

## **COM – DVD 120/ DU : Avenir du boulevard périphérique : premier bilan de la concertation.**

**Depuis 2001, nous avons porté le projet de faciliter les déplacements en transports en commun, à pied ou à vélo.** Les derniers chiffres de l'évolution des modes de déplacements nous montrent que cette politique volontariste a porté ses fruits. De profonds changements sont à l'œuvre. Ils doivent aboutir à une ville apaisée avec moins de bruit, moins de pollution, et un **espace public rendu aux habitants.**

**Les choix que nous avons faits depuis 2014 ont accéléré cette mutation.** À travers nos coopérations avec les territoires limitrophes, nous avons vu que nombres de nos voisins ont suivi ce même chemin : centres villes piétons, zones 30, couloirs de bus, pistes cyclables, réduction du nombre de voies dédiées aux voitures, végétalisation.

Dans ce contexte, **nous avons engagé des études et une réflexion collective sur l'avenir du boulevard périphérique.** Avec le rapport de la Mission d'Information et d'Évaluation, l'étude sur *Les Routes du Futur* du Forum métropolitain du Grand Paris, et les premières réunions de l'Atelier du périphérique créé par la Ville, **nous avons déjà pu apprécier le consensus politique qui se dégage, entre Paris et les territoires de la Métropole, autour de l'objectif d'une évolution du périphérique.** Plus de végétalisation, création de voies dédiées aux transports collectifs et au-covoiturage, franchissements piétons et cyclables facilités... Nous voulons poursuivre ce travail à travers un approfondissement des études et la concertation, pour mettre en œuvre des expérimentations en lien direct avec les citoyens.

### **D) Du constat aux premiers objectifs partagés.**

Le périphérique est l'axe le plus circulé d'Europe, la rocade autoroutière la plus proche d'un cœur d'agglomération qui existe sur notre continent. C'est aussi un lieu de densité d'habitat, d'implantation d'équipements avec des populations sensibles. **Nécessaire au fonctionnement du réseau autoroutier il est aussi source de nuisances sonores et atmosphériques.** Il contribue à lui seul à 37% des émissions d'oxydes d'azote et 35% des particules du secteur du transport routier à Paris.

Or, si le boulevard périphérique est la propriété de la Ville de Paris, qui en assure l'entretien, **il s'agit pour nous d'une infrastructure que nous regardons comme un commun métropolitain** : seulement 5% des trajets qui y sont effectués vont « de Paris à Paris ».

Par ailleurs, en plus de la pollution qu'il génère, **le boulevard périphérique constitue une coupure urbaine majeure entre Paris et ses voisins.** Même sur les 10% de son parcours situé au niveau du sol, le périphérique est aujourd'hui une barrière uniquement franchissable par des ouvrages d'art qui ne sont peu voire pas adaptés aux piétons et cyclistes.

En transformant le périphérique nous résorberons aussi la coupure qu'il constitue, nous renouerons avec les territoires de la petite couronne et nous favoriserons les mobilités actives. **Faire des portes de Paris des places publiques ouvertes et accueillantes, des lieux de centralité et de continuité urbaine, sont des objectifs largement partagés de chaque côté du périphérique.** Cette transformation nous l'avons initiée avec la démarche **Portes en places**, en étroite concertation avec les communes riveraines. Dans cet esprit, la Ville a transféré la maîtrise d'ouvrage d'une étude pré-opérationnelle sur le secteur de la Porte de

Bagnolet à Est Ensemble, pour préfigurer la transformation à long terme de ce pôle métropolitain au **croisement du boulevard périphérique et de l'A3**. De ce point de vue, la transformation en vélodrome lumineux de la section du périphérique comprise entre la Porte de Pantin et la porte de la Villette, le 5 octobre dans le cadre de la **Nuit Blanche**, a montré de façon spectaculaire les effets d'une élimination des véhicules thermiques en termes de diminution de la pollution sonore et atmosphérique.

**La Ville ne conçoit ainsi l'évolution du périphérique que de façon concertée et en partenariat avec les communes limitrophes, les départements de petite couronne et, au-delà, toutes les collectivités publiques qui prennent part à la gouvernance de la Métropole** (communes, établissements publics territoriaux, Métropole du Grand Paris, Région, Ile-de-France-Mobilités, État).

Pour concrétiser cette approche nous avons créé l'**Atelier du Boulevard Périphérique**, qui est une instance de **gouvernance partagée** avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur. En son sein nous travaillons à établir une vision commune du devenir du périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés.

Cet Atelier est naturellement alimenté par les différents travaux déjà réalisés récemment au sein de la Ville et du Forum Métropolitain du Grand Paris.

Le **rapport de la Mission d'information et d'évaluation** sur l'avenir du Boulevard Périphérique a été présenté en Conseil de Paris le 11 juin dernier. Il préconise notamment :

-la mise en place d'une **gouvernance partagée** pour le périphérique, passant par un dialogue régulier entre Paris et les communes limitrophes et le lancement d'enquêtes en vue de mieux connaître les usages actuels du périphérique (d'où viennent les usagers et où vont-ils, pour quelle raison se déplacent-ils, etc.) ;

-à l'horizon 2024, d'**apaiser le trafic** (baisse de la vitesse, détournement du transit) et d'inciter aux changements de comportement (véhicules propres, covoiturage, etc.) ;

-jusqu'en 2030, des mesures visant à **protéger les riverains contre les pollutions**, et à amorcer la mutation du périphérique.

**La consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris menée par Le Forum métropolitain du Grand Paris : Les Routes du Futur.** Les travaux des quatre équipes pluridisciplinaires qui ont réfléchi dans ce cadre au devenir à moyen et long terme ont été remis en mai 2019, et présentés au Pavillon de l'Arsenal de juin à septembre, puis à travers une exposition itinérante, dans l'ensemble de la métropole parisienne jusqu'en octobre de cette année. Les quatre équipes ont toutes projeté une **diminution de la circulation sur le périphérique d'au moins 25 %, dans l'hypothèse où des actions fortes sur la mobilité et sur la logistique** seraient menées à l'échelle du bassin de vie francilien.

Elles ont ainsi toutes recommandé la **création de voies réservées sur le réseau magistral** ainsi que l'**hybridation du réseau routier** avec le réseau de transports en commun. Cela suppose l'organisation de hubs de mobilité à l'intersection des lignes de métro et de train avec le réseau routier et l'augmentation du nombre de parcs relais ainsi que des offres de mobilité multimodales à travers le **développement de plateformes de mobilité servicielle** (MaaS – Mobility-as-a-service). Les équipes ont également toutes souligné la nécessité d'un **réseau cyclable métropolitain** avec des propositions pour mieux traverser ou même utiliser le réseau routier magistral à cette fin.

Enfin, le Préfet de Région a mis en place une **Conférence régionale stratégique des mobilités** à l'échelle régionale, qui s'est réunie pour la 1<sup>ère</sup> fois le 20 septembre 2019, et qui a vocation à traiter aussi bien des enjeux de transport en commun que des enjeux des grandes infrastructures de voirie. La Ville de Paris y est pleinement associée.

Ces travaux sont également liés à l'**instauration, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2019, grâce à l'impulsion de la Métropole du Grand Paris, d'une Zone à Faibles Émissions métropolitaine** qui inclut le périphérique. Ce dernier est désormais réservé aux véhicules Critair, 1,2 ,3 et 4 la semaine, de 8h à 20h pour les véhicules particuliers, et interdit aux poids lourds polluants Critair 5 en permanence.

**Pour toutes ces actions, les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024** constituent une opportunité d'accélérer la mutation du périphérique. Le contrat de ville hôte prévoit en effet la mise en place de voies réservées sur une partie du réseau routier magistral d'Ile-de-France, dont une très grande partie du périphérique. Ces voies, financées en tant qu'équipement olympique par la Solidéo, ont vocation, au titre de l'héritage, à être ensuite transformées en voies dédiées, et à améliorer les déplacements des usagers de l'ensemble du réseau. Des échanges techniques sont engagés avec l'État pour en définir le programme, et une consultation pour recruter un maître d'œuvre est en cours. Elle permettra de disposer, au printemps 2020, d'une équipe pluridisciplinaire de maîtrise d'œuvre qui pourra travailler de façon précise sur les scénarios pour ces voies dédiées, que nous souhaiterions pouvoir mettre en service dans les meilleurs délais.

## **II) Approfondir la concertation pour aller vers de premières expérimentations.**

Depuis sa création l'Atelier du Boulevard Périphérique s'est déjà réuni à deux reprises :

-Le **12 juillet 2019, à Malakoff, avec 72 participants**. Cette première séance a été l'occasion de faire un état des lieux sur ce qu'est le boulevard périphérique aujourd'hui, sur les préconisations de la MIE, et surtout d'installer l'Atelier du Boulevard Périphérique pour engager une réflexion commune. L'ensemble des collectivités et usagers présents ont salué la méthode et ont indiqué souhaiter travailler avec la Ville de Paris pour transformer cette infrastructure commune ;

-Le **7 octobre 2019, à Neuilly-sur-Seine, avec 81 participants**. Cette 2<sup>ème</sup> réunion a permis de poursuivre les échanges, en particulier sur les enjeux liés à la construction de la Ville et à l'amélioration de la qualité de vie autour du périphérique. Par ailleurs, ont été posées les bases d'un protocole de coopération pour étudier collectivement l'évolution des mobilités, et qui se concrétisera, à court terme, par le lancement

d'études techniques permettant d'améliorer notre connaissance du périphérique (composition du trafic, niveaux de pollution).

Il se réunira de nouveau ce **jeudi 12 décembre, à l'invitation du Département de Seine-Saint-Denis**. Cette troisième séance sera consacrée aux connexions entre le périphérique et les voies départementales qui irriguent la métropole (anciennes routes nationales,) aux espaces structurants d'interface que sont les portes, et aux premières pistes pour les évolutions du paysage du boulevard périphérique. Les Conseils départementaux de petite couronne (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Hauts-de-Seine), compétents pour les routes départementales et les mobilités, et forts de leur ingénierie technique, ont un rôle clef pour co-concevoir et co-piloter ces évolutions. La concertation avec Ile-de-France Mobilités et la Préfecture de Région a également vocation à être très étroite pour articuler ces évolutions avec le réseau francilien, et les intégrer dans une politique globale des mobilités.

Le **protocole d'études** qui vous est proposé à ce Conseil traduit cet état d'esprit. Il prévoit notamment un important volet d'enquêtes qui seront lancées d'ici le premier semestre 2020 avec :

- la mise en place à intervalle régulier de **mesures de qualité de l'air et de bruit** sur 20 à 25 points répartis sur tout le linéaire du périphérique, ainsi que la mise en place d'une station de mesure des particules ultrafines ;

- la réalisation d'enquêtes inédites pour **mieux connaître les trajets des usagers** actuels (quels déplacements font-ils ? s'agit-il de déplacements professionnels, de particuliers ? ont-ils la possibilité d'alternatives à l'autosolisme ? etc.).

La convention de **subvention d'investissement à Airparif** qui vous est également proposée prévoit de renforcer la surveillance de la qualité de l'air à long terme dans le cadre des perspectives d'évolution du boulevard périphérique par de nouveaux capteurs notamment pour mieux mesurer les particules ultrafines, l'ammoniac et les métaux, et de compléter par une modélisation plus fine de l'impact du Boulevard Périphérique sur la qualité de l'air.

Avec cette **démarche de documentation transparente** notre but est de définir un projet concerté et partagé qui permette **la transformation du périphérique en un véritable boulevard urbain**, comprenant :

- des **voies dédiées aux mobilités douces et propres**, sur une partie des voies actuelles (qui représentent une surface de 140 ha pour 35 km de linéaire) ;

- des **traversées piétonnes, dans un environnement apaisé** ;

- un **projet paysager et urbain** qui participe au rétablissement des continuités entre Paris et la petite couronne, et renforce les corridors écologiques avec une trame qui relie le périphérique à la petite ceinture ainsi qu'à la trame bleue et aux parcs de part et d'autres du périphérique ;

- une **réduction globale du trafic motorisé** sur cet axe et les axes qui lui sont reliés ;

-une **réduction massive de la pollution environnementale et sonore** à laquelle sont exposées les populations riveraines, via des mesures sur les véhicules en circulation, les aménagements envisagés, et des innovations technologiques pour la dépollution à expérimenter.

Ce **projet se concrétisera progressivement, à travers des expérimentations**, notamment en lien avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

\*

\*

\*

Le travail avance, la connaissance technique permettra de mettre à la disposition des citoyens dès 2020 tous les éléments nécessaires pour **imaginer ensemble la transformation en boulevard urbain et paysager de la dernière enceinte de Paris**. Pour ce faire, nous proposerons à nos partenaires d'organiser une **Conférence de citoyen à l'échelle métropolitaine**, sous l'égide de l'Atelier du Boulevard Périphérique. •