

## PPVE Voie dédiée sur boulevard périphérique aux covoiturage, transports collectifs et taxis

# COMPTE RENDU DE RÉUNION PUBLIQUE

---

Date	Lundi 17 avril 2023
Horaires	19h > 21h15
En présentiel	Hôtel de Ville de Paris – 3 rue de Lobau (Paris 4) – Salle des Fêtes
En distanciel	Transmission en direct sur le site : <a href="http://www.peripherique-voie-dediee.paris">www.peripherique-voie-dediee.paris</a>

---

Dans le cadre de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) de la Voie dédiée sur boulevard périphérique au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis, une réunion publique s'est tenue le lundi 17 avril 2023 à l'Hôtel de Ville de Paris.

Diffusée simultanément sur le site de la PPVE (<https://www.peripherique-voie-dediee.paris/>), **330 participants ont assisté à cette réunion de lancement** : 60 personnes étaient en présentiel à l'Hôtel de Ville et 270 internautes ont assisté, au moins partiellement, à la rediffusion de la réunion en direct sur YouTube ou sur le site internet dédié.

La réunion publique était séquencée en deux temps :

- un **premier temps de présentation du projet** par les élus et les équipes de la Ville de Paris ;
- un **second temps de questions-réponses avec le public**. Les participants à distance ont également pu poser leurs questions grâce à l'outil numérique Slido. 178 questions et réactions ont été partagées sur Slido.

Étaient présents en tribune pour présenter le projet et répondre aux questions du public :

- **Emmanuel Grégoire**, Premier adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques ;
- **David Belliard**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie ;
- **Jean-François Mangin**, Directeur de la Mission Grands Projets, Ville de Paris ;
- **François Wouts**, Directeur de la Voirie et des Déplacements (DVD), Ville de Paris.

Les garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), **Marie-Claire Eustache** et **Jean-Louis Laure**, étaient également présents afin de présenter leur rôle et leur mission d'appui méthodologique.

## 1. Présentation de la PPVE

La Ville de Paris organise une Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) sur le projet de la Voie dédiée sur le Boulevard périphérique aux covoiturage, transports collectifs et taxis, du 17 avril 2023 au 28 mai 2023.

Pour s'assurer du bon déroulement de la procédure et veiller à l'effectivité de la participation du public, la Ville de Paris a sollicité la Commission nationale du débat public de manière volontaire. La CNDP a désigné Marie-Claire Eustache et Jean-Louis Laure comme garants de cette PPVE. Ils ont rendu un premier avis sur la préparation de la PPVE, disponible sur le site internet du projet. Un second avis, sur la manière dont s'est déroulée la PPVE, sera rendu en juillet 2023.

Pour permettre au public de s'exprimer, trois temps de rencontre sont organisés : la réunion publique et deux webinaires thématiques (les 10 et 23 mai). Le public est aussi invité à déposer ses questions et ses avis sur un registre dématérialisé, sur le site internet dédié. Ce site met également à la disposition du public l'ensemble des documents d'information.

## 2. Présentation du projet de la voie dédiée sur le boulevard périphérique

### Les ambitions du projet

Le projet de création d'une voie dédiée aux covoiturage, transports collectifs et taxis sur le boulevard périphérique s'inscrit dans l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, pendant lesquels des voies olympiques dédiées aux athlètes et aux personnes accrédités seront mises en place.

Ce projet de voie dédiée vise à encourager la pratique du covoiturage et limiter l'autosolisme en offrant un gain de temps aux véhicules qui pourront l'emprunter. Les bénéfices de ce projet seront multiples, à la fois pour le climat, pour les usagers et pour les personnes résidant à proximité du boulevard périphérique : réduction de la pollution sonore, réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et diminution des dépenses individuelles de déplacement grâce à la pratique du covoiturage.

### Modalités de mise en œuvre

À la suite de la diffusion d'une vidéo pédagogique présentant le projet, les équipes de la Ville de Paris reviennent sur les modalités de fonctionnement et de mise en œuvre de la voie dédiée :

- la localisation sur la voie de gauche ;
- les véhicules qui pourraient être autorisés à utiliser cette voie dédiée ;
- la gestion dynamique de la voie et les plages d'activation envisagées de 6h30 à 11h et de 15h30 à 20h ;
- la vitesse maximale de circulation, qui pourrait être limitée à 50 km/h ;
- les modalités de contrôle et d'évaluation du dispositif ;
- le calendrier et le coût du projet.

Pour plus d'information, le support de la présentation diffusé lors de la réunion publique, ainsi que la vidéo pédagogique du projet, sont mis en ligne sur le site internet de la PPVE.

### 3. Compte-rendu du temps questions-réponses avec les participants

Durant la réunion, les participants ont pu faire part de leurs remarques et poser leurs questions aux intervenants, à l'oral, à l'écrit et en ligne via l'outil numérique Slido.

Les questions posées et les réponses apportées sont présentées dans ce compte rendu de façon synthétique et sont classées de façon thématique.

#### a) Le projet, ses objectifs et ses impacts

##### La compétence de la Ville de Paris

Un participant souhaite savoir si la Ville de Paris est compétente pour mettre en place ce projet.

##### **Réponse de la Ville de Paris**

Le boulevard périphérique relève du domaine public de la Ville de Paris, sur lequel la Maire exerce son pouvoir de police de circulation, dans le respect des prescriptions de la Préfecture de police.

##### La limitation de la liberté de circulation et les contraintes pour les automobilistes

D'après un participant, cette mesure est trop restrictive vis-à-vis des libertés des citoyens, qui sont « asphyxiés » par de nouveaux règlements. Une participante s'inquiète que ce projet, couplé à l'obligation de passer à 30km/h dans Paris et à la création d'une zone à trafic limité (ZTL), ne réduise encore davantage la possibilité de circuler dans Paris.

Des craintes quant à la réduction de la liberté de circulation sont également formulées par des participants assistant à la réunion en distanciel.

Certains relèvent également que d'autres villes, notamment aux États-Unis, ont déployé un tel dispositif sur des routes avec davantage de voies et moins de sorties que le périphérique parisien.

##### **Réponse de la Ville de Paris**

Il est rappelé que l'objectif du projet n'est pas d'interdire les déplacements ou de réduire le nombre de personnes qui se déplacent, mais de réduire le nombre de véhicules utilisés pour les déplacements. Il n'est pas question de supprimer les déplacements, mais de garantir cette liberté de circulation, tout en permettant aux personnes qui habitent à proximité du périphérique de profiter d'un meilleur cadre de vie en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air. Les mesures d'intérêt général peuvent parfois limiter certaines libertés individuelles, afin de permettre à tous de vivre en société.

##### Les impacts pour les usagers fortement dépendants de leur véhicule

Plusieurs participants, s'exprimant notamment via l'outil numérique, craignent que cette mesure n'accroisse la fracture entre Paris et sa banlieue. Ils s'interrogent sur l'usage de l'adjectif « vertueux ». Il leur apparaît dangereux d'opposer les citoyens vertueux aux personnes qui

prennent leur voiture seules car elles n'ont pas d'autres choix. Pour certains, ce projet s'apparente à la privatisation d'une voie, et serait discriminatoire car il favoriserait les citoyens les plus aisés, pouvant prendre le taxi.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville tient à rappeler qu'il n'y a pas de jugement de valeur vis-à-vis des personnes qui sont obligées de prendre leur voiture seule pour des raisons diverses. Il ne s'agit pas de dire si les comportements sont moralement bons ou mauvais. En tant que pouvoir public, la Ville souhaite trouver des mécanismes incitatifs, afin que le fait de vivre en société soit le moins impactant possible sur l'environnement.

#### **Le calendrier et le coût du projet**

Un participant demande si le bouclage par le Sud se fera en même temps que les voies olympiques ou par la suite. Quelques participants s'interrogent également sur le coût du projet.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

Le bouclage sud aura lieu après les Jeux Olympiques et Paralympiques. Il sera pris en charge financièrement par la Ville de Paris à hauteur de 5 millions d'euros HT. L'autre partie du projet, mise en place dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, est financée par la SOLIDEO pour près de 19 millions d'euros HT.

#### **Les alternatives au projet**

Quelques alternatives sont évoquées par les participants [*certaines évoquées sur Slido et non mentionnées pendant la réunion*] : la mise en place de feux de signalisation, la couverture des voies du périphérique, la création d'une voie dédiée sur le boulevard des maréchaux ou encore l'interdiction de circuler sur le périphérique pour les poids-lourds.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

Une alternative à la voie dédiée aurait pu être de mettre en place un péage urbain, comme cela est le cas dans certaines mégapoles comme Londres ou Singapour, mais la Ville ne souhaite pas instaurer de discrimination financière.

### **b) Les modalités de fonctionnement**

#### **Le périmètre du projet**

Un participant demande si la voie sera mise en place sur tout le périphérique, y compris sur les sections qui ne comptent que deux fois deux voies.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

La voie dédiée sera mise en place sur l'ensemble du périphérique intérieur et extérieur.

### **Les ayants-droits : les VTC (voiture de transport avec chauffeur)**

Un participant, représentant de l'Association des VTC de France, s'interroge sur l'absence des VTC sur la liste des ayants droits, alors que les taxis sont autorisés à circuler sur la voie dédiée.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

Les taxis ont été inclus dans la liste des ayants droit car ils sont légalement considérés comme des véhicules de transport collectif. La Ville précise que les VTC peuvent emprunter la voie dédiée lorsqu'ils transportent une ou plusieurs personnes.

La Ville rappelle que pour que cette voie soit efficace, il est nécessaire d'en limiter l'accès. Le sujet des ayants-droits est toutefois ouvert au débat dans le cadre de cette consultation.

### **Les ayants-droits : les deux-roues motorisés et l'inter-file motos**

Plusieurs participants, usagers de deux-roues, dont plusieurs membres de Fédération française des motards en colère, regrettent que les motos ne soient pas incluses dans la liste. Ils craignent que la voie dédiée crée des situations dangereuses pour les usagers de deux-roues circulant en inter-file, notamment du fait des cisaillements et du différentiel de vitesse.

Ils rappellent que « covoiturer » à moto n'est pas comparable au covoiturage classique, car pour accueillir un deuxième passager, il est nécessaire d'acheter un équipement de sécurité complet. De plus, ils évoquent le risque d'être verbalisé lorsqu'ils circulent en inter-file et roulent légèrement sur la voie de gauche. Enfin, certains font la remarque qu'un motard, même seul sur son véhicule, prend moins de place, consomme moins qu'une voiture et ne crée pas d'embouteillages.

*[Réactions partagées sur Slido et non traitées pendant la réunion]* Ces avis sont partagés par plusieurs participants assistant à la réunion à distance. L'un d'entre eux précise que les deux-roues sont autorisés sur les voies dédiées dans certains pays étrangers comme au Canada.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

Il est rappelé que la liste des ayants-droits est ouverte à consultation et que la circulation des motos en inter-file est limitée à 50 km/h, ce qui ne créera pas de différentiel de vitesse avec les véhicules de la voie dédiée. Ce projet ne prévoit pas de changement concernant l'expérimentation en cours de l'inter-file motos.

### **Les ayants-droits : les artisans, les commerçants et les autres professionnels**

Plusieurs participants demandent si les artisans auront le droit d'utiliser la voie dédiée, même s'ils sont seuls dans leur véhicule. Un participant souligne qu'un professionnel ne peut pas forcément avoir d'autres passagers s'il a du matériel à transporter. Plusieurs autres participants, s'exprimant notamment via l'outil numérique, soutiennent cette idée et craignent qu'à terme aucun artisan ne puisse se rendre dans Paris.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

Il est difficile de faire une exception pour les artisans, sans en faire pour d'autres professions. De plus, la Ville de Paris souligne que si trop d'exceptions sur la base d'activité professionnelle sont

faites, la voie dédiée perdrait son effet coupe-file et donc son utilité. Il est également rappelé que beaucoup d'artisans ne sont pas seuls dans leur véhicule.

### **Les ayants-droits : les véhicules électriques**

Un participant demande si un conducteur d'une voiture électrique aura le droit d'utiliser la voie dédiée. Selon lui, une voiture électrique avec une personne émettrait moins de bruit et moins de pollution qu'une voiture diesel avec quatre personnes. Accorder l'accès à cette voie aux véhicules électriques permettrait également d'encourager les efforts réalisés par les VTC depuis plusieurs années pour électrifier leurs véhicules.

### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville rappelle que pour que la voie conserve son effet coupe-file, il est nécessaire de restreindre le nombre de véhicules qui peuvent l'emprunter.

### **Les ayants-droits : les covoitureurs**

Un participant, fondateur de l'application de covoiturage Ynstant, demande s'il est possible de rendre l'usage de la voie dédiée à des personnes qui auraient partagé leur trajet sur une application de covoiturage, quand bien même elles n'auraient pas trouvé de passagers avec qui covoiturer.

### **Les plages horaires d'activation du dispositif, en semaine et pendant les week-ends**

Un participant remarque que de nombreuses familles utilisent le périphérique le week-end et demande si la voie dédiée serait activée le week-end.

[*Réaction partagée sur Slido et non traitée pendant la réunion*] Un autre estime que les plages horaires d'activation proposées sont très longues.

### **Réponse de la Ville de Paris**

Les comportements d'utilisation du périphérique sont différents le week-end (davantage de covoiturage), à ce stade, l'activation comme la désactivation de la voie dédiée le samedi et le dimanche sont envisagées.

### **La vitesse maximale autorisée**

Un participant estime que réduire la vitesse de circulation ne permet pas de réduire la pollution.

[*Réaction partagée sur Slido et non traitée pendant la réunion*] Un autre s'interroge sur l'intérêt d'une réduction de la vitesse à 50 km/h alors qu'aucun piéton ne traverse le périphérique.

### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville rappelle que conduire à 70 km/h en moyenne consomme davantage que de conduire à 50 km/h car atteindre une vitesse plus importante demande davantage d'accélération, ce qui consomme et pollue davantage. Par ailleurs, le bruit émis à 50km/h est bien plus faible qu'à 70km/h, c'est donc un gain non négligeable pour les riverains.

### **La sécurité**

Un participant en ligne s'interroge sur les dangers entraînés par les cisaillements des voies par les véhicules qui voudraient rejoindre et quitter la voie située sur la gauche.

### **c) Études, évaluation et contrôle**

#### **Les études d'impact**

Plusieurs participants, présents dans la salle comme en distanciel, souhaitent savoir si des études d'impact ont été menées, à la fois sur les impacts positifs (diminution du bruit, de la pollution), mais aussi sur les impacts négatifs en matière de circulation (congestion, report de circulation). Ils craignent que la mise en place de cette voie entraîne une augmentation de la congestion et de la pollution.

Une participante, adjointe au maire à Saint-Mandé, souhaite savoir si le projet contribuera à un report sur les villes qui longent le périphérique et si des études ont été faites à ce sujet. Un participant, suivant la réunion sur la retransmission en direct, demande si des dédommagements sont prévus pour les communes limitrophes en cas de report de circulation.

#### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville rappelle que ce projet s'inscrit dans une ambition plus large et qu'une étude a été menée sur les autoroutes du futur. La Ville a aussi effectué un travail avec l'Atelier parisien d'urbanisme afin de produire un livre blanc sur le périphérique, en travaillant avec les communes limitrophes et le Grand Paris. La robustesse technique des études d'impacts pouvant parfois être sujette à caution, le principe de gestion dynamique de cette voie (activation/désactivation) permettra de s'adapter en temps réel au trafic.

La garante de la CNDP rappelle également qu'un dispositif d'évaluation sera également déployé, afin de mener une évaluation ex-ante de la voie dédiée.

#### **L'évolution du dispositif**

Un participant se demande si la Ville envisage d'augmenter le nombre de personnes par voiture (3 personnes par véhicules), s'il y a trop d'affluence sur cette voie, afin qu'elle conserve son effet coupe-file.

#### **Le contrôle de la voie dédiée**

Un participant souhaite savoir comment le contrôle des voitures sur la voie dédiée sera effectué. Un autre, demande si ce projet ne serait pas une occasion d'installer une vidéo verbalisation automatisée. Un participant s'interroge sur l'efficacité du système de contrôle sur un véhicule avec des vitres teintées mais ayant plusieurs passagers.

### **Réponse de la Ville de Paris**

La verbalisation automatisée, de type radar, n'est pas prévue dans le cadre du projet. Un contrôle par des caméras sera suivi par un contrôle visuel d'un agent assermenté.

## **d) Les projets et mesures connexes**

### **Les transports en commun**

Certains participants s'expriment sur l'amélioration des transports en commun, qu'ils estiment plus efficaces que le covoiturage. Il ne serait pas opportun d'instaurer une restriction sur le boulevard périphérique, alors que le Grand Paris Express n'est pas encore terminé.

### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville de Paris indique déployer des moyens importants pour développer les transports publics, et rappelle que ce n'est pas la Ville qui a la compétence sur le Grand Paris Express ou les réseaux de transport de sous-sol. Parallèlement à l'amélioration du réseau de transports en commun, d'autres mesures, comme la voie dédiée, sont nécessaires et complémentaires.

### **Les mesures d'accompagnement permettant de faciliter la pratique du covoiturage**

Une participante (adjointe au maire à Saint-Mandé) évoque le manque de parkings relais pour prendre des passagers et covoiturer. Elle souhaite savoir quelles mesures seront prises par la Ville de Paris à ce sujet.

*[Réactions partagées sur Slido et non traitées pendant la réunion]* Certains participants, suivant la réunion en distanciel, rappellent qu'il est aujourd'hui difficile de covoiturer pour aller au travail (avoir des horaires décalés, vivre loin de ses collègues...).

### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville indique qu'une réflexion va en effet être engagée, avec les opérateurs de covoiturage, sur les zones de stationnement et la signalétique nécessaires pour inciter davantage cette pratique.

## **e) La participation du public par voie électronique (PPVE)**

### **Les modalités de participation du public**

Une participante s'interroge sur la place du numérique dans le cadre de la PPVE. Elle souhaite savoir s'il y aura un relais en présentiel au niveau des mairies pour présenter le projet, par exemple sous la forme de réunions publiques, afin de toucher les personnes qui n'ont pas accès à Internet.



### **Réponse des garants**

Les garants expliquent que le dispositif de la PPVE, reposant en grande partie sur des dispositifs numériques, semblait être le plus adapté afin que la consultation ne soit pas limitée uniquement aux Parisiens et aux Parisiennes. En effet, il faut rappeler qu'un nombre important de riverains concernés par le bruit et la pollution, mais aussi d'usagers du périphérique, ne résident pas à Paris.

La réunion publique de lancement, organisée en présentiel, permet aux personnes n'ayant pas accès à Internet de participer. La possibilité d'envisager d'autres initiatives de participation en présentiel pourra être étudiée par la Ville de Paris.

### **La réunion publique**

Certains participants s'interrogent sur la faible mobilisation du public en présentiel pour la réunion, alors que les inscriptions ont été clôturées. La question du compte rendu des échanges est également posée.

*[Réaction partagée sur Slido et non traitée pendant la réunion]* Un participant estime que l'annonce de la tenue de cette réunion n'a pas été faite suffisamment en amont.

### **Réponse de la Ville de Paris**

La Ville regrette également que peu d'inscrits ne se soient déplacés en présentiel à l'Hôtel de Ville. Elle rappelle que les inscriptions ont été clôturées car la jauge maximale de sécurité de la salle, de 600 participants, avait été atteinte.

Cette réunion publique fera l'objet d'un compte rendu qui sera mis en ligne sur le site internet dédié.

### **La prise en compte de l'avis du public par la Ville de Paris**

Des participants, dont plusieurs présents en ligne, se demandent si la Ville reviendra sur le dispositif de la voie dédiée si la consultation aboutit sur une majorité d'avis négatifs. Certains évoquent la consultation menée à ce sujet par la Région Île-de-France et s'interrogent sur l'opportunité d'organiser une votation ou un référendum sur ce projet.

### **La réponse de la Ville de Paris**

La Ville indique que cette consultation a vocation à être un dialogue afin d'enrichir le projet de la voie dédiée. Dans ce cadre, le référendum n'est pas l'outil approprié pour éclairer la décision autour du projet. Il est rappelé que la démarche de PPVE permet une participation large, associant les Parisiens mais aussi tous les Franciliens.

#### **4. Conclusion et prochaines étapes**

Pour conclure, les garants rappellent que la consultation se poursuit jusqu'au 28 mai, à travers deux webinaires thématiques et via le registre numérique sur le site internet dédié.

Les intervenants remercient les participants pour leurs questions et leurs contributions. Il est rappelé que le compte rendu de la réunion sera mis en ligne, ainsi que l'enregistrement vidéo de la réunion.