

Communication : l'avenir du boulevard périphérique

À l'heure où les vagues de chaleurs se succèdent, plus fréquentes et plus intenses, où la qualité de l'air est plus que jamais un enjeu de santé publique, les villes doivent agir plus massivement pour s'adapter à l'urgence climatique et sociale. Le dernier rapport du GIEC le rappelle : il reste trois ans pour entamer la planification écologique afin que les villes restent vivables à l'avenir.

C'est dans cette démarche globale de transformation de la ville que s'inscrit l'évolution du boulevard périphérique. Pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effets de serre, pour mieux faire face aux longs épisodes de canicules et lutter contre la pollution atmosphérique et sonore, sa physionomie doit être repensée pour améliorer les conditions de vie des populations aux abords, réduire l'usage individuel de la voiture, recréer des liaisons au sein de la Métropole et redonner sa place à la nature. Le périphérique doit ainsi passer d'une « ceinture grise » enserrant la ville à une « ceinture verte », porteuse d'usages et de liens métropolitains.

Pour engager cette transformation, l'ensemble des collectivités concernées a engagé un grand travail de concertation sous l'égide de l'APUR. Cette communication est donc le fruit d'une large collaboration entre l'APUR et l'ensemble des acteurs du Grand Paris.

1) Le statu quo est intenable face aux changements climatiques

Le 6^{ème} rapport du GIEC est très clair : si la trajectoire d'émissions actuelle se poursuit, le réchauffement dépassera largement les 1,5°C au cours des 20 prochaines années. Sans action rapide, immédiate et à grande échelle, limiter le réchauffement en-deçà de 2°C sera hors de portée. La transformation du périphérique fait partie des leviers d'action permettant de répondre à cette urgence climatique et sociale. Le rapport du GIEC confirme d'ailleurs la nécessité de réduire la dépendance à la voiture en développant des modes de mobilités alternatifs.

Repenser l'usage du périphérique en favorisant les liens piétons entre les villes et l'accès aux transports collectifs ou au vélo va dans ce sens. D'autres villes comme Séoul ou New York sont parvenues à supprimer des voies rapides et montrent la marche à suivre. C'est pourquoi, depuis 2014, la transformation de Paris et de ses infrastructures a été lancée avec :

- 6 kilomètres de berges de Seine piétonnisées ;
- près de 400 km d'aménagements cyclables créés portant leur total à près de 1100 km dans Paris ;
- 4 portes transformées (Porte de Vanves, Porte Pouchet, Porte de Pantin et Porte des Lilas) ;
- 169 rues aux écoles sur l'ensemble du territoire parisien.

Une grande partie des collectivités de la métropole s'engagent elles-aussi dans cette même voie en transformant leur territoire pour l'adapter aux enjeux environnementaux de ce siècle.

2) La transformation du périphérique : une réponse face à l'urgence écologique et sociale

Le périphérique représente aujourd'hui plus du tiers des émissions d'oxyde d'azote (34%) et de particules PM10 (39%) de la capitale. La pollution y est jusqu'à 6 fois supérieure aux seuils recommandés par l'OMS. Par ailleurs, bien que la Ville de Paris ait déployé des revêtements phoniques permettant de réduire significativement les nuisances sonores sur 50% du linéaire du boulevard périphérique, 90% des sites testés subissent un dépassement des valeurs limites européennes en termes de nuisances sonores (68 décibels (dB) dans la journée et 62 dB la nuit). On enregistre même des pointes dépassant les 75dB, près de l'échangeur avec l'Autoroute A4.

Transformer le boulevard périphérique en boulevard urbain, c'est aller vers un périphérique plus vert et plus silencieux, c'est-à-dire plus vivable pour ses riverains. Cela passe nécessairement par une transformation de ses usages, en y développant les transports en commun, et en réduisant le flux de voitures avec un seul passager (aujourd'hui 82% des usagers du périphérique sont seuls dans leur voiture).

Transformer le boulevard périphérique, c'est un défi environnemental mais aussi social et sanitaire : 500 000 personnes vivent à proximité du périphérique, soit l'équivalent de la quatrième ville française. C'est donc quasiment l'équivalent de la ville de Lyon et plus que les villes de Toulouse, Nice ou Nantes. 40% de ces personnes habitent dans des logements sociaux. Elles sont exposées à la pollution de l'air ainsi qu'à la pollution sonore : 130 000 d'entre elles respirent un air de très mauvaise qualité en étant exposés à des niveaux de pollution au-dessus des valeurs limites de la directive européenne et 144 000 riverains subissent un bruit routier supérieur à la valeur limite du code de l'environnement. Dans Paris intramuros, 66 000 personnes sont affectées et plusieurs quartiers *politique de la ville* sont concernés.

Transformer le boulevard périphérique c'est casser cette rupture métropolitaine, désenclaver des quartiers entiers et créer de nouvelles liaisons piétonnes sécurisées. C'est aussi, à terme, donner la possibilité à de nouvelles lignes de transports en commun d'emprunter cette infrastructure qui relie la métropole.

Transformer le périphérique est donc un enjeu de justice sociale. Conjuguer l'urgence climatique et sociale est désormais indispensable et nous nous y attelons collectivement.

3) Une méthode : la concertation. Un objet : le livre blanc de l'APUR.

Le Périphérique est une voie parisienne dont la mutation concerne l'ensemble des collectivités du Grand Paris. Aussi, nous avons engagé un travail collectif fondé sur l'écoute et la concertation. Il débute dans la consultation internationale des routes du futur au Pavillon de l'Arsenal en 2018 puis dans l'exposition sur les routes du futur de 2019. La même année, les préconisations de la Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) sur l'avenir du Boulevard Périphérique étaient adoptées à l'unanimité par notre assemblée. Ce travail s'est poursuivi à travers l'organisation des Ateliers du

Périphérique, ces instances de dialogue inédites mises en place pour laisser libre cours à l'échange avec l'ensemble des élus du Grand Paris et se mettre d'accord sur une vision commune quant aux perspectives d'évolution du boulevard périphérique.

La présentation du livre blanc (disponible à ce lien <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/ateliers-boulevard-peripherique>) de la nouvelle ceinture verte par l'APUR en mai 2022 a permis de rendre compte des différentes étapes, des dialogues et échanges, ainsi que des mesures auxquelles a mené ce travail collaboratif que nous souhaitons désormais mettre en œuvre.

Cette infrastructure, qui fêtera ses 50 ans l'année prochaine, a mis 17 ans à être construit. Le transformer prendra du temps. Mais les opportunités sont nombreuses et permettront d'avancer prochainement.

4) Les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 : une opportunité pour accélérer la transition écologique et sociale de la métropole du Grand Paris

L'horizon de 2024 permet d'engager rapidement la première phase de la transformation du périphérique. C'est pourquoi, en concertation avec tous les acteurs locaux et étatiques impliqués, un travail a commencé pour pérenniser les voies Olympiques et en faire une voie réservée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis. Nous travaillerons aussi au renforcement des continuités piétonnes, cyclables et à la pérennisation des coronapistes afin de créer un réseau vélopolitain.

Le réaménagement des portes en places sera mené en parallèle, pour recréer des entrées de ville, des lieux de destination avec des aménités urbaines, et casser l'effet de frontière du Boulevard Périphérique qui sépare encore Paris de ses voisines. 4 ont d'ores et déjà été réalisées, à l'instar de la Porte Pouchet, et 5 autres seront transformées d'ici 2024, la Porte de Clichy, la Porte de la Chapelle, la Porte Brancion, la Porte Maillot et la Porte Dauphine. Une première phase de transformation sur plusieurs portes sera également engagée et au total, 22 portes seront transformées ou en cours de transformation à horizon 2030.

Ces transformations s'inscrivent dans l'ambition métropolitaine de remettre de la nature en ville partout où cela est possible et d'embellir les quartiers à travers la plantation d'arbres. Près de 20 000 arbres ont déjà été plantés entre novembre 2020 et mars 2022 avec un objectif d'environ 50 000 arbres plantés sur le boulevard périphérique d'ici 2024. La végétalisation des talus et voies latérales sera aussi accélérée et intensifiée afin de réduire la pollution sonore comme atmosphérique.

Au-delà de 2024, cette transformation du boulevard périphérique passera également, comme cela a été proposé tant par la MIE sur l'avenir du Boulevard Périphérique que dans le cadre du Livre blanc, par l'homogénéisation du nombre de voies à 2x3 voies, incluant la voie covoiturage/bus/taxis, ainsi que par le bouclage de cette voie covoiturage/bus/taxi sur la partie sud du boulevard.

Pour que ce travail se poursuive, une grande concertation – *Le Carrefour des mobilités* – sera organisée cet automne afin de rassembler tous les parties prenantes concernées. La mobilisation de l'ensemble des grands acteurs franciliens de la mobilité sera nécessaire - les acteurs institutionnels (arrondissements, communes, Établissements Publics Territoriaux, départements et Région), économiques et associatifs (représentants les automobilistes, les transports en commun, piétons et cyclistes), mais aussi les riveraines et riverains - afin de poursuivre les échanges sur la transformation du boulevard périphérique et des grandes artères métropolitaines.