

## **Rapport de la Mission d'Information et d'Évaluation : "Le périphérique : quelles perspectives de changement ?".**

Paris, le 11 juin 2019

Par Mme Anne HIDALGO - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Mes chers collègues

Mardi 28 mai dernier, j'ai reçu avec beaucoup de satisfaction et d'intérêt le rapport de la Mission d'Information et d'Évaluation "Le périphérique : quelles perspectives de changement ?"

Je veux féliciter et remercier à nouveau la présidente de cette mission, chère Laurence GOLDGRAB, et son rapporteur, cher Eric AZIÈRE. Avec les autres membres du groupe, ils ont mené un travail absolument déterminant pour l'avenir du Grand Paris.

Ce rapport, rédigé par des membres venus de différents horizons politiques des groupes du Conseil de Paris, témoigne du fait que nous faisons le même constat et portons la même volonté d'agir pour changer de modèle pour les déplacements et l'aménagement.

Je suis donc très heureuse que ce combat contre la pollution et pour une mobilité différente, plus propre, soit désormais largement partagé.

Nous voulons toutes et tous que Paris et la Métropole respirent. Le périphérique a été construit entre 1956 et 1973 pour se déplacer plus vite, pour relier l'est et l'ouest de Paris, le sud et le nord. Mais depuis le début des années 1970, la Ville et la Métropole ont changé. Le périphérique constitue davantage une barrière qu'un lien. Il sépare plus qu'il ne relie. Il est devenu une source de nuisances : pollution atmosphérique, pollution sonore, visuelle, allongement des temps de transport.

Vous connaissez mon combat contre la pollution que subissent tous les jours les Parisiens, les Franciliens et les millions de personnes qui viennent chaque jour dans la capitale. Il est impossible de fermer les yeux devant les 6.000 personnes qui meurent chaque année dans la Métropole du Grand Paris parce qu'elles ont respiré cet air pollué qu'elle n'avait pas le choix de respirer. Elles ont notamment respiré ces fameuses particules fines et d'oxyde d'azote émises par les moteurs diesel.

Combattre la pollution, c'est aussi réagir à l'urgence écologique à laquelle nous faisons face. Le dérèglement climatique nous oblige à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, dont les voitures à moteur thermique sont la principale source à Paris. Pour réduire la pollution et améliorer le bien-être des habitants, il ne faut pas attendre. Nous n'avons plus le temps d'attendre. Il nous faut réduire le trafic et surtout, la circulation des véhicules les plus polluants. Pour être juste, l'interdiction des véhicules polluants doit être accompagnée d'alternatives. Pour cela, il est impératif de permettre aux gens de prendre leur vélo plutôt que leur voiture, d'emprunter les transports en commun quels que soient leurs trajets, d'avoir accès à un véhicule électrique s'ils le souhaitent, de se déplacer facilement et librement, quelles que soient leurs contraintes.

Le périphérique est le symbole d'une route réservée aux voitures, d'une route qui exclut les piétons, les vélos, d'une route polluée dont les abords sont désagréables pour les riverains et constituent une fracture souvent infranchissable pour les villes.

Nous œuvrons déjà collectivement pour atténuer la frontière que constitue le périphérique entre Paris et la petite couronne, avec le projet de transformation de 20 portes de Paris en places, et cela après des projets que nous avons portés avec la majorité actuellement en action et celle en place dans la précédente mandature, lorsque nous avons aussi couvert des portions de périphérique.

Ces aménagements ambitieux permettront bientôt à nos habitants de profiter de ces nouveaux espaces en partie libérés des voitures et rééquilibrés au profit des transports collectifs, notamment avec le tramway T3 qui poursuit son tour de Paris et, bien sûr, avec les pistes cyclables. Ailleurs, les pistes cyclables le long des fleuves et des canaux permettent de se déplacer en toute sécurité et de rejoindre depuis le cœur de Paris les villes alentour. C'est le cas du canal de l'Ourcq, qui permet d'aller à Pantin, à Bobigny, à Sevran, sur une promenade extraordinaire. De même, la Coulée verte, qui va du 14<sup>e</sup> arrondissement à Antony, en passant par Malakoff et le parc de Sceaux, est un très bel exemple plébiscité par les habitants. À Gentilly, c'est la passerelle du Cambodge qui permet aux piétons de cheminer à Paris et à Gentilly.

D'autres projets sont en cours, comme en témoigne le projet du parc des Grandes Hauteurs, porté par Est Ensemble, qui reliera demain les Buttes-Chaumont à la forêt de Bondy, ou encore la transformation de la bretelle d'autoroute urbaine A186 en boulevard urbain accueillant le nouveau tramway à Montreuil.

On le voit, tout autour de Paris, l'objectif est de répondre à la volonté des habitants de profiter d'un cadre de vie plus serein, moins pollué, moins bruyant, tout en circulant facilement. Ce sont des changements radicaux que nous engageons, qui promettent une meilleure qualité de vie pour nos habitants. Ces changements, nous ne les mènerons pas tout seuls. Nous les mènerons ensemble. Il ne s'agit pas tant de détruire que de faire évoluer, d'utiliser différemment ce qui est déjà là. Le périphérique est emprunté quotidiennement par des millions de véhicules qui évitent ainsi les centres villes. Il serait complètement irréaliste de le fermer du jour au lendemain. Le périphérique est une infrastructure dont nous pouvons changer l'usage au service de la transition écologique. Il peut être une ressource pour un changement radical.

Nous sommes tous d'accord. Il n'est plus possible de conserver une balafre de deux fois quatre voies, qui enferme Paris et entrave les territoires qui la bordent. Ces espaces doivent être accessibles aux vélos et aux piétons. Faire tomber cette barrière, c'est la voie ouverte par ce rapport.

Les propositions sont là, nombreuses, réalistes, puissantes. Réduire le nombre de voies, abaisser la vitesse de circulation, créer une voie réservée aux transports en commun, au covoiturage, aux véhicules propres et de secours, interdire l'accès au périphérique aux véhicules poids lourd en transit, végétaliser les abords, le fermer temporairement, l'embellir grâce à des artistes et des plasticiens : voilà les propositions qui sont faites par votre travail vraiment excellent, chers collègues. Il nous appartient désormais de décider collectivement celles que nous voulons mettre en œuvre et selon quel calendrier. Ce qui compte désormais, c'est la méthode que nous allons suivre.

Comme je l'ai déjà dit, personne ne peut décider seul de ces transformations qui remodeleront durablement le cœur métropolitain, mais nous devons être volontaristes et déterminés. Comme le recommande la MIE, il est important qu'une nouvelle structure de gouvernance partagée pour le périphérique, qui associe l'ensemble des partenaires concernés par cet axe routier, voit le jour.

C'est pourquoi j'ai souhaité la mise en place d'un "Atelier du périphérique" sur le modèle de l'"Atelier de la Seine", qui regroupera tous les acteurs concernés pour étudier les propositions, confirmer leur faisabilité et surtout, se concerter avec l'ensemble des collectivités, des riverains, des professionnels, des usagers. Cet espace de discussion nous permettra de décider ensemble du projet et de son calendrier. Les discussions débiteront très vite parce qu'il ne faut pas perdre de temps. La première réunion se tiendra dès le 12 juillet prochain à Malakoff. Je salue à nouveau sa maire, ici présente.

C'est tous ensemble que nous réfléchirons aux évolutions nécessaires de la Ville et que nous travaillerons pour améliorer la santé et le bien-être des Franciliens, tout en tenant compte de leurs contraintes pour adapter la ville aux nouveaux enjeux auxquels nous faisons face.

Je vous remercie