

**GROUPE  
ÉCOLO  
DE  
PARIS**



**MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION :**

**Le boulevard périphérique,  
quelles perspectives de  
changement ?**

Contact :

Hélène Bracon

helene.bracon@paris.fr

06 87 40 14 53

# CONSEIL DE PARIS - GROUPE ÉCOLOGISTE



David BELLIARD  
Président du groupe  
11<sup>e</sup> arrondissement



Jacques BOUTAULT  
Maire du  
2<sup>e</sup> arrondissement



Bernard JOMIER  
Sénateur de Paris  
19<sup>e</sup> arrondissement



Célia BLAUDEL  
Adjointe à la Maire  
chargée de  
l'environnement, du  
développement durable,  
de l'eau, de la politique  
des canaux et du "plan  
climat énergie territorial"  
14<sup>e</sup> arrondissement



Antoinette GUHL  
Adjointe à la Maire  
chargée de l'économie  
sociale et solidaire, de  
l'innovation sociale et de  
l'économie circulaire  
20<sup>e</sup> arrondissement



Anne SOUYRIS  
Adjointe à la Maire  
chargée de la Santé et  
aux relations avec  
l'AP-HP  
10<sup>e</sup> arrondissement



Christophe NAJDOVSKI  
Adjoint à la Maire  
chargé des transports,  
de la voirie, des  
déplacements et de  
l'espace public  
12<sup>e</sup> arrondissement



Galla BRIDIER  
Adjointe à la Maire  
chargée des  
personnes âgées et de  
l'autonomie  
18<sup>e</sup> arrondissement



Aurélie SOLANS  
Conseillère déléguée  
chargée de  
l'environnement  
auprès de C. BLAUDEL  
19<sup>e</sup> arrondissement



Pascal JULIEN  
Vice-président du  
groupe  
18<sup>e</sup> arrondissement



Fatoumata KONE  
Vice-présidente du  
groupe  
19<sup>e</sup> arrondissement



Jérôme GLEIZES  
20<sup>e</sup> arrondissement



Sandrine MEES  
18<sup>e</sup> arrondissement



Joëlle MOREL  
11<sup>e</sup> arrondissement



Marie ATALLAH  
13<sup>e</sup> arrondissement

## **SOMMAIRE**

- P3. Les élu.e.s du Groupe écologiste de Paris**
- P6. Édito**
- P8. Le périphérique en quelques chiffres**
- P9. Nos Priorités**
- P12. Les préconisations des élu.e.S écologistes à la Mission d'information et d'évaluation**

## EDITO

En 2001, élu.e.s et militant.e.s écologistes avaient bloqué un tronçon du périphérique. Durant quelques minutes, les voitures chassées du macadam avaient laissé place à un tapis vert. Le message était déjà clair et impactant : **il faut sortir d'une ville, d'une métropole et d'un système d'aménagement du territoire qui nous rend auto-dépendant.e.s de la voiture au détriment de notre planète, de notre santé et de notre bien-être.**

En 2014, nous avons obtenu la réduction de la vitesse sur le boulevard périphérique afin de réduire les pollutions atmosphériques et sonores. Et les études le prouvent : nous avons raison. **La qualité de l'air s'est améliorée, les décibels ont fortement réduit et même, le trafic s'en est retrouvé quelque peu fluidifié.**

Depuis le début de la mandature, les écologistes n'ont de cesse d'alerter et d'œuvrer pour réduire les nuisances dûes au périphérique. En janvier 2017, nous avons demandé et obtenu qu'un événement festif y prenne place. **Lors de la prochaine Nuit Blanche, piéton.ne.s, riverain.e.s, promeneur.euse.s pourront reprendre possession de ces mètres carrés afin de profiter ensemble de spectacles et d'animations.** Il n'y aura plus d' « intra-muros » et de « banlieue », de rupture mais seulement un espace commun métropolitain pour se distraire ensemble. C'est une grande victoire culturelle pour les écologistes !

La tenue d'une Mission d'Information et d'Évaluation (MIE) sur le périphérique et l'émoi suscité dans la presse et chez les citoyen.ne.s prouvent que les écologistes ont gagné en faisant du périphérique et de son avenir un sujet politique au sein de l'hémicycle parisien. **Tous les partis se mettent aujourd'hui à parler de l'avenir du boulevard périphérique et à l'imaginer autrement.**

**Certain.e.s prétendant.e.s au poste de maire de Paris veulent en faire un espace de spéculation immobilière, un espace d'attractivité – d'autres encore veulent le détruire,** ce qui est un non-sens économique à fort écho médiatique ou encore le recouvrir pour en conserver son usage actuel d'autosolisme effréné - non-sens écologique total.

Au sein de la MIE, les écologistes étaient présent.e.s à chaque audition, ont largement contribué à la rédaction des préconisations finales, ont

réussi à faire prendre conscience de l'urgence écologique et sanitaire qu'il représente aujourd'hui. **Certain.e.s participant.e.s ont proposé des projets à la marge comme la création de salles polyvalentes sous le périphérique surélevé, en posant des ruches – sans pour autant en chasser les véhicules polluants et planter des espèces mellifères ; de faire des « corridors » écologiques, c'est-à-dire des terre-pleins plantés au milieu des camions diesel ... Et d'autres encore, n'ont même pas fait de préconisations écrites !**

### **Les représentants du groupe écologiste à la Mission d'information et d'évaluation.**

« Après les constats, il est l'heure d'agir vite, nous proposons une réelle vision du périphérique de demain, qui répond à l'impératif écologique et qui offre un cadre de vie désirable à celles et ceux qui vivent au plus près de cette autoroute urbaine »

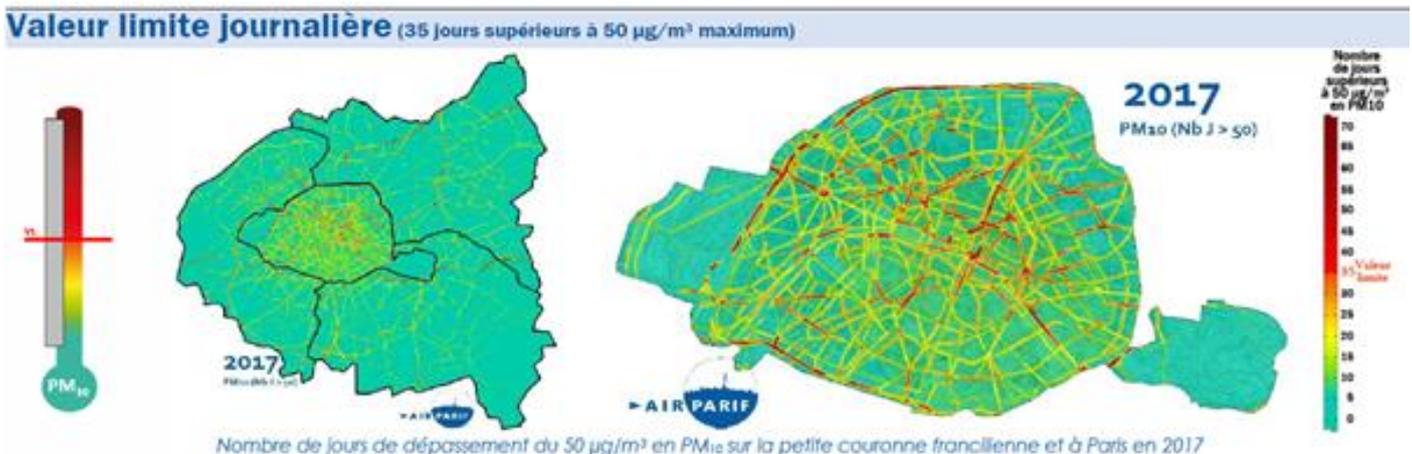
**Fatoumata Koné, élue du 19ème arrondissement.**

« Le périphérique est un vestige du temps où le tout-voiture était roi. Les pollutions et le dérèglement climatique nous oblige. Main dans la main avec les riverain.e.s, nous devons inventer le périph' de demain : un bassin de vie vert et cyclable »

**David Belliard, président du groupe écologiste de Paris.**

## LE PÉRIPHÉRIQUE EN QUELQUES LES CHIFFRES

- **1 million** : le nombre de véhicules qui utilisent chaque jour le boulevard périphérique parisien ;
- **1,4** : le nombre moyen de personnes par véhicule sur le périphérique parisien ;
- **5%** : le nombre de trajets ParisParis effectués sur le périphérique ; 50% sont de Paris à la banlieue et 45% de banlieue à banlieue ;
- **80 000** : le nombre de personnes potentiellement exposées à un dépassement de la limite journalière des PM10 ;



Source : AirParif, Bilan 2017

- **6 600** : le nombre de décès par an dans la Métropole dus à la pollution de l'air, auxquels il faut ajouter les 2 400 à Paris et les 10 200 en Île-de-France (Santé Publique France, 2015) ;
- **94%** des habitant.e.s de la Métropole pensent que la pollution de l'air est un enjeu de santé majeur ; 92% souhaitent une action rapide des pouvoirs publics ; 75% sont favorables à la "Zone à Faibles Émissions".

## LES PRÉCONISATIONS DES ELU.E.S ÉCOLOGISTES EN QUELQUES MOTS

- Avec **21 000 habitant.e.s par km<sup>2</sup>** la ville de Paris est l'une des plus denses en Europe. Cette densité est le résultat d'une politique de la ville qui, depuis l'enceinte de Thiers jusqu'au périphérique débuté dans les années 60, a engoncé la ville dans un urbanisme férocement minéral dominé par le règne de la voiture.
- **Répondre à l'urgence sanitaire est notre priorité.** Il faut protéger les populations exposées aux pollutions et nuisances diverses du périphérique, lutter contre le réchauffement climatique et les phénomènes d'îlots de chaleur et préparer matériellement et psychologiquement les futurs usages du périphérique.
- **Le périphérique est le dernier lieu** qui permettra à Paris de bénéficier de **nouvelles trames vertes, d'îlots de fraîcheurs.** La disparition du périphérique et sa réinvention doit aussi être une formidable occasion de démocratie participative.

### Notre priorité : les riverain.e.s du périphérique

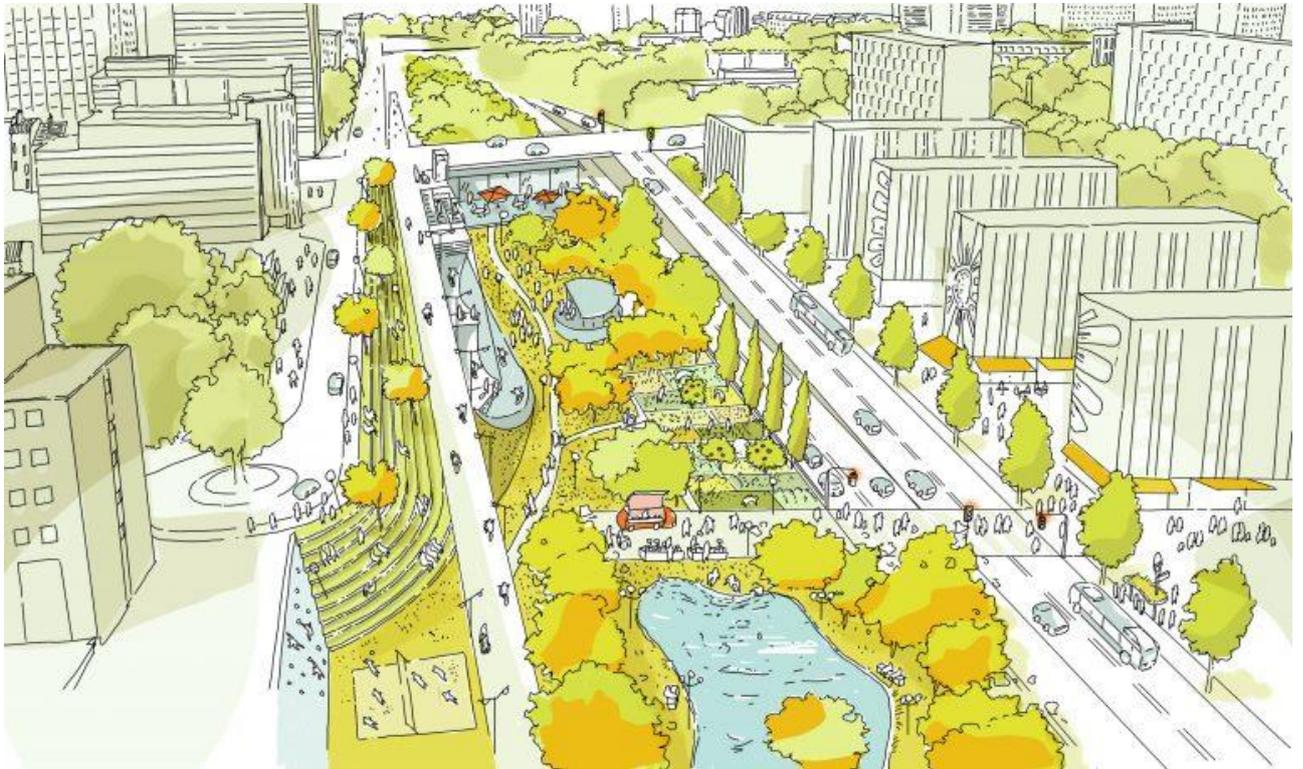
- Dans la métropole parisienne, **6 600 décès par an sont dus à la pollution.** En urgence, il faut systématiser la circulation différenciée en cas de pics de pollution et d'épisodes de fortes chaleurs (niveau 3 du plan canicule), **réduire la vitesse à 50km/h et baisser à 70km/h** la vitesse sur les axes routiers à l'intérieur **de l'A86**, réduire la luminosité et éteindre les lumières quand elle est inutile et inadaptée.
- Le périphérique produit **37% des émissions d'oxyde d'azote et 35% des particules fines de la région IDF.** Tant que le périphérique restera une autoroute urbaine, la construction de logements et d'équipements sensibles (stades, écoles, crèches, ...) doit être arrêtée à ses abords.
- Dès 2020, **une voie prioritaire devra être réservée** sur les tronçons à quatre voies aux véhicules partagés et dits « propres » afin, qu'une fois le périphérique déclassé en boulevard urbain, il puisse intégrer facilement des **voies dédiées aux mobilités douces**, aux urgences et la mise en place de traversées pour les piéton.ne.s.
- La région Île de France doit développer **un réseau de transports en commun de banlieue à banlieue**, encourager et faciliter plus massivement l'utilisation **des transports en commun** et développer **un plan vélo plus ambitieux** notamment dans la mise en place des continuités linéaires entre Paris et les villes alentours.
- Ce sont les **riverain.e.s du périphérique qui doivent être consulté.e.s** en priorité afin qu'ils fassent entendre leurs besoins en termes d'équipement et d'espaces verts pour construire ensemble cette future ceinture verte habitée.

## Notre rationalité : réinvestir le périph' pour mieux le transformer ensemble

- Lors de l'édition 2019 de la « **Nuit Blanche** », à notre demande, un tronçon du périphérique sera fermé et détourné de son usage premier. **Il sera réapproprié par toutes et tous le temps d'une nuit festive.** Il s'agit, avec ce type d'initiatives, de sensibiliser aux thématiques environnementales, favoriser le vivre ensemble des métropolitain.e.s.
- Des évènements comme la « **fête des voisin.e.s du Grand Paris** » ou les week-ends « **Périph sans voiture** » serviront à sensibiliser le public aux problématiques liées au périphérique et à démontrer qu'un autre usage est possible.
- Nous souhaitons généraliser l'opération « **Respirez-mieux** », lauréat au budget participatif dans le 20e arrondissement, qui permettra de **mesurer la pollution sur l'ensemble du périphérique** pour faire prendre conscience du danger.
- La réussite de la transformation du périphérique passera par la **démocratie participative**, portée par les communes et plus encore par les habitant.e.s. Les associations s'occupant des populations sans-abri devront être consultées car il faudra mettre en place des solutions de logement durable pour les populations qui vivent sous le périphérique dans des conditions catastrophiques.

## Notre souhait : une métropole sans frontière autour de Paris

- Nous voulons des **quartiers à taille humaine**, qui s'articulent avec des espaces verts respectueux de la biodiversité. La libération des 150 hectares suite au réaménagement du périphérique est une chance. Avec moins de 10m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.e, les parisiens vont pouvoir retrouver de des espaces de respiration, de calme et de nature.
- Les constructions réalisées devront être exemplaires en termes de choix des **matériaux, de sobriété énergétique, de production d'énergie, de confort thermique et de bien-être.** Evidemment aucun projet de tour de grande hauteur ne devra voir le jour. L'Est et le Nord Est de Paris pourront retrouver une partie des parcelles maraîchères disparues au début du 20ème siècle et garantir ainsi des lieux de promenade et de culture en pleine terre.
- Cette transformation du **périphérique en boulevard urbain** permet d'effacer cette frontière sociale et de rendre les franchissements invisibles. Il faut repenser notre logistique urbaine en encourageant le fret fluvial et ferroviaire et mettre en place un réel système de livraison du dernier kilomètre propre. »
- Pour garantir le respect de la biodiversité et de l'environnement, faire de l'espace libéré par le périphérique le point vital du renforcement ou **la création des trames vertes, bleues et noires.** Des espaces protégés devront voir le jour, fermé à toutes sortes de mobilités autres que piétonnes.



## MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION

# LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE, QUELLES PERSPECTIVES DE CHANGEMENT ?

*De l'autoroute urbaine parisienne au poumon vert de la métropole, et si le périphérique parisien devenait une ceinture verte habitée ?*

Avant-Propos :

Pour rappel, avant d'être un axe routier, l'espace aujourd'hui vu comme "périphérie" de Paris est une entité géographique, historique et sociale. La périphérie de Paris s'est éloignée du centre du bourg à mesure que la ville s'est étendue. La notion de centre et de périphérie est donc relative. La place de la périphérie parisienne actuelle, matérielle, est liée à l'histoire de l'enceinte de Thiers. Les révolutions industrielles, la centralisation, l'affirmation du statut de Paris comme *caput franciae*, les exodes ruraux qui ont entraîné une pression démographique toujours plus importante font qu'à la fin du XIXe siècle, Paris "craque dans sa ceinture trop étroite" (Zola, 1878).

C'est ainsi que, dès les années 1870 jusqu'aux années 1930, deux "camps" politiques et urbanistiques s'affrontent au sujet des aménagements qui prennent place sur cette ancienne enceinte déclassée dont les restes physiques se maintiennent en partie jusqu'à l'après-Seconde Guerre mondiale. *"Les partis politiques siégeant au conseil de Paris ont des visions divergentes sur l'utilisation des terrains, entre des lotissements à rentabilité variable et un espace libre à vision hygiéniste prônée par les socialistes. (...) Du côté des urbanistes, deux visions vont s'opposer, en schématisant : une ceinture verte et une utilisation plus pragmatique des terrains pour désentasser la capitale. La ceinture verte salubre et continue, libre de toute construction, sera défendue par les hygiénistes Sauvage et Sarazin, puis reprise par Forestier et la Ligue des Espaces Verts. Cette vision est formulée dans la crainte de disparition des grands jardins parisiens pour cause de spéculation"*<sup>1</sup>. Déjà deux visions de ville s'affrontent.

Ainsi, comme Pierre-Alain Trevelo l'a mentionné lors de son audition, il avait été sérieusement imaginé durant ces décennies de faire de la périphérie de Paris un espace de respiration, d'aération pour permettre le bien-être des Parisiens. Ces projets ont été partiellement abandonnés. L'après-guerre et la création d'une culture automobile a mené aux usages et aux travers remis en question actuellement.

Aujourd'hui, le périphérique tel qu'il a été pensé et réalisé il y a des décennies échoue à répondre aux grands enjeux sociétaux et environnementaux de Paris et du Grand Paris.

Sanitaires, environnementaux, urbanistiques, logistiques, de mobilités... les enjeux autour du périphérique sont nombreux et complexes. Il peut, à cet égard, être tentant de traiter le devenir de cet ouvrage avec une logique thématique et de répondre tour à tour à chaque problématique.

---

<sup>1</sup> SICSIC Hélène, *Investir la Ville du Périphérique, Etude des mutations de la ceinture de Paris*, Énoncé théorique sous la dir. de LANZA Elena Cogato, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2016-2017, p.13.

Nous pensons au contraire que pour parvenir à traiter l'ensemble des sujets, qui sont pour beaucoup transversaux, nous devons nous **projeter en termes séquentiels**. Cela a l'avantage de nous permettre de répondre aux problématiques urgentes et d'inventer ce que sera le périphérique de demain, en prenant dès maintenant les mesures qui s'inscrivent dans l'urgence du présent et dans la prospective du futur. Ce que les écologistes proposent à travers leurs préconisations dans cette Mission d'Information et d'Évaluation, c'est une vision de la ville, de Paris et du Grand Paris, dans laquelle le périphérique tel qu'on le connaît actuellement est totalement métamorphosé, tant dans ses usages que dans son entité. **Le périphérique n'est plus une marge mais un pan de quartier dans la Métropole de demain.**

Pour y parvenir, il s'agit de voir les différents enjeux que concentre le périphérique comme autant d'opportunités et de défis à relever.

D'une part, à court terme, l'impératif premier est avant tout de protéger les populations riverain.e.s qui subissent quotidiennement les pollutions mortelles générées par cette autoroute urbaine, et l'ensemble des Grand.e.s Parisien.ne.s exposé.e.s sans le savoir, par exemple au phénomène de chaleur urbaine. D'autre part, il est nécessaire de projeter et d'imaginer le devenir de l'espace appelé "périphérique" aujourd'hui pour qu'il soit en capacité de répondre aux problématiques actuelles et futures que sont:

- celle, centrale et urgente, de santé publique, de la **gestion des pollutions sonores, lumineuses et atmosphériques** générées par le périphérique ;
- **l'enjeu urbanistique et foncier**: comment récupérer et utiliser la manne foncière que représentent les **150 hectares du périphérique**? Cet espace, une fois disponible, pour une ville déjà saturée comme Paris, constitue une véritable chance ;
- **la construction métropolitaine**: à l'heure de la métropolisation et de la création du Grand Paris, il est urgent et nécessaire de **supprimer la frontière urbaine, la fracture**, que constitue cette structure très massive ;
- l'enjeu de durabilité et de mémoire: le périphérique a une histoire, c'est une oeuvre, un ouvrage monumental, un véritable tour de force architectural. Pour des raisons de durabilité, écologiques, économiques et historiques, il semble inconcevable de le détruire; aussi, les préconisations du Groupe écologiste de Paris partent d'un principe de **conservation et de réutilisation de la structure**. Au même titre que le reste des enceintes de Thiers, il fait partie du patrimoine du Grand Paris. Il sera le souvenir, le témoin d'une époque révolue, celle du rêve automobile, d'une société du tout-voiture que nous avons su dépasser et transformer. L'objectif est donc de **conserver au maximum l'existant**, afin de faire cohabiter l'histoire de cet ouvrage et le futur, en répondant aux enjeux parisiens et grands parisiens.

**Afin de répondre à ces enjeux, le groupe écologiste de Paris a choisi de phaser ses préconisations en deux temps.**

Dans un premier temps, dans un très court terme, il s'agit de **répondre à l'urgence sanitaire et de préparer la mue du périphérique**. L'objectif est que,

progressivement, le traitement des problèmes urgents nous permette d'imaginer non plus le périphérique en tant qu'ouvrage et artère de circulation automobile, mais bien comme un espace d'échange, de réconciliation, de partage, de respiration et de vie pour les grand.e.s Parisien.ne.s.

Dans un second temps, à moyen et long terme, le périphérique devra être capable de **relever les défis climatiques** qui seront de plus en plus prégnants et ses corollaires que sont la lutte contre la pollution, la réintroduction de la nature, la création d'îlots de fraîcheur. Il devra par ailleurs être une nouvelle couture urbaine, en tissant des liens entre les communes qui le jouxtent. Enfin, il occupera de nouveaux usages, notamment de nouvelles mobilités décarbonées, et pourra accueillir non seulement de la nature, mais aussi des éléments bâtis, comme du logement et des équipements.

## I. **Protéger les riverains et amorcer la mutation du périphérique : agir dès maintenant à horizon 2024.**

### Impératifs :

- Protéger les populations en exposition directe aux pollutions et nuisances diverses du périphérique ;
- Lutter contre le réchauffement climatique, le phénomène d'îlots de chaleur, l'étouffement dans et par la ville ;
- Préparer matériellement et psychologiquement les futurs usages du périphérique.

Aujourd'hui, l'usage unique du périphérique est celui du transport automobile. Les chiffres qui lui sont associés sont particulièrement impressionnants et témoignent de l'importance du travail à mener :

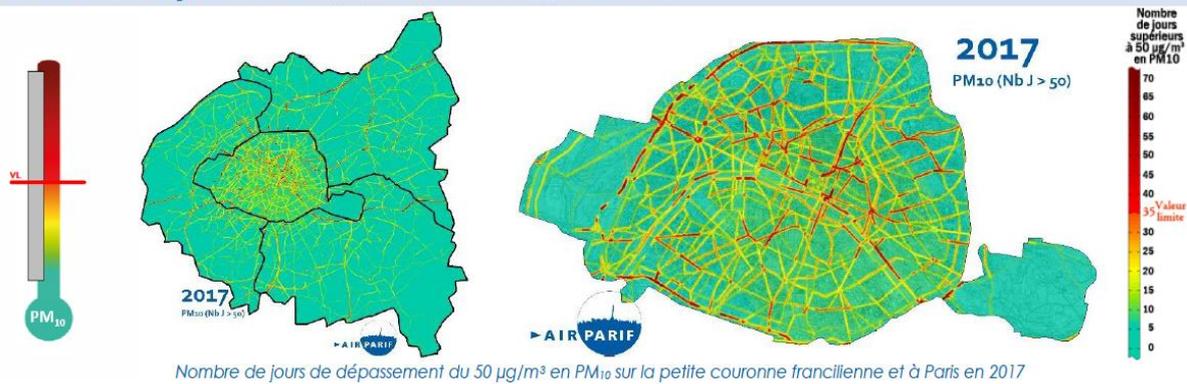
- **1 million** : le nombre de véhicules qui utilisent chaque jour le boulevard périphérique parisien ;
- **1,4** : le nombre moyen de personnes par véhicule sur le périphérique parisien ;
- **5%** : le nombre de trajets Paris → Paris effectués sur le périphérique ; 50% sont de Paris à la banlieue et 45% de banlieue à banlieue<sup>2</sup> ;
- **80 000** : le nombre de personnes potentiellement exposées à un dépassement de la limite journalière des PM10<sup>3</sup> ;

---

2 Audition de Christophe Najdovski, 20/11/2018

3 Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les PM10 sont inférieures à un diamètre de 10µm. Les sources des particules sont multiples : chauffage, chantiers, agricultures et... transport routier. La production de ces particules peut-être "secondaire" quand elle résulte d'une transformation chimique de certains polluants, gazeux notamment. Les populations exposées chroniquement s'exposent à une augmentation de risques aux maladies cardiovasculaires et respiratoires ainsi qu'aux cancers pulmonaires.

## Valeur limite journalière (35 jours supérieurs à 50 µg/m<sup>3</sup> maximum)



Source : AirParif, Bilan 2017

- **6 600** : le nombre de décès par an dans la Métropole dus à la pollution de l'air, auxquels il faut ajouter les **2 400 à Paris** et les **10 200** en Île-de-France (Santé Publique France, 2015) ;
- **94%** des habitant.e.s de la Métropole pensent que la pollution de l'air est un enjeu de santé majeur ; **92%** souhaitent une action rapide des pouvoirs publics ; **75%** sont favorables à la "Zone à Faibles Émissions"<sup>4</sup>.

Ces chiffres montrent bien l'urgence de la situation actuelle et la nécessité, dès 2019, de se fixer des objectifs précis. Ils montrent aussi que les métropolitain.e.s ont conscience des pollutions auxquelles elles et ils sont exposé.e.s et souhaitent une action des pouvoirs publics afin de les en protéger, notamment en agissant sur un des axes majeurs auquel on peut imputer ces nuisances.

### A) **2020 : Bouleverser l'autoroute périphérique au profit d'un boulevard urbain.**

#### a) *Des responsabilités partagées.*

Le périphérique est le parfait exemple d'un sujet transversal aux différentes strates décisionnaires. L'amélioration de la santé et du cadre de vie des Parisien.ne.s et grand.e.s Parisien.ne.s dépend de l'engagement et le volontarisme des différents acteurs et décideurs que sont la Ville de Paris, la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat. La difficulté d'avancer sur ce sujet est donc, en dehors des résistances classiques psychologiques à opérer un changement d'usage majeur pour un ouvrage mono-usage comme le périphérique, celle de mettre autour de la table tous les acteurs et de leur faire prendre des décisions de concert.

C'est un sujet majeur, mais pas indépassable, sous certaines conditions: d'abord, que soient bien identifiées les compétences de chaque strate, et ensuite que ces entités politiques fassent preuve de volonté politique, et soient d'accord sur la nécessité de mettre en place des mesures fortes et urgentes.

Dans ce cadre certes contraint mais clair, la Ville de Paris, qui est "propriétaire" du

<sup>4</sup> Sondage réalisé par Cohda (février 2019) repris dans le support communication de la ZFE.

périphérique, doit être particulièrement moteur pour convaincre ses partenaires afin de leur faire prendre leurs responsabilités.

### **Les premières actions à prendre immédiatement consistent à modifier la circulation actuelle sur le périphérique.**

Pour cela, chaque acteur doit agir vite sur les compétences qui sont les siennes. Nous proposons donc que la Ville s'engage à interpellier l'Etat et la Région Ile de France sur leurs compétences et les sujets suivants:

#### **En ce qui concerne les compétences de l'Etat:**

- **En cas de pic de pollution annoncé** : il faut impérativement que le Préfet annonce la **circulation différenciée à minima 24h avant le pic annoncé et ce jusqu'à la fin de l'épisode de pollution** dans le but de protéger les publics les plus fragiles;
- Dès **l'annonce d'un épisode de fortes chaleurs** (niveau 3 du Plan Canicule), il faut que le Préfet annonce la mise en place de la circulation différenciée dans l'ensemble de l'agglomération parisienne y compris sur le périphérique. On le sait, les gaz d'échappement des voitures produisent sous l'effet du rayonnement solaire de l'ozone. Les conséquences de ce polluant secondaire sur la santé humaine sont redoutables<sup>5</sup>.
- **Déclasser cette autoroute périphérique en boulevard urbain dès aujourd'hui ;**
- **Réduire la vitesse** sur le périphérique parisien à 50 km/h. Depuis mi-janvier 2014, la vitesse a été abaissée à 70 km/h, contre 80 auparavant. Les résultats significatifs en termes de baisse des accidents et des blessés, d'une meilleure fluidité du trafic, de baisse des nuisances sonores et des émissions de polluants encouragent à poursuivre et aller plus loin dans ce sens ;
- Il est impératif de **réduire la vitesse des axes autoroutiers et des voies rapides qui ceinturent Paris à l'intérieur de l'A86**. Souvent congestionnés, l'A86, les tronçons de l'A1, l'A103, l'A4, l'A6, l'A13, l'A14 qui sont entre l'A86 et Paris doivent passer à **70km/h**. L'abaissement de la vitesse engendrera une réduction de la pollution atmosphérique au même titre que ce qui a été observé sur le périphérique<sup>6</sup> ;
- Le périphérique est encore aujourd'hui un passage obligé sur des itinéraires routiers qui parcourent la France. Une grande majorité de ces déplacements pourraient être évités si le système ferroviaire français ne se concentrait pas uniquement sur des lignes à grandes vitesses et réinvestissait les "zones

---

5 Source ATMO et AIRPARIF

6 ADEME, *Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit*, février 2014.

blanches”. Il faut que le rail soit bel et bien le mode de transport le plus désirable pour les moyens et longs trajets en France ;

- Début 2018, l’Etat a repris le dossier du **Grand Paris Express (GPE)**, sans avoir tenu les engagements annoncés (calendrier, coûts, etc.<sup>7</sup>). Ces lignes sont essentielles pour améliorer l’offre de transports en commun de la Région qui est cruellement insuffisante. Les fonds nécessaires à la réalisation du GPE doivent obligatoirement être débloqués dans les délais annoncés ;
- Voué à l’échec commercial (comme Orly Val) et promettant des effets néfastes sur le RER B, le projet du **Charles de Gaulle Express**, qui coûterait aux dernières estimations 1,8 milliard d’euros, doit être abandonné. Les sommes économisées pourraient avantageusement être basculées pour le financement des transports régionaux du quotidien (ex. GPE).

En ce qui concerne les compétences de la Région:

Les chiffres donnés durant les auditions illustrent le fait que la voiture est encore, pour de trop nombreuses et nombreux habitant.e.s des communes périphériques de Paris, le seul moyen de locomotion quotidien, et ce, malgré le coût de l’essence ou le temps perdu dans les embouteillages.

Ainsi la Région doit d’urgence :

- **Développer un réseau de transports en commun de banlieue à banlieue** ne passant pas par le centre de Paris ou par le périphérique. Certains véhicules, plus mobiles et moins coûteux que les tramways peuvent accueillir davantage de passagers, tels que les *Autonomous Rail Rapid Transit* en place à Zhuzhou en Chine ou les bus à haut niveau de service comme le BusWay à Nantes ;
- Certains trajets effectués aujourd’hui en voiture ou en deux-roues motorisés pourraient l’être en vélo. La Région doit davantage développer la continuité entre Paris et les villes alentour en se dotant d’un **plan vélo ambitieux** et en allouant les moyens financiers nécessaires à sa réalisation. La fluidité cyclable entre toutes les villes de l’agglomération parisienne doit également être réelle. En somme, nous devons sécuriser les grand.e.s Parisien.ne.s qui seraient tenté.e.s par le vélo ;
- Encourager toujours plus massivement les **transports en commun** mais surtout détourner les citoyen.ne.s d’un mode de déplacement automobile et autosoliste (mise en place d’aides aux mobilités douces : au vélo, vélib’, transports en commun, et également encourager le covoiturage.

Par ailleurs, pour s’assurer du succès de la transformation du périphérique et de l’adhésion des populations les plus directement concernées, les écologistes souhaitent que les différents projets d’aménagement du périphérique se fassent en

---

<sup>7</sup> DE NEUVILLE, Heloïse, “Les déboires du Grand Paris Express continuent”, *Challenges*, 21.02.2018.

**concertation étroite avec toutes les communes concernées, ainsi qu’avec le Conseil Régional** qui étudie lui aussi la question au sein du Forum métropolitain du Grand Paris, auquel l’État participe également.

**Focus périphérique et éclairage :**

D’après la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) (séance du 21.10.19) il y a 11 700 sources lumineuses en aérien et 34 300 en tunnels, alimentés par 65 postes d’éclairage public d’une puissance de 3,8 MW. Nous ne connaissons pas le coût économique et écologique précis de ces illuminations. Des mesures d’extinction complète ou partielle des lumières sur les périphériques (ex. Caen) nous permettent de savoir que l’extinction de la lumière sur ce type de voies accroît la vigilance des conducteurs et conductrices au volant. Revoir l’éclairage du périphérique à la baisse permettrait des économies d’énergie importantes. De plus, cela permet de formaliser des engagements pris pour mener à bien la réalisation d’une trame noire à l’échelle métropolitaine. Ce point a été confirmé lors du vote de la délibération “RGCI-1 : Un Plan lumière pour Paris : Paris une ville lumière responsable” présentée en Conseil de Paris d’avril 2019 par le groupe Radicaux de Gauche, Centre et Indépendants. Cet objectif doit être inscrit dans le futur **Schéma Directeur d’Aménagement Lumière** de la Ville.

Dans un souci de préservation de la biodiversité et pour la tranquillité des riverain.e.s vivant aux abords du périphérique nous pourrions, dès à présent :

- **Diminuer la luminosité** de l’ensemble des dispositifs lumineux du périphérique.
- **Éteindre les lumières** du périphérique à certains endroits où la pollution lumineuse est la plus forte avant de généraliser la pratique à toutes les parties n’étant pas enterrées (6 km seulement sont recouverts).

*b) Quelles mobilités sur un périphérique de transition ?*

**Mise en place dès 2020 d’une voie réservée** (concept de HOV - Haute Occupation des Voies).

Dans le cadre des Jeux olympiques de Paris (JOP), il est prévu qu’une “voie olympique” soit mise en place afin de faciliter les déplacements des athlètes et des officiels. Une partie de cette voie olympique passera sur des tronçons du périphérique, ce qui prouve que la Ville et la Préfecture sont matériellement capables de créer une voie dédiée sur le boulevard périphérique.

**Dès aujourd’hui, une voie dédiée aux véhicules partagés et dits “propres”,** limitée à 50 km/h, doit être créée.

La méthodologie utilisée pour créer ce type de voie doit évidemment être adaptée en fonction des portions du périphérique visées. En effet, comme cela a été dit à maintes reprises durant les auditions, il existe plusieurs périphériques, notamment en matière de circulation. Il est davantage aisé de faire une voie réservée sur un tronçon à quatre voies que sur un tronçon à deux voies. Du fait du trafic très dense, du peu de kilomètres effectués en moyenne et de l’accidentologie du boulevard, la place de

ce type de voie réservée est cruciale, afin de permettre une insertion et une sortie des véhicules en toute sécurité.

Une première piste pourrait résider dans la mise en place de feux tricolores, rendue possible par le déclassement du périphérique. De plus, pour les portions sur lesquelles le périphérique est “à niveau”, cela permettrait la mise en place d’un traversement piéton.

Mise en place d’une meilleure répartition de l’espace de circulation: en termes d’aménagement, d’ores et déjà une nouvelle répartition de l’espace et des voies, entre voitures et modes de déplacement doux, doit être mise en place.

Grâce au déclassement et à l’abaissement de la vitesse, nous pourrions rapidement permettre aux vélos, piétons, mobilités individuelles **nouvelles** et “**propres**” de se **partager les voies** via des espaces dédiés en site propre.

En plus de permettre de relier des territoires encore difficilement joignables par d’autres mobilités que les voitures, cela permettrait surtout une **nouvelle appropriation** du périphérique par les individus.

Une proposition de répartition pourrait être la suivante : deux voies maximum pour les voitures et les autres seraient réservées aux mobilités douces et/ou actives.

Interruption “fréquente” de la circulation sur le périphérique pour en détourner son usage : suite à un vœu du groupe écologiste de Paris en Conseil de Paris, nous verrons en 2019 l’investissement par “Nuit Blanche” d’un tronçon du périphérique et ce, malgré les réticences initiales de la Préfecture de Police.

Cela prouve que détourner le périphérique, temporairement, de son usage premier qu’est la circulation automobile est possible. C’est d’ailleurs capital dans un lieu emblématique et ancré dans les habitudes des habitant.e.s.

Il faut multiplier ces initiatives afin que, **psychologiquement, nous soyons toutes et tous à même d’imaginer le périphérique autrement**. Afin que les habitant.e.s puissent s’approprier cette emprise, à l’image du travail de longue haleine mené sur les voies sur berges ou encore avec les initiatives d’un Paris sans voiture dans le cadre de “Paris Respire”, nous proposons d’instaurer au mois de juin une “**fête des voisins du Grand Paris**” où associations, riverain.e.s, citoyen.ne.s, artistes viendraient investir le périphérique afin de faire de ce lieu de rupture, un lieu de rencontre et de continuité. Dans le même cadre, nous proposons la mise en place de **week-ends “Périph’ sans voitures”**.

Ces différents événements auront pour rôle de sensibiliser le public aux problématiques de pollutions atmosphériques, sonores, lumineuses et de sécurité routière. Ces démonstrations d’usages possibles du périphérique permettront d’introduire dans les esprits une vision crédible et réaliste de sa transformation.

Mise en place d’une opération “Respirez-mieux” métropolitaine : dès 2020, Paris pourrait mener une grande opération de détection et de sensibilisation à la pollution de l’air à l’échelle métropolitaine. A l’image du projet “Respirez-mieux” lauréat au Budget Participatif du 20ème arrondissement, des mesures de pollutions de l’air

seront effectuées dans tout Paris et dans les communes alentours qui le souhaitent, afin de faire prendre conscience aux habitant.e.s de la réalité et de l'urgence de lutter contre la pollution de l'air générée par la circulation automobile carbonée, et donc par le périphérique, sur leurs vies. C'est la pédagogie qui fera que chacun.e comprendra l'urgence sanitaire de changer totalement les usages actuels du périphérique.

## **B) La transition urbanistique du périphérique: préparer la création de nouveaux bassins de vie, protéger et accompagner les personnes qui y vivent**

En termes urbains, tout porte à penser que le boulevard périphérique devrait et va se transformer de manière considérable dans les vingt prochaines années.

Situé au coeur du territoire métropolitain, le périphérique a de nombreux atouts. Sa circularité permet d'imaginer de nombreux usages, tels que la création d'une trame verte reliant les grands parcs, ou d'une voie cycliste d'un seul tenant.

Les écologistes alertent depuis de nombreuses années sur les risques inhérents au fait de vivre, d'habiter, à proximité d'un périphérique générant les pollutions qui ont été démontrées tout au long des auditions de cette Mission d'Information. La santé publique comme le droit d'avoir au logement sont des droits fondamentaux et ne doivent, ne peuvent pas être mis face à face. Il est de la responsabilité des décideurs de mener une politique qui permette de répondre à la fois aux besoins urgents de se loger de nos concitoyen.n.es, et au droit à chacun.e de respirer un air non pollué.

Les bâtiments à proximité du périphérique sont très exposés à des pollutions multiples qui ont été largement évoquées dans le cadre de cette MIE : pollution de l'air, nuisances sonores et lumineuses, etc.

La construction de stades sportifs, d'écoles ou de crèches<sup>8</sup>, aux abords de l'infrastructure la plus polluante d'Ile-de-France est une aberration sociale, sanitaire et urbanistique qui ne doit plus se reproduire tant que le périphérique restera une autoroute urbaine : le périphérique produit en effet 37% des émissions d'oxyde d'azote et 35% de celles de particules fines de la Région. Comme indiqué dans l'étude de l'APUR de novembre 2016, "les personnes qui vivent, séjournent ou travaillent à proximité du périphérique sont exposées à des niveaux de pollution trois fois supérieurs à ceux des autres franciliens"<sup>9</sup>. Les auteurs de l'étude recommandent d'ailleurs, pour lutter contre la stagnation des polluants dans cette zone, de **conserver les grands espaces vides qui subsistent autour du périphérique** car ils favorisent la circulation de l'air.

Il nous semble donc nécessaire que la construction de logements et d'équipements sensibles (ex. stades, écoles, crèches) ou accueillant des publics fragiles soit arrêtée tant que la transformation n'a pas été lancée, et qu'on ait une meilleure vision du calendrier de réalisation.

---

<sup>8</sup> <http://respireleperiph.over-blog.com/page-2040455.html>

<sup>9</sup> <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/boulevard-peripherique-parisien-coeur-metropole-enjeux-perspectives>

Par ailleurs, il est impératif de préparer profondément cette transformation sur les aspects sociaux.

Cette infrastructure, on le sait, a dans sa périphérie des populations qui cumulent les difficultés sociales et sont impactées par une pollution importante. Il est nécessaire de s'occuper vraiment de ces riverain.e.s du périphérique, afin qu'ils.elles se sentent entendu.e.s et que le travail urbain mené sur le périphérique n'alimente pas un sentiment de relégation. La transformation du périphérique doit en cela être un projet métropolitain, porté par les communes, mais aussi par les citoyen.ne.s, et plus encore par les habitant.e.s de ses abords immédiats. Cette infrastructure fait partie de leur quotidien, de leur environnement: il est essentiel d'écouter ce qu'ils ont à dire sur sa métamorphose, de quoi ces quartiers ont besoin en termes d'équipements, d'espaces verts, etc. Cette concertation doit se tenir au plus vite, en parallèle avec le travail mené sur la circulation et les aspects de mobilité, afin que, dans les prochaines années, un projet urbain se dessine et que la mue commence enfin. **Cette transformation sera portée par les habitant.e.s ou ne sera pas.**

Le périphérique dont toutes les communes de la métropole sont *de facto* "co-propriétaires" (audition de J.L. Missika) doivent dès aujourd'hui signifier quels sont leurs besoins en termes d'équipements et d'espaces verts afin de construire ensemble cette ceinture verte habitée de demain. Dès 2020-2021, à la suite des élections municipales, une grande réunion de concertation doit être tenue entre les mairies des différentes communes afin de déterminer des grands projets fédérateurs quant au futur usage du périphérique. Les nouveaux exécutifs locaux devraient s'engager à faire une consultation de leurs habitant.e.s pour demander ce que ces dernier.e.s veulent voir sur et aux abords du périphérique: un parc ? un jardin ? un stade de football naturel ? une bibliothèque ? Ces réponses conditionneront les projets d'aménagements futurs. Ces aménagements seront bien évidemment à mettre en corrélation avec les différents schémas directeurs et textes réglementaires cadres qui incombent à Paris et aux villes alentours via les Schéma de cohérence territoriale (SCOT), Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), Plan local d'urbanisme (PLU), etc.

Enfin, le périphérique et ses alentours constituent aujourd'hui un lieu de refuge pour les **populations sans logis**, en particulier sous ses tronçons surélevés qui permettent de se protéger des intempéries. Ces populations sont aujourd'hui essentiellement composées d'exilé.e.s, et si des opérations de mise à l'abri sont effectuées à un rythme irrégulier par les services de la Préfecture, les camps de rues se reforment néanmoins à terme, invariablement, aux mêmes endroits (au nord-est de Paris notamment, de part et d'autre du périphérique). Cela témoigne non seulement de la nécessité d'une réelle politique migratoire au niveau national pour désengorger ces points de fixation, mais également d'une meilleure prise en charge au niveau des communes. Il importe donc que toute transformation du périphérique intègre **une solution de relogement durable** pour les **populations** qui y vivent dans des **campements de rue**.

Au-delà de la protection des publics, et en termes plus urbanistiques, à ce stade de la réflexion sur le devenir du périphérique, il est essentiel de ne pas préempter sur le futur, en gravant dans le marbre et dans la terre la configuration actuelle de l'ouvrage. Pour préparer cette mue, nous proposons donc avant tout d'**arrêter certaines constructions prévues sur le périphérique, comme les couvertures, les immeubles pont, les bâtiments ou murs écrans, ou les nouveaux enrobés**

**phoniques.** Ces constructions sont en effet très onéreuses, et envoient un signal selon lequel l'usage actuel du périphérique ne bougera pas.

A l'heure actuelle, le périphérique constitue une barrière physique considérable pour tout piéton ou cycliste voulant le franchir et une barrière sociale séparant Paris des communes environnantes. Cela est particulièrement vrai sur certains tronçons, comme ceux du nord-est parisien; à contrario, les nombreux tronçons couverts du périphérique à l'ouest permettent des franchissements plus aisés pour les mobilités douces.

Dès maintenant, un **réaménagement des espaces de franchissement déjà existants** permettrait à la fois à ceux qui habitent à l'extérieur du périphérique et souhaitent se rendre à Paris, et à ceux qui souhaitent au contraire sortir de la ville, de le faire sans utiliser de moyen de transport polluant. Comme l'indique l'étude d'Hélène Sicsic, « les franchissements sont déjà nombreux, tous les 350 mètres environs, mais leur logique est d'abord routière et n'encourage pas au cheminement. On peut ainsi distinguer le caractère routier de certaines portes des franchissements plus paisibles. »<sup>10</sup> Ce réaménagement peut consister en un élargissement des trottoirs, une amélioration de l'éclairage dans les franchissements souterrains ou un ajout de pistes cyclables là où elles n'existent pas déjà.

Dès 2021, après la mise en place de la grande concertation métropolitaine sur l'avenir du périphérique, il nous faudra isoler un tronçon, en concertation avec les experts de la mobilité, les urbanistes afin de mettre en place un premier quartier en ce coeur de métropole. A l'instar de ce que préconisent des experts comme Philippe Gazeau (architecte urbaniste), nous pourrions nous concentrer sur une partie du périphérique se trouvant entre la Porte de d'Aubervilliers et la Porte de Bagnolet. En effet, les caractéristiques particulières qui l'intègrent dans le réseau magistral routier la placent comme une phase de commencement de choix.

## II. **Lieux de continuités et ceinture verte habitée métropolitaine : objectif 2030 pour changer les usages du 'périphérique'**

En termes de mobilité, en 2030, le Grand Paris Express doit se positionner en remplacement du tout voiture individuelle et encore aujourd'hui vu comme une nécessité pour les déplacements domicile-travail ou ceux de loisirs. D'ici à la fin des travaux annoncés du GPE (2030-2035), la voiture sur le périphérique doit avoir progressivement disparu au profit des mobilités douces et propres. A chaque gare du Grand Paris Express, des parkings à vélo, à trottinettes, à pods (ces structures amovibles auxquelles peuvent s'emboîter les vélos pour offrir aux cyclistes une protection contre la pluie ou bien leur procurer un sentiment de sécurité), doivent être mis en place, plutôt que de voir émerger des parkings relais pour automobiles car, comme le dit J.-L. Missika, "la voiture appelle la voiture". La mobilité urbaine et métropolitaine du futur ne doit pas être et ne sera pas centrée sur la voiture, les

---

10

[https://archivesma.epfl.ch/2017/074/sicsic\\_enonce/Investir%20la%20ville%20du%20p%C3%A9riph%C3%A9rique.pdf/](https://archivesma.epfl.ch/2017/074/sicsic_enonce/Investir%20la%20ville%20du%20p%C3%A9riph%C3%A9rique.pdf/)

deux-roues motorisés, le carbone ; ce sera celle des MAAS (Mobility as a service - Mobilité en tant que service), celle de la multimodalité des moyens de transport décarbonés.

La sortie du périphérique de son rôle exclusif d'autoroute urbaine permettra la libération d'une emprise foncière considérable estimée à 150 hectares. Pour autant, nous pensons qu'il faut garder la structure, pour les raisons écologiques, de réemploi, financières, évoquées, et car sa forme circulaire est intéressante et permet de multiples usages.

Ce dégagement d'espace nous permet de l'audace, de la vision, le courage de rêver la reconquête naturelle et urbaine de ces m<sup>2</sup>.

Un des principes phares des propositions ci-après réside dans la conviction qu'il est indispensable d'insuffler une dynamique commune positive aux villes de la Métropole du Grand Paris. La transformation du périphérique peut être ce grand projet qui créera une émulation et contribuera à faire tomber, enfin, les murs visibles et invisibles, les barrières physiques et psychologiques, les représentations mentales qui séparent Paris des autres territoires.

L'aménagement de l'emprise de l'actuel périphérique doit être pensé comme une couture, un tissage de liens entre les communes qui le jouxtent. Pour cela, pour favoriser la continuité et gommer au maximum les coupures existantes, il faut créer de nouveaux quartiers, des bassins de vie, et cela passe notamment par la création d'infrastructures variées. Cependant, puisque le grand défi commun de demain est celui du bouleversement climatique et pour que la métropole ne devienne pas un four où personne ne pourra vivre agréablement, faire revenir la nature, dé-imperméabiliser les sols - créer des lieux de respiration doit être notre priorité première.

La libération de ces 150 hectares sera l'occasion d'opérer un rééquilibrage salutaire pour les Parisien.ne.s, en termes d'équipements et de nature. En effet, avec moins de 10m<sup>2</sup> d'espaces verts par personne, Paris est une ville très sous dotée en espaces naturels. En cela, cette grande emprise foncière est une chance et une opportunité de pouvoir atténuer ce déficit. L'armature et le tracé du boulevard périphérique peuvent être une force permettant de réintégrer la nature dans la ville, dans des espaces qui en sont bien déficitaires. Les quartiers qui seront créés devront être des territoires pilotes et exemplaires dans leur durabilité, à taille humaine, organisés en zones de rencontre, et équilibrés entre la pleine terre, les espaces libres et le bâti, favorisant la mixité sociale et le vivre ensemble.

S'il est nécessaire de laisser des surfaces libres, du vide, pour offrir à Paris des espaces de respiration dont elle a besoin, il nous paraît utile de créer des bassins de vie, ce qui demande une mixité fonctionnelle et programmatique plus large que des espaces libres.

**Un lieu de vie, d'habitat, de travail et de loisirs** : nous le savons, il manque à Paris mais aussi dans les communes alentours, des équipements scolaires, sportifs, médicaux, des locaux associatifs, etc.

Suivant les carences observées et les demandes des habitant.e.s, une grande partie des futurs aménagements devra être des **équipements publics**. Situés entre Paris et les communes environnantes, dans une vision métropolitaine, l'implantation et le choix des structures doivent être "dictées" par les besoins des habitant.e.s de part et d'autres de l'actuel périphérique. Dans cette même logique, la gouvernance et

l'usage de ces équipements pourraient être partagés entre Paris et les communes alentours. Par exemple, si l'on implante une nouvelle piscine, le tarif sera le même pour les Parisien.ne.s et les ressortissant.e.s de la commune limitrophe. Une maison des associations pourra accueillir des associations de façon paritaire entre les communes autour. Un planning familial serait donc géré par des administratifs des deux départements dont il dépend, etc.

Les nouveaux espaces dégagés, les bretelles, les accotements pourraient devenir des lieux sportifs, des lieux communs où se retrouveraient non pas les Parisien.ne.s et les banlieusard.e.s mais les grand.e.s Parisien.ne.s, les Métropolitain.e.s.

Cette emprise est évidemment également une possibilité pour créer des lieux d'habitation de qualité. L'espace libéré par le réaménagement du périphérique pourrait donc être consacré en partie à la **création de logements sociaux et écoresponsables**. Au regard des enjeux climatiques actuels et à venir, les constructions réalisées sur l'emprise du périphérique devront être exemplaires en termes de matériaux utilisés, avec des ambitions très fortes de sobriété énergétique, de production d'énergie, de confort thermique, de réemploi, etc. En cela, nous préconisons de construire des quartiers à taille humaine, sans grande hauteur, plus résilients, incluant des espaces de respiration.

Enfin, pour relever le défi climatique, un des leviers majeurs est la réduction des déplacements, notamment les déplacements pendulaires. Une solution à cela est évidemment de rapprocher les lieux de vie et de travail, et donc d'acter la décentralisation des emplois dans toute la Métropole, et arrêter la concentration des activités dans Paris. Il nous faudra évidemment continuer à prôner la mise en place du télétravail dans les entreprises.

Des **espaces de travail** devront donc également exister sur le périphérique. Des espaces de création, de fabrication, d'artisanat, afin que Paris retrouve des lieux capables d'accueillir de telles activités productives. Créer du bureau classique n'est plus à la hauteur et ne correspond ni aux besoins ni aux enjeux. Il est nécessaire de réinjecter des activités porteuses de sens, desquelles la société a besoin.

### Une ceinture verdie, un nouvel espace de respiration :

#### **Le développement d'une ceinture maraîchère :**

De 1841 à 1919, les "fortifications" entourent Paris dans un but défensif. L'espace entourant, les "fortifs", est classé "zone *non ædificandi*" - non-constructible. Pendant ces 8 décennies, une véritable vie prend

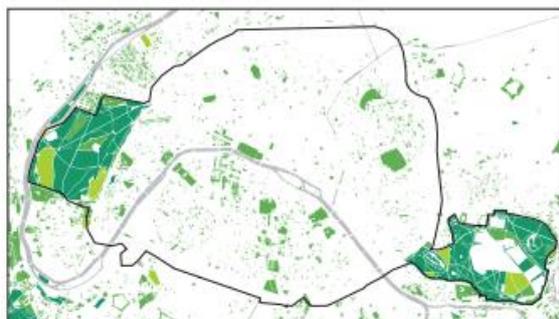


LES JARDINS MARAÎCHERS, LES FORTIFICATIONS ET LE 12<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT DE PARIS EN 1919

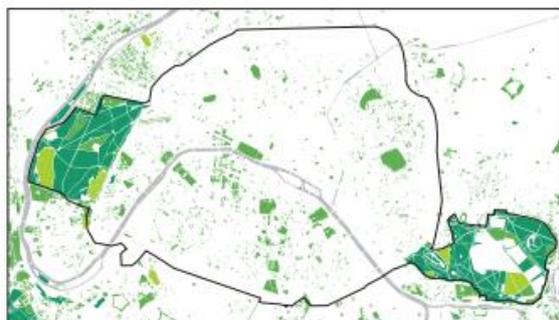
place sur la zone. Sur cet espace, les populations les plus pauvres, comme les truffouilleux ou les chiffonniers, s'installent et créent de véritables écosystèmes, vivent dans des habitats précaires se structurant petit à petit en quartiers. Sur cette bande de 250 mètres de largeur, des brocantes et des buvettes s'installent. Mais aussi, cet espace devient un lieu de promenade et de culture du sol pour nombre de Parisien.ne.s. Des petites cultures maraîchères s'installent ainsi anarchiquement sur la zone.

Afin de renouer avec ce passé, pour offrir un espace de respiration dans ce coeur de Métropole, nous devons relever le défi de créer un maximum d'espaces verts sur cette zone. Une majorité de ces 150 hectares marquera le renouveau de la culture maraîchère parisienne. Les zones choisies pourraient correspondre aux anciennes terres à dominantes agricoles de l'enceinte parisienne. Il reste encore des friches proches de l'ancienne zone, notamment dans l'Est et le Nord-Est, il faudra rapidement choisir un espace conséquent, mener au besoin, des opérations de dépollutions des sols et installer de "vraies" fermes urbaines.

ÉVOLUTION DES ESPACES DE NATURE RÉCRÉATIVE



1730

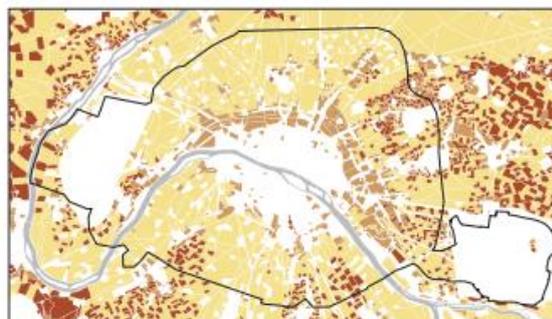


1900

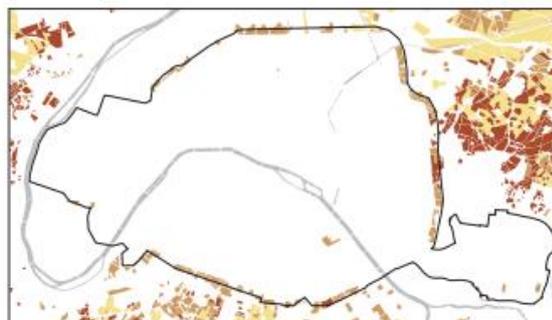


2017

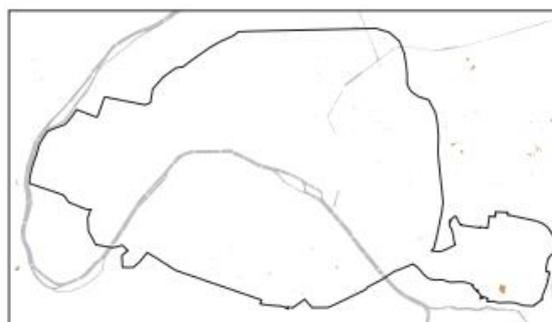
ÉVOLUTION DES ESPACES DE NATURE PRODUCTIVE



1730



1900



2017

Source : APUR, *Evolution de la nature à Paris de 1730 à nos jours*, Note n°122, Février 2018.

## De nouvelles zones vertes qui profitent à tou.te.s les vivant.e.s :

Aux côtés des zones maraîchères, des espaces verts dédiés à la promenade des habitant.e.s de la Métropole doivent être incorporés afin de permettre d'offrir des aires de repos, de bien-être et de respiration dans une ville victime des phénomènes d'îlots de chaleur urbains et qui ne cesse de voir ses températures monter.

Des espaces de biodiversités protégés doivent être incorporés dans ce projet, où la faune et la flore pourront vivre exemptes des contrariétés urbaines. Ces espaces pourraient être imaginés proches de grandes zones vertes, à savoir le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes. Parcs qui deviendront, naturellement, fermés à toutes sortes de mobilités autres qu'actives. En plus de ces grands espaces verts, chaque projet d'aménagement doit permettre, grâce à des promenades en pleine terre, une vraie continuité verte, circulaire, ininterrompue. Une étude d'impact menée à la demande de la ville sur un aménagement dans le 20<sup>e</sup> arrondissement de Paris à Porte de Montreuil (source DU) montre qu'un grand nombre d'espèces naturelles (notamment les oiseaux) sont en voie de disparition à Paris. Une ceinture verte accueillante et favorable à la biodiversité doit permettre de répondre en partie à ce problème (ex. moineau, ex. le troglodyte mignon, etc.). Le choix des essences de fleurs (ex. mellifères), d'arbres, doit se faire avec des experts comme à l'Agence Française de la Biodiversité par exemple.

Toutes ces initiatives tendent vers la création d'une **trame verte** conséquente et cohérente. Elle sera pensée avec les services de la Ville, de l'Etat et des experts pour observer une réelle continuité entre Paris, les villes voisines mais également en accord avec, là encore, les plans régionaux et nationaux.

Nous le voyons de façon récurrente depuis quelques années, Paris est en proie aux crues et aux inondations.

La **désimpermabilisation** mais également la formation de mares, de **zones humides** doivent être une autre priorité dans l'aménagement de l'espace. Ainsi, Paris pourrait être une métropole pionnière dans la mise en place d'une **trame bleue** en son coeur. Ces espaces pourraient se situer dans les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements mais également les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>, soit les portions de l'actuel périphérique qui sont proches de la Seine. Mais on peut également les trouver au Nord où passe l'Ourcq. Là encore, il faut donner une grande liberté d'expression aux spécialistes de ces questions comme les géographes, les hydrographes ou les écologue.

Ensuite, les scientifiques ne cessent de nous alerter sur les dangers liés à la **pollution lumineuse** tant sur les humain.e.s (perturbation du rythme circadien par exemple) que pour la flore et surtout la faune (ex. 28% des vertébrés sont des espèces nocturnes). Ainsi, la ceinture verte habitée de demain, périphérique d'aujourd'hui, devra être un espace d'expérimentation, de continuité et le coeur de la mise en place d'une réelle **trame noire** à l'échelle métropolitaine. Encore trop peu adressée dans les politiques publique, nous avons ici une chance de faire de cet espace, le coeur du futur SDAL de la ville, de la métropole voire de la région. La chance de pouvoir totalement repenser 150 hectares permet de prendre réellement en compte ce point dans les projets d'aménagement et d'urbanisme, des constructions sobres, de nouvelles techniques d'éclairage urbain, des espaces de biodiversité exempts de pollution lumineuse.

***Le périphérique deviendrait ainsi une ceinture verte, un grand parc habité circulaire qui permettrait de relier et connecter entre eux les espaces verts existants - bois Vincennes, bois de Boulogne, parc de la Cité universitaire, Héliport de Paris - et créer ainsi de vastes trames vertes, bleues et noires.***

Toutes les instances territoriales seraient sollicitées. Par exemple, des parties de l'actuel périphérique pourraient être mis en projet dans l'appel à projets "Nature 2050 - Métropole du Grand Paris" piloté par la MGP et la Caisse des Dépôts.

### **Alimenter, achalander, fournir un Paris sans périphérique : le défi logistique de demain :**

Encore aujourd'hui, il y a trop de livraisons carbonées et d'usages professionnels "nécessaires" de la voiture individuelle.

Il faut d'ores et déjà encourager le recours à d'autres modes de livraisons : livraison par la Seine, par le rail pour Rungis puisqu'une gare y existe et que cette dernière pourrait être reliée à une gare parisienne. Les derniers kilomètres pourraient s'effectuer en mobilité douce (triporteur électrique par exemple).

Pour les livraisons de centres commerciaux (bien que ce modèle semble voué à disparaître) ou de "grandes surfaces", mais aussi pour la restauration dans les hôpitaux, les maisons de retraites, les écoles, seuls des véhicules les plus propres (même si lourds) pourraient continuer à circuler, à des horaires bien précis et sous autorisation à le faire. Une dérogation serait accordée aux véhicules destinés aux opérations d'urgence (pompiers, ambulances, police).

### **Conclusion**

Les préconisations du groupe écologiste de Paris en ce qui concerne le devenir du boulevard périphérique s'inscrivent pleinement et entièrement dans le Plan Climat, voté en 2017 et 2018 par le Conseil de Paris. Ce plan se donne comme point d'arrivée "une ville neutre en carbone" à l'horizon 2050 avec **la victoire d'une vision de "ville neutre en carbone, résiliente, inclusive et 100 % renouvelables"**. Le Conseil de Paris a communément décidé de faire de 2020-2030 le temps de l'action, celui-ci doit être "opérationnel et ambitieux". Nous avons décidé que d'ici 2030 la Ville respecte les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé en matière de qualité de l'air en garantissant un cadre de vie agréable et adapté au climat, pour tou.te.s les Parisien.ne.s.

Dans les objectifs de ce plan, au chapitre "Mobilités", il est réaffirmé notre volonté de sortir de la mobilité essence en 2030 et il est prévu une grande mutation du périphérique en lien avec l'évolution des déplacements franciliens et la livraison du Grand Paris Express ; il est revendiqué le combat pour réduire la place de la voiture en ville, pour permettre aux piétons de se réappropriier l'espace public, pour encourager les transports en communs et le vélo ; ou encore, pour faire en sorte que la logistique soit bas-carbone... De concert avec le Plan Santé Environnement, il est prévu de massifier les rues et les zones sans pollution, de s'engager réellement pour prévenir et annihiler les effets des pollutions liées à la voiture, notamment lors des pics de pollution et des canicules qui ne feront que se multiplier si nous n'agissons pas.

Le Plan Climat voté par la Ville de Paris ambitionne de faire de Paris une ville qui protège et respire: les propositions des écologistes sur le devenir du périphérique transformé en “ceinture verte habitée”, futur centre de l’agglomération métropolitaine, permettent de répondre à ces ambitions.