

La Présidente

Saint-Ouen-sur-Seine, le 19 AVR. 2023

Madame Anne HIDALGO
Maire de Paris
Hôtel de Ville
5, rue Lobau
75196 PARIS RP

Réf : D23-CRIDF-000923

 Madame la Maire,

La Ville de Paris a engagé le 17 avril une concertation afin de pérenniser la voie réservée aux athlètes et aux véhicules accrédités sur le boulevard périphérique au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris. Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe la contribution de la région Ile-de-France.

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



Valérie PECRESSE

Contribution de la Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France à la PPVE organisée par la Ville de Paris du 17 avril au 28 mai 2023 dans le cadre du projet de voie dédiée sur le boulevard périphérique

La Ville de Paris envisage de pérenniser la voie réservée aux athlètes et aux véhicules accrédités sur le boulevard périphérique au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, ce qui reviendrait à fermer définitivement une voie du périphérique à la circulation générale dès l'automne 2024.

Face à cette proposition de la Ville de Paris, la région Ile-de-France tient à **faire part de six sujets d'inquiétude**.

S'agissant des modalités de la concertation avec les habitants et les élus, j'ai toujours exprimé le désir d'une large consultation du public. La Région a d'ailleurs réalisé dès novembre 2021 une consultation auprès des usagers du périphérique, au terme de laquelle 90,2 % des Franciliens qui s'étaient exprimés (78746) sur la plateforme dédiée étaient contre cette fermeture de voie.

J'ai été informée que la plateforme de recueil des contributions des citoyens organisée par la Ville de Paris serait ouverte entre le 17 avril et le 28 mai prochain, sur les conditions d'usage de la voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs du boulevard périphérique parisien.

Si je tiens naturellement à saluer le recours à deux garants de la Commission Nationale du Débat Public, ce que j'appelais de mes vœux, je pense qu'il faut aller beaucoup plus loin dans la logique de concertation en associant véritablement aux études préalables, et avant toute décision, les élus et les habitants de la petite et de la grande couronnes parisiennes qui découvrent aujourd'hui sur internet le contenu de l'opération sans avoir été éclairés sur ses conséquences.

S'agissant des conséquences sur le trafic, elles sont totalement absentes du dossier soumis à la concertation alors qu'il s'agit d'un préalable à toute décision. Je tiens à nouveau à rappeler l'urgence de ma demande de réaliser une véritable étude d'impact sur le trafic face **au risque de thrombose généralisée** tant sur les portes de la capitale que sur l'ensemble du réseau routier d'intérêt régional, notamment les principales autoroutes radiales (A1, A3, A4, A6a, A6b, A13) desservant Paris, mais également l'A86 et la Francilienne. A ce jour, cette demande est restée lettre morte.

Dans ces conditions, et en l'absence totale d'évaluation présentée sur la congestion aux portes de Paris et dans toute l'Ile-de-France et sur les reports de trafic sur les itinéraires alternatifs, la concertation proposée est de nature à tromper le grand public, Parisiens et Franciliens, et les élus de la capitale et de la banlieue parisienne.

Il me semble pourtant essentiel de rappeler à tous combien le boulevard périphérique est un axe névralgique pour le fonctionnement économique de notre région.

Cet axe majeur du réseau magistral francilien s'insère dans un système régional de trois rocadés complémentaires : la Francilienne en grande couronne (160 km), l'autoroute urbaine A86 en petite couronne (80 km) et le boulevard périphérique à Paris (35km). Comme les deux autres rocadés, le périphérique assure une fonction essentielle de voie de contournement mais également une fonction de cabotage.

Avant sa construction, les boulevards des maréchaux assuraient cette double fonction de transit et de cabotage, ils ont été largement transformés depuis avec la mise en service du tramway le long des maréchaux et une nouvelle distribution de la voirie plus favorable à la marche à pied et au vélo. Il revient dans ces conditions au périphérique d'assurer la fonction de contournement de la capitale et de la petite couronne, et il est crucial de préserver cette fonctionnalité.

Aujourd'hui, 40% des déplacements observés sur le périphérique correspondent à des trajets banlieue-banlieue, le périphérique doit pleinement continuer à jouer son rôle de déchargement des voiries locales pour la banlieue parisienne.

Il est emprunté chaque jour par plus d'un million de véhicules avec une écrasante majorité de non Parisiens comme utilisateurs : seuls 22% des usagers sont des Parisiens, 48% sont des résidents de petite couronne, 30% sont des résidents de grande couronne. La parole des habitants et des maires de petite et de grande couronne devra donc peser également à l'occasion de cette concertation.

J'attire enfin l'attention, toujours sur les conséquences sur les flux de circulation, sur la montée en puissance de la circulation logistique en Ile-de-France, liée au développement des achats en ligne qui vient contrecarrer la baisse tendancielle de l'usage de la voiture individuelle, rendue possible par l'investissement massif depuis 2016 de la région et de l'Etat en lien avec les collectivités, sur la régénération des transports.

S'agissant des conséquences environnementales, l'aggravation de la congestion sur le périphérique parisien, sur les portes de Paris, sur les six autoroutes d'Ile-de-France connectées au boulevard périphérique, et sur les itinéraires de contournement immédiats en petite couronne, entraînera vraisemblablement une **augmentation locale de la pollution de l'air (particules, oxyde d'azote...)** et des **nuisances sonores supplémentaires pour les riverains du périphérique, Parisiens et Franciliens, comme pour les riverains de ces autoroutes**. Là encore, je ne peux que déplorer la présentation aujourd'hui d'une opération d'une telle envergure à la concertation sans aucune évaluation préalable de cet impact environnemental qui est pourtant un point clé de l'acceptabilité sociale de cette opération.

S'agissant de l'offre de transport collectif sur la voie réservée, le dossier soumis à la concertation ne présente aucune offre de bus particulière, et pour cause l'autorité organisatrice des transports n'a pas été associée par la Ville de Paris à la préparation de cette concertation. En interrogeant Ile-de-France Mobilités en amont, elle aurait pu recueillir les réserves techniques de l'autorité organisatrice quant à **l'inefficacité prévisible d'une offre bus soumise à cisaillements de voies sur le périphérique** : le temps perdu par les bus pour accéder au boulevard périphérique, franchir trois à quatre voies pour atteindre la voie réservée à gauche et franchir à nouveau trois à quatre voies pour quitter le périphérique embouteillé aux heures de pointe, et recommencer ce cycle entre deux arrêts reviendrait à proposer une

offre de transport collectifs catastrophique aux Parisiens et aux Franciliens. Au contraire, c'est le tramway des maréchaux sur site propre aujourd'hui qui apporte une performance, une vitesse commerciale et une capacité optimales pour les déplacements en transports collectifs autour de Paris et une offre bus sur le périphérique ne serait nullement pertinente et ne répondrait à aucun besoin. Les solutions de voies réservées aux bus ont en revanche toute leur place sur les autoroutes et voies rapides urbaines susceptibles d'apporter un véritable gain de temps de parcours. C'est pourquoi Ile-de-France Mobilités prépare actuellement un nouveau plan d'offre performante de bus et de cars express avec des voies dédiées sur les autoroutes et les voies rapides en Ile-de-France, en complément des voies dédiées récemment mises en service sur les autoroutes franciliennes (A6, A10, N118, A12...) avec le concours de la Région.

S'agissant d'une offre de covoiturage sur le périphérique, si nous partageons la volonté de lutter contre l'autosolisme et d'encourager massivement le covoiturage et les mobilités propres et partagées, il me semble que seule une approche coordonnée avec les territoires portera ses fruits. Ile-de-France Mobilités, la Région et les Départements se sont mobilisés très fortement depuis la fermeture des voies sur berges pour construire une véritable politique de covoiturage et de mobilités propres autour de Paris : création d'une prime covoiturage et gratuité pour les abonnés Navigo, création d'un label auto-partage, mise en service de places de parkings relais à prix modéré aux portes de la capitale pour les abonnés Navigo, créations de places de parkings gratuites pour les abonnés Navigo en grande couronne, fourniture de foncier pour construire des parkings vélos Ile-de-France Mobilités aux portes de Paris proche des stations de métro et de tramways... **Réussir le covoiturage et les mobilités propres et partagées sur le périphérique exigera des efforts coordonnés avec les territoires de la part de la Ville de Paris qui sont absents aujourd'hui de la concertation.**

S'agissant des modalités d'exploitation de cette voie réservée (plages d'ouverture, publics autorisés...), j'invite la mairie de Paris à nouveau à travailler de concert avec l'autorité organisatrice des transports compte-tenu de la nécessaire coordination des politiques régionales de mobilités et d'intermodalité. Une telle décision doit être pensée collectivement dans le cadre d'une vision d'ensemble de l'offre de mobilité à l'échelle **régionale et ne peut se décider de manière isolée et unilatérale par la Ville de Paris.**

En conclusion, je souhaite rappeler à nouveau solennellement, à l'occasion de cette concertation, **mes plus grandes réserves sur la fermeture d'une voie à la circulation générale du périphérique** tant que la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express ne sera pas achevée permettant d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité.

Compte tenu des conséquences majeures qu'aurait ce projet pour des millions de Franciliens dans leurs déplacements quotidiens, j'invite la mairie de Paris à les éclairer enfin sur les impacts de cette opération et à répondre à l'ensemble des questions soulevées, aujourd'hui toujours sans réponse.

Je ne pourrais que déplorer profondément une éventuelle décision de l'Etat et de la Ville de Paris d'imposer cette opération sans en connaître les conséquences réelles ni sur l'environnement ni sur la santé publique ni sur la circulation ni sur l'économie de la région et de la capitale. Si tel était néanmoins le cas, **je demande que cette fermeture à la circulation générale d'une voie du périphérique soit conçue sous une forme totalement réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment.**