

Contribution au débat sur la  
**VOIE RÉSERVÉE SUR  
LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE**



PARIS 2024





Le 28 mai 2023

---

**Objet : Evolution du boulevard périphérique – concertation sur la pérennisation d’une voie réservée sur le boulevard périphérique parisien au-delà des Jeux Olympiques de 2024**

---

Madame la Maire,

Je tiens tout d’abord à vous remercier pour la concertation que vous avez initiée sur le devenir de la voie réservée suite aux jeux olympiques et paralympiques de 2024 et du fait, sur l’évolution des fonctions du boulevard périphérique (BP).

Ce temps d’échanges nous paraît pour les élu.e.s du territoire du Grand Orly Seine Bièvre, en effet, nécessaire pour partager nos questionnements légitimes sur ce projet et comprendre les conséquences possibles pour les 24 villes qui composent notre coopérative de communes. Le devenir du boulevard périphérique concerne, en effet, tout autant la ville de Paris que les territoires voisins et même au-delà jusqu’en grande couronne, au regard de son rôle majeur dans le réseau autoroutier francilien.

**1 L’évolution du Boulevard Périphérique doit participer à une réponse face aux enjeux climatiques et de pollution de l’air**

La lutte contre la congestion routière aux heures de pointe constitue un enjeu primordial du point de vue écologique et économique pour l’ensemble des collectivités. L’EPT Grand-Orly Seine Bièvre partage cette volonté. Notre projet de territoire, approuvé fin 2019, souhaite favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture thermique « autosoliste », la pacification des espaces publics et de la voirie, la hiérarchisation de la voirie avec des logiques de fonctions plus que de vitesses ou de flux, les projets de franchissement pour retisser des liens sur notre territoire et les actions en faveur du report modal de la logistique et de la gestion du dernier kilomètre.

L’évolution du Boulevard Périphérique doit répondre aux enjeux d’amélioration de la qualité de l’air et de lutte contre le réchauffement climatique. Elle est une occasion pour recoudre ses franges, en travaillant sur les continuités cyclables et piétonnes, ainsi que des lignes de transports collectifs pénétrantes dans Paris.

Cependant l’évolution prochaine des fonctions sur le boulevard périphérique avec une voie réservée aux taxis, aux transports collectifs et au covoiturage n’est pas sans poser certaines questions pour notre territoire.



## 2 La limitation de circulation des véhicules motorisés

Le projet du BP vise à limiter la circulation des véhicules motorisés autosolistes (80% des flux actuels) et des véhicules motorisés liés à logistique. Cela aura un impact important sur les conditions de circulation et de transport des habitants et des marchandises. Or, le BP constitue une rocade complète essentielle pour les modes motorisés en Île-de-France. Son évolution nécessite donc d'analyser de manière globale les répercussions en termes de flux sur les autres rocades structurantes franciliennes (A86 et N104).



**Nous souhaiterions que soit engagée une réflexion sur le devenir du réseau structurant routier à l'échelle de l'Île-de-France. Son objectif viserait à mener des études sur l'évolution du réseau en privilégiant une approche globale du réseau routier structurant francilien (périphérique, A86, voies réservées notamment sur les autoroutes pénétrantes comme l'A6, Grand Paris Express, N118, enjeux de la transition écologique...).**

### Nous proposons

Les actions et l'évaluation doivent être imaginées et conçues au minimum à l'échelle de ces 3 axes. Il serait intéressant d'évaluer avant et après, pendant une durée significative (1 an), les effets de l'évolution du boulevard périphérique et sa voie réservée sur les modifications du trafic engendrées sur le réseau viaire francilien intégrant l'A86 et l'A104 et les voies départementales proches du BP. La seule période des JO ne peut être considérée comme un temps d'expérimentation suffisant au regard de la spécificité de la période estivale. La définition des points stratégiques de mesures de flux entrants et sortants du BP doit donc être également déterminée dans une approche collaborative, et non par la seule ville de Paris au-delà de l'A1 et l'A13.

Il conviendrait de déterminer avec l'ensemble des partenaires les critères d'évaluation permettant d'analyser les évolutions des situations territoriales et de faire évoluer le projet si nécessaire.

## 3 Quel impact pour la trame viaire départementale et intercommunale ?

La pérennisation de la voie réservée impactera également la trame viaire départementale et intercommunale / communale avec des risques de reports de flux de véhicules motorisés importants, dont des poids-lourds, aux heures de pointes. Une coopération avec les prestataires type GPS ou assistance au parcours tel que Waze doit être engagée pour éviter les reports de flux sur les voies inadaptées à ces types de trafic. De même, un travail avec les villes concernées est sans doute à prévoir pour éventuellement modifier les plans de circulation afin d'éviter des phénomènes de report de circulation du périphérique vers des voiries parallèles (boulevard des maréchaux dans Paris mais également RD 50 à Gentilly par exemple).

### Nous proposons

De plus, des points de mesures bruits / pollutions permanents et provisoires devront être déployés, plus étendus et nombreux hors du boulevard périphérique et de Paris pour analyser l'évolution de la situation. Une analyse partagée des données de mesures des nuisances et des outils de modélisation entre les acteurs publics (ville de Paris, Île-de-France Mobilité, DRIEAT, départements, villes et EPTs) devrait être mise en place afin de suivre l'évolution du trafic à l'échelle régionale sur les axes départementaux et communaux.

## 4 Besoins d'alternatives au bénéfice des transports en communs publics

Concernant les alternatives aux modes motorisés thermiques, l'offre de transports en 2024 ne permettra pas d'offrir des solutions alternatives supplémentaires à la voiture solo pour les usagers captifs, notamment pour les plus modestes.

La ligne 15 du métro, conçue en rocade au sein de la petite couronne, ne sera pas encore livrée en 2024, le premier tronçon au sud n'étant prévu qu'à partir de fin 2025 avec un bouclage complet prévu à l'horizon 2030.



## Nous proposons

Une notion de progressivité des actions et d'accompagnement pour les ménages les plus fragiles dépendant de la voiture est nécessaire. Ces aides et une adaptation de calendrier permettraient de favoriser le report modal et d'offrir des solutions de transitions s'appuyant sur les modes actifs dont le vélo, les transports collectifs et la non-mobilité (télétravail, tiers-lieux...). Les moyens dévolus face aux évolutions souhaitées en termes de mobilités doivent être à la hauteur de tout l'écosystème du transport qu'il faut réinventer dont celui du modèle économique francilien.

## 5 Les fonctions de la voie réservée ne sont pas claires

Les fonctions à terme de la voie réservée ne sont pas claires et ne permettent pas d'avoir une vision précise des fonctions de cette voie réservée notamment pour les transports collectifs et son rôle dans le système de transport francilien. **Il convient de travailler avec l'État, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et les territoires, sur une meilleure articulation entre les réseaux autoroutiers et les routes départementales** radiales, supports de transports collectifs ou d'axes vélos structurants à terme (RERV, Vélopolitain) pour offrir des solutions de mobilités alternatives performantes.

## 6 Poser ensemble la question de la logistique

L'existence et le développement de sites logistiques à proximité du boulevard périphérique (*à l'image des sites développés par Sogaris à Chapelle International, Porte de Pantin et demain à Bercy-Charenton*) **constituent des pistes innovantes, avec des enjeux en termes de desserte à imaginer et à planifier.**

Ces évolutions ne seront pas sans conséquence pour les territoires adjacents avec des flux origine-destination et non pas seulement du transit. Or il nous semble que ces flux et ces mutations fonctionnelles ne sont pas prises en compte dans vos réflexions et dans les fonctions actuelles du Boulevard Périphérique.

## Nous proposons

Le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre mène depuis cinq ans de nombreuses études sur la logistique. C'est avec plaisir que nous mettons notre expertise au service de toutes et tous. Je vous propose de mettre en place un Comité de Pilotage en lien avec la préfecture de Région, la Région Île de France, les départements, la MGP et les EPT qui le souhaitent pour aborder concrètement les questions de logistique.

## 7 Un projet impactant pour les villes limitrophes

L'évolution du boulevard périphérique constitue un projet très impactant pour les portes transformées en places et les voies le long du périphérique supportant de potentiels nouveaux flux de transits difficilement appréhendables pour les villes limitrophes (*flux, report de flux, aménagements des espaces publics, etc.*).



## Nous proposons

Un travail doit s'organiser pour faire atterrir les réflexions issues de la pérennisation de la voie réservée, évaluer les effets de la voie réservée sur ces points d'interface entre la ville de Paris et la banlieue. Une concertation doit être menée à l'échelle de la métropole **car les impacts du BP dépassent les franges des villes aux abords du périphérique.** Elle doit faire le lien avec la ZFE pour mieux donner à voir une action globale sur l'évolution des usages, la lutte contre les pollutions atmosphériques et les outils mis en œuvre pour offrir des solutions alternatives cohérentes à la population.



La population et les villes limitrophes doivent être associées à ces réflexions pour favoriser l'appropriation collective, révéler les usages et les besoins, trouver des solutions partagées avec peut-être l'utilisation de l'urbanisme tactique comme mode de faire. Au regard de l'impact de l'évolution des fonctions du BP que vous portez, maintenir un dialogue et une communication claire et complète envers la population nous semblent primordiales pour faciliter le dialogue, la pédagogie sur ces actions et à faciliter l'acceptation.

### **En conclusion**

**Voilà les observations, les questionnements et propositions que nous souhaitons vous transmettre, Madame la Maire. Nous souhaitons vous réaffirmer notre ambition partagée de faire aboutir dans les meilleurs délais une nouvelle offre de mobilités aux habitants et entreprises de notre territoire. Cependant, nous serons vigilants pour que cette évolution ne se fasse pas au détriment des plus fragiles, de la qualité du cadre de vie et sans propositions concrètes d'alternatives en matière d'offres de transport.**

Les élu.e.s du territoire, les services de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, ainsi que moi-même nous engageons dans le travail en commun avec vous-même, et vos équipes. Nous sommes disponibles pour toutes rencontres sur ce sujet et la suite des réflexions sur l'évolution du boulevard périphérique.

Je vous prie de croire, Madame la Maire, Chère Anne, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.  
Bien cordialement.

**Michel LEPRÊTRE**  
**Président de l'Établissement Public Territorial**  
**du Grand-Orly Seine Bièvre**