

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'État

le 3 février 2017

CONSEIL DE PARIS

Conseil Municipal

Extrait du registre des délibérations

Séance des 30, 31 janvier et 1er février 2017

2017 V. 16 Vœu relatif à l'avenir du boulevard périphérique.

Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil Municipal,

Considérant que le boulevard périphérique découle d'un plan de circulation élaboré dans les années 60 qui privilégiait le tout voiture au moyen de pénétrantes autoroutières ;

Considérant que le périphérique est aujourd'hui l'artère la plus circulée d'Île-de-France avec un flux quotidien de 1,1 million de véhicules ;

Considérant que le périphérique représente à lui seul 37 % des émissions totales de dioxydes d'azote et 35 % des émissions de particules fines PM 10 liées au trafic routier parisien, ce qui implique d'élaborer une réponse métropolitaine à cet enjeu de santé publique ;

Considérant que l'exposition au bruit enregistrée aux abords immédiats du périphérique est de de 75 à 79 dB (A) en journée, de 68 à 72 dB (A) la nuit, pour un seuil critique de 65 dB (A) ;

Considérant que 100 000 habitants vivent à proximité immédiate du périphérique, fréquemment dans des logements sociaux, et près de 400 000 à une distance inférieure à 400 m de celui-ci ;

Considérant que le boulevard périphérique représente également une barrière physique et symbolique entre Paris et les communes limitrophes ;

Considérant que la nécessité de faire évoluer le périphérique a conduit à engager dès 2001, un travail de réflexion prospective abondant incarné par des publications (la ville du périphérique dès 2002), des bench-markings, des études d'insertion urbaine, des visites organisées par le CAUE de Paris, des expositions et des colloques ;

Considérant que cette approche a été menée de front dans le cadre de relations renouvelées entre Paris et les collectivités d'Île-de-France, au premier rang desquelles les communes riveraines ;

Considérant que l'existence de cette infrastructure hors normes en zone dense conduit la Mairie de Paris à agir sur plusieurs leviers afin de la réconcilier avec son environnement : les actions de traitement et d'apaisement du périphérique, ainsi que l'amélioration des liaisons entre les deux rives du boulevard ;

Considérant qu'afin de réduire les nuisances engendrées par le périphérique, la Mairie de Paris a pris la décision en 2014 d'accélérer le programme de pose d'enrobés phoniques permettant de diviser par 2 les nuisances sonores liées au trafic routier, se traduisant par un doublement en 2 ans du linéaire couvert par ces enrobés phoniques en privilégiant les zones habitées pour une dépense de 5 millions d'euros ;

Considérant que la Mairie de Paris a également obtenu, début 2014, que la vitesse de circulation soit réduite de 80 à 70 km/h, ce qui a permis une baisse du niveau sonore et des accidents ;

Considérant que les couvertures du périphérique réalisées ces dix dernières années par la Ville de Paris (notamment Porte de Vanves et Porte des Lilas) ont représenté un coût important partagé avec l'État et la Région dans le cadre du CPER décidé sous le gouvernement de M. Lionel JOSPIN, que de tels financements n'ont pas été reconduits par les gouvernements suivants et qu'aucune inscription n'a été proposée par la Région à l'occasion de la révision récente du CPER 2015-2020 qu'elle avait pourtant initiée ;

Considérant que l'appel à projet urbain innovant « Réinventer Paris » et diverses opérations lancées, comme le gymnase-pont de la Porte de Vincennes, ont démontré la capacité à construire des usages urbains innovants en couverture partielle ou franchissement du périphérique ;

Considérant néanmoins que, pour résorber la fracture urbaine, la couverture du périphérique ne peut être que ponctuellement mise en œuvre, du fait de l'implantation du périphérique en ponts et viaducs, de plain-pied ou en tranchées insuffisamment profondes, et qu'elle ne peut constituer la principale réponse sans figer le périphérique dans sa fonction autoroutière, dans un contexte d'évolution des mobilités et de transformation du boulevard périphérique à horizon 2030 ;

Considérant que pour améliorer et renforcer encore les liens urbains, économiques et sociaux, déjà puissants, existants entre Paris et les territoires limitrophes, la Mairie de Paris a engagé une dynamique de transformation des portes de Paris en places du Grand Paris, en lien avec les territoires voisins, visant à offrir des espaces publics attractifs faisant de ces portes des lieux plus apaisés et apportant une programmation urbaine diversifiée : porte Maillot, porte de Vincennes, porte de la Villette, porte de Clignancourt, porte de Montreuil, porte de Charenton, etc. ;

Considérant que cette dynamique d'aménagement urbain se double d'une dynamique d'amélioration des liaisons piétonnes et cyclables avec, d'une part, la réalisation prévue, suite au budget participatif 2014 et 2015 et aux projets retenus dans le cadre du Pacte État-Métropole signé le 19 janvier dernier et du Fonds d'investissement métropolitain, de franchissements cyclables sécurisés au niveau de vingt portes entre Paris et ses communes limitrophes, et d'autre part, la création de nouveaux franchissements ou la requalification de passerelles à destination des piétons et vélos au-dessus du périphérique : passerelle du Cambodge, passerelle du Millénaire, passerelle Lucien Lambeaux, etc. ;

Considérant que la politique d'aménagement qui s'inscrit dans le temps long, doit également prendre en considération que la vocation autoroutière du boulevard périphérique n'est pas immuable et que le nombre de déplacements automobiles ne cessent de baisser ;

Considérant que la politique de déplacements et de lutte contre la pollution liée au trafic routier menée par la Mairie de Paris a permis de réduire la circulation d'environ 33 % dans Paris intra-muros depuis 2001 mais également de 9 % sur le périphérique ;

Considérant que le déploiement du tramway T3 engagé dans les années 2000 et dont le bouclage est programmé a permis, au fil des prolongements successifs, de faire baisser de 30 % le trafic automobile sur le corridor des Maréchaux et d'augmenter l'offre de transports collectifs non polluants sur un parcours circulaire proche et parallèle du périphérique ;

Considérant qu'une politique régionale visant réellement à réduire la pollution atmosphérique et l'usage de l'automobile, en accélérant le développement des modes de déplacement collectifs non polluants, permettrait ainsi de diminuer fortement le nombre de véhicules circulant sur le périphérique, comme sur l'ensemble du réseau routier francilien ;

Considérant que l'avenir du boulevard périphérique et de ses abords doit être envisagé dans une optique de mutation profonde des déplacements franciliens avec l'achèvement du Grand Paris Express qui offrira une nouvelle capacité de transport en rocade de banlieue à banlieue et permettra une nouvelle répartition de l'emploi en Île-de-France, la diminution progressive du nombre de véhicules individuels le développement des mobilités partagées et les révolutions technologiques envisagées dans le secteur des transports, notamment le développement du transport autonome, mais aussi les nouvelles façons de travailler diminuant les déplacements pendulaires (développement du télétravail et des espaces de co-working) ;

Considérant que l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des polluants atmosphériques participent de la politique d'attractivité de la Métropole parisienne et de sa résilience ;

Considérant que les acteurs métropolitains, la Métropole du Grand Paris et le Forum métropolitain du Grand Paris sont des partenaires incontournables pour porter une réflexion sur les déplacements en zone dense et l'évolution des infrastructures de transport ;

Considérant que les citoyens doivent être associés à cette réflexion, et que, de ce point de vue, l'organisation, en partenariat avec les communes limitrophes et les acteurs métropolitains, d'un événement festif et sportif, le temps d'une journée, sur une partie du périphérique, serait de nature à favoriser les changements de regard et les appropriations collectives ;

Considérant le vœu adopté par le Conseil de Paris en juillet 2016 relatif à la transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain demandant notamment que « la Ville engage une réflexion et une concertation à l'échelle métropolitaine et régionale sur la transformation de certaines autoroutes ou portions d'autoroutes franciliennes en boulevards urbains » ;

Sur proposition de l'Exécutif,

Émet le vœu que :

- la question de la place et des projets autour du périphérique soit débattue dans le cadre d'un forum métropolitain des mobilités, organisé en 2017 sur proposition de la Ville par le Forum métropolitain du Grand Paris (qui associe l'ensemble des collectivités de l'agglomération parisienne, la Région et la Métropole du Grand Paris), qui permettra de partager entre tous les acteurs, publics, associatifs et privés, les projets et enjeux de la mobilité au sein de l'agglomération à l'horizon 2030 (plan de circulation, intermodalité et insertion des gares du Grand Paris Express, véhicules partagés, transports autonomes...),

- le résultat de ces réflexions, sous la forme d'un Livre Blanc, puisse servir de base à un grand concours international lancé auprès d'équipes pluridisciplinaires (intégrant des architectes, des paysagistes, des experts en mobilité, des démographes, ...) sur le devenir du périphérique pris dans son ensemble et de ses radiales jusqu'à l'A86 ainsi que de leur insertion dans les territoires de la métropole, concours qui serait organisé en lien avec les partenaires métropolitains et de manière concertée,
- le programme d'enrobés phoniques engagé dès 2014, qui a permis de doubler, en deux ans, le linéaire traité, se poursuive avec l'objectif, d'ici 2020, de doter d'enrobés phoniques 100 % des zones habitées exposées au-delà des valeurs limites.