

Objet : Contribution du Département du Val-de-Marne à la concertation publique organisée par la Ville de Paris sur le projet de voie dédiée sur le boulevard périphérique.

La Ville de Paris souhaite pérenniser la voie réservée sur le boulevard périphérique parisien (BPP) pour les véhicules accrédités pour les Jeux olympiques et paralympiques, pour la dédier au covoiturage, aux bus et aux taxis. Cette voie serait également étendue à la partie sud du BPP.

Le Département partage la volonté de développer le covoiturage, de réduire la pollution et les coupures urbaines comme celle que peut représenter cette infrastructure routière majeure. Ces objectifs figurent dans le Plan des Déplacements en Val-de-Marne (PDVM) voté en 2019.

Cependant nous ne pouvons pas donner d'avis favorable au principe de cette voie car les conditions préalables à sa création ne me semblent pas réunies, alors que ce dispositif aura des conséquences en majeure partie pour les usagers habitants en petite et grande couronne. Je rappelle à ce titre que le boulevard périphérique est surtout utilisé par les habitants de la petite couronne (43%) et de la grande couronne (23%).

Tout d'abord, il apparait primordial de connaître les prévisions de fréquentation de ces voies réservées, notamment aux heures de pointe et, par voie de conséquence, quels seraient la réduction de trafic attendue sur le BPP et le niveau de report sur d'autres voies. En effet, les impacts de ce projet en termes de circulation n'apparaissent pas clairement à ce jour. Avec plus d'un million de déplacements par jour, même un faible pourcentage de report de trafic aurait des conséquences lourdes sur nos routes, notamment sur le réseau départemental voire l'autoroute A86 déjà largement saturée.

Les reports de circulation et les congestions potentielles sur ces voies sont par ailleurs susceptibles de générer une augmentation locale de la pollution de l'air et des nuisances sonores pour les riverains du périphérique, des portes de Paris et des autoroutes de la petite couronne francilienne.

De plus, certaines portions du boulevard périphérique sud, par exemple en limite de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, disposent d'un nombre de voies de circulation plus réduit que sur le reste de l'infrastructure avec seulement 3 voies / sens, voire 2 près de la porte d'Italie (contre plutôt 4 voies/sens en général). Dans ce secteur contraint, l'impact d'une voie dédiée sur ce secteur serait sans doute encore bien plus fort sur la circulation.

Ensuite, l'autorité organisatrice des transports n'a à ma connaissance pas été associée à la préparation de cette concertation. La saisine d'Ile-de-France Mobilités aurait permis d'évaluer la pertinence ou non de faire circuler des bus sur le boulevard périphérique, en utilisant cette voie réservée. Je reste à cet égard particulièrement réservé sur l'efficacité et l'utilité d'une offre bus circulant sur la voie de gauche du boulevard périphérique, conduisant les véhicules à franchir l'ensemble des voies pour

y accéder, lesquelles sont susceptibles d'être encore plus congestionnées qu'actuellement.

Enfin, nous demandons que le calendrier de cette voie dédiée soit au minimum étudié et coordonné avec la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express, mode de transport lourd qui permettra d'offrir une alternative efficace à la voiture sur des déplacements en rocade autour de Paris.