



VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

RÉUNION PUBLIQUE DE RESTITUTION
28 FÉVRIER 2024

Programme de la soirée

17h00 > 18h45



- | | | |
|----|---|--------|
| 01 | INTRODUCTION | 10 mn |
| 02 | LE DÉROULÉ DE LA PPVE | 15 mn |
| 03 | LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC | 15 mn |
| 04 | LES CONCLUSIONS DE LA VILLE | 15 mn |
| | Temps d'échanges  | 45 min |
| 05 | CLÔTURE | 5 mn |

01

INTRODUCTION

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

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

01

INTRODUCTION

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

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

02

LE DÉROULÉ DE LA PPVE

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Les objectifs et le périmètre de la PPVE

Une Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) organisée du 17 avril et au 28 mai 2023, avec l'accompagnement de deux garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

4 sujets spécifiquement soumis au débat :

- Les **catégories d'usagers ayant droit** d'emprunter la voie réservée
- Les **plages horaires d'activation** du dispositif, en semaine et/ou pendant les week-ends
- La limitation de vitesse sur la voie réservée comme sur les autres voies en période d'activation / de façon permanente
- Les **mesures d'accompagnement** permettant de faciliter la pratique du covoiturage

Le dispositif de participation



1 registre numérique et 1 formulaire de dépôt sur le site internet dédié, du 17 avril et au 28 mai 2023 : www.peripherique-voie-dediee.paris



1 réunion publique de lancement le 17 avril 2023 à l'Hôtel de Ville et en direct sur le site internet



2 webinaires thématiques, les 10 et 23 mai 2023 sur :

- Le fonctionnement de la voie dédiée et les ayants-droits
- L'accompagnement au covoiturage et l'évaluation de la voie dédiée

Les chiffres clés de la participation

Le nombre de contributions



6 575 contributions sur le registre numérique
23 contributions via le formulaire de dépôt



229 questions ou réactions déposées sur l'outil numérique Slido lors de la réunion publique et des deux webinaires thématiques



25 expressions orales des participants en présentiel lors de la réunion publique du 17 avril



Un total de 6 852 contributions recueillies

Les chiffres clés de la participation

Le nombre de participants aux rencontres



330 participants à la réunion publique de lancement : 60 personnes en présentiel à l'Hôtel de Ville et 270 internautes (en direct ou via la rediffusion sur Youtube)



30 participants au webinar n°1



14 participants au webinar n°2

↪ Un total de 374 participants aux rencontres

02

LA PAROLE
AUX GARANTS CNDP

MARIE-CLAIRE EUSTACHE
JEAN-LOUIS LAURE

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

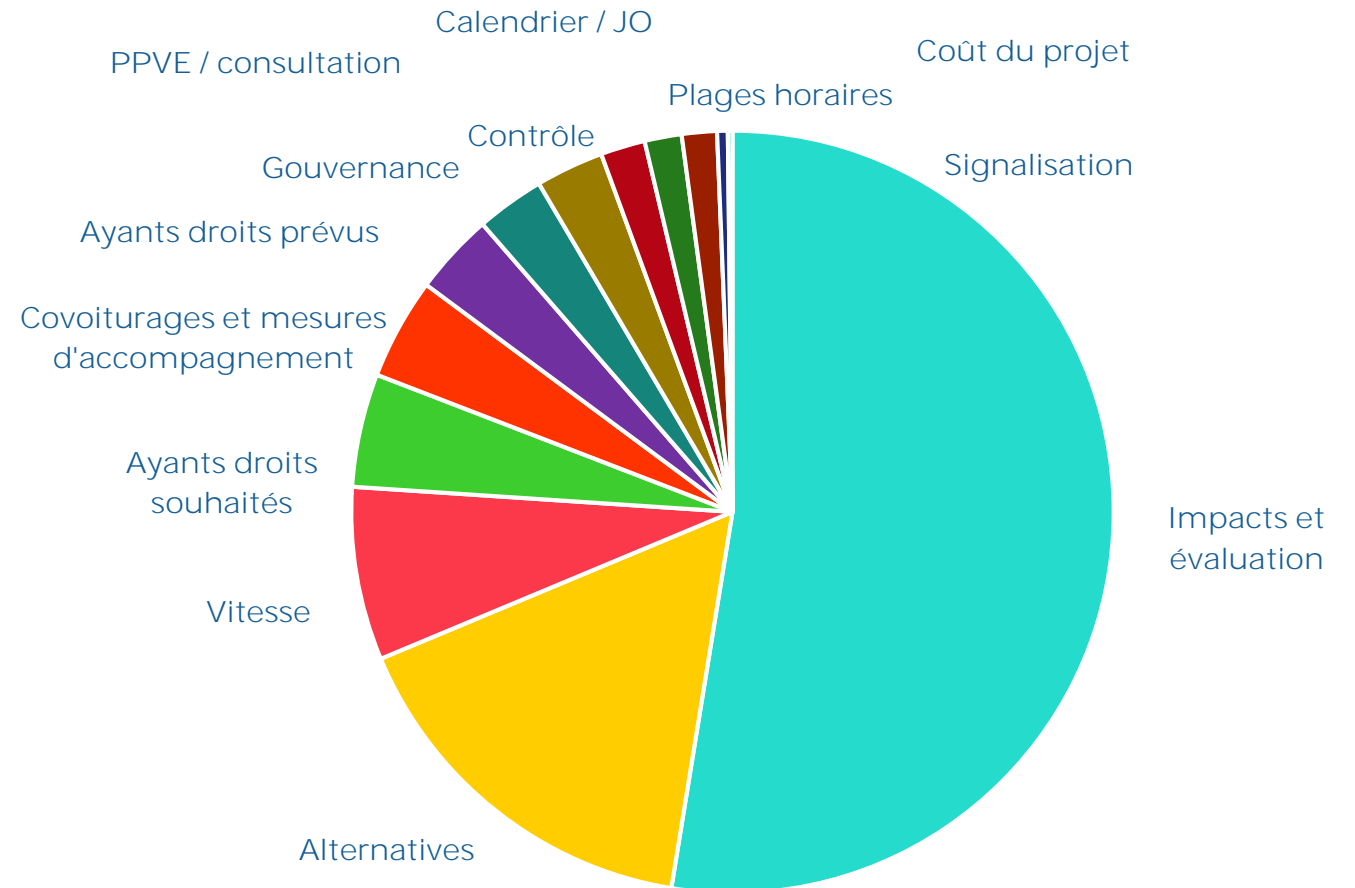
03

LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

La répartition thématique de la participation

- 21 % des participants se sont exprimés sur les quatre thématiques du débat
- La thématique la plus mentionnée par les participants est l'impact de la voie dédiée et son évaluation.



Les ayants-droits

Rappel : les ayants-droits proposés par la Ville

- 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 à mobilité réduite (PMR).
- Les véhicules de secours, d'assistance et de police.

Les retours des participants sur cette liste

- Des interrogations sur la notion de covoiturage (famille, enfant en bas-âge, nombre de personne par véhicule...).
- Des questionnements sur la légitimité des taxis à circuler à vide sur la voie réservée et des bus à utiliser la voie de gauche.
- Un accueil favorable de la circulation des services de secours, de police et d'urgence ainsi que des transports de personnes à mobilité réduite.

Les ayants-droits

Les autres ayants-droits souhaités par les participants

- les deux-roues,
- les ambulances privées et les personnels de santé,
- les VTC,
- les personnes à mobilité réduite (PMR), notamment titulaires de la carte CMI (carte mobilité inclusion),
- les véhicules électriques,
- les professionnels (artisans, livraison...).

La vitesse

- **L'expression d'un désaccord sur toute diminution de la vitesse** sur le périphérique pour les raisons suivantes :
 - l'augmentation de la congestion routière,
 - l'augmentation du temps passé sur la route pour les usagers et les professionnels,
 - l'accroissement de la pollution de l'air,
 - le non-respect de cette mesure.
- Pour d'autres participants, le souhait d'une diminution de la vitesse à 50km/h sur le périphérique pour gagner en sécurité et en fluidité de circulation.

Les plages horaires d'activation

Rappel : les plages horaires initialement proposées par la Ville

Une activation de 6h30 à 11h00, et de 15h30 à 20h00.

Les retours des participants sur ces horaires

- Pour certains, le souhait d'une réduction des créneaux horaires (jugés trop larges) afin de couvrir uniquement les pics les plus importants de congestion (2 ou 3 heures matin et soir).
- Pour d'autres, la proposition d'une activation continue pour davantage de lisibilité du dispositif pour les usagers.
- Des questionnements exprimés sur la pertinence de **l'activation** de la voie dédiées les week-ends.

Le covoiturage et les mesures d'accompagnement

- Des mesures **d'accompagnement** pour inciter au covoiturage, porteur de bénéfices pour ses usagers et pour l'environnement :
 - le développement d'infrastructures (parkings relais...),
 - le renforcement des aides financières, notamment relatives aux plateformes,
 - l'information et la sensibilisation.
- Pour d'autres, des freins importants qui pèsent sur ce changement de pratique pour des raisons d'agenda, d'accessibilité des transports en commun, de sécurité ou encore d'organisation.

Les impacts de la voie dédiée

Les impacts sur la circulation :

- Des craintes exprimées concernant :
 - une aggravation de la congestion du périphérique,
 - un report de circulation vers les voies adjacentes dans Paris, sur le réseau magistral et dans les communes limitrophes,
 - un allongement des temps de trajet domicile/travail pour les franciliens obligés de prendre leur voiture, faute de solutions alternatives de transports performantes en banlieue.

- Des impacts positifs attendus :
 - une réduction du trafic à travers l'incitation aux mobilités collectives,
 - des déplacements facilités pour les covoitureurs,
 - une réduction de la pollution pour les riverains.

Les impacts de la voie dédiée

Les impacts sur la sécurité :

- Des inquiétudes exprimées sur les conséquences du changement de voie pour accéder et sortir de la voie dédiée, le différentiel de vitesse, **l'accroissement** des embouteillages et la circulation des deux-roues en inter-files.

Les impacts sur la santé et le cadre de vie :

- Pour certains, une congestion accrue porteuse **d'impacts** négatifs pour le cadre de vie des usagers (stress, perte de temps, agressivité, accidents, accès aux évènements culturels...) et des riverains (augmentation des nuisances sonores, de la pollution...).
- Au contraire, pour d'autres, des bénéfices pour les habitants et les riverains du périphérique : diminution du bruit et de la pollution à travers des mobilités apaisées.

Les impacts de la voie dédiée

Les impacts sur la pollution et les émissions de gaz à effet de serre :

- Pour certains, une augmentation des embouteillages et une diminution de la vitesse de circulation entraînant une hausse des émissions de gaz à effet de serre aux abords du périphérique.
- Pour d'autres, une incitation aux mobilités collectives participant à la réduction de la pollution en réduisant le nombre de voitures en circulation.

Les impacts de la voie dédiée

Les impacts économiques :

- Un accès plus difficile à la capitale, participant à diminuer son attractivité vis-à-vis des entreprises et des travailleurs.
- Des difficultés pour les professionnels et des répercussions sur leurs activités (la livraison, l'artisanat, le bâtiment, les VTC, le commerce...).
- Un allongement des temps de trajet domicile-travail quotidien pour les travailleurs franciliens.

L'évaluation du dispositif

- Des préconisations pour encadrer l'évaluation de la voie dédiée :
 - des objectifs clairement identifiés,
 - des périodes **d'analyse** régulières,
 - des critères précis (pollution, circulation, sécurité, économie...),
 - les retours **d'expériences** issus de projets similaires déployés à l'étranger,
 - la participation d'acteurs indépendants et des usagers,
 - l'association des collectivités et des institutions franciliennes à sa réalisation.

La signalisation

- Une signalisation jugée peu claire, insuffisante, inadaptée, consommatrice en énergie, voire dangereuse.
- La mise en place d'un dispositif **d'annonce** en amont du périphérique sur les voiries qui y débouchent.

Le contrôle

- Des interrogations concernant :
 - les modalités de contrôle et leur efficacité pour contrôler le nombre de personnes présentes dans les véhicules (vitres teintés, enfants présents à l'arrière...).
 - **l'autorité** compétente pour assurer ces opérations de contrôle (police nationale, municipale...).
 - **l'utilisation** et le traitement des informations recueillies (images des caméras, données personnelles).
- Pour certains, la mise en place d'un dispositif de contrôle fiable et efficace est une clé de réussite du projet.

Les alternatives au projet

- Le renforcement des transports en commun, à l'échelle régionale, dans leur diversité (métro, tram, RER, bus...) préalablement à ce projet.
- Des aménagements du périphérique (couverture des voies, végétalisation, voie supplémentaire...).
- Des restrictions concernant certains types de véhicules.
- Des **mesures relatives à l'organisation de la circulation** (signalisation, vitesse, organisation des flux...).
- L'instauration d'un péage pour certaines catégories d'utilisateurs.

Le calendrier et la gouvernance

La temporalité de mise en **œuvre** du projet

- Sa mise en place à la suite des voies réservées pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques : un premier test pour certains, un effet d'aubaine vis-à-vis d'une situation exceptionnelle pour d'autres.
- L'articulation avec la mise en service de grandes infrastructures de transports en commun (Métro du Grand Paris...) afin d'offrir des solutions alternatives à l'autosolisme.

La gouvernance du boulevard périphérique

- Des questions sur la compétence de la Ville de Paris pour intervenir sur le périphérique.
- Le souhait de **l'association d'autres** acteurs : les communes limitrophes, la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et l'État.

04

CONCLUSIONS DE LA VILLE

Les mesures mises en place par la Ville pour donner suite de la démarche de consultation du public

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Les plages d'activation de la voie dédiée

À quels horaires la voie sera activée ?

- La voie sera activée de 7 h à 10 h 30 et de 16 h à 20 h (au lieu de 6h30 à 11h et de 15h30 à 20h).
- L'activation de la voie sera effective uniquement les jours de la semaine, du lundi au vendredi. Elle restera inactive le samedi et le dimanche.
- Elle pourra être activée et désactivée en temps réel pour prendre en compte l'état de la circulation et réagir en fonction des situations (accidents, congestion...).

Les ayants-droits

Qui aura accès à la voie ?

- Véhicules en covoiturage avec au moins deux personnes à bord (dont VTC en charge)
 - Transports publics collectifs
 - Taxis
 - Véhicules des services de secours et de forces de sécurité, *y compris ambulances privées*
- + *Deux-roues motorisés, en circulation interfile uniquement*
- + *Personnes détentrices de la carte mobilité inclusion stationnement*

La vitesse de circulation

Quelle vitesse de circulation ?

- La vitesse maximale autorisée sera de **50 km/h pour l'ensemble des usagers** sur toutes les voies du périphérique.
- Cet abaissement de la vitesse est recommandé par le CEREMA, en période d'activation de la voie dédiée, pour des motifs de sécurité.
- Cela permettra de limiter le bruit pour les 500 000 riverains du périphérique notamment la nuit.

Le covoiturage et les mesures d'accompagnement

Comment développer le covoiturage ?

- Un travail conjoint avec les communes riveraines, la Métropole, les départements, la Région et Île-de-France Mobilités va être engagé. La Région Île-de-France a organisé en décembre les assises du covoiturage.
- Il concernera aussi les professionnels du covoiturage pour les inciter au développement de lignes de covoiturage.

L'évaluation du dispositif

Quelle évaluation ?

- Un état des lieux est réalisé en 2024, avant la mise en place de la voie olympique.
- Une évaluation continue sera réalisée pendant les cinq premières années de la mise en place de la voie, de 2025 à 2028.

L'évaluation du dispositif

Quels critères seront observés ?

- **Retour d'expérience** : fonctionnement de la voie réservée et accidentologie,
- Effets en termes de trafic routier : évolution des niveaux de trafic, des vitesses pratiquées, des éventuelles congestions et reports,
- Effets sur le covoiturage : taux de remplissage des véhicules et temps de parcours,
- Suivi environnemental : qualité de l'air, émissions de CO₂ et bruit,
- Suivi des évolutions socio-économiques : compréhension et acceptabilité du dispositif impacts sociaux, impacts économiques

L'évaluation du dispositif

Quelle gouvernance envisagée pour cette évaluation ?

- Comité technique : la Ville s'appuie sur l'expertise du CEREMA, et associe la DIRIF, pour établir une méthodologie adaptée, préciser les périmètres et les principaux indicateurs à suivre, et réaliser les évaluations.
- Observatoire : les résultats des évaluations seront communiqués aux acteurs franciliens : communes riveraines (voire communes de petite couronne), EPT, Départements, Région.



TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

05

CLÔTURE DE LA RÉUNION

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

05

CONCLUSION

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

05

CONCLUSION

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

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



Merci de votre
participation

www.peripherique-voie-dediee.paris



VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

www.peripherique-voie-dediee.paris