



## Communiqué

### **Contribution des Maires du Val-d'Oise à la concertation publique visant la pérennisation de la voie réservée sur le boulevard périphérique parisien, à l'issue des Jeux Olympiques et paralympiques.**

Les Maires du Val-d'Oise ont souhaité évoquer spécifiquement la concertation publique en cours visant la pérennisation de la voie réservée sur le boulevard périphérique (BP) autour de Paris, à l'issue des Jeux Olympiques et paralympiques.

Les Maires du Val-d'Oise sont favorables aux objectifs poursuivis par cette concertation visant à réduire la pollution sur le BP et y encourager le covoiturage. Ils ont donné mandat à leur président pour les représenter dans des discussions avec la Région, les départements de la région Ile-de-France, la Métropole du Grand Paris, les Etablissements publics de territoire et la Mairie de Paris.

Les Maires du Val-d'Oise affirment unanimement que la pérennisation de l'expérimentation ne peut être automatique. Certains prérequis seront indispensables avant d'envisager la validation de la décision de dédier une file du Boulevard Périphérique au covoiturage et aux transports en commun.

1) Une étude d'impact rigoureuse sur les modifications du trafic engendrées par l'existence d'une voie réservée sur le BP, doit être conduite avant, pendant et après la mise en œuvre de l'expérimentation de la voie réservée. Devront aussi être prises en compte les conséquences sur l'activité économique francilienne d'une telle décision.

Les Maires du Val-d'Oise doivent être associés à l'élaboration du cahier des charges d'une telle étude. Pour être considérée comme impartiale, elle devra se donner pour mission l'étude des flux de transit mais aussi les flux origine-destination depuis le Val-d'Oise et vice-versa. En effet, le risque de congestion généralisée tant sur les portes de la capitale que sur l'ensemble du réseau routier du département du Val-d'Oise, avec les autoroutes radiales (A1 à l'Est avec l'Aéroport de Roissy et du Bourget, l'A15 qui n'aboutit toujours pas directement à la Capitale et sur laquelle a été annulée il y a deux ans, une voie du même type que celle envisagée sur le BP).

L'expérience liée à la dégradation du Viaduc sur l'A15 il y a quatre ans à Gennevilliers a d'ailleurs permis de démontrer toutes les difficultés de circulation dans le Val-d'Oise avec les déports de circulations saturant l'A104 dont on ne peut que déplorer l'absence de bouclage autour de la Capitale).

En tout état de cause, l'unique période des Jeux Olympiques et Paralympiques ne pourra être considérée comme une période d'expérimentation suffisante et crédible puisqu'elle sera atypique à double titre : diminution du trafic due aux congés estivaux et ajout de flux de nature inhabituelle engendrés par les Jeux Olympiques et Paralympiques.

2) Une concertation approfondie des échelons de collectivités de la grande couronne concernées par ce projet, sans qui les conséquences d'une telle décision ne pourraient être appréhendées efficacement.

3) L'absence d'interconnexion définitivement validée entre la ligne H et le Grand Paris Express malgré les travaux de la future gare Saint-Denis Pleyel qui devrait pourtant accueillir les lignes 14, 15, 16 et 17 du métro et qui ne seront pas achevées avant l'horizon 2030. Précisons aussi que le Val-d'Oise aura été le grand oublié du réseau Paris Express puisque seule la ligne 17 passe à l'extrême Est du département. Sur 68 stations, une sera située à Gonesse et les deux autres sur l'Aéroport Charles de Gaulle. On pourrait aussi ajouter l'absence de parking pour les Franciliens qui viennent en voiture et prennent le train.

Par ailleurs, les incidents sont récurrents sur les lignes de RER en provenance de Cergy-Pontoise dont le RER A qui est par ailleurs saturé en ce qui concerne le remplissage et qui est sous programmé quant à la fréquence des trains. De même, le volet insécurité sur les lignes A, C et surtout D, H, et J notamment le soir ne peuvent qu'inciter les Val-d'Oisiens à se déplacer en voiture pour aller à Paris sans compter la difficulté actuelle bien réelle de recruter des conducteurs.

Enfin concernant, le TRAM il n'arrive qu'au Pont de Bezons c'est-à-dire en toute limite du Département.

Il est donc indispensable de reconfigurer le parcours des lignes de bus actuelles avec la révision du maillage, en facilitant la connexion avec les lignes de métro et de tramway existantes pour limiter les ruptures.

On le voit il manque une offre de transport de voyageurs ayant été pensée avec des alternatives crédibles et attractives à la voiture, dans une logique de destination.

La décision de supprimer une voie de circulation sur le boulevard périphérique ne peut se faire au détriment des Franciliens de la Grande couronne dont ceux du Val-d'Oise qui n'ont, eux, le plus souvent pas d'autres moyens que d'utiliser leur véhicule.

Pour conclure, les Maires du Val-d'Oise, exigent la réalisation d'une étude d'impact, avant, pendant et après les JO. Ils estiment nécessaire une concertation avec les départements et les représentants des communes de la Grande Couronne d'Ile-de-France préalablement à toute initiative visant éventuellement à pérenniser la voie réservée du Boulevard Périphérique. Ils considèrent qu'aucun bien-fondé n'a été sanctuarisé par une étude d'impact. Ils dénoncent par avance et avec force le risque d'une pérennisation qui se ferait malgré un résultat non concluant sur l'atteinte des objectifs souhaités par la Ville de Paris.

Pontoise le 13 mai 2023