



VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

Informez-vous et donnez votre avis
sur les modalités de mise en œuvre
de la future voie dédiée

Participation du Public par Voie Électronique
du 17 avril au 28 mai 2023

Sur le site : peripherique-voie-dediee.paris

DOSSIER D'INFORMATION

Sommaire

01. Le contexte du projet.....	3
A. Le boulevard périphérique – état des lieux.....	5
1. La connaissance des flux.....	6
2. Usages et usagers du boulevard périphérique.....	8
B. Une stratégie de développement du covoiturage en Île-de-France et à Paris....	11
1. Contexte réglementaire.....	11
2. Les ambitions d’une voie dédiée sur le boulevard périphérique.....	12
C. D’une voie olympique et paralympique à une voie dédiée au covoiturage, taxis et transports en commun.....	13
1. La voie olympique.....	13
2. Vers une voie dédiée au covoiturage, taxis et transports en commun, en héritage de la voie olympique.....	14
D. Les premiers retours d’expérience à Lyon et à Grenoble.....	16
1. À Grenoble.....	16
2. À Lyon.....	16
02. Les caractéristiques du projet de voie dédiée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis.....	18
A. La localisation de la voie dédiée sur le boulevard périphérique.....	19
B. La signalisation de la voie dédiée.....	20
C. Quels ayants droit pour cette voie dédiée ?.....	20
D. Quels principes de fonctionnement dynamique de la voie dédiée ?.....	21
1. Une voie dédiée activée sur plage horaire fixe.....	21
2. Une gestion dynamique pour faire face aux aléas d’exploitation.....	22
E. Quelle limitation de vitesse du boulevard périphérique ?.....	22
F. Quels contrôles des véhicules empruntant la voie dédiée ?.....	23
G. Quelles mesures d’accompagnement de cette voie dédiée ? Comment faciliter le covoiturage du quotidien pour les usagers ?.....	24
H. Quels dispositifs d’évaluation seront mis en œuvre ?.....	25
03. La mise en œuvre du projet.....	26
A. Le calendrier du projet.....	27
B. L’organisation des travaux.....	27
04. La participation du public par voie électronique.....	28
A. La PPVE et l’accompagnement méthodologique des garants.....	29
B. Les options mises en débat.....	30
C. Les modalités de consultation du public.....	30
Annexes.....	32

01

Le contexte du projet

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

La Ville de Paris s'est engagée, dans le cadre de la candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et par la signature du contrat de ville hôte du 13 septembre 2017, à mettre en œuvre un système de voies olympiques et paralympiques prioritaires ou réservées, financées par la Société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO). Ce réseau permettra, pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, d'assurer les déplacements des athlètes et de la famille olympique et paralympique entre les villages ou hôtels et les sites de compétition afin, notamment, de garantir un service de transport sûr, efficace, fiable et ponctuel en Île-de-France.

Comme de nombreux aménagements prévus dans le cadre des Jeux, ce projet prévoit un volet héritage, avec le maintien sur le boulevard périphérique d'une voie réservée qui deviendra, après les Jeux, principalement dédiée au covoiturage et aux transports collectifs. Il s'accompagnera de la transformation des voies olympiques et paralympiques des autoroutes A1 et A13 également en voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, qui a fait l'objet d'une consultation du public en janvier 2023, portée par l'État.

Proposée par la mission d'information et d'évaluation transpartisane du Conseil de Paris consacrée au boulevard périphérique dès 2019 et reprise à l'occasion des Ateliers du périphérique ayant réunis de nombreuses collectivités franciliennes, cette voie dédiée au covoiturage et aux mobilités collectives sur le périphérique répond aux grands enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain : améliorer la qualité de l'air, diminuer les nuisances sonores, résorber la congestion, réduire la consommation de carburants et alléger les dépenses des ménages. Elle s'inscrit pleinement dans le cadre du Plan national de covoiturage du quotidien, de la loi d'orientation des mobilités et du Plan de protection de l'atmosphère 2018-2025, actuellement en vigueur, plans portés par l'État et la Région Île-de-France, qui prévoient de favoriser le covoiturage en développant les voies dédiées sur les grands axes routiers, offrant ainsi un gain de temps à celles et ceux qui n'utilisent pas leur voiture seuls, mais à deux ou plus.

La Ville de Paris a décidé de soumettre les modalités de fonctionnement de cette voie dédiée à la participation du public, sans obligation réglementaire de concertation ou d'enquête publique, sous la forme d'une participation du public par voie électronique (PPVE), objet de ce dossier d'information. Elle a pour cela sollicité l'expertise de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a nommé deux garants pour l'accompagner dans cette démarche.

Durant cette consultation, différentes modalités sont organisées pour informer le public et recueillir ses avis et ses questions sur le fonctionnement de la voie dédiée, et notamment :

- les personnes autorisées à circuler sur cette voie (les ayants-droits) ;
- les horaires et les jours où cette voie dédiée est activée ;
- la vitesse maximale sur le périphérique lorsque la voie est activée ;
- les mesures qui permettraient de lever les freins au covoiturage : plateformes de mise en relation des usagers, incitation financière, aires de stationnement, arrêts de covoiturage, etc.

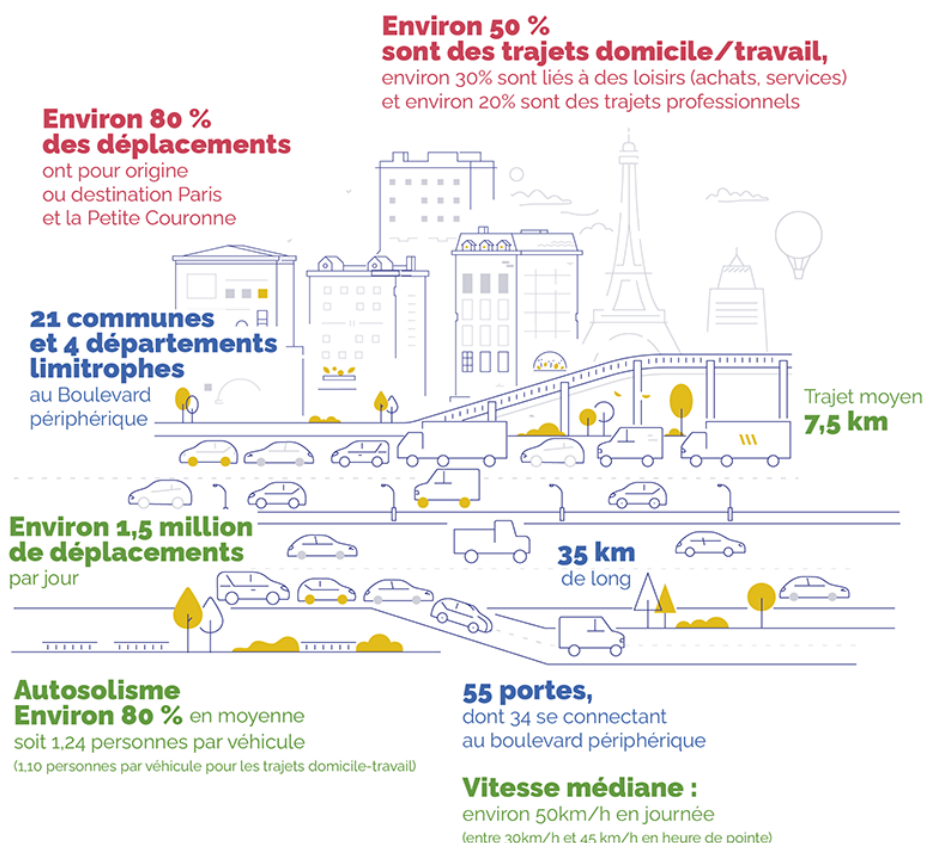
Un bilan des avis recueillis sera partagé avec le public à la fin de cette consultation et les modalités retenues seront transcrites réglementairement dans un arrêté municipal soumis à la préfecture de police dont la Ville devra respecter les prescriptions. Il s'accompagnera de la mise en place d'un protocole d'évaluation des impacts de la circulation sur le boulevard périphérique, avant l'activation de la voie dédiée (avant les jeux olympiques) et après son activation en 2025, dont le contenu sera déterminé avec les partenaires institutionnels de la Ville. Il permettra ainsi de disposer d'une connaissance renforcée du trafic et de ses impacts, et si nécessaire, d'améliorer ou adapter le dispositif proposé dans les prochaines années au regard des données qui seront analysées avec un collège d'experts.

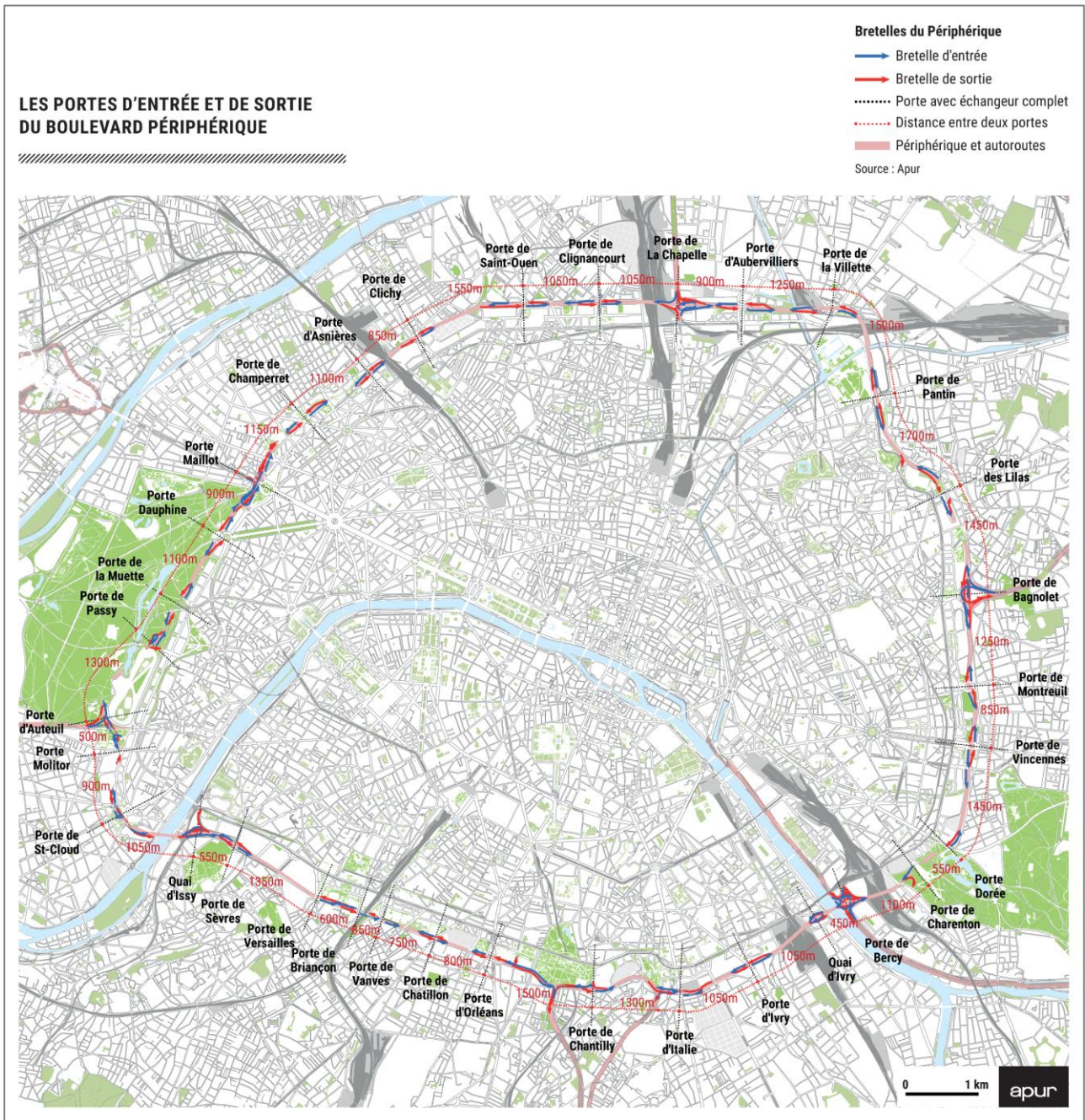
Ce projet de création d'une voie dédiée s'inscrit donc en cohérence avec l'incitation nationale au covoiturage ainsi que la réflexion menée à l'échelle francilienne sur la transformation du boulevard périphérique vers un axe plus intégré dans la Métropole. Il ne constitue pas une première phase d'un projet d'aménagement en boulevard urbain (esquissé dans le cadre des [ateliers du périphérique](#) menés par l'APUR), mais propose une évolution de l'exploitation de cette infrastructure qui participera à en repenser l'utilisation. Les réflexions sur l'avenir du Boulevard périphérique qui pourront se prolonger ultérieurement feront, le cas échéant, l'objet d'une saisine par la Ville de la CNDP, qui pourra proposer de l'inscrire dans un débat public.

A. Le boulevard périphérique – état des lieux

Le 25 avril 1973, soit 13 ans après l'ouverture du premier tronçon et 17 ans après le début des travaux, le boulevard périphérique est inauguré. C'est un boulevard circulaire, large de 60 à 80 mètres, long de 35 kilomètres, relevant du domaine public de la voirie de la Ville de Paris. La physionomie de cet axe est autoroutière. Ses entrées et sorties sont organisées depuis les 110 bretelles qui le relient à la ville et les 6 échangeurs connectés aux autoroutes de l'A1 (porte de la Chapelle), l'A3 (porte de Bagnole), l'A4 (porte de Bercy), l'A6 (A6a Gentilly-porte d'Orléans et A6b Gentilly porte d'Italie) et l'A13 (porte d'Auteuil).. Au total, on décompte 55 portes de liaisons entre Paris et les communes riveraines, 34 portes, réparties en moyenne tous les kilomètres connectent le Périphérique aux différents systèmes viaires.

L'infrastructure est majoritairement organisée en 2x4 voies, avec une partie, au sud, à 2x3 voies, et très ponctuellement à 2x2 voies, sans bande d'arrêt d'urgence.





1. La connaissance des flux

Le boulevard périphérique est une infrastructure majeure en Île-de-France, avec environ 1,5 million de trajets chaque jour. Elle est souvent décrite comme une coupure urbaine, mais constitue pourtant en même temps un connecteur de différents territoires. C'est une voie parisienne au statut particulier puisque c'est une route à grande circulation qui dessert l'agglomération parisienne et la relie aux grands axes nationaux.

Afin de mieux comprendre quels en sont les usages et les usagers (d'autant que la crise sanitaire est venue modifier les habitudes de déplacements), et afin de mieux préparer et orienter une

évolution de cette infrastructure, la Ville de Paris s'inscrit dans une démarche d'acquisition accrue des connaissances, utilisant notamment les traces GPS qui sont une source de données d'une grande richesse.

Une première étude sur la mobilité et les usages du boulevard périphérique a été réalisée à partir des données GPS de téléphones mobiles, durant deux périodes : février 2020 (avant la crise Covid) et septembre-octobre 2020 (pendant la crise Covid, hors période de confinement), à partir du panel de la base de l'entreprise Kisio traitant 400 000 à 500 000 déplacements par jour en Île-de-France. Les traces GPS reflètent ainsi des comportements observés et non déclarés, recomposés ou modélisés ; elles permettent de connaître les véritables origines et destinations des utilisateurs du périphérique, sur des parcours porte-à-porte.

Ces données ont été complétées par des données issues de comptages de caméras permettant de classifier certains flux routiers spécifiques, que les données GPS ne permettent pas d'identifier.

Après traitement de ces données, des processus de contrôle sont réalisés, pour vérifier que l'échantillon est bien distribué sur tout le territoire, complet sur toutes les périodes étudiées, et représentatif tout le long de la journée. Les traces GPS collectées couvrent une part de la population supérieure à 2,5 % sur toutes les communes de Paris et Petite Couronne, et 4 % en moyenne pour l'Île-de-France. Un redressement est opéré sur la base des données de population de l'INSEE pour obtenir des volumes représentatifs de toute la population. Les traces GPS et les comptages vidéo fournis par les caméras sont également comparés avec les boucles de comptages pour vérifier leur cohérence.

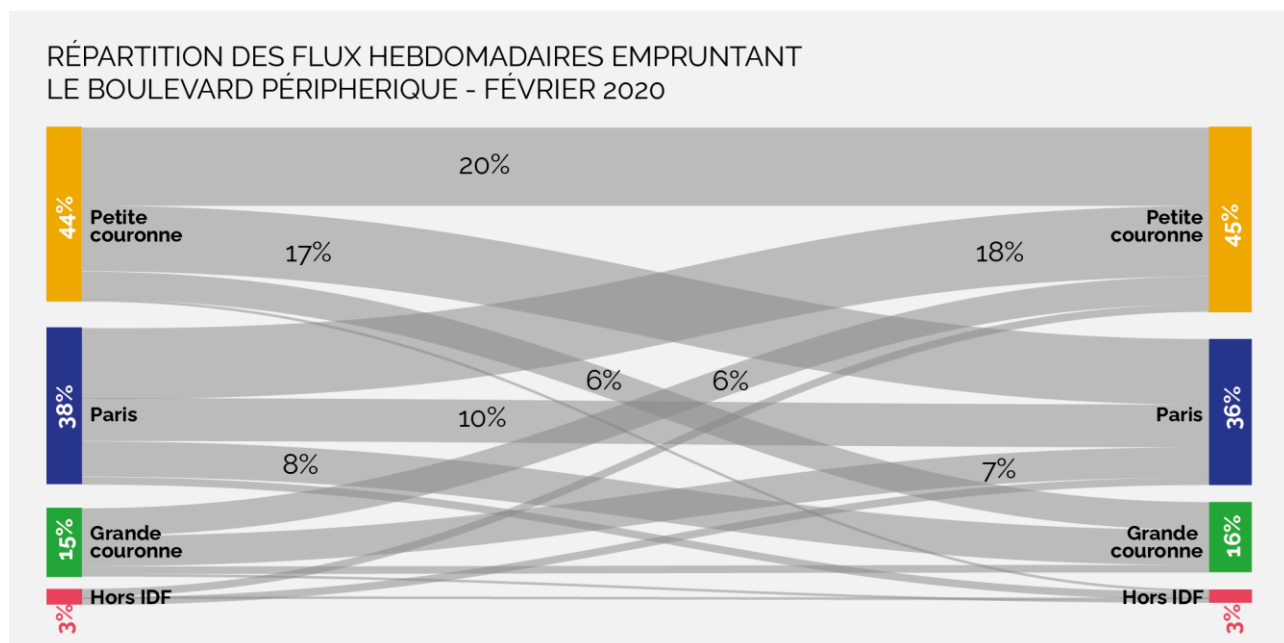
a) Fréquentation globale

Les résultats montrent que le boulevard périphérique est très fréquenté toute la semaine : environ 1,5 million de trajets sont réalisés sur le boulevard périphérique parisien durant un jour type en semaine, et 10 millions de trajets sont réalisés chaque semaine. Le week-end, le nombre de trajets réalisés diminue de 3 % le samedi, et de 9 % le dimanche, avec des trajets pour autres motifs (loisirs, divers...) qui prennent le pas sur le motif travail-étude.

En semaine, plus d'un tiers des déplacements sur le périphérique est réalisé durant les quatre principales heures de pointe du matin et du soir (8h à 10h le matin et 18h à 20h le soir). En journée, le trafic reste très dense et augmente de manière continue jusqu'au pic du soir. Environ 1/3 des déplacements sont réalisés durant les six heures de milieu de journée entre 10h et 16h.

b) Origines-destinations

Le boulevard périphérique est utilisé principalement à l'échelle régionale : 95 % des déplacements sont réalisés au sein de l'Île-de-France. Seulement 5 % environ des trajets ont une origine ou destination en dehors de l'Île-de-France, et moins de 1 % des trajets ont à la fois leur origine et leur destination en dehors de l'Île-de-France ; utilisant le boulevard périphérique comme une infrastructure de transit. 38 % des flux ont pour origine Paris, 44 % la petite couronne, et 15 % la grande couronne ; 36 % des flux ont pour destination Paris, 45 % la petite couronne, et 16 % la grande couronne. Un trajet sur trois est réalisé de banlieue à banlieue et ne concerne pas du tout Paris.



Chiffres et matrice extraits de l'étude « La mobilité et les usages du boulevard périphérique, Diagnostic des usages de mobilité dans différents secteurs parisiens, par l'utilisation des données GPS de téléphones mobiles », 25 octobre 2021.

LES MODALITÉS DE GESTION DES DONNÉES

La Ville dispose à ce jour de données relatives à la fréquentation du boulevard périphérique et à ses impacts en termes de pollution et de nuisance sonore qui proviennent de différentes sources :

- les données issues de boucles de comptage disposées sur tout le parcours du boulevard périphérique et de ses bretelles ;
- l'utilisation des données GPS de téléphones mobiles ;
- les comptages vidéo fournis par les caméras mises en place ponctuellement ;
- les sondages auprès d'usagers sur les usages de l'infrastructure ;
- la mesure de la qualité de l'air par AirParif, avec une résolution de 10 m et une prise en compte des paramètres influant sur les niveaux de pollution ;
- les capteurs de niveaux sonores.

Dans le cadre de la mise en place de la voie dédiée aux mobilités collectives (covoiturage, transports collectifs et taxis) sur le périphérique, l'ensemble des outils de mesures seront répertoriés et mis à disposition pour établir un protocole annuel d'analyse des données.

2. Usages et usagers du boulevard périphérique

Une autre étude complémentaire a été menée en septembre-octobre 2020 par l'institut de sondage MV2 et le bureau de recherche 6-t pour le compte de l'Agence de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de la Ville de Paris. Près de 4 000 usagers du boulevard périphérique ont été interrogés afin de mieux connaître les usages de cette infrastructure. L'étude a été réalisée en deux temps, avec une phase d'enquête quantitative au cours de laquelle près de 4 000 usagers du boulevard périphérique (en voiture, véhicule utilitaire

ou deux-roues) ont été interrogés (les numéros de téléphone ont été recueillis en entrée et sortie du boulevard périphérique), puis les usagers ont été rappelés pour une interview. Un soin particulier a été pris pour assurer une importante couverture spatiale (16 portes enquêtées) et temporelle. Une deuxième phase de l'étude a consisté en cinq « focus group » impliquant des groupes d'une dizaine d'usagers spécifiques qui ont été interrogés sur leur perception du boulevard périphérique, et de potentielles évolutions de celui-ci.

Du fait de la méthodologie d'enquête adoptée, les usagers en transit sur le boulevard périphérique (empruntant les bretelles autoroutières) n'ont pas été interrogés. Il est donc à noter que cela entraîne une surreprésentation dans les résultats des usages en lien avec Paris.

Les résultats sont synthétisés dans les paragraphes ci-dessous.

a) Qui sont les usagers du boulevard périphérique ?

Les usagers se découpent en deux types : des usagers non professionnels pour 82 % (déplacements domicile-travail ou domicile-loisirs), et des chauffeurs livreurs pour 18 % (déplacements pour des livraisons, interventions chez un client). Les déplacements classés dans la catégorie « non professionnels » comprennent donc les usagers qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail mais pas pour se rendre vers leur lieu de loisirs ni pour exercer leur profession (tels que les taxis, les livreurs, les artisans...).

Les usagers non professionnels : sont majoritairement des hommes (pour 69 %, alors qu'ils sont 48 % dans la population francilienne) ; les classes d'âge moyen sont surreprésentées par rapport à la population francilienne : ils ont entre 35 et 49 ans pour 46 % (et entre 25 et 34 ans pour 25 %).

67 % des usagers du périphérique sont artisans, commerçants, cadres ou employés (pour 59 % dans la population francilienne). Ils résident majoritairement dans Paris (pour 46 %) et la Petite Couronne (pour 43 %) ; seulement 10 % des usagers vivent en grande couronne. Les chauffeurs livreurs (18 % des personnes interrogées) sont des hommes pour 91 %, plus âgés (entre 35 et 49 ans pour 49 % d'entre eux), plutôt employés ou ouvriers (pour 64 %).

Les usagers du boulevard périphérique sont beaucoup plus motorisés que la moyenne des ménages de l'Île-de-France : 85 % d'entre eux possèdent au moins un véhicule particulier, contre 66 % pour la moyenne des Franciliens.

87 % des usagers du boulevard périphérique utilisent la voiture de façon fréquente (tous les jours ou presque) ; seuls 2 % utilisent les transports en commun de façon fréquente, 5 % le vélo de façon fréquente ; 38 % n'utilisent jamais les transports en commun.

Seuls 12 % possèdent un abonnement aux transports collectifs, 2 % un abonnement Vélib'. S'ils utilisent un autre mode que leur voiture particulière, c'est plutôt un autre mode motorisé : 28 % des usagers font du covoiturage en semaine ; 26 % d'entre eux ont utilisé dans l'année écoulée un service partagé, plutôt VTC, taxis, ou covoiturage.

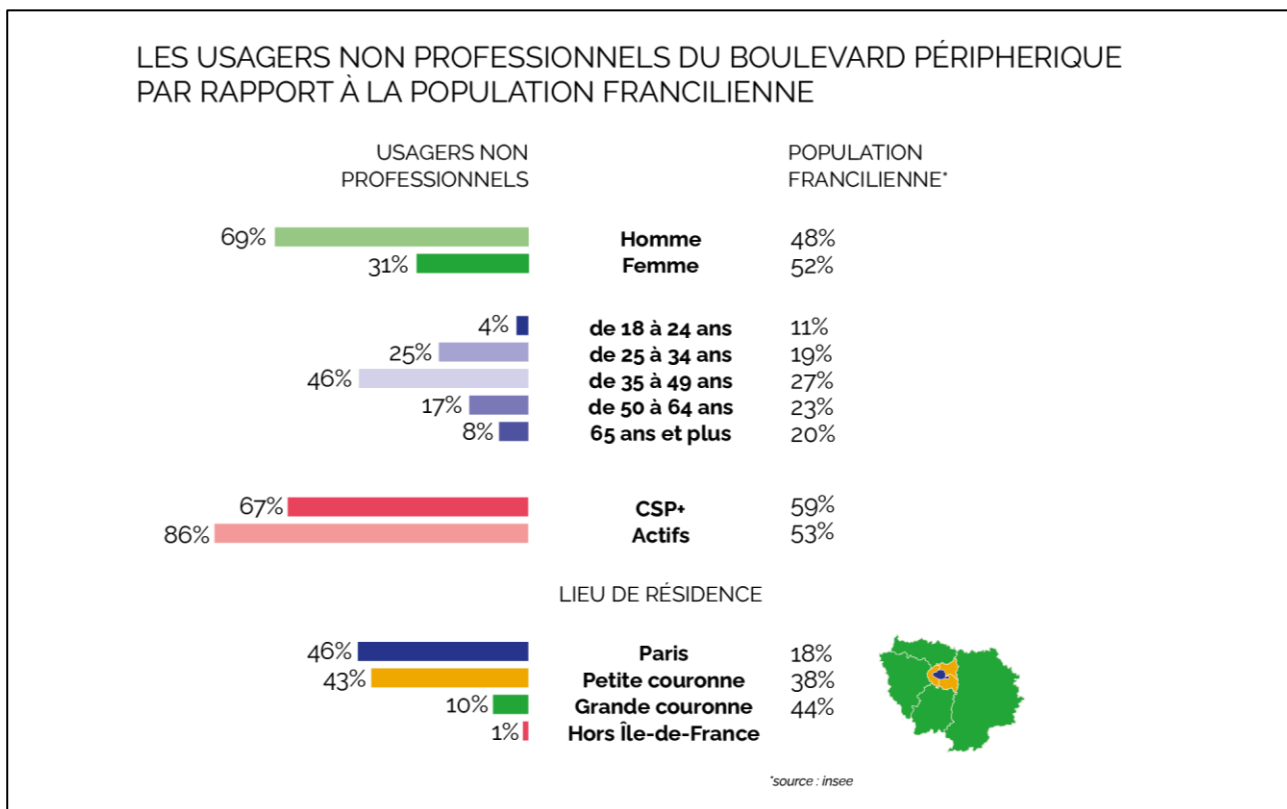
b) Quels usages du boulevard périphérique ?

Les trajets domicile-travail sont prédominants (49,4 % des déplacements) ; ces trajets domicile-travail sont d'ailleurs routiniers (95 % des enquêtés ayant renseigné un tel déplacement déclarent le faire au moins 2 à 3 fois par semaine, 72 % le font tous les jours ou presque). Le deuxième motif de déplacement est celui des loisirs, achats et services et accompagnement (30 % des trajets renseignés), ce motif étant moins routinier (35 % des enquêtés ayant renseigné un tel déplacement déclarent le faire au moins 2 à 3 fois par semaine, et 14 % tous les jours ou presque). Les déplacements liés à l'activité professionnelle (hors domicile-travail) représentent 19,2 % des trajets.

Les tranches de 6h à 9h regroupent logiquement des proportions très élevées de trajets domicile-travail (76 % pour la tranche 6h-7h). Les trajets loisirs, achats et accompagnement sont surtout représentés après 10h du matin et représentent même 50 % des déplacements de la tranche 19h-21h.

Les usagers enquêtés sont des utilisateurs très réguliers du boulevard périphérique : à 80 %, ils le fréquentent 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. L'usage de cette infrastructure est donc très solidement ancré dans le quotidien de ses usagers ; même dans les cas de déplacements de loisirs, il devient un automatisme pour se déplacer.

Les usagers interrogés occupent une voiture particulière pour 80 % d'entre eux, suivie par les utilitaires (10 %), surtout utilisés par les chauffeurs livreurs. 18,8 % des trajets ont été réalisés avec des véhicules d'entreprise. Le diesel est le premier type de motorisation de ces véhicules (49,6 %), contre quand même 46,5 % pour les véhicules essence. Seuls 3 % des véhicules disposent de la vignette verte, pour la plupart des véhicules hybrides (les véhicules électriques ne représentant que 0,8 % du parc renseigné).

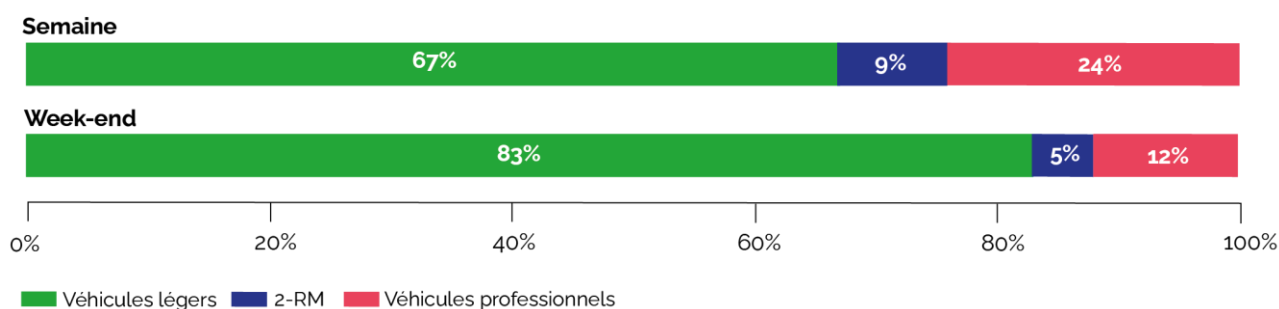


Le taux d'occupation des véhicules empruntant le boulevard périphérique est faible puisqu'environ 82 % des véhicules ne transportent que le seul conducteur.

Notons que la très grande majorité des trajets renseignés pourraient être théoriquement réalisés via un autre mode de transport (80 %), puisque le réseau des transports en commun dessert les origines et destinations de ces trajets. Cependant, seule une faible proportion des enquêtés (16 %) déclare avoir la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport pour réaliser son trajet ; 84 % déclarent donc ne pas pouvoir utiliser un autre mode de transport, ce qui confirme leur forte dépendance à la voiture individuelle, et au boulevard périphérique.

Ces usagers expriment ainsi une préférence pour la voiture individuelle, et ils empruntent le boulevard périphérique principalement pour sa simplicité et le parcours direct qu'il représente, surtout pour les déplacements domicile-travail (pour 78 % d'entre eux). La grande majorité des usagers (70 %) déclare ne pas pouvoir emprunter un autre itinéraire que le boulevard périphérique pour leur trajet.

Les usagers du boulevard périphérique sont donc des habitués, qui changent peu de mode de transport ; une part non négligeable d'entre eux a cependant développé des stratégies d'évitement du Périphérique, surtout en lien avec les ralentissements auxquels ils sont fréquemment exposés : ainsi, 42 % des enquêtés réalisant un trajet domicile-travail indiquent décaler leurs déplacements dans le temps pour emprunter le boulevard périphérique (par exemple pour éviter les bouchons) au moins 2 à 3 fois par semaine.



En complément de cette étude, le « Bilan des déplacements en 2021 à Paris » réalisé par l'Observatoire parisien des mobilités fait apparaître une répartition moyenne entre voiture particulière et véhicule utilitaire qui se décompose comme suit : la semaine, 76 % de véhicules particuliers (incluant les VTC), dont 9 % de deux-roues motorisées (16 à 17 % dans la circulation intra-muros) et 24 % par des véhicules professionnels (cars, taxis, VUL, PL) ; le week-end, 88 % de véhicules particuliers, dont 5 % de deux-roues, et de 12 % de véhicules professionnels.

B. Une stratégie de développement du covoiturage en Île-de-France et à Paris

1. Contexte réglementaire

La Convention Citoyenne pour le Climat a proposé, en juin 2020, de « généraliser l'aménagement de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides desservant une zone à faible émissions ». Cette proposition, qui est reprise dans l'article 124 de la loi « Climat et résilience », doit accélérer le déploiement de telles voies à l'échelle nationale, dans les 3 prochaines années.

Dans le cadre de la politique nationale de développement de nouveaux usages de la route et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la loi d'orientation des mobilités (dite « loi LOM ») du 24 décembre 2019 a formalisé l'objectif d'un triplement de la part du covoiturage dans les trajets du quotidien à l'horizon 2030.

En accord avec le plan de protection de l'atmosphère 2018-2025¹, actuellement en vigueur, plan porté par l'État et la Région Île-de-France, la Ville de Paris souhaite également diminuer « l'autosolisme », favoriser les transports en commun et réduire le nombre de véhicules en mettant en place une politique de soutien au covoiturage

COVOITURAGE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le covoiturage consiste à partager un trajet avec une ou plusieurs personnes, dans un véhicule personnel et sans demande de rétribution autre que le partage des frais (définition officielle au covoiturage à l'article L.3132-1 du code des transports).

C'est donc tout simplement 2 personnes ou plus dans un véhicule, par exemple : deux collègues ou plus, un couple, un parent et son/ses enfants, ou des personnes mises en relation par une application dédiée.

L'enquête auprès des usagers du boulevard périphérique parisien a démontré une pratique du covoiturage peu développée : 1,24 passager par véhicule en moyenne (1,10 pour les trajets domicile-travail).

L'expérimentation de caméras de détection de covoiturage sur le boulevard périphérique parisien orientées vers la file de gauche confirme la faible pratique du covoiturage concernant actuellement seulement 15 % à 20 % des véhicules (selon l'horaire).

Enfin, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'optimisation des infrastructures existantes dans lesquels s'inscrit la Ville de Paris, trouvent également leur traduction réglementaire dans : le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), document de référence pour la planification stratégique à l'échelle métropolitaine, et dans le Plan des déplacements urbains encore en vigueur. La mise en place de dispositifs promouvant les mobilités durables et favorisant le covoiturage répond également aux objectifs fixés dans ces documents qui s'imposent notamment à l'aménagement du boulevard périphérique.

2. Les ambitions d'une voie dédiée sur le boulevard périphérique

Face à la croissance de la demande de mobilité et considérant le double défi de la dépendance pétrolière et du réchauffement climatique, le développement d'alternatives à l'autosolisme est un enjeu fort pour les grandes agglomérations congestionnées.

En effet, le taux d'occupation des véhicules pour les trajets domicile-travail sur le boulevard périphérique est très faible et ces déplacements se font principalement en heures de pointe du matin et du soir.

Dédier une voie du boulevard périphérique au covoiturage, aux taxis et aux transports en commun répond à cet enjeu en incitant ainsi les usagers à partager leur véhicule pour les trajets du quotidien par un traitement différencié pendant les périodes de pointe.

De nombreuses idées reçues persistent et freinent le développement du covoiturage : il serait trop contraignant, peu fiable ou pas assez rentable. Pourtant, le covoiturage est une opportunité pour améliorer la qualité de vie et répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien.

¹ <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppajanvier18-web.pdf>, page 19

Pour l'utilisateur, le covoiturage permet :

- d'augmenter son pouvoir d'achat : un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année² ;
- de participer à l'amélioration de la qualité de l'air : la voiture individuelle représente à elle seule plus de 15% des émissions de gaz à effet de serre en France. Partager un véhicule permet de diviser par le nombre d'occupants les émissions de CO₂ de son trajet ;
- de se déplacer plus librement : le covoiturage crée une offre de mobilité partagée là où les transports en commun sont difficiles d'accès. Il est aussi solidaire en permettant l'accès à un transport pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire,

C'est également un bénéfice pour la collectivité :

- covoiturer, c'est augmenter le nombre d'occupants moyens dans les véhicules individuels : moins de véhicules seront sur les routes, puisque les voitures seront globalement plus remplies. Cela permet d'optimiser l'infrastructure existante et de limiter à terme la congestion ;
- en réduisant le nombre de véhicules en circulation, le covoiturage est également un levier important pour diminuer les nuisances sonores, les émissions de polluants, et améliorer la qualité de l'air à l'échelle métropolitaine et à proximité des voies empruntées ;
- enfin, covoiturer c'est aussi un vecteur de convivialité, en créant du lien social entre conducteur et passagers.

C. D'une voie olympique et paralympique à une voie dédiée au covoiturage, taxis et transports en commun

1. La voie olympique

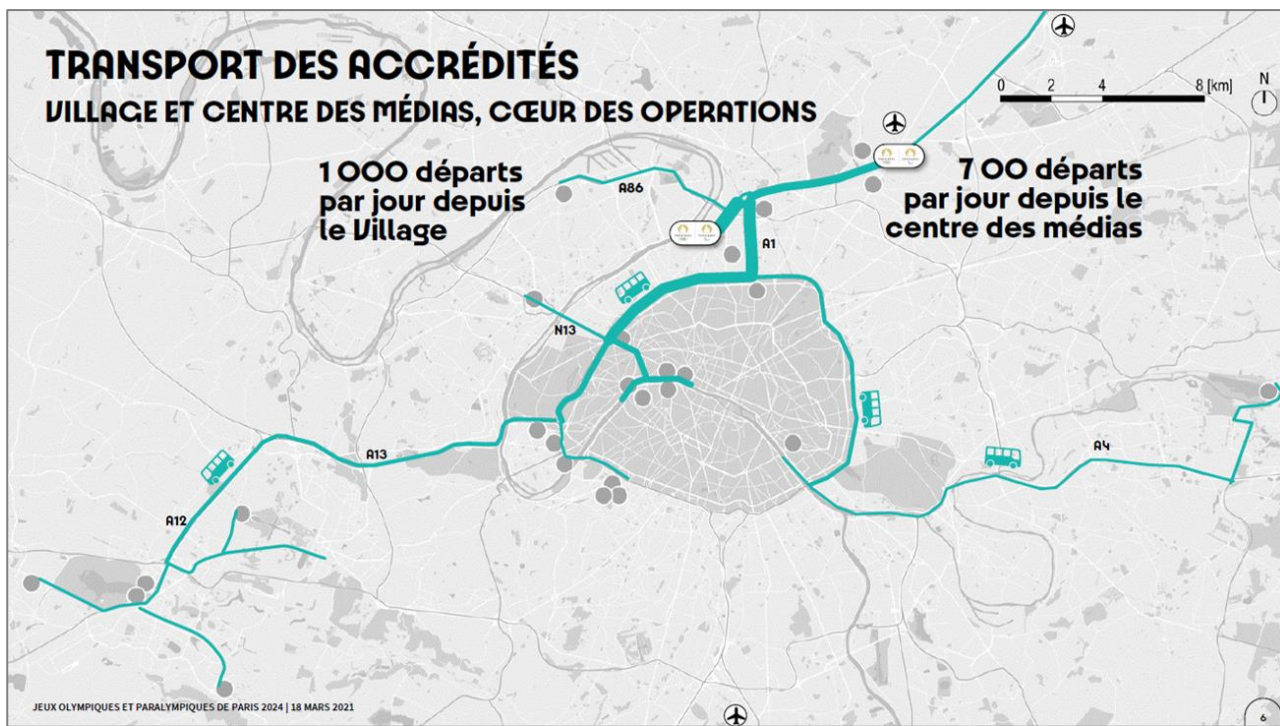
Le plan de transport des Jeux Olympiques et Paralympiques prévoit que, chaque jour, 200 000 personnes accréditées seront transportées en fonction des épreuves au programme. Parmi elles, 14 850 athlètes, 26 000 médias et autres personnes accréditées utiliseront des voies dédiées qui desservent les différents sites de compétition. Depuis le village olympique et paralympique, 1 000 départs par jour, notamment avec des bus, seront programmés en direction des sites de compétition.

Les partenaires d'organisation des Jeux (COJO Paris 2024, l'État, la ville hôte Paris, le CNOSF...) se sont engagés vis-à-vis du CIO à mettre en place un réseau de voies olympiques et paralympiques qui doit permettre de garantir l'accès au site des Jeux en un temps de parcours stable et fiable. Les voies Olympiques et Paralympiques seront opérationnelles du 1^{er} juillet au 15 septembre 2024, soit trois semaines avant le début des compétitions et jusqu'au lendemain de la compétition de clôture des Jeux.

L'installation de ces voies dédiées sur le boulevard périphérique et les autoroutes radiales desservant les sites nécessite la mise en place d'équipements et de signalisations spécifiques sur près de 85 km. Ces voies dédiées dites « Olympiques et Paralympiques » seront réalisées sur des voiries existantes, aussi bien en ville que sur le boulevard périphérique et les autoroutes. Le réseau

² Plan national de covoiturage du quotidien, https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22243_plan-Covoiturage_DP_V2mai.pdf

de voies olympiques et paralympiques à Paris empruntera notamment le boulevard périphérique entre la porte de Sèvres et la porte de Bercy (en passant par le Nord).



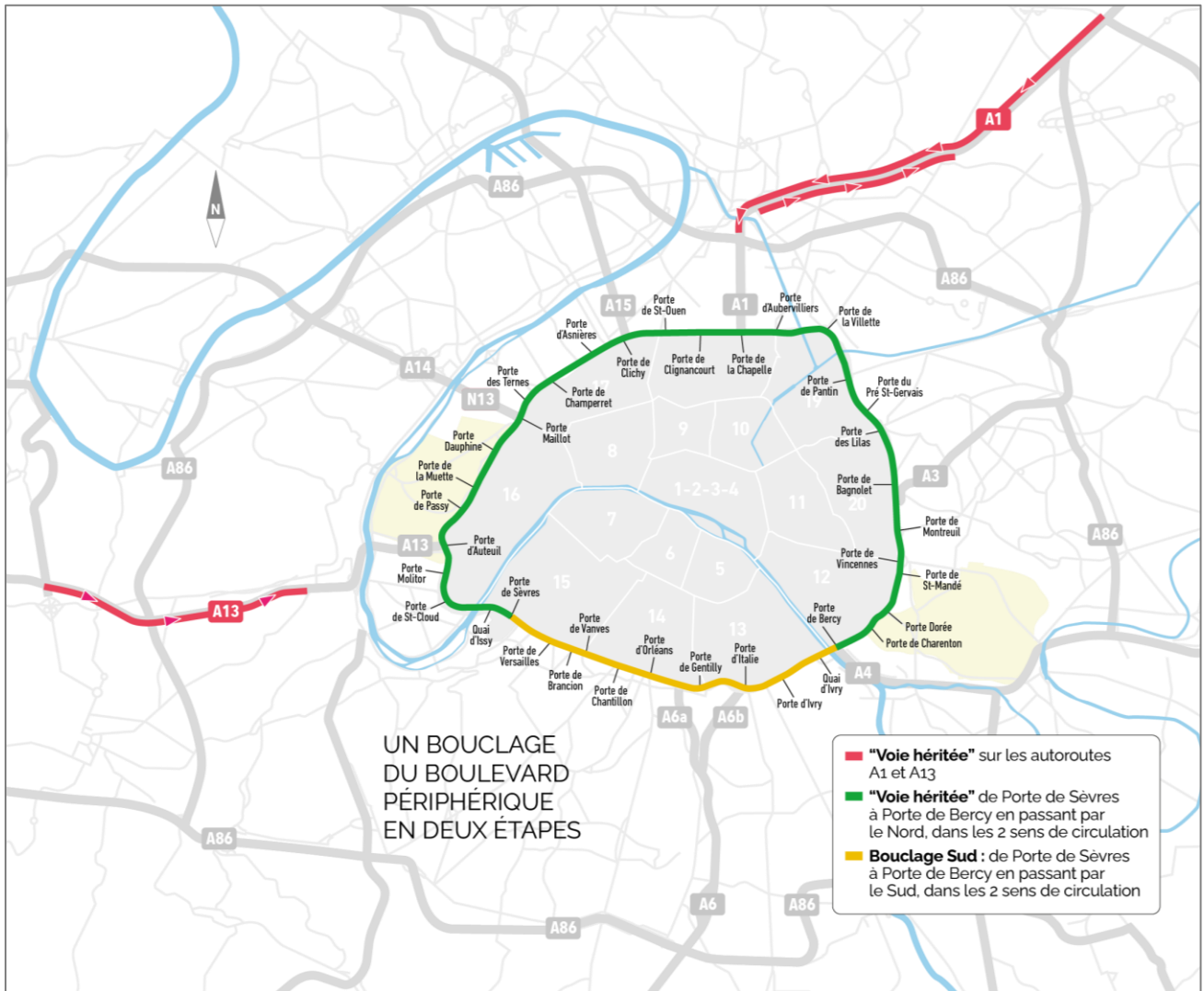
2. Vers une voie dédiée au covoiturage, taxis et transports en commun, en héritage de la voie olympique

À l'issue des Jeux, certaines de ces voies dédiées seront conservées sur trois axes (portions de l'A1, de l'A13³ et du boulevard périphérique), pour devenir les voies dédiées au covoiturage, transports en commun et taxis. La Ville de Paris souhaite également compléter le dispositif sur le boulevard périphérique pour offrir un bouclage complet de cette voie dédiée, au sud, entre la Porte de Sèvres et la Porte de Bercy.

Ainsi, sur le boulevard périphérique, la future voie réservée, concerne :

- la « voie héritée des Jeux Olympiques et Paralympiques » : de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Nord, dans les 2 sens de circulation, soit 25 km de voirie aménagée pour 2024 (représentant 50 km sur les deux sens du Périphérique intérieur et du Périphérique extérieur), pour un montant de 18,7 M€ HT, pris en charge par la SOLIDEO dans le cadre de l'aménagement de la voie dédiée ;
- le « bouclage Sud », de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Sud, dans les 2 sens de circulation : afin d'assurer le bouclage de la voie de covoiturage, la Ville de Paris envisage de réaliser le bouclage Sud de la voie de covoiturage, entre la porte de Sèvres et la porte de Bercy (en passant par le Sud), pour un montant complémentaire de 5 M€ HT.

³ <https://www.voiesdediees-concertation.fr/fr/participer-a-la-concertation>



Ainsi, la création de cette voie dédiée permettra de réutiliser les équipements de gestion dynamique mis en place lors des Jeux Olympiques et Paralympiques pour les voies réservées au transport des athlètes, et de les compléter pour étendre le dispositif sur l'ensemble du Périphérique.

LE COÛT DE LA MISE EN PLACE D'UNE VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

18,7 M€ HT pour la transformation de la voie réservée aux Jeux Olympiques et Paralympiques, pris en charge par la SOLIDEO ; 5 M€ HT pour la réalisation du bouclage sud entre la porte de Sèvres et la porte de Bercy (en passant par le Sud), pris en charge par la Ville de Paris.

D. Les premiers retours d'expérience à Lyon et à Grenoble

1. À Grenoble

Une voie réservée est en service depuis l'automne 2020 à Grenoble sur la voie de gauche de l'autoroute A48, sur une section de 8 km dans le sens de la périphérie vers Grenoble. La voie réservée est activée par décision humaine avec l'assistance d'un algorithme d'aide à la décision, lorsque la vitesse moyenne descend en dessous de 50 km/h. Elle est matérialisée par une signalisation dynamique lumineuse affichant un losange blanc sur fond noir. La vitesse maximale autorisée est alors de 50 km/h sur l'ensemble des voies.

Lorsque la voie est activée, elle est réservée : aux véhicules en covoiturage (occupés par au moins deux personnes), aux taxis et aux véhicules à très faibles émissions détenteurs d'une vignette Crit'Air zéro émission (100 % électriques ou hydrogène, même sans passager). Les véhicules circulant sur la voie réservée sans répondre à ces critères sont passibles d'une amende de 135 euros (90 euros si paiement immédiat).

La première évaluation annuelle des effets de la mise en service de la voie réservée au covoiturage (dite VR2+, livrée en 2022) présente un constat général positif avec : une bonne compréhension du fonctionnement de la voie, sans effets négatifs sur la sécurité routière et sans évolution de la congestion ; et une augmentation du covoiturage (passé de 15 % avant la mise en service à 18 % après la mise en service, le taux moyen d'occupation par véhicule est passé de 1,17 avant mise en service à 1,22 après mise en service). Elle présente également des marges d'évolution de l'appropriation de cette voie avec un pourcentage de véhicules non autorisés à y circuler encore trop élevé et principalement lié au manque de contrôle et d'installation de vidéo verbalisation.

2. À Lyon

Une voie dédiée a également été mise en place à Lyon jusqu'au tunnel sous Fourvière, sur une section de la M6 (ex A6) dans le sens Nord/Sud sur 6 km et de la M7 (ex A7) dans le sens sud/Nord sur 5 km. L'activation est permanente la semaine, et les ayants-droits sont : les véhicules (y compris motos) transportant au moins 2 personnes, les véhicules Crit'Air 0, les taxis et un bus express (15^E). Les temps de parcours pour les non-covoitureurs se sont stabilisés, avec un gain pour les covoitureurs de 2 à 3 minutes sur un trajet de 10 minutes environ, soit 4 km.

D'autres exemples de voies réservées existent, notamment sur la M35 (ancienne A35), dans l'Eurométropole de Strasbourg qui l'expérimente depuis décembre 2021. Ils ont tous pour objectif d'encourager le covoiturage et de faciliter la circulation des transports en commun mais s'inscrivent dans des contextes urbains et de fonctionnement parfois différents de ceux de la métropole parisienne.

En effet, le boulevard périphérique, par son caractère urbain et le nombre important de ses entrées/sorties ne peut être comparé aux exemples cités. La spécificité de chaque infrastructure et agglomération urbaine qui accueille ces voies réservées, ainsi que leur mise en place récente ne permettent pas d'en tirer des constats immédiatement applicables, cependant il apparaît :

- qu'elles sont toujours situées sur la voie de gauche ;
- qu'elles visent principalement les mêmes usagers en limitant la liste des ayants-droits afin de s'assurer de l'efficacité de ces voies ;

- qu'elles s'accompagnent d'une réduction de la vitesse autorisée ;
- qu'elles offrent un gain de temps pour leurs utilisateurs ;
- que leur fonctionnement est bien compris par les usagers et que l'augmentation des temps de parcours pour les autres usagers est marginal.

02

Les caractéristiques
du projet de voie dédiée
au covoiturage, aux
transports collectifs
et aux taxis

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. La localisation de la voie dédiée sur le boulevard périphérique

Cette voie de covoiturage ainsi créée sur les 35 km de voirie du boulevard périphérique sera aménagée sur la voie de gauche, afin de garantir les meilleures conditions de son fonctionnement, et sa bonne fluidité : éviter les perturbations liées aux entrées/sorties des bretelles et échangeurs et les remontées de file éventuellement associées.



Schéma de positionnement de la voie dédiée

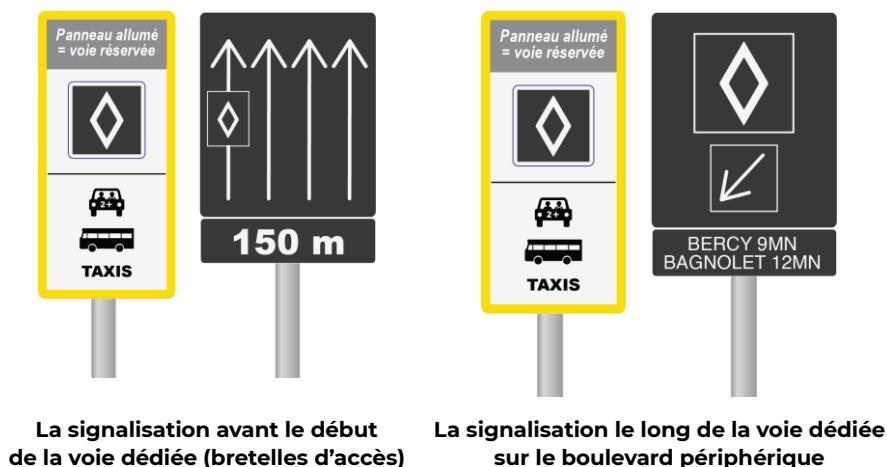
B. La signalisation de la voie dédiée

La mise en œuvre du projet de voie dédiée n'est pas un projet d'aménagement, et nécessitera uniquement des travaux d'équipement composé essentiellement de la pose de signalisation.

La signalisation de la voie dédiée sera réalisée grâce à des panneaux fixes et des panneaux lumineux à message variable. Les panneaux fixes indiqueront que la voie est dédiée à certaines catégories d'utilisateurs.

Les panneaux lumineux permettront d'assurer un fonctionnement dynamique et adaptatif de la voie dédiée qui peut être activée ou désactivée sur commande, en fonction des conditions de circulation en temps réel. L'activation de la voie se manifestera alors par l'allumage du « losange blanc », au bord de la voie dédiée (la voie la plus à gauche).

Lorsque la voie dédiée sera désactivée, les « losanges blancs » ne seront pas allumés, et tous les usagers pourront emprunter la voie de circulation.



C. Quels ayants droit pour cette voie dédiée ?

La nécessaire condition de fluidité de la voie dédiée limite la liste des ayants droit qui seraient admis à l'emprunter. Elle doit en effet rester sous occupée pour garder son effet « coupe-file ».

Les données de trafic recueillies (dans l'enquête des usages et les données GPS précitées) permettent d'estimer aujourd'hui à :

- Entre 15 % à 20% des véhicules circulant sur le boulevard périphérique en covoiturage ;
- Environ 5 % de taxis.

Ces 2 catégories représentent donc environ 20% du trafic actuel sur le boulevard périphérique. Ainsi, dans une section à 3 voies, la voie dédiée se verrait affectée d'un trafic restant inférieur au trafic moyen sur les autres voies.

Ainsi, afin de ne pas surcharger la voie dédiée, les ayants droit envisagés par la Ville de Paris à ce stade sont :

- les véhicules en covoiturage 2+ (véhicules occupés par au moins deux personnes), dont les VTC en course ;

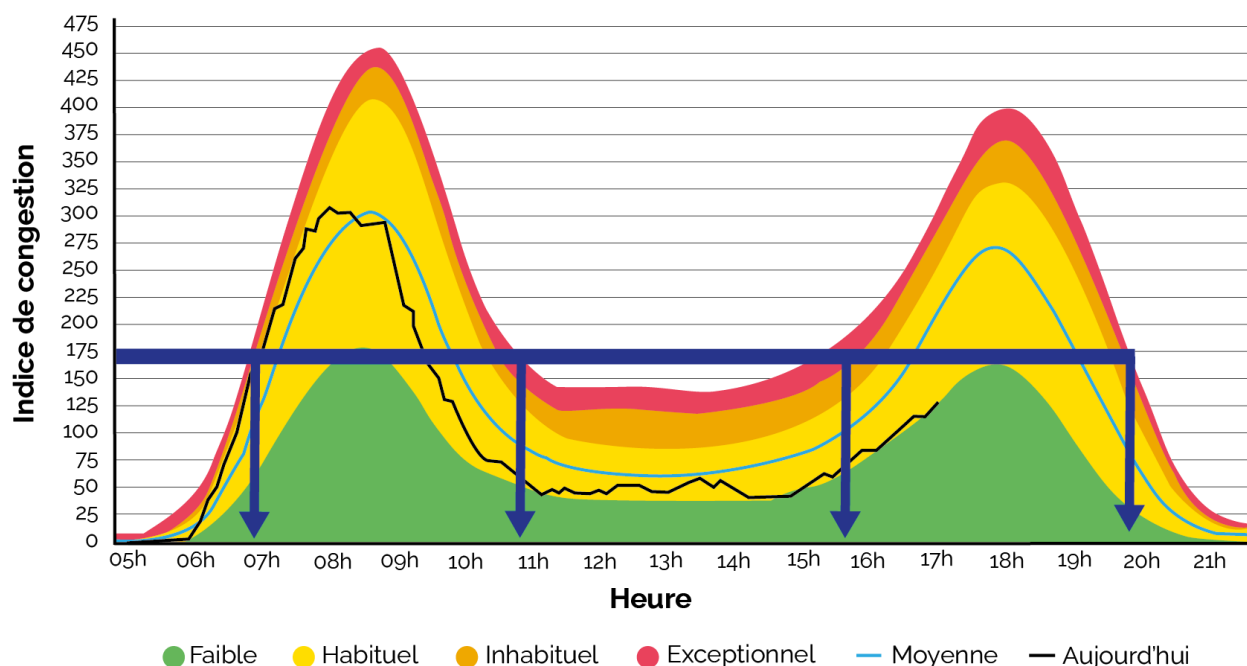
- les taxis ;
- les véhicules des services de secours, notamment les véhicules hospitaliers, des services de police, de gendarmerie, et des services d'incendie ;
- les transports publics collectifs : les 5 lignes de bus (Roissy bus, Orlybus, N° 216, N° 299, N° 351) ; les lignes touristiques habilitées par Île-de-France Mobilité ; les transports scolaires ; les transports PMR ; les services librement organisés.

D. Quels principes de fonctionnement dynamique de la voie dédiée ?

1. Une voie dédiée activée sur plage horaire fixe

Le principal attrait de la voie dédiée pour les véhicules autorisés à y circuler étant la priorisation offerte (effet coupe-file), les voies dédiées devront être activées en heure de pointe du matin et du soir.

Les plages d'activation proposées sont déterminées en prenant en référence l'évolution du trafic dans la journée. L'observation des courbes de trafic moyen permet de proposer, dans une première approche, une plage de fonctionnement optimale de 6h30 à 11h00, et de 15h30 à 20h00.

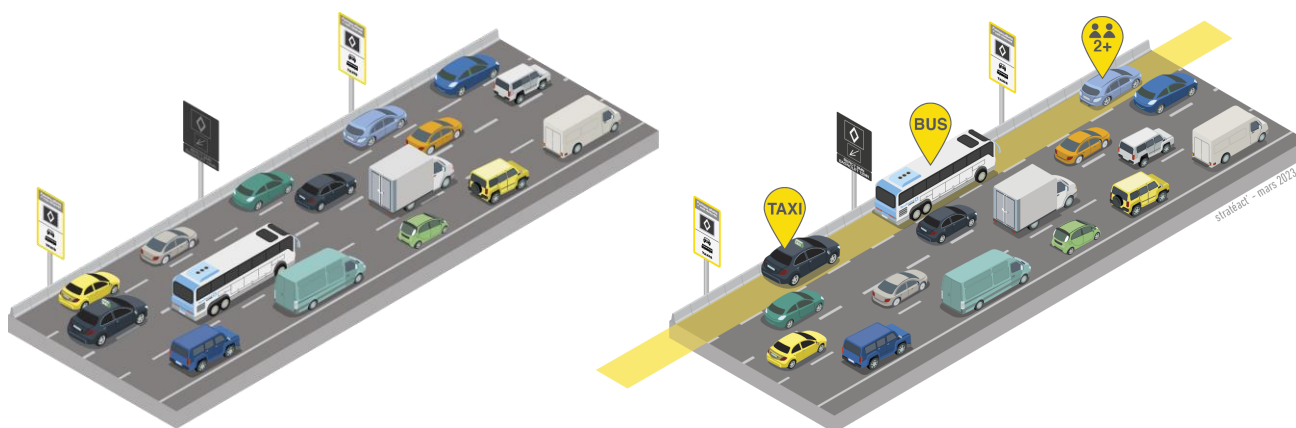


Le dispositif pourrait être activé tous les jours de la semaine, ou proposer une distinction entre les jours de semaine et le week-end. Les volumes de déplacements le samedi sont comparables à ceux d'un jour de semaine ; le dimanche, les volumes sont inférieurs d'environ 10 %, mais avec un taux de covoiturage plus important. Ce sujet est donc ouvert à la consultation

2. Une gestion dynamique pour faire face aux aléas d'exploitation

La gestion dynamique de la voie dédiée au covoiturage laissera une grande souplesse dans la gestion du dispositif.

Pour les modalités de désactivation, les événements particuliers comme les accidents seront pris en compte. L'observation de certains temps de parcours, de remontées de file ou du différentiel de vitesse entre les voies générales et la voie dédiée pourront également être des critères pris en compte dans la gestion dynamique.



Lorsque le panneau est éteint :

la voie est désactivée, toutes les files sont accessibles à tous

Lorsque le panneau est allumé :

la voie est activée, la file de gauche est réservée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis

E. Quelle limitation de vitesse du boulevard périphérique ?

La vitesse limite autorisée est aujourd'hui de 70 km/h sur le boulevard périphérique.

L'un des principaux enjeux de sécurité d'une voie dédiée est la gestion des changements de file entre les voies de circulation générale et la voie dédiée au covoiturage, où les véhicules circulent plus rapidement.

Cette problématique nécessite :

- un dimensionnement adéquat de la voie dédiée permettant d'améliorer les visibilitées et de faciliter les manœuvres d'évitement ;
- une éventuelle baisse de la vitesse limite autorisée sur l'ensemble des voies de circulation, pour limiter le différentiel d'allure entre les véhicules dans les ralentissements et les utilisateurs de la voie dédiée.

Aussi, la mise en place de la voie de covoiturage pourrait s'accompagner d'une limitation de vitesse à 50 km/h pour l'ensemble des usagers, sur l'ensemble des voies, uniquement en cas d'activation de la voie dédiée au covoiturage et aux transports en commun.

Cet abaissement de la vitesse limite est recommandé par le CEREMA⁴ (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), pour des motifs de sécurité, tenant à l'amélioration de la visibilité, à la réduction des distances de freinage et à la limitation du différentiel de vitesse entre la voie covoiturage, bus, taxis et les files de circulation générale. Enfin cet abaissement de la vitesse engendrera une meilleure fluidité du trafic par l'atténuation de l'effet d'accordéon des ralentissements.

F. Quels contrôles des véhicules empruntant la voie dédiée ?

Le contrôle de la voie de covoiturage sera assuré par un système de vidéo verbalisation par caméras qui permettra de repérer le covoiturage : caméras de reconnaissance de forme et caméras de reconnaissance de plaques associées à un dispositif d'interrogation de liste blanche.

Le contrôle de la voie de covoiturage est un élément fondamental du dispositif, à 2 titres :

- un meilleur respect de la voie dédiée est de nature à améliorer sa fluidité, et donc l'avantage en termes de gain de temps pour les covoitureurs ;
- un contrôle efficient est un facteur d'acceptabilité de la mesure, afin que personne ne se sente lésé par les fraudeurs.

Les types de contrôles aujourd'hui possibles sont les suivants :

- CONTROLE PAR INTERCEPTION DE VEHICULE sur le terrain ;
- CONTROLE PAR VIDEO VERBALISATION : ce contrôle consiste pour les agents assermentés à observer les images de caméras de surveillance, puis à dresser un PV électronique lorsqu'un cas de fraude est observé ;
- VIDEO VERBALISATION PAR ORDINATEUR (VAO) : ce contrôle consiste à compléter le contrôle précédent de vidéo verbalisation par un dispositif de détection intelligente. L'agent assermenté peut ainsi n'observer que les cas présélectionnés par l'ordinateur, et procéder le cas échéant à l'édition d'un PV électronique.

Afin d'effectuer ces contrôles, des totems supportant plusieurs caméras seront mis en place le long des voies du périphérique. Ces équipements serviront dans un premier temps à contrôler l'utilisation de la voie olympique pendant les JOP. Ils serviront dans un second temps à contrôler le bon usage de la voie dédiée au covoiturage.

Le système aura pour fonction de :

- lire la plaque avant et arrière ;
- distinguer les silhouettes / catégories autorisées (taxis, bus...) ;
- compter les passagers avant et arrière ;
- proposer à l'agent assermenté les véhicules potentiellement en infraction.

Dès lors que la législation le permettra, l'objectif à terme est de pouvoir effectuer un contrôle sanction automatisé.

⁴ CEREMA, Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules.

G. Quelles mesures d'accompagnement de cette voie dédiée ? Comment faciliter le covoiturage du quotidien pour les usagers ?

L'objectif principal de la création de cette voie dédiée est d'inciter les usagers à partager leur véhicule pour les trajets du quotidien.

Pour cela, outre l'avantage « coupe-file » proposé sur le périphérique lors de l'activation de la voie dédiée, la Ville de Paris envisage un travail conjoint avec les communes riveraines, la Métropole, les départements, la Région et Île-de-France Mobilités, pour étudier les mesures suivantes :

- partager et faire connaître les plateformes de mise en relation de covoitureurs ;
- développer la mise en place de covoiturage au sein des entreprises ;
- créer des aires de covoiturage, des parcs-relais, arrêts « covoit' minute », etc.

Des mesures régionales et nationales sont déjà en vigueur :

- depuis 2017, Île-de-France Mobilités soutient le covoiturage grâce à un dispositif qui assure la gratuité pour les abonnés Navigo annuels, mensuels et Imagin'R. Toutes les explications ici : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/covoiturage/pratiquer-covoiturage>
- d'autres mesures d'incitation financière sont également proposées dans le cadre du plan national covoiturage du quotidien avec notamment une prime de 100 € pour les primo-conducteurs : <https://www.ecologie.gouv.fr/gouvernement-lance-nouveau-plan-covoiturage-du-quotidien-150-millions-deuros>

Les plateformes suivantes sont d'ores et déjà fonctionnelles avec l'offre Navigo, et référencées dans le registre de preuve national :

- <https://blablacardaily.com/>
- <https://www.karos.fr/ville/paris/>
- <https://www.klaxit.com/>

D'autres plateformes de covoiturage du quotidien sont également référencées au registre de preuve national⁵ ou *en cours d'accréditation* :

- <https://blablacardaily.com/>
- <https://www.covoitici.fr/nos-lignes/>
- <https://www.covoiturage-entreprise.com/>
- <https://www.ecov.fr/fr>
- <https://www.laroueverte.com/covoiturage-gratuit.do>
- <https://www.mobicoop.fr/>
- <https://oxycar.com/>
- <https://www.passpasscovoiturage.fr/covoiturage-communaute>
- <https://www.rezopouce.fr/>
- <https://ridygo.fr/>
- <https://www.ynstant.io/#accueil>

- <https://www.citygo.io/>
- <https://instant-system.com/>

⁵ <https://covoiturage.beta.gouv.fr/operateurs/>

H. Quels dispositifs d'évaluation seront mis en œuvre ?

Comme pour toute politique publique, la Ville de Paris envisage dès à présent de mettre en place un dispositif d'évaluation de la voie dédiée, en se rapprochant du CEREMA pour établir une méthodologie adaptée à ce projet. Les principaux indicateurs suivis pourraient être les suivants :

- EFFICIENCE DE LA VOIE DEDIEE : taux de remplissage des véhicules, mesure de la congestion, report sur les axes concurrents, temps de parcours individuels, débits cumulés des personnes, acceptabilité pour les usagers ;
- SECURITE ROUTIERE : évènements, accidentalité, comportement des usagers, respect de la vitesse, compréhension de la signalisation, évolution des niveaux de trafic ;
- ENVIRONNEMENT : bruit, qualité de l'air et émissions de CO₂.

Ils feront l'objet d'un suivi annuel par un collège d'acteurs publics, institutionnels et professionnels. Si elle s'avérait nécessaire, une éventuelle adaptation des modalités de fonctionnement de la voie dédiée pourra être proposée, dans le cadre de ces étapes d'analyse des évaluations.

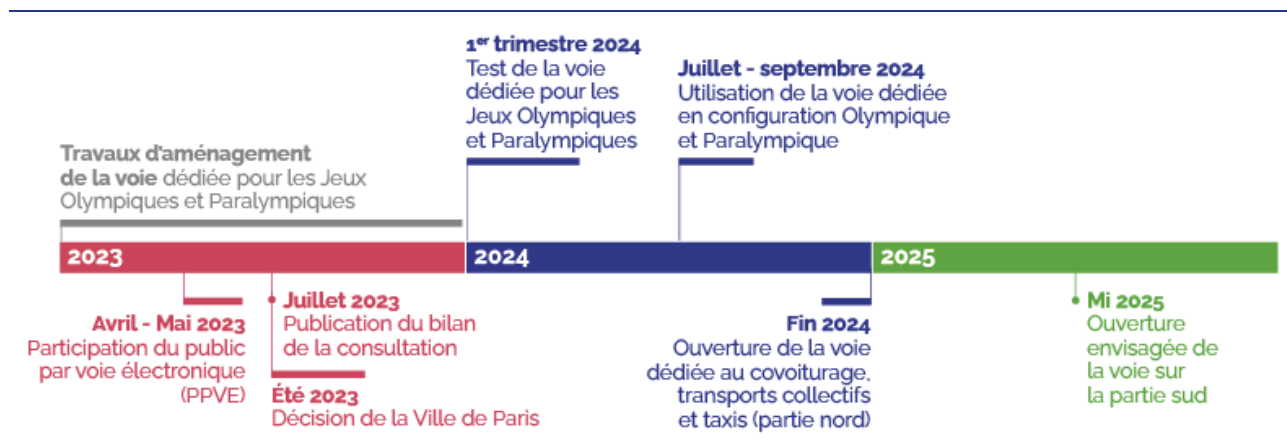
Une première évaluation pourrait intervenir début 2024 avant la mise en place de la voie dédiée au covoiturage, et les suivantes à partir de 2025, après la mise en place de la voie. La Ville de Paris utiliserait les données d'exploitation dont elle dispose et les compléterait par des données qui seraient produites par des partenaires extérieurs et seront à articuler avec l'évaluation des portions d'autoroutes A1 et A13 portées par l'État.

03

La mise en œuvre
du projet

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. Le calendrier du projet



Le lancement d'une consultation du public au printemps 2023 s'inscrit dans la temporalité de la mise en place du Plan national de « covoiturage du quotidien » (2023 – 2027), ainsi que de la PPVE sur les voies dédiées des autoroutes A1 et A13, qui s'est tenue du 16 janvier au 15 février 2023.

La mise en place d'une voie dédiée au covoiturage et autres mobilités collectives sur le boulevard périphérique participant à des objectifs et modalités partagés avec celles des autoroutes A1 et A13, il s'avère opportun de les soumettre au public dans des délais rapprochés.

L'objectif d'une publication du bilan de cette consultation à l'été 2023 permettra également de mettre en place dès début 2024 le protocole d'évaluation du dispositif.

B. L'organisation des travaux

Les travaux nécessaires pour la mise en place de la voie olympique, puis de la voie dédiée concernent :

- des réseaux : installation de réseaux électriques et informatiques pour la mise en place de la signalisation lumineuse et des caméras de supervision de la circulation le long de la voie. ;
- de la signalétique : des panneaux fixes et des panneaux à message variable seront posés ou retirés le long de la voie.

Ces travaux n'interviennent pas sur le revêtement de la route, mais nécessitent la présence de véhicules et d'équipes sur la chaussée. Ainsi, les travaux seront réalisés sous fermeture totale des tronçons (sur certaines nuits) ou balisage (neutralisation partielle de voie ou simple intervention sur les côtés de la chaussée). Ils seront mutualisés avec les interventions habituelles, afin de limiter le nombre de fermetures supplémentaires nécessaires à la réalisation du projet. Ces travaux ne créeront donc pas de gêne supplémentaire pour les usagers du boulevard périphérique parisien.

Compte tenu de leur nécessité pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, la quasi-totalité des travaux nécessaires à la mise en place de ces voies dédiées sera effectuée préalablement aux Jeux Olympiques et Paralympiques. La conversion des voies pour la phase héritage après les Jeux ne nécessitera que des travaux marginaux de certains panneaux sans modifier les poteaux, et des interventions de paramétrage pour l'affichage sur les panneaux à message variable.

04

La participation
du public par voie
électronique

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. La PPVE et l'accompagnement méthodologique des garants

Compte tenu des impacts potentiels et de la modification des usages du boulevard périphérique induits par la mise en place d'une voie dédiée, la ville de Paris a décidé de soumettre à consultation du public le projet de décision allant aboutir à un arrêté de circulation relatif à la voie réservée aux mobilités collective. Il s'agit d'une participation du public par voie électronique (PPVE), participation pour des décisions soumises à aucune procédure particulière.

La CNDP est compétente, de façon graduée et adaptée, pour intervenir selon la nature et l'importance des projets.

La saisine obligatoire de la CNDP est ainsi prévue pour certains projets d'envergure, ayant des impacts significatifs sur l'environnement (L121-8 du code de l'environnement). La CNDP décide alors de l'opportunité d'organiser une participation du public (débat public ou concertation préalable garantie) et valide le dossier de la participation du public, le calendrier et les modalités de participation, qui s'imposent alors au responsable du projet.

La CNDP reçoit des demandes de désignation de garant pour les projets d'une ampleur moindre que ceux inscrits dans le champ des saisines (L121-17 du code de l'environnement). Elle doit alors désigner un garant ou une garante de la concertation. Le responsable du projet reste responsable in fine du processus de participation.

Le code de l'environnement permet une procédure de participation par voie électronique, en participation « aval », entièrement dématérialisée, durant 30 jours minimum et se substituant à l'enquête publique. C'est l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation qui a la charge de réaliser la synthèse des observations du public, y compris lorsqu'elle est responsable du plan (cas des plans SCOT, PLU, PCAET, SRCAE...) ou du projet. La participation par voie électronique (PPVE) avec garant de la CNDP est prévue dans deux cas et résulte de dispositions législatives d'exception, prévues pour les projets liés aux JO 2024 et pour la création de nouveaux centres pénitenciers. Ce dispositif où le garant de la CNDP intervient dans la phase finale de participation du public, au moment des procédures d'autorisation des projets, se substitue aux enquêtes publiques (L 123-19 du code de l'environnement).

La CNDP peut enfin recevoir des demandes de conseils de la part de maîtres d'ouvrage sur des questions relatives à la participation du public (L.121-1 du code de l'environnement).

C'est le cas de la sollicitation volontaire de la CNDP par la ville de Paris, le projet de voie dédiée sur le boulevard périphérique parisien.

Dans cette intention la Ville a souhaité solliciter l'expertise et l'accompagnement de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a nommé **une garante, Mme Marie-Claire Eustache** (marie-claire.eustache@garant-cndp.fr) et **un garant, M Jean-Louis Laure** (jean-louis.laure@garant-cndp.fr) pour une mission d'appui méthodologique. Les garants ont reçu une lettre de mission de la CNDP le 6 février 2023.

Les garants sont neutres et indépendants ; ils n'ont aucun intérêt au projet et ne prennent jamais position sur le fond ; ils inscrivent leur action dans le respect des principes de la CNDP qui

conditionnent de manière permanente le bon déroulement de toute procédure de participation du public :

- la transparence : l'information doit être disponible, complète, sincère, partagée et compréhensible, et les prises de position sont rendues publiques ;
- l'équivalence : chaque personne ou organisation, quel que soit son statut, a le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats, et tous les arguments exprimés sont considérés de manière équivalente ;
- l'argumentation : chaque intervention ou prise de position doit être argumentée ;
- l'inclusion : les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

Dans le cadre de leur mission les garants émettront des avis qui seront rendus publics, notamment :

- avant le début de la PPVE, un avis méthodologique sur l'organisation de la PPVE (en matière de contenu des informations mises à disposition, de modalités permettant la participation de tous et de diffusion de ces dernières) et la prise en compte de leurs recommandations par la Ville. Cet avis sera ainsi rendu public début avril 2023 ;
- à l'issue de la PPVE, après avoir suivi le déroulement de la procédure de participation et pris connaissance de la synthèse réalisée par la ville de Paris, un second rapport d'évaluation de la mise en œuvre de la PPVE, de la qualité et de la complétude des réponses du maître d'ouvrage aux attentes exprimées par le public, de la prise en compte par la Ville des enseignements de la PPVE dans la rédaction de son arrêté de circulation. Ce dernier avis sera ainsi rendu public dans la première quinzaine de juillet 2023.

B. Les options mises en débat

L'objectif de la consultation est d'informer le public le plus précisément possible sur le projet de voie dédiée tel qu'il est envisagé par la Ville et exposé ci-dessus, de répondre aux interrogations et de recueillir les avis et remarques sur le projet, notamment sur les sujets suivants :

- la définition des ayants droits et les conditions d'accès à la voie réservée ;
- les conditions d'activation et de désactivation de la voie dédiée (notamment jours et heures, en fonction des circonstances) ;
- la vitesse autorisée sur la voie dédiée (et son impact sur la vitesse autorisée sur les autres voies pendant l'activation) ;
- l'information et la communication sur site et à proximité (y compris la signalétique) ;
- les accès (aménagement des bretelles, voies associées, carrefours...), la sécurité (effet de cisaillement) et la circulation inter file ;
- les mesures d'incitation et d'accompagnement au covoiturage.

C. Les modalités de consultation du public

La consultation est organisée du 17 avril au 28 mai 2023, soit 6 semaines au total.

Un site internet peripherique-voie-dediee.paris est mis à la disposition du public pour s'informer, questionner, proposer. Y sont notamment consultables et téléchargeables : la présente note de présentation du projet, ainsi qu'une synthèse, et un film d'animation présentant les enjeux et modalités de fonctionnement.

Un registre dématérialisé sur ce site permet de déposer une observation et de prendre connaissance de la réponse de la ville de Paris.

Le mode dématérialisé est complété par différentes modalités d'information et de participation, afin d'assurer une participation élargie des publics sur ce projet :

- une réunion publique de lancement de la PPVE – accessible également sur le web (<https://www.peripherique-voie-dediee.paris> – organisée à l'hôtel de ville de Paris le lundi 17 avril de 19h à 21h15 ; pour des raisons d'organisation l'inscription préalable sur le site internet est vivement recommandée ;
- deux webinaires thématiques portant sur les questions des modalités de fonctionnement (gestion dynamique du dispositif, sécurité, entrées et sorties, effets de cisaillement, circulation inter file, vitesse, contrôle...) et l'évaluation de la voie réservée sont programmés le mercredi 10 mai de 19h à 21h, et le mardi 23 mai de 19h à 21h.

Dans la première quinzaine de juillet 2023, la ville de Paris produira un bilan de l'ensemble des contributions déposées sur le site Internet et recueillies lors de la réunion de lancement et des webinaires. Il s'accompagnera d'une restitution au grand public des enseignements issus de cette consultation et des suites données, puis de la traduction des dispositions qui s'appliqueront à la voie dans le cadre d'un arrêté de la Maire soumis aux prescriptions du Préfet de Police.

ANNEXES

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Liste des annexes téléchargeables sur le site Internet dédié peripherique-voie-dediee.paris (rubrique « Projet » - sous-rubrique « Documentation ») :

Bilan des déplacements en 2021 à Paris

Fiche « Bilan 2021 – extrait BP et circulation automobile »

Fiche « Bilan 2021 – extrait BP et déplacements »

Enquête des usages et usagers du BP (6T) - 2021

Surveillance de la qualité de l'air dans le cadre des perspectives d'évolution du boulevard périphérique (étude d'état initial mars 2020 – septembre 2020)

Campagne 2020 mesure de bruit autour du boulevard périphérique parisien – Mai 2021

Cerema - Fiche Covoiturage du quotidien - Voie réservée A48

Cerema - Voies structurantes d'agglomération (aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules)

La mobilité et les usages du boulevard périphérique - Diagnostic des usages de mobilité dans différents secteurs parisiens, par l'utilisation des données GPS de téléphones mobiles - Octobre 2021

« Le périphérique, quelles perspectives de changements ? » - Conseil de Paris | Mission d'information et d'évaluation – mai 2019

Plan national covoiturage du quotidien - 2022

[Vidéo : « Qu'est-ce que le covoiturage – avantages/inconvénients »](#)