

Conseil de Paris des 4, 5, 6 et 7 juillet 2016

**Vœu rattaché à la délibération :**  
**2016 DU 1 - Évaluation du Plan Local d'Urbanisme,**  
**approbation de la modification générale**  
**Relatif à la transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain**

***Déposé par David Belliard, Anne Souyris, Galla Bridier, Marie Atallah, Joëlle Morel, Jérôme Gleizes et les élu-e-s du Groupe écologiste de Paris (GEP)***

Considérant que le boulevard périphérique est source de considérables nuisances environnementales ;

Considérant que les centaines de milliers de personnes habitant ou résidant aux abords du périphérique ont ainsi à subir les pires niveaux de pollution atmosphérique, 3 fois supérieurs au reste de la population, et d'exposition au bruit au cœur de l'agglomération parisienne ;

Considérant que le boulevard périphérique, par ces nuisances, sa topographie et sa fonction exclusive, cloisonne les territoires et enserme la Ville de Paris, à l'heure où nous construisons la Métropole du Grand Paris ;

Considérant que le boulevard périphérique supporte un transit national et international, notamment de camions, qui use l'infrastructure et nécessite un entretien coûteux, supporté par les impôts des parisiens ;

Considérant que, comme la Voie George Pompidou des berges rive droite et d'autres autoroutes urbaines en transformation, cet ouvrage en cœur de ville est un héritage d'une conception aujourd'hui devenue anachronique de l'urbanisme, à l'heure où les villes doivent être résilientes et s'adapter aux enjeux environnementaux et de santé publique ;

Considérant que de nombreuses métropoles mondiales ont entrepris de remodeler profondément (Madrid, New York) voire de supprimer des autoroutes urbaines (Séoul) ;

Considérant qu'un tronçon des autoroutes A6 et A7 traversant la ville de Lyon est actuellement déclassé afin d'être bientôt transformé en boulevard urbain ;

Considérant les études des urbanistes et architectes illustrant la nécessité de recréer de l'urbain à partir de cet ouvrage ;

Considérant que Paris est la capitale la plus dense d'Europe en population et que sa part en espaces verts est réduite à seulement 5,8 m<sup>2</sup> par habitant intramuros et 14,5m<sup>2</sup> en comptant les bois de Vincennes et de Boulogne, alors que l'on en compte 45m<sup>2</sup> à Londres, 36m<sup>2</sup> à Amsterdam, 59m<sup>2</sup> à Bruxelles, etc. ;

Considérant le potentiel que représentent les 100 hectares de voies, les 38 hectares de bretelles et les 44 hectares d'espaces verts existants ;

Considérant le calendrier de construction du Grand Paris Express et le bouclage de l'A86, la présence la N118 et de l'A13 permettant de contourner Paris et sa petite couronne, et de délester la circulation sur le boulevard périphérique ;

Considérant les possibilités qui pourraient être offertes de nivellement et de remodelage afin de gommer la césure urbaine constituée par le périphérique ;

Aussi, sur proposition de David Belliard, Anne Souyris, Galla Bridier, Marie Atallah, Joëlle Morel, Jérôme Gleizes et des élu-e-s du Groupe écologiste de Paris (GEP), **le Conseil de Paris émet le vœu que :**

- **La ville de Paris saisisse le gouvernement en vue du déclassement du boulevard périphérique de façon à ce qu'il soit retiré du réseau routier magistral francilien et ne supporte plus de transit national ou international avant 2020 ;**
- **La ville de Paris engage une réflexion et une concertation à l'échelle métropolitaine et régionale sur la transformation des certaines autoroutes ou portions d'autoroutes franciliennes en boulevards urbains. Dans ce cadre, sera étudiée la transformation progressive à horizon 2030 (bouclage du réseau du métro Grand Paris Express) du périphérique en un boulevard urbain ouvert aux circulations douces et pouvant intégrer un parc circulaire.**