



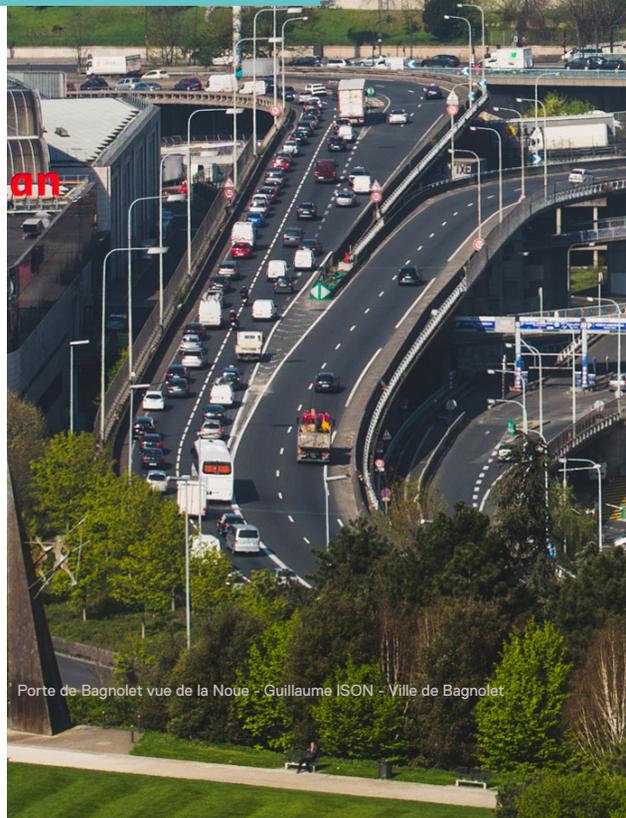
**Est
Ensemble**
Grand Paris



ÉVOLUTION
DU BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

**VISION ET ENJEUX
POUR LE TERRITOIRE
D'EST ENSEMBLE**

CONTRIBUTION AU LIVRE BLANC
DE LA MAIRIE DE PARIS SUR LE DEVENIR
DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE



Porte de Bagnole vue de la Noue - Guillaume ISON - Ville de Bagnole

LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE : UN PATRIMOINE COMMUN

Le territoire d'Est Ensemble, comme la Ville de Paris, est marqué par l'histoire de la construction du boulevard périphérique.

Nos quartiers de faubourg le jouxtent et nos habitants ont pris l'habitude de passer par-dessous ou au-dessus. Chacun fait référence à cette limite symbolique qui parfois nous rapproche et parfois nous sépare les uns des autres. Porte des Lilas, nous avons fait l'expérience de la transformation d'une infrastructure inhospitalière en un lieu de vie partagé pour les habitants d'Est Ensemble comme de Paris. Aujourd'hui, nous partageons la volonté politique de franchir une nouvelle étape dans la transformation du boulevard périphérique, au service d'une ville moins polluante, accessible à tous, plus agréable à vivre pour ses riverains et plus attractive. Cette nouvelle étape de transformation, cadencée par la perspective des Jeux Olympiques de 2024, porte **des enjeux de santé publique, de mobilité, d'emploi et d'économie, mais aussi des enjeux de peuplement. Est Ensemble mène en outre une action résolue pour augmenter significativement le nombre de mètres carrés d'espace vert par habitant : la transformation du boulevard périphérique est une opportunité pour penser les grandes trames végétales de nos territoires, afin que nos villes respirent.**

L'étape historique que nous espérons franchir dans la mutation de notre métropole ne se fera pas sans une réelle collaboration avec le Territoire et l'ensemble des villes qui le composent, mitoyennes du périphérique ou en "seconde couronne". Elles sont toutes concernées par ce projet et ses implications sur les mobilités et l'aménagement de leur territoire. C'est pour cela que les Maires d'Est Ensemble ont souhaité apporter leur contribution à la réflexion collective initiée par la Ville de Paris. Notre parole commune s'exprime pour partager des ambitions et pour soulever des points de vigilance qui pourront orienter nos travaux collectifs. Nous désirons la meilleure articulation possible des projets développés sur notre territoire aux enjeux de transformation du boulevard périphérique et identifions les dynamiques que nous souhaitons encourager ensemble ou bien celles que nous devons anticiper pour mieux les freiner.

Avant tout, cette contribution **marque notre engagement à recoudre nos territoires et à améliorer la vie des habitants d'Est Ensemble comme celle de nos voisins. Avec l'expression d'une vision commune, nous souhaitons être acteurs de cette nouvelle étape de construction du Grand Paris, pour laquelle nous portons une ambition démocratique forte.**

Tony DI MARTINO
Maire de Bagnolet

Abdel SADI
Maire de Bobigny

Stephen HERVÉ
Maire de Bondy

Laurent BARON
Maire du Pré Saint-Gervais

Lionel BENHAROUS
Maire des Lilas

Patrice BESSAC
Maire de Montreuil
et président d'Est Ensemble

Olivier SARRABEYROUSE
Maire de Noisy-le-Sec

Bertrand KERN
Maire de Pantin

François DECHY
Maire de Romainville

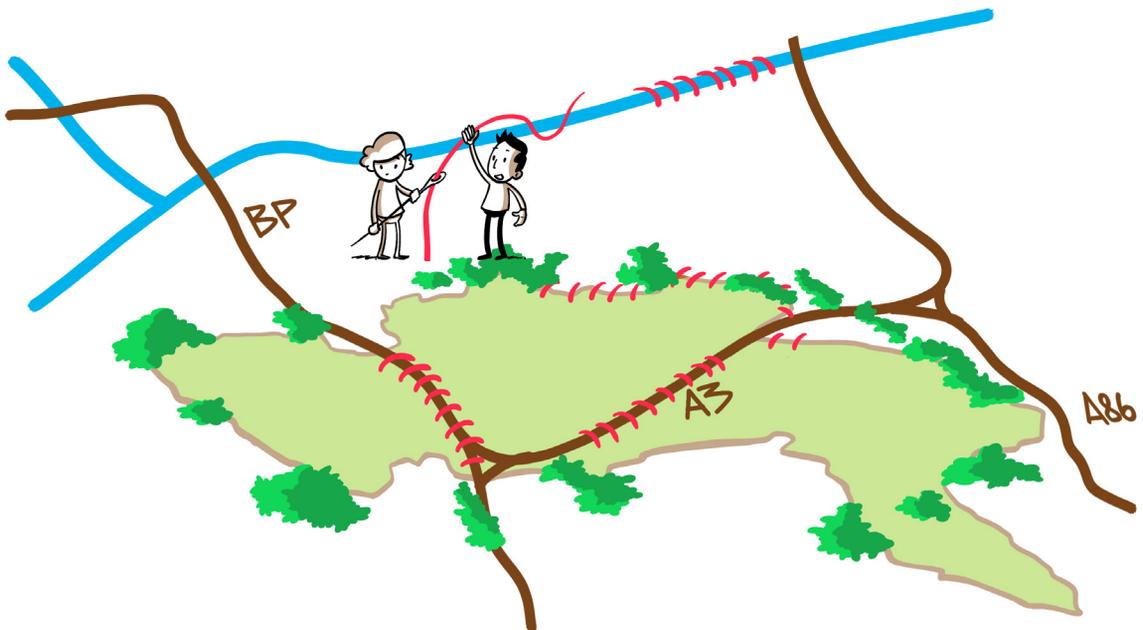


LES AMBITIONS PORTÉES PAR EST ENSEMBLE

RENATURER D'ABORD

Le boulevard périphérique est une grande structure ouverte qui offre l'opportunité de **repenser la place de la nature pour les 550 000 habitants** qui habitent tout proche, que ce soit côté Paris ou côté Est Ensemble. Sur son territoire, Est Ensemble a pour objectif d'atteindre 10 m² d'espaces verts accessibles par habitant à horizon 2030 (contre 6 m² aujourd'hui). Toute opportunité de renaturer, grande ou petite, doit donc être mobilisée : amplifier la forêt linéaire, les plantations sur les talus et les terre-pleins centraux. Un exemple est engagé avec le projet Boom Forest (plantation d'une forêt naturelle et sans entretien) le long des talus à Porte des Lilas.

Les espaces verts du Périphérique peuvent être pensés de façon longitudinale, mais ils doivent aussi se connecter avec les principales structures paysagères comme le canal de l'Ourcq ou le Parc des Hauteurs, grand projet intercommunal qui franchit déjà les limites territoriales. **Le principe d'archipel boisé nous permet à la fois de déployer les espaces verts existants et de créer les maillons manquants pour recoudre le territoire** au travers de liaisons écologiques et de continuités piétonnes et cyclistes. Le boulevard périphérique peut devenir une pièce maîtresse de cette ambition.



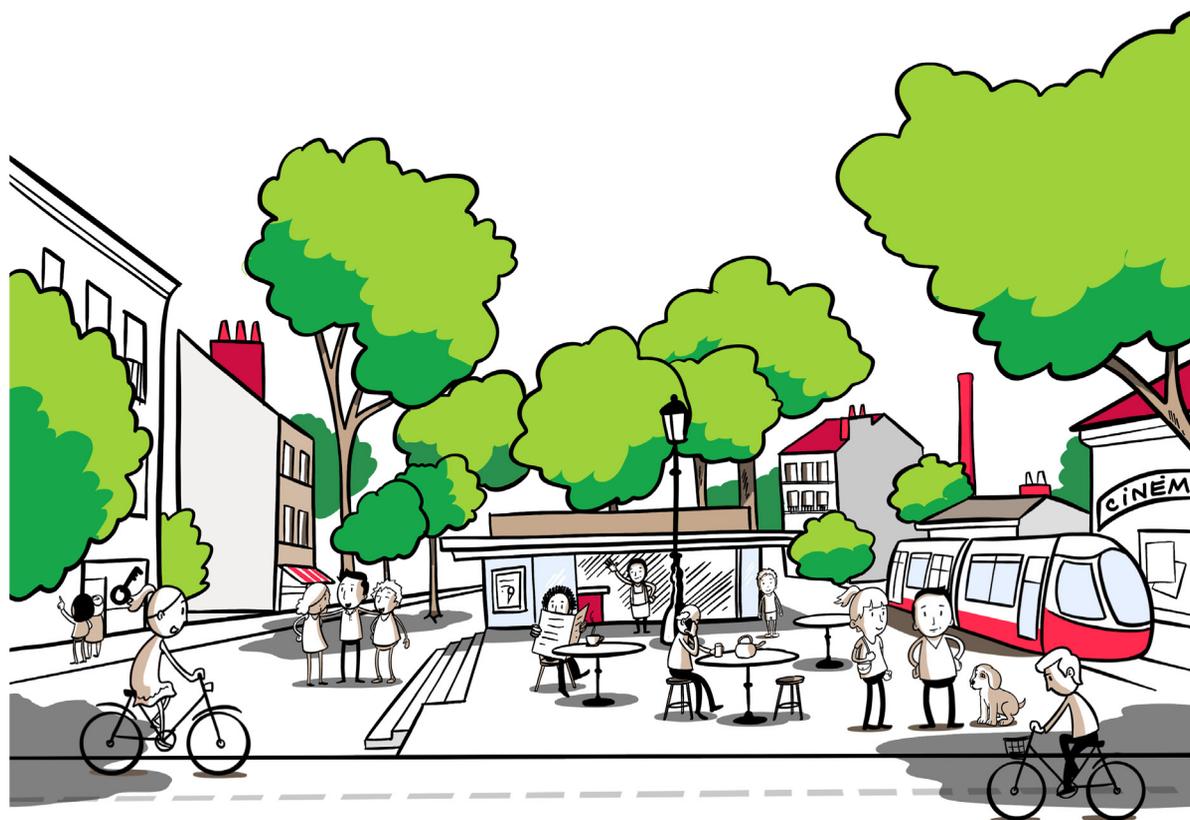
CRÉER DES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ

Au-delà des espaces verts, ce sont une diversité d'espaces publics aux abords du périphérique qui doivent être repensés. **Le périphérique lui-même en tant qu'infrastructure est un espace public.** Aujourd'hui monofonctionnel, dédié aux voitures, il peut devenir un espace public approprié par d'autres usagers (piétons, cyclistes etc.), connecté aux espaces publics et aux quartiers proches, comme cela a déjà été réalisé dans d'autres métropoles mondiales.

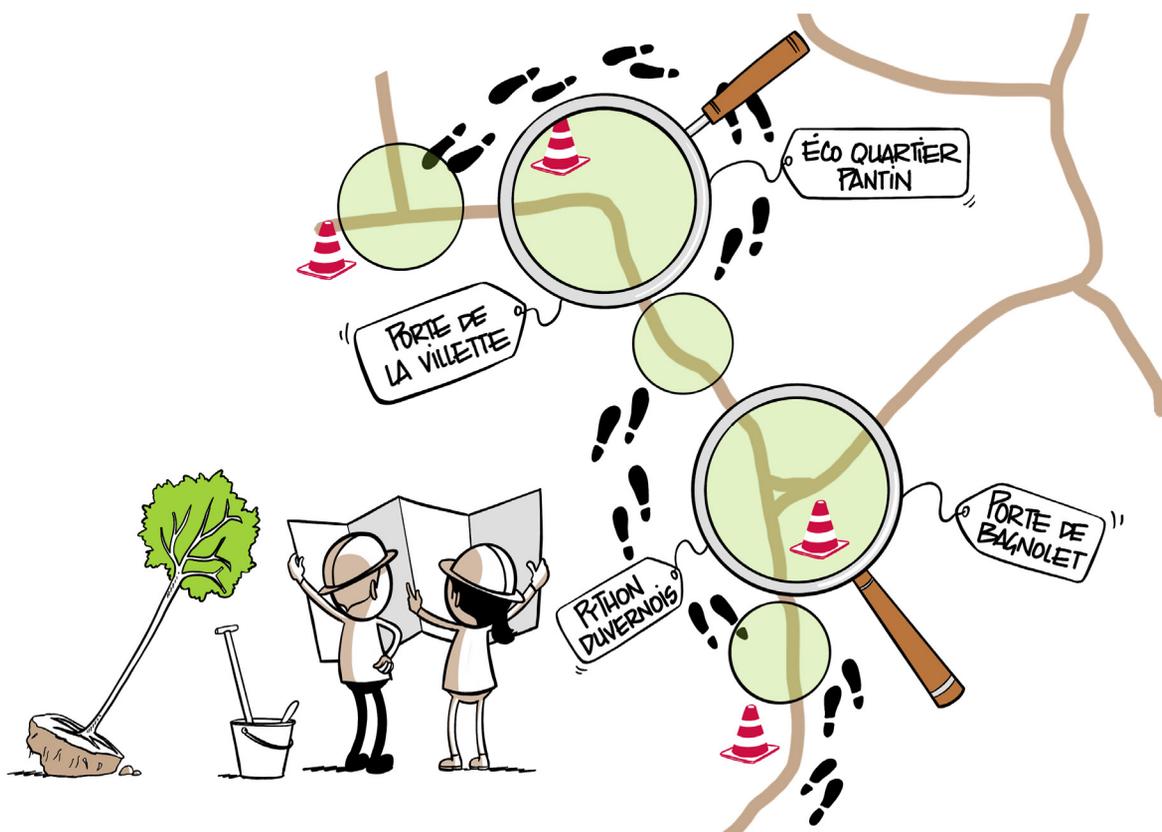
Nous souhaitons nous associer pleinement à une transformation séquencée du boulevard périphérique en boulevard urbain apaisé accessible à toutes les mobilités, dans le respect de l'ensemble des populations concernées.

Notre territoire expérimente déjà la transformation des portes en places. La Philharmonie à la Porte de Pantin ou la transformation à venir de la Porte de Montreuil sont pensées pour ouvrir des espaces de rencontres et créer de nouveaux franchissements. C'est une préoccupation constante dans tous nos projets territoriaux, comme au Pont de Bondy ou le long du prolongement du T1. En effet, l'expérience du confinement nous l'a montré plus fortement encore : **notre qualité de vie se trouve aussi dans nos espaces publics de quartiers.**

Chacun doit pouvoir sortir, jouer, se détendre, faire du sport, rencontrer ses voisins... Nos façons d'habiter la ville ensemble doivent être nourries par ce travail sur les espaces publics, mais aussi par l'activation des rez-de-chaussée, ou l'animation d'événements temporaires. La transformation du boulevard périphérique peut être **un levier de changement des pratiques**, de renforcement de la proximité et de couture entre les territoires.



AGIR AUJOURD'HUI ET PRÉPARER DEMAIN



Priorités, petits pas et vision globale © Guillaume Danel

L'ampleur de la transformation du boulevard périphérique nous invite à penser à **différentes échelles spatiales et temporelles**. Nous souhaitons contribuer à l'élaboration d'une stratégie qui se déploie dès maintenant, tout en accompagnant les transformations majeures qui auront lieu demain. Nous souhaitons avancer dès aujourd'hui, en envisageant des mesures préparatoires (réduction de la vitesse, nombre de voies, pérennisation de la voie réservée dans le cadre des JOP, mesures en cas de pics de chaleur ou de pics de pollutions par exemple) qui pourraient permettre la métamorphose de demain. Il sera essentiel de savoir s'adapter aux projets de demain en anticipant la réversibilité de certains programmes.

Ceci nous demande d'identifier nos priorités et de nous accorder sur un calendrier. **L'urgence sanitaire et climatique implique de transformer dès aujourd'hui la Porte de Bagnole**. Travailler ce territoire de façon prioritaire ne nous empêche pas d'agir par ailleurs, en multipliant les projets maîtrisables et rapides, dès lors qu'ils s'accordent à notre haut niveau d'ambition. Mais nous n'ignorons pas qu'articuler court terme et long terme nécessite une vision claire et partagée.

PARTENARIATS ET CONCERTATION :

DÉCIDER ENSEMBLE



Est Ensemble souhaite réaffirmer le partenariat nécessaire entre les territoires de la métropole, notamment sur les enjeux programmatiques. Les équipements métropolitains doivent être choisis et localisés ensemble, entre élus, partenaires et habitants des deux rives du périphérique. **Le débat citoyen est en effet un ingrédient incontournable du processus de décision**, et d'appropriation collective des étapes de transformation que nous nous apprêtons à vivre. La transformation du ring d'Anvers est une illustration inspirante d'écoute mutuelle et d'adaptation du projet. Les habitants souhaitaient la couverture complète de l'infrastructure. Compte tenues de leurs demandes et des faisabilités techniques et financières, le projet a évolué vers des projets ponctuels dont une couverture partielle.

Le processus démocratique est donc un facteur de réussite incontournable de la transformation du périphérique : **à court terme, les enjeux programmatiques de la transformation de la Porte de Bagnolet constituent un terrain d'exercice pour apprendre à décider ensemble.** Au travers d'une large concertation citoyenne et institutionnelle, les acteurs de la mobilité, ainsi que les villes concernées et les habitants, sont associés et participent au devenir de la Porte et de la gare routière internationale afin d'aboutir à des propositions concrètes partagées.

NOS POINTS DE VIGILANCE

MIXITÉ SOCIALE ET PROGRAMMATIQUE :

PRÉSERVER L'ÉQUILIBRE DE NOS TERRITOIRES

46 000 habitants sont riverains du périphérique sur le territoire d'Est Ensemble. Ils habitent des quartiers de faubourg qui forment un paysage pittoresque et riche dans ses variations, accueillant aussi bien des habitations, des équipements et des commerces que des entreprises artisanales. Le territoire des faubourgs doit être accompagné dans son histoire et son architecture, sans être soumis à un rythme de transformation qui pourrait compromettre son caractère et déstabiliser son peuplement : personne n'est appelé à en partir.

L'effacement symbolique de la limite du périphérique ne doit pas conduire à amplifier le phénomène de spéculation immobilière que nous constatons déjà à l'oeuvre sur l'ensemble de nos territoires.

Les investissements et équipements publics doivent se faire au profit des habitants du territoire et permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux arrivants. Nous continuerons donc à limiter la spéculation immobilière sur notre territoire et à résorber l'habitat insalubre par une politique du logement qui assume l'inclusion de nouveaux habitants dans leurs parcours résidentiels. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation des Faubourgs ainsi que les chartes d'encadrement des prix de sortie des logements neufs sont des outils que nous avons développés en ce sens.



INTERDÉPENDANCE DES MOBILITÉS :

PENSER L'ÉTAPE D'APRÈS

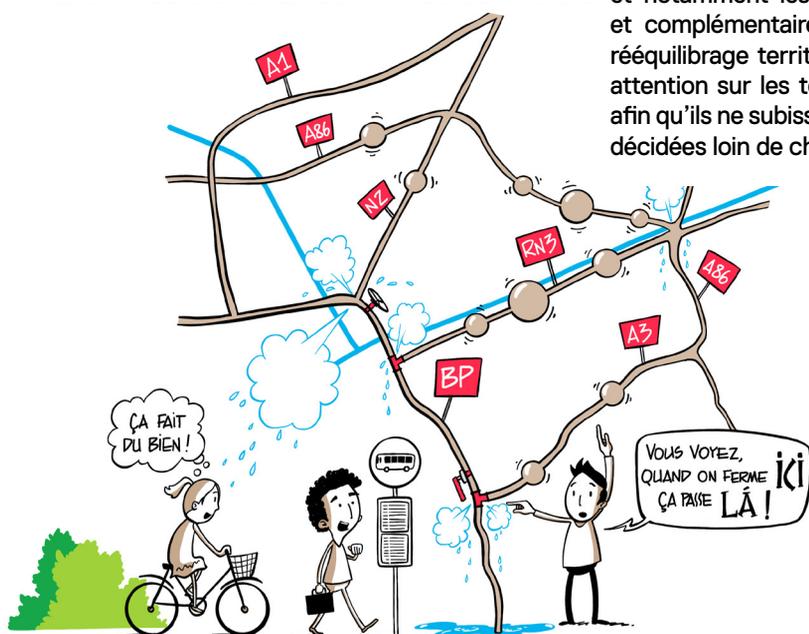
À Séoul, la déconstruction de l'infrastructure routière passant de 14 à 4 files de circulation a fait diminuer le trafic de 80%. La transformation physique de l'environnement a changé les comportements des individus, des ménages et des entreprises. Au-delà des questions propres au périphérique lui-même, il nous faut anticiper les impacts de la pacification du boulevard périphérique et de l'A1 sur l'A3 et l'A86, en traitant ce sujet à l'échelle du schéma de circulation métropolitain et régional, qui articule radiales pénétrantes (ex-RN2, ex-RN3, A1 et A3) et rocade (boulevard périphérique, A86, Francilienne), afin d'éviter les reports de circulation là où des projets de pacification sont en marche. Remettre l'avenir de l'A86 à l'ordre du jour nous paraît urgent compte-tenu des réflexions sur la Porte de la Chapelle, la Porte de Bagnole et le Pont de Bondy.

Mais, non moins important, il est également nécessaire de continuer à renforcer l'offre de transports en commun sur le territoire. Seulement 37% de la population d'Est Ensemble se situe à proximité immédiate d'un transport en commun lourd, contre 60% à l'ouest de la métropole. De nouvelles liaisons et mobilités vont ainsi voir le jour. Le T1 va bientôt relier le territoire d'Est Ensemble du Nord au Sud. Cinq gares de la ligne 15 du Grand Paris Express vont desservir nos villes. Les réseaux « RER Vélo », « Vélopolitain » et « Boucles cyclables olympiques »

vont découpler les continuités cyclables. Nous devons aussi accompagner la transition de la dépendance automobile vers des mobilités alternatives par un maillage intermodal à plusieurs échelles.

Tous les moyens doivent être mis en œuvre pour favoriser un report modal de l'automobile vers des modes de déplacement doux, tout en veillant à ne pas aggraver les inégalités sociales. Cette transformation des modes de déplacements doit être articulée avec Ile de France Mobilités mais aussi avec l'ensemble des politiques publiques (ZFE, PDUIDF, etc.). Ces améliorations des transports en commun comme des circulations douces pourraient permettre de prévoir à l'échéance 2030 la transformation du périphérique en boulevard urbain réduisant les nuisances de pollution, de bruit et de luminosité nocturne. Il apparaît, enfin, essentiel de tenir compte de la circulation des marchandises et des enjeux posés par l'essor du e-commerce en réfléchissant aux modalités logistiques (stockage et distribution) sur l'ensemble de la métropole et en envisageant notamment une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse.

À l'échelle de nos quartiers, nous avons vu que les pratiques cyclables peuvent changer la donne et relier nos quartiers. Pour nos déplacements à l'échelle métropolitaine et régionale, nous devons améliorer significativement le bouquet de mobilités, et notamment les transports collectifs structurants et complémentaires, dans une logique de véritable rééquilibrage territorial métropolitain, et porter notre attention sur les territoires les moins bien desservis, afin qu'ils ne subissent pas les politiques d'apaisement décidées loin de chez eux.



ZOOM PROJET 1

LE PONT DE BONDY À LA JONCTION ENTRE L'A3 ET L'A86

CRÉER UNE CENTRALITÉ URBAINE ET INTERMODALE AGRÉABLE

OBJECTIFS

- *Créer un pôle intermodal à partir de l'arrivée du nouveau métro*
- *Optimiser les nouveaux transports et les mobilités douces et actives*
- *Valoriser la proximité avec le canal*
- *Créer un cadre de vie agréable pour les habitants et les usagers*

À SAVOIR

Lauréat de l'appel à projet « Friche » de la Région, le projet développera une forêt linéaire entre Bobigny, Bondy et connectera le parc de la Bergère et le Parc des Hauteurs.

Lauréat de l'appel à projet « Qualité de l'Air » de l'Ademe, des simulations à l'exposition au bruit et aux pollutions permettront d'améliorer la santé publique.

À RETENIR

- 1 **Des infrastructures pacifiées qui permettront de recoudre les territoires.**
- 2 **Des espaces publics vivants qui feront le lien entre les différents réseaux de transport.**



ZOOM PROJET 2

L'ARCHIPEL BOISÉ

RENATURER ET RECONNECTER LES ESPACES VERTS

OBJECTIFS

- *Végétaliser pour relier les espaces verts existants et futurs dans un territoire très dense, à la manière de pas japonais*
- *Lutter contre les îlots de chaleur urbains*
- *Créer des sanctuaires de biodiversité*
- *Développer les modes de transports doux et actifs*
- *Construire une ville vivante, apaisée et accueillante*

À SAVOIR

Le principe d'archipel boisé pourrait être réalisé sur deux talus au Pré Saint-Gervais (environ 3 000m²) et sur un site parisien longeant l'est du périphérique (46 500m²).

Le projet est une déclinaison opérationnelle de l'axe « archipel de fraîcheur » du projet de territoire du Parc des Hauteurs.

À RETENIR

- 1 **Des liaisons écologiques qui permettent de recoudre le territoire.**
- 2 **Des espaces publics de qualité qui seront des lieux de loisirs culturels, écologiques et sportifs.**



ZOOM PROJET 3

LA PORTE DE BAGNOLET À LA JONCTION ENTRE LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE ET L'A3

RECOUDRE LES TERRITOIRES ET
RETROUVER UN CADRE DE VIE PLUS SAIN

OBJECTIFS

- Répondre à l'urgence sanitaire et climatique liée à la pollution et aux nuisances sonores
- Améliorer le cadre de vie des habitants
- Recoudre les coupures urbaines et paysagères
- Démêler les parcours et retrouver des espaces publics confortables
- Moderniser le pôle multimodal, économique et hôtelier pour qu'il réponde aux usages d'aujourd'hui
- Réécrire un nouveau récit pour ce quartier de ville

À SAVOIR

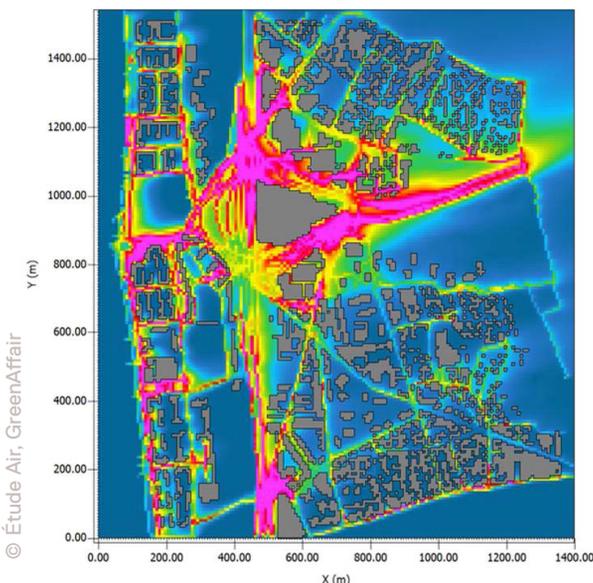
Le site est caractérisé par une prégnance infrastructurelle et 85% d'imperméabilité. 300 000 voitures par jour circulent au niveau de l'échangeur, dont seulement 15% en échange avec le réseau local, entraînant des taux de pollution bien au-dessus des valeurs limites réglementaires.

En tant que premier pôle hôtelier d'Est Ensemble, le secteur compte 1920 chambres d'hôtel. Pôle commercial important, il comprend 215 000m² de bureaux, 10 000 salariés et le centre commercial Bel-Est.

À RETENIR

- 1 Une échelle de proximité qui sera retrouvée.
- 2 Des services pour les habitants qui seront diversifiés.
- 3 Des mobilités douces et des espaces publics qui seront réintégrés.
- 4 Des liens retissés entre Paris/Bagnolet et Bagnolet/Est-Ensemble.

Les concentrations de NO₂ (dioxyde d'azote) observées aux abords du BP sont comprises en moyenne entre 60µg/m³ et 90µg/m³, soit au dessus des valeurs limites réglementaires (qui est de 40µg/m³).



ZOOM PROJET 4

LA ZAC ÉCOQUARTIER GARE DE PANTIN QUATRES CHEMINS

CONSTRUIRE UN PROJET ARTICULÉ AUTOUR D'UN PARC DE 2,5 HECTARES

OBJECTIFS

- Développer de nouveaux usages tout en suivant des objectifs de développement durable
- Favoriser la biodiversité par la création de 5 hectares d'espaces verts, dont un parc de 2,5 hectares
- Créer du lien entre le quartier des Quatre-Chemins et le reste de la ville par de nouvelles traversées piétonnes sur les voies ferrées
- Mettre en valeur le quai mémoriel, témoin de déportations durant la seconde guerre mondiale

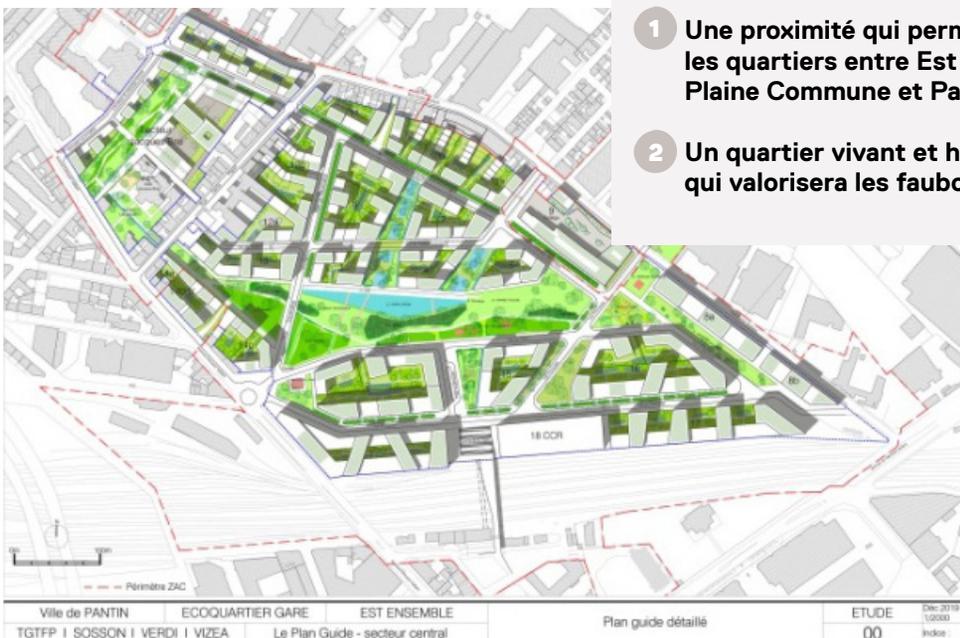
À SAVOIR

Le projet s'étend sur un périmètre de 45 hectares et une emprise ferroviaire de 18 hectares. Il comptera 1500 logements dont 33% de logements sociaux et 100 000m² de bureaux.

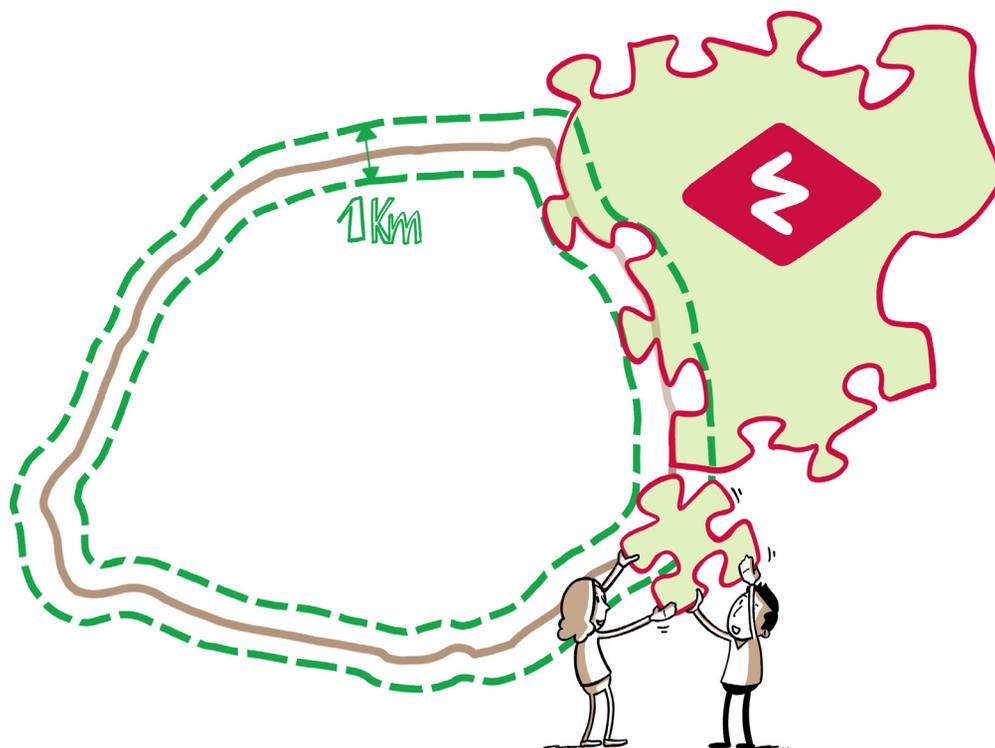
5 000m² de rez-de-chaussée seront investis pour développer de nouvelles activités.

À RETENIR

- 1 Une proximité qui permettra de relier les quartiers entre Est Ensemble, Plaine Commune et Paris.
- 2 Un quartier vivant et habité qui valorisera les faubourgs.







Porter ensemble, une vision pour les territoires du périphérique © Guillaume Danel



**Est
Ensemble**
Grand Paris



www.est-ensemble.fr/le-faubourg