régionaux et RER. Toutes les études le montrent, à peine mis en service, les nouveaux modes de transports en commun sont le plus souvent déjà saturés. Certains experts prévoient que la Ligne 15 sera à son tour rapidement saturée après sa mise en œuvre. Il est impératif pour envisager la transformation du territoire et notamment du périphérique emprunté quotidiennement par 1,2 million de véhicules, de trouver les leviers pour diminuer le nombre de déplacements.

- ⇒ **Développer des centres de travail partagé dans les territoires ruraux de grande couronne pour réduire la part des déplacements pendulaires à l'échelle de l'aire urbaine** via des conventions entre les entreprises, Paris ou la Métropole du Grand Paris et les territoires ruraux de grande couronne. En effet, le développement du télétravail peut-être l'un des leviers à la diminution des déplacements pour l'ensemble des emplois qui ne requièrent pas une présence sur site tous les jours de la semaine. On pourrait par ailleurs débiter ce changement d'habitude au sein même de la Ville de Paris, puisque sur les 55 000 agents, 10 000 ont été identifiés comme télétravaillables plusieurs jours par semaine sans difficulté. Sachant qu'un agent occupe en moyenne un bureau de 10m2 au cœur de Paris, ce serait une opération doublement gagnante pour la ville qui gagnerait sur son foncier tout en diminuant les déplacements. Si les 50 plus grands comptes ayant leur siège à Paris font de même, **il est possible d'éviter au quotidien des dizaines de milliers de déplacements sur la route et dans les transports en commun**. Ce serait également bénéfique pour des territoires ruraux où il serait possible de développer à nouveau de l'activité économique et les salariés eux gagneraient en qualité de vie (santé, vie de famille...) passant moins de temps dans les transports.
- ⇒ **Gestion métropolitaine de l'attribution de logements**: pour une prise en compte du lieu de travail dans l'attribution des logements sociaux et ainsi réduire la part des déplacements pendulaires. Envisager aussi la possibilité d'une bourse d'échange à l'échelle métropolitaine pour permettre à certaines personnes d'échanger leurs logements et de se rapprocher de leur lieu de travail.
- ⇒ **Tester la création d'une bourse de l'emploi** : il serait possible d'envisager une bourse d'échange d'emplois pour certains types de métiers, toujours dans une logique de rapprochement entre lieu de vie et lieu de travail.

De 2024 à 2030 : MESURES À MOYEN TERME

Partant du principe que les mesures prises entre 2020 et 2024 à l'échelle de la Métropole permettront de diminuer le nombre de déplacements et donc de véhicules sur le périphérique, il sera alors possible d'aller plus loin. De grands aménagements sont prévus dans le cadre de l'organisation des JOP, il est possible de s'appuyer sur ces nouveaux lieux pour enclencher la deuxième phase de la transformation de Paris.

- 14) Refonte des arrivées d'autoroutes** : dans la perspective où les autoroutes auront déjà été déclassées et la vitesse abaissée, le contournement de Paris ne se fera que par l'A86. On peut envisager alors la refonte des arrivées des anciennes autoroutes sur le périphérique.
- 15) Déploiement d'un important plan bus pour mailler les territoires sans repasser par Paris**. Le bus est un moyen de transports en commun qui a une grande capacité mais demande moins d'investissement que le métro ou le tram. Il faut en finir avec la centralité absolue de Paris pour les transports. Il faut un réseau de bus à haute fréquence pour inciter les automobilistes à abandonner la voiture au profit des transports en commun.
- 16) Réduction du nombre de voies de circulation automobile, etc.** : toutes les mobilités se croisent, réduisant à nouveau le nombre de voies dédiées à la voiture pour y créer à côté de la voie réservée déjà mise en œuvre, une nouvelle voie dédiée aux mobilités douces, ainsi qu'une **voie réservée aux transports en commun propres et à haute fréquence** : une voie de bus expresse qui assure les trajets de porte à porte, et éventuellement une voie aérienne pour les véhicules autonomes.

- 17) Expérimenter le séquençage du périphérique :** pour transformer en profondeur le périphérique, il faudra rompre son aspect circulaire proche d'une piste de circuit automobile. Il existe actuellement des réalités très différentes sur le périphérique, en termes de géographie mais aussi d'usages ou d'environnement. Il serait donc possible de réduire sur un tronçon la circulation pour créer de nouveaux aménagements, à titre expérimental, tout en conservant la forme et l'aspect du périphérique sur ces tronçons.

De 2030 à 2050 : UN CHANGEMENT PROFOND DES USAGES DU PÉRIPHÉRIQUE

Les futures générations vont être de moins en moins amenées à posséder des véhicules personnels et privilégieront probablement de nouveaux modes de transports. 2030 a été annoncée comme date de mise en service de l'ensemble du réseau du Grand Paris express. Il faut s'appuyer sur la création de ces futures lignes et le déploiement d'un nouveau réseau de bus maillant le territoire à haute fréquence pour envisager un avenir à long terme pour le périphérique. En offrant des alternatives au réseau viaire aux franciliens, en déployant de nouveaux modes de transports et en ayant régulé et organisé la logistique en Ile-de-France, en ayant réduit le nombre de déplacements il est possible d'inventer un nouvel usage pour le périphérique.

- 18) Créer des éco-quartiers innovants sur l'espace libéré :** si l'expérimentation précédemment menée est concluante, nous proposons de construire plusieurs éco-quartiers exemplaires en matière de transition énergétique et écologique, pensés dans leur globalité, des quartiers qui privilégient les mobilités actives et durables. Ce sont des quartiers vivants, sûrs et agréables, mixant logements, emplois et services de proximité.
- 19) Créer de grands espaces de respiration :** Paris est une ville très dense à raison de 21 000 habitants au km² et le périphérique assure une fonction de ventilation de la ville, tout comme les autoroutes qui y arrivent. La transformation de périphérique en boulevard urbain doit se faire sans jamais oublier cette fonction essentielle. L'espace foncier libéré de l'emprise routière doit poursuivre une fonction essentielle d'aération, en particulier quand on sait que les étés devraient être de plus en plus chauds. Il faut également prévoir de grands parcs et des espaces dédiés à la pratique du sport.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Communiste et Front de Gauche

Le groupe communiste tient à souligner le sérieux des travaux de la MIE et la diversité des personnes auditionnées qui ont permis de prendre en compte l'ensemble des problématiques liées au périphérique parisien.

Nous formulons 15 préconisations qui peuvent se décliner en trois temps, court, moyen et long terme et qui répondent aux enjeux principaux : la réduction de la pollution inhérente au périphérique, qu'elle soit atmosphérique, sonore et visuelle, et la réduction des fractures entre Paris et la Banlieue.

À court terme, d'ici 2024 :

- 1) Continuer à développer sans attendre toutes les solutions techniques afin de réduire les pollutions qui viennent de l'usage de l'automobile : revêtements antibruit, murs antibruit et absorbant en CO₂, réduction de l'usage de la voiture les jours de pics de pollution.
- 2) Continuer d'exiger du gouvernement une accélération et un renforcement des mesures auprès des constructeurs automobiles et des particuliers en faveur de la reconversion du parc automobile. Il devrait être instauré un malus important pour les voitures neuves les plus polluantes (type SUV) et un bonus social pour la reconversion.
- 3) Le cahier des charges de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques impose une voie de circulation dédiée au transport des athlètes, des journalistes et des invité.es. Il convient que cette voie dédiée puisse être testée avant 2024 pour le co-voiturage, les véhicules propres de livraison et les transports collectifs.
- 4) Envisager, au-delà de l'expérience de la nuit blanche, des manifestations sportives et culturelles telles des courses à pied, en rollers ou courses cyclistes, afin que les usager.e.s du périphérique se réapproprient ce lieu et commencent à imaginer un autre usage.
- 5) Confier à des artistes et des plasticien.e.s la décoration des passages souterrains et des piliers de soutènement du périphérique.
- 6) Avoir une étude très prochainement puis tous les 5 ans, et non tous les 10 ans, sur la mobilité des francilien.e.s avec un zoom sur les usages et le profil des usager.e.s du périphérique, afin de voir sur quels segments il est possible d'agir : transports collectifs, circulations douces, co-voiturage, véhicules autonomes mais aussi co-working et travail à distance. L'observatoire des mobilités en Ile de France pourrait se saisir de cette demande.

À Moyen terme, d'ici 2030 :

- 7) Créer un pôle public de la logistique du dernier kilomètre avec des véhicules propres. Afin de fluidifier et de mutualiser les livraisons des derniers kilomètres en véhicule propre, inciter les grands opérateurs publics SNCF, RATP, SOGARIS, La POSTE, la ville de Paris et les collectivités territoriales intéressées à s'associer à un projet de « route de la soie régionale », qui pourrait relier les grands pôles de logistiques au le centre-ville.
- 8) Relancer en partenariat avec les acteurs du secteur le fret ferroviaire de proximité avec la revitalisation de la Petite Ceinture et l'aménagement de quais de déchargement pour le fret fluvial sur la Seine.
- 9) Favoriser des entrées de ville apaisées propices à la marche à pied, au vélo et aux circulations douces en créant des passerelles enjambant le boulevard périphérique, et travailler à l'éclairage et aux aménagements urbains afin de rendre plus agréables les traversées piétonnes des zones « frontières » entre Paris et la banlieue.
- 10) Transformer les infrastructures qui ne seront plus mobilisées/utilisées par les voies de circulations, les tunnels et les ponts comme lieux de logistique ou de fabrication. Ces infrastructures sont des atouts pour relocaliser les activités de production au regard de leur connexion au réseau routier aux portes de Paris.
- 11) Développer la création d'équipements sportifs et culturels sur le boulevard périphérique dans le cadre de l'héritage des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Paris reste une ville sous équipée au regard de sa population. Ces nouveaux équipements permettront à la fois une

meilleure protection phonique des riverains et une amélioration de la lutte contre la pollution atmosphérique.

- 12) Créer une structure de coopération et de financement du grand projet « avenir du périphérique » avec une instance regroupant les partenaires publics mais aussi les collectivités concernées. Le périphérique et son réaménagement ne peuvent être à la charge des seuls contribuables parisiens. Cette structure pourrait à terme s'intéresser à l'ensemble des voiries autoroutières qui pénètrent dans le centre-ville, comme le prévoit l'étude urbanistique commandée par la Société du Grand Paris.

À long terme, après 2030 :

- 13) Garantir sur le long terme la destination première du boulevard périphérique comme une infrastructure moderne de transport et de circulation non polluante.
- 14) Limiter les constructions, pour préserver le potentiel de grand paysage urbain que peu offrir le périphérique, en garantissant la transparence urbaine des vues et perspectives que peu offrir un « périphérique transformé en lieu apaisé » sur les paysages métropolitains.
- 15) Faire du périphérique en espace vert protégé, une coulée écologique qui viendra amplifier la ceinture verte existante et tisser le lien avec les communes riveraines en privilégiant l'agriculture urbaine, maraichères ou jardins ouvriers, et des activités sportives et de loisirs.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Démocrates et Progressistes

1. Transférer la compétence du boulevard périphérique à la métropole du Grand Paris ;
2. Rebaptiser :
 - le boulevard périphérique, « Premier boulevard métropolitain du Grand Paris »,
 - l'A86, « Deuxième boulevard métropolitain du Grand Paris »,
 - l'A104, « Troisième boulevard métropolitain du Grand Paris » ;
3. Réserver une voie de gauche sur les 70% de Périphérique à 4 voies pour
 - les bus de navettes aéroportuaires,
 - les véhicules comportant au moins 3 personnes,
 - les véhicules de co-voiturage avec au moins 3 personnes,
 - les véhicules électriques,
 - Une navette autonome avec 4 points d'entrée correspondant à des nœuds routiers ou de TC importants ;
4. Relancer la construction d'immeubles ponts au-dessus du boulevard périphérique là où il est en tranchée et notamment avec des équipements hôteliers ou résidences universitaires ;
5. Améliorer les connexions des autoroutes débouchant à Paris avec l'A86. Envisager l'arrivée du réseau autoroutier limité à l'A86 ;
6. Faire des aménagements cyclables et piétons importants sur chacune des portes. Supprimer les pavés des grandes places de sorties du périphérique.
7. Ouvrir de nouvelles portes uniquement pour les circulations douces soit en passerelles soit en tunnel là où le périphérique est en hauteur ou en tranchée ;
8. Ouvrir des jardins partagés de fleurs essentiellement ouverts aux parisiens sur les talus du bd Périphérique ;
9. Faire étudier l'ouverture d'une bretelle sur le périphérique extérieur Porte de Clichy ;
10. Changer le nom des portes en indiquant systématiquement le nom de la ville située à chaque porte (les villes de Saint Denis, Levallois-Perret, Neuilly, Boulogne, Malakoff, Saint Mandé, Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Montrouge) accolé à un nom de quartier parisien ;
11. Créer un réseau de salles de fêtes pour les événements privés parisiens sous le périphérique là où il est surélevé (40% du parcours) ;
12. Développer de nouveaux murs anti-bruit avec des espaces de création artistiques de street-art et des murs végétalisés ;
13. Lancer un appel à projet pour développer l'apiculture dans les nombreux jardins fermés situés le long du périphérique (7% des espaces verts parisiens qui ne sont pas accessibles) ;
14. Envisager quelques couvertures :
 - assurer la continuité de la cité Universitaire internationale)
 - Porte de Vanves
 - Porte d'Aubervilliers.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Génération.s

Dans le cadre de sa participation aux travaux de la MIE, le groupe Génération.s a choisi de verser à la discussion commune des préconisations, suite aux auditions des experts et parties prenantes, et après avoir mené des réunions publiques d'échanges avec les citoyen-ne-s concerné-e-s dans les 12^e, 13^e, 14^e et 20^e arrondissements, en présence également d'habitant-e-s des communes limitrophes, en février et mars 2019.

1. Pas d'avenir du BP sans débat citoyen

- 2020 – 2050 : Plusieurs options d'évolution sont aujourd'hui envisagées et discutées entre experts, entre élu-e-s. Il nous semble essentiel que ce débat soit aussi partagé avec les citoyen-ne-s du Grand Paris pour prendre en compte l'avis des usager-ère-s et des riverain-e-s, et ce, dès aujourd'hui et tout au long des différentes étapes de transformation.
- 2020-2024 : Permettre par des fermetures temporaires l'expérimentation citoyenne de nouveaux usages (artistiques, socio-culturels, sportifs, politiques, de mobilités...) : pour cela, permettre la fermeture partielle ou temporaire un dimanche par mois au moins.

2. Un débat qui ne souffre pas de démagogie, une approche séquencée dans l'espace et dans le temps

Le groupe Génération.s a réfléchi au BP par morceaux correspondant à sa morphologie et les portions qui posent aujourd'hui le plus problème, nécessitant un accord des différents pouvoirs publics à court terme. Ainsi, nous priorisons d'abord les territoires cumulant entrées de Paris et arrivées d'autoroutes : Porte de Bagnole, Porte de la Chapelle, Porte de Bercy, Porte d'Orléans, Porte Maillot, Porte d'Italie. Dans le cadre d'évolutions possibles, nous suggérons de :

- 2020-2024 : Réduire les nuisances des zones les plus sévèrement touchées

2024, au-delà de la seule échéance des JOP, représente la date prévue d'interdiction des Crit Air 2 intra A-86, et marque la limite d'une période de court-terme qui doit être mise à profit pour résoudre les problématiques les plus urgentes, ne pouvant plus attendre, que sont notamment la concentration des nuisances aux portes citées, espaces signalés par exemple par les communes limitrophes, comme la crèche en bordure de Malakoff.

- Traiter en priorité ces territoires et prêter une attention particulière aux portes, plus polluées dans ces cas là que le périph lui-même,
- Aborder le nombre de voies, d'échangeurs, la possibilité de les réduire, de supprimer certaines voies à remplacer par de la pleine terre, où de les réserver à certains véhicules/usages, progressivement
 - ➔ Dans un premier temps, conserver au maximum 3 fois 3 voies et déconstruire et désimperméabiliser quand c'est possible ou fermer quand ça ne l'est pas les voies supplémentaires
- Expérimenter la réservation d'une voie aux mobilités collectives et/ou propres
- Abaisser la vitesse à 50 km/h, notamment la nuit
- Interdire la circulation des camions
- Recommander au forum métropolitain de ne plus laisser des autoroutes arriver au cœur de la zone dense, de la traverser : déclassement des autoroutes et abaissement de la vitesse.

- 2024 – 2030 : Vers une transformation pérenne des usages

Avec la réalisation du Grand Paris Express et les confirmations d'évolution des mobilités, la montée en puissance de la ZFE métropolitaine ainsi que les résultats des premières expérimentations de partage des voies, une 2^e étape d'évolution pourra être mise en place en fonction des résultats des concertations et du débat citoyen, pour l'introduction progressive d'autres usages pérennes que la circulation de véhicules thermiques individuels, qui seront amenés à disparaître progressivement.

- Dédier une voie aux mobilités douces, voie vélo express, cheminement piéton
- Ne plus réserver qu'une seule voie aux voitures individuelles

- Continuer la requalification des Portes et aménager d'avantage de points de traversée et franchissement, en concertation
 - Aménager des espaces verts, socio-culturels et sportifs autour des tronçons dépollués
 - Mettre en place des systèmes optimisés de logistique du dernier kilomètre
 - Travailler au rééquilibrage emploi/logement
3. **Pour 2030-2050 et au-delà : préserver l'espace libre pour les générations futures, ne pas en faire un nouvel espace de spéculation foncière**

Le BP est aujourd'hui une voie communale ; cependant la zone *non aedificandi* et les usages ont permis de préserver les abords du périphérique, laissant environ 150h de zone non construite ou urbanisée, comprenant le périphérique lui-même.

En cas d'évolution de l'infrastructure du périphérique et de ses usages, qui libérerait de l'espace, il convient de préserver cet espace non construit, pour 3 raisons :

- La structure continuera vraisemblablement encore un certain temps à servir aux mobilités, et même si les nuisances se réduisent, il faudra du temps pour éliminer totalement les pollutions liées au périphérique.
- Il ne nous semble pas judicieux de densifier l'espace au cœur de la zone dense (équidistance Châtelet/fin zone dense) mais au contraire de profiter de cette opportunité de garder un espace de respiration, faisant office d'îlot de fraîcheur.
- Par ailleurs, dans un contexte de densification et de spéculation immobilière à outrance au détriment des habitants de la zone dense, il s'agit d'un message fort à envoyer aux spéculateurs fonciers : Paris se positionne pour réguler.
- Avant tout, nous souhaitons laisser des possibilités aux générations suivantes de pouvoir continuer à faire évoluer cet espace en leur laissant toute option ouverte et possible. Qui peut prévoir l'usage prioritaire de cet espace dans 30 ans pour les Grand Parisien ne s ?

C'est pourquoi nous nous positionnons pour sanctuariser tous les espaces libérés, et d'en faire des espaces publics désimperméabilisés, renaturés et végétalisés, mutables et réversibles, ouverts à toutes, dédiés aux activités récréatives, pédagogiques, socio-culturelles, et aux mobilités douces et piétonnes.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Écologiste de Paris

De l'autoroute urbaine parisienne au poumon vert de la métropole, et si le périphérique parisien devenait une ceinture verte habitée ?

Avant-Propos :

Pour rappel, avant d'être un axe routier, l'espace aujourd'hui vu comme "périphérie" de Paris est une entité géographique, historique et sociale. La périphérie de Paris s'est éloignée du centre du bourg à mesure que la ville s'est étendue. La notion de centre et de périphérie est donc relative. La place de la périphérie parisienne actuelle, matérielle, est liée à l'histoire de l'enceinte de Thiers. Les révolutions industrielles, la centralisation, l'affirmation du statut de Paris comme *caput franciae*, les exodes ruraux qui ont entraîné une pression démographique toujours plus importante font qu'à la fin du XIXe siècle, Paris "craque dans sa ceinture trop étroite" (Zola, 1878).

C'est ainsi que, dès les années 1870 jusqu'aux années 1930, deux "camps" politiques et urbanistiques s'affrontent au sujet des aménagements qui prennent place sur cette ancienne enceinte déclassée dont les restes physiques se maintiennent en partie jusqu'à l'après-Seconde Guerre mondiale. *"Les partis politiques siégeant au conseil de Paris ont des visions divergentes sur l'utilisation des terrains, entre des lotissements à rentabilité variable et un espace libre à vision hygiéniste prônée par les socialistes. (...) Du côté des urbanistes, deux visions vont s'opposer, en schématisant : une ceinture verte et une utilisation plus pragmatique des terrains pour désentasser la capitale. La ceinture verte salubre et continue, libre de toute construction, sera défendue par les hygiénistes Sauvage et Sarazin, puis repris par Forestier et la Ligue des Espaces Verts. Cette vision est formulée dans la crainte de disparition des grands jardins parisiens pour cause de spéculation"*²¹⁸. Déjà deux visions de ville s'affrontent.

Ainsi, comme Pierre-Alain Trevelo l'a mentionné lors de son audition, il avait été sérieusement imaginé durant ces décennies de faire de la périphérie de Paris un espace de respiration, d'aération pour permettre le bien-être des Parisien.ne.s. Ces projets ont été partiellement abandonnés. L'après-guerre et la création d'une culture automobile a mené aux usages et aux travers remis en question actuellement.

Aujourd'hui, le périphérique tel qu'il a été pensé et réalisé il y a des décennies échoue à répondre aux grands enjeux sociétaux et environnementaux de Paris et du Grand Paris.

Sanitaires, environnementaux, urbanistiques, logistiques, de mobilités... les enjeux autour du périphérique sont nombreux et complexes. Il peut, à cet égard, être tentant de traiter le devenir de cet ouvrage avec une logique thématique et de répondre tour à tour à chaque problématique.

Nous pensons au contraire que pour parvenir à traiter l'ensemble des sujets, qui sont pour beaucoup transversaux, nous devons nous **projeter en termes séquentiels**. Cela a l'avantage de nous permettre de répondre aux problématiques urgentes et d'inventer ce que sera le périphérique de demain, en prenant dès maintenant les mesures qui s'inscrivent dans l'urgence du présent et dans la prospective du futur. Ce que les écologistes proposent à travers leurs préconisations dans cette Mission d'Information et d'Évaluation, c'est une vision de la ville, de Paris et du Grand Paris, dans laquelle le périphérique tel qu'on le connaît actuellement est totalement métamorphosé, tant dans ses usages que dans son entité. **Le périphérique n'est plus une marge mais un pan de quartier dans la Métropole de demain.**

Pour y parvenir, il s'agit de voir les différents enjeux que concentre le périphérique comme autant d'opportunités et de défis à relever.

²¹⁸ SICSIC Hélène, *Investir la Ville du Périphérique, Etude des mutations de la ceinture de Paris*, Énoncé théorique sous la dir. de LANZA Elena Cogato, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2016-2017, p.13.

D'une part, à court terme, l'impératif premier est avant tout de protéger les populations riverain.e.s qui subissent quotidiennement les pollutions mortelles générées par cette autoroute urbaine, et l'ensemble des Grand.e.s Parisien.ne.s exposé.e.s sans le savoir, par exemple au phénomène de chaleur urbaine. D'autre part, il est nécessaire de projeter et d'imaginer le devenir de l'espace appelé "périphérique" aujourd'hui pour qu'il soit en capacité de répondre aux problématiques actuelles et futures que sont:

- celle, centrale et urgente, de santé publique, de la **gestion des pollutions sonores, lumineuses et atmosphériques** générées par le périphérique ;
- **l'enjeu urbanistique et foncier**: comment récupérer et utiliser la manne foncière que représente les **150 hectares du périphérique**? Cet espace, une fois disponible, pour une ville déjà saturée comme Paris, constitue une véritable chance ;
- **la construction métropolitaine**: à l'heure de la métropolisation et de la création du Grand Paris, il est urgent et nécessaire de **supprimer la frontière urbaine, la fracture**, que constitue cette structure très massive ;
- l'enjeu de durabilité et de mémoire: le périphérique a une histoire, c'est une oeuvre, un ouvrage monumental, un véritable tour de force architectural. Pour des raisons de durabilité, écologiques, économiques et historiques, il semble inconcevable de le détruire; aussi, les préconisations du Groupe écologiste de Paris partent d'un principe de **conservation et de réutilisation de la structure**. Au même titre que le reste des enceintes de Thiers, il fait partie du patrimoine du Grand Paris. Il sera le souvenir, le témoin d'une époque révolue, celle du rêve automobile, d'une société du tout-voiture que nous avons su dépasser et transformer. L'objectif est donc de **conserver au maximum l'existant**, afin de faire cohabiter l'histoire de cet ouvrage et le futur, en répondant aux enjeux parisiens et grand parisiens.

Afin de répondre à ces enjeux, le groupe écologiste de Paris a choisi de phaser ses préconisations en deux temps.

Dans un premier temps, dans un très court terme, il s'agit de **répondre à l'urgence sanitaire et de préparer la mue du périphérique**. L'objectif est que, progressivement, le traitement des problèmes urgents nous permette d'imaginer non plus le périphérique en tant qu'ouvrage et artère de circulation automobile, mais bien comme un espace d'échange, de réconciliation, de partage, de respiration et de vie pour les grand.e.s Parisien.ne.s.

Dans un second temps, à moyen et long terme, le périphérique devra être capable de **relever les défis climatiques** qui seront de plus en plus prégnants et ses corollaires que sont la lutte contre la pollution, la réintroduction de la nature, la création d'îlots de fraîcheur. Il devra par ailleurs être une nouvelle couture urbaine, en tissant des liens entre les communes qui le jouxtent. Enfin, il occupera de nouveaux usages, notamment de nouvelles mobilités décarbonées, et pourra accueillir non seulement de la nature, mais aussi des éléments bâtis, comme du logement et des équipements.

I. Protéger les riverains et amorcer la mutation du périphérique : agir dès maintenant à horizon 2024.

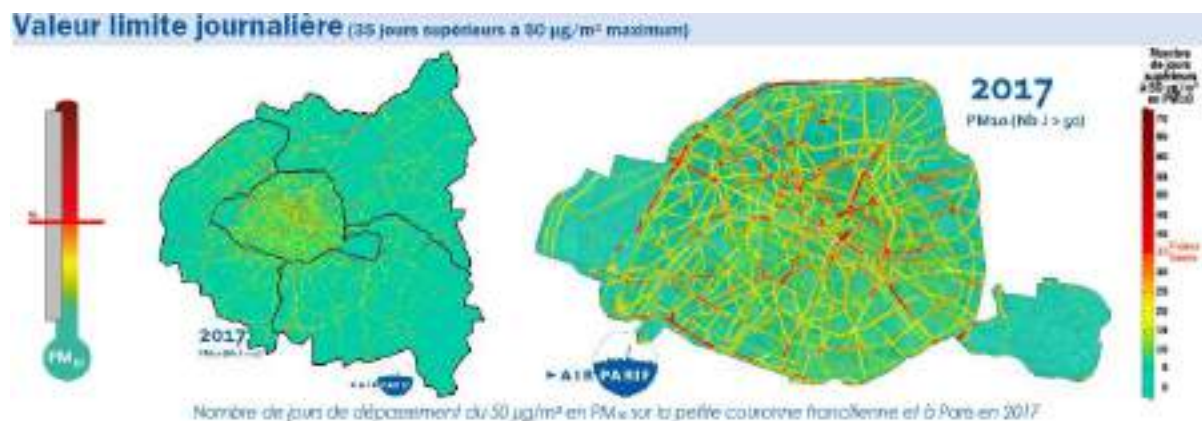
Impératifs :

- Protéger les populations en exposition directe aux pollutions et nuisances diverses du périphérique ;
- Lutter contre le réchauffement climatique, le phénomène d'îlots de chaleur, l'étouffement dans et par la ville ;

- Préparer matériellement et psychologiquement les futurs usages du périphérique.

Aujourd'hui, l'usage unique du périphérique est celui du transport automobile. Les chiffres qui lui sont associés sont particulièrement impressionnants et témoignent de l'importance du travail à mener :

- **1 million** : le nombre de véhicules qui utilisent chaque jour le boulevard périphérique parisien ;
- **1,4** : le nombre moyen de personnes par véhicule sur le périphérique parisien ;
- **5%** : le nombre de trajets Paris→Paris effectués sur le périphérique ; 50% sont de Paris à la banlieue et 45% de banlieue à banlieue²¹⁹ ;
- **80 000** : le nombre de personnes potentiellement exposées à un dépassement de la limite journalière des PM10²²⁰ ;



Source

: AirParif, Bilan 2017

- **6 600** : le nombre de décès par an dans la Métropole dus à la pollution de l'air, auxquels il faut ajouter les **2 400 à Paris** et les **10 200** en Île-de-France (Santé Publique France, 2015) ;
- **94%** des habitant.e.s de la Métropole pensent que la pollution de l'air est un enjeu de santé majeur ; **92%** souhaitent une action rapide des pouvoirs publics ; **75%** sont favorables à la "Zone à Faibles Émissions"²²¹.

Ces chiffres montrent bien l'urgence de la situation actuelle et la nécessité, dès 2019, de se fixer des objectifs précis. Ils montrent aussi que les métropolitain.e.s ont conscience des pollutions auxquelles elles et ils sont exposé.e.s et souhaitent une action des pouvoirs publics afin de les en protéger, notamment en agissant sur un des axes majeurs auquel on peut imputer ces nuisances.

A) 2020 : Bouleverser l'autoroute périphérique au profit d'un boulevard urbain.

a) Des responsabilités partagées.

²¹⁹ Audition de Christophe Najdovski, 20/11/2018

²²⁰ Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les PM10 sont inférieures à un diamètre de 10µm. Les sources des particules sont multiples : chauffage, chantiers, agricultures et... transport routier. La production de ces particules peut-être "secondaire" quand elle résulte d'une transformation chimique de certains polluants, gazeux notamment. Les populations exposées chroniquement s'exposent à une augmentation de risques aux maladies cardiovasculaires et respiratoires ainsi qu'aux cancers pulmonaires.

²²¹ Sondage réalisé par Cohda (février 2019) repris dans le support communication de la ZFE.

Le périphérique est le parfait exemple d'un sujet transversal aux différentes strates décisionnaires. L'amélioration de la santé et du cadre de vie des Parisien.ne.s et grand.e.s Parisien.ne.s dépend de l'engagement et le volontarisme des différents acteurs et décideurs que sont la Ville de Paris, la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat. La difficulté d'avancer sur ce sujet est donc, en dehors des résistances classiques psychologiques à opérer un changement d'usage majeur pour un ouvrage mono-usage comme le périphérique, celle de mettre autour de la table tous les acteurs et de leur faire prendre des décisions de concert.

C'est un sujet majeur, mais pas indépassable, sous certaines conditions: d'abord, que soient bien identifiées les compétences de chaque strate, et ensuite que ces entités politiques fassent preuve de volonté politique, et soient d'accord sur la nécessité de mettre en place des mesures fortes et urgentes.

Dans ce cadre certes contraint mais clair, la Ville de Paris, qui est "propriétaire" du périphérique, doit être particulièrement moteur pour convaincre ses partenaires afin de leur faire prendre leurs responsabilités.

Les premières actions à prendre immédiatement consistent à modifier la circulation actuelle sur le périphérique.

Pour cela, chaque acteur doit agir vite sur les compétences qui sont les siennes. Nous proposons donc que la Ville s'engage à interpeller l'Etat et la Région Ile de France sur leurs compétences et les sujets suivants:

En ce qui concerne les compétences de l'Etat:

- **En cas de pic de pollution annoncé** : il faut impérativement que le Préfet annonce la **circulation différenciée à minima 24h avant le pic annoncé et ce jusqu'à la fin de l'épisode de pollution** dans le but de protéger les publics les plus fragiles;
- Dès **l'annonce d'un épisode de fortes chaleurs** (niveau 3 du Plan Canicule), il faut que le Préfet annonce la mise en place de la circulation différenciée dans l'ensemble de l'agglomération parisienne y compris sur le périphérique. On le sait, les gaz d'échappement des voitures produisent sous l'effet du rayonnement solaire de l'ozone. Les conséquences de ce polluant secondaire sur la santé humaine sont redoutables²²².
- **Déclasser cette autoroute périphérique en boulevard urbain dès aujourd'hui** ;
- **Réduire la vitesse** sur le périphérique parisien à 50 km/h. Depuis mi-janvier 2014, la vitesse a été abaissée à 70 km/h, contre 80 auparavant. Les résultats significatifs en termes de baisse des accidents et des blessés, d'une meilleure fluidité du trafic, de baisse des nuisances sonores et des émissions de polluants encouragent à poursuivre et aller plus loin dans ce sens ;
- Il est impératif de **réduire la vitesse des axes autoroutiers et des voies rapides qui ceinturent Paris à l'intérieur de l'A86**. Souvent congestionnés, l'A86, les tronçons de l'A1, l'A103, l'A4, l'A6, l'A13, l'A14 qui sont entre l'A86 et Paris doivent passer à **70km/h**. L'abaissement de la vitesse engendrera une réduction de la pollution atmosphérique au même titre que ce qui a été observé sur le périphérique²²³ ;
- Le périphérique est encore aujourd'hui un passage obligé sur des itinéraires routiers qui parcourent la France. Une grande majorité de ces déplacements pourraient être évités si le système ferroviaire français ne se concentrait pas uniquement sur des lignes à grandes vitesses et réinvestissait les "zones blanches". Il faut que le rail soit bel et bien le mode de transport le plus désirable pour les moyens et longs trajets en France ;

²²² Source ATMO et AIRPARIF

²²³ ADEME, *Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit*, février 2014.

- Début 2018, l'Etat a repris le dossier du **Grand Paris Express (GPE)**, sans avoir tenu les engagements annoncés (calendrier, coûts, etc.²²⁴). Ces lignes sont essentielles pour améliorer l'offre de transports en commun de la Région qui est cruellement insuffisante. Les fonds nécessaires à la réalisation du GPE doivent obligatoirement être débloqués dans les délais annoncés ;
- Voué à l'échec commercial (comme Orly Val) et promettant des effets néfastes sur le RER B, le projet du **Charles de Gaulle Express**, qui coûterait aux dernières estimations 1,8 milliards d'euros, doit être abandonné. Les sommes économisées pourraient avantageusement être basculées pour le financement des transports régionaux du quotidien (ex. GPE).

En ce qui concerne les compétences de la Région:

Les chiffres donnés durant les auditions illustrent le fait que la voiture est encore, pour de trop nombreuses et nombreux habitant.e.s des communes périphériques de Paris, le seul moyen de locomotion quotidien, et ce, malgré le coût de l'essence ou le temps perdu dans les embouteillages.

Ainsi la Région doit d'urgence :

- **Développer un réseau de transports en commun de banlieue à banlieue** ne passant pas par le centre de Paris ou par le périphérique. Certains véhicules, plus mobiles et moins coûteux que les tramways peuvent accueillir davantage de passagers, tels que les *Autonomous Rail Rapid Transit* en place à Zhuzhou en Chine ou les bus à haut niveau de service comme le BusWay à Nantes ;
- Certains trajets effectués aujourd'hui en voiture ou en deux-roues motorisés pourraient l'être en vélo. La Région doit davantage développer la continuité entre Paris et les villes alentours en se dotant d'un **plan vélo ambitieux** et en allouant les moyens financiers nécessaires à sa réalisation. La fluidité cyclable entre toutes les villes de l'agglomération parisienne doit également être réelle. En somme, nous devons sécuriser les grand.e.s Parisien.ne.s qui seraient tenté.e.s par le vélo ;
- Encourager toujours plus massivement les **transports en commun** mais surtout détourner les citoyen.ne.s d'un mode de déplacement automobile et autosoliste (mise en place d'aides aux mobilités douces : au vélo, vélib', transports en commun, et également encourager le covoiturage).

Par ailleurs, pour s'assurer du succès de la transformation du périphérique et de l'adhésion des populations les plus directement concernées, les écologistes souhaitent que les différents projets d'aménagement du périphérique se fassent en **concertation étroite avec toutes les communes concernées, ainsi qu'avec le Conseil Régional** qui étudie lui aussi la question au sein du Forum métropolitain du Grand Paris, auquel l'État participe également.

Focus périphérique et éclairage :

D'après la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) (séance du 21.10.19) il y a 11 700 sources lumineuses en aérien et 34 300 en tunnels, alimentés par 65 postes d'éclairage public d'une puissance de 3,8 MW. Nous ne connaissons pas le coût économique et écologique précis de ces illuminations. Des mesures d'extinction complète ou partielle des lumières sur les périphériques (ex. Caen) nous permettent de savoir que l'extinction de la lumière sur ce type de voies accroît la vigilance des conducteurs et conductrices au volant. Revoir l'éclairage du périphérique à la baisse permettrait des économies d'énergie importantes. De plus, cela permet de formaliser des engagements pris pour mener à bien la réalisation d'une trame noire à l'échelle métropolitaine. Ce point a été confirmé lors du vote de la délibération "RGCI-1 : Un Plan lumière pour Paris : Paris une ville lumière responsable" présentée en Conseil de

²²⁴ DE NEUVILLE, Heloïse, "Les déboires du Grand Paris Express continuent", *Challenges*, 21.02.2018.

Paris d'avril 2019 par le groupe Radicaux de Gauche, Centre et Indépendants. Cet objectif doit être inscrit dans le futur **Schéma Directeur d'Aménagement Lumière** de la Ville.

Dans un souci de préservation de la biodiversité et pour la tranquillité des riverain.e.s vivant aux abords du périphérique nous pourrions, dès à présent :

- **Diminuer la luminosité** de l'ensemble des dispositifs lumineux du périphérique.
- **Éteindre les lumières** du périphérique à certains endroits où la pollution lumineuse est la plus forte avant de généraliser la pratique à toutes les parties n'étant pas enterrées (6 km seulement sont recouverts).

b) Quelles mobilités sur un périphérique de transition ?

Mise en place dès 2020 d'une voie réservée (concept de HOV - Haute Occupation des Voies). Dans le cadre des Jeux olympiques de Paris (JOP), il est prévu qu'une "voie olympique" soit mise en place afin de faciliter les déplacements des athlètes et des officiels. Une partie de cette voie olympique passera sur des tronçons du périphérique, ce qui prouve que la Ville et la Préfecture sont matériellement capables de créer une voie dédiée sur le boulevard périphérique.

Dès aujourd'hui, une voie dédiée aux véhicules partagés et dits "propres", limitée à 50 km/h, doit être créée.

La méthodologie utilisée pour créer ce type de voie doit évidemment être adaptée en fonction des portions du périphérique visées. En effet, comme cela a été dit à maintes reprises durant les auditions, il existe plusieurs périphériques, notamment en matière de circulation. Il est davantage aisé de faire une voie réservée sur un tronçon à quatre voies que sur un tronçon à deux voies. Du fait du trafic très dense, du peu de kilomètres effectués en moyenne et de l'accidentologie du boulevard, la place de ce type de voie réservée est cruciale, afin de permettre une insertion et une sortie des véhicules en toute sécurité.

Une première piste pourrait résider dans la mise en place de feux tricolores, rendue possible par le déclassement du périphérique. De plus, pour les portions sur lesquelles le périphérique est "à niveau", cela permettrait la mise en place d'un traversement piéton.

Mise en place d'une meilleure répartition de l'espace de circulation: en termes d'aménagement, d'ores et déjà une nouvelle répartition de l'espace et des voies, entre voitures et modes de déplacement doux, doit être mise en place.

Grâce au déclassement et à l'abaissement de la vitesse, nous pourrions rapidement permettre aux vélos, piétons, mobilités individuelles **nouvelles** et **"propres"** de se **partager les voies** via des espaces dédiés en site propre.

En plus de permettre de relier des territoires encore difficilement joignables par d'autres mobilités que les voitures, cela permettrait surtout une **nouvelle appropriation** du périphérique par les individus.

Une proposition de répartition pourrait être la suivante : deux voies maximum pour les voitures et les autres seraient réservées aux mobilités douces et/ou actives.

Interruption "fréquente" de la circulation sur le périphérique pour en détourner son usage : suite à un vœu du groupe écologiste de Paris en Conseil de Paris, nous verrons en 2019 l'investissement par "Nuit Blanche" d'un tronçon du périphérique et ce, malgré les réticences initiales de la Préfecture de Police.

Cela prouve que détourner le périphérique, temporairement, de son usage premier qu'est la circulation automobile est possible. C'est d'ailleurs capital dans un lieu emblématique et ancré dans les habitudes des habitant.e.s.

Il faut multiplier ces initiatives afin que, **psychologiquement, nous soyons toutes et tous à même d'imaginer le périphérique autrement**. Afin que les habitant.e.s puissent s'approprier cette emprise, à l'image du travail de longue haleine mené sur les voies sur berges ou encore avec les initiatives d'un

Paris sans voiture dans le cadre de “Paris Respire”, nous proposons d’instaurer au mois de juin une **“fête des voisins du Grand Paris”** où associations, riverain.e.s, citoyen.ne.s, artistes viendraient investir le périphérique afin de faire de ce lieu de rupture, un lieu de rencontre et de continuité. Dans le même cadre, nous proposons la mise en place de **week-ends “Périph’ sans voitures”**.

Ces différents événements auront pour rôle de sensibiliser le public aux problématiques de pollutions atmosphériques, sonores, lumineuses et de sécurité routière. Ces démonstrations d’usages possibles du périphérique permettront d’introduire dans les esprits une vision crédible et réaliste de sa transformation.

Mise en place d’une opération “Respirez-mieux” métropolitaine : dès 2020, Paris pourrait mener une grande opération de détection et de sensibilisation à la pollution de l’air à l’échelle métropolitaine. A l’image du projet “Respirez-mieux” lauréat au Budget Participatif du 20ème arrondissement, des mesures de pollutions de l’air seront effectuées dans tout Paris et dans les communes alentours qui le souhaitent, afin de faire prendre conscience aux habitant.e.s de la réalité et de l’urgence de lutter contre la pollution de l’air générée par la circulation automobile carbonée, et donc par le périphérique, sur leurs vies. C’est la pédagogie qui fera que chacun.e comprendra l’urgence sanitaire de changer totalement les usages actuels du périphérique.

B) La transition urbanistique du périphérique: préparer la création de nouveaux bassins de vie, protéger et accompagner les personnes qui y vivent

En termes urbains, tout porte à penser que le boulevard périphérique devrait et va se transformer de manière considérable dans les vingt prochaines années.

Situé au coeur du territoire métropolitain, le périphérique a de nombreux atouts. Sa circularité permet d’imaginer de nombreux usages, tels que la création d’une trame verte reliant les grands parcs, ou d’une voie cycliste d’un seul tenant.

Les écologistes alertent depuis de nombreuses années sur les risques inhérents au fait de vivre, d’habiter, à proximité d’un périphérique générant les pollutions qui ont été démontrées tout au long des auditions de cette Mission d’Information. La santé publique comme le droit d’avoir au logement sont des droits fondamentaux et ne doivent, ne peuvent pas être mis face à face. Il est de la responsabilité des décideurs de mener une politique qui permette de répondre à la fois aux besoins urgents de se loger de nos concitoyen.n.es, et au droit à chacun.e de respirer un air non pollué.

Les bâtiments à proximité du périphérique sont très exposés à des pollutions multiples qui ont été largement évoquées dans le cadre de cette MIE : pollution de l’air, nuisances sonores et lumineuses, etc.

La construction de stades sportifs, d’écoles ou de crèches²²⁵, aux abords de l’infrastructure la plus polluante d’Île-de-France est une aberration sociale, sanitaire et urbanistique qui ne doit plus se reproduire tant que le périphérique restera une autoroute urbaine : le périphérique produit en effet 37% des émissions d’oxyde d’azote et 35% de celles de particules fines de la Région. Comme indiqué dans l’étude de l’APUR de novembre 2016, “les personnes qui vivent, séjournent ou travaillent à proximité du périphérique sont exposées à des niveaux de pollution trois fois supérieurs à ceux des autres franciliens”²²⁶. Les auteurs de l’étude recommandent d’ailleurs, pour lutter contre la stagnation des polluants dans cette zone, de **conserver les grands espaces vides qui subsistent autour du périphérique** car ils favorisent la circulation de l’air.

²²⁵ <http://respireleperiph.over-blog.com/page-2040455.html>

²²⁶ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/boulevard-peripherique-parisien-coeur-metropole-enjeux-perspectives>

Il nous semble donc nécessaire que la construction de logements et d'équipements sensibles (ex. stades, écoles, crèches) ou accueillant des publics fragiles soit arrêtée tant que la transformation n'a pas été lancée, et qu'on ait une meilleure vision du calendrier de réalisation.

Par ailleurs, il est impératif de préparer profondément cette transformation sur les aspects sociaux. Cette infrastructure, on le sait, a dans sa périphérie des populations qui cumulent les difficultés sociales et sont impactées par une pollution importante. Il est nécessaire de s'occuper vraiment de ces riverain.e.s du périphérique, afin qu'ils.elles se sentent entendu.e.s et que le travail urbain mené sur le périphérique n'alimente pas un sentiment de relégation. La transformation du périphérique doit en cela être un projet métropolitain, porté par les communes, mais aussi par les citoyen.ne.s, et plus encore par les habitant.e.s de ses abords immédiats. Cette infrastructure fait partie de leur quotidien, de leur environnement: il est essentiel d'écouter ce qu'ils ont à dire sur sa métamorphose, de quoi ces quartiers ont besoin en termes d'équipements, d'espaces verts, etc. Cette concertation doit se tenir au plus vite, en parallèle avec le travail mené sur la circulation et les aspects de mobilité, afin que, dans les prochaines années, un projet urbain se dessine et que la mue commence enfin. **Cette transformation sera portée par les habitant.e.s ou ne sera pas.**

Le périphérique dont toutes les communes de la métropole sont *de facto* "co-propriétaires" (audition de J.L. Missika) doivent dès aujourd'hui signifier quels sont leurs besoins en termes d'équipements et d'espaces verts afin de construire ensemble cette ceinture verte habitée de demain. Dès 2020-2021, à la suite des élections municipales, une grande réunion de concertation doit être tenue entre les mairies des différentes communes afin de déterminer des grands projets fédérateurs quant au futur usage du périphérique. Les nouveaux exécutifs locaux devraient s'engager à faire une consultation de leurs habitant.e.s pour demander ce que ces dernier.e.s veulent voir sur et aux abords du périphérique: un parc ? un jardin ? un stade de football naturel ? une bibliothèque ? Ces réponses conditionneront les projets d'aménagements futurs. Ces aménagements seront bien évidemment à mettre en corrélation avec les différents schémas directeurs et textes réglementaires cadres qui incombent à Paris et aux villes alentours via les Schéma de cohérence territoriale (SCOT), Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), Plan local d'urbanisme (PLU), etc.

Enfin, le périphérique et ses alentours constituent aujourd'hui un lieu de refuge pour les **populations sans logis**, en particulier sous ses tronçons surélevés qui permettent de se protéger des intempéries. Ces populations sont aujourd'hui essentiellement composées d'exilé.e.s, et si des opérations de mise à l'abri sont effectuées à un rythme irrégulier par les services de la Préfecture, les camps de rues se reforment néanmoins à terme, invariablement, aux mêmes endroits (au nord-est de Paris notamment, de part et d'autre du périphérique). Cela témoigne non seulement de la nécessité d'une réelle politique migratoire au niveau national pour désengorger ces points de fixation, mais également d'une meilleure prise en charge au niveau des communes. Il importe donc que toute transformation du périphérique intègre **une solution de relogement durable** pour les **populations** qui y vivent dans des **campements de rue**.

Au-delà de la protection des publics, et en termes plus urbanistiques, à ce stade de la réflexion sur le devenir du périphérique, il est essentiel de ne pas préempter sur le futur, en gravant dans le marbre et dans la terre la configuration actuelle de l'ouvrage. Pour préparer cette mue, nous proposons donc avant tout d'**arrêter certaines constructions prévues sur le périphérique, comme les couvertures, les immeubles pont, les bâtiments ou murs écrans, ou les nouveaux enrobés phoniques**. Ces constructions sont en effet très onéreuses, et envoient un signal selon lequel l'usage actuel du périphérique ne bougera pas.

A l'heure actuelle, le périphérique constitue une barrière physique considérable pour tout piéton ou cycliste voulant le franchir et une barrière sociale séparant Paris des communes environnantes. Cela est

particulièrement vrai sur certains tronçons, comme ceux du nord-est parisien; à contrario, les nombreux tronçons couverts du périphérique à l'ouest permettent des franchissements plus aisés pour les mobilités douces.

Dès maintenant, un **réaménagement des espaces de franchissement déjà existants** permettrait à la fois à ceux qui habitent à l'extérieur du périphérique et souhaitent se rendre à Paris, et à ceux qui souhaitent au contraire sortir de la ville, de le faire sans utiliser de moyen de transport polluant. Comme l'indique l'étude d'Hélène Sicsic, « les franchissements sont déjà nombreux, tous les 350 mètres environs, mais leur logique est d'abord routière et n'encourage pas au cheminement. On peut ainsi distinguer le caractère routier de certaines portes des franchissements plus paisibles. »²²⁷ Ce réaménagement peut consister en un élargissement des trottoirs, une amélioration de l'éclairage dans les franchissements souterrains ou un ajout de pistes cyclables là où elles n'existent pas déjà.

Dès 2021, après la mise en place de la grande concertation métropolitaine sur l'avenir du périphérique, il nous faudra isoler un tronçon, en concertation avec les experts de la mobilité, les urbanistes afin de mettre en place un premier quartier en ce coeur de métropole. A l'instar de ce que préconisent des experts comme Philippe Gazeau (architecte urbaniste), nous pourrions nous concentrer sur une partie du périphérique se trouvant entre la Porte de d'Aubervilliers et la Porte de Bagnolet. En effet, les caractéristiques particulières qui l'intègrent dans le réseau magistral routier la placent comme une phase de commencement de choix.

II. Lieux de continuités et ceinture verte habitée métropolitaine : objectif 2030 pour changer les usages du 'périphérique'

En termes de mobilité, en 2030, le Grand Paris Express doit se positionner en remplacement du tout voiture individuelle et encore aujourd'hui vu comme une nécessité pour les déplacements domicile-travail ou ceux de loisirs. D'ici à la fin des travaux annoncés du GPE (2030-2035), la voiture sur le périphérique doit avoir progressivement disparue au profit des mobilités douces et propres. A chaque gare du Grand Paris Express, des parkings à vélo, à trottinettes, à pods (ces structures amovibles auxquelles peuvent s'emboîter les vélos pour offrir aux cyclistes une protection contre la pluie ou bien leur procurer un sentiment de sécurité), doivent être mis en place, plutôt que de voir émerger des parkings relais pour automobiles car, comme le dit J.-L. Missika, "la voiture appelle la voiture". La mobilité urbaine et métropolitaine du futur ne doit pas être et ne sera pas centrée sur la voiture, les deux-roues motorisés, le carbone ; ce sera celle des MAAS (Mobility as a service - Mobilité en tant que service), celle de la multimodalité des moyens de transport décarbonés.

La sortie du périphérique de son rôle exclusif d'autoroute urbaine permettra la libération d'une emprise foncière considérable estimée à 150 hectares. Pour autant, nous pensons qu'il faut garder la structure, pour les raisons écologiques, de réemploi, financières, évoquées, et car sa forme circulaire est intéressante et permet de multiples usages.

Ce dégagement d'espace nous permet de l'audace, de la vision, le courage de rêver la reconquête naturelle et urbaine de ces m².

227

https://archivesma.epfl.ch/2017/074/sicsic_enonce/Investir%20la%20ville%20du%20p%C3%A9riph%C3%A9rique.pdf/

Un des principes phares des propositions ci-après réside dans la conviction qu'il est indispensable d'insuffler une dynamique commune positive aux villes de la Métropole du Grand Paris. La transformation du périphérique peut être ce grand projet qui créera une émulation et contribuera à faire tomber, enfin, les murs visibles et invisibles, les barrières physiques et psychologiques, les représentations mentales qui séparent Paris des autres territoires.

L'aménagement de l'emprise de l'actuel périphérique doit être pensée comme une couture, un tissage de liens entre les communes qui le jouxtent. Pour cela, pour favoriser la continuité et gommer au maximum les coupures existantes, il faut créer de nouveaux quartiers, des bassins de vie, et cela passe notamment par la création d'infrastructures variées. Cependant, puisque le grand défi commun de demain est celui du bouleversement climatique et pour que la métropole ne devienne pas un four où personne ne pourra vivre agréablement, faire revenir la nature, dé-imperméabiliser les sols - créer des lieux de respiration doit être notre priorité première.

La libération de ces 150 hectares sera l'occasion d'opérer un rééquilibrage salubre pour les Parisien.ne.s, en termes d'équipements et de nature. En effet, avec moins de 10m² d'espaces verts par personne, Paris est une ville très sous dotée en espaces naturels. En cela, cette grande emprise foncière est une chance et une opportunité de pouvoir atténuer ce déficit. L'armature et le tracé du boulevard périphérique peuvent être une force permettant de réintégrer la nature dans la ville, dans des espaces qui en sont bien déficitaires. Les quartiers qui seront créés devront être des territoires pilotes et exemplaires dans leur durabilité, à taille humaine, organisés en zones de rencontre, et équilibrés entre la pleine terre, les espaces libres et le bâti, favorisant la mixité sociale et le vivre ensemble.

S'il est nécessaire de laisser des surfaces libres, du vide, pour offrir à Paris des espaces de respiration dont elle a besoin, il nous paraît utile de créer des bassins de vie, ce qui demande une mixité fonctionnelle et programmatique plus large que des espaces libres.

Un lieu de vie, d'habitat, de travail et de loisirs : nous le savons, il manque à Paris mais aussi dans les communes alentours, des équipements scolaires, sportifs, médicaux, des locaux associatifs, etc.

Suivant les carences observées et les demandes des habitant.e.s, une grande partie des futurs aménagements devra être des **équipements publics**. Situés entre Paris et les communes environnantes, dans une vision métropolitaine, l'implantation et le choix des structures doivent être "dictées" par les besoins des habitant.e.s de part et d'autres de l'actuel périphérique. Dans cette même logique, la gouvernance et l'usage de ces équipements pourraient être partagés entre Paris et les communes alentours. Par exemple, si l'on plante une nouvelle piscine, le tarif sera le même pour les Parisien.ne.s et les ressortissant.e.s de la commune limitrophe. Une maison des associations pourra accueillir des associations de façon paritaire entre les communes autour. Un planning familial serait donc géré par des administratifs des deux départements dont il dépend, etc.

Les nouveaux espaces dégagés, les bretelles, les accotements pourraient devenir des lieux sportifs, des lieux communs où se retrouveraient non pas les Parisien.ne.s et les banlieusard.e.s mais les grand.e.s Parisien.ne.s, les Métropolitain.e.s.

Cette emprise est évidemment également une possibilité pour créer des lieux d'habitation de qualité. L'espace libéré par le réaménagement du périphérique pourrait donc être consacré en partie à la **création de logements sociaux et éco-responsables**. Au regard des enjeux climatiques actuels et à venir, les constructions réalisées sur l'emprise du périphérique devront être exemplaires en termes de matériaux utilisés, avec des ambitions très fortes de sobriété énergétique, de production d'énergie, de confort thermique, de réemploi, etc. En cela, nous préconisons de construire des quartiers à taille humaine, sans grande hauteur, plus résilients, incluant des espaces de respiration.

Enfin, pour relever le défi climatique, un des leviers majeurs est la réduction des déplacements, notamment les déplacements pendulaires. Une solution à cela est évidemment de rapprocher les lieux de

vie et de travail, et donc d'acter la décentralisation des emplois dans toute la Métropole, et arrêter la concentration des activités dans Paris. Il nous faudra évidemment continuer à prôner la mise en place du télétravail dans les entreprises.

Des **espaces de travail** devront donc également exister sur le périphérique. Des espaces de création, de fabrication, d'artisanat, afin que Paris retrouve des lieux capables d'accueillir de telles activités productives. Créer du bureau classique n'est plus à la hauteur et ne correspond ni aux besoins ni aux enjeux. Il est nécessaire de réinjecter des activités porteuses de sens, desquelles la société a besoin.

Une ceinture verdie, un nouvel espace de respiration :

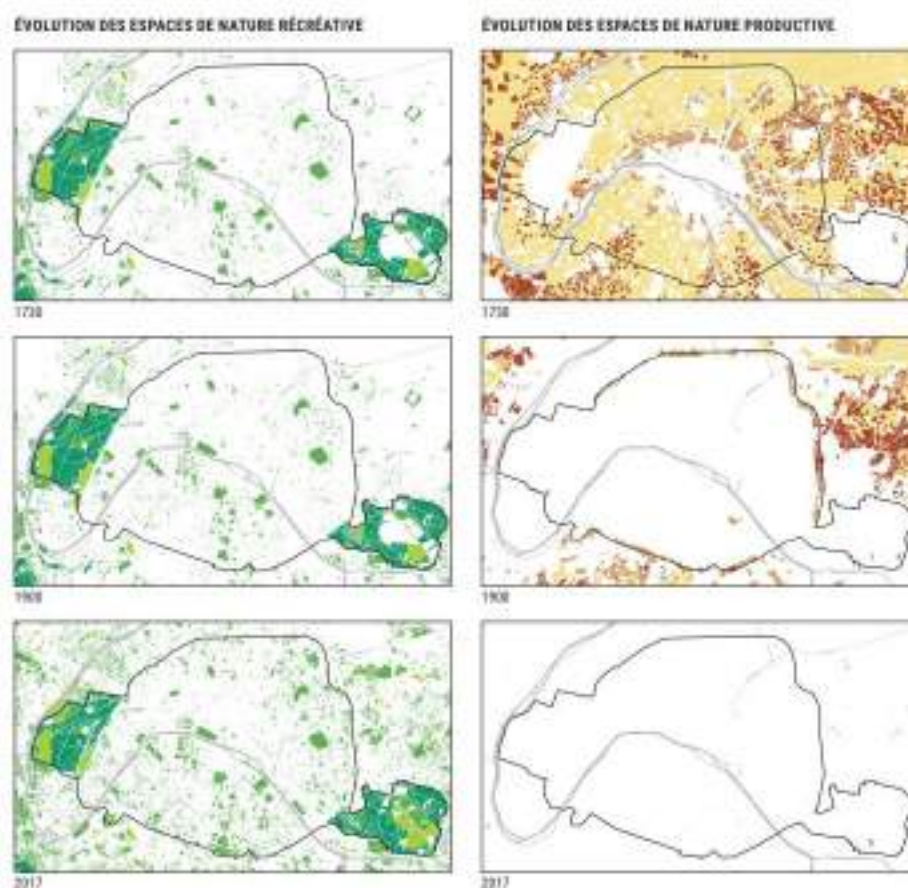
Le développement d'une ceinture maraîchère :

De 1841 à 1919, les "fortifications" entourent Paris dans un but défensif. L'espace entourant, les "fortifs", est classé "zone *non ædificandi*" - non-constructible. Pendant ces 8 décennies, une véritable vie prend place sur la zone. Sur cet espace, les populations les plus pauvres, comme les truffouilleux ou les chiffonniers, s'installent et créent de véritables écosystèmes, vivent dans des habitats précaires se structurant petit à petit en quartiers. Sur cette bande de 250 mètres de largeur, des brocantes et des buvettes s'installent. Mais aussi, cet espace devient un lieu de promenade et de culture du sol pour nombre de Parisien.ne.s. Des petites cultures maraîchères s'installent ainsi anarchiquement sur la zone.

Afin de renouer avec ce passé, pour offrir un espace de respiration dans ce coeur de Métropole, nous devons relever le défi de créer un maximum d'espaces verts sur cette zone. Une majorité de ces 150 hectares marquera le renouveau de la culture maraîchère parisienne. Les zones choisies pourraient correspondre aux anciennes terres à dominantes agricoles de l'enceinte parisienne. Il reste encore des friches proches de l'ancienne zone, notamment dans l'Est et le Nord-Est, il faudra rapidement choisir un espace conséquent, mener au besoin, des opérations de dépollutions des sols et installer de "vraies" fermes urbaines.



LES JARDINS MARAÎCHERS, LES FORTIFICATIONS ET LE 12^e ARRONDISSEMENT DE PARIS EN 1919



Source : APUR, *Evolution de la nature à Paris de 1730 à nos jours*, Note n°122, Février 2018.

De nouvelles zones vertes qui profitent à tou.te.s les vivant.e.s :

Aux côtés des zones maraîchères, des espaces verts dédiés à la promenade des habitant.e.s de la Métropole doivent être incorporés afin de permettre d'offrir des aires de repos, de bien-être et de respiration dans une ville victime des phénomènes d'îlots de chaleur urbains et qui ne cesse de voir ses températures monter.

Des espaces de biodiversités protégés doivent être incorporés dans ce projet, où la faune et la flore pourront vivre exemptes des contrariétés urbaines. Ces espaces pourraient être imaginés proches de grandes zones vertes, à savoir le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes. Parcs qui deviendront, naturellement, fermés à toutes sortes de mobilités autres qu'actives. En plus de ces grands espaces verts, chaque projet d'aménagement doit permettre, grâce à des promenades en pleine terre, une vraie continuité verte, circulaire, ininterrompue. Une étude d'impact menée à la demande de la ville sur un aménagement dans le 20ème arrondissement de Paris à Porte de Montreuil (source DU) montre qu'un grand nombre d'espèces naturelles (notamment les oiseaux) sont en voie de disparition à Paris. Une ceinture verte accueillante et favorable à la biodiversité doit permettre de répondre en partie à ce problème (ex. moineau, ex. le troglodyte mignon, etc.). Le choix des essences de fleurs (ex. mellifères), d'arbres, doit se faire avec des experts comme à l'Agence Française de la Biodiversité par exemple.

Toutes ces initiatives tendent vers la création d'une **trame verte** conséquente et cohérente. Elle sera pensée avec les services de la Ville, de l'Etat et des experts pour observer une réelle continuité entre Paris, les villes voisines mais également en accord avec, là encore, les plans régionaux et nationaux.

Nous le voyons de façon récurrente depuis quelques années, Paris est en proie aux crues et aux inondations.

La **désimpermabilisation** mais également la formation de mares, de **zones humides** doivent être une autre priorité dans l'aménagement de l'espace. Ainsi, Paris pourrait être une métropole pionnière dans la mise en place d'une **trame bleue** en son coeur. Ces espaces pourraient se situer dans les 15^e et 16^e arrondissements mais également les 12^e et 13^e, soit les portions de l'actuel périphérique qui sont proches de la Seine. Mais on peut également les trouver au Nord où passe l'Ourcq. Là encore, il faut donner une grande liberté d'expression aux spécialistes de ces questions comme les géographes, les hydrographes ou les écologue.

Ensuite, les scientifiques ne cessent de nous alerter sur les dangers liés à la **pollution lumineuse** tant sur les humain.e.s (perturbation du rythme circadien par exemple) que pour la flore et surtout la faune (ex. 28% des vertébrés sont des espèces nocturnes). Ainsi, la ceinture verte habitée de demain, périphérique d'aujourd'hui, devra être un espace d'expérimentation, de continuité et le coeur de la mise en place d'une réelle **trame noire** à l'échelle métropolitaine. Encore trop peu adressée dans les politiques publique, nous avons ici une chance de faire de cet espace, le coeur du futur SDAL de la ville, de la métropole voire de la région. La chance de pouvoir totalement repenser 150 hectares permet de prendre réellement en compte ce point dans les projets d'aménagement et d'urbanisme, des constructions sobres, de nouvelles techniques d'éclairage urbain, des espaces de biodiversité exempts de pollution lumineuse.

Le périphérique deviendrait ainsi une ceinture verte, un grand parc habité circulaire qui permettrait de relier et connecter entre eux les espaces verts existants - bois Vincennes, bois de Boulogne, parc de la Cité universitaire, Héliport de Paris - et créer ainsi de vastes trames vertes, bleues et noires.

Toutes les instances territoriales seraient sollicitées. Par exemple, des parties de l'actuel périphérique pourraient être mis en projet dans l'appel à projets "Nature 2050 - Métropole du Grand Paris" piloté par la MGP et la Caisse des Dépôts.

Alimenter, achalander, fournir un Paris sans périphérique : le défi logistique de demain :

Encore aujourd'hui, il y a trop de livraisons carbonées et d'usages professionnels "nécessaires" de la voiture individuelle.

Il faut d'ores et déjà encourager le recours à d'autres modes de livraisons : livraison par la Seine, par le rail pour Rungis puisqu'une gare y existe et que cette dernière pourrait être reliée à une gare parisienne. Les derniers kilomètres pourraient s'effectuer en mobilité douce (triporteur électrique par exemple).

Pour les livraisons de centres commerciaux (bien que ce modèle semble voué à disparaître) ou de "grandes surfaces", mais aussi pour la restauration dans les hôpitaux, les maisons de retraites, les écoles, seuls des véhicules les plus propres (même si lourds) pourraient continuer à circuler, à des horaires bien précis et sous autorisation à le faire. Une dérogation serait accordée aux véhicules destinés aux opérations d'urgence (pompiers, ambulances, police).

Conclusion

Les préconisations du groupe écologiste de Paris en ce qui concerne le devenir du boulevard périphérique s'inscrivent pleinement et entièrement dans le Plan Climat, voté en 2017 et 2018 par le Conseil de Paris. Ce plan se donne comme point d'arrivée "une ville neutre en carbone" à l'horizon 2050 avec **la victoire d'une vision de "ville neutre en carbone, résiliente, inclusive et 100 % renouvelables"**. Le Conseil de Paris a communément décidé de faire de 2020-2030 le temps de l'action, celui-ci doit être "opérationnel et ambitieux". Nous avons décidé que d'ici 2030 la Ville respecte les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé en matière de qualité de l'air en garantissant un cadre de vie agréable et adapté au climat, pour tou.te.s les Parisien.ne.s.

Dans les objectifs de ce plan, au chapitre "Mobilités", il est réaffirmé notre volonté de sortir de la mobilité essence en 2030 et il est prévu une grande mutation du périphérique en lien avec l'évolution des déplacements franciliens et la livraison du Grand Paris Express ; il est revendiqué le combat pour réduire la place de la voiture en ville, pour permettre aux piétons de se réapproprier l'espace public, pour encourager les transports en communs et le vélo ; ou encore, pour faire en sorte que la logistique soit bas-carbone... De concert avec le Plan Santé Environnement, il est prévu de massifier les rues et les zones sans pollution, de s'engager réellement pour prévenir et annihiler les effets des pollutions liées à la voiture, notamment lors des pics de pollution et des canicules qui ne feront que se multiplier si nous n'agissons pas.

Le Plan Climat voté par la Ville de Paris ambitionne de faire de Paris une ville qui protège et respire: les propositions des écologistes sur le devenir du périphérique transformé en "ceinture verte habitée", futur centre de l'agglomération métropolitaine, permettent de répondre à ces ambitions.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Les Républicains et Indépendants

Notre philosophie :

La « barrière » du périphérique ne pourra être progressivement gommée que dans le temps, par la mise en place de politiques publiques pragmatiques et efficaces, en associant tous les partenaires.

Constat

Le périphérique est un axe de desserte au cœur de la métropole. Aujourd'hui, c'est plus d'un million de véhicules par jour qui y transitent. S'il est illusoire de le supprimer purement et simplement, plusieurs actions peuvent être mises en œuvre pour qu'un Paris « extramuros » devienne réalité.

2020-2024

- **Réserver un jour par semaine et le week-end (phase expérimentale) la voie de gauche aux véhicules propres, aux transports en commun, au covoiturage, aux taxis et aux véhicules de secours.** Aujourd'hui, le périphérique est saturé, c'est une réalité. Il faut donner un avantage aux véhicules vertueux. Les portiques installés pour le contrôle de l'écotaxe pourraient être réutilisés pour assurer le respect de cette voie réservée.
- **Interdire l'accès au périphérique aux véhicules poids-lourds (poids supérieur à 3,5 tonnes) en transit.** Aujourd'hui, cette restriction n'est en vigueur qu'en cas de pic de pollution, sur décision du Préfet de Police.
- **Lancer une étude complète et chiffrée de l'opportunité de la couverture du périphérique.** Elle devra déterminer quelles portions précises peuvent être recouvertes, avant d'en estimer le coût et de dresser une liste d'équipements qui doivent être construits en surface pour rentabiliser l'opération (combien de logements ? de bureaux ? de lieux sportifs et culturels...). À l'issue de cette étude, et dans le cas où elle serait concluante, un débat pourra être organisé au Conseil de Paris avant de lancer un appel à projets international, à la manière de la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris ».
- **Lancer un grand plan de végétalisation du périphérique en intégrant des plantes captatrices de polluants sur les parois et le terre-plein central** afin de le transformer en un véritable corridor écologique.
- **Lancer un grand plan d'amélioration de la qualité de l'air** dans les équipements municipaux à proximité du périphérique (équipements sportifs et culturels, écoles, crèches etc.). De récentes études ont montré que la qualité de l'air aux abords des écoles dépasse souvent les normes fixées par l'Organisation Mondiale de la Santé.
- Expérimenter avec le CETU (Centre d'études des tunnels) des solutions de filtrage de l'air afin d'en mesurer le bilan coût/efficacité.
- **Installer des dispositifs réfléchissants colorés aux abords du périphérique ainsi que des bandes rugueuses** afin de guider et sécuriser les automobilistes.

- **Créer un comité de pilotage** réunissant communes riveraines, Métropole du Grand Paris, Conseil régional d'Ile-de-France, IDFMobilités pour coconstruire les transformations du périphérique.
- **Toute réflexion sur le devenir du boulevard périphérique ne pourra se faire sans prendre en compte le futur schéma de transport en commun d'Ile-de-France.** Toute réflexion devra se faire sur la base de données récentes, corrigées des extrapolations relatives au futur schéma de déplacements de l'Ile-de-France.
- **La Mairie de Paris s'engage à transmettre l'ensemble des données collectées via ses capteurs installés dans Paris (et à proximité du périphérique) aux services d'Ile-de-France Mobilités** afin que les politiques publiques en matière de transports en commun puissent être menées efficacement.

2024-2030

- **Lancer un grand plan de couture urbaine aux portes de Paris, avec une priorité là où le périphérique est en viaduc (nord de Paris).** À l'image de la porte de Pantin, le passage sous le périphérique, par un aménagement sécurisant (voies réservées aux piétons et aux vélos, éclairage, végétalisation, espaces logistique) peut devenir un axe de passage plus et mieux fréquenté. D'autant plus que le périphérique en viaduc diminue les nuisances sonores.
- **Lancer un appel à projets pour des solutions innovantes visant à faire un périphérique à énergie positive** (par exemple panneaux photovoltaïques, récupération de l'énergie des véhicules et de la chaleur).

Préconisations des élu-e-s du Groupe PPCI

- Concernant la proposition de mise en place d'un péage urbain :
 - o Définition d'un tarif non-préjudiciable aux particuliers et professionnels parisiens comme franciliens (potentielle indexation sur les revenus) ;
 - o Implication des autres acteurs institutionnels régionaux (Région IDF, MGP, départements franciliens, communes des Petite et Grande Couronnes et État) dans une discussion de définition des modalités et objectifs dudit péage ;
 - o Affectation des recettes à la rénovation/amélioration de la voirie et en premier lieu du Boulevard périphérique ;
 - o Création d'un forfait péage urbain et inclusion de celui-ci sans augmentation de tarif dans l'abonnement de stationnement pro mobile ;
- Lancer une étude concernant une potentielle Métropolisation du Boulevard périphérique, son impact économique et ses avantages et inconvénients en matière de gestion au regard des compétences respectives de la Ville de Paris et de la MGP ;
- Réaliser une analyse technique, financière, foncière et environnementale chiffrée d'une potentielle couverture du Boulevard Périphérique ;
- Poursuite, accélération et coordination des efforts de transformation des Portes de Paris en places :
 - o Implication dans la définition du projet des différents acteurs institutionnels impactés et susceptibles de participer à cet effort de réaménagement (État, Région Ile-de-France, IDF Mobilités, Métropole du Grand Paris, Communes et Départements adjacents)
 - o Objectifs de ce plan coordonné :
 - Désencombrer les Portes et fluidifier le trafic automobile ;
 - Renforcer leur intégration au sein du tissu urbain parisien et métropolitain ;
 - Assurer les continuités urbaines entre les différentes Portes ;
 - Faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons ;
 - Favoriser l'accès aux transports en commun et l'intermodalité ;
 - Renforcer l'attractivité commerciale ;
 - Assurer la sécurité des riverains et usagers ;
 - Et bien évidemment végétaliser les Portes ;
 - o Concertation des riverains et désignation de collectifs pluridisciplinaires (architectes, paysagistes, programmistes, urbanistes, ...), afin de définir les contours du projet et les opérations à engager en conséquence, sur le modèle *de Réinventons nos Places*.

Préconisations des élu-e-s du Groupe Socialiste et Apparentés

Instituer un dialogue régulier entre Paris et les communes limitrophes, en créant une commission au sein de laquelle seraient étudiés, les projets visant à transformer le périphérique d'une part et les projets d'urbanisme à proximité d'autre part.