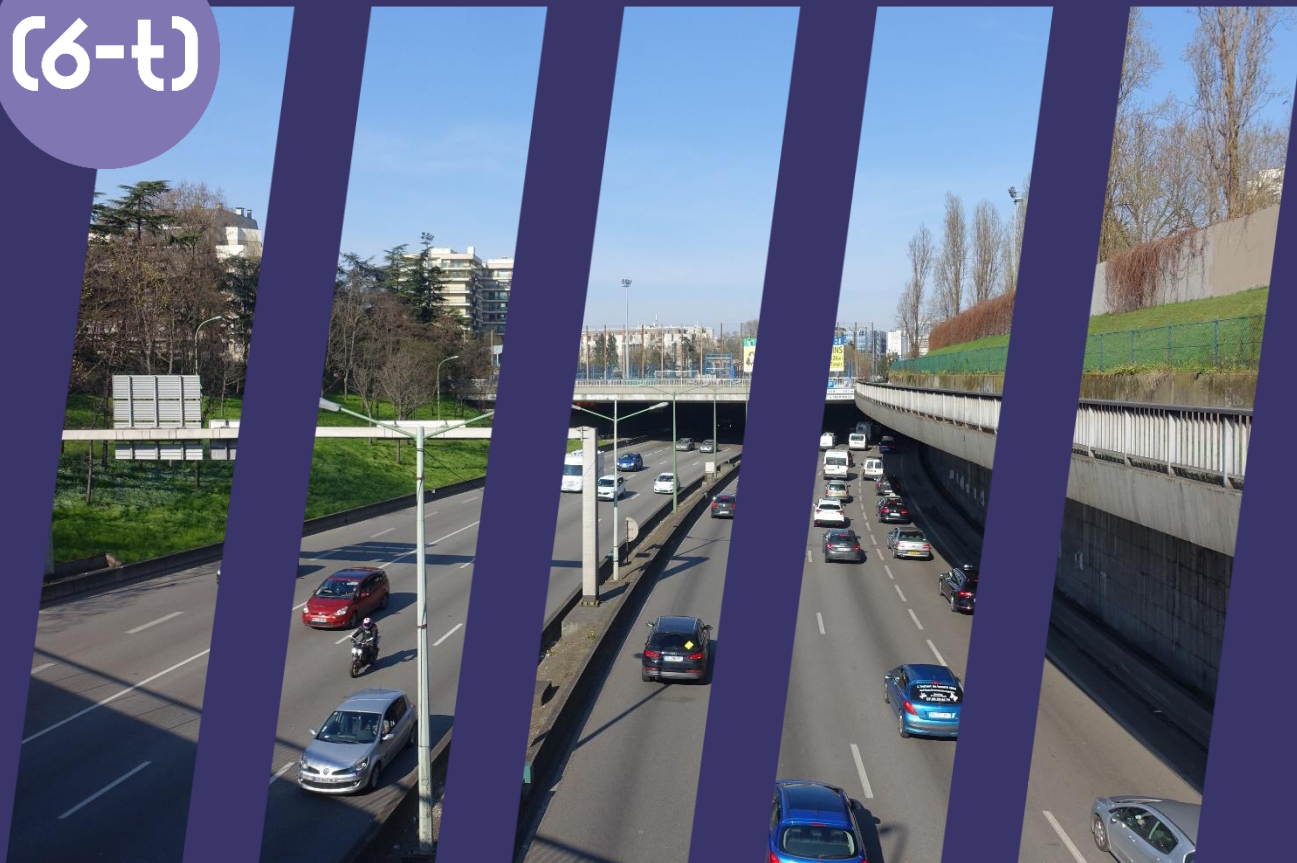


(6-t)



Analyses des usages et des usagers du boulevard périphérique parisien

Résultats de l'enquête usagers

Étude réalisée par 6t-bureau de recherche
pour le compte de la Ville de Paris



Impressum

Commanditaire



Ville de Paris

Agence de la Mobilité
Direction de la Voirie et des déplacements
121, Avenue de France
75013 Paris

Mandataire

6t-bureau de recherche
58, rue Corvisart
75013 Paris

Partenaire enquêtes

MV2 – Cabinet d'étude
98/100, av Aristide Briand
92120 Montrouge

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche (2021). Analyses des usages et des usagers du boulevard périphérique parisien. Résultats de l'enquête usagers

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.



Table des matières

1. Introduction	3
1.1. Contexte et objectifs	3
1.2. Questionnements	3
1.3. Approche et méthodologie	4
1.4. Le découpage morphologique de l'Île-de-France	7
1.5. Contenu du rapport	8
2. Le profil des usagers du périphérique parisien	9
2.1. Les caractéristiques sociodémographiques des usagers	9
2.2. Le profil "mobilité" des usagers	12
3. Les parcours renseignés spécifiquement	17
3.1. Les origines-destinations	17
3.2. Les motifs	21
3.3. Les durées	23
3.4. Les véhicules utilisés	25
3.5. Accompagnement et contraintes	29
3.6. Les avantages du boulevard périphérique et les alternatives	32
4. L'utilisation du périphérique en général	41
4.1. Habitudes d'utilisation	41
4.2. Impact de la crise sanitaire de 2020	43
5. Les avis sur les éventuelles options d'évolution du Boulevard Périphérique	44
5.1. Limitation de la vitesse à 50 km/h	44
5.2. Voies dédiées	45
6. Synthèse et enseignements	50
6.1. Les points saillants	50
6.2. Les enseignements généraux	51
Annexes	53
Annexe n°1 : Profil sociodémographique de l'échantillon	53
Annexe n°2 : Type d'usagers en fonction des motifs d'origine et de destination	54
Annexe n°3 : Synthèse par départements de Paris et Petite Couronne	55
Annexe n°3 : Questionnaire de l'enquête	59

1. Introduction

1.1. Contexte et objectifs

Le boulevard périphérique parisien est aujourd'hui une des infrastructures routières urbaines les plus fréquentées d'Europe. Le nombre de véhicules l'empruntant par jour varie entre 180'000 et 250'000. On estime ainsi que sa fréquentation concerne plus de 1 million de déplacements par jour.

S'il a été pensé et réalisé dans les années 60 et 70 dans l'objectif de réduire significativement les embouteillages de la ville de Paris et de son agglomération et d'améliorer la qualité de vie, il est devenu aujourd'hui un des axes routiers les plus congestionnés de France. Sa fréquentation importante est également le corollaire d'un nombre extrêmement élevé et inquiétant de nuisances, en particulier en termes de bruit et de pollution de l'air, auxquelles il expose tous les jours des centaines de milliers de Franciliens. Selon Airparif, par exemple, les niveaux moyens mesurés de NO₂ sont près de deux fois supérieurs à la valeur limite annuelle autour du périphérique (Airparif, 2019). En 2010, la campagne de mesure de Bruitparif avait, elle, relevé que les niveaux d'exposition au bruit autour de cette infrastructure se situait entre 68 et 72 décibels la nuit et entre 75 et 79 décibels pour la journée. Des niveaux qui excédaient donc systématiquement les valeurs limites réglementaires de jour (soit 68 décibels en moyenne) comme de nuit (62 décibels de 22h à 6h) (Bruitparif, 2010).

La tendance lourde à la baisse du trafic comptabilisé sur les 35 km du boulevard périphérique (- 9% de véhicules*km entre 2001-2010) et celle des indicateurs de motorisation des ménages à Paris et sa proche couronne (EGT 2010) font aujourd'hui fortement écho aux enjeux toujours plus présents en termes de qualité de vie et de climat et, plus récemment, à ceux qui ont émergé durant la crise sanitaire. Cette double donne rend d'autant plus impérieux le besoin d'accompagner et de renforcer ces évolutions pour atteindre les objectifs fixés dans ces domaines. Elle invite ainsi les collectivités à repenser en profondeur la place dévolue à la mobilité automobile et à lutter contre l'autosolisme. Ce changement de paradigme très net a comme conséquence l'émergence de questionnements fondamentaux quant aux futurs des grandes infrastructures routières, telles que le périphérique, comme l'a montré la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique parisien.

1.2. Questionnements

Pour alimenter les réflexions et débats sur le devenir du périphérique, la ville de Paris souhaitait disposer de données actualisées sur son usage via une large enquête. Plus précisément il s'agissait de répondre à 3 questionnements :

- > **Qui sont les usagers du boulevard périphérique ?**
- > **Pourquoi et comment l'utilisent-ils ?**
- > **Quelles sont leurs opinions quant à certaines options d'évolution envisageable pour cette infrastructure ?**

1.3. Approche et méthodologie

Pour apporter des réponses aux questions posées, une enquête ambitieuse a été réalisée durant l'année 2020 auprès des usagers par le cabinet MV2.

Au vu de l'impossibilité d'interroger les conducteurs des véhicules lors du déplacement, l'enquête a été réalisée en deux étapes bien distinctes :

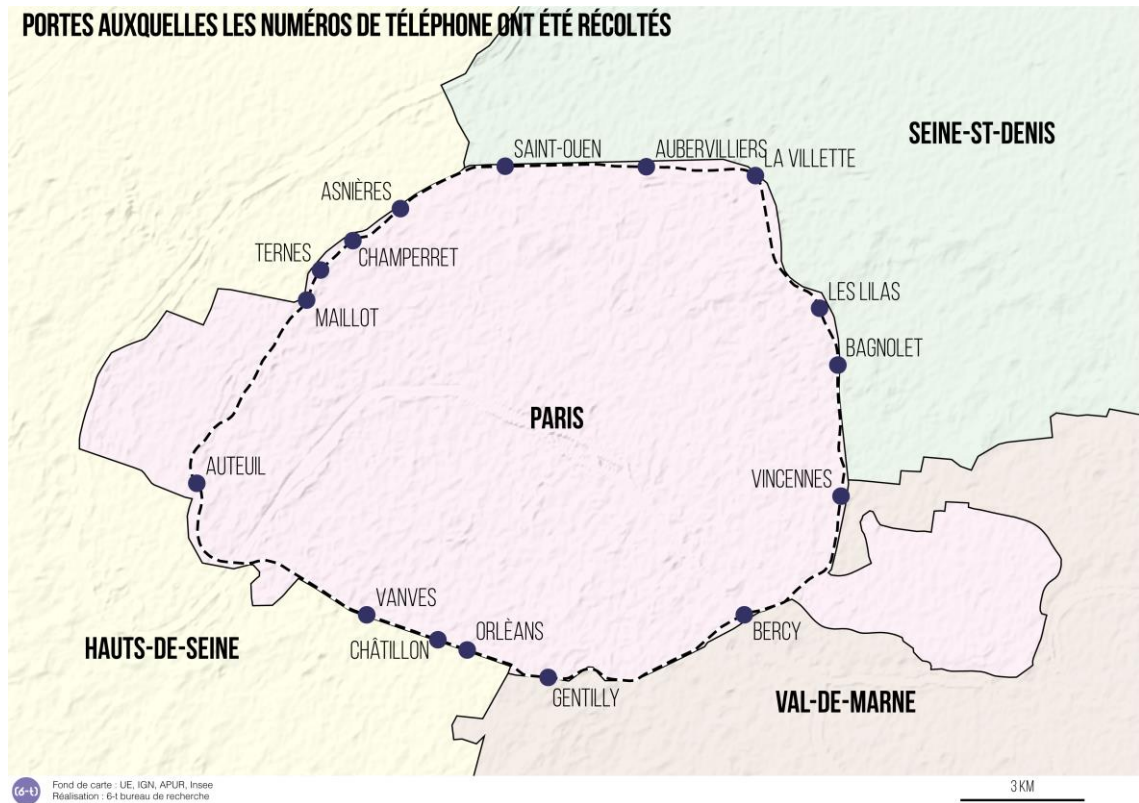
- 1) **Phase de recueil des numéros de téléphone en entrée ou sortie du périphérique** : lors de cette **première phase**, des enquêteurs ont été placés aux feux rouges situés aux entrées ou sorties de boulevard périphérique en **16 portes définies** :

- | | |
|------------------|----------------|
| 1. Asnières | 9. La Villette |
| 2. Aubervilliers | 10. Les lilas |
| 3. Auteuil | 11. Maillot |
| 4. Bagnole | 12. Orléans |
| 5. Bercy | 13. Saint Ouen |
| 6. Champerret | 14. Ternes |
| 7. Châtillon | 15. Vanves |
| 8. Gentilly | 16. Vincennes |

Les portes ont été sélectionnées selon des critères de fréquentation en assurant une représentativité tant de celles très fréquentées que de celles l'étant moins, tout en veillant également à disposer d'une représentativité en termes d'accessibilité.

Ainsi, une première phase à consister à identifier les échangeurs principaux (échange avec autoroutes) qui étaient équipés de feux tricolores. Ces feux étaient indispensables pour permettre l'arrêt des personnes sans risque pour le trafic ou les enquêteurs. Une seconde phase à porter sur les échangeurs secondaires, également sélectionnés selon l'équipement en feux tricolores. Mais il s'agissait aussi de considérer les volumes de trafic, en entrée comme en sortie, sur ces échangeurs. Finalement, une fois cette double sélection opérée, le périmètre global a été séparé en 4 secteurs au sein desquels 4 sites, de type primaire et secondaire, ont été sélectionnés.

Figure n° 1 : Les 16 portes auxquelles étaient placés les enquêteurs



Les recueils des numéros de téléphone se sont déroulés :

- Du lundi au dimanche de 7h00 à 21h00 ;
- Du lundi au samedi de 22h00 à 06h00 ;

Les enquêteurs distribuaient un flyer expliquant les objectifs de l'étude. Le terrain s'est déroulé du lundi 21 septembre au mardi 27 octobre 2020, une période qui n'a donc pas été concernée par les restrictions de déplacement du confinement.

2) **La seconde phase** a consisté à appeler les numéros recueillis et à administrer l'enquête par téléphone. Elle s'est déroulée à partir du vendredi 2 octobre au jeudi 5 novembre 2020. Le questionnaire, d'environ 20 minutes, abordait les questions suivantes :

- Descriptif du trajet du jour du recueil ;
- Leur usage du périphérique ;
- Le véhicule utilisé le jour du recueil ;
- Opinions sur les différentes options d'évolutions possibles du périphérique ;
- Usage du boulevard périphérique en général et alternatives possibles ;
- Équipement des ménages et pratiques de mobilité ;
- Profil du conducteur.

En fin de compte, **4 000 questionnaires ont été complétés par téléphone.**

Figure n° 2 : Flyer distribué aux usagers du périphérique



Des résultats qui ne concernent pas le trafic de transit

Au vu de la méthodologie adoptée, il s'agit ici de souligner que seuls les usagers étant sortis par les portes sélectionnées ont pu être enquêtés. Par conséquent, les données récoltées et les résultats de ce rapport ne concernent pas les usagers en transit. Ce choix méthodologique se justifie par le souhait de concentrer l'étude sur les usagers les plus représentés sur le boulevard périphérique, soit les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers et les deux-roues motorisés.

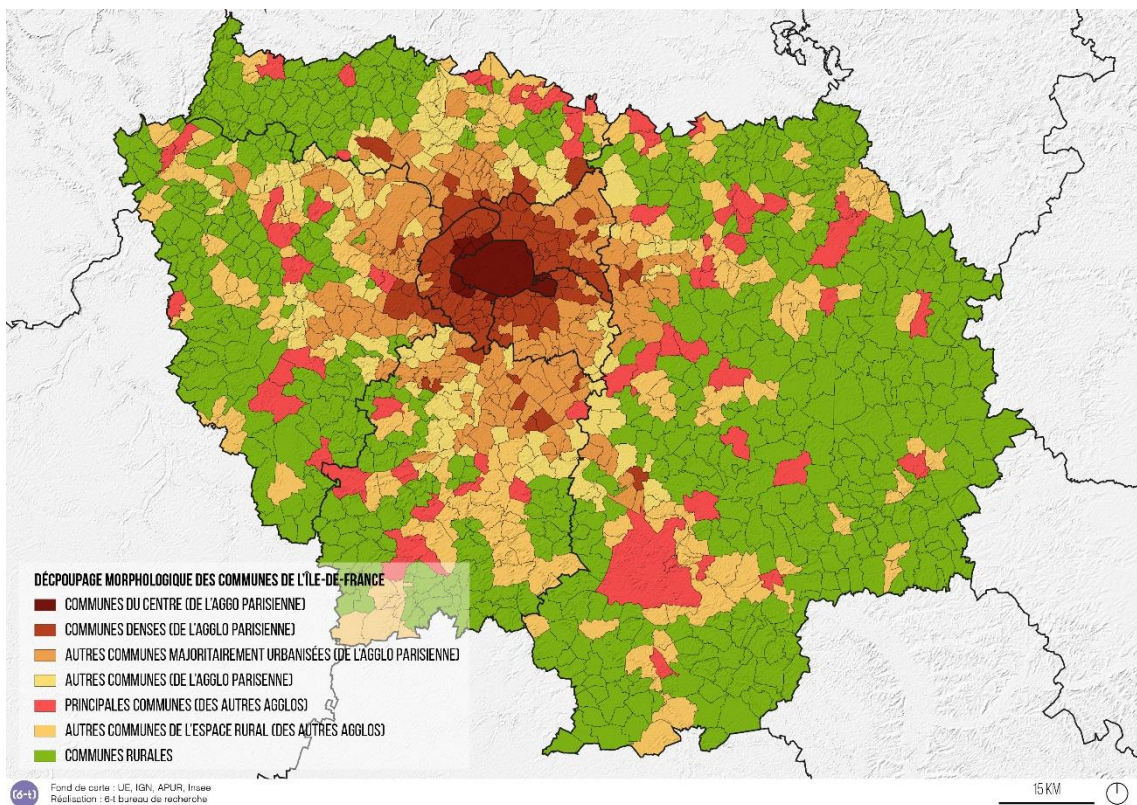
Tableau n° 1 : Structure de l'échantillon selon les créneaux d'enquête (La structure temporelle de l'échantillon a été établie sur la base de comptages des flux de trafic réalisés par la Ville de Paris sur le boulevard périphérique)

Jours de semaine	7h-21h		21h-6h		Total	
	N	En %	N	En %	N	En %
Lundi au samedi	3'378	84%	226	6%	3'604	90%
Lundi au vendredi	3'101	77%	225	6%	3'604	83%
Samedi	277	7%	1	0%	278	7%
Dimanche	396	10%	-	-	396	10%
Total	3'774	94%	226	6%	4'000	100%

1.4. Le découpage morphologique de l'Île-de-France

Pour certaines d'analyses, nous utiliserons le découpage dit morphologique de l'Île-de-France. Ce dernier, proposé par l'APUR, découpe la région en 7 catégories selon plusieurs critères combinés, dont la densité et les flux de navetteurs.

Carte n° 1 : Découpage morphologique des communes de l'Île-de-France.



1.5. Contenu du rapport

Le présent rapport présente les résultats de cette enquête et est structuré de la manière suivante :

- 1) Le profil des usagers ;
- 2) Les parcours renseignés spécifiquement (le jour du relevé du numéro de téléphone) ;
- 3) L'utilisation du périphérique en général par les enquêtés ;
- 4) Les avis sur les évolutions potentielles du boulevard Périphérique ;

La dernière partie sera consacrée à une synthèse et aux principaux enseignements que nous pouvons formuler au vu de ces données et de leur mise en dialogue avec d'autres éléments factuels clés concernant la mobilité des Parisiens et des Franciliens (EGT ou enquête Plaques, notamment). D'autre part, le rapport du cabinet d'étude MV2 portant sur la même enquête est également disponible en annexe.

2. Le profil des usagers du périphérique parisien

2.1. Les caractéristiques sociodémographiques des usagers

Nous avons distingué deux types d'usagers en fonction des motifs d'origine et de destination du trajet que les enquêtés ont renseigné. En fonction de certaines combinaisons indiquées (cf. annexes), les catégories "usagers non professionnels" et "chauffeurs-livreurs" ont ainsi pu être identifiées. Les "chauffeurs-livreurs" sont donc les personnes dont l'origine et/ou la destination est un lieu de livraison, de rendez-vous ou d'intervention chez un client, un patient. Inversement, les "usagers non professionnels" sont l'ensemble des autres usagers, même ceux professionnels dont le trajet ne satisfait pas aux critères ci-dessus.

a) Les usagers non professionnels

L'examen du profil des usagers non professionnels (voir annexes) montre une population :

- Majoritairement masculine (69%) ;
- Se situant en grande partie dans la catégorie 35-49 ans (46%) ;
- Dans des ménages en couple (75%) ;
- Actif à temps plein (81%) ;
- Occupant des emplois de cadres ou d'employés (66%) ;
- Se situant dans les classes de revenu médianes (58%) ;
- Habitant largement la ville de Paris (46,8%), puis des Hauts-de-Seine (23,1%). Ceux de la Seine-St-Denis sont les troisièmes les plus représentés, mais à un niveau bien moindre (12.7%).

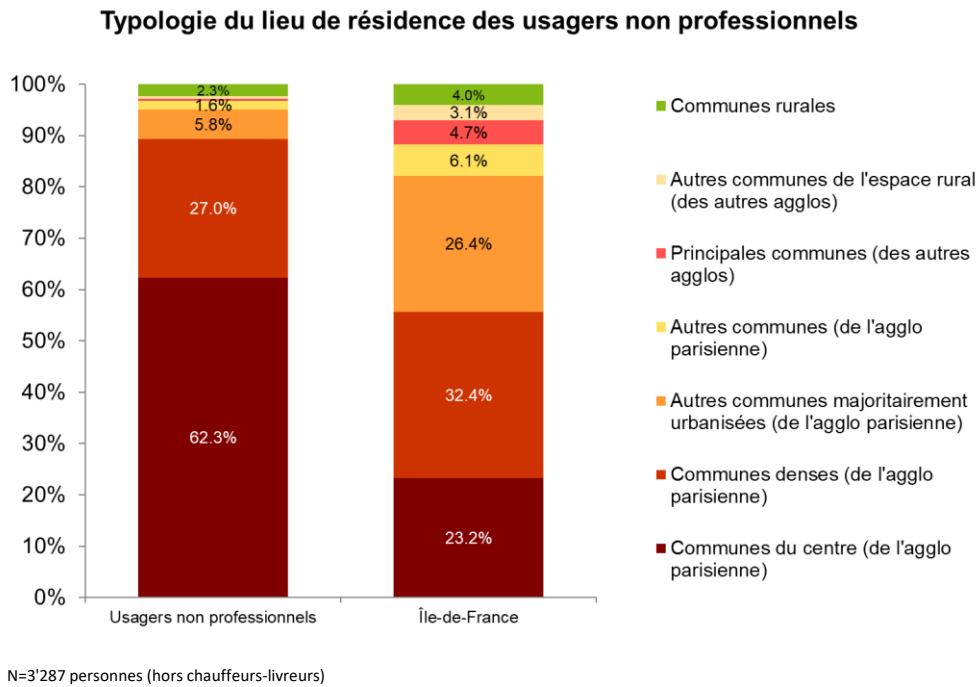
Comparaison avec le profil statistique des Franciliens

Un regard croisé avec le profil statistique de la population francilienne montre que la population des usagers non professionnels du boulevard périphérique comporte une nette surreprésentation des **actifs** et, parmi eux, des **artisans/commerçants** et des **cadres et des employés** au détriment des professions intermédiaires et des ouvriers.

On note également **une forte surreprésentation des Parisiens**, des habitants des **Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis**, au détriment des résidents du Val-de-Marne et plus généralement des départements de la Grande Couronne. **Globalement, ce sont donc bien les habitants du centre de l'agglomération Francilienne – Paris et sa petite couronne – que l'on retrouve en premier lieu parmi les usagers cette infrastructure.**

L'analyse par type de communes de résidence en Île-de-France met en évidence une part très importante des deux premiers types, à savoir les communes du centre de l'agglomération parisienne et celles des communes denses qui représentent, à elles deux près de 90% des usagers non professionnels, alors que ces communes représentent 56% (2017) de la population totale de l'Île-de-France. Mais ces communes sont surtout situées de part et d'autre du périphérique, en bordure de celui-ci, à l'échelle de l'Île-de-France entière. Il n'est donc pas surprenant que les résidents de ces communes soient surreprésentés parmi les usagers de l'infrastructure.

Figure n° 3 : Typologie du lieu de résidence des usagers non professionnels



Comparaison avec l'étude du Forum Vies Mobiles "Les conditions de suppression du périphérique parisien"

Pour alimenter les discussions sur le futur du boulevard périphérique, le Forum Vies Mobiles a commandé une étude exploratoire visant à travailler l'hypothèse de la suppression totale du périphérique.

On y retrouve des résultats similaires concernant le profil des usagers (basé sur l'analyse des déplacements de l'EGT 2010¹). En effet, les **cadres et des artisans/commerçants** ont également été identifiés comme la **population la plus représentée** parmi les usagers du périphérique, avec 50%.

S'agissant des **lieux de résidence**, on observe des différences plus importantes, puisque **Paris** ne représente que 22% des usagers dans l'étude FVM, contre 47% dans notre enquête. Également, les résidents de la **Grande Couronne** ne représentent que 10% de l'ensemble dans notre enquête, contre 30% dans l'enquête FVM. En revanche, s'agissant de la **Petite Couronne**, les valeurs sont plus proches avec 48% dans l'étude FVM contre 43% dans cette étude.

Au vu ces éléments, nous relevons donc ici que la méthode d'enquête qui ciblait les entrées et les sorties du boulevard périphérique et excluait, de fait, le trafic de transit explique une surreprésentation des Parisiens au sein de notre échantillon. Cela se traduira aussi dans l'analyse des origines et des destinations (cf. plus bas)

¹ La comparaison avec les données de l'EGT 2010 est possible avec la catégorie des usagers non professionnels dans la mesure où cette enquête se concentre sur les pratiques de mobilité des ménages, excluant donc le trafic de transit, les livraisons, le transport de marchandises, etc.

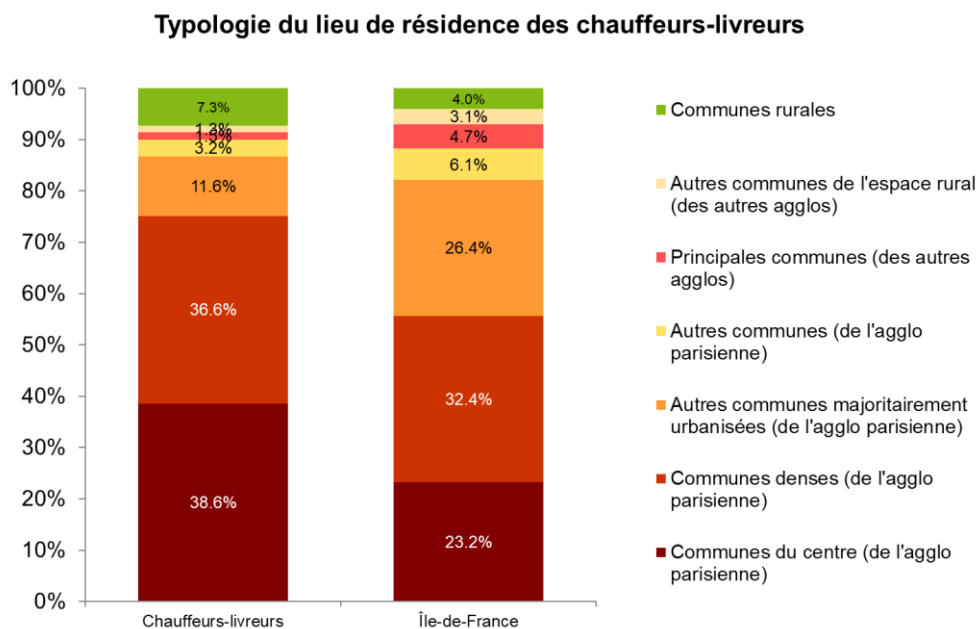
b) Les chauffeurs-livreurs

Les chauffeurs-livreurs, tels qu'ils ont été identifiés dans nos données représentent **18%** de l'échantillon (soit **713** enquêtés). Leur profil est très nettement différent de celui des usagers non professionnels. Nous constatons ainsi que ces derniers sont :

- Beaucoup plus largement des hommes (90%) ;
- Davantage actifs à temps plein (93%) ;
- Logiquement beaucoup plus représentés dans les CSP d'artisans et commerçants et d'employés (83%) ;
- Particulièrement actifs dans le domaine des services, de l'artisanat et du bâtiment (64%) ;
- Leurs provenances sont aussi très différentes avec une proportion bien moindre de résidents de la ville de Paris (28%) et plus importante en provenance de Seine-St-Denis (17%), du Val-de-Marne (10%) et des départements de la grande couronne.

La répartition de la population des chauffeurs-livreurs se reflète aussi dans la typologie de leur commune de résidence. Si les deux premiers types restent très représentés (trois quarts), on retrouve plus de résidents des autres communes urbanisées (11,6%) et des communes rurales en comparaison avec les usagers non professionnels.

Figure n° 4 : Typologie du lieu de résidence des chauffeurs-livreurs



N=713 personnes (hors usagers non professionnels)

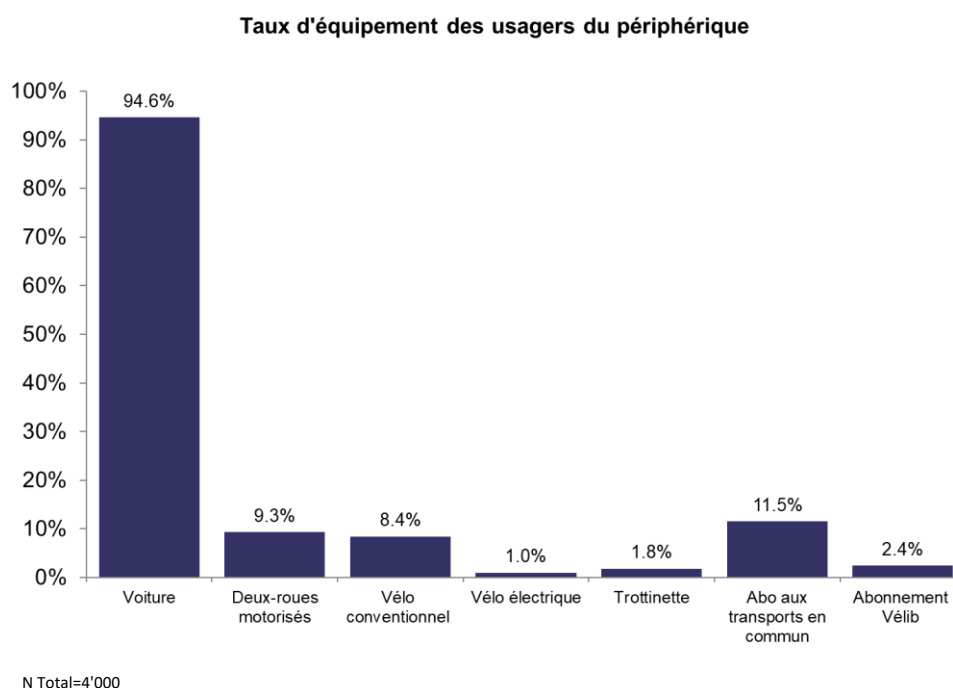
2.2. Le profil "mobilité" des usagers

Nous considérons ci-dessous tous les usagers (non professionnels et chauffeurs-livreurs) et examinons leur profil mobilité sous l'angle de leur équipement et fréquence d'usage des différents moyens de transport.

a) L'équipement

Sans surprise, les usagers du boulevard périphérique sont très largement motorisés. 95% d'entre eux disposent d'une voiture (voiture ou utilitaires) au sein de leur ménage. Environ 1/3 habite même un ménage multimotorisé. On note un équipement non négligeable en deux-roues motorisés ainsi qu'en vélo. Le taux de possession d'abonnements en transports en commun est, lui, plutôt bas (11.5%) au vu de leurs lieux de résidence situés dans les parties denses de l'agglomération parisienne. En croisant ces données avec la typologie de commune de résidence, nous observons notamment que les usagers résidant à Paris sont ceux qui disposent le moins d'abonnements TC (9.4% contre 15.3% pour les habitants de la grande couronne). Ces proportions sont très faibles notamment au vu des taux renseignés dans l'EMD 2010 (qui ont encore sans doute augmenté entre temps (cf. ci-dessous)

Figure n° 5 : Équipement en moyens de transport et abonnement



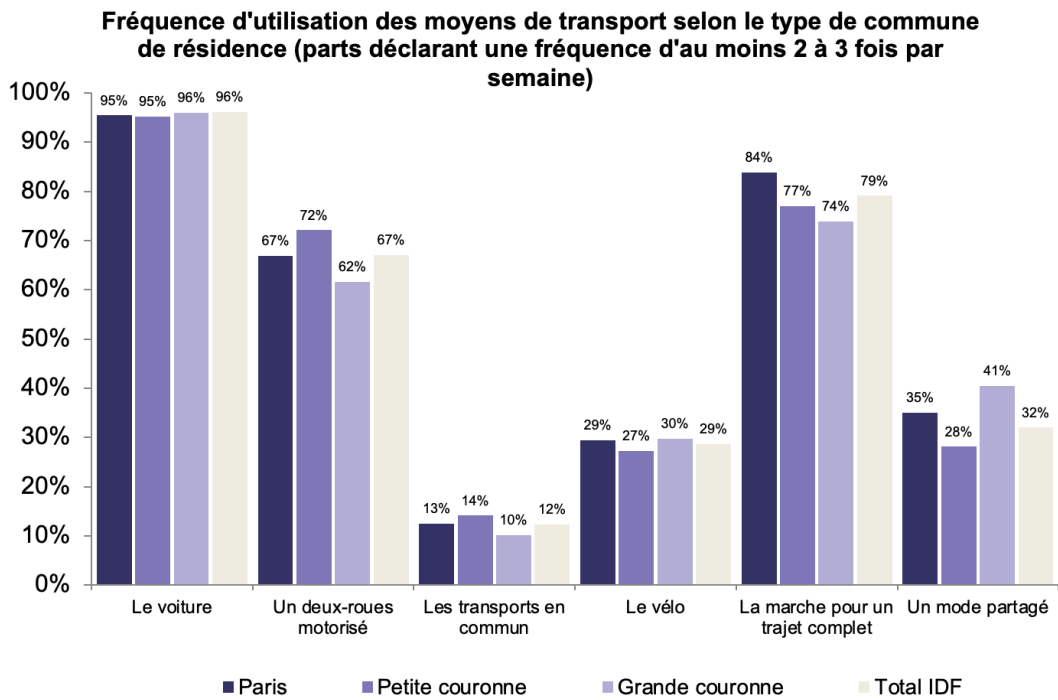
Comparaison avec l'EGT 2010

Dans l'EGT 2010, on observe que :

- **41%** des adultes parisiens habitant au sein d'un ménage avec au moins une voiture avaient un abonnement TC
- **30 %** des adultes Franciliens habitant au sein d'un ménage avec au moins une voiture avaient un abonnement TC

Des chiffres qui indiquent donc les usagers du périphérique représentent une frange de la population parisienne et francilienne beaucoup plus tournée vers la voiture que la moyenne.

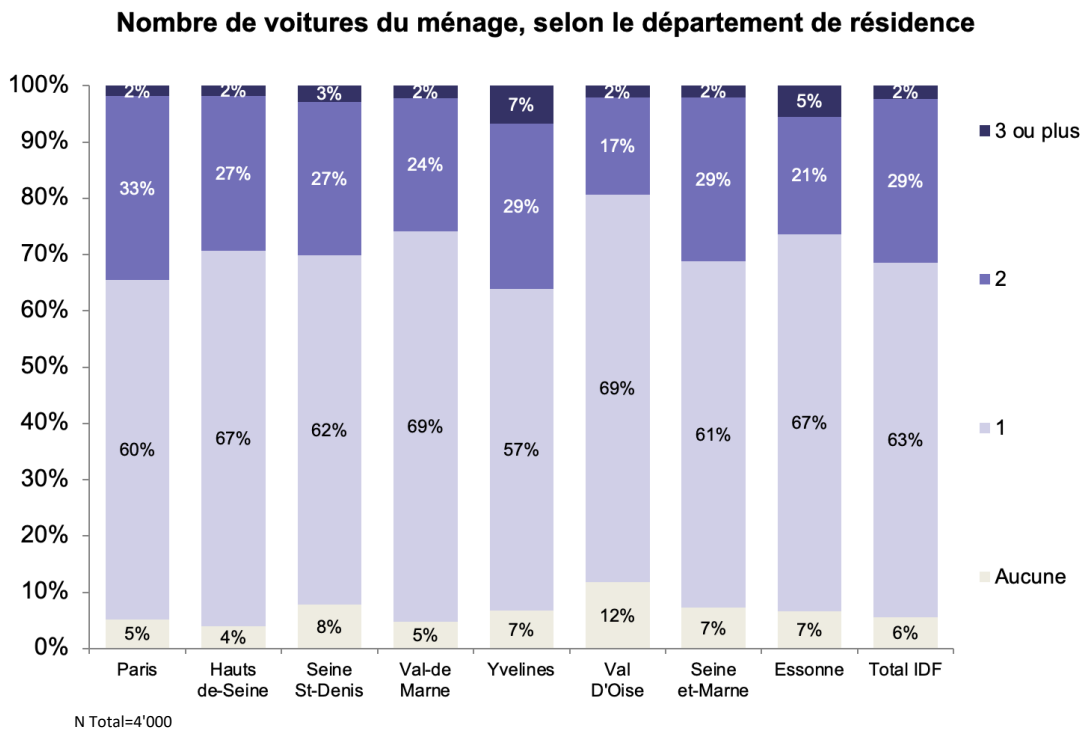
Figure n° 6 : Équipement en moyens de transport et abonnement selon la commune de résidence (typologie par couronne)



N Total=4'000

Du point de vue de la motorisation des ménages, on constate une plus forte motorisation des ménages des personnes issues des Yvelines, probablement liée à un niveau de vie plus élevé, en particulier à proximité du périphérique.

Figure n° 7 : Parts des usagers en fonction du nombre de voitures au sein de leur ménage



N Total=4'000

Comparaison avec le profil statistique des Franciliens

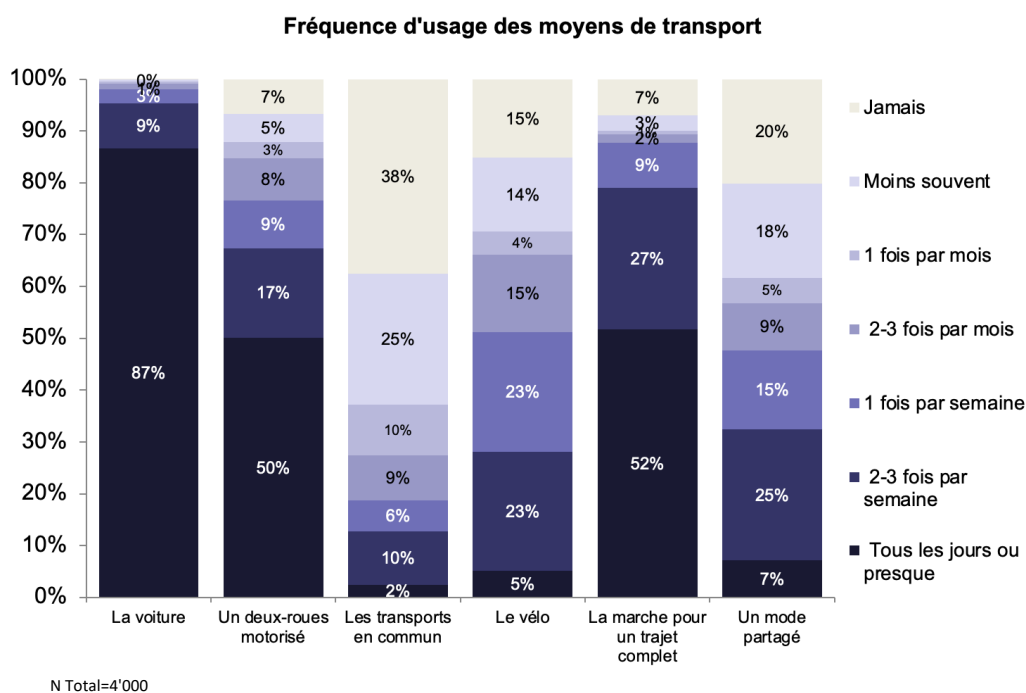
La population des usagers du boulevard périphérique **est beaucoup plus motorisée** que la moyenne de ménages de l'Île-de-France. On note notamment une part nettement supérieure de ménage ayant une seule voiture (63% contre 45%).

	Taux d'équipement des ménages	Part des ménages ayant une seule voiture	Part des ménages ayant deux voitures ou plus
Île-de-France	65.8	44.7	21.1

b) Les fréquences d'usage des modes

Les usagers du boulevard périphérique ne peuvent être que faiblement qualifiés de multimodaux puisque leurs fréquences d'usage des différents moyens de transport montrent essentiellement une fréquence accrue des modes individuels motorisés (voiture et deux-roues motorisés) combinés avec la marche. Très peu déclarent des fréquences élevées d'usage des TC ou du vélo. Nous notons en particulier que les résidents parisiens ne sont pas davantage orientés vers ces modes que les autres enquêtés habitant la région Île-de-France.

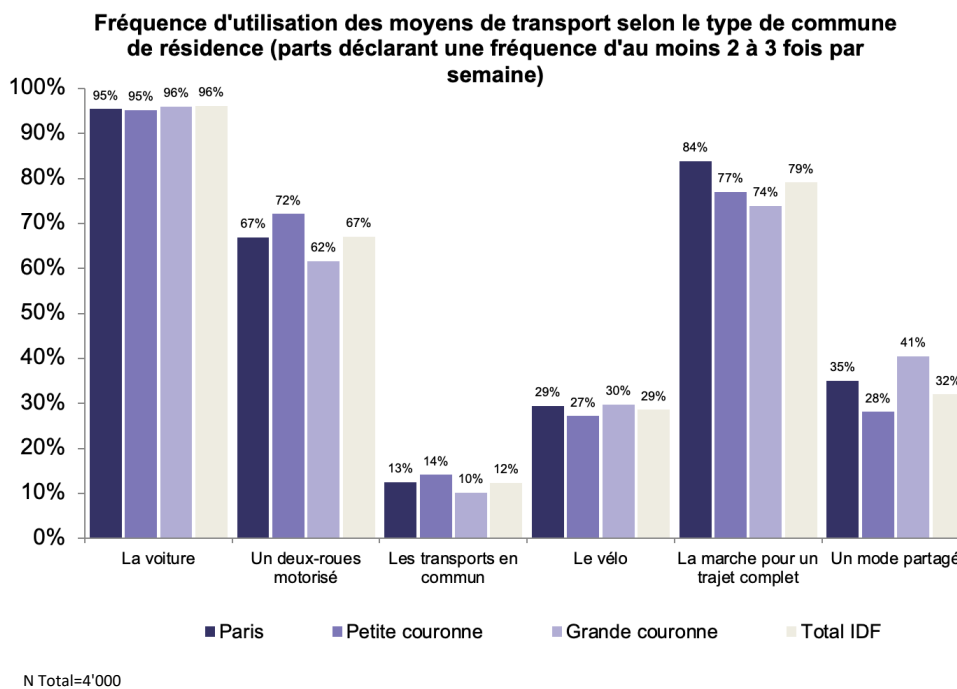
Figure n° 8 : Fréquence d'usage des moyens de transport (tous motifs confondus)



Rappelons que le mode partagé regroupe les services de partage de véhicules, qu'il s'agisse de trottinettes, de vélos, de scooters, etc. et dont la personne n'est pas propriétaire.

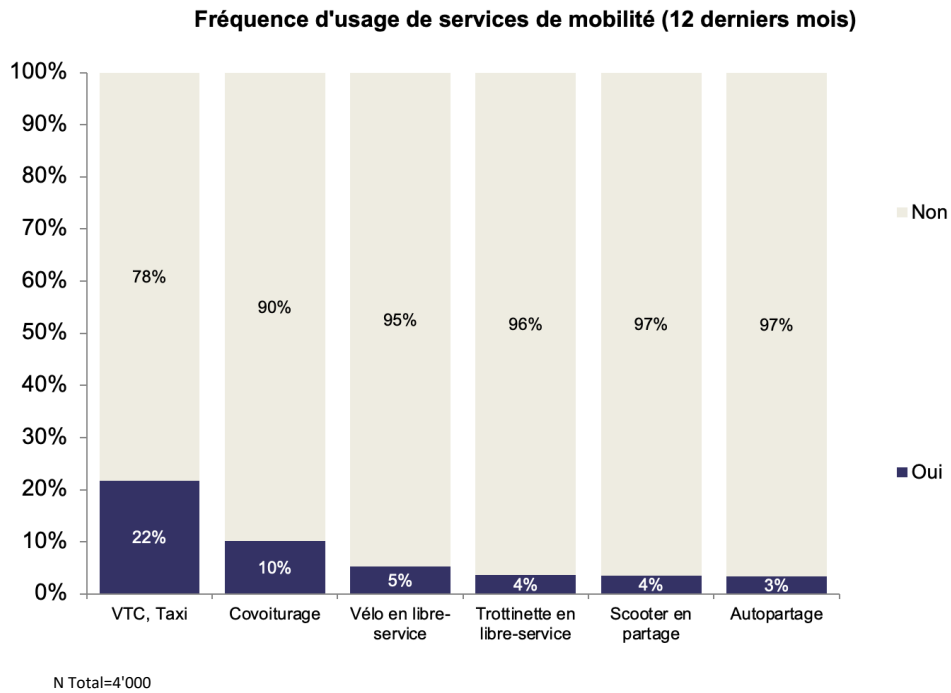
Du point de vue de l'usage des modes, on constate que la voiture est très sollicitée par l'ensemble des enquêtés, avec 96% de ceux-ci l'utilisant au moins 2 fois par semaine. Vient ensuite la marche, qui est pratiquée par 79% des enquêtés pour au moins 2 trajets complets par semaine, avec un maximum de 84% à Paris, là où la densité est la plus propice à ce mode. Les deux-roues motorisés sont utilisés au moins 2 fois par semaine par deux tiers des enquêtés, et près de trois quarts (72%) des résidents de la petite couronne. Un tiers des enquêtés utilise un mode partagé au moins 2 fois par semaine, et ils sont 41% dans la seule grande couronne. Finalement, le vélo et les TC sont les modes les moins utilisés, avec respectivement 29% et 12% d'enquêtés y recourant au moins 2 fois par semaine, sans que l'on observe de différences notables entre lieu de résidence.

Figure n° 9 : Fréquence d'usage des moyens de transport (tous motifs confondus) selon la commune de résidence



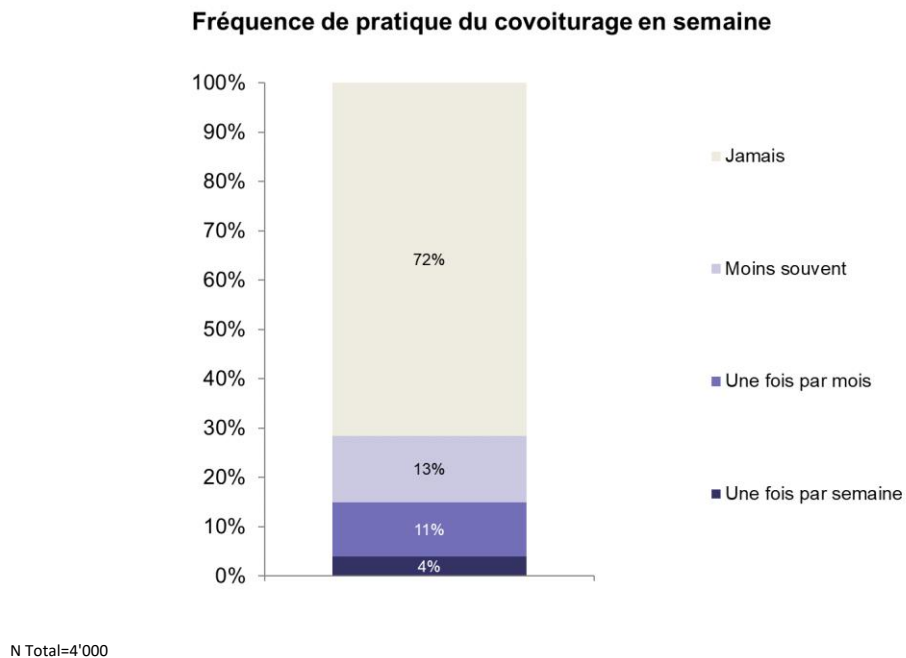
Au cours des 12 derniers mois avant l'enquête, une partie non négligeable des enquêtés a déclaré avoir utilisé un taxi ou un VTC (22%). Le covoiturage concerne, lui, 10% des enquêtés. Des résultats qui soulignent, là aussi, la forte orientation de leur mobilité vers l'automobile avant d'autres moyens de transport. Notons que le lieu de résidence influe peu sur ses pratiques, l'exception des VTC et taxis ainsi que le covoiturage qui sont tendanciellement plus utilisés en petite couronne que dans le reste de l'Île-de-France.

Figure n° 10 : Fréquence d'usage de services de mobilité durant le 12 derniers mois



Une proportion assez conséquente des usagers (15%) déclare pratiquer au moins une fois par mois le covoiturage. 4% déclarent même le faire au moins une fois par semaine, ce qui ne paraît pas du tout négligeable au vu de la part généralement très réduite du covoiturage dans la mobilité.

Figure n° 11 : Fréquence générale d'usage de pratique du covoiturage en semaine



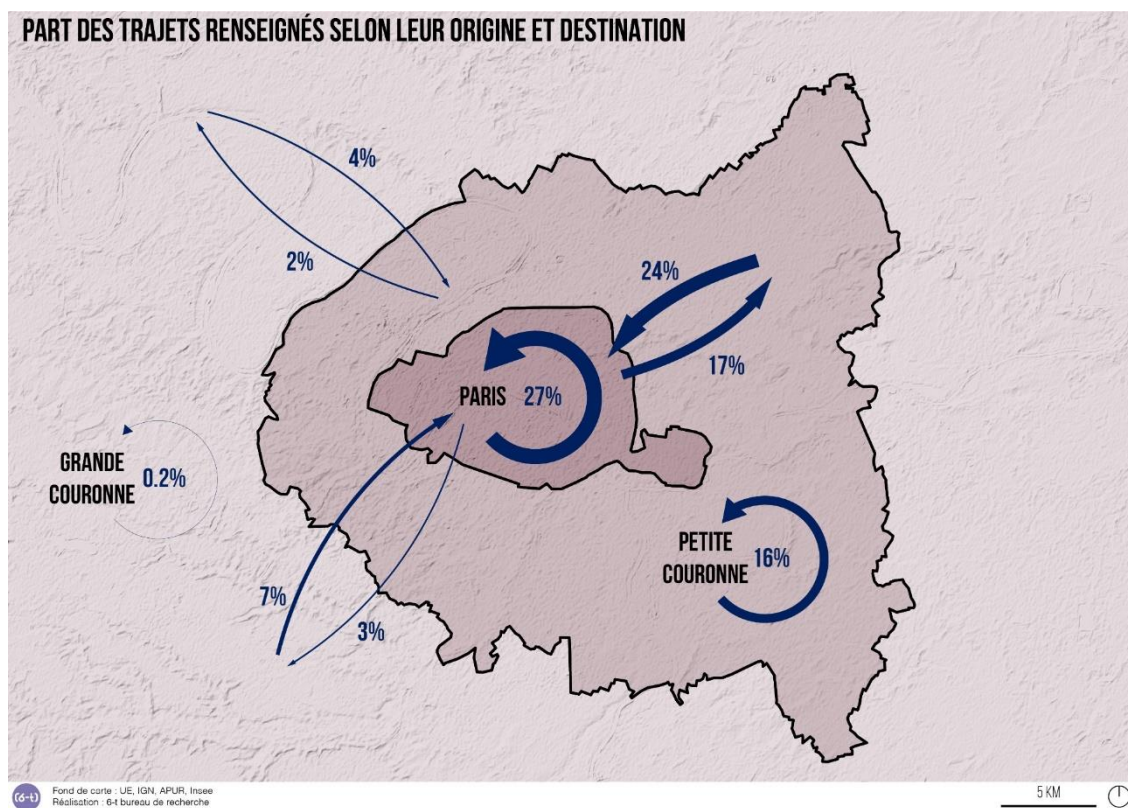
3. Les parcours renseignés spécifiquement

3.1. Les origines-destinations

Le relevé des origines et destinations des trajets renseignés spécifiquement par les usagers (jour de leur enquête) montre que le boulevard périphérique est en très grande partie utilisé pour **des trajets qui concernent la ville de Paris**. Cette dernière concerne, en effet, **47% des origines et 58% des destinations**². Les communes de la petite couronne concernent, elles, **42% des origines et 37% des destinations**. Parmi elles, ce sont celles du département des Hauts-de-Seine qui sont particulièrement représentés (22% des origines et 20% des destinations).

Tout comme pour le profil des usagers souligné plus haut, il s'agit ici de souligner que la méthode d'enquête adoptée a conduit à une surreprésentation des trajets ayant comme origine ou destination la ville de Paris ou les communes proches du boulevard périphérique, en particulier les déplacements Paris>Paris au détriment de ceux concernant la petite couronne et la grande couronne (cf. encadrés de comparaison ci-dessous).

Carte n° 2 : Carte schématique des liens origines et destinations des trajets renseignés par les usagers du boulevard périphérique selon le découpage en couronne de l'Île-de-France



² La dysmétrie entre les flux à l'origine et à destination observée ici est essentiellement due au nombre plus élevé d'enquêtes réalisées le matin

Tableau n° 2 : Répartition des origines destinations selon le découpage en couronne de l'Île-de-France

		Destinations				
		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Hors Île-de-France	Total
Origines	Paris	27%	17%	3%	0%	47%
	Petite couronne	24%	16%	2%	0%	42%
	Grande couronne	7%	4%	0%	0%	11%
	Hors Île-de-France	0%	0%	0%	0%	1%
Total		58%	37%	5%	0%	100%

Notons que globalement, les chiffres présentés dans le tableau ci-dessus ne changent pas significativement si l'on distingue les catégories d'utilisateurs (non professionnels et chauffeurs-livreurs) ou que l'on distingue les motifs de déplacement (contraints, non-contraints, etc.). On constate une différence au fil de la journée, avec une part plus importante le matin de déplacements issus des 2 couronnes à destination de Paris, et le soir de déplacements issus de Paris à destination des 2 couronnes, à cause du trafic pendulaire. D'autre part, les trajets Paris->Paris sont de loin les plus nombreux pendant la nuit (22h-6h).

Comparaison avec d'autres études sur les origines et destinations des usagers du périphérique

Dans le tableau ci-dessous, les résultats établis par le **Service des Déplacements de la Ville de Paris sur la base de données GPS d'Autoroutes Trafic**, concernant environ 287'000 déplacements, du lundi au vendredi de 7h00 à 21h00 pendant 2 semaines en juin. La comparaison entre les deux types de données confirme une surreprésentation des déplacements Paris<->Paris dans notre étude. Au détriment des déplacements entre Paris et la petite couronne et grande couronne.

Tableau n° 3 : Répartition des origines et destination selon le découpage en couronne de l'Île-de-France en juin 2018, selon le Service des Déplacements de la Ville de Paris

		Destinations				
		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Hors Île-de-France	Total
Origines	Paris	15%	21%	7%	1%	45%
	Petite couronne	22%	14%	4%	0%	41%
	Grande couronne	8%	4%	1%	0%	13%
	Hors Île-de-France	1%	0%	0%	0%	1%
Total		46%	40%	13%	2%	100%

Selon les données de l'**EGT 2010** analysées dans le cadre de l'étude du Forum Vies Mobiles (sans prise en compte des origines et destinations hors IDF), les trajets empruntant le boulevard périphérique et ayant pour origine et/ou destination Paris sont bien moins nombreux alors que ceux concernant la grande couronne sont plus représentés, tant du point de vue des origines que des destinations.

Tableau n° 4 : Répartition des origines et destination selon le découpage en couronne de l'Île-de-France, selon l'étude de FVM sur la base des données de l'EGT 2010

		Destinations			
		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total
Origines	Paris	6%	18%	11%	34%
	Petite couronne	17%	24%	7%	47%
	Grande couronne	11%	7%	1%	19%
Total		33%	48%	19%	100%

Dans ce dernier tableau, sont restitués les résultats de l'étude de **Roland Berger et du cabinet Kisio** s'agissant des origines et destinations des déplacements « réguliers » des usagers du périphérique, sur la base de l'analyse de données GPS durant la « tranche du matin ». Ici, la petite couronne est prépondérante, puisqu'elle représente une majorité tant des origines (62%) que des destinations (56%). De manière corollaire, Paris est moins représentée dans les origines et destinations par rapport à la présente étude ou aux résultats obtenus par le Service des Déplacements de la Ville de Paris.

Tableau n° 5 : Répartition des origines et destinations selon le découpage en couronne de l'Île-de-France durant 50 jours entre novembre et décembre 2019, selon l'étude de Roland Berger et du cabinet Kisio intitulée « Mobilité – Donner une nouvelle voix à l'Île-de-France »

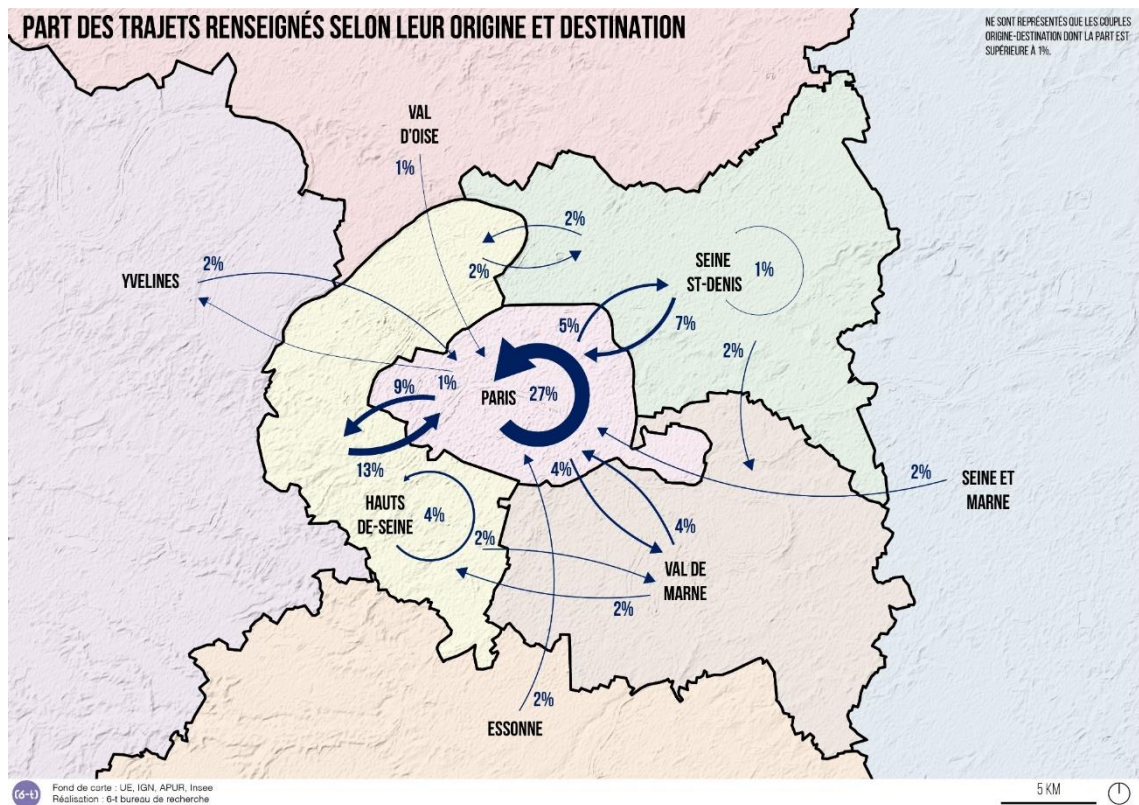
		Destinations				
		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Hors Île-de-France	Total
Origines	Paris	4%	12%	5%	0%	21%
	Petite couronne	18%	36%	6%	0%	62%
	Grande couronne	7%	7%	2%	0%	16%
	Hors Île-de-France	0%	0%	0%	0%	1%
Total		30%	56%	14%	1%	100%

Dans le détail des départements, on observe que les flux en échange entre Paris et la Petite Couronne sont majoritairement composés par les échanges entre Paris et les Hauts-de-Seine, qui en représentent plus de la moitié. Vient ensuite la Seine-St-Denis et finalement le Val-de-Marne beaucoup moins concerné.

Tableau n° 6 : Répartition des origines destinations selon les départements

		Destinations								
		Paris	Hauts-de-Seine	Seine-St-Denis	Val-de-Marne	Yvelines	Essonne	Seine-et-Marne	Val-D'Oise	Total
Origines	Paris	27%	9%	5%	4%	1%	0%	1%	1%	47%
	Hauts-de-Seine	13%	4%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	22%
	Seine-St-Denis	7%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	13%
	Val-de-Marne	4%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	8%
	Yvelines	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
	Essonne	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	Seine-et-Marne	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	Val-D'Oise	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Total		58%	20%	10%	7%	2%	1%	1%	1%	100%

Carte n° 3 : Carte schématique des liens origines et destinations des trajets renseignés par les usagers du boulevard périphérique selon les départements

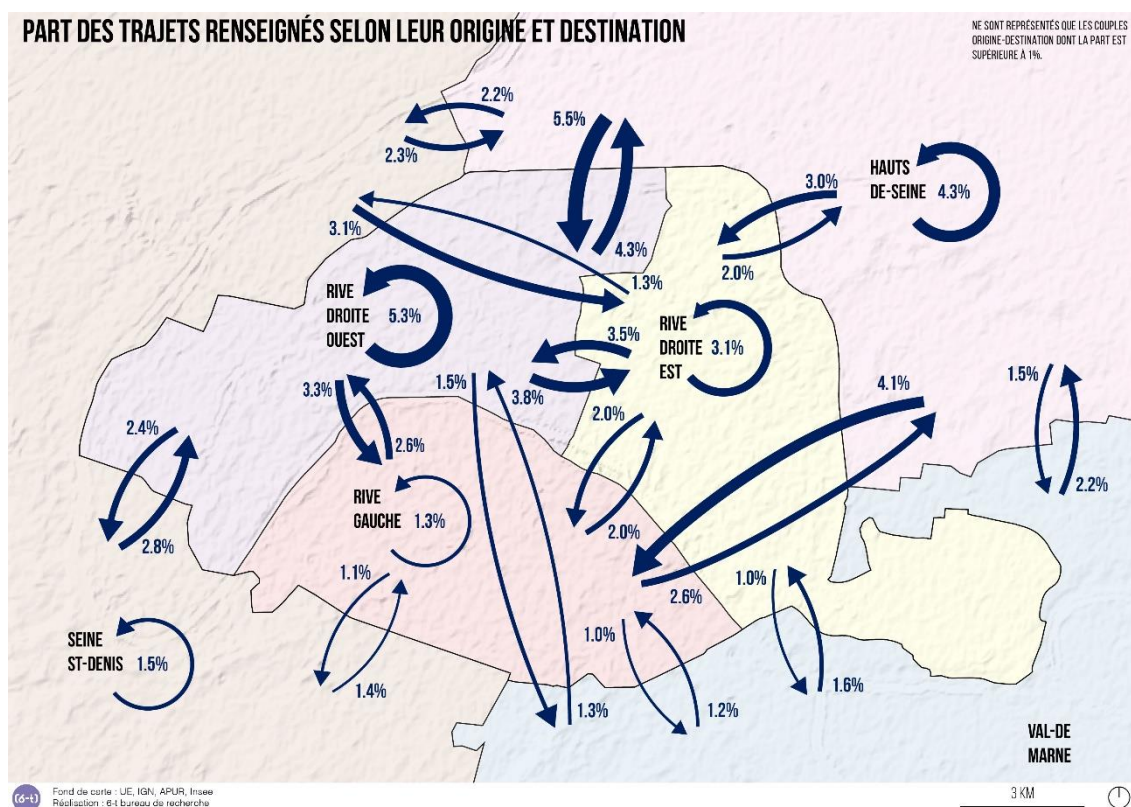


Une analyse encore plus détaillée divisant la ville de Paris en trois grands secteurs montre que la partie Ouest sur la Rive-droite de la ville représente le secteur le plus concerné (22% des origines et 24% des destinations).

Tableau n° 7 : Répartition des origines destinations selon les départements et les arrondissements de Paris agrégés

		Destinations										Total
		Rive gauche	Rive droite E	Rive droite O	Hauts-de-Seine	Seine-St-Denis	Val-de-Marne	Yvelines	Essonne	Seine-et-Marne	Val-D'Oise	
Origines	Rive gauche	1.3%	2.0%	2.6%	2.6%	1.1%	1.0%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	11.3%
	Rive droite Est	2.0%	3.1%	3.5%	2.0%	1.3%	1.0%	0.4%	0.1%	0.3%	0.3%	14.0%
	Rive droite Ouest	3.3%	3.8%	5.3%	4.3%	2.4%	1.5%	0.5%	0.3%	0.3%	0.3%	21.9%
	Hauts-de-Seine	4.1%	3.0%	5.5%	4.3%	2.2%	1.5%	0.4%	0.3%	0.2%	0.1%	21.6%
	Seine-St-Denis	1.4%	3.1%	2.8%	2.3%	1.5%	0.8%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	12.6%
	Val-de-Marne	1.2%	1.6%	1.3%	2.2%	0.7%	0.4%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	7.8%
	Yvelines	0.8%	0.4%	0.9%	0.4%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%
	Essonne	0.7%	0.5%	0.7%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
	Seine-et-Marne	0.4%	0.7%	0.4%	0.5%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%
	Val-D'Oise	0.4%	0.3%	0.9%	0.6%	0.5%	0.4%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	3.0%
Total	15.6%	18.5%	23.9%	19.5%	10.4%	7.1%	2.1%	1.0%	1.3%	1.1%	100.0%	

Carte n° 4 : Carte schématique des liens origines et destinations des trajets renseignés par les usagers du boulevard périphérique selon les départements d'IDF et les arrondissements de Paris agrégés



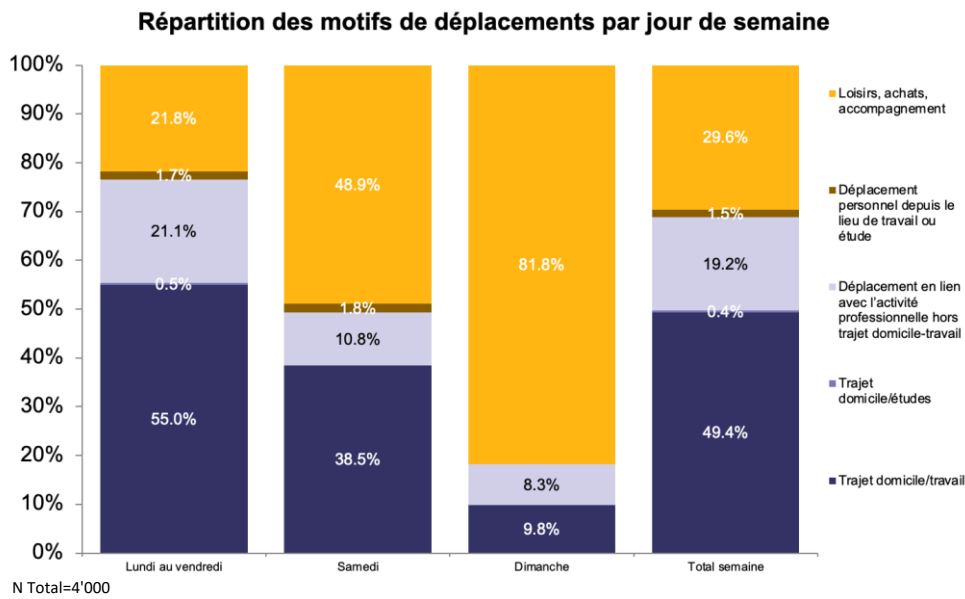
3.2. Les motifs

Pour l'ensemble de la semaine, les données concernant les motifs de déplacements montrent une prédominance claire des trajets domicile-travail qui représentent environ 1 trajet recensé sur 2. Les déplacements relatifs aux loisirs des usagers, aux achats et services et à l'accompagnement représentent la deuxième famille de motif la plus représentée avec près de 30% des trajets renseignés à l'échelle de la semaine entière. La troisième famille regroupe les déplacements en lien avec l'activité professionnelle hors trajets domicile-travail (19.2%). Les trajets personnels depuis le lieu de travail ou d'études ou les trajets domicile-études représentent de très faibles proportions (2% à eux deux). Ces deux derniers motifs ne feront pas l'objet de croisements particulier dans la suite des analyses.

Notons que ces motifs concernent tous les types d'usagers. Les chauffeurs-livreurs ayant été identifiés par leur motif renseigné (cf. annexe), il est cohérent que nous retrouvions globalement la même proportion de trajets en lien avec l'activité professionnelle (19.2%) et de chauffeurs-livreurs (18%). Le delta étant constitué par des trajets réalisés pour des rendez-vous professionnels par des particuliers.

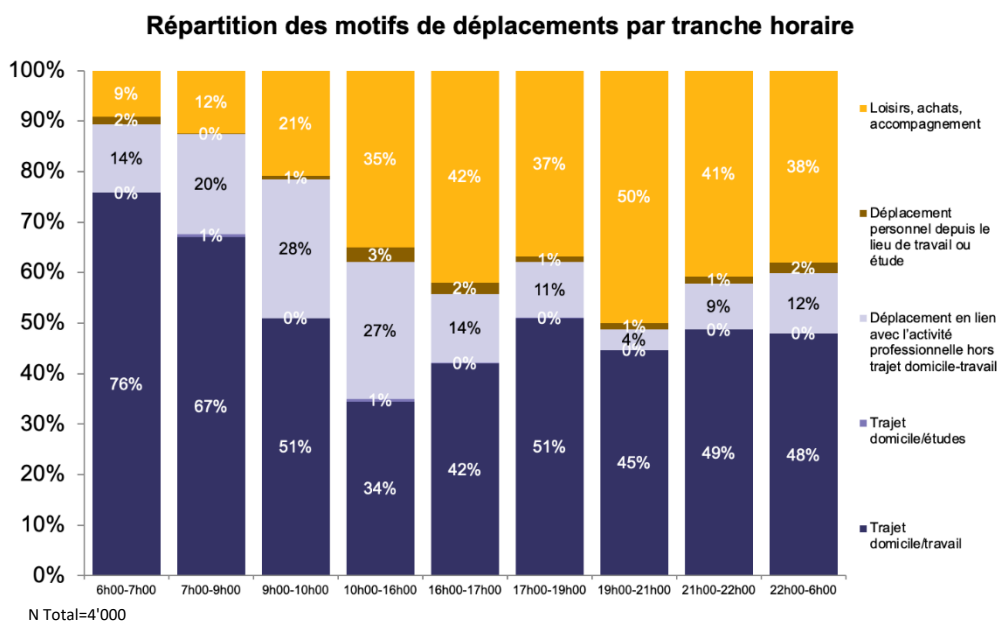
Dans le détail des jours de semaine, les loisirs, achats et accompagnement sont évidemment plus présents le samedi, avec près de la moitié des trajets et plus encore le dimanche, avec 82% des trajets effectués pour cette catégorie de motifs. Inversement, les trajets en lien avec une activité professionnelle ou étudiante sont moins nombreux le samedi et le dimanche.

Figure n° 12 : Répartition des motifs des trajets renseignés spécifiquement, selon le jour de la semaine



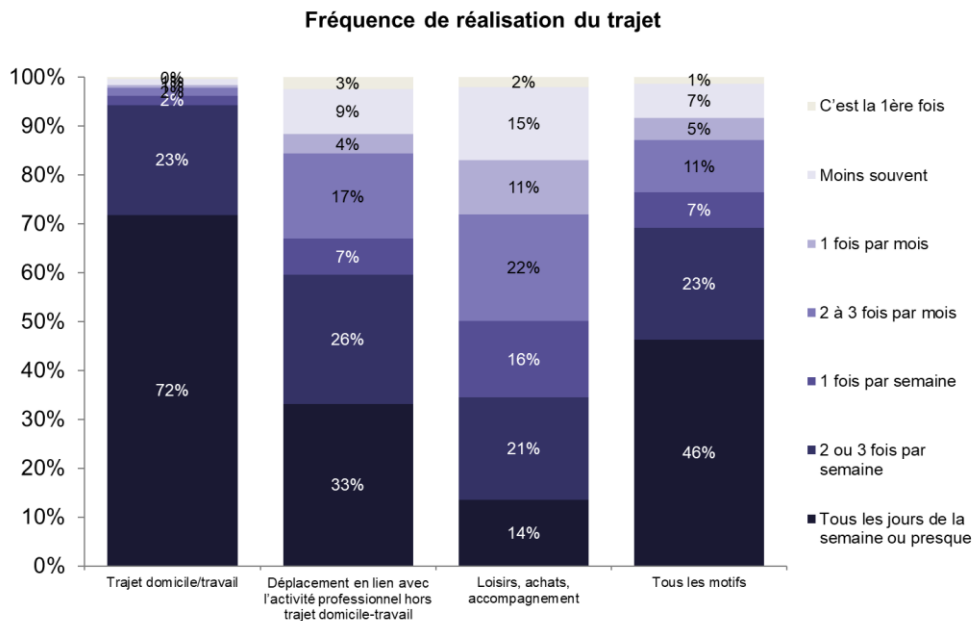
Cette répartition des motifs varie assez sensiblement selon la tranche horaire du déplacement. Les tranches de 6h à 9h regroupent des proportions très élevées de trajets domicile-travail (76% pour la tranche 6h-7h). Assez logiquement, c'est la tranche 10h-16h qui est la moins concernée par ce motif de déplacement (34%). Les trajets loisirs, achats et accompagnement sont surtout représentés après 10h du matin et représentent même 50% des déplacements de la tranche 19h-20h (contre 12% par exemple pour la tranche 7h-9h). Cette grande importance des trajets domicile-travail durant la période de pointe du matin et la plus faible proportion qu'ils représentent le soir avec une plus grande place pour les motifs personnels durant cette période est tout à fait conforme à ce que l'on observe de manière générale dans les enquêtes trafic ou les enquête ménages-déplacement.

Figure n° 13 : Répartition des motifs des trajets renseignés spécifiquement, par tranche horaire



Les trajets ayant été réalisés pour le motif travail sont des trajets habituels puisque 95% des enquêtés ayant renseignés un tel déplacement déclarent le faire au moins 2 à 3 fois par semaine, 72% le font tous les jours ou presque. Le côté routinier du trajet est moins marqué pour les déplacements professionnels et encore moins pour les déplacements de loisirs, achats et accompagnement (14% de fréquence quotidienne, soit tous les jours).

Figure n° 14 : Fréquence du trajet renseigné par jour selon le motif de déplacement



N Total=4'000

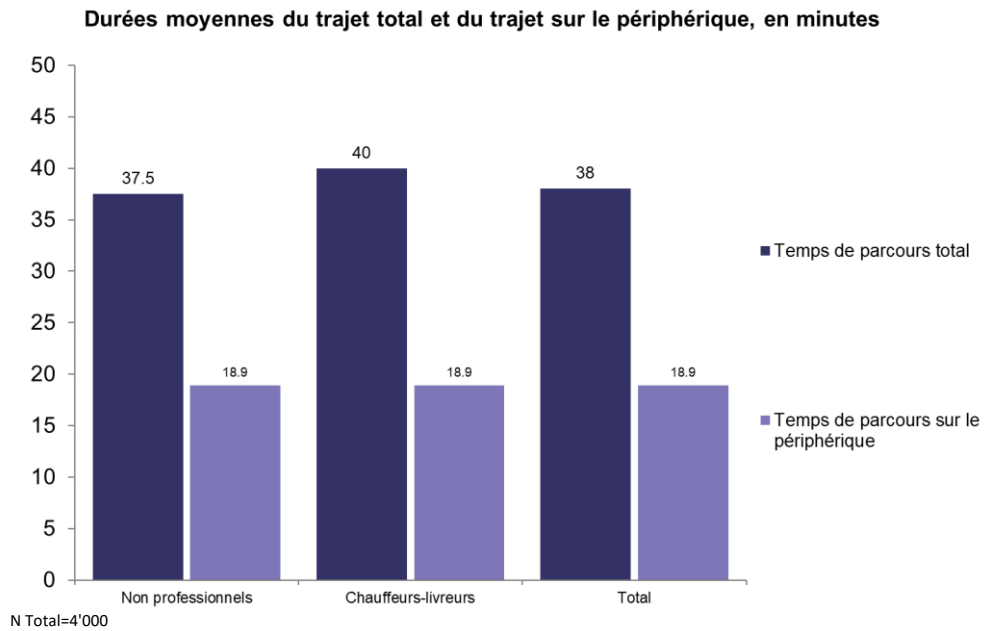
3.3. Les durées

Les trajets totaux renseignés ont duré en moyenne 38 minutes, dont la moitié (19 minutes) a concerné le périphérique. Les trajets totaux des non-professionnels apparaissent un peu moins longs que ceux des chauffeurs-livreurs (37.5 minutes contre 40 minutes).

Comparaison avec l'EGT 2020

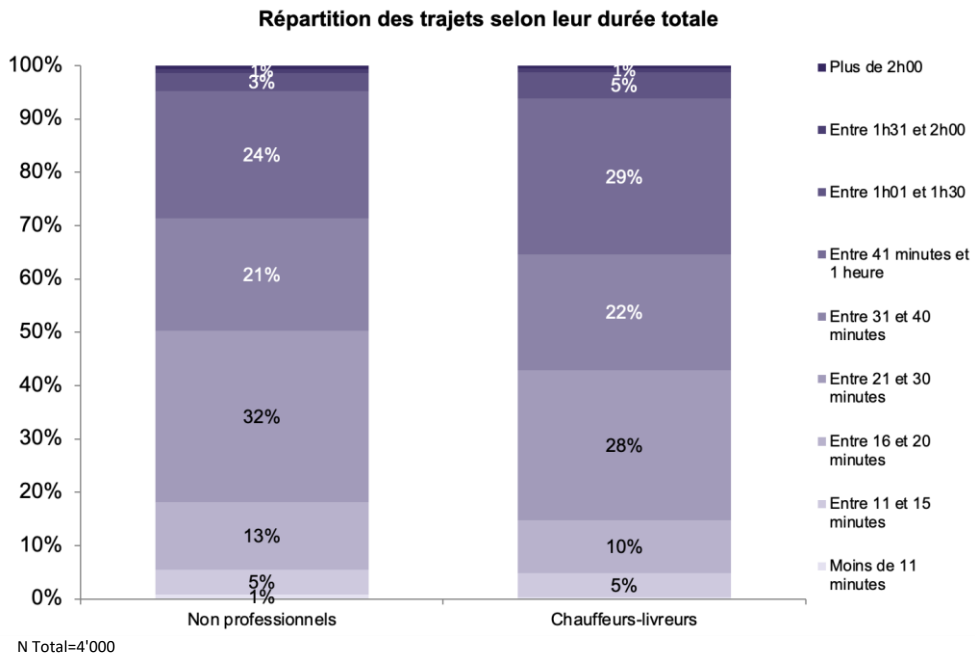
En comparaison avec les données de la dernière EGT (2020), on constate que les durées des déplacements renseignés par les usagers du boulevard périphérique s'inscrivent dans la fourchette haute. L'EGT relève, en effet, que la moyenne d'un déplacement des Franciliens s'élève à **23 minutes**. Un tiers durent plus de 30 minutes et 16% plus de 45 minutes. Un constat qui souligne que nos enquêtés s'inscrivent dans la population très mobile de l'Île-de-France, du moins sous l'angle du temps consacré à se déplacer par jour.

Figure n° 15 : Durées moyennes des trajets totaux et des trajets sur le périphérique



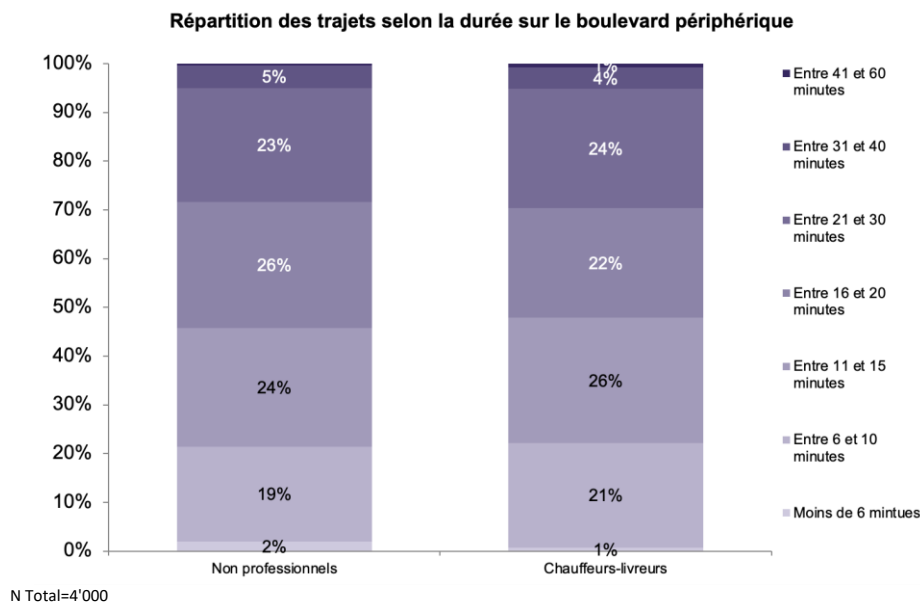
Dans le détail, on observe que les non professionnels effectuent effectivement des trajets globalement plus courts, puisque la moitié d'entre eux dure moins de 31 minutes. Chez les chauffeurs-livreurs, 29% des trajets durent entre 41 et 60 minutes.

Figure n° 16 : Répartition des trajets selon les durées totales de l'origine à la destination du trajet



Conformément à ce qui a été observé précédemment, les temps de trajet sur le boulevard périphérique uniquement ne varient pas selon le type d'utilisateur. Si l'on croise les données de durée totale et de durée sur le périphérique, on observe que le temps passé sur le périphérique n'excède généralement pas la moitié de la durée totale du trajet.

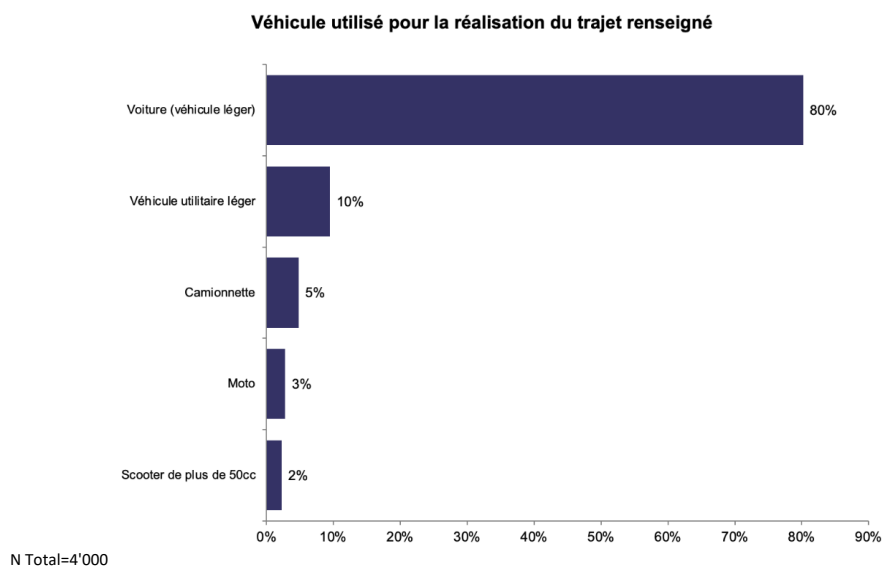
Figure n° 17 : Répartition des trajets selon les durées passées sur le boulevard périphérique



3.4. Les véhicules utilisés

80% des véhicules utilisés pour les trajets renseignés étaient des voitures. Les utilitaires ont représenté un 1/10 des trajets au total, et 1/4 pour les seuls chauffeurs-livriers. Ces derniers ont d'ailleurs réalisé 17% des trajets avec des camionnettes et donc seulement 51% avec des voitures. Les deux-roues, quant à eux, n'ont représenté que 5% de ces trajets, toutes catégories d'utilisateur confondues.

Figure n° 18 : Type de véhicule utilisé prioritairement et occasionnellement pour réaliser le trajet renseigné



18.8% des trajets ont été réalisés par des véhicules dont la propriété n'était pas celle des usagers, mais de leur entreprise. De plus, globalement, 17% des trajets domicile-travail sont effectués avec un véhicule appartenant à l'entreprise de la personne, et cette part augmente encore pour atteindre 33% parmi les ouvriers.

Comparaison avec l'enquête composition du trafic 2019

En réagrégeant les différents types de véhicules, il est possible de comparer la composition du trafic durant cette étude par rapport à l'enquête sur la composition du trafic menée par la Ville de Paris en novembre. Comparativement, on constate principalement que les 2RM sont sous représentés dans nos données et que les usagers voitures sont surreprésentés.

Figure n° 19 : Comparaison de la composition du trafic entre la présente étude et l'enquête sur la composition du trafic de 2019

Véhicule utilisé pour la réalisation du trajet renseigné – Enquête composition du trafic 2019

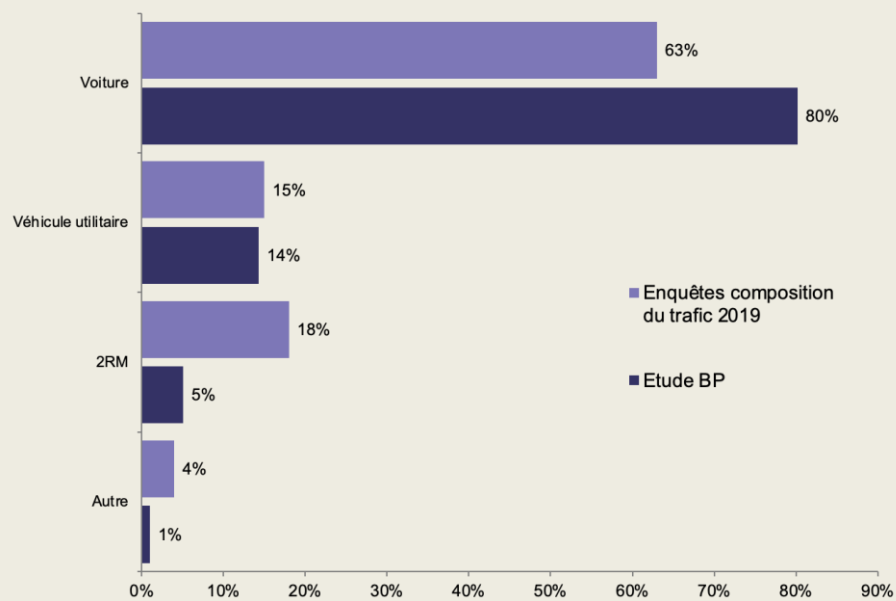
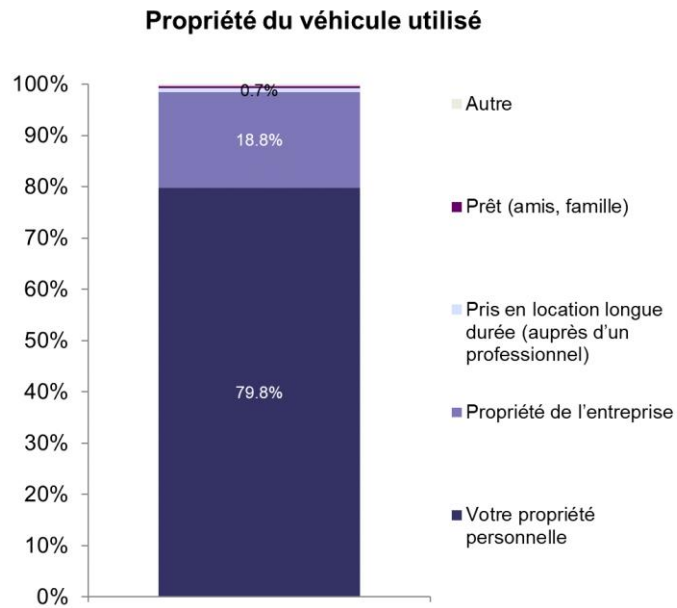


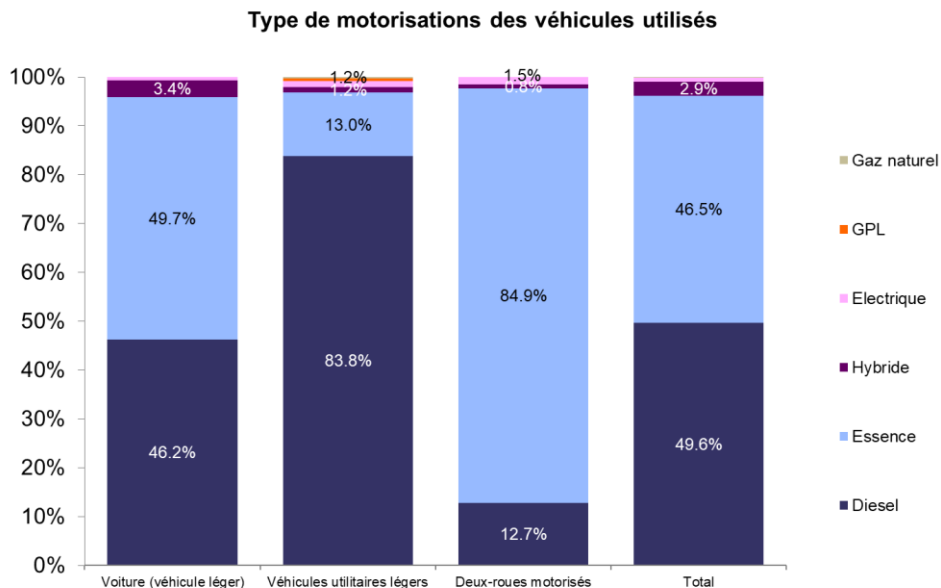
Figure n° 20 : Type de propriété du véhicule utilisé



N Total=4'000

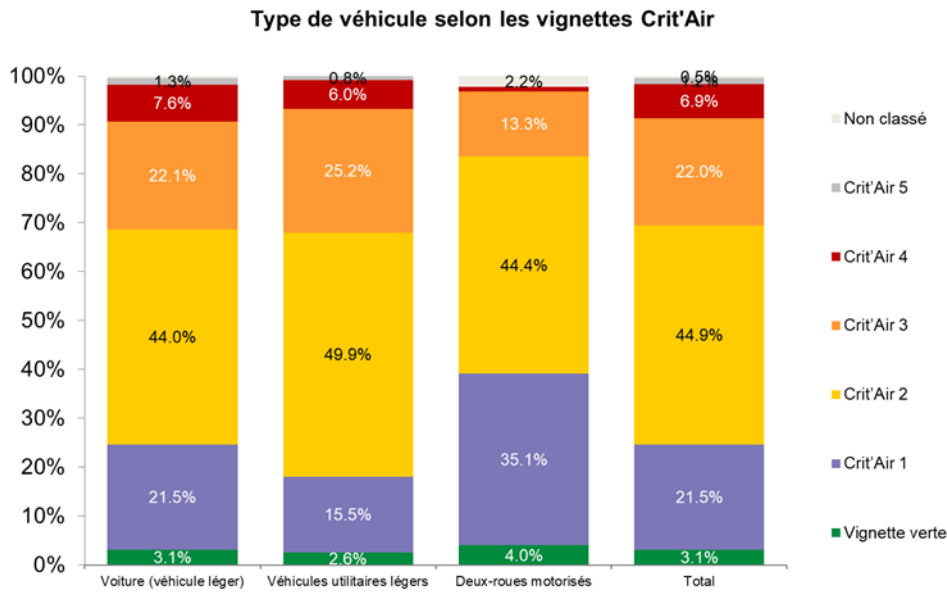
Le diesel représentait le premier type de motorisation de ces véhicules (49,6%) alors que l'essence concernait une part très importante de 46,5%. 45% des véhicules étaient concernés par une vignette de type Crit'Air 2. Seuls 3% disposaient de la vignette verte, pour la plupart des véhicules hybrides (les véhicules électriques ne représentant que 0,8% du parc renseigné).

Figure n° 21 : Type de véhicule utilisé prioritairement et occasionnellement selon la motorisation



N Total=4'000

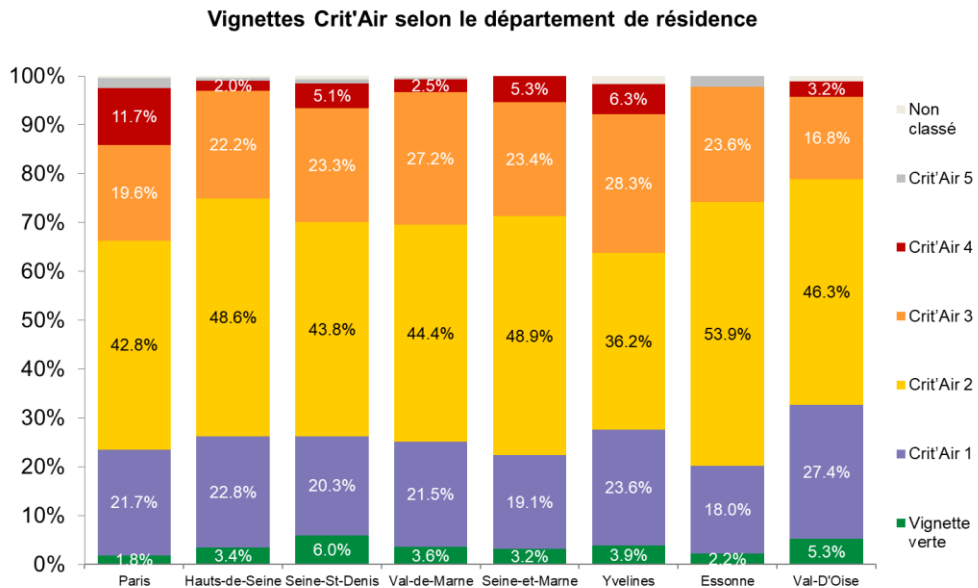
Figure n° 22 : Type de véhicule utilisé prioritairement et occasionnellement selon la vignette Crit'Air



N Total=3'707 (sans les "ne sait pas")

Globalement, une grande majorité des véhicules (70%) dispose d'une vignette Crit'Air 2 ou meilleure, à l'échelle de l'Île-de-France. Il y a toutefois des différences notables entre les départements de résidence. Les habitants du Val-d'Oise apparaissent comme ceux dont le parc est le moins polluant, avec 79% de véhicules avec vignette Crit'Air 2 ou meilleur. Inversement, c'est dans les Yvelines (64%) et à Paris (66%) que la part de ces véhicules est la plus faible.

Figure n° 23 : Vignettes Crit'Air de tous les véhicules utilisés prioritairement et occasionnellement selon le département de résidence



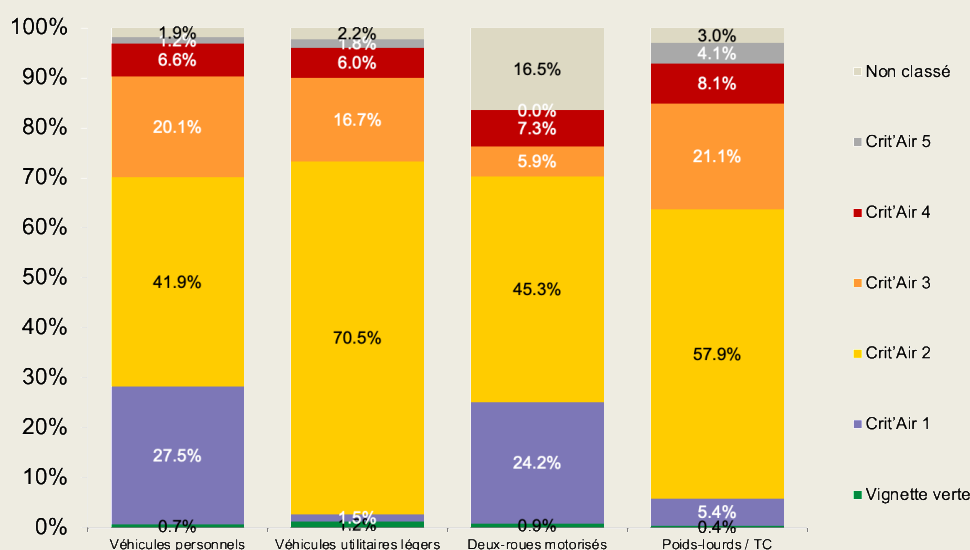
N Total=3'707 (sans les "ne sait pas")

Comparaison avec l'enquête plaques de 2019

Les données de l'enquête de composition du trafic (enquête plaques 2019) permettent un point de comparaison quant au type de véhicules utilisés sur le boulevard périphérique selon les certificats de qualité de l'air. Nous relevons, dans notre enquête, des parts plus importantes de vignettes vertes (notamment parmi les 2RM). Pour les voitures, la composition est dans l'ensemble assez comparable à celle de l'enquête plaques. En revanche, pour les véhicules utilitaires légers, la part des Crit'Air 2 est largement inférieure à celle de l'enquête plaques en faveur des vignettes 1 et 3. Pour les deux-roues motorisés, la proportion de Crit'Air 1 est largement supérieure dans notre enquête alors que celle des "non classés" est largement inférieure.

Figure n° 24 : Type de véhicule selon les certificats de qualité de l'Air de l'enquête trafic (enquête plaque) parmi les usagers du Boulevard Périphérique.

Type de véhicule selon les vignettes Crit'Air - Enquête plaques 2019



3.5. Accompagnement et contraintes

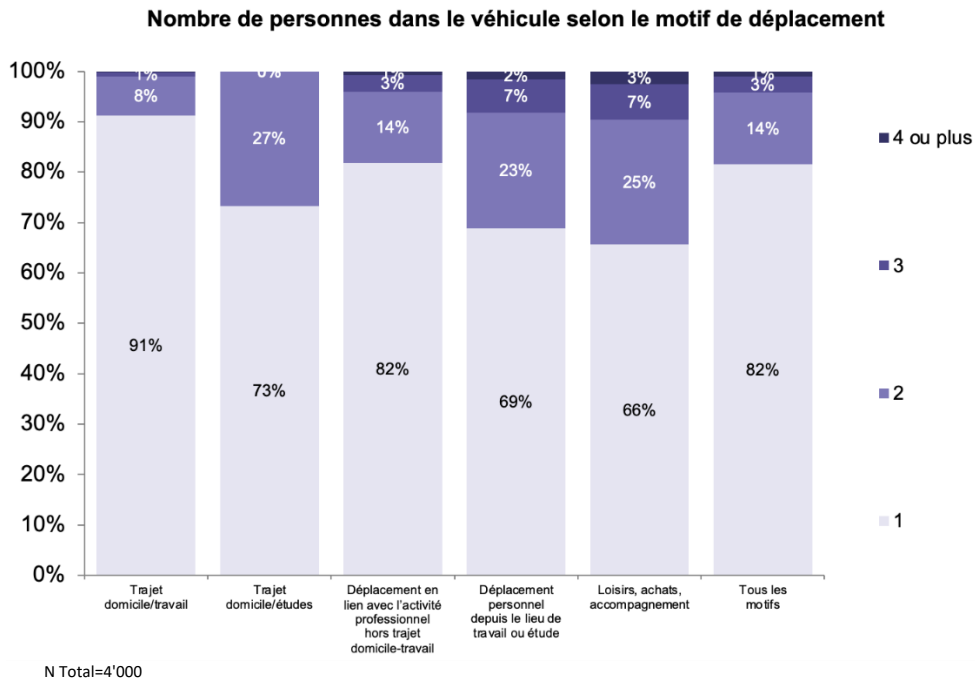
Les véhicules empruntant le boulevard périphérique sont en moyenne très peu occupés puisque 82% d'entre eux ne déplacent que le conducteur seul. Une proportion encore plus élevée si nous distinguons les différents motifs de déplacements, puisque pour les trajets domicile-travail la part des véhicules n'ayant qu'un occupant s'élève à 91%. C'est pour les déplacements de loisirs, d'achats ou d'accompagnement qu'elle est la moins élevée, à 66%.

Tableau n° 8 : Taux d'occupation moyen des véhicules par motif de déplacement

	Taux d'occupation moyen
Trajet domicile/travail	1.1
Déplacement en lien avec l'activité professionnelle hors trajet domicile-travail	1.23
Loisirs, achats, accompagnement	1.47
Tous motifs confondus	1.24

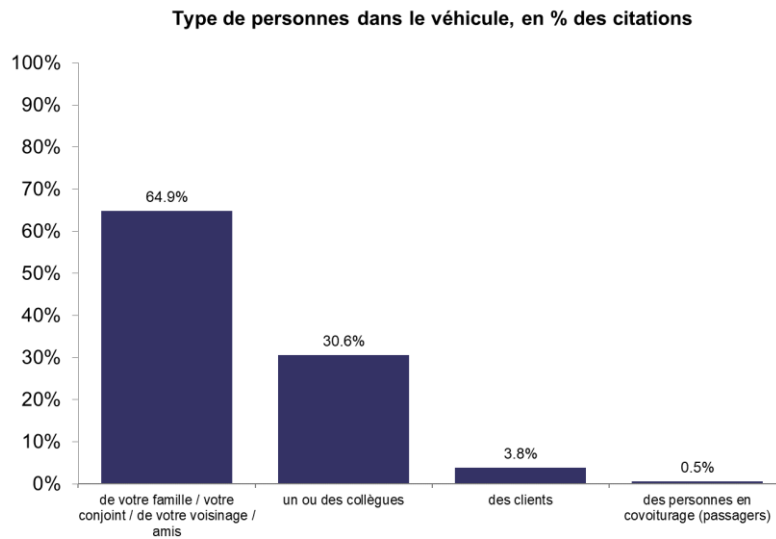
Traduit sous forme de taux d'occupation moyen, les données indiquent ainsi 1.1 personne par véhicule pour les trajets domicile-travail et 1.47 pour les loisirs, achats et accompagnement. Selon l'EGT de 2010, le taux d'occupation pour les déplacements domicile-travail était également de 1.1, et de 1.28 tous motifs confondus. On constate donc des chiffres tout à fait comparables.

Figure n° 25 : Nombre de personnes dans véhicule du trajet renseigné spécifiquement



Pour l'essentiel, ce sont des membres de la famille ou des proches (65%) qui sont le plus souvent les accompagnants pour les trajets renseignés spécifiquement par les enquêtés. Notons cependant que dans le cas des trajets domicile-travail, ce sont les collègues (53%) qui accompagnent le plus souvent le conducteur, tandis que pour les déplacements domicile-études ainsi que de loisirs, achats et accompagnement, ce sont les membres de la famille que l'on retrouve parmi les autres occupants du véhicule.

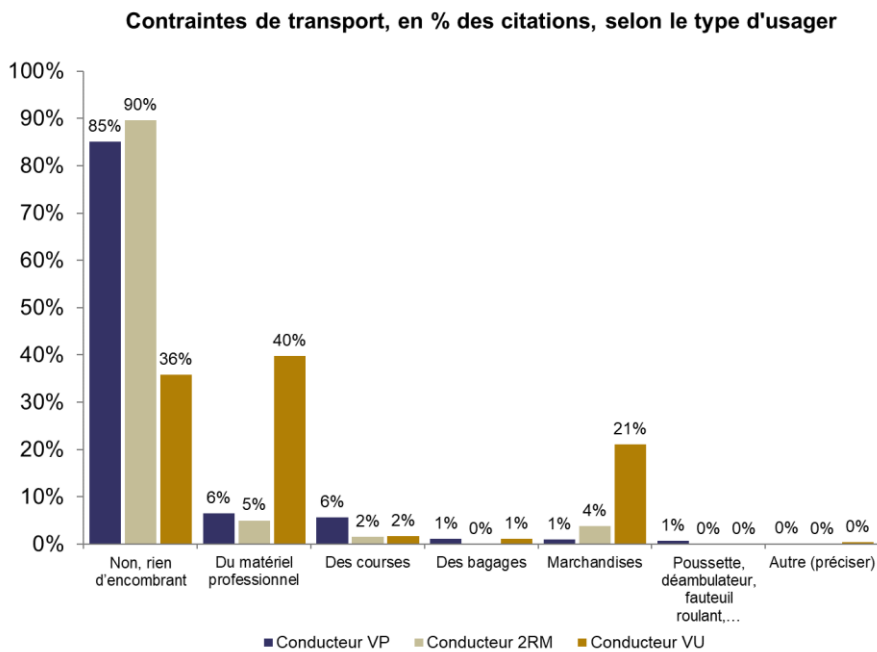
Figure n° 26 : Type de personnes accompagnantes



N Total=739 usagers avec au moins un passager

La très grande majorité des trajets renseignés (80% tous type d'usagers confondus) ne suppose pas de contraintes particulières en termes de bagages ou de personnes à transporter. En moyenne, 10% sont concernés par un transport de marchandises. Notons toutefois que 36% des conducteurs de véhicule utilitaire voyagent à vide, et 61% de ces conducteurs de VU transportent des objets en lien avec une activité professionnelle, qu'il s'agisse de matériel ou de marchandise.

Figure n° 27 : Contraintes de transports déclarées pour les trajets renseignés spécifiquement, selon le type d'usager

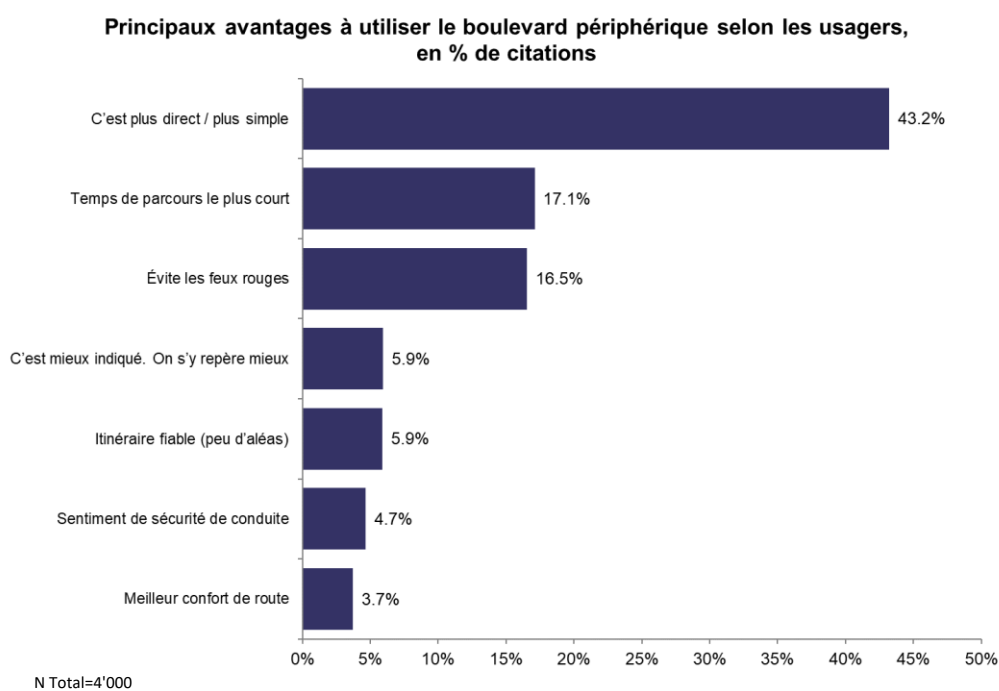


N Total=4'000

3.6. Les avantages du boulevard périphérique et les alternatives

Une série de questions a porté sur les raisons d'utilisation du boulevard périphérique. C'est la simplicité du trajet et son aspect direct qui représentent les arguments les plus cités par les usagers. Le temps de parcours plus court et la fluidité du trajet (éviter les feux rouges) sont les deux autres arguments donnés.

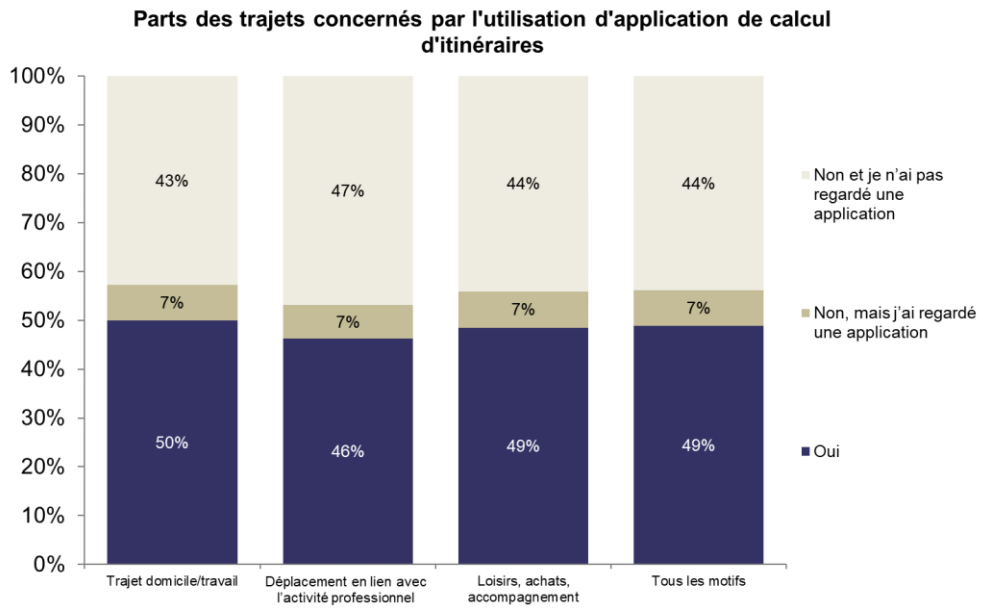
Figure n° 28 : Principaux avantages cités par les usagers quant à leur utilisation du boulevard périphérique



a) Alternatives en termes d'itinéraires

L'usage du périphérique est assez largement associé à l'utilisation d'une application de calcul d'itinéraire. 56% des usagers ont ainsi eu recours activement ou plus passivement à ce type d'outil numérique. On relève qu'il n'existe quasiment pas de différences entre les motifs de déplacement dans ce domaine.

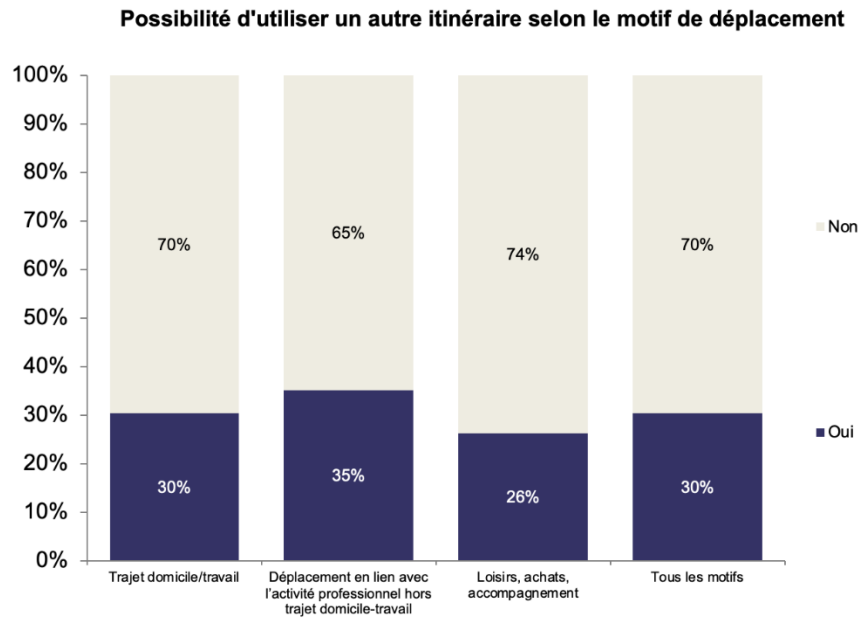
Figure n° 29 : Utilisation des applications de calculs d'itinéraires, en % des trajets renseignés spécifiquement



N Total=4'000

Pour une grande majorité d'utilisateurs (70%), il n'existait pas d'itinéraire alternatif à celui emprunté lors du jour de l'enquête. Cette proportion est un peu plus faible pour les déplacements professionnels (65%).

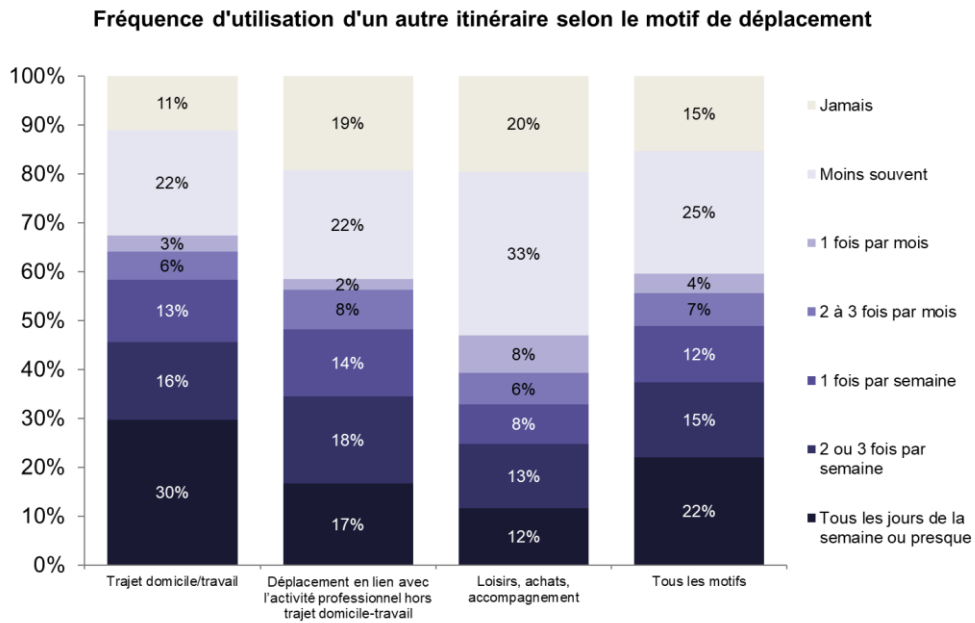
Figure n° 30 : Part des utilisateurs pour lesquels un autre itinéraire était possible



N Total=4'000

Pour les 30% d'usagers qui disposaient d'une alternative quant à l'itinéraire utilisé, la fréquence d'usage de ce dernier apparaît assez variable selon le motif. Lorsqu'il s'agit des déplacements domicile-travail, cette fréquence est plus élevée que lorsqu'il s'agit des déplacements réalisés pour motif loisirs, achats et accompagnement. De manière générale, nous relevons que 49% d'entre eux utilisent au moins 1 fois par semaine un itinéraire alternatif. Rapporté à l'échantillon total cela donne donc une proportion de 14.7%. Ce qui n'est pas négligeable.

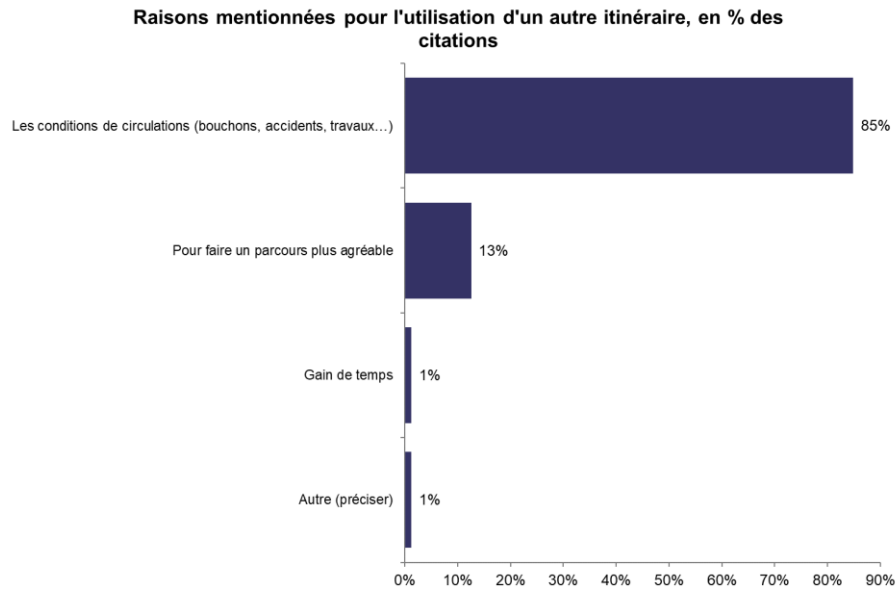
Figure n° 31 : Fréquence d'utilisation d'un autre itinéraire



N Total=1'219 usagers pouvant utiliser un autre itinéraire

Ce sont les conditions de circulation qui représentent, de loin, le principal argument pour emprunter des itinéraires alternatifs (85% des citations).

Figure n° 32 : Raisons mentionnées pour l'utilisation d'un autre itinéraire, parmi les personnes pouvant effectuer un autre itinéraire, tous motifs de trajets confondus

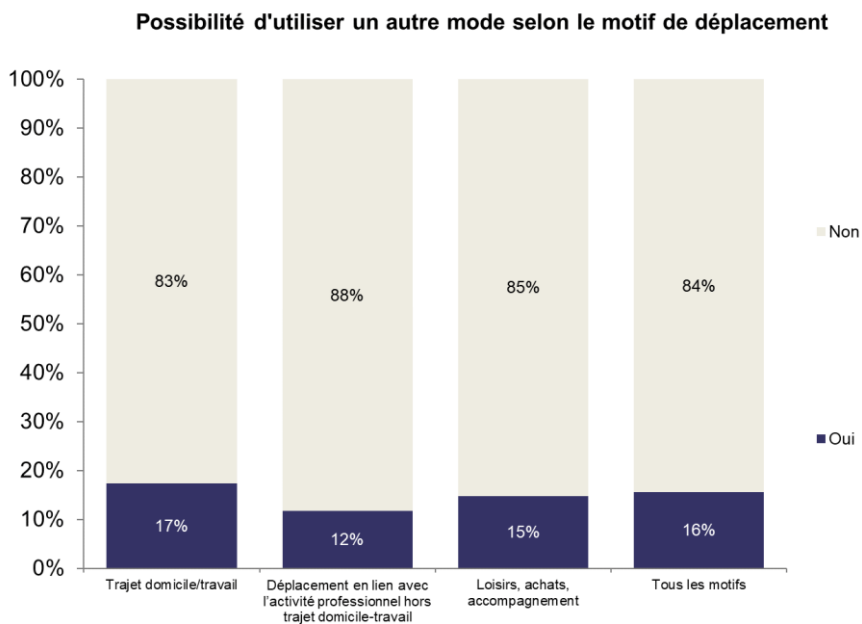


N Total=1'219 usagers pouvant utiliser un autre itinéraire

b) Alternatives en termes de moyens de transport

Une faible proportion des enquêtés (15%) déclare avoir eu la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport pour réaliser leur trajet. Un chiffre qui confirme leur dépendance automobile assez marquée, du moins pour le trajet réalisé. Peu de différences s'observent ici entre les différents motifs de déplacement, bien que dans le cadre de déplacements professionnels hors domicile-travail, la part de oui soit légèrement plus faible.

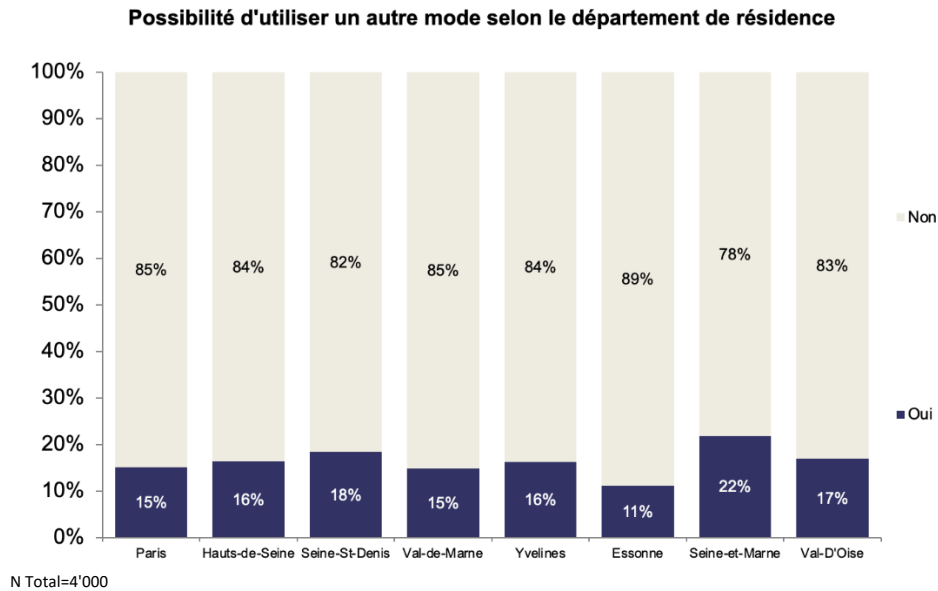
Figure n° 33 : Parts des usagers ayant déclaré avoir la possibilité d'utiliser un autre mode pour réaliser le trajet renseigné spécifiquement



N Total=4'000

Si l'on se concentre sur la possibilité d'usage d'un autre mode, selon le département de résidence des personnes, on constate globalement une certaine homogénéité entre la plupart des départements, oscillant entre 15% et 18%, autour de la moyenne qui est à 16%. Notons toutefois 2 exceptions, qui sont l'Essonne avec un taux faible (11%) et la Seine-et-Marne avec un taux élevé (22%)

Figure n° 34 : Parts des usagers ayant déclaré avoir la possibilité d'utiliser un autre mode pour réaliser le trajet renseigné spécifiquement, selon le département de résidence



Il est intéressant de relever que les usagers ayant réalisé un trajet de Paris vers Paris sont moins nombreux que les autres à avoir indiqué la possibilité d'utiliser un autre mode (10% contre 17%).

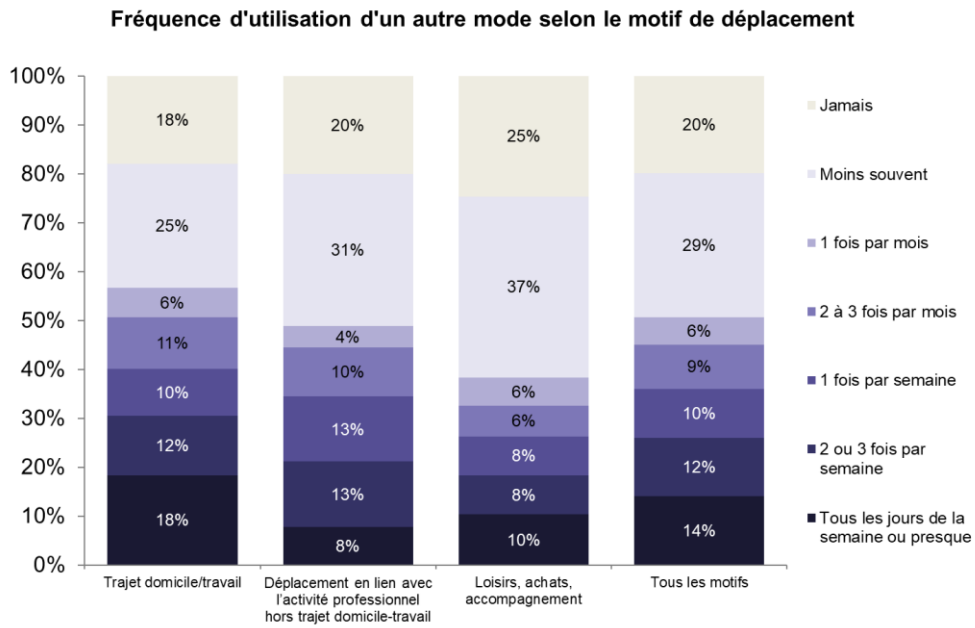
Tableau n° 9 : Parts des usagers ayant déclaré avoir la possibilité d'utiliser un autre mode pour réaliser le trajet renseigné spécifiquement, selon l'origine et la destination du trajet

	Oui	Non
OD Paris <-> Paris	10%	90%
Autres OD	17%	83%

N Total=4'000

Parmi ceux qui disposaient d'un choix, on constate, tout comme pour les itinéraires alternatifs, que la fréquence d'usage d'un autre mode pour le trajet renseigné est plus élevée pour les déplacements routiniers, tels que les trajets domicile-travail que pour les autres motifs. Globalement, 36% d'entre eux déclarent utiliser un autre mode au moins une fois par semaine (soit 5.8% de l'échantillon total).

Figure n° 35 : Fréquence d'utilisation d'un autre mode selon le motif de déplacement



N Total=623 usagers ayant la possibilité d'utiliser un autre mode

Nous notons que les usagers ayant renseigné un trajet Paris<>Paris et qui ont la possibilité d'utiliser un autre mode déclarent une fréquence d'usage plus réduite de cette alternative que les autres usagers

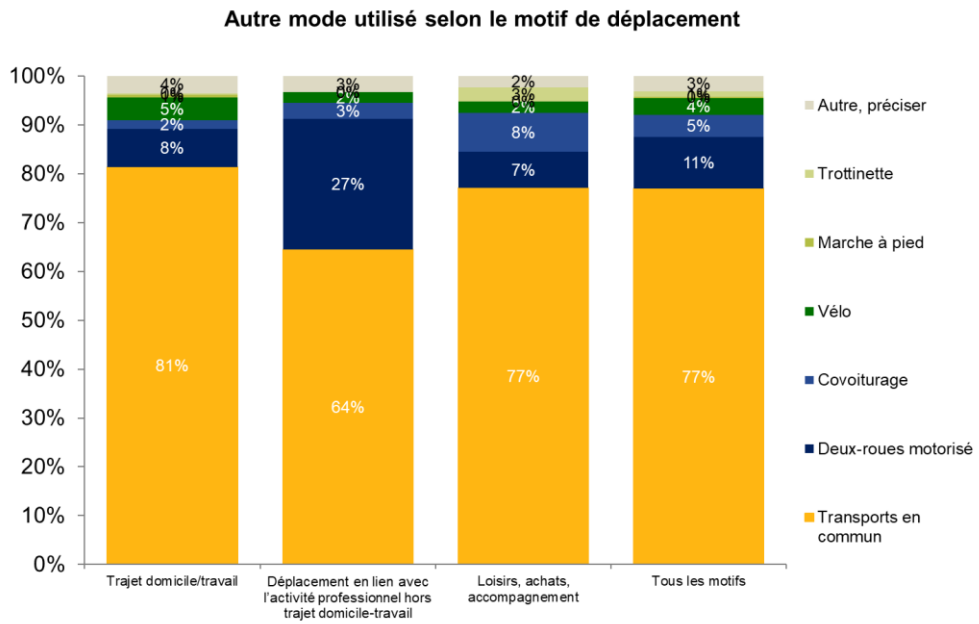
Tableau n° 10 : Fréquence d'utilisation d'un autre mode, selon l'origine et la destination du trajet

	Tous les jours de la semaine ou presque	2 ou 3 fois par semaine	1 fois par semaine	2 à 3 fois par mois	1 fois par mois	Moins souvent	Jamais
OD Paris <>Paris	12%	9%	6%	6%	12%	40%	16%
Autres OD	15%	13%	11%	10%	4%	27%	21%

N Total=623 usagers ayant la possibilité d'utiliser un autre mode

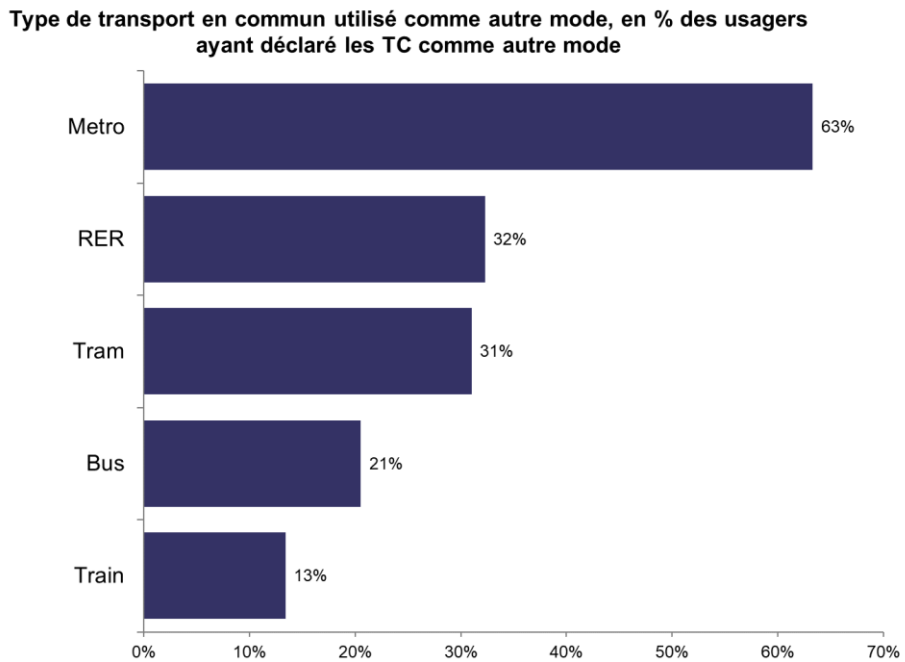
Ce sont les transports en commun, d'abord le métro puis le RER ou le tram, qui auraient été majoritairement utilisés comme autre moyen de transport (77% de ceux qui ont une alternative), puis les deux-roues motorisés.

Figure n° 36 : Autre mode utilisé en priorité selon le motif de déplacement du trajet renseigné spécifiquement



N Total=623 usagers ayant la possibilité d'utiliser un autre mode

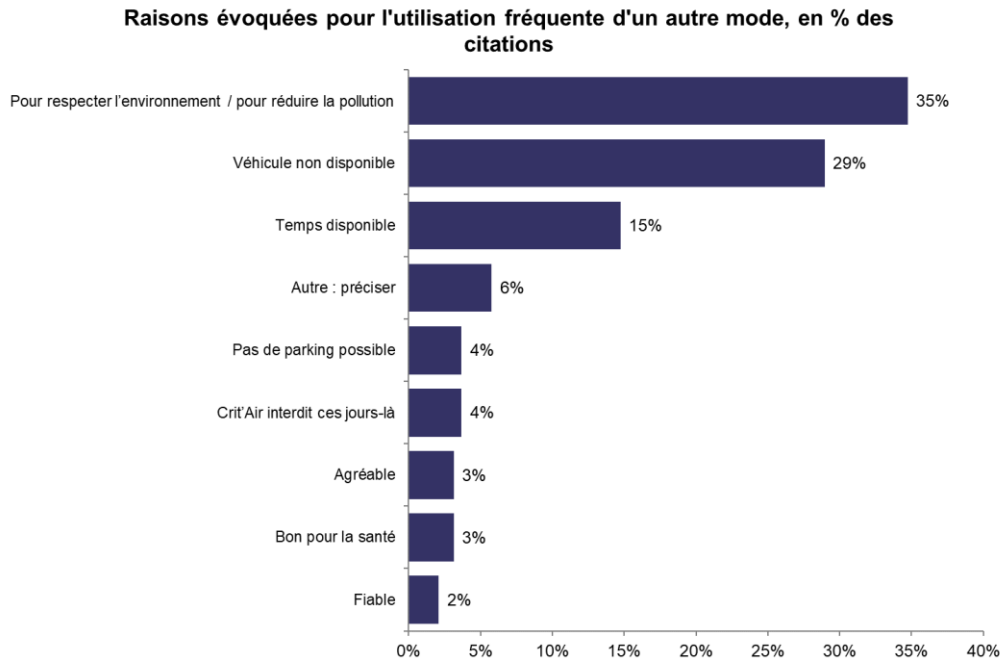
Figure n° 37 : Type de transports en commun utilisé comme autre mode



N Total=479 usagers ayant la possibilité d'utiliser les transports en commun

Pour la faible proportion d'usagers qui utilisent fréquemment un autre moyen de transport pour leur trajet, les aspects environnementaux et l'indisponibilité d'un véhicule représentent les raisons de leur choix les plus citées.

Figure n° 38 : Raisons évoquées pour l'utilisation fréquente d'un autre mode

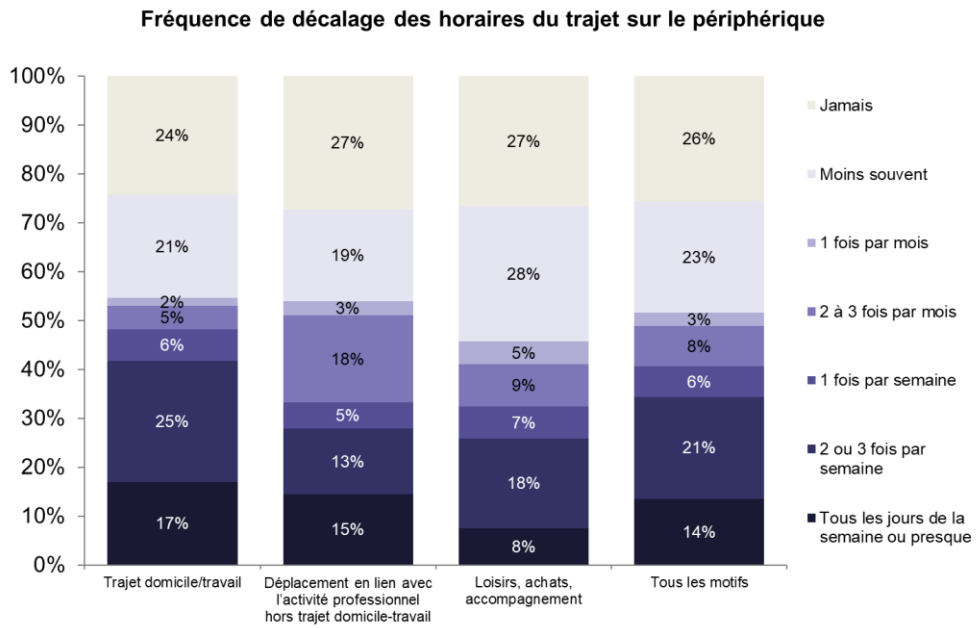


N Total=623 usagers ayant la possibilité d'utiliser un autre mode

c) Alternatives en termes d'horaire du déplacement

Troisième catégorie de choix quant à l'utilisation du boulevard périphérique, l'horaire du trajet. Les données de l'enquête indiquent que des proportions importantes d'usagers décalent leurs déplacements dans le temps lorsqu'il s'agit d'utiliser cette infrastructure (par exemple pour éviter les bouchons). 42% des enquêtés ayant renseigné un trajet domicile-travail indiquent le faire au moins 2 à 3 fois par semaine.

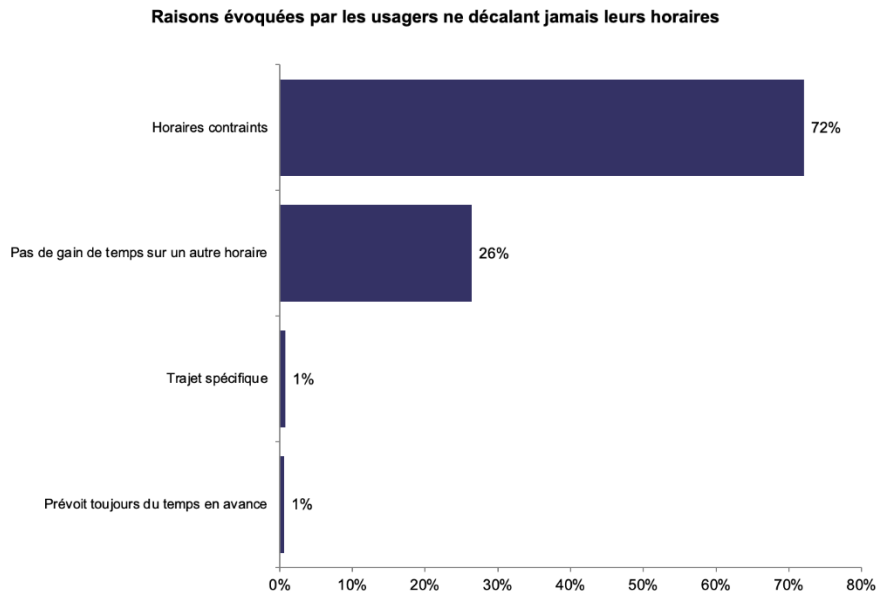
Figure n° 39 : Fréquence de décalage des horaires du trajet renseigné spécifiquement



N Total=4'000

Ceux ne pouvant décaler leur déplacement dans le temps évoquent largement leurs horaires contraints comme justification. L'inexistence d'un gain de temps significatif à un autre moment est aussi avancée.

Figure n° 40 : Raisons évoquées par les usagers ne décalant jamais leurs horaires



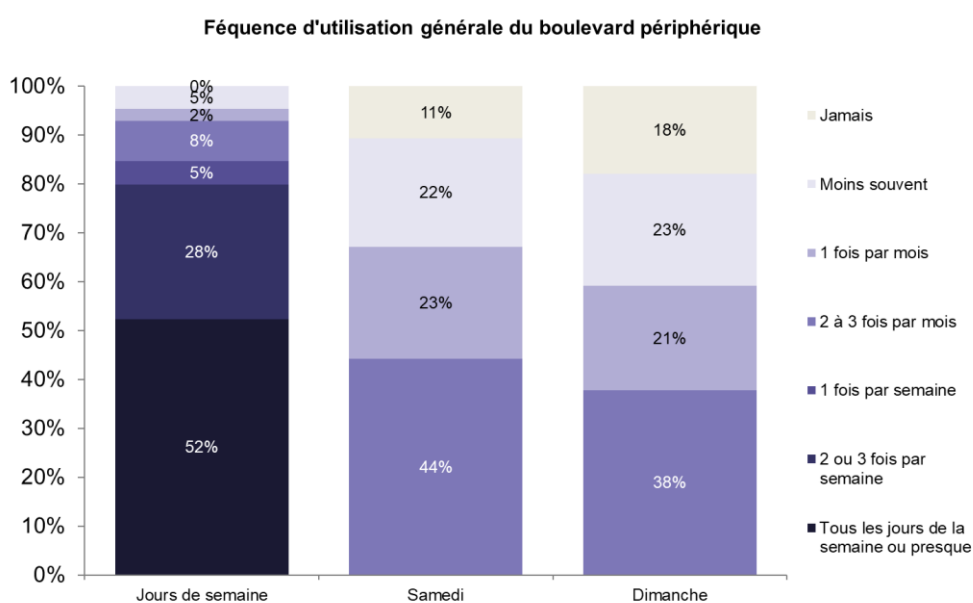
N Total=1'023 usagers ne décalant jamais leurs horaires de déplacements

4. L'utilisation du périphérique en général

4.1. Habitudes d'utilisation

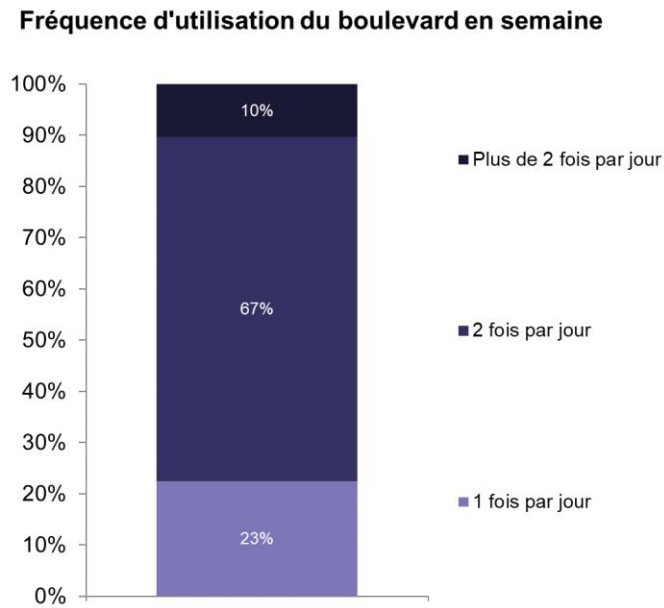
Les usagers enquêtés sont des utilisateurs très réguliers du boulevard périphérique. Ils sont 80% à déclarer le fréquenter de manière générale au moins deux fois par semaine du lundi au vendredi. 77% de ceux qui l'utilisent en semaine déclarent même le faire 2 fois par jour ou plus. 44% des usagers l'empruntent au moins 2 à 3 fois par mois le samedi et 38% le dimanche.

Figure n° 41 : Fréquences déclarées d'utilisation du boulevard périphérique



N Total=4'000

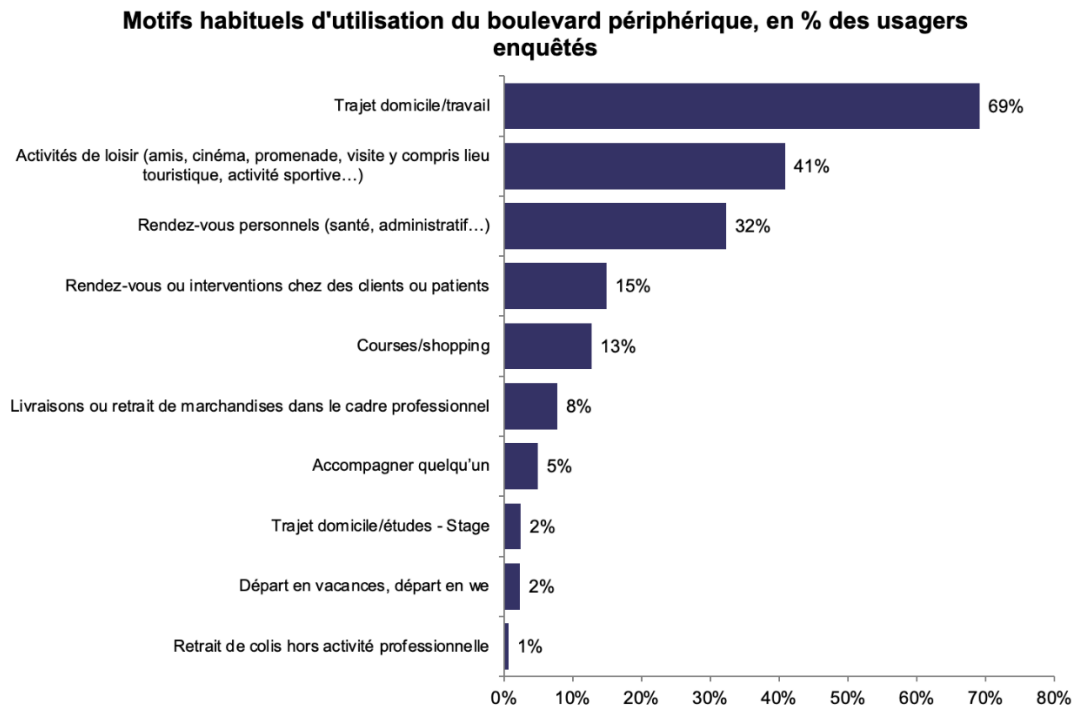
Figure n° 42 : Fréquences déclarées d'utilisation du boulevard périphérique en semaine



N Total=3'241 usagers utilisant le périphérique en semaine

Les motifs de déplacements habituels d'utilisation du périphérique sont les trajets routiniers domicile-travail (cité par 69% des enquêtés), les activités de loisirs (41%) et les démarches personnelles (rendez-vous) 32%.

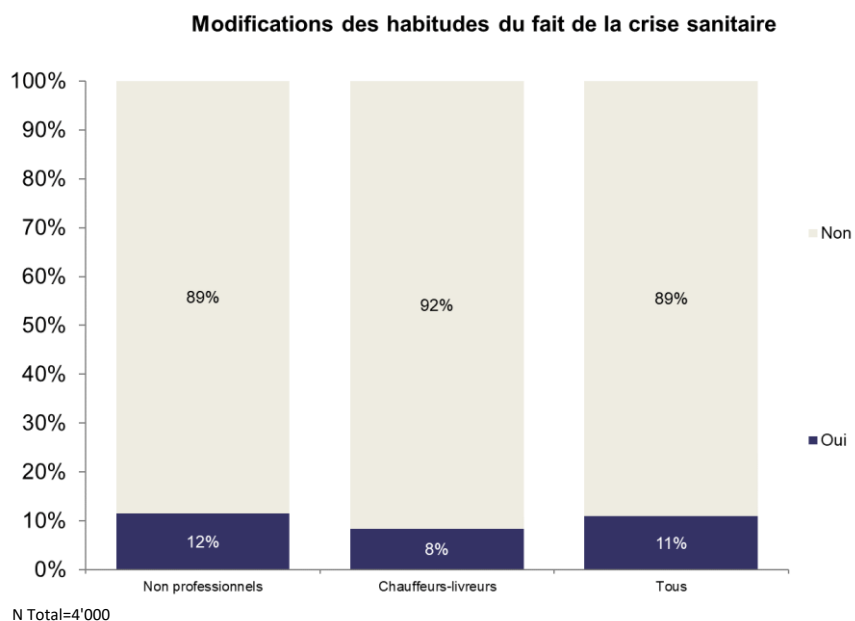
Figure n° 43 : Motifs habituels d'utilisation du boulevard périphérique cités par les usagers



4.2. Impact de la crise sanitaire de 2020

Questionnés sur l'impact éventuel de la crise sanitaire de 2020 sur leurs habitudes d'utilisation, 90% des usagers estiment que leur comportement n'a pas changé significativement suite aux événements de cette année particulière. Les différences entre usagers non professionnel et chauffeurs-livreurs sont minimes sur ce point.

Figure n° 44 : Part d'usagers du boulevard périphérique déclarant avoir changé d'habitudes suite à la crise sanitaire



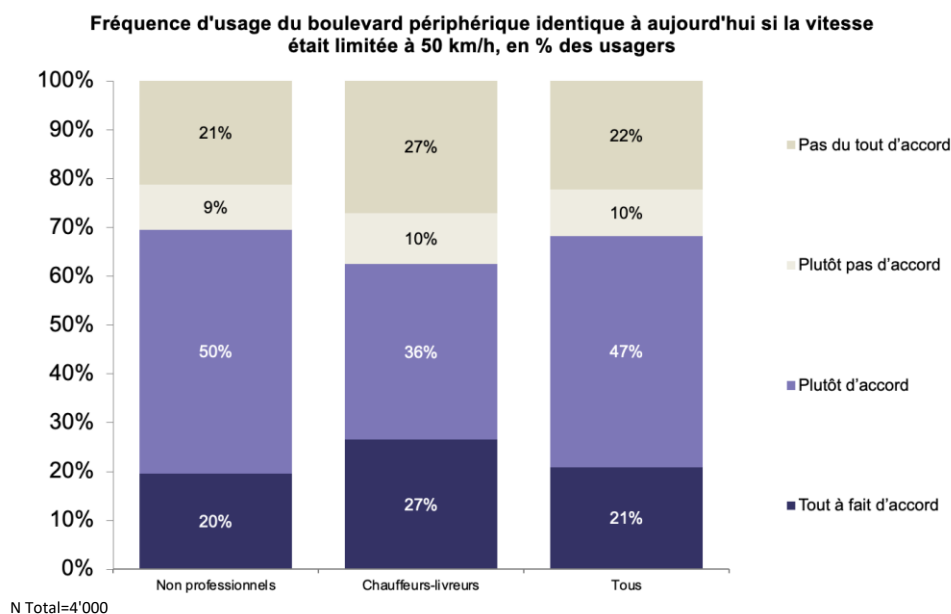
5. Les avis sur les éventuelles options d'évolution du Boulevard Périphérique

La dernière partie de l'enquête portait sur les opinions quant à l'adoption de certaines mesures d'évolution du boulevard périphérique.

5.1. Limitation de la vitesse à 50 km/h

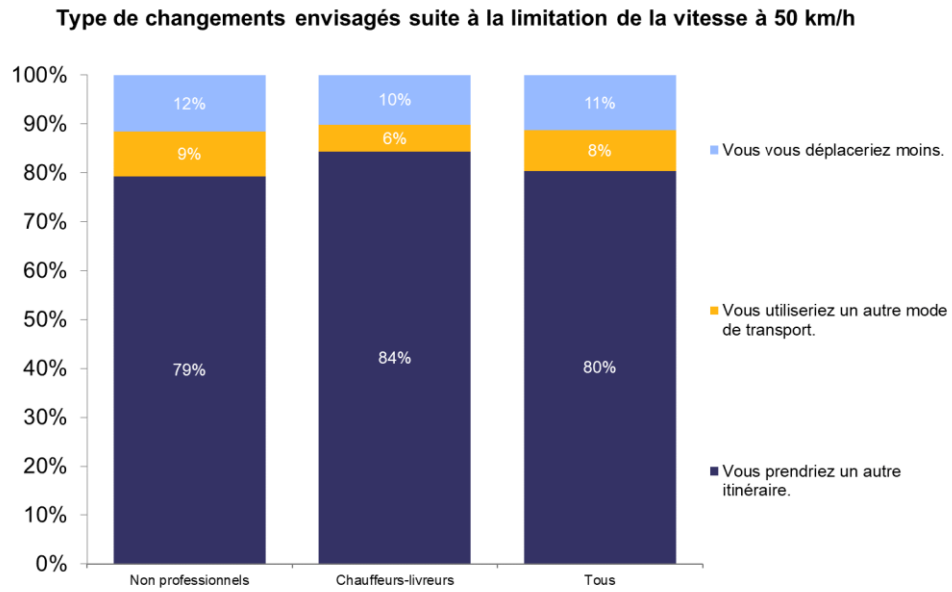
Interrogés quant à un éventuel changement de fréquence d'utilisation si la vitesse était limitée à 50 km/h, une majorité d'enquêtés (68%) sont "plutôt d'accord" ou "d'accord" d'affirmer qu'ils continueront à le fréquenter avec la même intensité qu'aujourd'hui. Une proportion un peu plus élevée chez les particuliers (70%) que chez les chauffeurs-livreurs (63%).

Figure n° 45 : Part des usagers déclarant une fréquence d'usage du boulevard périphérique inchangée si la vitesse était limitée à 50 km/h



Parmi les enquêtés étant "plutôt pas d'accord" ou "pas du tout d'accord" avec l'affirmation d'une fréquence inchangée (qui envisageraient donc un changement), 80% déclarent qu'il prendrait un autre itinéraire. Une faible proportion (8%) opérerait pour les transports en commun.

Figure n° 46 : *Changements envisagés chez les enquêtés qui modifieraient leur comportement suite à une limitation à 50 km/h*

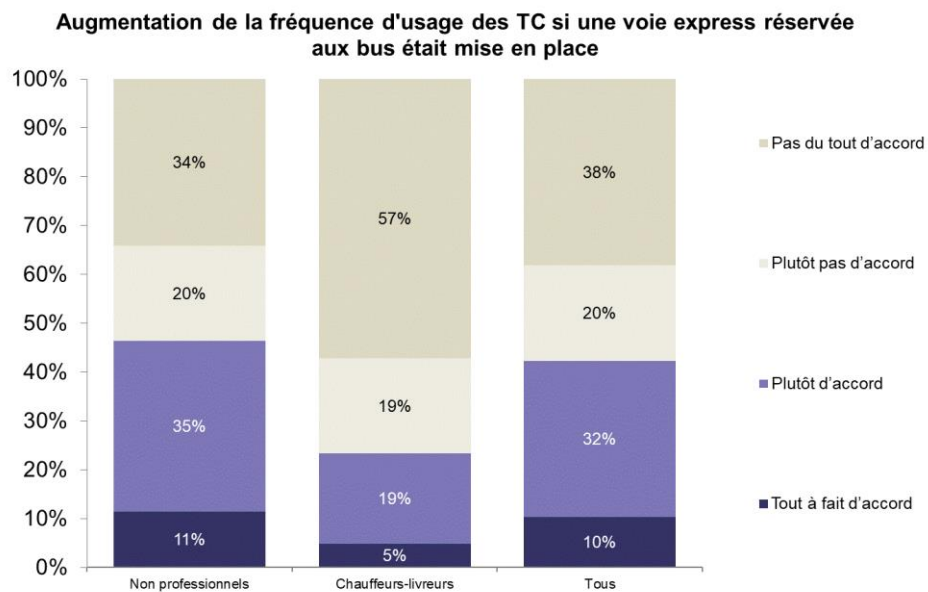


N Total=1'270 usagers qui changeraient de comportement

5.2. Voies dédiées

L'idée d'une voie réservée aux bus sur le périphérique et son impact éventuel sur leur fréquentation accrue des transports en commun divise les usagers. Les particuliers sont logiquement plus enclins que les chauffeurs-livreurs à déclarer que cette mesure augmenterait leur fréquence d'usage des TC.

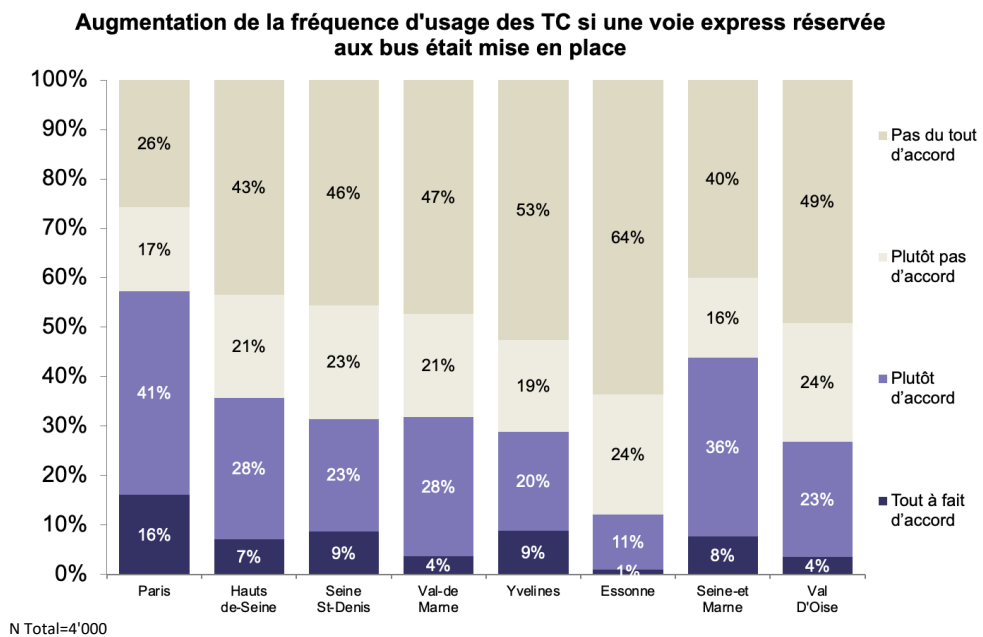
Figure n° 47 : *Intention d'augmentation de la fréquence d'usage des TC si une voie express bus était mise en place, selon le type d'usager*



N Total=4'000

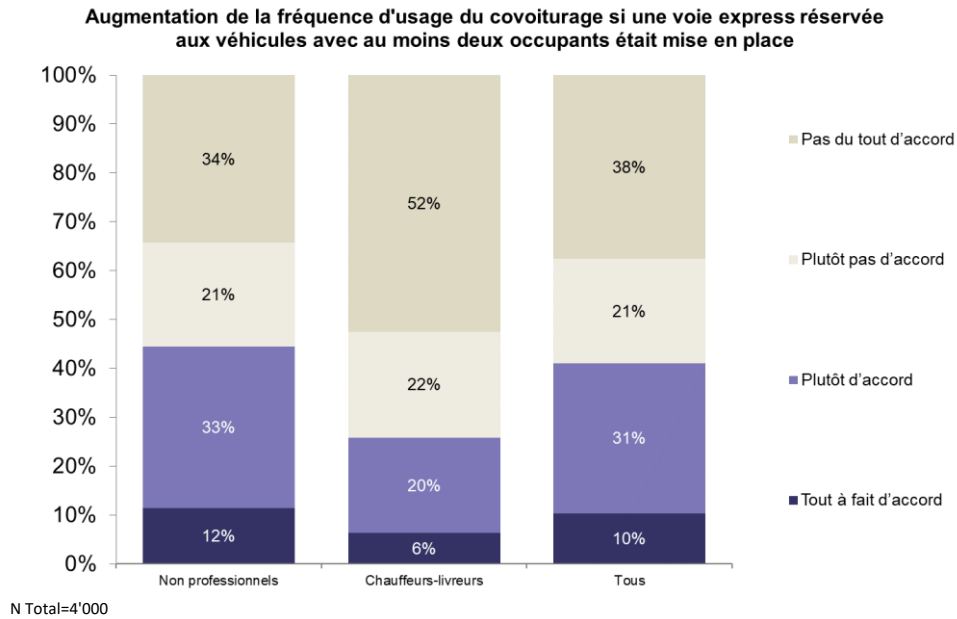
Du point de vue du lieu de résidence, on constate également un clivage marqué entre les différents usagers. C'est à Paris que les personnes sont les plus enclines à recourir aux TC, avec 57%, ainsi qu'en Seine-et-Marne (44%). Inversement, c'est dans l'Essonne que les personnes y sont le moins favorables, puisque seuls 12% d'entre elles déclarent avoir l'intention d'utiliser plus les TC si une voie leur était dédiée, tandis que près des deux tiers (64%) ne sont pas du tout d'accord.

Figure n° 48 : Intention d'augmentation de la fréquence d'usage des TC si une voie express bus était mise en place, selon le département de résidence des personnes



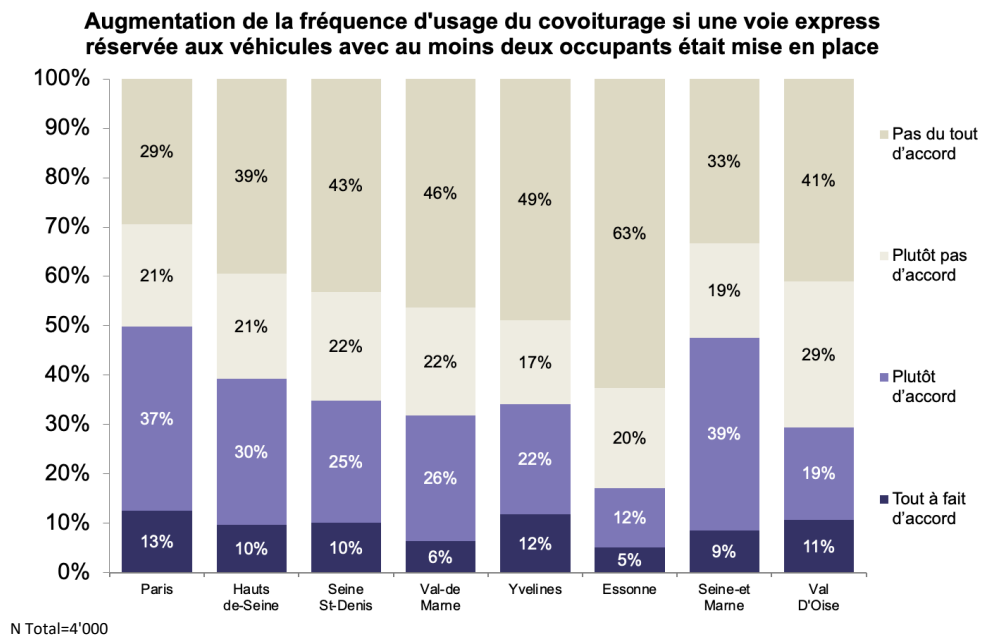
L'éventualité d'une voie réservée aux véhicules occupés par au moins deux personnes et leur propension à opter davantage pour le covoiturage ne suscite pas non plus une approbation nette de la part des enquêtés. 45% des particuliers estiment tout de même que cela pourrait augmenter leur pratique du covoiturage.

Figure n° 49 : Intention d'augmentation de la fréquence d'usage du covoiturage si une voie express 2+ était mise en place, selon le type d'utilisateur



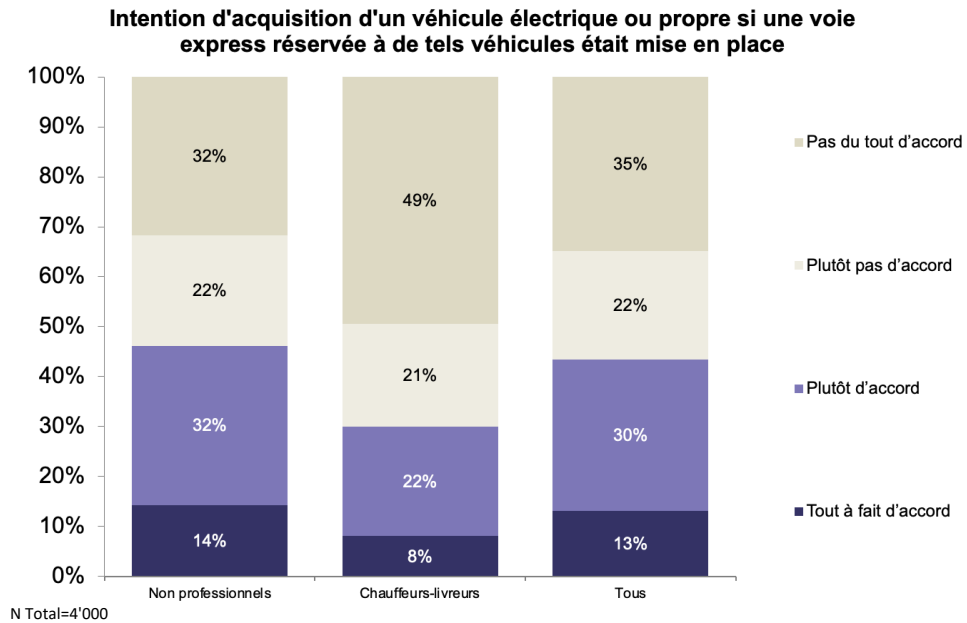
Là aussi, de fortes disparités s'observent entre les départements. C'est en Seine-et-Marne, à nouveau, que la propension à l'usage potentiel du covoiturage est la plus élevée, avec 48% de personnes favorables. C'est plus qu'à Paris et cela s'explique par une dépendance plus grande à l'automobile dans la Grand Couronne s'agissant de la Seine-et-Marne. De manière similaire à ce qu'observé pour les bus, il n'y a que 17% des résidents de l'Essonne se disant plutôt ou tout à fait d'accord quant à l'intention d'utiliser plus régulièrement le covoiturage si une voie y était dédiée, et à nouveau, près d'un tiers n'est pas du tout d'accord.

Figure n° 50 : Intention d'augmentation de la fréquence d'usage du covoiturage si une voie express 2+ était mise en place, selon le département de résidence



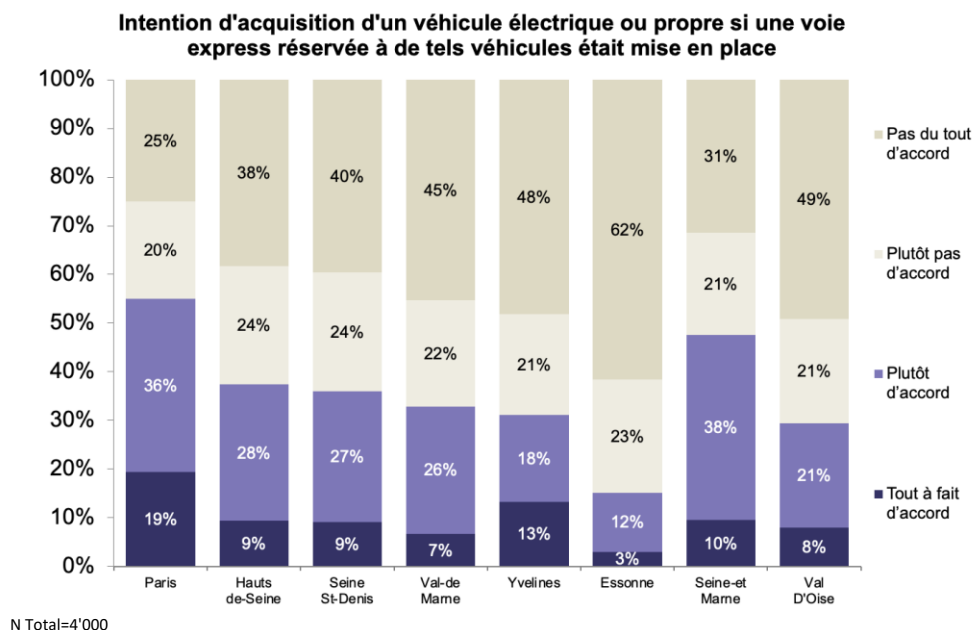
Enfin, l'acquisition de véhicules électriques ou propres en lien avec une voie réservée à ces véhicules obtient approbation légèrement plus forte que l'idée d'une voie réservée au covoiturage.

Figure n° 51 : Intention d'acquisition d'un véhicule propre si une voie express réservée aux véhicules électriques (ou propres) était mise en place, selon le type d'utilisateur



Du point de vue du département de résidence, on retrouve un profil similaire à ce que l'on a vu précédemment, avec Paris et la Seine est Marne qui se démarquent au travers de la part de personnes favorables, respectivement 55% et 48%. Une fois encore, c'est dans l'Essonne que les personnes sont le moins favorables, avec seulement 15%, contre 62% n'étant pas du tout d'accord.

Figure n° 52 : Intention d'acquisition d'un véhicule propre si une voie express réservée aux véhicules électriques (ou propres) était mise en place, selon le département de résidence des personnes



Pour clore ce chapitre sur les voies dédiées, nous pouvons ici examiner si les différents usagers déclarant un potentiel changement de comportements en lien avec les options proposées sont systématiquement les mêmes où s'ils représentent des potentiels qui pourraient être cumulés.

Nous constatons que nous retrouvons plutôt les mêmes usagers chez ceux qui sont enclins à changer de de comportement, que cela soit en lien avec la voie dédiée au TC, au covoiturage ou aux véhicules propres (entre 75% et 80% d'intentions similaires). Les potentiels identifiés plus haut ne sont donc pas réellement cumulables.

Tableau n° 11 : Tableau croisé des intentions de changements en lien avec des voies dédiées, en % de ligne

		Voie TC		Voie covoiturage		Voie véhicules propres	
		Plutôt changement	Plutôt pas de changement	Plutôt changement	Plutôt pas de changement	Plutôt changement	Plutôt pas de changement
Voie TC	Plutôt changement			75%	25%	80%	20%
	Plutôt pas de changement			16%	84%	17%	83%
Voie covoiturage	Plutôt changement	78%	22%			78%	22%
	Plutôt pas de changement	18%	82%			20%	81%
Voie véhicules propres	Plutôt changement	78%	22%	74%	27%		
	Plutôt pas de changement	15%	85%	16%	84%		

Ajoutons encore que du point de vue des CSP, les agriculteurs, les professions intermédiaires et les cadres sont généralement plus favorables à ces types d'infrastructures (voies dédiées) que la moyenne de l'enquête. Inversement, les artisans, commerçants, chefs d'entreprise et les employés y sont moins favorables. Les ouvriers pour leur part se situent autour de la moyenne.

6. Synthèse et enseignements

6.1. Les points saillants

Nous pouvons résumer ci-dessous, les principaux résultats de nos analyses :

- > Selon notre enquête, la population des usagers non professionnels du boulevard périphérique comporte une nette surreprésentation des actifs, et parmi eux, des artisans/commerçants et des cadres et des employés au détriment des professions intermédiaires et des ouvriers. On note également une forte surreprésentation des Parisiens, des habitants des Hauts-de-Seine au détriment des résidents du Val-de-Marne et plus généralement des départements de la Grande Couronne. Nous notons cependant que la méthode d'enquête a conduit à une surreprésentation des usagers parisiens par rapport à la proportion qu'ils représentent dans d'autres enquêtes sur le périphérique. Globalement, nous pouvons cependant souligner que sont donc bien les habitants du centre de l'agglomération Francilienne – Paris et sa petite couronne – que l'on retrouve en premier lieu parmi les usagers cette infrastructure.
- > Les chauffeurs-livreurs, pour leur part, sont principalement issus de Paris et de la Petite Couronne. Ils sont majoritairement employés et travaillant dans le secteur des services. Plus des 2 tiers résidents dans les communes du centre et les communes denses de l'agglomération parisienne.
- > Les usagers du boulevard périphérique sont beaucoup plus motorisés que la moyenne de ménages de l'Île-de-France et largement moins dotés en abonnement TC.
- > Ils ne peuvent être que faiblement qualifiés de multimodaux puisque leurs fréquences d'usage des différents moyens de transport montrent essentiellement une fréquence accrue des modes individuels motorisés (voiture et deux-roues motorisés) et de la marche, y compris chez ceux habitant les parties les plus denses de l'agglomération.
- > Ces deux derniers éléments nous amènent à souligner que les usagers du périphérique représentent une frange de la population parisienne et francilienne beaucoup plus tournée vers la voiture que la moyenne.
- > Le boulevard périphérique est en très grande partie utilisé pour des trajets qui concernent la ville de Paris. Cette dernière concerne, en effet, 47% des origines et 58% des destinations. La surreprésentation des enquêtés parisiens implique, là aussi, une surreprésentation des trajets en lien avec la capitale, en particulier les déplacements Paris <> Paris. Les communes de la petite couronne concernent, elles, 42% des origines et 37% des destinations.
- > Les données concernant les motifs de déplacements montrent une prédominance claire des trajets domicile-travail qui représentent environ 1 trajet sur 2. Les déplacements relatifs aux loisirs des usagers, aux achats et services et à l'accompagnement représentent la deuxième famille de motif la plus représentée avec près de 30% des trajets renseignés. Viennent ensuite les déplacements professionnels hors domicile-travail. Notons que les motifs en lien avec l'activité professionnelle sont largement majoritaires du lundi au vendredi, mais que le weekend, en particulier le dimanche, ce sont de loin les motifs de loisirs qui dominent, avec 82% des trajets renseignés.

-
- > Les indications quant aux durées de déplacement montrent que nos enquêtés s'inscrivent dans la population très mobile de l'Île-de-France, du moins sous l'angle du temps consacré à se déplacer par jour.
 - > Les véhicules empruntant le boulevard périphérique sont en moyenne très peu occupés puis que 82% d'entre eux ne déplacent que le conducteur seul. En outre, la très grande majorité des trajets renseignés (80%) ne suppose pas de contraintes particulières en termes de bagages ou de personnes à transporter. Le taux d'occupation moyen est de 1.24 personnes et 18% des trajets comptaient 2 personnes ou plus.
 - > Ce sont les conditions de circulation qui représentent, de loin, le principal argument pour emprunter des itinéraires alternatifs ou un autre horaire.
 - > Beaucoup d'usagers indiquent que la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport est limitée voire inexistante
 - > Les usagers enquêtés sont des utilisateurs très réguliers du boulevard périphérique. Ils sont 80% à déclarer le fréquenter de manière générale au moins deux fois par semaine du lundi au vendredi.
 - > Les enquêtés se déclarent assez peu enclins à changer de comportement si des changements de limitation vitesse ou d'affectation du boulevard périphérique étaient mis en place traduisant, pour beaucoup d'entre eux, une situation de dépendance à l'automobile et à cette infrastructure.

6.2. Les enseignements généraux

Au vu de ces éléments, quelques enseignements généraux peuvent être tirés :

- > Les usagers du boulevard périphérique enquêtés font plutôt partie d'une population dont le mode de vie est fortement tourné vers la voiture, et ceci même s'ils résident dans les parties denses de l'agglomération francilienne, des territoires plutôt bien desservis par les offres alternatives. L'usage de cette infrastructure est ainsi solidement ancré dans leur quotidien.
- > S'ils ont développé des stratégies d'évitement du périphérique en lien avec la congestion auxquels ils sont fréquemment exposés, ils sont, dans leur grande majorité, assez peu enclins à envisager un changement durable de comportement dans un avenir proche. De plus, malgré de stratégies d'évitement existantes, ils n'y recourent que rarement, en cas d'accident par exemple. Un tel changement de comportement signifierait sans doute une remise en question plus fondamentale de certains des grands arbitrages au cœur de leur mode de vie : choix résidentiel, choix du lieu de travail, du programme d'activités quotidien ou du partage des tâches au sein du ménage.
- > Il existe cependant des potentiels de changements non négligeables qu'il est possible d'exploiter à l'avenir. Au vu du manque d'alternatives en termes de mode de transport déclaré par les usagers ou encore du taux d'occupation très faible des véhicules utilisés, les possibilités d'induire des changements significatifs par des voies dédiées au transport en commun et aux voitures occupées par au moins deux occupants pourraient s'avérer intéressantes. Nos données indiquent qu'environ 6% de l'échantillon total utilise déjà régulièrement un autre mode aujourd'hui pour le trajet qu'ils ont renseigné et qu'environ 40% pourraient être sensibles à une desserte TC sur le périphérique.
- > De manière générale, la place centrale qu'occupe aujourd'hui le boulevard périphérique dans le quotidien de ses actuels usagers le rend très sensible à toute mesure visant à modifier sa configuration. Mais cette donnée est aussi, dans un certain sens, synonyme d'opportunité puisqu'elle lui confère un rôle de levier potentiellement très

puissant pour inciter à des changements. Changements dont les impacts peuvent être très marqués et concerner toute la région métropolitaine.

- > Pour les pouvoirs publics, l'exercice délicat consistera à donc à se saisir de cette importante opportunité tout en visant, par des mesures d'accompagnement fortes à en réduire les éventuels effets négatifs pour le quotidien des usagers.

Annexes

Annexe n°1 : Profil sociodémographique de l'échantillon

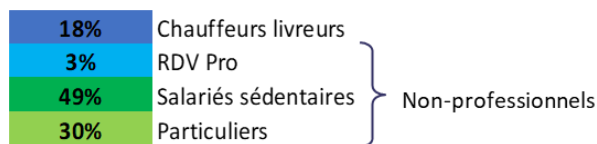
Tableau n° 12 : Profil des personnes de l'enquête ainsi que de la population totale d'IDF

		Non professionnels	Chauffeurs-livreurs	Population Ile-de-France
Total		100 %	100 %	100 %
Sexe	Homme	68.6%	90.5%	48.3%
	Femme	31.4%	9.5%	51.7%
Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?	18 à 24 ans	4.3%	3.5%	11.2%
	25 à 34 ans	25.0%	24.8%	18.7%
	35 à 49 ans	45.8%	48.7%	26.9%
	50 à 64 ans	16.5%	22.2%	23.1%
	65 ans et plus	8.4%	0.8%	20.0%
Vous vivez actuellement :	Seul(e)	18.2%		16.1%
	Seul(e) avec enfant(s)	2.3%		11.4%
	En couple sans enfant	43.2%		18.1%
	En couple avec enfant(s)	31.3%		48.4%
	En colocation	1.8%		2.9%
	Avec vos parents	3.2%		3.2%
Quelle est votre activité actuelle ?	Actif à temps plein (+ de 32H/semaine)	80.9%	93.1%	45.4%
	Actif à temps partiel (jusqu'à 32H/semaine)	4.9%	6.5%	7.6%
	A la recherche d'emploi	1.1%	0.1%	7.5%
	Etudiant(e)	1.1%	0.0%	7.8%
	Etudiant(e) en stage	0.4%	0.3%	5.8%
	Au foyer	1.4%	0.0%	2.9%
	Retraité(e)	9.4%	0.0%	18.9%
	Autre sans activité professionnelle	0.9%	0.0%	4.1%
Quelle est votre catégorie socio professionnelle ? (uniquement les actifs)	Agriculteur exploitant	0.1%	0.4%	0.1%
	Artisan, commerçant, chef d'entreprise de +10 salariés	11.4%	27.1%	5.1%
	Cadre, profession libérale, profession intellectuelle supérieure	36.2%	0.0%	28.7%
	Profession intermédiaire	19.4%	8.7%	25.6%
	Employé	30.1%	56.1%	26.6%
	Ouvrier	2.8%	7.7%	13.8%
Quel est le secteur d'activité de votre structure ?	Commerce alimentaire		11.4%	
	Commerce non alimentaire		14.8%	
	Restauration, bar		5.6%	
	Artisanat, bâtiment		25.9%	
	Santé		4.0%	
	Service		38.4%	
	Autre, préciser		0.0%	

		Non professionnels	Chauffeurs-livreurs	Population Ile-de-France
Quel est le revenu mensuel net ?	Moins de 900 €	0.9%		
	De 901 à 1 500 €	5.0%		
	De 1 501 à 2 000 €	12.9%		
	De 2 001 à 3 000 €	24.4%		
	De 3 001 à 4 000 €	24.6%		
	De 4 001 à 5 000 €	18.7%		
	De 5 001 à 6 000 €	7.5%		
	De 6 001 à 7 000 €	1.6%		
	Plus de 7 000 €	4.4%		
Département de résidence	Paris	46.8%	27.6%	18.0%
	Hauts-de-Seine	23.1%	21.7%	13.2%
	Seine-St-Denis	12.7%	17.2%	13.3%
	Val-de-Marne	7.5%	10.2%	11.4%
	Yvelines	3.2%	6.1%	11.8%
	Val-D'Oise	2.5%	5.9%	10.1%
	Seine-et-Marne	2.3%	5.7%	11.5%
	Essonne	2.0%	5.6%	10.6%
Typologie de la commune de résidence	Commune du centre (de l'agglomération parisienne)	62.3%	38.6%	23.2%
	Communes denses (de l'agglomération parisienne)	27.0%	36.6%	32.4%
	Autres communes majoritairement urbanisées (de l'agglomération paris.)	5.8%	11.6%	26.4%
	Autres communes (de l'agglomération parisienne)	1.6%	3.2%	6.1%
	Principales communes (des autres agglomérations.)	0.4%	1.5%	4.7%
	Autres communes de l'espace rural (des autres agglomérations.)	0.6%	1.3%	3.1%
	Communes rurales	2.3%	7.3%	4.0%

Annexe n°2 : Type d'utilisateurs en fonction des motifs d'origine et de destination

		Arrivée										
		1. Votre domicile	2. Votre lieu de travail	3. Votre lieu d'études	4. Lieu de livraison (activité prof)	5. RDV ou intervention chez un client ou patient	6. Autre activité professionnelle (réunion...)	7. RDV personnel	8. Une activité de loisir	9. Courses/shopping	10. Accompagner quelqu'un	Total
Départ	1. Votre domicile		31%	0,2%	1%	5%	1%	5%	9%	1%	2%	56%
	2. Votre lieu de travail	17%			4%	3%	1%	1%	1%	0,1%	0,2%	26%
	3. Votre lieu d'études	0,2%							0%			0%
	4. Lieu de livraison (activité prof)	1%	1%		1%			0,0%	0,1%			2%
	5. RDV ou intervention chez un client ou patient	1%	1%		0,1%	1%	0,1%	0,1%	0,2%		0,1%	3%
	6. Autre activité professionnelle (réunion...)	0,4%	0,3%			0,1%	0,1%	0,0%				1%
	7. RDV personnel	2%	0,1%				0,1%	1%	0,1%	0,1%	0,1%	3%
	8. Une activité de loisir	6%	0,2%	0%				0%	0,5%	0,1%	0,1%	6%
	9. Courses/shopping	1%	0,0%			0,0%		0,0%	0,0%	0,1%		2%
	10. Accompagner quelqu'un	0,4%	0,0%			0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	1%
Total	28%	32%	0%	6%	9%	2%	7%	11%	1%	2%	100%	



Paris



Profil sociodémographique des résidents enquêtés

Les résidents de Paris représentent 47% de l'échantillon, contre 18% de la population d'Île-de-France.

- > **Genre, âge et ménage** : il s'agit majoritairement d'hommes (71%) entre 35 et 49 ans (44%) vivant en couple avec et sans enfant (77%).
- > **CSP, activité et revenu** : il s'agit majoritairement d'actifs à temps pleins (77%) travaillant comme employé (31%), cadre et profession libérale (27%) et profession intermédiaire (26%) et se situant dans des classes de revenu médian (64%).
- > **Type d'usagers** : Il s'agit majoritairement d'usagers non-professionnels (91%).

Profil « mobilité » des usagers

- > **Équipements de mobilité** : 91% disposent d'au moins une voiture dans leur ménage et seuls 9% disposent d'un abonnement TC.
- > **Usage des moyens de transport** : 96% utilisent la voiture et respectivement 67% un deux-roues motorisé au moins 2 fois par semaine. Les TC sont utilisés 2 fois par semaine par 12%, le vélo 29% et la marche 84%.
- > **Usage des services de mobilité** : Au cours des 12 derniers mois, 20% ont recouru à un taxi/VTC, 9% ont fait du covoiturage et 6% ont utilisé au moins un mode partagé/en libre-service (vélo, trottinette, scooter, autopartage).

Trajet renseigné

- > **Géographie, motifs et durée des trajets** : 73% des destinations se situent dans Paris et 23% en petite couronne. 52% des trajets s'effectuent pour le motif domicile-travail et 36% pour les loisirs, achats et accompagnement. Le trajet dure en moyenne 34 minutes, dont 18 sur le périphérique.
- > **Véhicule utilisé** : 86% ont utilisé une voiture pour le trajet renseigné, et 66% des voitures, véhicules utilitaires et camionnettes utilisés disposaient d'une vignette Crit'Air de niveau 2 ou mieux.

Utilisation et avis sur le boulevard périphérique et ses évolutions potentielles

- > **Habitudes d'utilisation du périphérique** : 19% utilisent le périphérique tous les jours, et 31% l'utilisent au moins une fois par semaine. Les motifs principaux sont les trajets domicile-travail (35%), les activités de loisirs (25%), les rendez-vous personnels (17%) et les courses/shopping (10%). Seuls 13% déclarent avoir modifié leurs habitudes consécutivement à la crise sanitaire.
- > **Avantages du périphérique** : 39% déclarent que c'est plus direct/plus simple, 17% relèvent le temps de parcours plus court et 15% soulignent l'intérêt d'éviter les feux rouges.
- > **Alternatives** : 26% déclarent avoir la possibilité d'utiliser un itinéraire alternatif, et seuls 15% disent pouvoir utiliser un autre mode de transport, 84% de ceux-ci étant les TC. Finalement, 39% déclarent leur horaire d'utilisation du périphérique au moins 2 fois par semaine.
- > **Avis sur les options d'évolution** : En cas de limitation de la vitesse, 27% déclarent qu'ils changeraient leurs habitudes dont 84% de ceux-ci au profit d'autres itinéraires. 57% utiliseraient plus les TC s'ils disposaient de voies express dédiées, 50% pour une même mesure pour le covoiturage et 55% pour les véhicules électriques ou plus propres.

Hauts-de-Seine



Profil sociodémographique des résidents enquêtés

Les résidents des Hauts-de-Seine représentent 23% de l'échantillon, contre 13% de la population d'Île-de-France.

- > **Genre, âge et ménage** : il s'agit majoritairement d'hommes (66%) entre 35 et 49 ans (51%) vivant en couple avec et sans enfant (79%).
- > **CSP, activité et revenu** : il s'agit majoritairement d'actifs à temps pleins (88%) travaillant comme cadre et profession libérale (40%) et employé (32%) et se situant dans des classes de revenu médian (73%).
- > **Type d'usagers** : Il s'agit majoritairement d'usagers non-professionnels (87%).

Profil « mobilité » des usagers

- > **Équipements de mobilité** : 90% disposent d'au moins une voiture dans leur ménage et seuls 11% disposent d'un abonnement TC.
- > **Usage des moyens de transport** : 95% utilisent la voiture et respectivement 76% un deux-roues motorisé au moins 2 fois par semaine. Les TC sont utilisés 2 fois par semaine par 18%, le vélo 25% et la marche 78%.
- > **Usage des services de mobilité** : Au cours des 12 derniers mois, 31% ont recouru à un taxi/VTC, 16% ont fait du covoiturage et 4% ont utilisé au moins un mode partagé/en libre-service (vélo, trottinette, scooter, autopartage).

Trajet renseigné

- > **Géographie, motifs et durée des trajets** : 55% des destinations se situent en Petite Couronne et 43% à Paris. 56% des trajets s'effectuent pour le motif domicile-travail et 30% pour les loisirs, achats et accompagnement. Le trajet dure en moyenne 36 minutes, dont 18 sur le périphérique.
- > **Véhicule utilisé** : 84% ont utilisé une voiture pour le trajet renseigné, et 75% des voitures, véhicules utilitaires et camionnettes utilisés disposaient d'une vignette Crit'Air de niveau 2 ou mieux.

Utilisation et avis sur le boulevard périphérique et ses évolutions potentielles

- > **Habitudes d'utilisation du périphérique** : 16% utilisent le périphérique tous les jours, et 29% l'utilisent au moins une fois par semaine. Les motifs principaux sont les trajets domicile-travail (38%), les activités de loisirs (22%), les rendez-vous personnels (19%) et les rendez-vous professionnels (8%). Seuls 12% déclarent avoir modifié leurs habitudes consécutivement à la crise sanitaire.
- > **Avantages du périphérique** : 49% déclarent que c'est plus direct/plus simple, 17% relèvent le temps de parcours plus court et 18% soulignent l'intérêt d'éviter les feux rouges.
- > **Alternatives** : 33% déclarent avoir la possibilité d'utiliser un itinéraire alternatif, et seuls 16% disent pouvoir utiliser un autre mode de transport, 75% de ceux-ci étant les TC. Finalement, 33% déclarent leur horaire d'utilisation du périphérique au moins 2 fois par semaine.
- > **Avis sur les options d'évolution** : En cas de limitation de la vitesse, 33% déclarent qu'ils changeraient leurs habitudes dont 80% de ceux-ci au profit d'autres itinéraires. 35% utiliseraient plus les TC s'ils disposaient de voies express dédiées, 40% pour une même mesure pour le covoiturage et 37% pour les véhicules électriques ou plus propres.

Seine-St-Denis



Profil sociodémographique des résidents enquêtés

Les résidents de Seine-St-Denis représentent 13% de l'échantillon, soit la même proportion que dans la population d'Île-de-France.

- > **Genre, âge et ménage** : il s'agit majoritairement d'hommes (74%) entre 35 et 49 ans (46%) vivant en couple avec et sans enfant (69%).
- > **CSP, activité et revenu** : il s'agit majoritairement d'actifs à temps pleins (82%) travaillant comme employé (38%) ainsi que cadre et profession libérale (29%) et se situant dans des classes de revenu médian (69%).
- > **Type d'usagers** : Il s'agit majoritairement d'usagers non-professionnels (82%).

Profil « mobilité » des usagers

- > **Équipements de mobilité** : 82% disposent d'au moins une voiture dans leur ménage et 16% disposent d'un abonnement TC.
- > **Usage des moyens de transport** : 94% utilisent la voiture et respectivement 77% un deux-roues motorisé au moins 2 fois par semaine. Les TC sont utilisés 2 fois par semaine par 9%, le vélo 27% et la marche 78%.
- > **Usage des services de mobilité** : Au cours des 12 derniers mois, 20% ont recouru à un taxi/VTC, 6% ont fait du covoiturage et 5% ont utilisé au moins un mode partagé/en libre-service (vélo, trottinette, scooter, autopartage).

Trajet renseigné

- > **Géographie, motifs et durée des trajets** : 52% des destinations se situent en Petite Couronne et 44% à Paris. 53% des trajets s'effectuent pour le motif domicile-travail et 26% pour les loisirs, achats et accompagnement. Le trajet dure en moyenne 39 minutes, dont 20 sur le périphérique.
- > **Véhicule utilisé** : 74% ont utilisé une voiture pour le trajet renseigné, et 70% des voitures, véhicules utilitaires et camionnettes utilisés disposaient d'une vignette Crit'Air de niveau 2 ou mieux.

Utilisation et avis sur le boulevard périphérique et ses évolutions potentielles

- > **Habitudes d'utilisation du périphérique** : 18% utilisent le périphérique tous les jours, et 26% l'utilisent au moins une fois par semaine. Les motifs principaux sont les trajets domicile-travail (38%), les activités de loisirs (20%), les rendez-vous personnels (17%) et les rendez-vous professionnels (10%). Seuls 17% déclarent avoir modifié leurs habitudes consécutivement à la crise sanitaire.
- > **Avantages du périphérique** : 44% déclarent que c'est plus direct/plus simple, 16% relèvent le temps de parcours plus court et 18% soulignent l'intérêt d'éviter les feux rouges.
- > **Alternatives** : 30% déclarent avoir la possibilité d'utiliser un itinéraire alternatif, et seuls 18% disent pouvoir utiliser un autre mode de transport, 71% de ceux-ci étant les TC. Finalement, 31% déclarent leur horaire d'utilisation du périphérique au moins 2 fois par semaine.
- > **Avis sur les options d'évolution** : En cas de limitation de la vitesse, 34% déclarent qu'ils changeraient leurs habitudes dont 82% de ceux-ci au profit d'autres itinéraires. 32% utiliseraient plus les TC s'ils disposaient de voies express dédiées, 35% pour une même mesure pour le covoiturage et 36% pour les véhicules électriques ou plus propres.

Val-de-Marne



Profil sociodémographique des résidents enquêtés

Les résidents du Val-de-Marne représentent 8% de l'échantillon, contre 11% de la population d'Île-de-France.

- > **Genre, âge et ménage** : il s'agit majoritairement d'hommes (76%) entre 35 et 49 ans (46%) vivant en couple avec et sans enfant (67%)
- > **CSP, activité et revenu** : il s'agit majoritairement d'actifs à temps pleins (89%) travaillant comme employé (36%) ainsi que cadre et profession libérale (34%) et se situant dans des classes de revenu médian (72%).
- > **Type d'usagers** : Il s'agit majoritairement d'usagers non-professionnels (82%).

Profil « mobilité » des usagers

- > **Équipements de mobilité** : 88% disposent d'au moins une voiture dans leur ménage et seuls 11% disposent d'un abonnement TC.
- > **Usage des moyens de transport** : 97% utilisent la voiture et respectivement 50% un deux-roues motorisé au moins 2 fois par semaine. Les TC sont utilisés 2 fois par semaine par 12%, le vélo 33% et la marche 74%.
- > **Usage des services de mobilité** : Au cours des 12 derniers mois, 23% ont recouru à un taxi/VTC, 11% ont fait du covoiturage et 7% ont utilisé au moins un mode partagé/en libre-service (vélo, trottinette, scooter, autopartage).

Trajet renseigné

- > **Géographie, motifs et durée des trajets** : 54% des destinations se situent en Petite Couronne et 42% à Paris. 54% des trajets s'effectuent pour le motif domicile-travail et 26% pour les loisirs, achats et accompagnement. Le trajet dure en moyenne 37 minutes, dont 20 sur le périphérique.
- > **Véhicule utilisé** : 82% ont utilisé une voiture pour le trajet renseigné, et 70% des voitures, véhicules utilitaires et camionnettes utilisés disposaient d'une vignette Crit'Air de niveau 2 ou mieux.

Utilisation et avis sur le boulevard périphérique et ses évolutions potentielles

- > **Habitudes d'utilisation du périphérique** : 16% utilisent le périphérique tous les jours, et 27% l'utilisent au moins une fois par semaine. Les motifs principaux sont les trajets domicile-travail (38%), les activités de loisirs (19%), les rendez-vous personnels (19%) et les rendez-vous professionnels (11%). Seuls 7% déclarent avoir modifié leurs habitudes consécutivement à la crise sanitaire.
- > **Avantages du périphérique** : 47% déclarent que c'est plus direct/plus simple, 17% relèvent le temps de parcours plus court et 17% soulignent l'intérêt d'éviter les feux rouges.
- > **Alternatives** : 32% déclarent avoir la possibilité d'utiliser un itinéraire alternatif, et seuls 15% disent pouvoir utiliser un autre mode de transport, 73% de ceux-ci étant les TC. Finalement, 30% décalent leur horaire d'utilisation du périphérique au moins 2 fois par semaine.
- > **Avis sur les options d'évolution** : En cas de limitation de la vitesse, 35% déclarent qu'ils changeraient leurs habitudes dont 66% de ceux-ci au profit d'autres itinéraires. 32% utiliseraient plus les TC s'ils disposaient de voies express dédiées, 32% pour une même mesure pour le covoiturage et 33% pour les véhicules électriques ou plus propres.

Questionnaire Mairie de Paris Usages du boulevard périphérique

QUOTAS

Sites

1. A
2. B

Horaires

1. A
2. B

Jour semaine

1. Lundi
2. Mardi
3. Mercredi
4. Jeudi
5. Vendredi
6. Samedi
7. Dimanche

Durée du questionnaire : 15 minutes maximum

INTRODUCTION TELEPHONE

F1. Je suis ... de la société MV2 Conseil

Il y a quelques jours, vous avez accepté de nous laisser vos coordonnées pour répondre à une enquête sur l'usage du boulevard périphérique de Paris. Avez-vous quelques minutes à me consacrer ?

IE : c'est la personne qui a été recrutée quelques jours auparavant qui doit répondre. En cas d'absence, prendre un RDV.

Cela s'est fait le [reprendre donnée importée fichier saisi : jour et date] *à* [reprendre donnée importée fichier saisi : site].

1. Oui ⇒ Q1
2. Non pas maintenant, mais rendez-vous ⇒ PRENDRE RENDEZ-VOUS
3. Ce n'était pas moi ⇒ F1b
4. Non, refus catégorique ⇒ STOP REMERCIER

F1b. Pourriez-vous me passer la personne concernée ?

IE : c'est la personne qui a été recrutée quelques jours auparavant qui doit répondre. En cas d'absence, prendre un RDV.

Cela s'est fait le [reprendre donnée importée fichier saisi : jour et date] *à* [reprendre donnée importée fichier saisi : site].

1. Oui ⇒ Q1
2. Non pas maintenant, mais rendez-vous ⇒ PRENDRE RENDEZ-VOUS
3. Non, refus catégorique ⇒ STOP REMERCIER

DESCRIPTIF DU TRAJET DU JOUR DU RECUEIL DU TELEPHONE

Q1. Nous allons tout d'abord parler du jour où nous avons recueilli votre n° de téléphone le [reprendre donnée importée fichier saisi : jour et date] à [reprendre donnée importée fichier saisi : site], à la sortie/entrée du boulevard périphérique de Paris.

Pourriez-vous m'indiquer si le jour où nous vous avons rencontré vous étiez dans votre véhicule en tant que ... ?

IE Citer

1. Conducteur d'un véhicule particulier (y compris véhicule de fonction, en auto-partage ou en covoiturage)
2. Conducteur d'un deux-roues motorisé
3. Chauffeur d'un véhicule utilitaire de moins de 3.5 tonnes (professionnels artisans par ex. plombiers)
4. Chauffeur VTC ⇒ STOP REMERCIER – IP COMPTABILISER

Q2. Combien de personnes étaient dans le véhicule (y compris vous-même) ?

1. 1
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5
6. Plus de 5

IP poser si Q2= 2 ou 3 ou 4 ou 5 ou 6

Q3a. La ou les personnes qui vous accompagnaient étaient ... ?

IE citer - plusieurs réponses possibles

IE : Le covoiturage c'est l'utilisation en commun d'un véhicule avec partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Le transport de personnes de sa propre famille ou d'amis ne rentre pas dans le cadre du covoiturage.

1. de votre famille / votre conjoint / de votre voisinage / amis
2. un ou des collègues
3. des clients
4. des personnes en covoiturage (passagers)
5. Autre (préciser)

IP poser si Q3a = 4

Q3b. Le covoiturage que vous avez pratiqué a-t-il été mis en place via :

1. Un site ou application
2. Par votre entreprise
3. Par vos soins
4. Autre (préciser)

Q4. Transportiez-vous des objets encombrants ?

1. Des courses
2. Des bagages
3. Poussette, déambulateur, fauteuil roulant,...
4. Du matériel professionnel
5. Marchandises
6. Autre (préciser)
7. Non, rien d'encombrant

Q5. Pourriez-vous m'indiquer si vous avez fait des étapes intermédiaires lors de ce trajet ?

Par exemple, si vous avez quitté votre domicile en voiture avec votre enfant que vous avez déposé à l'école. Dans ce cas, vous avez des étapes intermédiaires.

1. Oui
2. Non

Q6. Quel a été le point de départ initial de votre trajet le jour où nous vous avons rencontré ?

IP afficher si Q5=1 : Si vous avez quitté votre domicile en voiture avec votre enfant que vous avez déposé à l'école alors votre point de départ est votre domicile. Vous veniez de ...

IE : Ici nous ne prenons pas en compte les arrêts intermédiaires

IP réponse unique

CITER

1. Votre domicile
2. Votre lieu de travail
3. Votre lieu d'études
4. Lieu de livraison ou de retrait de marchandises dans le cadre de votre activité professionnelle
5. Rendez-vous ou une intervention chez un client ou patient
6. Une autre activité professionnelle (réunion...)
7. Un rendez-vous personnel (santé, administratif...)
8. Une activité de loisir (amis, cinéma, promenade, visite y compris lieu touristique, activité sportive...)
9. Courses/shopping
10. Accompagner quelqu'un
11. Autre (préciser)

Q7. Où se situait le point de départ initial de votre trajet ?

1. Paris
2. En Ile de France hors de Paris
3. Hors IDF
4. NSP

IP poser si Q7= 1

Q8a. Et plus particulièrement, de quel arrondissement êtes-vous parti ?

- 1 à 20 Liste de 1 à 20
99. NSP

IP poser si Q7= 2

Q8b. Et plus particulièrement, quel était le code postal du point de départ?

- IP liste des CP Ile de France.
99. NSP

IP poser si Q8b= 99

Q8b1. Dans ce cas, quel était le nom de la commune du point de départ?

1. Commune en clair

IP poser si Q7= 3

Q8c. Et plus particulièrement, quel était le département de votre lieu de départ?

1. IP liste des départements hors Ile de France.
99. NSP

IP si recueil en entrée de périphérique

Q9a. Vous êtes bien entré sur le périphérique [IP donnée importée] ?

1. Oui
2. Non

IP si recueil en sortie de périphérique Ou si Q9a=2

Q9b. À quelle porte êtes-vous entré sur le périphérique ?

Liste des portes

Q10. À quelle heure êtes-vous entré sur le périphérique ?

1. |_|_| h | |_|_|
2. NSP

Q11. Quel a été le point d'arrivée de votre trajet ? Quel est le motif de votre destination ...

IE : Ici nous ne prenons pas en compte les arrêts intermédiaires, il s'agit de votre point d'arrêt final

IP réponse unique

1. Votre domicile
2. Votre lieu de travail
3. Votre lieu d'études
4. Lieu de livraison ou de retrait de marchandises dans le cadre de votre activité professionnelle
5. Rendez-vous ou une intervention chez un client ou patient
6. Une autre activité professionnelle (réunion...)
7. Un rendez-vous personnel (santé, administratif...)
8. Une activité de loisir (amis, cinéma, promenade, visite y compris lieu touristique, activité sportive...)
9. Courses/shopping
10. Accompagner quelqu'un
11. Autre (préciser)

Q12. Et où se situait votre destination finale (hors étapes intermédiaires) ?

1. Paris
2. En Ile de France hors de Paris
3. Hors IDF

IP poser si Q12= 1

Q13a. Quel était votre arrondissement de destination ?

IE il s'agit de la destination finale hors étapes intermédiaires

Codes 1 à 20 Liste de 1 à 20

99. NSP

IP poser si Q12= 2

Q13b. Quel était le code postal de destination ?

IE il s'agit de la destination finale hors étapes intermédiaires

1. IP liste des CP Ile de France.
99. NSP

IP poser si Q13b= 99

Q13b1. Dans ce cas, quel était le nom de la commune de destination?

IE il s'agit de la destination finale hors étapes intermédiaires

1. Commune en clair

IP poser si Q12 = 3

Q13c. Et plus particulièrement, quel était le département de votre lieu d'arrivée ?

IE il s'agit de la destination finale hors étapes intermédiaires

1. IP liste des départements hors Ile de France.
99. NSP

IP si recueil en sortie de périphérique

Q14a. Vous êtes bien sorti du périphérique [IP donnée importée]?

1. Oui
2. Non

IP si recueil en entrée de périphérique Ou si Q14a=2

Q14b. À quelle porte êtes-vous sorti du périphérique ?

Liste des portes

Q15. À quelle heure êtes-vous sorti du périphérique ?

1. |_|_| |h|_|_|
2. NSP

Q16. Quel est votre temps de parcours total (du lieu de départ au lieu d'arrivée) en y incluant les parties du trajet hors périphérique ?

IE : Si Ne sait pas – insistez pour un temps approximatif

1. |_|_| |h|_|_|
2. NSP

Q17. Quel est votre temps de parcours sur le boulevard périphérique ?

IE : Si Ne sait pas – insistez pour un temps approximatif

1. |_|_| |h|_|_|
2. NSP

IP construire des variables des motifs de déplacements selon les Q6 et Q11

Recoder en Q18 selon

1. Trajet domicile/travail : si [Q6=1 et Q11=2] OU [Q6=2 et Q11=1]
2. Trajet domicile/études : si [Q6=1 et Q11=3] OU [Q6=3 et Q11=1]
3. Déplacement en lien avec l'activité professionnel hors trajet domicile-travail : si [Q6=2 ou 4 ou 5 ou 6 et Q11=2 ou 4 ou 5 ou 6]

IP poser pour les autres cas

Q18. Le jour où nous vous avons rencontré, quel était votre motif d'utilisation du boulevard périphérique ?

IE : ne pas citer - plusieurs réponses possibles

1. Trajet domicile/travail
2. Trajet domicile/études
3. Déplacement en lien avec l'activité professionnel hors trajet domicile-travail
4. Autre activité personnelle

Q19. À quelle fréquence passez-vous [IP reprendre le trajet Q9 – Q14 (nom des portes)] pour vous rendre à [reprendre Q11] ?

1. Tous les jours de la semaine ou presque
2. 2 ou 3 fois par semaine
3. 1 fois par semaine
4. 2 à 3 fois par mois
5. 1 fois par mois
6. Moins souvent
7. C'est la 1^{ère} fois
8. (NSP)

IP poser si Q19= 1 à 5

Q19b. Combien de fois par jour faites-vous ce trajet sur le boulevard périphérique?

1. 1 fois par jour
2. 2 fois par jour
3. Plus de 2 fois par jour
4. (NSP)

LE PERIPHERIQUE

Q20. Quels sont selon vous les avantages pour l'utilisation du boulevard périphérique pour le trajet que vous venez de nous décrire ?

IP reprendre le trajet Q9 – Q14 (nom des portes)

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. C'est plus direct / plus simple
2. Temps de parcours le plus court
3. Itinéraire fiable (peu d'aléas)
4. Sentiment de sécurité de conduite
5. C'est mieux indiqué. On s'y repère mieux
6. Évite les feux rouges
7. Meilleur confort de route
8. Parce que mon calculateur d'itinéraire me l'a proposé
9. Autre (préciser)

Q21. Avant de prendre le boulevard périphérique ou pendant votre trajet sur le boulevard périphérique, avez-vous consulté les applications de calcul d'itinéraire et du trafic de type Sytadin, Waze,... ?

1. Oui
2. Non

IP poser si Q21 = 1 (Oui)

Q21a. Lequel avez-vous utilisé pour ce trajet ?

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. Google maps
2. iCoyote
3. Inrix Traffic
4. Sytadin
5. TomTom
6. Waze
7. Autre (préciser)

IP poser si Q21 = 1 (Oui)

Q21b. Et suivez-vous les conseils de votre calculateur d'itinéraire ?

1. À chaque fois
2. De temps en temps
3. Jamais

Q22. Pourriez-vous emprunter un autre itinéraire que le périphérique pour ce trajet ?

1. Oui
2. Non

IP poser si Q22 = 1 (Oui)

Q23a. L'avez-vous déjà fait ... ?

1. Une fois par semaine
2. Une fois par mois
3. Moins souvent
4. Jamais

IP poser si Q23a = 1 ou 2 (Régulièrement ou occasionnellement)

Q23b. Pour quelles raisons ?

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. Les conditions de circulations (bouchons, accidents, travaux...)
2. Pour faire un parcours plus agréable
3. Autre (préciser)

Q24. Vous arrive-t-il de décaler vos horaires sur ce trajet sur boulevard périphérique ?

1. Une fois par semaine
2. Une fois par mois
3. Moins souvent
4. Jamais

IP poser si Q24 = 4 (jamais)

Q24a. Pour quelles raisons ?

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. Horaires contraints
2. Pas de gain de temps sur un autre horaire
3. Autre (préciser)

Q25. Auriez-vous pu faire ce trajet avec un autre mode de transport ?

1. Oui
2. Non

IP poser si Q25 = 1 (Oui)

Q26a. Le faites-vous ... ?

1. Une fois par semaine
2. Une fois par mois
3. Moins souvent
4. Jamais

IP poser si Q25 = 1 (Oui)

Q26b. Si vous n'aviez pas pris votre voiture, quel mode de transport auriez-vous utilisé en priorité ?

Une seule réponse

1. Transports en commun
2. Deux-roues motorisé
3. Vélo
4. Marche à pied
5. Covoiturage
6. Trottinette
7. Autre, préciser

IP poser si Q26b=1 (Transports en commun)

Q27a. En prenant les transports en commun pour ce trajet, vous auriez utilisé

1. ... uniquement les transports en commun
2. ... également un VELO pour rejoindre l'arrêt ou votre destination
3. ... également votre VOITURE pour rejoindre l'arrêt ou votre destination

IP poser si Q26b = 1 (Transports en commun)

Q27b. En prenant les transports en commun pour ce trajet, vous auriez utilisé :

Plusieurs réponses possibles

1. Le Train
2. le RER
3. le Tramway
4. le Metro
5. le bus

IP poser si Q26b = 2 (Deux-roues motorisé)

Q27c. En prenant un deux-roues motorisé pour ce trajet, vous auriez utilisé :

1. Votre 2 roues
2. Un 2 roues en partage (Cityscoot)

IP poser si Q26b = 4 (Vélo)

Q27d. En prenant le vélo pour ce trajet, vous auriez utilisé :

1. Votre vélo mécanique ;
2. Votre vélo électrique
3. Un Vélib
4. Un vélo en free floating (Mobike, Jump...)
5. Un Veligo (vélo électrique de location de la région Ile-de-France)

IP poser si Q26b = 5 (Covoiturage)

Q27e. En faisant du covoiturage pour ce trajet, vous auriez eu recours à :

1. Une application de covoiturage (Blablacar...)
2. Du covoiturage avec des amis, de la famille ou des collègues
3. Du covoiturage organisé par votre entreprise

IP poser si Q26b = 6 (Trottinette)

Q27f. En prenant une trottinette pour ce trajet, vous auriez utilisé :

1. Votre trottinette mécanique
2. Votre trottinette électrique
3. Une trottinette en partage (Lime, Bird, Dott...)

IP poser si Q25 = 1 (oui) et Q26a= 1 ou 2

Q28a. Pour quelles raisons prenez-vous d'autres modes de transports pour réaliser ce trajet ?

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. Crit'Air interdit ces jours-là
2. Pour respecter l'environnement / pour réduire la pollution
3. Véhicule non disponible
4. Pas de parking possible
5. Bon pour la santé
6. Agréable
7. Fiable
8. Temps disponible
9. Autre : préciser

IP poser si Q25 = 1 (oui) et Q26a= 4 (Jamais)

Q28b. Pour quelles raisons ne prenez-vous jamais d'autres modes de transports pour ce trajet ?

SPONTANE - Ne pas citer - Plusieurs réponses possibles

1. Vous avez l'habitude de prendre un véhicule
2. Pas de stations à l'origine ou la destination du déplacement
3. Transport des paquets / personnes et a besoin de capacité
4. Trop de changements en transport en commun
5. C'est plus rapide
6. Vient de trop loin
7. A la possibilité de se garer facilement (parking,...)
8. Les horaires des transports en commun ne conviennent pas
9. Sécurité
10. Fiabilité (retards, pannes...)
11. La durée du trajet est trop longue
12. Trop cher
13. Autre. Noter en clair :

VÉHICULE

Q29. Pour ce trajet sur le périphérique que vous nous avez décrit, avec quel type de véhicule avez-vous circulé ?

1. Voiture (véhicule léger)
2. Véhicule utilitaire (type Kangoo, Berlingo, Caddy...)
3. Camionnette – Fourgonnette de moins de 3.5 tonnes (type Master, Traffic, Transporter...)
4. Moto
5. Scooter de plus de 50cc
6. Autre (préciser)

Q30. Ce véhicule est-il ... ?

IE : citer si nécessaire – une seule réponse possible

1. Essence
2. Diesel
3. GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié)
4. Électrique
5. Hybride Essence rechargeable
6. Hybride Essence non rechargeable
7. Hybride Diesel rechargeable
8. Hybride Diesel non rechargeable
9. GNV (Gaz Naturel Véhicules)

Q31. Ce véhicule est-il ... ?

IE : citer – une seule réponse possible

1. Votre propriété personnelle
2. Propriété de l'entreprise / dirigeant d'entreprise
3. Détenu dans le cadre d'un contrat de crédit-bail
4. Pris en location longue durée (auprès d'un professionnel)
5. Pris en location courte durée (auprès d'un professionnel)
6. Véhicule en auto-partage
7. Autre (préciser)
8. (NSP)

IP : ne pas poser si Q31 = 6 (véhicule en auto-partage) ou 7 (covoiturage)

Q32. Quelle est l'année de sa mise en circulation ?

IE : noter en clair – une seule réponse possible

1. |_|_|_|_|_|
2. (NSP)

Q33. Quel est le niveau de Crit'Air de ce véhicule ?

1. Non classé
2. Crit'Air 5
3. Crit'Air 4
4. Crit'Air 3
5. Crit'Air 2
6. Crit'Air 1
7. Vignette verte
8. (Ne sait pas)

IP : poser si Q32= NSP et Q33= 8 (NSP) et Q29 = 1 ou 2 ou 3 (VL ou VU léger) et Q30 = 2 ou 7 ou 8 (Diesel)

Q33a. La date de mise en circulation se situait-elle entre ?

1. Avant 1996
2. Entre 1997-2000
3. Entre 2001- 2005
4. Entre 2006-2010
5. Après 2011
6. NSP

IP : poser si Q32 = NSP et Q33= 8 (NSP) et Q29 = 1 ou 2 ou 3 (VL ou VU léger) et Q30 = 1 ou 5 ou 6 (Essence)

Q33b. La date de mise en circulation se situait-elle entre ?

1. Avant 1996
2. Entre 1997-2005
3. Entre 2006-2010
4. Après 2011
5. NSP

IP : poser si Q32 = NSP et Q33= 8 (NSP) et Q29 = 4 ou 5 (2RM) et Q30 = 1 (Essence)

Q33c. La date de mise en circulation se situait-elle entre ?

1. Avant 2000
2. Entre 2000-2004
3. Entre 2004- 2006
4. Entre 2007-2016
5. Après 2017
6. NSP

IP : poser si Q32= NSP et Q33= 8 (NSP) et Q29 = 7 (Poids Lourd) et Q30 = 1 (Essence)

Q33d. La date de mise en circulation se situait-elle entre ?

1. Avant 2001
2. Entre 2001-2009
3. Entre 2009-2013

4. Après 2014

5. NSP

IP : poser si Q41= NSP et Q42= 8 (NSP) et Q38 = 7 (Poids Lourd) et Q39 = 2 (Diesel)

Q33e. La date de mise en circulation se situait-elle entre ?

1. Avant 2001

2. Entre 2001-2006

3. Entre 2006- 2009

4. Entre 2009-2013

5. Après 2014

6. NSP

OPINION SUR DIFFÉRENTES POLITIQUES PUBLIQUES

Maintenant nous allons vous poser quelques questions sur différents scénarios de politiques publiques sur le périphérique. Nous allons vous proposer une série d'affirmations. Pour chacune d'entre elles, vous serez invité à indiquer si vous êtes « tout à fait d'accord », « plutôt d'accord », « plutôt pas d'accord » ou « pas du tout d'accord »

Q34. « Si la vitesse sur le périphérique était limitée à 50 km/h, vous continueriez à l'utiliser aussi souvent qu'avant. » Êtes-vous :

1. Tout à fait d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Plutôt pas d'accord
4. Pas du tout d'accord

Si Q34 = 3 ou 4

Q35. Si vous réduisiez votre utilisation du boulevard périphérique, que feriez-vous à la place ?

1. Vous prendriez un autre itinéraire.
2. Vous utiliseriez un autre mode de transport.
3. Vous vous déplaceriez moins.

Q36. « Si une voie express était réservée aux bus sur le boulevard périphérique, vous utiliseriez plus souvent les transports en commun par rapport à la voiture. » Êtes-vous :

1. Tout à fait d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Plutôt pas d'accord
4. Pas du tout d'accord

Q37. « Si une voie express était réservée aux véhicules avec au moins deux occupants, vous feriez du covoiturage plus souvent qu'avant. » Êtes-vous :

IE : Le covoiturage c'est l'utilisation en commun d'un véhicule avec partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Le transport de personnes de sa propre famille ou d'amis ne rentre pas dans le cadre du covoiturage.

1. Tout à fait d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Plutôt pas d'accord
4. Pas du tout d'accord

Q38. « Si une voie express était réservée aux véhicules électriques (et moins polluants), vous achèteriez un tel véhicule afin d'utiliser cette voie express. » Êtes-vous :

IE : Exemples de véhicules « moins polluants » : électriques, hydrogène, GNV, hybrides...

1. Tout à fait d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Plutôt pas d'accord
4. Pas du tout d'accord

USAGE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Nous allons maintenant parler de votre utilisation du périphérique EN GÉNÉRAL.

Q39. En général, à quelle fréquence utilisez-vous le boulevard périphérique, quel que soit le motif ?

	Tous les jours de la semaine ou presque	2 ou 3 fois par semaine	1 fois par semaine	2 à 3 fois par mois	1 fois par mois	Moins souvent	Jamais	NSP
	1	2	3	4	5	6	7	8
1. En semaine								
2. Samedi				4	5	6	7	8
3. Dimanche				4	5	6	7	8

IP poser si Q39.1 à Q39.3 = 1 à 3 - A Poser pour chaque cas de la Q39

Q40. Quand vous empruntez le boulevard périphérique, combien de fois par jour le faites-vous ?

1. 1 fois par jour
2. 2 fois par jour
3. Plus de 2 fois par jour
4. (NSP)

IP poser si Q39.1 à Q39.3 = 1 à 6

Q41. Pour quels motifs utilisez-vous le boulevard périphérique ? Si vous avez plusieurs motifs, merci de me donner en 1^{er} le plus fréquent.

IE : ne pas citer - plusieurs réponses possibles

Motifs	En 1er	En 2ème	En 3ème
1. Trajet domicile/travail - Apprenti	1	2	3
2. Trajet domicile/études - Stage	1	2	3
3. Livraisons ou retrait de marchandises dans le cadre professionnel	1	2	3
4. Rendez-vous ou interventions chez des clients ou patients	1	2	3
5. Autres motifs professionnels (préciser)	1	2	3
6. Rendez-vous personnels (santé, administratif...)	1	2	3
7. Activités de loisir (amis, cinéma, promenade, visite y compris lieu touristique, activité sportive...)	1	2	3
8. Retrait de colis hors activité professionnelle	1	2	3
9. Courses/shopping	1	2	3
10. Accompagner quelqu'un	1	2	3
11. Départ en vacances, départ en we	1	2	3
12. Autres motifs personnels (préciser)	1	2	3

Parlons maintenant de vos modes de déplacements en général (même hors du périphérique).

Q42. De quels véhicules disposez-vous dans votre ménage ?

IP réponse multiples – Maximum 5

IE : Les autres services en location longue durée de vélo sont à mettre en « autre »

1. Voiture personnelle (y compris de fonction) ;
2. Véhicule utilitaire (type Kangoo, Berlingo, Caddy...)
3. Camionnette – Fourgonnette de moins de 3.5 tonnes (type Master, Traffic, Transporter...)
4. Moto
5. Scooter de plus de 50cc
6. Vélo mécanique personnel;
7. Vélo à assistance électrique personnel
8. Véligo
9. Trottinette électrique personnelle
10. Trottinette mécanique
11. Aucun de ces véhicules
12. Autre, préciser

Poser si Q42=1 (Voiture personnelle) – réponse entre 0 et 10

Q43. De combien de voitures dispose votre ménage ?

Q44. Avez-vous un abonnement aux transports en commun : carte Navigo ?

1. Oui
2. Non

Q45. Avez-vous un abonnement Vélib ?

1. Oui
2. Non

Q46. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous utilisé personnellement les services suivants?

IP réponse multiples /OUI - NON

1. Vélo en libre-service (Jump, Mobike)
2. Trottinette en libre-service (Lime, Dott, Jump, Voi...)
3. Autopartage (Communauto, Ubeeqo, Drivy, Getaround...)
4. Scooter en partage (Cityscoot)
5. Covoiturage (Blablacar, Klaxit...)
6. VTC, Taxi (Uber, G7, Heetch...)

47. De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous... ?

IE c'est

	1. Tous les jours ou presque	2. 2-3 fois par semaine	3. 1 fois par semaine	4. 2-3 fois par mois	5. 1 fois par mois	6. Moins souvent	7. Jamais
1. La voiture IP pose si Q42=1 ou 2 ou 3	1	2	3	4	5	6	7
2. Le deux-roues motorisé (ne pas inclure le Cityscoot) IP pose si Q42=4 ou 5	1	2	3	4	5	6	7
3. Les transports en commun (métro / bus/tramway/RER/train)	1	2	3	4	5	6	7
4. Le vélo IP pose si Q42=6 ou 7 ou 8 OU Q45=1 OU Q46=1	1	2	3	4	5	6	7
5. La marche pour un trajet complet (y compris les petits trajets comme pour la boulangerie)	1	2	3	4	5	6	7
6. Un mode partagé (vélo en libre-service, trottinette en libre-service, scooter,...) IP pose si Q42<>67	1	2	3	4	5	6	7

Q48 En semaine, vous arrive-t-il de faire du covoiturage ?

IE : *Le covoiturage c'est l'utilisation en commun d'un véhicule avec partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Le transport de personnes de sa propre famille ou d'amis ne rentre pas dans le cadre du covoiturage.*

1. Une fois par semaine
2. Une fois par mois
3. Moins souvent
4. Jamais

PROFIL SOCIOLOGIQUE : TRONC COMMUN

S1a. Notez

1. Homme
2. Femme

S1b. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

1. 18 à 24 ans
2. 25 à 34 ans
3. 35 à 49 ans
4. 50 à 64 ans
5. 65 ans et plus

S2a. Quelle est votre activité actuelle ?

1. Actif à temps plein (+ de 32H/semaine)
2. Actif à temps partiel (jusqu'à 32H/semaine)
3. A la recherche d'emploi
4. Etudiant(e)
5. Etudiant(e) en stage
6. Au foyer
7. Retraité(e)
8. Autre sans activité professionnelle

Poser si S2a = 1 ou 2 ou 3

S2c. Quelle est votre catégorie socio professionnelle ?

Si vous êtes en congé maternité ou parental cochez la catégorie à laquelle vous appartenez

Si vous êtes à la recherche d'un emploi cochez la catégorie à laquelle vous appartenez

1. Agriculteur exploitant
2. Artisan, commerçant, chef d'entreprise de +10 salariés
3. Cadre, profession libérale, profession intellectuelle supérieure
4. Profession intermédiaire
5. Employé
6. Ouvrier

Poser si S2a = 1 ou 2 ou 4 ou 5

S3a. Où se situe votre principal lieu de travail ou d'études ?

1. A votre domicile ;
2. En dehors du domicile ;
3. Vous n'avez pas de lieu fixe de travail

IP poser si S3a = 2

S3b. Quel est le code postal de votre lieu de travail ou d'études ?

IP liste des CP Ile de France.

NSP

PROFIL : PROFESSIONNELS

Les questions dans cette section sont à poser si Q18= 3

Vous avez indiqué qu'il vous arrivait d'utiliser votre véhicule pour des motifs professionnels. Nous souhaitons en savoir plus sur votre profession et la structure au sein de laquelle vous exercez.

Poser si Q41 = 3 ou 4 ou 5 (au moins une fois) ou si Q18 = 3 ET si S2a=1 ou 2 ou 5

S2b. Quel métier exercez-vous ?

1. Commercial
2. Infirmier
3. Artisan
4. Plombier
5. Médecin
6. Autre, préciser

IP ne pas poser si S2b=2 ou 5 à recoder en S4=5

S4. Quel est le secteur d'activité de votre structure ?

1. Commerce alimentaire
2. Commerce non alimentaire
3. Restauration, bar
4. Artisanat, bâtiment
5. Santé
6. Service
7. Autre, préciser

S5. Quel est votre statut ?

IE Citer

1. Vous êtes autoentrepreneur, indépendant ou en free-lance
2. Vous êtes intérimaire
3. Vous travaillez en CDD ou CDI au sein d'une structure comptant au moins un salarié
4. Autre, précisez

Poser si S5 = 3

S6. Au sein de votre structure, quel poste occupez-vous ?

1. Dirigeant ou patron de l'entreprise
2. Manager ou gérant
3. Employé /
4. Autre, précisez :

Poser si S5 = 3

S7. Combien de salariés votre structure compte-t-elle ?

La réponse doit être supérieure ou égale à 0.

PROFIL : PARTICULIERS

Les questions dans cette section sont à poser si Q1=1 ou 2

S8a. Vous vivez actuellement :

1. Seul(e)
2. Seul(e) avec enfant(s)
3. En couple sans enfant
4. En couple avec enfant(s)
5. En colocation
6. Avec vos parents

Poser si S8a = 2 ou 4 ou 5 ou 6

S8b. Combien de personnes vivent chez vous (y compris vous-même) ?

Poser si S8a = 2 ou 4 ou 5 ou 6

La réponse doit être supérieure ou égale à 0

S8c. Parmi ces personnes, combien ont moins de 14 ans ?

S9. Habitez-vous ... ?

1. Paris
2. En Ile de France hors Paris
3. Hors IDF

IP poser si S9 = 1

S9a. Dans quel arrondissement résidez-vous ?

1. 1 à 20 Liste de 1 à 20
21. NSP

IP poser si S9 = 2

S9b. Quel est le code postal de votre lieu de résidence ?

1. IP liste des CP Ile de France.
99. NSP

IP poser si S9= 3

S9c. Et plus particulièrement, quel est le code postal de votre lieu de résidence ?

1. IP liste des CP hors Ile de France.
99. NSP

S10. Quel est le revenu mensuel net (avec les allocations et autres aides) total de votre foyer en comptant les revenus de tous les membres de ce dernier ?

1. Moins de 900 € ;
2. De 901 à 1 500 € ;
3. De 1 501 à 2 000 € ;
4. De 2 001 à 3 000 € ;
5. De 3 001 à 4 000 € ;
6. De 4 001 à 5 000 € ;
7. De 5 001 à 6 000 € ;
8. De 6 001 à 7 000 € ;
9. Plus de 7 000 € ;
10. Je ne souhaite pas répondre

Nous vous rappelons que les données de cette enquête sont anonymes et confidentielles. Elles ne seront ni utilisées à des fins promotionnelles, ni transmises à des tiers.

CONCLUSION

S11. Êtes-vous d'accord pour être contacté par la Ville ou un de ses partenaires (par exemple un bureau d'études) pour approfondir diverses questions sur l'usage du boulevard périphérique.

1. Oui
2. Non

Juste avant de vous quitter sachez que, dans le cadre de la loi informatique et libertés vous bénéficiez d'un droit d'accès et de modifications sur les informations collectées lors de l'enquête.

IE : si l'interviewé demande un moyen de contact :

Vous pouvez contacter Corinne Drouet de la Mairie de Paris au 01-40-28-70-39

Nous avons terminé l'entretien, je vous remercie du temps que vous nous avez consacré. Je vous souhaite une bonne journée/soirée de la part de la Mairie de Paris et de MV2 Conseil