



De la ceinture grise à la ceinture verte:

**Plan de transformation
progressive et concertée
du périphérique**

DOSSIER DE PRESSE



ÉCOLE PIERRE FONCIN, 20e

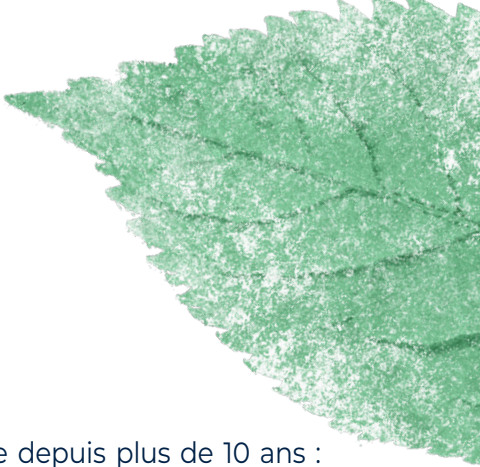


© JOSEPHINE BRUEDER / VILLE DE PARIS

BERGES DE SEINE, RIVE DROITE



© HENRI GARAT / VILLE DE PARIS



1 - Introduction

La Ville de Paris, grâce à ses habitants, se transforme depuis plus de 10 ans : après le prolongement des voies de tramways, la piétonisation des rives de Seine, 8 nouvelles places, 1089 km d'aménagements cyclables et 169 rues aux écoles, la Ville lance aujourd'hui la transformation de son périphérique.

Alors que l'urgence climatique et les derniers rapports du GIEC nous confrontent à une réalité imparable, Paris refuse le statu quo et l'inaction écologique dont les conséquences sociales seraient dramatiques, et enclenche la transformation du boulevard périphérique. Celle-ci vise à réduire la pollution pour l'ensemble de sa métropole et permettre à la population francilienne concernée de mieux vivre et en meilleure santé.

Après de nombreuses concertations avec l'ensemble des parties prenantes, la Ville de Paris est heureuse de présenter ce jour le résultat et les orientations des Ateliers du périphérique.

Plus de 500 000 personnes vivent à proximité du périphérique (ce qui en ferait la 4^e ville de France en nombre d'habitants), dont environ 40% en logement social. Paris les accompagne sur les mobilités, avec un budget de plus de 18 millions d'aides par an pour la gratuité des transports en commun (plus de 70 000 aides versées pour les moins de 18 ans et les personnes en situation de handicap).

En mettant en place des aides et dispositifs pour améliorer la qualité de l'air (incitation aux mobilités douces et électriques, diminution de la pénétration des polluants dans les aménagements...) et en opérant cette transformation, Paris souhaite prendre sa pleine part dans la planification écologique et sociale.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques sont, à cet égard, un formidable accélérateur de transformation. La Ville testera à cette occasion l'efficacité d'une voie réservée en 2024 et, parallèlement, réaffirmera sa volonté de lutter contre le réchauffement climatique en saisissant chaque opportunité pour développer la végétalisation dans tout mètre carré potentiel.

La création des Ateliers du Périphérique, instance de dialogue inédite pour échanger avec l'ensemble des élus du Grand Paris sur cette infrastructure, a permis de construire une vision partagée et concertée sur les perspectives d'évolution du boulevard périphérique.

Ce travail est mené à l'échelle métropolitaine puisqu'il s'agit de construire le Grand Paris. De l'édification des fortifications en 1840 à l'inauguration du boulevard périphérique en 1973, Paris et les communes riveraines de la capitale ont brutalement été séparés par une frontière physique. Faire évoluer le périphérique c'est réparer cette cassure que nous subissons depuis plus de 180 ans. Aménagement des portes en places, création de chemins piétons ou de pistes cyclables et diminution de la pollution sonore comme de l'air : avec ces transformations, ce qui était limite et frontière pourra redevenir lien et lieu de vie.



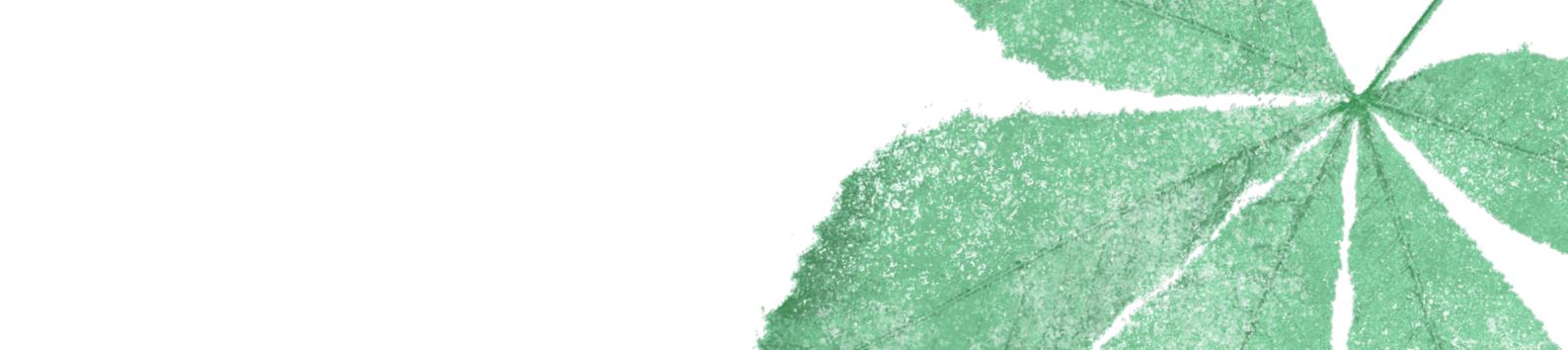
RUE DE LA CHAPELLE

© LUXIGON VILLE DE PARIS



PORTE DE LA CHAPELLE

© APUR / CELINE ORSINGER



PORTE DE CLICHY

© AGENCE ANYOJI BELTRANDO - MY LUCKY PIXEL



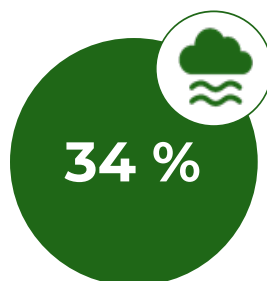
ARENA PARIS, PORTE DE LA CHAPELLE

© SCAU / NP2E

FOCUS : le périphérique aujourd'hui : entre la pollution de l'air et le bruit, une infrastructure néfaste pour ses riverains.

Pollution de l'air : Airparif et Bruitparif ont réalisé en 2020 des campagnes de mesures de grande ampleur au niveau du périphérique. 130 000 riverains sont exposés à des niveaux de pollution au-dessus des valeurs limites de la directive européenne (40 microgrammes/M3).

Le périphérique représente plus du tiers des émissions d'oxyde d'azote (34%) et de particules PM10 (39%) de la capitale.



En ce qui concerne les seuils fixés par l'OMS, la population du périphérique atteint des niveaux de pollution de l'air six fois supérieurs aux recommandations de l'organisation internationale.



Nuisances sonores : Concernant les nuisances sonores, 90% des sites testés subissent un dépassement des valeurs limites européennes (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. Les sites qui ne sont pas dans cette situation de dépassement sont protégés par des écrans acoustiques.



2 - Pourquoi transformer le périphérique ?

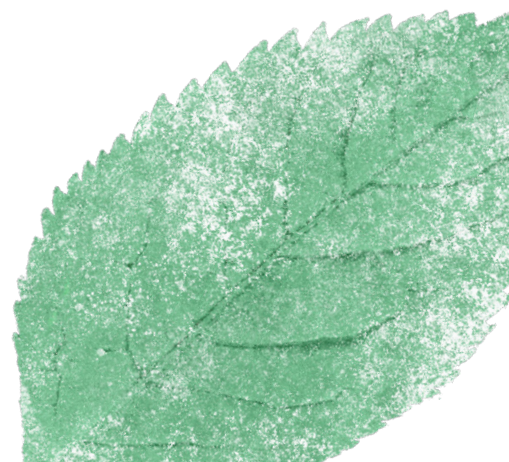
La lutte contre le changement climatique implique l'adaptation de la ville à des enjeux essentiels et imprescriptibles : diminution de la pollution sonore et atmosphérique, îlots de chaleur, augmentation de la place de la nature en ville... La transformation répond à **un enjeu de planification écologique et sociale** qui permettra une meilleure prise en compte de la santé de tous et une adaptation au défi climatique à venir.

Ce défi urbain n'est pas uniquement parisien. Il doit également s'intégrer dans une dimension métropolitaine bien plus large. Le territoire relié par le périphérique est habité par 555 200 personnes, dont 55% de parisiens et 45% d'alto-séquanais, séquano-dionysiens et val-de-marnais. 40% d'entre eux vivent dans des logements sociaux. De plus, 378 000 salariés travaillent aux abords de cette autoroute urbaine de 35 kilomètres.

Les objectifs de cette transformation du périphérique en boulevard urbain sont multiples :

- **Santé environnementale : garantir de meilleures conditions de vie** pour les 550 000 riverains du périphérique, parisiennes, parisiens, habitantes et habitants des départements de petite couronne, en lien avec la mise en œuvre de la ZFE par la Métropole du Grand Paris ;
- **Lien métropolitain : recréer du lien avec les communes limitrophes**, notamment sur les portes de Paris, pour effacer la frontière du périphérique ;
- **Végétalisation : renforcer la place de la nature en ville** aux abords du périphérique ;
- **Qualité urbaine : recréer à ses abords des services urbains** (logements, services) dans des espaces qui en sont aujourd'hui dépourvus et souffrent de ce déficit d'équipements.

L'horizon des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 fixe d'ores et déjà une première étape clef pour la mise en œuvre de la voie réservée en héritage.

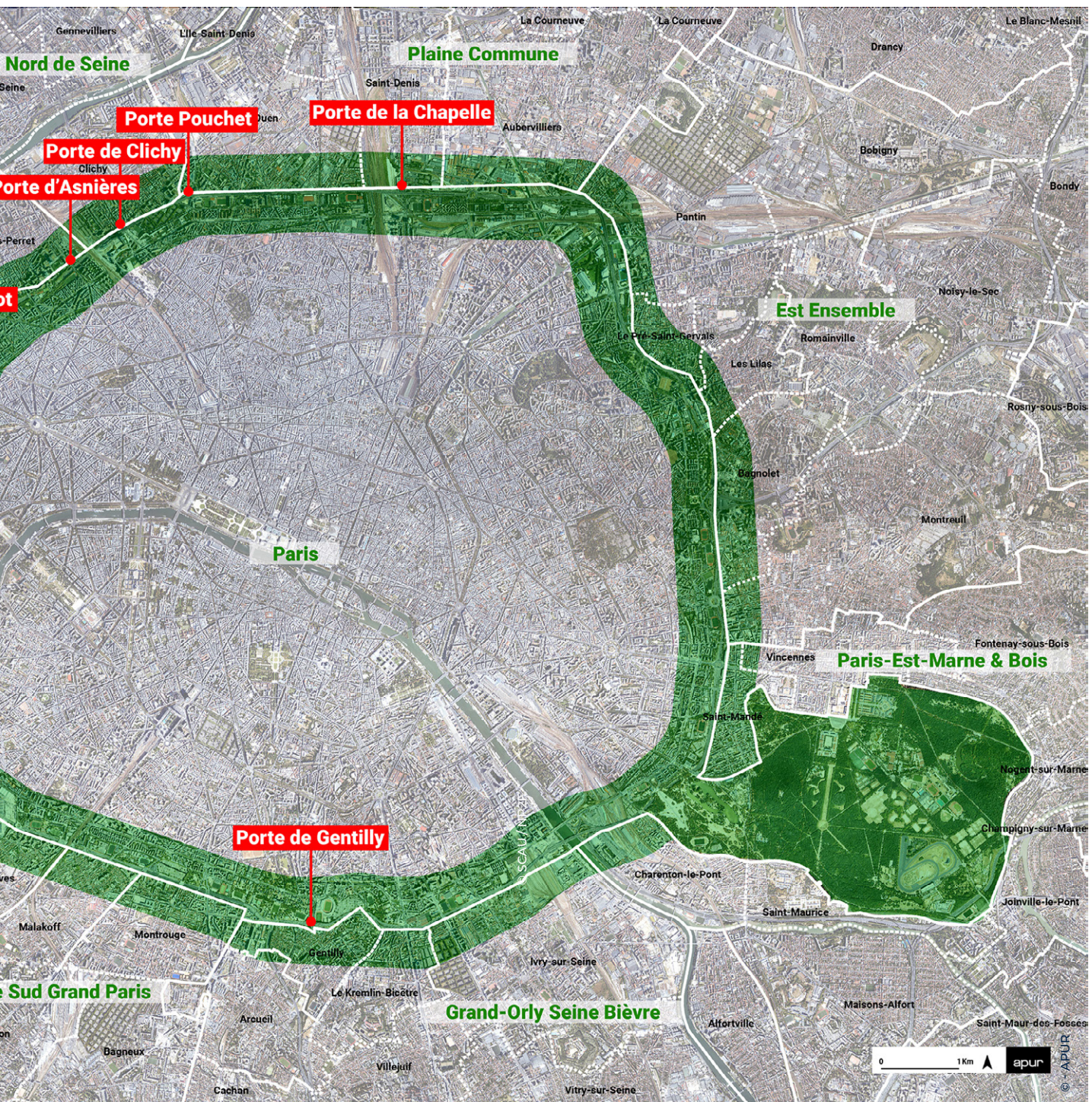


Le périphérique en chiffres clefs :

- 21 communes riveraines
- 555 200 habitants exposés à des niveaux de pollution au-dessus des recommandations de l'OMS
- 40% de ces habitants vivent dans des logements sociaux
- Plus d'un million de véhicules y circulent chaque jour, dont 82% d'automobilistes seuls dans leur voiture
- 68 gares du Grand Paris Express
- 2 bois, 200 parcs et jardins et 110 équipements sportifs

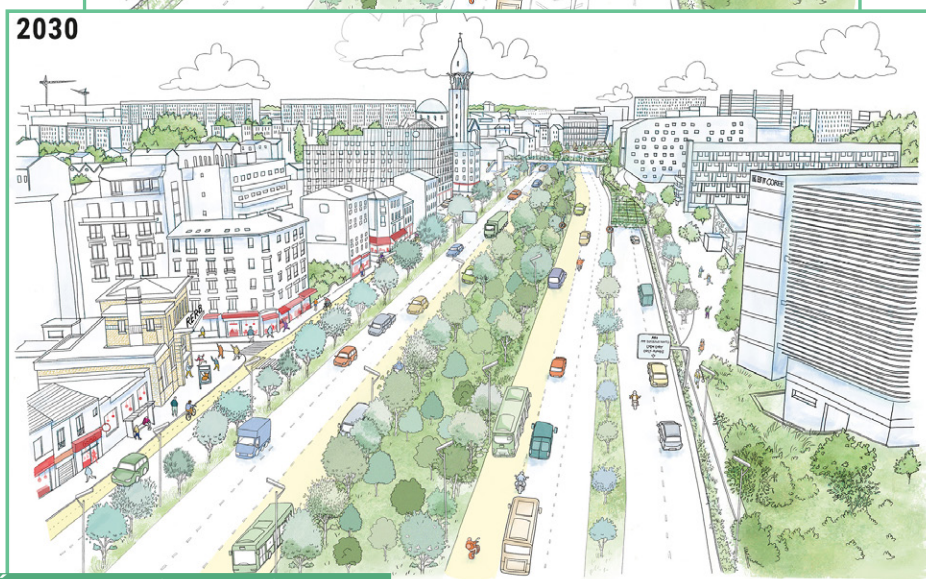
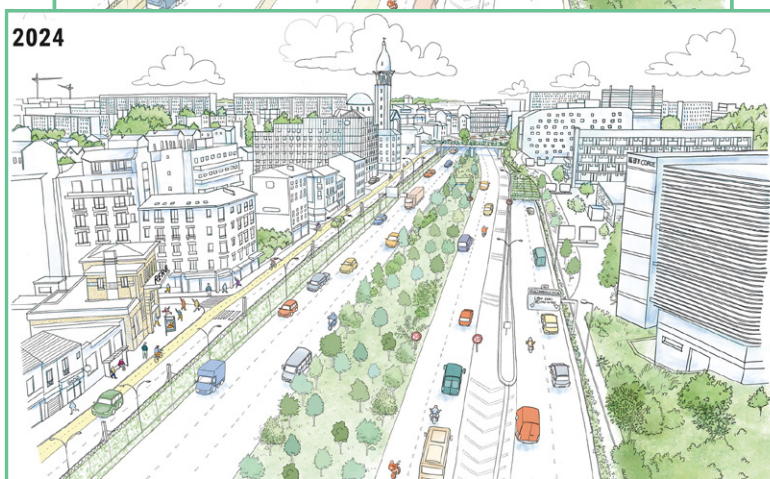
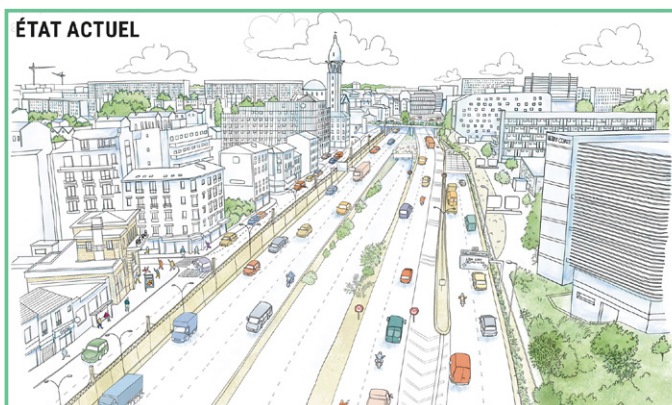


Vers la nouvelle ceinture verte



3 - Quel est le projet ?

Le périphérique va opérer sa mue progressivement en deux temps : à court terme d'ici 2024 et à moyen terme d'ici 2030.



CITÉ INTERNATIONALE - GENTILLY
LIVRAISONS 2024 ET 2030

© APUR - ILLUSTRATIONS DE DIANE BERG

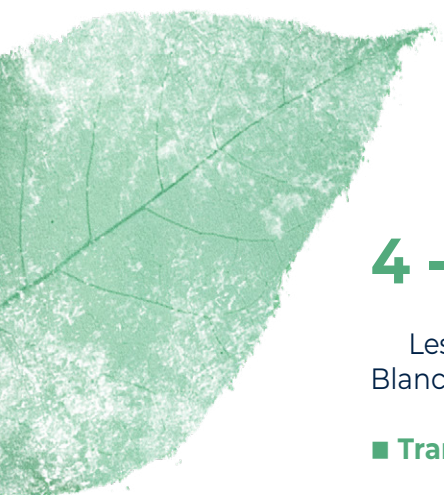
■ À l'horizon 2024 :

- mise en place de la voie dédiée au covoiturage/bus/ taxis (voie qui sera réservée aux transports officiels, médias et transports en commun pendant la période des Jeux olympiques et paralympiques);
- transformation de 5 portes en places : Porte de Clichy, Porte de la Chapelle, Porte Brancion, Porte Maillot, Porte Dauphine;
- intensification des plantations sur les talus (près de 50 000 arbres dont plus de 18 000 ont déjà été plantés entre 2020 et mai 2022), plantation du terre-plein central; aménagement de certaines voies latérales;
- développement de l'urbanisme temporaire et événementiel.



■ À l'horizon 2030 :

- transformation du périphérique en un boulevard urbain, en paysage embelli par des plantations ;
- homogénéisation du nombre de voies avec 2X3 voies incluant la voie covoiturage/bus/ taxis ;
- transformation de 13 nouvelles portes en places;
- plantations sur les files reconquises (10 hectares à végétaliser) et certaines voies latérales, bretelles et échangeurs (20 000 arbres) ;
- exploitation des tunnels ;
- livraison de nouveaux quartiers aux abords.



4 - Les transformations “phares”

Les grandes lignes du projet de transformation sont détaillées dans un Livre Blanc produit par l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme).

■ Transformer les portes en places

Au total, 22 portes deviendront des places d'ici 2030.

- 2022 : 4 places déjà livrées : Vanves, Lilas, Pouchet, Porte de Pantin
- 2024 : 5 nouvelles places livrées (Porte de Clichy, Porte de la Chapelle, Porte Brancion, Porte Maillot, Porte Dauphine) et 6 autres engagées (Porte de Saint-Ouen, Porte de Clignancourt, Porte de Montreuil, Quai d'Ivry, Porte d'Orléans, Quai d'Issy)
- 2030 : 7 dernières portes entièrement réhabilitées en places (Porte d'Auber-villiers, Porte de la Villette, Porte de Bagnolet, Porte de Vincennes, Porte de Bercy, Porte de Vanves, Porte de Sèvres)



PORTE POUCHET
LIVRÉE EN 2022



■ Végétaliser

Permettre à ceux qui vivent autour du boulevard périphérique de mieux vivre et mieux respirer implique de laisser une plus grande place à la nature, dans un univers ultraminéral et pollué. Ces projets de végétalisation se dérouleront en deux phases (2022-2024, 2024-2030).

- Création des places vertes
- Intensification des plantations
- Développement des mobilités douces
- Facilitation des liaisons avec les communes riveraines

Pour parvenir à cet objectif, la ceinture du boulevard périphérique, qui correspond à la bande de 500 mètres de part et d'autre de cet axe routier, va être végétalisée :

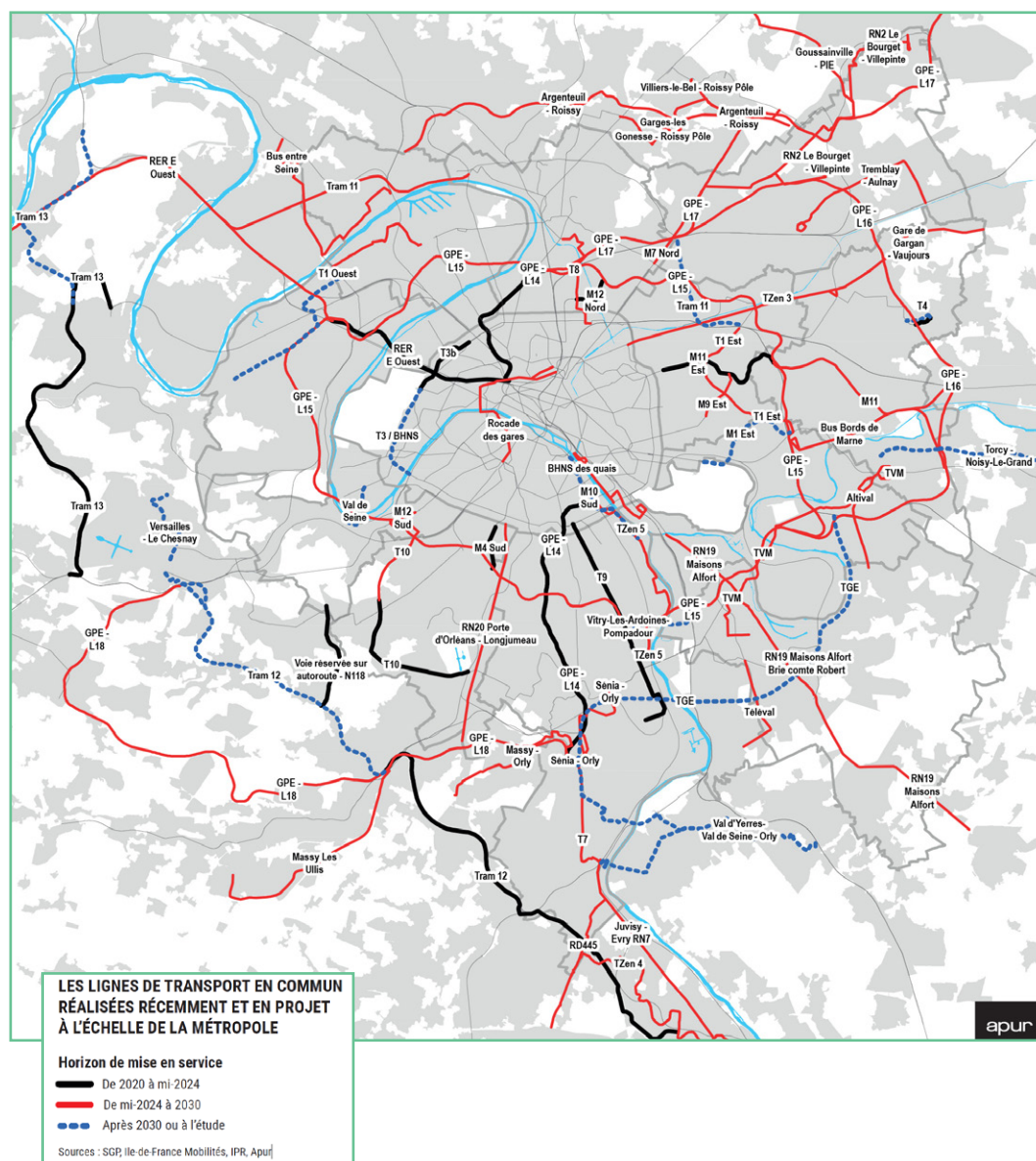
- 45 000 arbres seront plantés d'ici 2024 sur les talus (dont 18 000 déjà plantés depuis 2020) ;
- les voies latérales qui jouxtent le boulevard seront, elles-aussi, végétalisées dans le cadre de projets « Embellir votre quartier » ;
- les places transformées seront végétalisées, de nouvelles places vertes seront créées, et de grandes parcelles plantées.

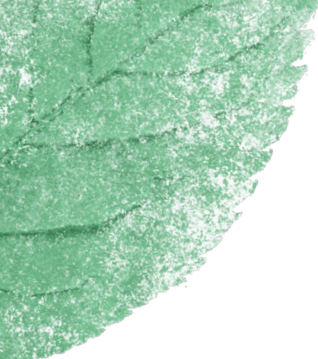


■ Optimiser et prolonger le réseau de transport

Cela se traduira notamment par :

- Le prolongement de la ligne T3 des boulevards des Maréchaux jusqu'à la porte Dauphine pour 2023 ;
- Le prolongement de la ligne 8 du tramway qui reliera le quartier Front populaire d'Aubervilliers à la gare Rosa Parks ;
- L'ouverture de lignes de bus à haut niveau de service ou le prolongement du RER E en 2024 ;
- La fin des travaux du Grand Paris Express ;
- L'incitation aux mobilités douces, avec la poursuite de la gratuité des transports en commun.





■ S'appuyer sur l'héritage olympique

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 représentent une formidable opportunité pour repenser l'avenir du périphérique.

Afin d'optimiser la desserte des sites officiels des Jeux et de garantir des temps de parcours fiables et constants, les parties prenantes de Paris 2024 (Etat, COJOP et collectivités hôtes au premier rang desquelles la Ville de Paris) se sont engagées à activer des voies Olympiques et Paralympiques, notamment réservées aux déplacements des athlètes, du 1^{er} juillet au 15 septembre 2024 sur 185 km de voies routières en Île-de-France, dont le boulevard périphérique parisien

Au-delà des Jeux, La Ville de Paris souhaite pérenniser la voie olympique et paralympique du boulevard périphérique pour y réserver 25 km aux transports collectifs (covoiturage, bus, taxis).

5 - Un travail d'ores et déjà engagé

La Ville de Paris a déjà engagé le travail du renouveau du périphérique et des ses portes en partenariat avec les territoires voisins (via des conventions de coopération). La philosophie est identique : transformer les portes de Paris en places du Grand Paris en gommant les frontières urbaines. Aujourd'hui, 4 portes ont déjà été transformées : Pantin (19^e), Lilas (19^e/20^e), Pouchet (17^e) et Vanves (14^e).

La transformation est engagée sur les portes suivantes :

■ Porte de la Chapelle (18^e)

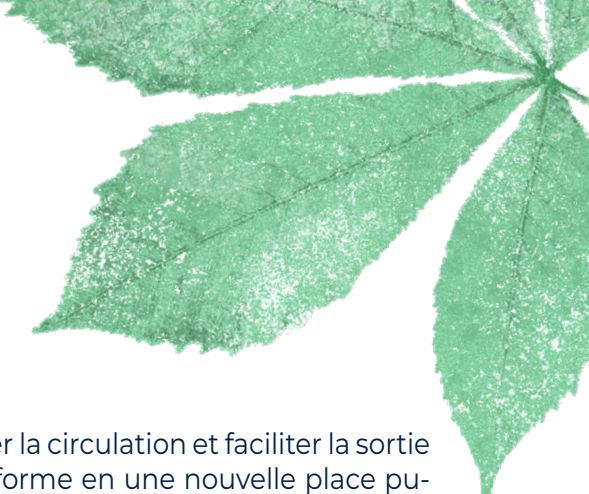
La Ville travaille au réaménagement de la rue de la Chapelle entre la place de la Chapelle et la Porte de la Chapelle : nouvelle place donnée aux cyclistes et aux piétons, végétalisation, nouveaux usages et interfaces avec les commerces (vitalité commerciale).

Réaménagement du secteur « Gare des Mines – Fillettes » (entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers). La Ville de Paris a l'ambition d'y réaliser un nouveau quartier mixte métropolitain, sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

La Ville de Paris a choisi d'implanter l'Arena, une salle omnisports destinée à accueillir des épreuves sportives des Jeux Olympiques 2024 à la porte de la Chapelle. Cette implantation comme celle du centre universitaire Chapelle Condorcet contribuera à une requalification ambitieuse de la porte de la Chapelle, tandis qu'une couverture partielle de la porte d'Aubervilliers par un îlot mixte contribuera à renforcer cette polarité intercommunale.

ARENA PARIS, PORTE DE LA CHAPELLE





■ Porte Maillot (16°/17°) :

La porte Maillot a été agencée afin d'optimiser la circulation et faciliter la sortie et l'entrée dans Paris. Aujourd'hui, elle se transforme en une nouvelle place publique de dimension métropolitaine, largement végétalisée et accueillante pour les piétons et cyclistes.

En effet, 3 000 arbres ont déjà été plantés, en suivant la méthode Miyawaki qui permet la plantation de forêts urbaines à croissance rapide.

Plus globalement, ce vaste aménagement accompagne la création d'un nouveau pôle de transports comprenant les gares de RER E et C, la ligne 1 du métro, le tramway T3, ainsi que la gare routière.

Cet espace sera plus accessible aux piétons et cyclistes, tout en préservant la circulation sur l'axe La Défense - Arc de Triomphe. Le square Parodi sera entièrement réaménagé, et le lien avec le bois de Boulogne facilité.

ARENA PARIS, PORTE DE LA CHAPELLE



6 - Une concertation unique associant tous les acteurs

Le 13 mai 2019, la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique, mission transpartisane, a présenté un rapport adopté à l'unanimité en Conseil de Paris.

Celui-ci préconisait de créer une voie réservée pour les transports en commun et le covoiturage, d'uniformiser le nombre de voies du boulevard périphérique à trois voies (dont la voie réservée) et de végétaliser les futures voies abandonnées.

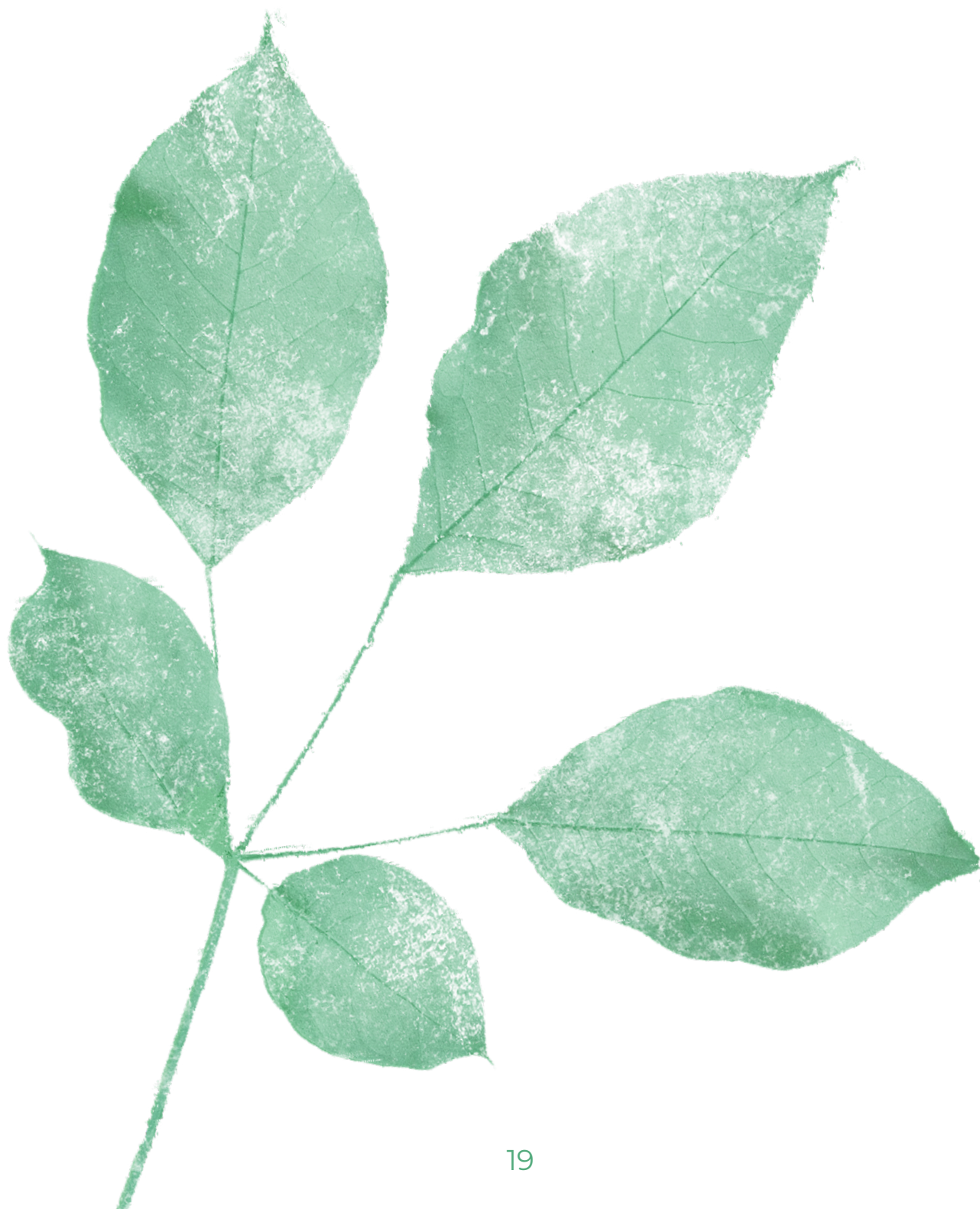
Afin de poursuivre la réflexion autour de ce rapport et d'ouvrir la concertation, la Maire de Paris a décidé la création de L'atelier du Périphérique en juillet 2019.

Cette assemblée de dialogue partagé réunie environ 10 fois entre 2019 et 2022, a mené **5 ateliers exploratoires**, avec toutes les collectivités et parties concernées par le futur du périphérique, accompagnée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apu).

Lors de ces ateliers, tous les acteurs ont pu présenter leurs différentes visions de l'avenir du périphérique, abordant ainsi différents aspects : évolution des voies urbaines rapides, enjeux de la qualité de l'air, végétalisation et coupures urbaines engendrées par le boulevard.

En outre, 4 ateliers territoriaux (tenant compte des spécificités géographiques propres aux différentes zones limitrophes de Paris) ont permis de construire une "culture commune" de transformation.

C'est ainsi qu'un consensus s'est établi pour transformer le périphérique en nouvelle ceinture verte, incluant dans la réflexion une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.



CONTACT

presse@paris.fr

01 42 76 49 61