



# VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS  
COLLECTIFS ET TAXIS**

**L'essentiel**  
pour comprendre  
et participer

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

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

[peripherique-voie-dediee.paris](https://peripherique-voie-dediee.paris)

# QUELQUES REPÈRES SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**Environ 50 %**  
**sont des trajets domicile/travail,**  
environ 30% sont liés à des loisirs (achats, services)  
et environ 20% sont des trajets professionnels

**Environ 80 %**  
**des déplacements**

ont pour origine  
ou destination Paris  
et la Petite Couronne

**21 communes**  
**et 4 départements**  
**limitrophes**

au Boulevard  
périphérique

Trajet moyen  
**7,5 km**

**Environ 1,5 million**  
**de déplacements**  
par jour

**35 km**  
de long

**Autosolisme**

**Environ 80 %** en moyenne  
soit 1,24 personnes par véhicule

(1,10 personnes par véhicule pour les trajets domicile-travail)

**55 portes,**

dont 34 se connectant  
au boulevard périphérique

**Vitesse médiane :**

environ 50km/h en journée

(entre 30km/h et 45 km/h en heure de pointe)

Sources : Institut de sondage MV2  
et bureau de recherche 6-t (septembre-octobre 2020)

**Le boulevard périphérique de Paris relève du domaine public de la Ville et la Maire de Paris y exerce la police de circulation, dans le respect des prescriptions prises par le Préfet de Police pour les aménagements de voirie (article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales et décret n°2017-1175 du 18 juillet 2017).**

**Autosolisme :** fait de circuler seul dans une automobile ou sur un deux-roues à moteur.

**Covoiturage :** partage d'un trajet avec une ou plusieurs personnes, dans un véhicule personnel et sans demande de rétribution autre que le partage des frais du trajet effectué. Cela correspond à 2 personnes ou plus dans un même véhicule : par exemple 2 collègues ou plus, un couple, un parent avec son/ses enfants, des personnes mises en relation par une application mobile, etc.

# UNE VOIE DÉDIÉE POUR FAVORISER LE COVOITURAGE

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. 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.

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 également de la transformation des voies olympiques et paralympiques des autoroutes A1 et A13 en voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, qui a fait l'objet d'une consultation du public portée par l'État en janvier 2023.

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 boulevard 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 et augmenter le pouvoir d'achat des usagers. 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, plan porté 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, qui se tiendra du 17 avril au 28 mai. Elle a pour cela sollicité l'expertise de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a nommé une garante et un garant pour l'accompagner dans cette démarche.

---

## LES POINTS PLUS SPÉCIFIQUEMENT SOUMIS AU DÉBAT :

- les plages horaires d'activation du dispositif, en semaine et/ou pendant les week-ends ;
  - les catégories d'usagers ayant droit d'emprunter la voie réservée ;
  - la limitation de vitesse sur le boulevard périphérique lorsque la voie dédiée est activée ;
  - les mesures d'accompagnement permettant de faciliter la pratique du covoiturage.
- 



[peripherique-voie-dediee.paris](https://peripherique-voie-dediee.paris)

# UNE VOIE AVEC UNE EXPLOITATION DYNAMIQUE, SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

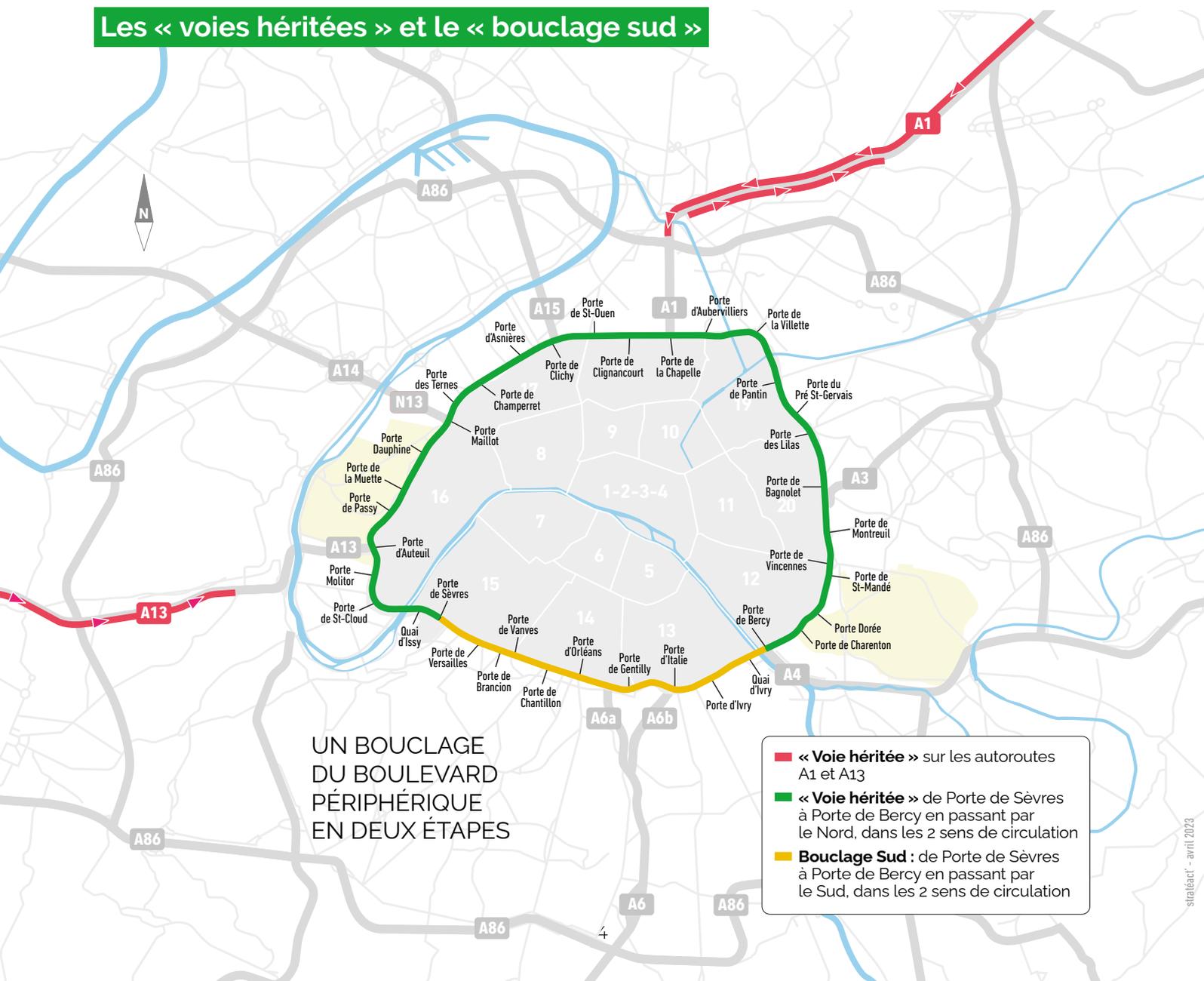
## Des voies olympiques aux voies dédiées aux mobilités collectives

Suite à la concertation du public organisée par l'État en janvier 2023, certaines sections des autoroutes A1 et A13 seront transformées en voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Sur le boulevard périphérique, la voie réservée pendant les Jeux sera elle aussi conservée et transformée, après les Jeux, en voie dédiée au

covoiturage et aux transports collectifs (« voie héritée » sur la carte ci-contre). Le montant du projet est estimé à 18,7M€ HT, financé à 100% par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO). Cet investissement sera complété par la Ville de Paris, à hauteur de 5 M€ HT, pour étendre le dispositif de voie dédiée à l'ensemble du périphérique (« bouclage sud » sur la carte ci-dessous).

## Les « voies héritées » et le « bouclage sud »



UN BOUCLAGE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE EN DEUX ÉTAPES

- « Voie héritée » sur les autoroutes A1 et A13
- « Voie héritée » de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Nord, dans les 2 sens de circulation
- **Bouclage Sud :** de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Sud, dans les 2 sens de circulation

## Les principes de fonctionnement

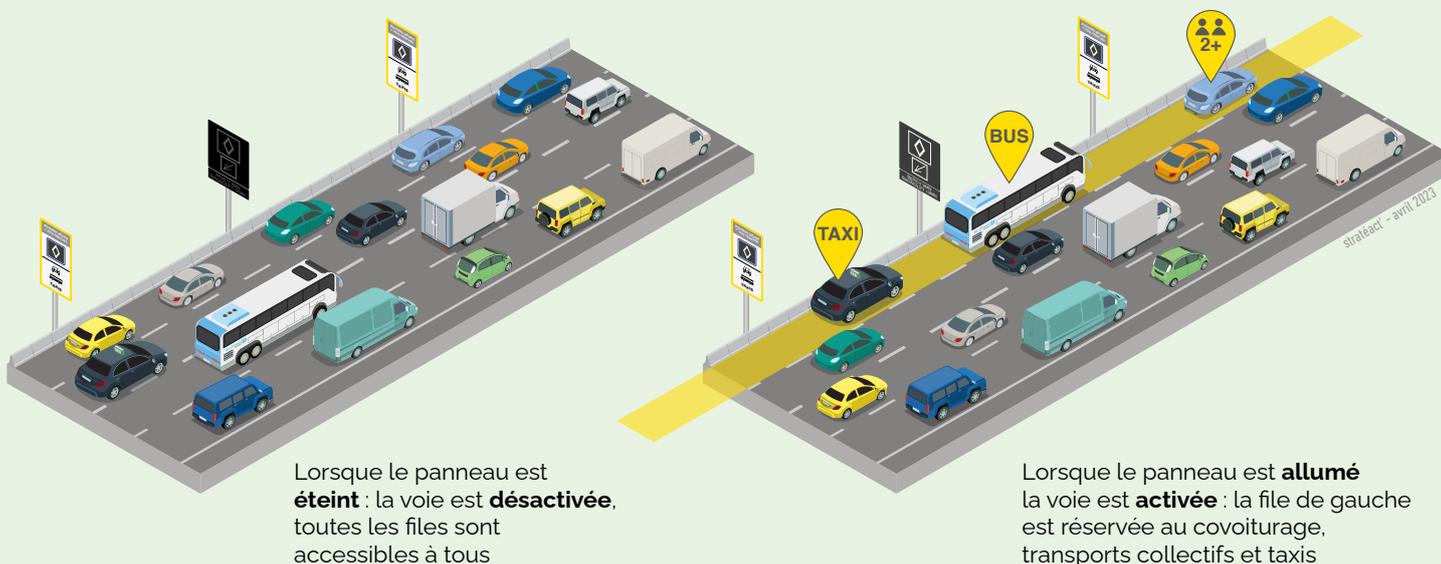
La voie dédiée aux mobilités collectives pourrait être activée **pendant les heures de pointe** sur la voie de gauche du boulevard périphérique intérieur et extérieur, c'est-à-dire **dans chaque sens de circulation**.

Elle concernera, dans un premier temps, la section comprise entre les portes de Sèvres et de Bercy en passant par le Nord. Le « Bouclage Sud » sera réalisé dans un second temps, en 2025.

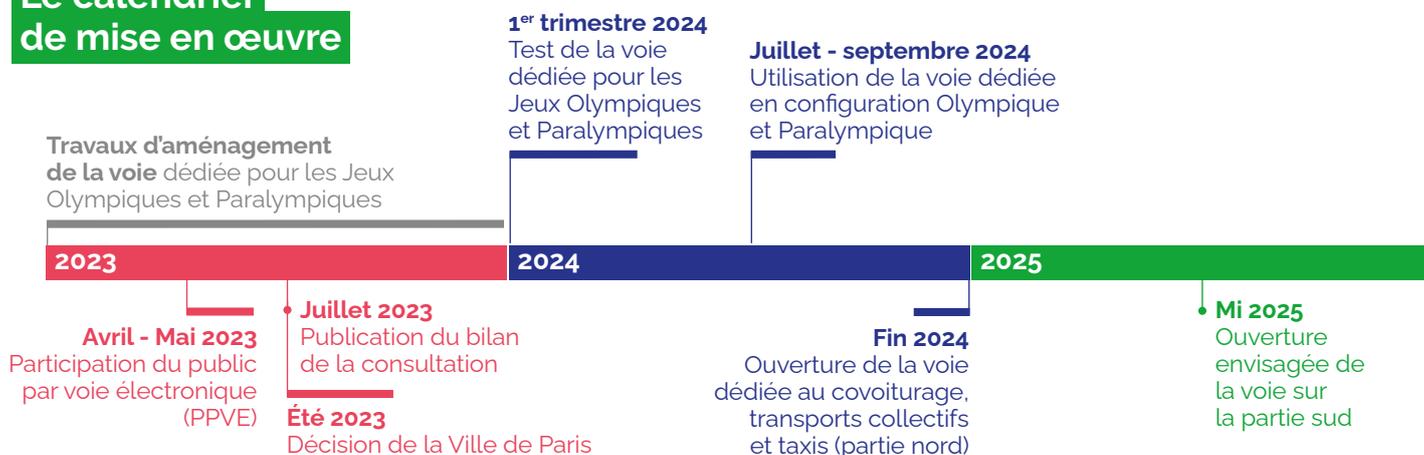
La voie dédiée sera située sur la voie de gauche : ce choix est le plus efficace car il limite les perturbations (moindres effets de cisaillement dus aux entrées et sorties vers les bretelles d'accès et les échangeurs autoroutiers).

### LA GESTION DYNAMIQUE

Les panneaux lumineux sont postés tout au long de la voie, à intervalles réguliers



## Le calendrier de mise en œuvre



La mise en œuvre de la voie dédiée ne nécessite pas de travaux lourds sur l'infrastructure routière. Les interventions concernent uniquement les réseaux et les équipements, notamment les dispositifs de signalisation. La majeure partie du périphérique sera équipée avant l'ouverture des Jeux Olympiques et Paralympiques.

# QUEL FONCTIONNEMENT POUR CETTE AU COVOITURAGE, AUX TRANSPORTS COL

## Une signalisation activable et désactivable

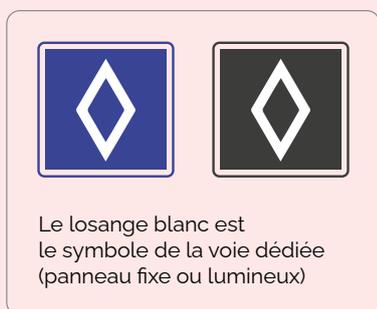
La mise en œuvre de la voie dédiée repose essentiellement sur un système de signalisation avec des panneaux fixes et des panneaux lumineux à message variable qui permettent d'activer et de désactiver le dispositif sur commande. C'est l'allumage du « losange blanc » qui signale que la voie est réservée aux mobilités collectives. Lorsqu'il est éteint, tous les usagers peuvent à nouveau emprunter la voie de gauche.

## Un contrôle effectué par vidéo-verbalisation

Le contrôle est un dispositif majeur pour garantir l'efficacité de la voie réservée.

Des totems surmontés de caméras auront pour fonction de distinguer les catégories de véhicules (taxis ou autobus par exemple), de compter les passagers à l'avant comme à l'arrière, et de lire les plaques minéralogiques avant et arrière. Le système propose à un agent assermenté d'observer et de vérifier les véhicules potentiellement en infraction avant de sanctionner les infractions avérées par une amende de 135€. Ce système est appelé la vidéo-verbalisation par ordinateur (VAO).

### LA SIGNALISATION



La signalisation avant le début de la voie (bretelles d'accès)



La signalisation le long de la voie sur le boulevard périphérique



Découvrir le fonctionnement en vidéo  
sur : [peripherique-voie-dediee.paris](https://peripherique-voie-dediee.paris)

### UN DISPOSITIF D'ÉVALUATION DE L'EFFICACITÉ

Comme pour toute politique publique, la Ville de Paris a décidé de mettre en place un dispositif d'évaluation de la voie dédiée, selon une méthodologie adaptée à ce projet.

Les principaux indicateurs suivis pourraient être les suivants :

- **efficience de la voie dédiée** : taux de remplissage des véhicules, mesure de la congestion, report sur les axes concurrents, temps de parcours individuels, etc. ;
- **sécurité routière** : événements, accidentalité, comportement des usagers, vitesse, etc. ;
- **environnement** : bruit, qualité de l'air et émissions de CO<sub>2</sub>.

Ce dispositif fera l'objet d'un suivi annuel, par un collège d'acteurs publics, institutionnels, professionnels et usagers. Une évaluation ex ante sera réalisée dès 2024.

# VOIE DÉDIÉE LECTIFS ET AUX TAXIS ?

## Les modalités ouvertes à la consultation

### QUELS VÉHICULES POURRAIENT UTILISER LA VOIE RÉSERVÉE ?

- **Tous les véhicules avec au moins 2 personnes à bord, sauf les poids lourds.**
- **Les taxis.**
- **Les transports collectifs : bus, autocars, transports scolaires.**
- **Les transports de personnes handicapées (PMR).**
- **Les véhicules de secours, d'assistance et de police.**

**Ces ayant droits représentent, au total, environ 20 % du trafic sur le boulevard périphérique. Cette proportion correspond à la limite permettant de garantir l'efficacité de la voie dédiée.**

Source : Ville de Paris  
Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD)

### LA VOIE DÉDIÉE SERA-T-ELLE ACTIVÉE TOUTE LA JOURNÉE ?

Le principal attrait de la voie dédiée pour les véhicules autorisés à y circuler étant la priorisation offerte (effet coupe-file), les voies dédiées pourraient par exemple être activées en heure de pointe du matin et du soir, soit tous les jours de la semaine, soit uniquement du lundi au vendredi.

Les plages d'activation pourront être 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. Les événements particuliers, et notamment les accidents, seront pris en considération pour désactiver le dispositif par tronçon.

### QUELLE VITESSE MAXIMALE LORSQUE LA VOIE EST ACTIVÉE ?

Lorsque la voie dédiée est activée, il est préconisé de limiter la vitesse sur le périphérique à 50 km/h, afin de limiter le risque d'accident lié à un trop grand écart de vitesse avec les voies de droite, notamment en cas de changement de file.

### QUELLES MESURES POUR ACCOMPAGNER L'ESSOR DU COVOITURAGE ?

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 collectivités franciliennes 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.

Cette consultation doit également permettre de recueillir tous les avis, idées, attentes des usagers pour faciliter leur pratique du covoiturage.

Par ailleurs, 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 ;
- 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.

# LA DÉMARCHE DE CONSULTATION

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 la participation 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 Commission nationale du débat public (CNDP), autorité neutre et indépendante, garante du droit à l'information et à la participation du public, peut 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). La Ville de Paris, a ainsi saisi volontairement la CNDP sur la procédure de PPVE qu'elle souhaite engagée sur 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). **Cette dernière a désigné 2 garants** qui veillent au bon déroulement de la procédure de consultation, **Mme Marie-Claire Eustache et M. Jean-Louis Laure**. Les garants n'ont aucun intérêt au projet et ne prennent jamais position sur le fond. Ils veillent au bon déroulement de la procédure de participation du public : transparence de l'information, qualité de l'argumentation, prise en compte de toutes les expressions et opinions et inclusion de la plus grande diversité de citoyens dans la démarche.

Avant le début de la PPVE, un avis méthodologique sur l'organisation de la PPVE et la prise en compte de leurs recommandations.

À l'issue de la PPVE, après avoir suivi le déroulement de la procédure et pris connaissance de la synthèse réalisée par la Ville de Paris, un rapport d'évaluation de la qualité de l'information et des échanges. Ce bilan exposera la façon dont les avis du public auront été pris en considération dans la conduite du projet.

---

**L'objectif de la consultation est d'informer le public, de répondre à ses interrogations et de recueillir l'ensemble de ses avis et remarques. Elle est ouverte à tous les publics : Parisien, Francilien ou autres, que l'on soit automobiliste, motard, professionnel, cycliste, piéton, riverain du périphérique...**

**À l'issue de la consultation et de ses conclusions, qui seront partagées avec le public, l'activation de la voie dédiée fera l'objet d'un ou deux arrêtés intégrant les préconisations de la Préfecture de Police.**

---

## Comment s'informer et participer ?

6 semaines de consultation : du 17 avril au 28 mai 2023

**Un site Internet dédié : [www.peripherique-voie-dediee.paris](http://www.peripherique-voie-dediee.paris)**

Ce site comporte notamment :

- des **éléments d'information** clés, un dossier d'information complet en téléchargement ainsi qu'un film d'animation explicatif ;
- un **registre en ligne** permettant à chacun de déposer son avis.

**Trois temps de rencontres et d'échanges complètent cette participation par voie électronique :**

- une **réunion publique d'ouverture** présentant le projet et la démarche de consultation le 17 avril 2023 à l'Hôtel de Ville de Paris – 3 rue de Lobau (Paris 4), à 19h ;
- **deux webinaires thématiques** : les 10 et 23 mai 2023, à 19h pour approfondir les modalités de mise en œuvre de la future voie dédiée.

**Ces trois rencontres sont retransmises sur le site Internet dédié (avec possibilité de participer), et seront ensuite accessibles en différé sur ce même site.**