

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

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DE RESTITUTION

Date	Mercredi 28 février 2024
Horaires	17h > 18h30
En présentiel	Académie du Climat, 75004 PARIS

La réunion de restitution 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, s'est tenue le mercredi 28 février 2024 à l'Académie du Climat.

33 participants ont assisté à cette réunion de restitution.

La réunion publique était séquencée en quatre temps :

- **un premier temps de rappel de la procédure de participation du public par voie électronique** et de présentation de la synthèse des garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), Marie-Claire Eustache et Jean-Louis Laure ;
- **un deuxième temps de synthèse des contributions du public** issues du bilan disponible sur le site de la PPVE ;
- **un troisième temps de présentation des conclusions de la Ville de Paris** pour la mise en place de la voie dédiée ;
- **un quatrième temps d'échanges avec le public.**

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 le Voirie et des Déplacement (DVD), Ville de Paris ;
- les garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), **Marie-Claire Eustache** et **Jean-Louis Laure**.

1. Introduction générale des élus

La Ville de Paris remercie les participants de leur présence. Cette réunion a pour but de partager l'ambition et l'enjeu de la pérennisation des voies réservées pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, et de clarifier un certain nombre d'arbitrages qui ont été effectués concernant ces voies dédiées.

L'objectif de cette voie dédiée est de réduire la pollution environnementale et sonore sur le périphérique, en favorisant les temps de trajet des automobilistes qui ne sont pas seuls dans leur voiture.

Par ailleurs, ce projet de transformation du périphérique est un projet de santé public majeur, pour les 500 000 personnes qui habitent à proximité du boulevard périphérique. La Ville de Paris rappelle deux chiffres clés à ce propos :

- 90 % des sites à proximité du boulevard périphérique dépassent les seuils sonores fixés par l'Union Européenne ;
- le boulevard périphérique émet 1/3 des émissions d'oxyde d'azote de l'ensemble de Paris.

Le projet revêt également un enjeu climatique. Aujourd'hui, ~80 % des voitures sur le périphérique sont occupées par une seule personne. Il s'agit donc d'identifier des leviers d'action contre l'autosolisme pour encourager des mobilités plus partagées.

Enfin, la Ville de Paris rappelle que ce projet était déjà cité dans le dossier des Jeux Olympiques et Paralympiques et qu'il a été prévu comme un « héritage », avec la conversion des voies réservées en voies dédiées pour les mobilités collectives.

2. Présentation de la PPVE

Les objectifs, le périmètre de la PPVE, le dispositif d'information et de communication, ainsi que les chiffres clés de la participation, sont présentés.

Le garant et la garante de la CNDP rappellent que la Ville de Paris a saisi la CNDP et organisé la consultation de manière volontaire, et que cette réunion de restitution correspond à un engagement de la Ville. Ils déplorent toutefois le manque de publicité faite pour cette réunion.

Leur mission était d'accompagner la Ville de Paris dans cette concertation. En tant que garant et garante, ils ne donnent pas d'avis sur le fond de la concertation mais veillent à la qualité de l'information et de la participation du public. Ils ont publié un avis le 11 juillet, qui rend compte du dispositif de la PPVE.

Ils reviennent sur **le travail effectué avec la Ville de Paris** sur :

- **le calendrier de travail** : le déroulé de la PPVE bien en amont de la mise en service, et au même moment que les concertations de l'Etat sur l'A1 et l'A3 ;
- **le contenu de la concertation** : ouverture du débat et élargissement du public ;
- **les modalités** : au-delà de la PPVE, à travers l'organisation de réunions physiques et de webinaires.

Les garants reviennent ensuite sur **plusieurs points qui sont ressortis de cette consultation** :

- un intérêt du public pour le projet, qui a bénéficié d'une bonne publicité et visibilité (au-delà de son périmètre communal) ;
- la possibilité de débattre, sans censure, tous les aspects de ce dossier et de pouvoir préciser et stabiliser les usages ;
- pour beaucoup de participants, un calendrier « précipité », notamment en regard de l'absence d'études en matière de circulation et de report de trafic, et sur les effets concernant les nuisances sonores ou atmosphériques ;
- pour certains participants, une incompréhension de l'objet même de la concertation, puisqu'ils pensaient avoir affaire à une votation (comme la Ville avait fait pu le faire pour les trottoirs par exemple).

Les garants précisent que certains points du projet auraient pu être mieux précisés, notamment son opportunité, son articulation avec divers plans nationaux (le plan national de covoiturages, la loi sur les mobilités, la convention citoyenne...) ainsi que ses objectifs, qui ont pu être mal interprétés par certains participants.

Les garants rappellent que la Ville a été très ouverte sur **les marges de manœuvre**, même si ces dernières étaient assez restreintes. L'ouverture des ayants-droits était liée à la limite capacitaire de cette voie dédiée pour en garantir un bon fonctionnement, et cela limitait *de facto* la possibilité de travailler dessus. La vitesse a été débattue, mais il est apparu que l'homogénéisation de la vitesse entre la voie réservée et les autres voies était essentielle pour assurer un bon fonctionnement, pour des raisons de sécurité et de contrôle. Ce sont essentiellement les conditions d'activation qui ont pu évoluer. Enfin, les garants notent aussi une forte attente sur le covoiturage (accompagnement au covoiturage, pour les usagers futurs comme pour les collectivités concernées).

Les garants formulent plusieurs recommandations pour la suite du projet :

- **la création d'une instance de coordination** associant l'ensemble des parties prenantes (privées ou publiques) intéressées à la création et au fonctionnement de cette voie,
- **la mise en place d'une instance participative de veille et d'observation** composée d'acteurs et d'usagers, complémentaire du processus d'évaluation scientifique proposé par la Ville ;
- **la poursuite de la concertation** d'ici la mise en service de la voie.

Enfin, ils considèrent que ce débat a été fait en toute sincérité et que le résultat va dans le sens de l'utilité et de l'intérêt général.

3. Synthèse des contributions du public par thématique

La synthèse des contributions du public (à retrouver en détail dans le bilan) est présentée aux participants, sur les thématiques suivantes :

- les thématiques ouvertes au débat :
 - les ayants-droits,
 - la vitesse,
 - les plages horaires d'activation,
 - le covoiturage et les mesures d'accompagnement ;

- les autres thématiques évoquées par les participants :
 - les impacts et l'évaluation du dispositif,
 - la signalisation,
 - le contrôle,
 - les alternatives et les mesures complémentaires,
 - le calendrier,
 - la gouvernance.

4. Les enseignements et les conclusions de la Ville de Paris

La Ville de Paris présente ses enseignements et ses conclusions pour donner suite à la participation du public, pour la mise en œuvre de la voie dédiée :

- les plages horaires d'activation : activation de 7 h à 10 h 30 et de 16 h à 20 h, uniquement les jours de la semaine, avec une possibilité d'activation et de désactivation en temps réel pour prendre en compte l'état de la circulation ;
- les ayants-droits : les deux-roues motorisés, en circulation interfile uniquement¹, les ambulances privées, et les personnes détentrices de la carte mobilité inclusion stationnement ont été ajoutés à la liste ;
- la vitesse : autorisation maximale de 50 km/h pour l'ensemble des usagers sur toutes les voies du périphérique ;
- le covoiturage et les mesures d'accompagnement : un travail conjoint avec les communes riveraines, la Métropole, les départements, la Région et Île-de-France Mobilités va être engagé et concernera aussi les professionnels du covoiturage ;
- les impacts et l'évaluation du dispositif : un état des lieux est réalisé en 2024 et une évaluation continue aura lieu pendant 5 ans, jusqu'en 2028. Les critères observés seront : le retour d'expérience, les effets en termes de trafic routier, les effets sur le covoiturage, le suivi environnemental (qualité de l'air et bruit) et le suivi des évolutions socio-économiques. La gouvernance envisagée sera composée d'un comité technique et d'un observatoire (communes riveraines et de petite couronne, EPT, Départements, Région).

5. Temps d'échange avec le public

Les effets de report de circulation à court terme

Le premier maire adjoint à la ville de Charenton-le-Pont ne conteste pas l'intérêt du projet, qu'il estime bénéfique, mais exprime une inquiétude concernant le report de circulation. Ce dernier va se répercuter sur les villes de banlieue, comme celle de Charenton, et couplé à l'arrivée de l'autoroute A4, ces mêmes villes de banlieue seront fortement impactées par la pollution. Il précise qu'à plus long terme, l'évaporation des véhicules sera profitable, mais leur inquiétude se situe à court et moyen terme.

¹ Selon les résultats de l'expérimentation nationale encore en cours.

Réponse de la Ville de Paris

La Ville de Paris s'engage à travailler étroitement avec la commune de Charenton sur ces questions de reports en trafic, la Ville de Charenton étant invitée à suivre les résultats de l'évaluation qui sera réalisée entre 2024 et 2028 sur la mise en place de la voie dédiée. Le maire de Charenton porte lui-même la pacification et la transformation du boulevard urbain de l'A4 et veut repousser le mur de Bercy. La porte de Bercy est un quartier très congestionné et il y a déjà des dépôts sur lesquels la Ville a travaillé. Toute mesure d'évolution de la circulation a des effets de reports, et de la même façon, quand une ville de banlieue met en place des mesures de circulation, ces dernières ont des effets de report sur les communes limitrophes.

La Ville prend l'engagement de suivre de manière vigilante et transparente les effets de report dans les cinq années à venir. Elle rappelle également la possibilité de désactiver la voie dédiée (si un événement exceptionnel venait créer une congestion particulière, comme un accident).

Les deux-roues motorisés et la circulation inter-file

Le coordinateur de la Fédération Française des Motards en Colère de Paris et de la Petite Couronne fait remarquer que les usagers des deux-roues motorisés pourront circuler en interfile, alors même que l'autorisation de circulation interfile est limitée au minimum de 70 km/h. Il demande si un travail avec la Préfecture de police de Paris va être effectué sur ce point.

Par ailleurs, il demande si les deux-roues motorisés occupés par deux personnes rentreront dans la catégorie des ayants-droits.

Réponse de la Ville de Paris

Concernant la circulation en interfile, la Ville souligne effectivement la singularité de la proposition mais assure qu'une solution sera réfléchie avec la Préfecture de Police et plus généralement les services du Ministère de la Transition Ecologique (DGITM), qui est en charge de piloter l'évaluation actuelle de l'interfile moto à 70km/h.

La Ville précise par ailleurs qu'un deux-roues motorisé qui transporte deux personnes est considéré comme étant en situation de covoiturage et peut, à ce titre, utiliser la voie dédiée.

Les gares de cars SLO et les cars express régionaux

Un élu de la ville de Champigny exprime son inquiétude par rapport aux transports en commun qui ne sont pas encore complètement efficaces. Il s'inquiète aussi de la voie dédiée située à gauche, qui nécessite donc de traverser trois voies pour sortir du périphérique, ce qui pose des questions en termes de sécurité. Cela lui paraît possible seulement si la vitesse est limitée à 50 km/h, mais cette limitation est, par ailleurs, mal perçue, notamment par les livreurs qui risquent de perdre du temps. Il évoque également les livraisons de nuit.

Il note un autre point non abordé : celui des cars express. Avec la fermeture de la gare de la porte de Bagnole et celle souhaitée de la gare de Bercy, il se demande par où les cars pourront entrer dans Paris et il lui semble que cela va à l'encontre du souhait de pacification des flux.

Réponse de la Ville de Paris

La Ville de Paris explique que les gares de Bagnole et de Bercy sont des gares de cars SLO (Services Librement Organisés), c'est-à-dire des cars longue distance, différents du réseau de Cars Express Régionaux.

Il ne s'agit pas d'interdire ces cars SLO, mais il semble dommage de concentrer 87 % du trafic de cars SLO dans la gare de Bercy. Il serait donc souhaitable d'avoir un réseau de gares qui puisse accueillir ces cars, sans faire du transit inter-régional, dans des proportions insoutenables. Ce travail est à la charge de la Région Île-de-France.

Par ailleurs, la Ville de Paris est tout à fait favorable à ce réseau de cars express régionaux, en substitution des RER sur les zones non desservies ou sans proximité immédiate avec un RER. Pour le bon fonctionnement de ce réseau, il va falloir faire des voies dédiées, ce qui va dans le sens de la voie dédiée du périphérique.

La Ville souligne enfin l'importance de ne pas remettre à plus tard la prise en compte de l'enjeu central de santé publique et environnementale.

Concernant les livraisons de nuit, la Ville précise qu'elle travaille sur la logistique silencieuse, et essaye de favoriser les logistiques décalées. Cinq kilomètres parcourus à 50 km/h au lieu de 70 km/h correspondent à une durée supplémentaire de trajet d'une minute et trente secondes. Il s'agit d'une durée acceptable et absorbable autant par les entreprises qui effectuent les livraisons que par celles qui se font livrer.

Liberté de circulation

Un taxi demande si une mesure a été faite concernant l'impact sur la circulation de l'A1 et A3, deux autoroutes qui desservent Paris. Il s'interroge aussi sur la fluidité de la voie dédiée par rapport aux trois autres voies, et explique que pour rejoindre cette voie dédiée, il faudra traverser trois voies très souvent embouteillées, ce qui ne sera pas aisé.

Enfin, il exprime sa crainte d'un impact économique sur la Ville de Paris, en raison de la restriction de la liberté de circulation.

Réponse de la Ville de Paris

La Ville de Paris indique qu'il n'y a pas de restriction de liberté de circulation dans le projet. Il est question de faciliter certains usages, dont celui du covoiturage.

La voie réservée doit présenter un différentiel de vitesse intéressant pour qu'elle soit attractive et qu'elle incite au covoiturage. Toutefois, elle ne doit pas être complètement remplie. Il y a donc une nécessité d'encadrer son fonctionnement avec des règles.

Il est difficile de modéliser scientifiquement des simulations de trafic, avec des hypothèses de report, de fréquences d'utilisation et d'usages, des évaporations de trafic... La question de l'insertion sur la voie dédiée fera partie de l'évaluation du dispositif. Il conviendra de vérifier que, malgré les changements de file pour y accéder, la voie permet tout de même un gain de temps pour les ayants-droits. De plus, la Ville précise que, s'il est possible de prolonger le dispositif avec des voies réservées sur d'autres axes (comme les autoroutes), les bénéfices de la voie dédiée s'accroîtront. À ce propos, la Ville explique qu'elle a la charge du périphérique, mais que les autoroutes dépendent de l'Etat.

Les VTC (voitures de transport avec chauffeur)

La Ville de Paris rappelle que les taxis sont définis comme « transports collectifs » dans la loi, contrairement aux VTC. De ce fait, un taxi, même à vide, peut emprunter la voie dédiée, alors

qu'un VTC ne le pourra pas. En revanche, un VTC peut emprunter la voie dédiée dès lors qu'il transporte une ou plusieurs personnes.

L'absence d'études scientifiques préalables

Un participant exprime sa déception vis-à-vis du manque de chiffres, de propos et d'études scientifiques préalable au projet. Selon lui, le bruit d'un véhicule dépend du nombre de tours/minute et du moteur, et il peut donc être plus bas si le véhicule roule à 70 km/h au lieu de 50 km/h.

Il rapporte aussi beaucoup d'inquiétudes de la ville de Bagnolet concernant la Porte de Bagnolet et l'autoroute A3.

Enfin, il explique avoir participé aux réunions sur les déplacements urbains il y a quelques années, et qu'il avait été dit que 30 % des travailleurs prenaient les transports en commun en Île-de-France, alors même que ces derniers sont saturés. Selon lui, il faudrait régler cette question de façon prioritaire.

Réponse de la Ville de Paris

Selon les études du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), la réduction de vitesse de la voiture est un des outils les plus efficaces pour lutter contre la pollution environnementale, sonore et atmosphérique. Les spécialistes de l'Etat avancent les mêmes propos dans les études d'impact de la PPVE sur les autoroutes A1 et A3. Cela est notamment lié au bruit de la friction des roues, et au bruit généré par la rapidité du véhicule sur les revêtements. La Ville de Paris travaille donc à réduire la vitesse et modifier la nature des revêtements des routes.

Par ailleurs, la Ville a discuté avec les maires de communes limitrophes, dont le maire de Bagnolet, elle note qu'ils ont exprimé leur accord et voté à l'unanimité en faveur du projet de voie dédiée. De même, lorsque le projet a été présenté au Conseil de Paris, tous les élus ont voté favorablement le rapport de la mission d'information et d'évaluation sur le périphérique.

Le calendrier d'activation de la voie

Marie-Claire Eustache, garante de la CNDP, pose la question du calendrier d'activation de la voie dédiée, notamment la partie du périphérique extérieure aux voies réservées pour les Jeux Olympiques et Paralympiques.

Réponse de la Ville de Paris

Les voies réservées pour les Jeux Olympiques et Paralympiques ne correspondent pas au périphérique dans son entièreté, puisque la partie sud-ouest n'est pas concernée. Juridiquement, il y a deux cas distincts :

- une pérennisation de voies olympiques ;
- une création de voie dédiée.

Le bouclage sud interviendra à la suite des Jeux Olympiques et Paralympiques, pour assurer la cohérence du réseau.

Pour terminer, la Ville précise que l'intégration des usagers dans les observatoires d'évaluation de suivi du dispositif sera précisée ultérieurement.

6. Conclusion

En conclusion, Jean-Louis Laure, garant de la CNDP, constate un changement significatif entre les présentations effectuées lors de la réunion de restitution et les propositions initiales. Cela donne de la stabilité, de la lisibilité et de la faisabilité au projet. L'observation permanente va désormais être extrêmement importante pour évaluer l'efficacité du dispositif, et il sera nécessaire de faire connaître les résultats des études d'évaluation.