



VOIE DÉDIÉE **SUR LE BOULEVARD** **PÉRIPHÉRIQUE**

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

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

BILAN DE LA CONSULTATION

Sommaire

01. Le projet	4
A. Contexte, objectifs et ambitions du projet	5
B. Les modalités de fonctionnement du projet.....	5
C. Le calendrier et le coût du projet.....	8
02. La participation du public par voie électronique	9
A. Le rôle des garants de la CNDP	10
B. Les quatre thèmes soumis au débat	11
03. Le dispositif de communication.....	12
A. Le courrier d'annonce aux élus et aux institutionnels.....	13
B. Le dispositif d'annonces presse	13
C. Le kit d'information numérique.....	14
D. Les supports d'annonces papiers : affiche et flyer	16
E. L'affichage sur les panneaux lumineux.....	17
F. La communication sur les canaux de la Ville de Paris.....	17
G. Le site internet	18
H. Le dossier d'information et ses annexes	19
I. La plaquette de présentation synthétique	20
J. La vidéo de présentation du projet.....	21
04. Le dispositif de participation du public	24
A. Le registre numérique.....	25
B. La réunion publique de lancement du 17 avril.....	26
C. Les deux webinaires thématiques	27
D. La réunion de restitution	30

05. La synthèse des contributions du public 31

A. La méthodologie de traitement des contributions	32
B. Les chiffres clés de la participation	32
C. L'analyse quantitative des contributions.....	33
D. L'analyse qualitative des contributions	35
1. Les thématiques ouvertes au débat.....	35
2. Les impacts et l'évaluation	47
3. La signalisation	57
4. Le contrôle du respect de la voie dédiée	58
5. Le calendrier et l'articulation avec les Jeux Olympiques et Paralympiques	60
6. Les alternatives et les mesures complémentaires au projet	61
7. La gouvernance du projet.....	65
8. Le coût du projet	66
9. La participation du public par voie électronique et ses modalités	67

06. Conclusion..... 69

Annexes 71

Annexe n°1 - Foire aux questions (FAQ)	72
--	----

01

Le projet

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. Contexte, objectifs et ambitions du projet

Pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, la Ville de Paris et l'État se sont engagés à mettre en œuvre des voies olympiques réservées sur le boulevard périphérique et les autoroutes franciliennes. Ce réseau permettra, pendant la durée des Jeux, d'assurer les déplacements des athlètes et de la famille olympique et paralympique entre les villages, les hôtels et les sites de compétition afin de garantir un service de transport sûr et efficace.

Après les Jeux, ces voies olympiques deviendront des voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, conformément aux orientations issues des Ateliers du périphérique et reprises lors du Carrefour des mobilités, organisé à l'initiative de la maire de Paris en octobre 2022, en présence de nombreuses collectivités franciliennes.

Située sur le périphérique parisien, cette voie dédiée aux mobilités collectives (covoiturage, transports en commun, taxis) vient compléter les voies similaires créées sur les autoroutes A1 et A13 dans le cadre d'un projet qui a fait l'objet d'une consultation du public porté par l'État en janvier 2023.

Cette voie vise à favoriser un changement dans le comportement des citoyens. Son objectif est de promouvoir le covoiturage du quotidien, en offrant un gain de temps à ceux qui n'utilisent pas leur voiture seul, mais à deux ou à plus.

S'inscrivant dans le cadre du Plan national covoiturage du quotidien lancé par le gouvernement en janvier 2023, cette voie dédiée aux mobilités collectives répond aux grands enjeux environnementaux : améliorer la qualité de l'air, diminuer les nuisances sonores, résorber la congestion automobile, mais aussi réduire la consommation de carburants et alléger les dépenses des ménages.

B. Les modalités de fonctionnement du projet

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 de la voie dédiée

Le système envisagé 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

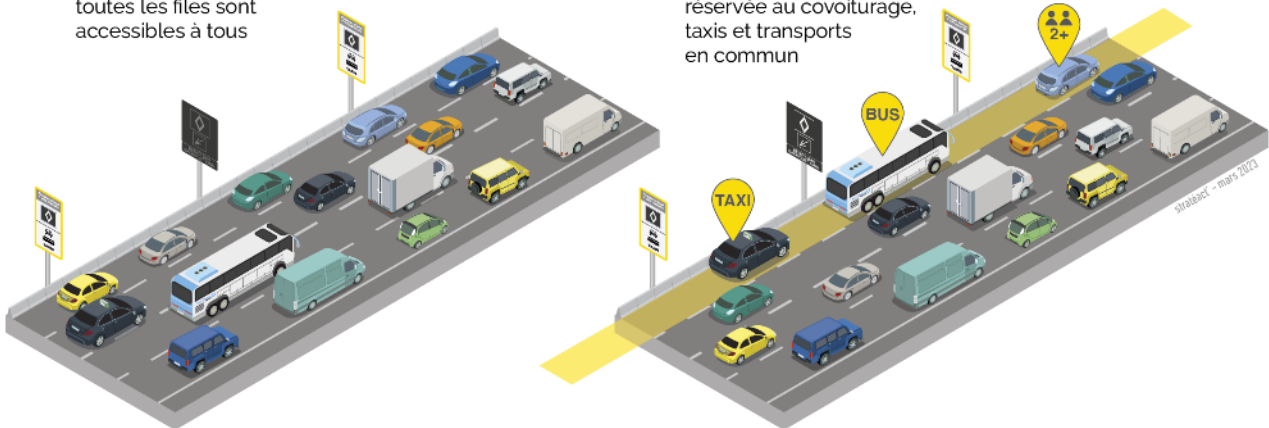
vitesse entre les voies générales et la voie dédiée pourront également être des critères pris en compte dans la gestion dynamique.

LA GESTION DYNAMIQUE

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

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, taxis et transports en commun



Une signalisation activable et désactivable

La mise en œuvre de la voie dédiée reposera essentiellement sur un système de signalisation avec des panneaux fixes et des panneaux lumineux à message variable qui permettront d'activer et de désactiver le dispositif sur commande.

C'est l'allumage du « losange blanc » qui signalera que la voie est réservée aux mobilités collectives.

Lorsqu'il sera éteint, tous les usagers pourront 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 proposera 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).

Le 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 :

- efficacité 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 CO₂.

Ce dispositif fera l'objet d'un suivi annuel, par un collège d'acteurs publics, institutionnels, professionnels et usagers. Si elle s'avérait nécessaire, une éventuelle adaptation des modalités de fonctionnement de la voie dédiée pourrait 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.

Les modalités du projet ouvertes à la consultation du public

Les catégories d'usagers autorisés à utiliser cette voie

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 ».

La liste des ayants droit envisagés par la Ville de Paris et ouverte à la consultation du public est la suivante :

- 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 collectifs PMR ; les services librement organisés.

Les plages horaires d'activation de la voie dédiée

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.

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.

La vitesse maximale autorisée

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 visibilité 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 CEREMA (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.

Les mesures pour accompagner le covoiturage

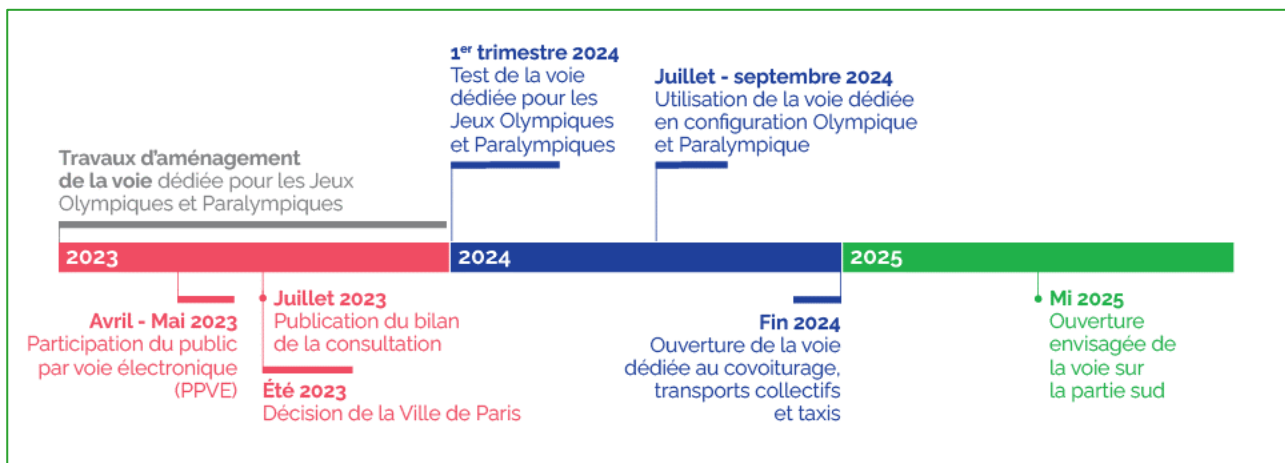
Outre l'avantage « coupe-file » proposé sur le périphérique lors de l'activation de la voie dédiée, la Ville de Paris envisage un travail conjoint avec les collectivités franciliennes pour étudier les mesures suivantes :

- 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.

C. Le calendrier et le coût du projet

Le calendrier de mise en place du projet



Le coût de la mise en place d'une voie dédiée sur le boulevard périphérique :

- 18,7 M€ HT pour la création 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.

02

La participation
du public par voie
électronique

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. Le rôle des garants de la CNDP

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 démarche volontaire qui prend la forme d'une participation du public par voie électronique (PPVE).

Dans cette intention la Ville a souhaité solliciter l'expertise et l'accompagnement de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a nommé deux garants pour accompagner cette consultation : **Mme Marie-Claire Eustache** (marie-claire.eustache@garant-cndp.fr) et **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.

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.**

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 a été 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 quatre thèmes soumis au 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 précédemment, de répondre aux interrogations et de recueillir les avis et remarques sur le projet, notamment sur les sujets suivants :

- 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.

03

Le dispositif de communication

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

A. Le courrier d'annonce aux élus et aux institutionnels

Afin d'annoncer le lancement de la consultation, un courrier adressé par la Ville de Paris a été envoyé le 5 avril 2023 aux élus et aux institutionnels (mairies d'arrondissement de Paris, communes limitrophes¹, métropole, départements et région).

Ce courrier comprenait une incitation à diffuser le kit de communication et une invitation aux temps de rencontres (réunion de lancement et webinaires).

B. Le dispositif d'annonces presse

Afin d'annoncer la tenue de la démarche de participation du public, un dispositif presse a été déployé par la Ville de Paris :

- un communiqué de presse a été transmis le 5 avril 2023 à la presse régionale, écrite (Le Parisien toutes éditions, 20 mn, les supports « Grands Paris »), audiovisuelle (radio et TV) et digitale ;
- la réunion publique de lancement le 17 avril durant laquelle étaient présents : l'AFP, BFM Paris le journal du Grand Paris.

De façon générale, la participation du public par voie électronique a fait de très nombreuses reprises dans la presse nationale et régionale, écrite comme audiovisuelle, pendant toute la durée de la consultation.

Quelques articles de presse évoquant le projet et la PPVE (veille non exhaustive)



¹ Liste des 29 communes limitrophes à la Ville de Paris : Aubervilliers, Bagnolet, Boulogne-Billancourt, Charenton, Clichy, Fontenay-sous-Bois, Gentilly, Issy les Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Joinville, Le Kremlin Bicêtre, Le Pré St Gervais, Les Lilas, Levallois-Perret, Malakoff, Montreuil, Montrouge, Neuilly-sur-Seine, Nogent sur Marne, Pantin, Puteaux, Saint Denis, Saint Mandé, Saint Maurice, Saint Ouen, Saint-Cloud, Suresnes, Vanves, Vincennes.



C. Le kit d'information numérique

Afin de relayer la communication et de l'élargir à l'échelle métropolitaine et régionale, un kit d'information a été transmis à un ensemble d'acteurs comprenant les communes limitrophes, des associations et des institutionnels. Ce kit avait pour objectif de permettre aux institutions qui le souhaitent de relayer l'information quant à la tenue de la PPVE via leurs propres canaux de diffusion.

Ce kit numérique comprenait :

- le courrier annonçant la PPVE et invitant à la participation ;
- le communiqué de presse d'annonce ;
- un article prêt à l'emploi pour Internet accompagné de visuels ;
- l'affiche (visuel en JPEG HD pour diffusion sur le site Internet et des fichiers prêts à imprimer de l'affiche aux formats A2, 60x80 et 120x176) ;
- la plaquette « L'essentiel » (fichiers PDF prêt à imprimer et version numérique pour mise en ligne Internet).

Il a été transmis par mail le 13 avril 2023 à la liste de destinataires suivante :

- mairie centrale de la Ville de Paris ;
- mairies d'arrondissements ;
- communes limitrophes de Paris ;

03. Le dispositif de communication

- institutionnels : Régions, Départements franciliens, Chambre de commerce et d'industrie et associations rencontrés par les garants CNDP.

À la suite de la transmission de ce kit, plusieurs collectivités et institutions ont communiqué sur la démarche de PPVE sur leur site internet, parmi lesquelles (liste non exhaustive) : les villes de Montrouge, Viroflay, Charenton, Malakoff, Le Perreux-sur-Marne, Varennes-Jarcy, Marolles-en-Brie, Juvisy, Itteville, Maisons-Alfort, Saint-Cloud, ainsi que d'autres collectivités ou institutions telles que la Région Île-de-France et l'association des maires d'Île-de-France.

L'État (vie-publique.fr)



La Région Île-de-France



La Ville de Saint-Cloud



La Ville de Malakoff



La Ville de Forges-les-bains



La Ville de Montrouge



D. Les supports d'annonces papiers : affiche et flyer

Pour compléter le dispositif sur le volet papier, plusieurs supports ont été réalisés afin d'annoncer la tenue de la consultation, les dates des rencontres et de relayer le site internet et le registre de participation numérique : une affiche (formats A2 et 60x80) et un flyer (format A5).

L'affiche et le flyer ont été mis à la disposition du public :

- sur le réseau d'affichage Kiosques Ville de Paris : 257 faces réparties sur les kiosques de 17 arrondissements parisiens du 13 au 26 avril (inclus) ;
- dans la mairie centrale et les mairies d'arrondissements (18) :
 - envoi de 5 affiches par mairie, dont 1 est installée directement sur les emplacements dédiés à l'affichage légal accompagnée de la demande d'être affichée pendant toute la durée de la PPVE ;
 - 50 flyers mis à disposition avec les affiches aux accueils / lieux recevant du public (réassort sur demande) ;
- dans les Mairies limitrophes (29 communes) :
 - envoi de 5 affiches par mairie, dont 1 est installée directement sur les emplacements dédiés à l'affichage légal et accompagnée de la demande d'être affichée pendant toute la durée de la PPVE ;
 - 50 flyers mis à disposition avec les affiches aux accueils et lieux recevant du public.
- lors de la réunion publique organisée le 17 avril à l'Hôtel de Ville.



Au total, 235 affiches et 2 500 flyers ont été imprimés et mis à la disposition des Parisiens et des Franciliens.



Affiche 60x80 et A2 (à gauche) et flyer A5 (recto/verso)

E. L'affichage sur les panneaux lumineux

L'annonce du lancement de la PPVE a été relayée sur les panneaux lumineux du réseau de la Ville de Paris, composé de 280 panneaux répartis sur 17 arrondissements parisiens, situés notamment aux portes de Paris (proches périphériques).

Trois messages ont été publiés pendant la période de PPVE :

Temps 1	Temps 2	Temps 3
L'annonce de la PPVE et de ses grands dates jalons (à partir du 5 avril)	L'annonce de la réunion publique du 17 avril (à partir du 12 avril)	L'annonce des deux webinaires thématiques (mois de mai)

F. La communication sur les canaux de la Ville de Paris

Le projet et la PPVE ont également fait l'objet d'une communication spécifique sur les canaux d'information de la Ville de Paris :

- publication d'un article d'information avec un lien vers le site dédié à la PPVE sur paris.fr (le 5 avril) ;
- mise en ligne d'un lien vers le site dédié à la PPVE sur le site de la Ville recensant l'ensemble des démarches de participations citoyennes : decider.paris (le 17 avril) ;
- relais sur les réseaux sociaux Ville de Paris (Twitter et Facebook).



Article sur le site paris.fr



Publication sur le compte Facebook de la Ville le 17 avril 2023

G. Le site internet

Le site internet dédié au projet constitue l'outil central du dispositif de participation du public par voie électronique :

<https://www.peripherie-voie-dediee.paris/>

Au cœur du dispositif, il centralise l'information, les outils d'information (disponibles en téléchargement), le registre numérique et les temps de rencontre (réunion publique et webinaires).

Le site est construit sur l'arborescence suivante :

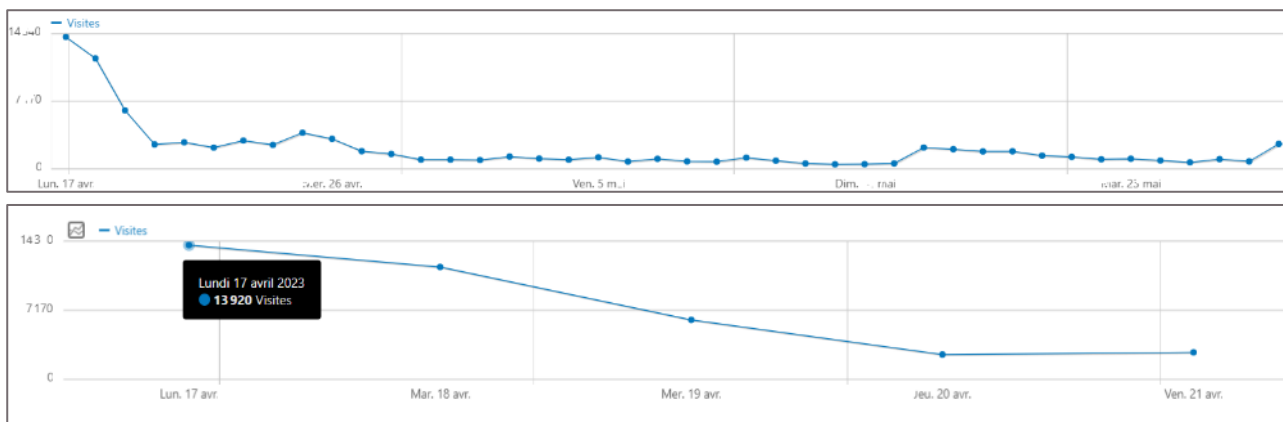
- page d'accueil intégrant le film de présentation du projet et les principales modalités de participation du public ;
- informations relatives au projet : présentation, documentation, foire aux questions (FAQ) ;
- le registre numérique de participation et les contributions complémentaires transmises via le formulaire de contact ;
- les temps de rencontres : réunion publique et webinaires (thèmes, lien d'accès à Zoom et à Slido, mises en ligne des présentations diffusées, des comptes rendus et des vidéos accessibles en différé) ;
- les actualités de la PPVE (lancement, annonces de temps de rencontres, clôture de la PPVE) ;
- le bilan de la PPVE.



Le site a été ouvert le 17 avril à 07h00 au lancement de la PPVE et à l'ouverture du registre de participation numérique. À l'issue de la PPVE, il sera maintenu en ligne (hors possibilité de contribution au registre) pendant une durée d'un an.

Analyse des comportements des visiteurs sur le site internet

La fréquentation du site sur la période du 17 avril au 28 mai 2023 (inclus) a atteint 86 523 visites.



La fréquentation du site sur la première semaine de la consultation, du 17 au 21 avril, a été de 36 694 visites. Cela représente près de 50 % des visites sur la durée totale de la PPVE. Un pic à près de 14 000 connexions a été constaté le jour du lancement de la PPVE.

Un nombre très important de requêtes simultanées le lundi 17 avril a bloqué certains internautes, entraînant un nombre de messages importants via le formulaire de contact. Une réponse à tous les internautes a été apportée.

En moyenne, les visiteurs ont passé moins de 3 minutes sur le site internet. La page du registre numérique est celle qui a reçu le plus de visites avec 54 867 visites uniques.

Concernant les canaux d'accès au site, plus de 50 % des internautes ont directement entré l'URL dans leur navigateur. Parmi les accès via d'autres sites web, les visiteurs sont arrivés sur le site en passant par paris.fr, l'article publiée par le Monde et via une pétition lancée en défaveur du projet (*Touche pas à mon Periph*).

Sur l'ensemble de la période, 1 385 téléchargements de documents présents sur le site internet sont décomptés. Les quatre documents les plus téléchargés sont : la plaquette de présentation synthétique (279), le projet de décision (178), la présentation de la réunion publique du 17 avril (100) et le dossier d'information (84).

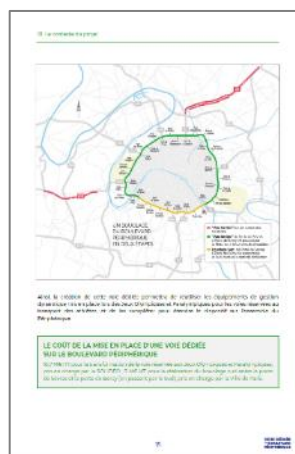
H. Le dossier d'information et ses annexes

Le dossier d'information est un document destiné à mettre à disposition du public une information détaillée la plus complète possible concernant le projet, ses objectifs, ses caractéristiques et le déroulé de la participation du public.

Ce document de 34 pages est accompagné de plusieurs annexes principalement composées des différentes études sur lesquelles la Ville s'est basée pour définir le projet.

Le dossier d'information et ses annexes ont été mis à la disposition du public :

- en téléchargement Internet à partir du 17 avril. 84 téléchargements uniques ont été comptabilisés sur la période de la consultation ;
- dans le kit de communication transmis aux collectivités et acteurs institutionnels ;
- en impression papier pour mise à disposition en consultation dans les mairies d'arrondissement (5 exemplaires pour chacune des 18 mairies parisiennes). Cette mise à disposition d'exemplaires papiers a été réalisée au cours de la PPVE, conformément à l'avis des garants de la CNDP.



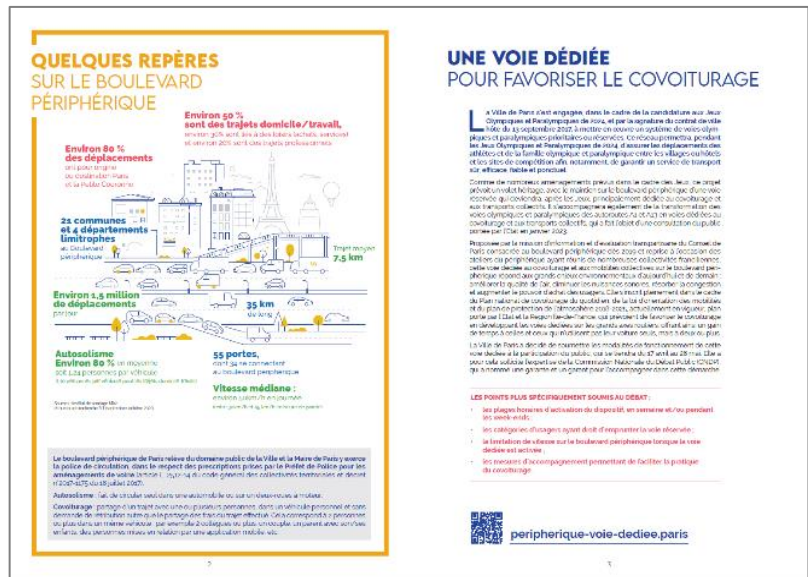
Dossier d'information (A4 - 34 pages)

I. La plaquette de présentation synthétique

La plaquette de présentation synthétique du projet est un support d'information central du projet. Ce document court et pédagogique est constitué de 8 pages présentant le contexte et les objectifs du projet, ses caractéristiques et les modalités de fonctionnement de la voie dédiée, les quatre sujets ouverts au débat ainsi que les principes de la participation du public et le dispositif de consultation déployé par la Ville de Paris (registre numérique, dates de la réunion publique et des webinaires).

La plaquette d'information a été mise à la disposition du public :

- en téléchargement Internet à partir du 17 avril. 279 téléchargements uniques ont été comptabilisés sur la période de la consultation. Il s'agit du document le plus téléchargé sur le site internet ;
- dans le kit de communication transmis aux collectivités et acteurs institutionnels ;
- en impression papier pour mise à disposition en consultation dans les mairies d'arrondissement (50 exemplaires pour chacune des 17 mairies d'arrondissement ainsi qu'en mairie centrale). Cette mise à disposition d'exemplaires papiers a été réalisée au cours de la PPVE, conformément à la demande des garants de la CNDP ;
- lors de la réunion de lancement organisée à l'Hôtel de Ville le 17 avril (400 exemplaires mis à disposition).



Plaquette d'information synthétique (A4 – 8 pages)

J. La vidéo de présentation du projet

Afin de présenter le projet de la voie dédiée sur le boulevard périphérique, une vidéo pédagogique (motion design) a été réalisée.

Cette vidéo rappelle les grands objectifs du projet, les modalités de fonctionnement de la voie dédiée, les thématiques ouvertes au débat et les modalités de participation du public.

Elle a été diffusée :

- sur le site internet du projet (page d'accueil et rubrique présentation du projet) ;
- sur la chaîne YouTube dédiée au projet : <https://www.youtube.com/watch?v=M5Fsa6ElbPo> ;
- lors de la réunion de lancement du 17 avril.

Sur la période du 17 avril au 28 mai 2023, la vidéo de présentation du projet comptabilise 7 700 vues sur YouTube.



Des dispositifs complémentaires mis en place par la Ville de Paris

Une rencontre de proximité le mercredi 17 mai 2023 Porte Chaumont (19^e arrondissement)

En complément du dispositif d'information du public et d'échange, une rencontre a été organisée à proximité d'une école primaire au niveau de la Porte Chaumont, à l'initiative conjointe des élus de la Ville de Paris et de la Ville de Pantin.

Les équipes présentes sur place ont pu rencontrer et discuter avec des riverains, des usagers et des parents d'élèves.

Étaient présents :

- **David BELLARD**, Adjoint à la Ville de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie ;
- **Dan LERT**, Adjoint à la Ville de Paris en charge de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie ;
- **Anne SOUYRIS**, Adjointe à la Ville de Paris en charge de la santé publique et des relations avec l'APHP, de la santé environnementale, de la lutte contre les pollutions et de la réduction des risques ;
- **Mirjam RUDIN**, Adjointe aux déplacements et aux espaces publics à la Ville de Pantin ;
- **Pierric AMELLA**, Conseiller délégué aux mobilités douces et à la qualité de l'air à la Ville de Pantin.

Lors de cette rencontre, des flyers présentant le dispositif de la consultation et des plaquettes d'information sur le projet ont été distribués afin d'inciter les personnes rencontrées à s'exprimer sur le registre numérique ainsi qu'à participer au deuxième webinaire du 23 mai.

Dans leurs échanges, plusieurs riverains ont évoqué les nuisances générées par le périphérique (bruit, pollution, santé) et se sont montrés favorables à l'apaisement de cet axe routier. D'autres personnes rencontrées ont partagé leurs craintes quant aux impacts potentiels du projet sur la circulation, déjà difficile sur le boulevard périphérique.



Des points presse complémentaires, au début et à la fin de la période de consultation

Pour assurer la communication et relayer les informations concernant les modalités et avancées de la PPVE, le dispositif mis en place par la Ville de Paris a été complété par :

- **un premier point presse le 5 avril**, en amont du lancement de la PPVE, afin de présenter les grandes lignes de la consultation, le dispositif d'information et d'échange (en particulier les différentes réunions publiques, physique et numériques), ainsi que les dates de la consultation ;
- **un second point presse le 28 mai**, pour annoncer la clôture de la période de la PPVE et communiquer les chiffres de la participation du public.

Ces points presse étaient notamment organisés à l'initiative de :

- **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.

Parmi les supports ayant répondu présents : Le journal du Grand Paris, Le Monde, BFM Paris, l'AEF, l'AFP, France Bleu Paris...

04

Le dispositif de participation du public

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Rappel : le rôle des garants au cours de la PPVE

Les garants de la CNDP ont été présents à chaque étape tout au long de la procédure de participation du public. Dans le cadre de leur mission d'appui méthodologique, ils ont été associés au cadrage et à la préparation de chacune des modalités de participation.

Acteurs de tous les temps de consultation, de la réunion de lancement et des webinaires thématiques, ils ont produit un rapport d'évaluation de la mise en œuvre de la démarche de participation du public, consultable sur le site de la PPVE : <https://www.peripherique-voie-dediee.paris>

A. Le registre numérique

Le registre numérique de dépôt de contributions constitue le cœur du dispositif de la participation du public par voie électronique. Ce registre a été ouvert sur une page dédiée sur le site internet du projet, permettant à tous les participants de déposer leur avis ou de partager une question : <https://www.peripherique-voie-dediee.paris/consulter-registre-contributions>.

Le registre a été ouvert durant toute la durée de la consultation, du lundi 17 avril au dimanche 28 mai 2023.

Toutes les questions posées par les participants dans leurs contributions sur le registre ont fait l'objet d'une réponse de la Ville par le biais d'un enrichissement progressif de la foire aux questions (FAQ) du site internet : <https://www.peripherique-voie-dediee.paris/foire-aux-questions>.

Conformément à la charte du participant², le registre numérique a donné lieu à une modération a posteriori visant à retirer les propos inappropriés ou insultants. Les contributions concernées ont fait l'objet d'une modération partielle (mots ou expressions) ou complète (dépublication). La modération des propos est effective en affichage sur le site internet mais le contenu de toutes les contributions postées reste présent dans la base de données à destination des garants CNDP et de la Ville de Paris.

En complément du registre numérique, un formulaire de contact a été mis à disposition du public durant toute la durée de la consultation permettant de partager :

- des **contributions sous forme de pièces-jointes** qui ont été rendues publiques sur une page dédiée sur le site internet ;
- des **questions sur le fonctionnement du site ou sur la consultation**. L'ensemble des questions posées par le public concernant l'accès au site, au registre et aux modalités de contribution ont été traitées.

Toutes les contributions transmises par erreur par les participants sur le formulaire de contact ont été reversées au registre de participation numérique.

² Lien d'accès à la charte de la participation sur le site internet de la PPVE : <https://www.peripherique-voie-dediee.paris/charte-du-participant>

B. La réunion publique de lancement du 17 avril

La réunion publique de lancement de la PPVE s'est tenue le **lundi 17 avril 2023** à l'Hôtel de Ville de Paris.

Diffusée simultanément sur le site Internet dédié (rubrique « Réunion et webinaires »), **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. Lors de cette séquence, les objectifs du projet de voie dédiée, ses modalités de fonctionnement ainsi que les quatre thèmes ouverts à la consultation ont été présentés au public. Pour cela, la vidéo pédagogique de présentation a été diffusée. Les modalités de participation du public ont été également énoncées (registre numérique, webinaires thématiques) ;
- 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 Mairie 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.

À l'issue de la réunion publique, le compte rendu, le diaporama de présentation ainsi que la captation vidéo de la réunion ont été mis en ligne sur le site du projet. La rediffusion de la réunion publique sur la chaîne YouTube du projet comptabilise 593 vues sur la durée de la consultation.





C. Les deux webinaires thématiques

Webinaire 1 - 10 mai 2023

« La voie dédiée : comment et pour qui ? »

Un premier webinaire thématique s'est tenu le mercredi 10 mai 2023 sur la plateforme de visioconférence Zoom et a réuni environ 30 participants.

Pour ce premier webinaire, le Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) était invité pour présenter ses préconisations et ses retours d'expérience sur les voies dédiées en France.

Ce webinaire était organisé autour de deux grands thèmes :

- **Thème 1 - Les modalités de fonctionnement de la voie dédiée** : avec une présentation sur les voies dédiées en France réalisée par le Cerema, puis la présentation du projet proposé par la Ville de Paris, suivi par un temps de questions-réponses avec le public.
- **Thème 2 - Les ayants droit** : avec une présentation de la Ville de Paris sur les catégories d'usagers qui pourraient emprunter la voie réservée, puis la présentation des enjeux de la circulation inter-files par le Cerema, suivi par un temps de questions-réponses avec le public.

Les participants ont pu poser leurs questions par écrit grâce à l'outil numérique Slido. 33 questions et réactions ont été partagées sur Slido.

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 était présent pour introduire le webinaire.

Étaient présents pour échanger et répondre aux questions du public :

- **Laetitia Conreaux**, Secrétariat Général, Mission Grands Projets à la Ville de Paris ;
- **François Wouts**, Directeur de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris ;
- **Pascal Glasson**, Directeur de projets gestion de voiries et régulation des trafics au Cerema.

À l'issue du webinaire, le compte rendu, le diaporama de présentation ainsi que la captation vidéo ont été mis en ligne sur le site du projet. Le webinaire publié en différé sur YouTube comptabilise 73 vues.

Webinaire 2 - 23 mai 2023

« Le covoiturage : quel accompagnement et quelle évaluation ? »

Un deuxième webinaire thématique s'est tenu le mardi 23 mai 2023 sur la plateforme de visioconférence Zoom et a réuni 14 participants.

Pour ce second webinaire, l'APUR est intervenu pour présenter les dynamiques de développement du covoiturage en Île-de-France.

Le bureau de recherche 6T spécialisé dans les pratiques de la mobilité, des modes de vie et des usages des territoires a également été invité pour aborder différents aspects du covoiturage.

Ce webinaire était organisé autour de deux grands thèmes :

- **Thème 1 - Les mesures d'accompagnement au covoiturage** : avec des présentations sur le covoiturage en Île-de-France réalisées par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et le bureau de recherche 6T, des retours d'expérience des opérateurs KAROS et ECOV, puis la présentation par la Ville de Paris d'un groupe de travail organisé avec les communes limitrophes pour étudier des mesures visant à encourager le covoiturage. Ces présentations ont été suivies par un temps de questions-réponses avec le public.
- **Thème 2 - L'évaluation de la voie dédiée** : avec une présentation sur les grands principes de l'évaluation des voies réservées en France par le Cerema, puis la présentation de la Ville de Paris de la méthodologie d'évaluation envisagée pour la voie dédiée sur le boulevard périphérique. Ces présentations ont été suivies par un temps de questions-réponses avec le public.

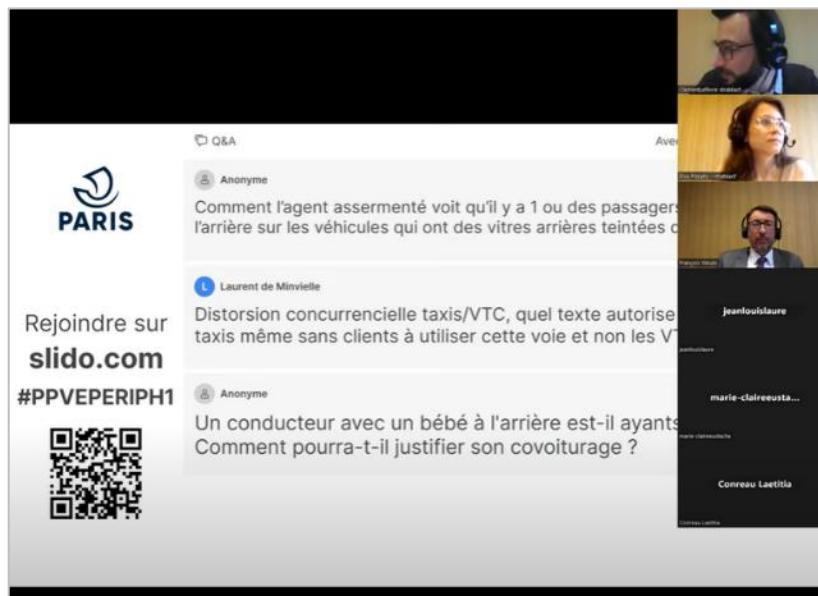
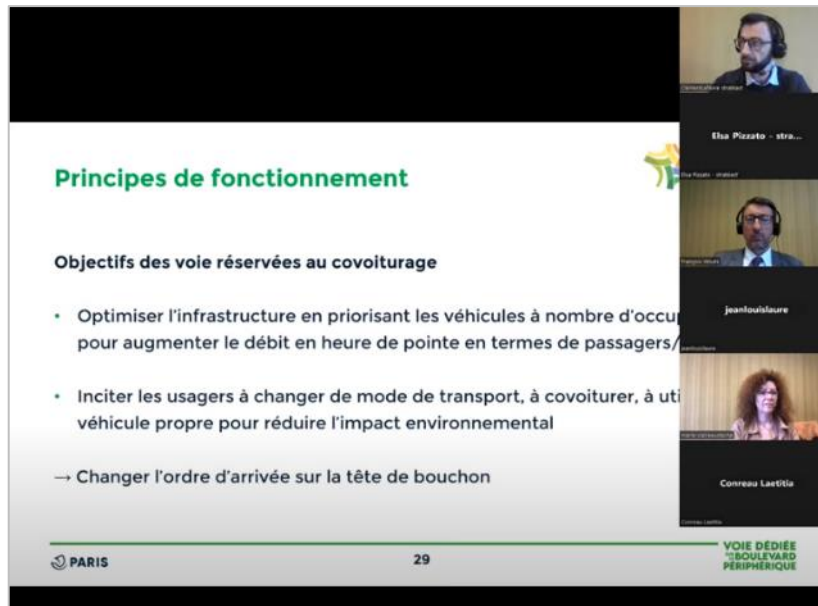
Les participants ont pu poser leurs questions par écrit grâce à l'outil numérique Slido. 18 questions et réactions ont été partagées sur Slido.

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 était présent pour introduire le webinaire.

Étaient présents pour échanger et répondre aux questions du public :

- **Jean-François Mangin**, Chef de la Mission Grands Projets à la Ville de Paris,
- **Laetitia Conreaux**, Secrétariat Général, Mission Grands Projets à la Ville de Paris ;
- **François Wouts**, Directeur de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris ;
- **Patricia Pelloux**, Directrice adjointe de l'APUR ;
- **Julie Chrétien**, Directrice des opérations et des études du bureau de recherche 6T ;
- **Olivier Binet**, Co-fondateur de Karos ;
- **Jean-Baptiste Ray**, Directeur stratégie d'Ecov ;
- **Pascal Glasson**, Directeur de projets gestion de voiries et régulation des trafics au Cerema ;
- **Frédéric Fabre**, Directeur départements au Cerema.

À l'issue du webinaire, le compte rendu, le diaporama de présentation ainsi que la captation vidéo ont été mis en ligne sur le site du projet. Le webinaire publié en différé sur YouTube comptabilise 52 vues.



Captures d'écran des webinaires thématiques

D. La réunion de restitution

Une réunion de restitution était programmée pour la mi-juillet, compte-tenu de l'actualité nationale cette rencontre a été décalée à la rentrée 2023.

Lors de cette réunion, la synthèse des contributions recueillies dans le cadre de la consultation sera présenté au public. Les décisions prises par la Ville de Paris, au regard des enseignements de la consultation seront également annoncées, en particulier sur les sujets ouverts au débat durant la PPVE :

- la liste des catégories d'usagers pouvant accéder à la voie dédiée ;
- les plages horaires d'activation de la voie ;
- la vitesse maximale de circulation autorisée ;
- les mesures d'accompagnement au covoiturage.

Les garants de la CDNP, Mme Marie-Claire Eustache et M Jean-Louis Laure, seront également présents lors de cette réunion ; ils interviendront en synthétisant leur avis final.

05

La synthèse
des contributions
du public

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

A. La méthodologie de traitement des contributions

La synthèse des contributions du public a été réalisée sur l'ensemble des avis et expressions partagés via les différentes modalités de participation du public : registre numérique, pièces-jointes transmises via le formulaire de contact, réunion publique et webinaires thématiques.

Les analyses quantitative et qualitative ont été réalisées sur toutes les contributions du public. Pour cela, chacune a été lue et traitée.

La synthèse qualitative des contributions présente de façon synthétique et thématique l'ensemble des points de vue partagés par les participants dans le cadre de la PPVE.

B. Les chiffres clés de la participation

Le nombre de contributions recueillies

Au total, **6 852 contributions** ont été recueillies dans le cadre de la consultation :

- 6 575 contributions ont été déposées sur le registre numérique (dont 109 doublons³) ;
- 23 contributions ont été transmises sous forme de pièces-jointes via le formulaire de dépôt (dont 4 doublons) ;
- 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.

Le nombre de participants à la réunion publique et aux deux webinaires thématiques

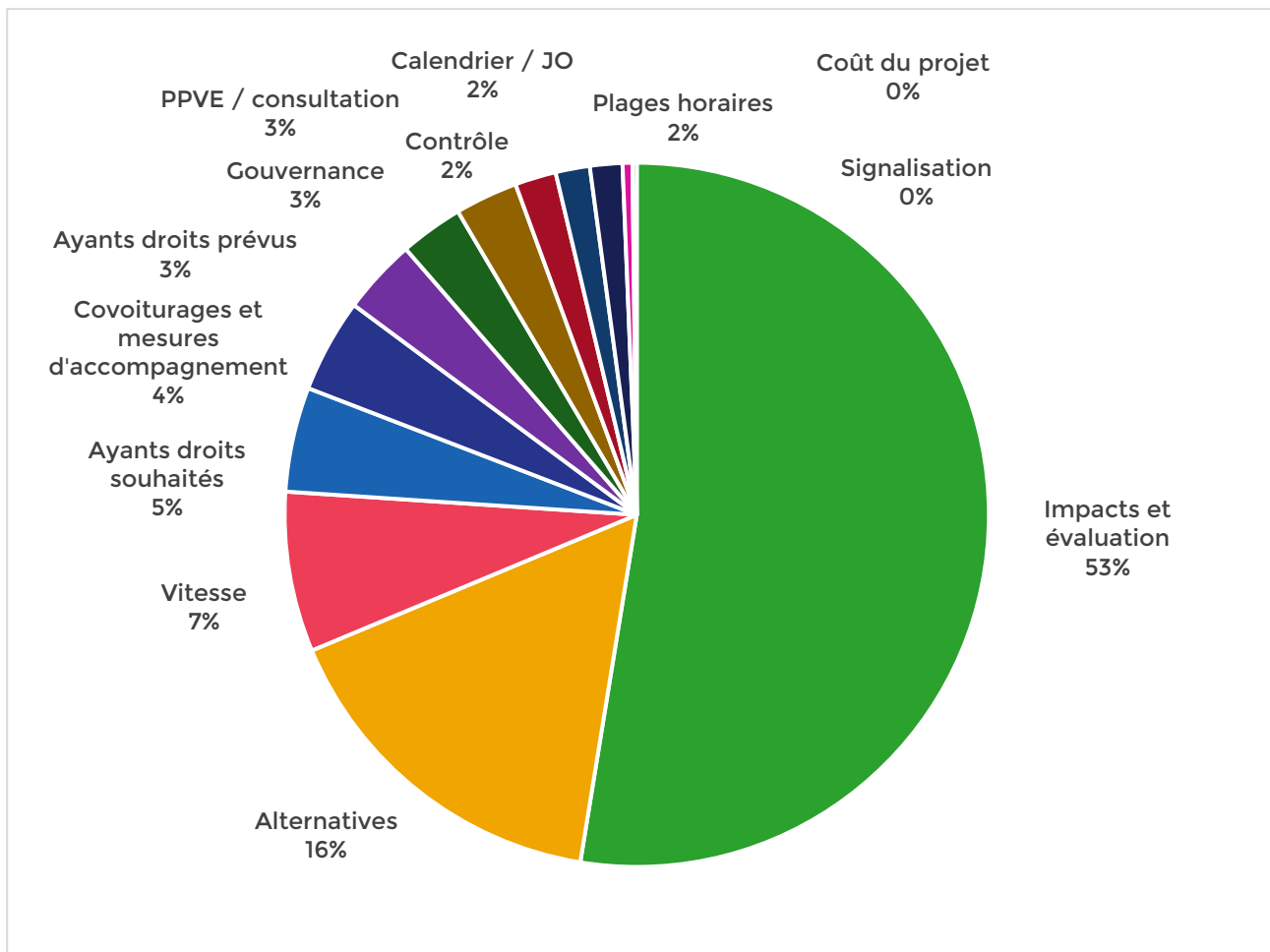
Sur toute la durée de la consultation du public, environ **374 participants** ont pris part aux trois temps de rencontre organisés par la Ville de Paris :

- 330 participants ont assisté à la réunion publique de lancement le 17 avril 2023 :
 - 60 personnes étaient en présentiel à l'Hôtel de Ville ;
 - 270 internautes ont assisté, au moins partiellement, à la rediffusion de la réunion en direct sur YouTube ou sur le site internet du projet ;
- 30 participants ont assisté au webinaire n°1 le 10 mai 2023 sur les thèmes du fonctionnement de la voie dédiée et des ayants droit ;
- 14 participants ont assisté au webinaire n°2 le 23 mai 2023 sur les thèmes de l'accompagnement au covoiturage et de l'évaluation de la voie dédiée.

³ Sont considérés comme « doublon » les contributions exactement identiques déposées par un même auteur au même moment sur le registre numérique ou transmises par le formulaire.

C. L'analyse quantitative des contributions

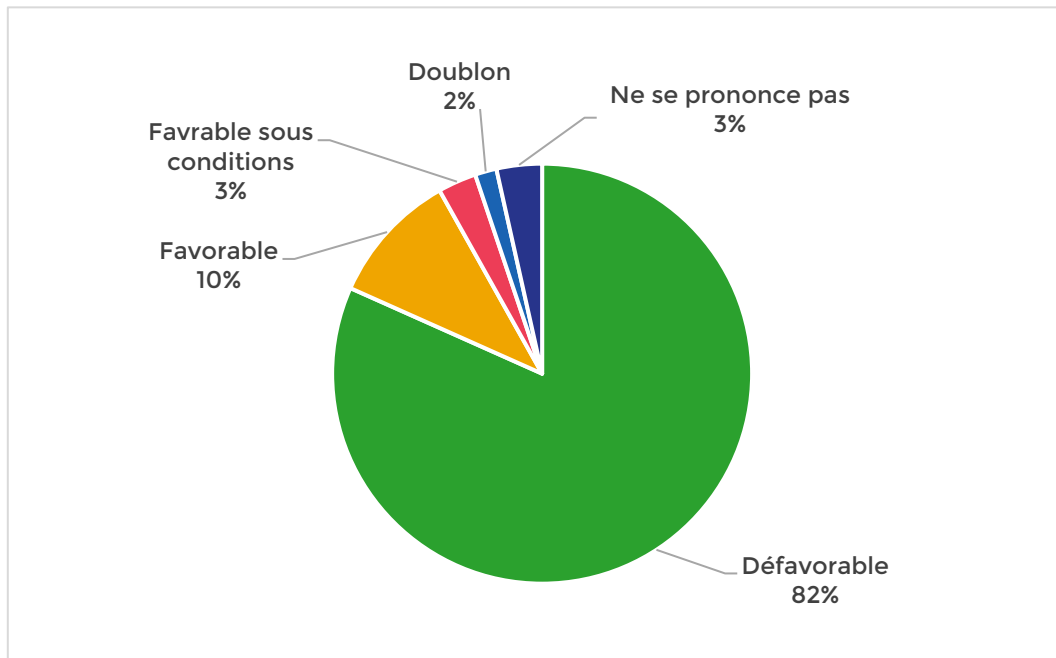
Les principales thématiques abordées



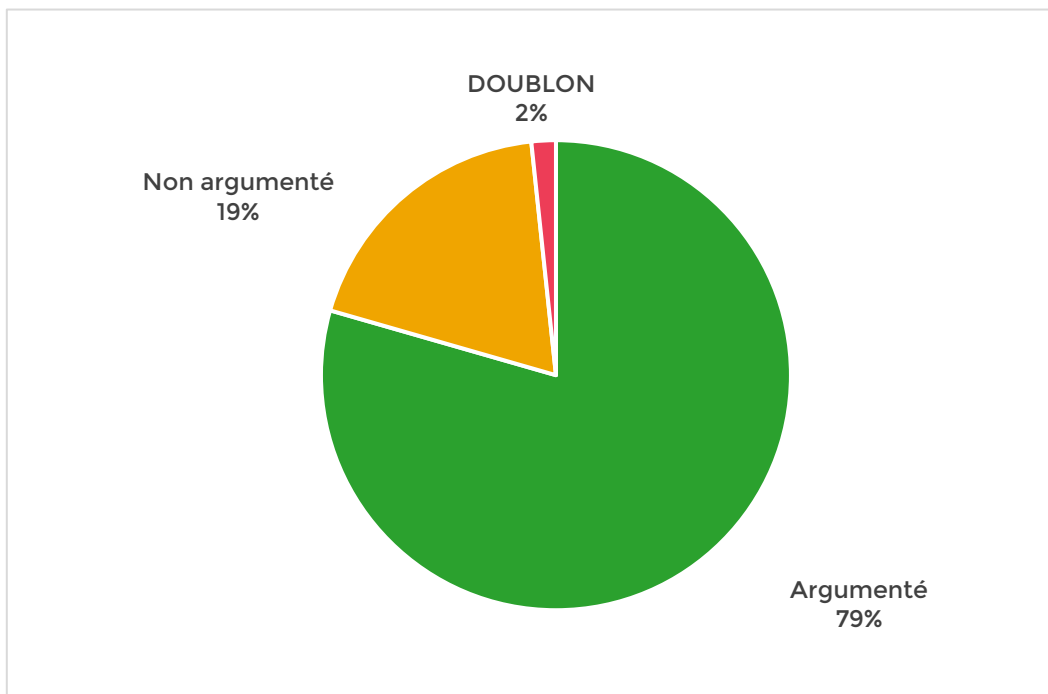
Sur l'ensemble des contributeurs, 21 % se sont exprimés sur les quatre thématiques du débat (les ayants droit, les plages horaires d'activation, la vitesse maximale de circulation, les mesures d'accompagnement au covoiturage).

La thématique la plus mentionnée par les participants est l'impact de la voie dédiée et son évaluation.

Le positionnement vis-à-vis du projet



Le niveau d'argumentation de la contribution



D. L'analyse qualitative des contributions

1. Les thématiques ouvertes au débat

1.1 Les ayants droit

1.1.1 Ayants droit prévus : covoiturage

Des contributeurs questionnent la notion de covoiturage et souhaitent qu'elle soit précisée. Certains se demandent si voyager en la famille ou en couple peut être considéré comme du covoiturage. Des contributeurs se déclarent contre le covoiturage si une famille peut être considérée en covoiturage car pour eux « *cela n'a plus de sens, tout le monde pourra utiliser [la voie dédiée]* », ou encore « *une prime sera donnée indirectement aux couples...pourquoi ? Les célibataires devant recourir nécessairement au covoiturage* ». Les cas des jeunes enfants et nourrissons présents à l'arrière des véhicules posent également question.

De plus, certaines remarques laissent à penser que la définition est mal comprise : « *les personnes se déplaçant à plusieurs en voiture sans être en covoiturage devraient pouvoir l'utiliser* ».

Des participants souhaitent que le covoiturage soit ouvert plutôt à partir de 3 personnes y compris pour les taxis. L'effet de la voie dédiée en serait meilleur : « *les conditions ne sont pas très sévères pour être autorisé à rouler sur la voie de gauche. J'aurais plutôt imposé la présence de 3 personnes. Se déplacer à 2 personnes par voiture, c'est relativement courant* ». En outre, l'idée que les personnes inscrites sur une plateforme et ayant déclaré leur trajet puissent accéder à la voie dédiée, même s'ils voyagent seul faute de covoitureur disponible, est formulée.

D'autres répondants sont contre l'ouverture de cette voie au covoiturage : « *je réserverais cette voie aux transports en commun, taxis, ambulances, voitures pour personnes ayant un handicap, mais le covoiturage me semble trop difficile à contrôler... il y aura toujours des gens pressés pour utiliser cette voie en prétextant qu'ils ont déposé en route la seconde personne...etc.* ». Des participants remarquent que « *le développement du flexi-travail n'est pas compatible avec le covoiturage, réservé aux personnes travaillant dans un même lieu et ayant les mêmes horaires* ». Un autre argument est avancé : les travailleurs seuls dans leur voiture seraient pénalisés alors que ce sont eux qui en ont le plus besoin.

1.1.2 Ayants droit prévus : taxis

Des remarques sont faites contre le fait que les taxis puissent utiliser cette voie dédiée, même chez des contributeurs qui sont pour cette voie dédiée aux transports en commun. Des chauffeurs de VTC y trouvent une discrimination.

Certains relèvent que les taxis peuvent être seuls quand ils n'ont pas de clients, notamment ceux qui font les liaisons aux aéroports. Pour ces contributeurs ils ne devraient donc pas pouvoir utiliser la voie dédiée dans ces cas-là. D'autres rappellent qu'ils n'ont souvent qu'un seul client.

Pour certains répondants, ce type de transport ne s'adresse qu'aux « *riches* » et pas « *au petit peuple* ». Ce choix est vécu comme une inégalité d'accès mais aussi une mesure discriminante. Certains s'interrogent : « *aura-t-on droit à une voie dédiée si on peut se payer le luxe de venir au*

travail en véhicule avec chauffeur ?», « donner un nouvel avantage concurrentiel aux onéreux taxis sur un bien payé par l'impôt est discutable. »

Il est soulevé une interrogation sur le fait qu'un taxi soit considéré comme un « transport collectif ». Beaucoup remarquent que les véhicules utilisés par les taxis ne sont pas des modèles de transport écologique. Des contributeurs pensent que *« les taxis devraient pouvoir utiliser la voie comme les autres s'ils sont électriques »*.

À l'inverse, des participants pensent que *« les taxis sont essentiels pour développer des alternatives à la voiture individuelle. Ils sont une offre de transport public, également essentielle à l'activité touristique. Une voie dédiée sur le boulevard améliorera leur vitesse »*.

1.1.3 Ayants droit prévus : transports en commun

Des contributeurs ont du mal à comprendre ce que l'on entend par « transports en commun » sur cette voie dédiée et ont du mal à imaginer des bus à arrêts fréquents.

Des arguments en défaveur de l'utilisation de la voie dédiée par les transports en commun sont exprimés :

- les bus qui desservent le centre de Paris n'utiliseraient pas le périphérique qui n'est d'ailleurs pas doté « d'arrêt de bus » ;
- l'offre de transports en commun serait insuffisante actuellement et ne justifie donc pas que cette voie leur soit dédiée ;
- la crainte que les bus alourdissent encore plus le trafic routier ;
- la difficulté et la dangerosité de se rabattre de la voie de gauche aux voies de sortie si les arrêts devaient être multipliés ;
- la voie dédiée ne serait praticable que pour les bus effectuant de grandes distances (passage d'est en ouest de Paris, ou de nord au sud, dessertes des aéroports...)
- les trams ont été largement développés sur les boulevards des maréchaux et suffiraient comme contournement de Paris ;
- le fait qu'il ne faille pas *« autoriser les cars à emprunter une voie réservée, alors que ces derniers font du transport privé et qu'ils polluent un max en ville en laissant leur moteur tourner lorsqu'ils sont à l'arrêt »*.

D'autres répondants saluent au contraire cette voie dédiée aux bus qui servira à promouvoir l'utilisation des transports en commun. Il est aussi remarqué que le tram n'étant pas continu autour de Paris, il ne peut pas remplacer un service de bus sur le périphérique.

En ce sens, des participants encouragent l'amélioration de l'attractivité des transports en commun permise par cette voie : *« je pense également aux cars Flixbus qui échapperont aux bouchons grâce à la voie dédiée, ce sont des transports en commun utilisés par des gens à faibles revenus principalement »* ; *« l'augmentation de la vitesse commerciale des bus est un enjeu important pour la qualité de l'offre en transport »*.

Enfin, il est pointé du doigt que *« la liste des transports publics collectifs autorisés par la Ville de Paris est limitative car d'autres services "sans voyageurs" circulent aujourd'hui sur le périphérique »*. Ainsi, il est demandé d'ouvrir également la voie dédiée aux services essentiels à la qualité de service du réseau de bus : les véhicules d'intervention (voitures de régulation, véhicules d'agents de sûreté) et les véhicules effectuant leur trajet entre le terminus et le dépôt.

1.1.4 Ayants droit prévus : véhicules d'urgence

Les avis à ce sujet sont partagés. Les contributeurs plutôt défavorables au projet pensent néanmoins qu'une voie dédiée aux véhicules d'urgence est une bonne idée, même s'ils font le constat qu'actuellement ces véhicules ont déjà bien du mal à se frayer un chemin dans le trafic routier. D'autres pensent en revanche que la circulation des véhicules d'urgence est une justification majeure de cette voie dédiée et qu'elle ne devrait pas être encombrée par les autres ayants droit.

1.1.5 Ayants droit prévus : transports de personnes à mobilité réduite (PMR)

Parmi les contributeurs s'interrogeant sur les ayants droit de cette voie dédiée, certains trouvent injuste de privilégier les transports de personnes à mobilité réduite au détriment de toutes les personnes à mobilité réduite se déplaçant seule sans accompagnateur, alors que leur situation ne permet pas un déplacement en transport en commun.

D'autres contributeurs, usagers des transports de personnes à mobilité réduite, ne se disent pas favorables à la voie dédiée : « *ma seule solution pour éviter les engorgements de Paris c'est le périphérique et ça va devenir la même horreur pour circuler.* »

Il est également proposé par certains que la voie soit ouverte aux « *CMI [carte mobilité inclusion] mention stationnement contre apposition de la carte sur le pare-brise. Le 3D-code présent sur la carte permettant aisément le contrôle* ».

1.1.6 Ayants droit souhaités

Des participants favorables ou défavorables au projet remettent en cause la liste des ayants droit proposés et suggèrent d'autres catégories de conducteurs qui seraient autorisés à utiliser cette voie dédiée. Les VTC, les conducteurs de deux-roues, de véhicules électriques et les professionnels sont les principales catégories mises en avant pour compléter cette liste d'ayants droit.

1.1.6.1 Ayants droit souhaités : VTC (voitures de transport avec chauffeur)

Certains contributeurs considèrent que les VTC sont lésés par rapport aux taxis autorisés à utiliser cette voie alors que « *les VTC labélisés sont peu nombreux, facilement identifiables par les agents de vidéoverbalisation grâce au macaron Qualité Tourisme décidé par le gouvernement. Ils sont les anciens grands-remisiers et ne travaillent que sur réservation préalable. Leurs véhicules doivent être quasiment neufs donc soit hybrides, soit électriques* ».

Pour les représentants du secteur : « *tout comme les taxis, les chauffeurs VTC sont des professionnels du secteur T3P. À ce titre, un traitement égal est nécessaire puisqu'ils proposent un service complémentaire aux transports en commun, plébiscité par les Franciliens et les touristes qui identifient et utilisent massivement les services VTC* ». En outre, « *une nouvelle restriction permanente ciblant uniquement les VTC découragerait de nombreux professionnels et serait un signal négatif envoyé à un secteur qui met pourtant en œuvre les efforts et les investissements nécessaires pour atteindre ses objectifs de décarbonation* ».

Ainsi, ces contributeurs demandent l'intégration d'un « *volet voie réservée périphérique, au Comité VTC piloté par la Mairie de Paris* » pour étudier si besoin « *la mise en place d'une signalétique spécifique aux VTC pour répondre aux problématiques de contrôle et de*

reconnaissance des véhicules », ou bien « le conditionnement de l'accès des VTC à la voie réservée, aux véhicules hybrides ou électriques par exemple ».

À l'inverse, d'autres répondants souhaitent que les VTC n'utilisent pas cette voie, au même titre que les taxis.

1.1.6.2 Ayants droit souhaités : deux-roues motorisés

Pour les contributeurs favorables comme pour les opposants au projet, les deux roues avec ou sans passager sont les « *grands oubliés* » de cette voie dédiée et pour de multiples raisons :

- pour des raisons de sécurité : « *les motards remontent les files entre les deux voies de gauche, si ces voies ne roulent pas à la même vitesse, c'est très dangereux pour eux* ». ; « *donc soit ils continueront avec un risque accru d'accrochage du fait de l'augmentation du nombre de changements de files, soit ils passeront à la voiture augmentant la congestion* » ;
- les deux roues contribueraient à la fluidité du trafic routier et à désengorger les grands axes : « *On autorise la circulation des deux-roues motorisés entre la seconde et la troisième file depuis des années. [...] Fermer l'inter-file aux deux roues, c'est ouvrir la voie à l'incohérence la plus totale dans les politiques publiques. Les deux roues n'ont pas le choix : s'arrêter tous les 2 mètres est très dangereux : la collision par l'arrière est un accident très fréquent dans les bouchons et grave pour les motocyclistes* » ;
- les contrôles pourraient être défavorables aux motards circulant dans le cadre de l'inter-file : « *en voulant doubler en inter-files, nous allons mordre sur la voie réservée, donc nous allons recevoir une contravention à chaque fois* » ;
- par souci de cohérence : « *avec son seul conducteur, le deux-roues motorisé est occupé à 50 %, soit déjà plus qu'une voiture avec deux occupants qui, elle, sera autorisée sur la voie dédiée* » ;
- covoiturer en deux-roues serait difficile car cela demande des équipements spécifiques (casque, gants, protections...)
- par sa petite taille, « *le deux-roues motorisé optimise l'occupation des voies de circulation et permet donc de transporter plus de personnes dans le même espace* » ;
- « *par sa mobilité, à même distance, un deux-roues motorisé roule beaucoup moins longtemps qu'une voiture et a une consommation réduite, ce qui fait de lui un véhicule vertueux, légitime à circuler dans les voies dédiées* » ;
- enfin, le deux-roues participerait à la réduction de l'empreinte carbone « *du fait même de son poids (comparé à celui d'une voiture, et encore plus à celui d'un SUV)* ». Il peut aussi être électrique. Certains participants pensent que seuls les deux roues électriques pourraient avoir droit à cette voie.

Pour ces répondants, la mise en place d'une expérimentation pourrait permettre d'évaluer les conséquences de l'accès des deux roues à cette voie, avant de les pérenniser parmi les ayants droit.

À l'inverse, parmi les arguments contre l'ouverture de la voie dédiée aux deux roues, des participants évoquent le bruit : « *je suis contre l'ouverture de la voie dédiée pour les motards seuls sur leur moto même s'ils polluent effectivement moins que les voitures, car cela encouragerait un moyen de transport problématique à d'autres égards, en premier lieu le bruit* ».

1.1.6.3 Ayants droit souhaités : artisans et professionnels

Les professionnels (artisans, professionnels ayant un véhicule utilitaire dans le cadre de leur activité, livreurs, dépanneurs...) qui ne sont pas bénéficiaires de cette voie dédiée réagissent défavorablement à ce projet et au fait qu'ils ne puissent pas utiliser cette voie dédiée. Ils évoquent les arguments suivants :

- ils y voient une forme de mépris et de manque de considération de leurs contraintes professionnelles : « *les artisans, fournisseurs et transporteurs doivent être prioritaires, n'ayant pas d'autres alternatives pour le trafic Banlieue-Paris* » ;
- obligés d'emprunter leur véhicule professionnel et le périphérique, ils vont pâtir de cette voie dédiée qui risque selon eux de ralentir le trafic sur les autres voies, avec des conséquences néfastes sur leur temps de travail et la rentabilité de leur activité, mais aussi pour leurs clients (temps d'accessibilité allongé, et moins de recours aux professionnels ...). Les impacts pour la filière agricole sont notamment mentionnés : « *apiculteur professionnel, j'ai besoin du périphérique pour visiter mes ruches et pour vendre mes récoltes sur les marchés à Paris. Je demande que cette voie soit autorisée à tous les véhicules utilitaires Crit'Air 1 et 2. Sans cela je serai probablement contraint de fermer mon activité agricole* » ;
- d'autres répondants estiment nécessaire de « *limiter les effets économiques sur certaines activités très concurrentielles où les marges sont déjà très faibles (logistique, nettoyage industriel)* ».

Les contributeurs qui mettent en avant ces difficultés expriment une injustice à ne pas privilégier la facilité d'accès à l'activité professionnelle et économique, au profit par exemple d'un couple qui irait au restaurant pour son plaisir.

Plus généralement, sur un plan macroéconomique, des contributeurs soulignent que « *la prise en compte des conditions de circulation des professionnels est fondamentale pour préserver l'attractivité du Grand Paris, dans sa capacité à rendre accessible les activités en tout point de l'Île-de-France* ».

Pour favoriser la « *bonne acceptabilité sociale du projet* », ces contributeurs proposent d'étudier :

- une redéfinition de la catégorie des ayants droit, élargie aux « *usagers participant à l'intérêt général* » et incluant « *les professionnels qui ont un besoin impérieux d'utiliser un véhicule pour l'exercice de leur activité, dits « professionnels mobiles* » ;
- l'ouverture systématique de la voie réservée aux Véhicules Utilitaires Légers (VUL), facilement identifiables ;
- l'ouverture de la voie dédiée aux « *bénéficiaires de la carte Pro Sédentaire ou de la carte Pro Mobile de la mairie de Paris, dont la délivrance a été élargie depuis peu aux professionnels concernés de l'ensemble de l'Île-de-France* ».

1.1.6.4 Ayants droit souhaités : véhicules électriques

Les contributeurs, pour ou contre le projet, estiment qu'il est incohérent de justifier cette voie dédiée pour des raisons écologiques sans inclure les véhicules électriques comme ayants droit de cette voie. Il leur paraît non pertinent de laisser un véhicule diesel à deux personnes circuler sur cette voie plutôt qu'une personne seule en véhicule électrique.

Inclure les véhicules constituerait ainsi une incitation à l'acquisition de tels véhicules : *« je serais pour que la voie de gauche soit aussi, disons pendant 5 ans, réservée aux véhicules électriques, même avec une personne dedans ».*

Ceux ayant déjà investi dans ce type de véhicule expriment leur déception : *« je pensais déjà faire un gros effort écologique en investissant dans un véhicule de ce type, bien plus cher que les voitures thermiques, mais je me rends compte que cet effort n'est pas pris en considération ».* D'autres pensent qu'il faut aussi *« autoriser la voie à tous les véhicules hybrides ».*

Plus précisément, certains contributeurs demandent à *« interdire l'utilisation de la voie dédiée aux SUV et monospaces »*, qu'ils considèrent comme particulièrement polluants.

1.1.6.5 Ayants droit souhaités : ambulances et personnel médical

Des contributeurs souhaitent que tous les véhicules transportant du personnel médical aient accès à cette voie dédiée : *« les professionnel-le-s de santé libéraux quels qu'ils/elles soient devraient bien évidemment être autorisé-e-s à utiliser la voie du gauche du périphérique lorsqu'ils/elles exercent au domicile des patients. En effet, leur mission relève de la santé publique, et entraver leur circulation ne fera qu'aggraver notre système de santé, déjà au bord du gouffre ».* La question de l'accès à cette voie des ambulances privées est également posée : *« on peut y ajouter certaines ambulances privées ».*

Par ailleurs, certains professionnels de santé témoignent : *« je suis médecin, j'habite Paris et travaille en grande couronne. Impossible de me passer de ma voiture, malheureusement. Mes trajets en transport en commun seraient bien trop longs et de plus, je ne peux pas me permettre d'arriver avec 30 à 60 mn de retard en cas de problème RER (surtout si programme opératoire...) ».*

1.1.6.6 Ayants droit souhaités : autres

Enfin, d'autres ayants droit pour la voie dédiée sont identifiés par les participants :

- les véhicules Crit'Air 0 et de façon générale les véhicules les moins polluants ;
- les vélos ;
- les véhicules d'autopartage référencés ;
- les véhicules d'auto-écoles ;
- tous les véhicules immatriculés dans un des département d'Île-de-France ou déclarant travailler en région parisienne, notamment pour les *« métiers en tension et certains services publics »* ;
- tous les véhicules floqués RATP, RATP Cap Île-de-France ou TOOTBUS.

Synthèse des contributions : les ayants droit

Les participants questionnent la liste des ayants droit proposée dans le cadre de la consultation, en particulier certaines catégories d'usagers qui souhaiteraient pouvoir l'utiliser sans covoiturier : les motos, les ambulances privées et personnels de santé, les VTC, les transports de personnes à mobilité réduite (PMR), les véhicules électriques et les professionnels (artisans, livraison, professionnels de santé).

Ils s'interrogent également sur la légitimité des taxis à circuler à vide sur la voie réservée, et des bus à utiliser la voie de gauche.

Enfin, il ressort une attente du public sur la définition de la notion de covoiturage qui reste parfois incomprise.

1.2 La vitesse

Quand les contributeurs se prononcent sur ce sujet, c'est majoritairement pour exprimer leur désaccord sur toute diminution de la vitesse sur le périphérique.

1.2.1 Contre une diminution de la vitesse

Les contributeurs se prononçant contre toute diminution de vitesse sur le périphérique sont tous défavorables au projet lui-même.

Ces participants avancent une pluralité d'arguments :

- « *la diminution actuelle à 70 km heure n'est déjà pas respectée, à quoi bon diminuer encore* » ;
- « *même la limitation à 70 est une absurdité il vaudrait mieux penser à une vitesse régulée permettant aux heures creuses plus de vitesse* » ; pour des contributeurs, il conviendrait même de revenir à 80 km/h voire 90km/h ;
- « *aucune simulation des impacts sur le trafic ne sont disponibles, pour comparer avant et après ces mesures. Pourtant, il existe des outils de simulation de ces flux sur ordinateur* » ;
- il serait « *stupide* » d'imposer une diminution de vitesse si l'objectif est de fluidifier la circulation car la régulation de la vitesse se fait en fonction du trafic : si le périphérique est fluide, il est inutile de baisser la vitesse. À l'inverse, dès lors que le trafic est congestionné, la vitesse moyenne est déjà inférieure 50km/h. Réduire la vitesse serait alors « *rajouter des bouchons aux bouchons* » ;
- l'incidence d'une limitation de la vitesse à 50km/h en termes de réduction du bruit serait minimale : « *une diminution de -20Km/h représente un gain de 2,8 dB, ce qui est faible comparé à l'incidence de changements de vitesse (accélérations, freinages, changement de rapport). Il est plus important d'éviter les à-coups de circulation : pas de changement du nombre de voies, limiter les changements de file, etc.* » ;
- l'incidence de cette limitation de vitesse sur la qualité de l'air et de la pollution est également interrogée. Des contributeurs soulignent que plus on roule lentement plus on pollue ; pour d'autres, les nouveaux véhicules n'étant pas conçus pour rouler lentement polluent plus à basse vitesse. Ainsi, ce serait au ralenti et dans les bouchons que la pollution serait la plus forte ;
- les véhicules étant de plus en plus électriques, ils ne polluent plus selon la vitesse ;

- la réduction de vitesse risquerait d'entraîner un report de circulation sur les autres voies (boulevards des maréchaux), ce qui serait néfaste en termes de circulation et pour le voisinage ;
- derrière cette volonté de réduire la vitesse, se cacherait celui de « *remplir les caisses* » par les contrôles et la verbalisation. Le but de cette voie dédiée semble alors principalement financier pour certains contributeurs ;
- pour ceux empruntant le périphérique pour un usage professionnel : « *50km sur le périphérique, c'est une mesure supplémentaire qui va pénaliser tous les français qui sont obligés de prendre leurs voitures pour venir travailler sur Paris* ». Il serait également « *nécessaire de conserver une vitesse moyenne et un écoulement du trafic acceptable pour préserver l'attractivité économique du Grand Paris.* »

1.2.2. Pour passer à 50km/h sur tout le périphérique en continu

Des contributeurs contre le projet se prononcent en faveur de la limitation à 50km / h, mais c'est surtout chez ceux favorables au projet que la limitation à 50km /h est la mieux acceptée. Selon eux, la réduction de la vitesse à 50km/h contribuerait à :

- l'apaisement et la réduction de la circulation sur le périphérique ;
- à « *la préparation de sa transformation en boulevard urbain* » ;
- la diminution du bruit subi par les riverains et de la pollution : « *il en va de même pour la réduction de la vitesse : 50 km/h, pas plus. La perte de temps ? Minimale voire ridicule. Les gains ? Ceux de la lutte anti-pollution (atmosphérique + sonore)* » ;
- la fluidité de la circulation qui serait favorisée par la baisse de la vitesse ;
- une meilleure sécurité sur la route en diminuant le risque d'accident.

Enfin, il est remarqué que : « *la vitesse moyenne en journée sur le périphérique n'excède sûrement pas 40km/h. Alors imposer 50km/h maxi est une décision de bon sens* ». Des contributeurs se prononcent même pour une vitesse réduite à 30km/h.

1.2.3. L'accord pour 50km/h lorsque les voies sont activées

Pour les contributeurs évoquant une possible limitation à 50 km/h lorsque la voie est activée, il est proposé de « *descendre à 50 km/h lors des heures de pointe, à partir du moment où l'on remonte à 80 km/h sur les autres créneaux afin de rester crédible* ».

Synthèse des contributions : la vitesse

Alors que certains participants identifient les conséquences bénéfiques d'une limitation de la vitesse à 50km/h sur le périphérique en termes de sécurité et de fluidité de circulation, d'autres s'inquiètent qu'une telle disposition entraîne davantage de congestion, augmente le temps passé sur la route pour les usagers et les professionnels et accroisse la pollution de l'air.

L'utilité de cette baisse de vitesse, son respect et ses impacts sont ainsi questionnés.

1.3 Les plages horaires d'activation

Des contributeurs favorables au projet se prononcent en faveur des créneaux proposés.

Toutefois, pour certains participants, les créneaux horaires choisis devraient être ajustés avec :

- un cadrage plus serré des horaires : « *les créneaux retenus pour la consultation vont bien au-delà des heures de pointe, 7h-10h le matin et 16h30-19h30 en soirée semblent une meilleure option pour démarrer* » ; « *une voie dédiée est une piste intéressante si la signalisation est simple et si on limite au maximum son utilisation (tranche de 2h matin et soir en semaine). Elle ne doit pas être utilisée pour créer artificiellement des embouteillages comme dans le reste de Paris, avec des voies de bus souvent vides et des voies automobilistes complètement à l'arrêt. La route se partage !* » ;
- des plages horaires ajustables dans la journée « *(7h-12h, 14h-20h)* », mais aussi en fonction « *d'événements ponctuels de type Paris Respire, JO, marathon, Journées du Patrimoine* » ;
- une « *activation ou désactivation du dispositif en fonction des besoins, en informant les usagers du périphérique via les panneaux à messages variables (PMV) et avec préavis d'une quinzaine de minutes* ».

Des répondants sont formellement contre la mise en place de plages horaires. Ils estiment que :

- « *la complexité des changements d'horaires en fonction des circonstances créera une confusion dangereuse pour la conduite du conducteur moyen, stressé de plus par la perspective d'une amende de 135 euros* » et pourra « *accroître le risque d'accident lié à des changements de voies soudain pour échapper à une contravention* » ;
- ces créneaux entraîneraient une « *thrombose* » en heures de pointe ;
- à l'inverse si le trafic est fluide l'activation de cette voie va être « *rageante* » ;
- il faudrait « *limiter le fonctionnement de la voie dédiée (si celle-ci est implémentée) en dehors des heures de pointe, à savoir la nuit, pour ne pas entraver la circulation des nombreux automobilistes qui empruntent le périmètre tous les jours* ».

À l'inverse, des participants pensent qu'il faudrait activer en permanence la voie dédiée pour les raisons suivantes :

- « *sinon l'activation sur des créneaux précis va être mal comprise, donc mal appliquée* » ; « *aux heures d'encombrements elle est de toute façon pertinente, et hors encombrements elle n'est pas contraignante, donc pas la peine de compliquer le dispositif avec des horaires* » ;
- le périphérique étant toujours plus ou moins embouteillé, « *il faut des créneaux extrêmement larges* » ;
- pour les personnes favorables au projet, l'activation de cette voie dédiée étant bénéfique pour la pollution il faudrait qu'elle soit ouverte en permanence « *car elle va dans le bon sens* ». Ainsi en étant les plus larges possibles, les plages horaires maximiseraient les effets collatéraux (réduction du bruit, de la pollution, des accidents, etc.).

Des répondants se prononcent précisément contre l'activation pendant les week-ends et estiment à l'inverse que le dispositif devrait être activé uniquement en semaine ouvrée : « *Il ne s'agirait pas d'engager un syndrome de la "voie vide" les week-ends, à des moments de plus faible trafic, au risque de perturber la bonne acceptabilité de la mesure* ».

Enfin, d'autres participants proposent d'autres aménagements horaires : « *il est inconcevable d'activer ce dispositif les jours de grands départs/retours (vendredi et dimanche soir) où aucune alternative crédible de transport en commun n'existe* ».

Synthèse des contributions : les plages horaires et les jours d'activation de la voie dédiée

Il ressort d'une partie des contributions un souhait de réduction des créneaux horaires proposés pour couvrir uniquement les pics les plus importants de congestion et un questionnement sur l'utilité d'une activation le week-end, alors que d'autres participants seraient favorables à une activation permanente de la voie dédiée pour garantir la bonne compréhension et le respect du dispositif.

L'enjeu et l'intérêt d'une activation/désactivation dynamique, en fonction des besoins et des événements sur le périphérique, est également souligné.

1.4 Covoiturage et mesures d'accompagnement pour inciter au covoiturage

1.4.1. Les contributeurs favorables au projet saluent cette voie dédiée et l'incitation au covoiturage

Certains contributeurs se félicitent d'un projet qui incite au covoiturage. Cette mesure irait alors dans le bon sens pour les raisons suivantes :

- « *augmenter le nombre de passagers par voiture est une bonne solution* » ; « *c'est lutter contre l'autosolisme* » ; « *il serait plus que temps de faire évoluer nos pratiques de mobilités, de changer les mentalités et nos habitudes* » ;
- « *enfin un vrai engagement de la mairie de Paris pour le covoiturage. La planète va droit dans le mur à cause de nous ! Agissons maintenant. L'égoïsme de certain n'est plus tenable* » ;
- « *merci de prendre des mesures qui vont inciter les gens à covoiturer* » ;
- « *la création d'une voie réservée sur le périphérique parisien peut tout changer et donner un signal national puissant* » ;
- « *c'est une étape essentielle vers un changement d'usage qui doit s'opérer dans les années à venir* » ;
- « *c'est un modèle de société que représente la voiture individuelle, et ce modèle après un siècle est devenu une catastrophe* ».

Pour les contributeurs les plus convaincus, le covoiturage est une des meilleures solutions pour diminuer le nombre de véhicules, donc les embouteillages et la pollution. Il est aussi souligné l'effet bénéfique que peut avoir le covoiturage sur le désengorgement des transports publics. Pour autant, pour d'autres participants, « *cette mesure ne représente qu'une minuscule avancée dans la réflexion plus globale que doit avoir l'ensemble de la société sur l'omniprésence tyrannique de la voiture individualiste. Cette omniprésence délétère a été rendue possible par des décennies de décisions publiques, de constructions d'infrastructures et de défigurations des villes, tout cela avec la complaisance voire l'enthousiasme affligeant de la quasi-totalité de la population* ».

Le retour d'expérience d'autres pays est souligné : « *j'ai pu observer les effets de voies de covoiturage aux États-Unis où elles sont très répandues, et elles permettent un gain de temps très important pour ceux qui font du covoiturage* » ; « *cette solution est déjà en place dans de nombreuses villes, notamment Los Angeles depuis plus de 10 ans, ville qui n'est pourtant pas un exemple en matière de réduction des infrastructures liées à la voiture* ». Des participants font remarquer que « *ce dispositif permettrait juste de nous faire rattraper notre retard* ».

Pour d'autres répondants, c'est aussi « *un bon moyen pour faire des économies, discuter avec des personnes et ainsi passer un bon moment pendant le trajet tout en préservant son pouvoir d'achat !* »

Pour accompagner encore davantage l'essor du covoiturage, les répondants proposent des aménagements et un accompagnement renforcé.

Concernant les aménagements physiques, sont évoqués :

- la multiplication d'infrastructures de rencontre de covoitureurs : « *offrir un maillage étendu d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire francilien* » ainsi qu'à « *l'entrée de Paris, avec des aires de stationnement verticales ayant moins d'emprise* » ; « *des zones tampons (dépose minute) permettant d'embarquer/débarquer les covoiturés, dans les parkings, gares, zones commerciales, lieux d'emploi proches du périphérique* » ;
- des aménagements et outils d'information facilitant l'accès au co-voiturage : « *des arrêts visibles, facilement identifiables (avec panneaux lumineux dédiés), à proximité d'autres types de transport, (tram, métro, RER voir bus)* » ; « *l'intégration d'un onglet spécifique covoiturage au calculateur d'itinéraire, au même titre que les transports en commun et le vélo* » ;
- l'extension des voies dédiées au covoiturage sur les axes menant à Paris pour favoriser l'égalité d'accès des automobilistes de banlieue et de Paris ;
- la mise en place de « *lignes de covoiturage à haut niveau de service* » ;
- une « *offre de covoiturage où les automobilistes peuvent proposer une place dans leur voiture pour bénéficier de cette voie, gagner du temps et rendre service à d'autres. La solution proposée par Ecov est par exemple bien adaptée (lignes de covoiturage avec arrêts prédéfinis, les autorités de transport organisent simultanément le service et l'infrastructure routière)* ».

Concernant les aides et les plateformes, les participants recommandent de :

- favoriser le développement des services permettant la mise en œuvre du covoiturage : « *mettre en place plusieurs modalités d'accès (pour ne pas exclure ceux qui n'ont pas de smartphone)* » ; « *une application de co-voiturage gratuite ou très peu chère et très efficace* » ; « *un grand "service du covoiturage francilien" à monter (service public ?)* » ;
- subventionner le covoiturage et mettre en place des dispositifs incitatifs permettant de « *récompenser les bons comportements, et non punir ceux qui ne peuvent pas se plier à tous les projets utiles mais idéalistes et souvent anxigènes* », avec par exemple : « *une compensation par l'employeur, notamment en cas de covoiturage avec un personnel de l'entreprise* » ; « *un renforcement des compensations "à la course" et une revalorisation de la prime de 100€ des applications dédiées (Blablacar Daily, Kharos, ...)* » ; « *un pass de stationnement crédité pour les covoitureurs empruntant le périphérique* » ;
- renforcer les dispositifs en place en Île-de-France pour inciter au covoiturage, tels que « *la gratuité les jours de pics de pollution et de perturbations des transports en commun* ».

Concernant l'accompagnement et l'information, ils proposent de :

- favoriser la compréhension et l'acceptabilité via « *un accompagnement pédagogique de la mesure* » ou « *un éventuel phasage de sa mise en œuvre pour ne pas provoquer un "choc"* » ;
- travailler conjointement avec les Départements pour « *créer des aires de covoiturage, des parcs-relais, des arrêts minute* » et réfléchir à « *leur pertinence ou faisabilité respectives sur les territoires franciliens* » ;
- renforcer les « *actions d'information et d'accompagnement des entreprises, notamment dans le cadre de l'élaboration de plans de mobilité employeurs* ».

1.4.2 Les contributeurs défavorables au projet ne voient pas le covoiturage comme la solution à appliquer sur le périphérique

Pour certains contributeurs, le covoiturage n'a pas besoin de mesures particulières pour se développer. Les arguments avancés contre cette pratique sont les suivants :

- les refus de principe contre cette pratique :
 - le covoiturage serait une « *lubie de bobo* » ;
 - pour favoriser le covoiturage, il faudrait créer un cadre favorable et des incitations, « *pas ce genre de mesure, vécue comme une punition* » ;
 - « *les gens sont libres et n'ont pas à être jugés et encore moins mis de côté du fait de préférer voyager seul. C'est aberrant ce contrôle que certaines personnes veulent avoir sur les autres, l'écologie n'est pas une excuse* » ; « *je n'en vois pas l'intérêt. Ça relève de la liberté de chacun* » ;
 - la mesure projetée relèverait de « *l'écologie punitive* » ; « *l'objectif de réduction du nombre de voitures est louable mais le seul levier retenu est la contrainte et la coercition* » ;
 - cette pratique présenterait des risques en matière de sécurité, notamment pour les femmes ;
 - le principe de la liberté de déplacement interdirait de fait de limiter les possibilités de circuler, ou de dédier des voies à des ayants droit déterminés.
- l'inadaptation du covoiturage aux objectifs de la voie dédiée :
 - l'augmentation des bouchons compte tenu du report de circulation sur les autres voies ;
 - l'absence de moyens crédibles mis en œuvre jusqu'à présent : « *la mairie de Paris n'a pas été capable, avec une même majorité depuis 22 ans, de mettre en place une plate-forme de co-voiturage digne de ce nom, avec GPS intégré et mise à jour des trajets en temps réel* » ; « *si vous voulez moins de voiture en circulation, il faut faciliter le stationnement et le rendre gratuit, pour éviter de tourner en rond 45 minutes pour trouver une place* ».
- le covoiturage ne peut convenir à tous les publics :
 - il « *ne s'adresse pas à ceux ayant des itinéraires avec peu de potentiel [de covoitureurs] et des métiers sans horaires départ prévisible* » ; ni à « *ceux qui se rendent sur un lieu occasionnel de travail, avec du matériel ou un véhicule spécifique* » ;
 - il ne peut concerner que peu de personnes, ainsi « *il est difficilement envisageable de favoriser une minorité marginale et de pénaliser la majorité qui n'a pas d'alternative* ».
- les problèmes d'organisation :
 - le covoiturage serait une illusion car il suppose des modes de vie synchrones des populations et « *en fonction des emplois du temps, le covoiturage est impossible* » ;
 - l'obligation de s'inscrire à des plateformes avec cette obligation de s'identifier et tracer les trajets est mal vécue par certains participants ;
 - le covoiturage représenterait trop de contraintes : « *quand on a besoin de son véhicule dans délai c'est trop compliqué de trouver quelqu'un rapidement pour compléter les places à occuper* » ; « *covoiturer rallonge le trajet et astreint aux rendez-vous* ».

Synthèse des contributions : le covoiturage et son accompagnement

Les bénéficiaires du covoiturage, pour les usagers et pour l'environnement, sont rappelés par une partie des participants qui proposent également des mesures d'accompagnement. Elles portent sur le développement d'infrastructures (parkings relais...), sur le renforcement des aides financières, notamment relatives aux plateformes, et sur l'information et la sensibilisation.

Certains contributeurs relèvent cependant encore plusieurs freins à ce changement de pratique qu'ils jugent non adaptée à de nombreux trajets du quotidien pour des raisons d'agenda, d'accessibilité, de sécurité ou d'organisation.

2. Les impacts et l'évaluation

2.1 Impact sur la circulation et la congestion

2.1.1. Les impacts en termes d'embouteillages sur le périphérique et les reports de circulation sur les autres voies et les villes limitrophes

Les contributeurs défavorables au projet estiment que la voie dédiée va créer encore plus d'embouteillages et que la circulation sera encore plus dense et « *invivable* ». Ils expriment leur exaspération face à une situation déjà difficile qui va s'aggraver, aboutissant à une congestion encore plus grande de la capitale, et à une saturation du trafic : « *encore un projet visant à paralyser la circulation parisienne* » ; « *pourquoi vouloir encore diminuer la vitesse sur le périphérique et supprimer une voie de circulation alors que c'est déjà l'enfer Intramuros et sur le Périph pour circuler !* ». Selon eux, il s'agit d'une « *parfaite fausse bonne idée* ».

Des exemples sont pris en comparaison de ce qui risque de se passer avec cette voie dédiée. Certains évoquent les travaux temporaires sur une voie du périphérique qui créent des embouteillages dès que s'opère la moindre neutralisation de voie. D'autres se réfèrent aux « *quelques pannes et accidents qui bloquent ne serait-ce qu'une seule voie et qui démontrent à quel point chaque voie est nécessaire. Diminuer le nombre de voies (parfois le périph est sur 2 voies seulement) engorgera encore plus le trafic et par effet de domino, les boulevards et portes seront saturés* ».

Des répondants anticipent des reports de circulation qui vont se faire selon eux :

- au détriment des villes limitrophes qui seront engorgées alors qu'aucune disposition n'a été prise à leur égard pour supporter ce report. Les conséquences seraient aussi importantes pour les riverains en termes de bruit et de pollution : « *encore une mesure qui viendra créer plus de difficultés, plus de ralentissements, plus de bruit, reportant les problèmes créés au centre de la ville vers sa bordure* » ;
- sur les grands axes adjacents les rendant ainsi impraticables (A86, A6, A6a, A6b, A4, A3, A13) : « *après avoir rendu le périphérique encore plus inaccessible, faudra-t-il se reporter sur l'A86 ? ou plus loin encore ?* ».

La réduction d'une voie est donc vécue comme une « *aberration* » contreproductive voire « *punitive* » pour les utilisateurs du périphérique. Elle contribuerait à déplacer les problèmes de circulation plutôt qu'à les résoudre.

Des exemples sont pris dans des villes françaises ou étrangères pour lesquelles l'expérience n'a pas été concluante : Lyon, Sao Polo, Chennai, New York...

À l'inverse, les personnes favorables au projet y voient des opportunités en termes de circulation :

- *« je suis POUR une voie dédiée aux bus et aux ambulances sur la chaussée du périphérique, ce qui permettrait de desservir efficacement les portes de Paris et de ses banlieues proches » ;*
- *« pour réduire le trafic, les expériences précédentes ont montré qu'une solution fonctionnait : réduire les voies dédiées aux déplacements automobiles, et particulièrement autosolistes. Tous les exemples le montrent : la fermeture des voies sur berge, la destruction de l'autoroute Cheonggye à Séoul, et tant d'autres. La transformation d'une voie du périphérique en voie réservée aux mobilités plus sobres (transports en commun et covoiturage) n'est qu'une première étape d'une transformation plus large de l'infrastructure en boulevard urbain : il s'agit du sens de l'histoire » ;*
- *« excellent projet, qui pourra contribuer à faciliter certains déplacements » ;*
- *« cette voie permettrait de désengorger le trafic » ;*
- *« je ne comprends pas le propos souvent présenté, selon lequel il s'agirait de retirer une voie du périphérique. En effet, ce dont il s'agit, c'est d'en réserver une pour les transports non individuels. Cela permettra donc de transporter plus de personnes, et ainsi de fluidifier le trafic » ;*
- *« le périphérique est souvent saturé, les bouchons par accélération-ralentissement sont nombreux. Il peut être intéressant d'expérimenter une adaptation du périphérique » ;*
- *« si une comparaison devait donc être faite, l'effet de cette mesure ne serait donc pas de retirer une voie, mais au contraire d'en ajouter une ».*

2.1.1. Le sentiment que le clivage entre Paris et sa banlieue va s'accroître à cause de la mise en place de cette voie dédiée

Les répondants rappellent que *« le périphérique est indispensable à de nombreux Français dépendants de leur véhicule, et pas que des parisiens »*. Ainsi, ce projet porté par la mairie de Paris est vécu comme générateur de conséquences négatives pour les personnes âgées, fragiles, mais aussi et particulièrement pour les habitants de banlieue n'ayant pas d'autre choix que d'utiliser le périphérique. Ils estiment que :

- *« réduire d'une voie c'est augmenter considérablement leur temps de trajet, avec les embouteillages et tous les problèmes qui en découlent (accident, atteintes sur la santé, etc.) » ;*
- *« ce projet va porter préjudice aux franciliens » ;*
- *« comme d'habitude, la mairie de Paris ne s'intéresse qu'aux parisiens qui ont de moins en moins de voitures à cause des coûts exorbitants de parking et des amendes et parce qu'ils ont de très nombreux moyens de se déplacer (RER, métro, etc.). Par contre, elle ne tient aucun compte des banlieusards » ;*
- *ce projet porterait préjudice aux professionnels habitant la banlieue : « impossibilité aux banlieusards de travailler (livreurs, commerciaux, médecins, infirmiers, travailleurs en horaires décalés...) » ; « à force de réduire l'accessibilité de Paris aux franciliens travaillant à Paris, Paris va se vider de sa force de travail ! »*

De plus, certains mettent en avant l'absence d'alternative fiable et viable préalable à la mise en place d'une voie dédiée. Ils évoquent notamment le renforcement du maillage du réseau de transports en communs depuis et vers toutes les banlieues, des tarifs pour les transports en

communs plus accessibles, des transports en commun plus rapides ou moins soumis aux aléas, ou encore davantage de parkings relais (cf. partie 6 sur les alternatives).

Synthèse des contributions : les impacts sur la circulation

Les participants ont exprimé leurs craintes vis-à-vis des impacts de la voie dédiée sur une éventuelle congestion du périphérique. Ils précisent que cet axe est déjà très saturé et craignent une aggravation des embouteillages du fait de la mise en place du projet, en particulier sur les secteurs du périphérique qui comptent deux voies de circulation. Des inquiétudes quant au report de circulation vers les voies adjacentes dans Paris, sur le réseau magistral et dans les communes limitrophes sont également formulées.

Ils déplorent le manque de solutions alternatives de transports en banlieue et craignent un allongement des temps de trajet domicile/travail pour les franciliens obligés de prendre leur voiture.

Des contributions font également apparaître les impacts positifs attendus avec la création de cette voie : réduction du trafic, déplacements facilités pour les covoitureurs et réduction de la pollution pour les riverains.

2.2 Impact sur la sécurité

Pour les participants, les enjeux de sécurité liés au projet doivent être pris en considération : *« la sécurité routière n'est pas une variable d'ajustement mais doit être un critère et un objectif à part entière du projet. Un seul objectif acceptable zéro tué et zéro blessé grave pour être aligné avec l'engagement de la France pour viser zéro victime de la route en 2030 et 2050 »*. Plusieurs aspects relatifs à la sécurité sont évoqués dans les contributions du public.

Pour des contributeurs, les enjeux de sécurité résident dans la localisation de la voie dédiée à gauche et les entrées et sorties concernant cette voie :

- *« l'insertion des bus à droite pour aller chercher la voie de gauche va être accidentogène et tout simplement impossible en heures pleines » ;*
- *« il faudra bien que les véhicules utilisant la file réservée prennent les sorties, ils devront donc changer de file, ce qui, avec une circulation plus intense sur les autres files aux heures prévues pour l'utilisation de cette file dédiée, crée des risques majeurs de collision » ;*
- *« le périphérique ne se prête pas à ces aménagements qui vont créer du danger avec des transferts inutile vers la 3ème voie » ; « cette voie de gauche interdite aux autosolistes a une fragilité, car il faut y accéder » ;*
- la question de la sécurité liée aux entrées et sorties se pose également sur les parties du boulevard périphérique ne comprenant que deux voies : *« si on considère la voie de droite comme étant normalement destinée à l'insertion/sortie des véhicules, comment mettre en place une voie dédiée sur ces portions ? »*

Il est souligné par ailleurs la dangerosité de la sortie de cette voie de gauche quand les autres voies sont très embouteillées, particulièrement pour les bus ou autocars dont la longueur va accentuer non seulement les embouteillages mais les risques d'accident. L'exemple d'autres types de véhicule est également pris : *« il suffit de voir la difficulté pour les véhicules d'urgence de changer de voie et pour se frayer un chemin actuellement »*.

Pour certains participants, l'accroissement des bouchons sera également source d'accidents. L'abaissement de la vitesse favoriserait les bouchons et les comportements dangereux (gens distraits, téléphone au volant, énervement...). L'accroissement du stress et de l'agressivité sur la route dans ces situations de blocage est mentionné.

Le risque d'accident pour les deux roues est également évoqué : « *les 2 roues doivent pouvoir emprunter cette voie, pour des raisons de sécurité* ».

Enfin, le différentiel de vitesse entre les voies est perçu comme accidentogène, tant pour les véhicules que pour les deux roues.

Synthèse des contributions : les impacts sur la sécurité

Plusieurs sujets de sécurité routière sont abordés dans les contributions, notamment : le 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.

2.3 Impact sur la pollution de l'air et les gaz à effet de serre (GES)

Pour les contributeurs qui se prononcent contre le projet, il paraît évident que les embouteillages générés par cette voie dédiée vont de facto entraîner plus de pollution.

Selon eux, cette augmentation de la pollution va être « *dramatique* », « *catastrophique* » et va impacter directement les riverains du périphérique mais aussi les utilisateurs de mobilités douces à ses abords : « *augmentation de la pollution (pour la diminuer il faut fluidifier le trafic et non créer des embouteillages géants)* ». De plus, cet accroissement impacterait directement les habitants : « *la santé des parisiens et franciliens va continuer à se dégrader* ».

Des exemples d'autres projets déjà réalisés et évalués sont évoqués par des contributeurs : « *dois-je aussi évoquer le fiasco des voies sur berge ? Si l'idée de restreindre l'accès du vendredi soir au lundi matin pour les Parisiens me semblait logique et même pertinente, quel résultat aujourd'hui ? - 20 % de pollution sur les berges et + 20 % au niveau supérieur, juste au pied des habitations et leur balcon* ». Des participants craignent le report de la pollution vers les habitations en proximité du périphérique.

Le risque de pollution est aussi évalué par rapport à la diminution de la vitesse envisagée : « *le bénéfice en termes de baisse de la pollution est quasi nul, les véhicules actuels étant à bas régime à 70km/h.* ». Certains estiment que les véhicules polluent plus à 50 km/h qu'à 70km/h ou 80km/h, que des études le prouvent et que cette voie dédiée et la limitation de vitesse est donc contreproductive par rapport aux objectifs écologiques mis en avant.

Dans le même sens, des participants pensent que l'argument de diminution de la pollution utilisé pour justifier le projet de voie dédiée est faux : « *par ailleurs, côté pollution, le périph est beaucoup moins pollué qu'avant car les véhicules sont eux-mêmes beaucoup moins polluants, plus récents et il y a de plus en plus de véhicules électriques* » ; « *réduire la vitesse est contre-productif d'un point de vue pollution et santé publique : c'est précisément à 70km/h que les voitures polluent le moins* ».

D'autres solutions sont proposées pour répondre aux enjeux environnementaux et de qualité de l'air (cf. partie 6 sur les alternatives pour plus de détails) :

- « *si on veut améliorer la qualité de l'air, il faut interdire progressivement selon les Crit'Air. Il faut aussi réguler les poids lourds peut-être uniquement pendant certaines horaires de la journée* » ;
- « *recouvrir le périphérique par endroits pour amoindrir l'impact environnemental pour les riverains* » ;
- « *encourager au passage aux voitures hybrides et électriques* ».

Sur ce dernier point, des contributeurs expriment leur exaspération à avoir investi dans des véhicules électriques et à être considérés de la même manière que les conducteurs en véhicules thermiques : « *je précise que ceux qui ont pu et ont fait l'effort financier d'acheter un véhicule électrique ne polluent pas (au regard de vos critères) se sentent doublement lésés par ces entraves à la liberté de circuler* ».

À l'inverse pour les partisans du projet, la diminution du nombre de véhicules due au covoiturage va être bénéfique en termes d'impact environnemental.

Des participants sont convaincus des effets : « *moins de voitures donc moins de pollution, c'est bénéfique pour le porte-monnaie des usagers mais aussi et surtout pour la santé de nous tous (et notamment ceux qui ne possèdent pas de véhicules et/ou qui vivent à proximité du périphérique (plusieurs millions !))* ».

Pour ces contributeurs, le projet est aussi bénéfique pour les générations à venir : « *covoiturer, pour nos enfants, pour la planète...* » ; « *nous n'avons pas le choix, le dérèglement climatique est rapide, il faut des adaptations rapides* » ; « *c'est une mesure de bon sens qui fait partie des décisions bonnes pour le climat la planète et ses habitants.* »

Synthèse des contributions : les impacts sur la pollution

Certains participants formulent des craintes importantes concernant les conséquences du projet sur la pollution de l'air. Selon eux, l'augmentation des embouteillages et la diminution de la vitesse de circulation engendrées par la mise en œuvre de la voie dédiée augmenteraient les émissions de gaz à effet de serre aux abords du périphérique.

En revanche, pour les partisans du projet, le principe de voies dédiées - incitant davantage aux mobilités collectives et diminuant l'autosolisme - participe à la réduction de la pollution en réduisant le nombre de voitures en circulation.

2.4 Impact sur la santé et le cadre de vie

Sur les impacts en matière de santé et de cadre de vie, les arguments utilisés par les contributeurs favorables ou défavorables au projet s'opposent diamétralement.

Pour les contributeurs favorables au projet, le projet de voie dédiée va dans le bon sens, « *dans le sens de l'histoire* ». Selon eux, en diminuant la vitesse et en favorisant le covoiturage, la pollution va diminuer et donc l'ensemble des mesures va contribuer à améliorer le cadre de vie et la santé des Parisiens et Parisiennes et des habitants de proches banlieues. « *Moins d'accidents graves, moins de bruit, moins d'émission de CO₂ émanant des pots d'échappements. Ce sont les*

principaux points importants à prendre en compte pour son évolution ». Certains mentionnent les mesures prises à Paris intramuros pour pacifier les voiries, qui auraient par ailleurs permis d'améliorer la qualité de l'air et d'abaisser les nuisances sonores. Il s'agirait alors d'étendre ces mesures au boulevard périphérique pour permettre aux riverains de bénéficier des mêmes avantages, dans un objectif de réduction des inégalités « *territoriales, sociales et environnementales* ».

Certains riverains expriment leur satisfaction : « *c'est une bonne nouvelle ! Étant riverain immédiat du périphérique (porte de la Villette côté Pantin), mes poumons et mes oreilles en seront également ravis* » ; « *la situation environnementale, climatique et en termes de santé publique pour les voisins du périphérique comme nous, est tellement grave que ce genre de mesure doit être pris avec grande urgence* ».

De plus, pour des participants, « *la santé des personnes principalement modestes qui vivent à côté du périphérique doit passer avant les égoïsmes* ».

À l'inverse, parmi les personnes défavorables au projet, beaucoup sont déjà excédés par les embouteillages actuels. Selon eux, l'impact envisagé sur les embouteillages futurs et la pollution sera encore plus néfaste en termes de santé et de cadre de vie, les impacts pouvant aller jusqu'aux conditions de travail :

- « *une qualité de vie qui se dégrade de plus en plus avec une augmentation du stress des parisiens et des franciliens* » ;
- « *un axe de plus pour énerver les franciliens et les pousser à des arrêts maladies ou du stress au travail à cause des transports* » ;
- « *cela va créer encore plus de bouchons et de pollution, va augmenter l'agressivité au volant et créer encore plus des frustrations pour les franciliens* » ;
- « *je ne parlerai pas des embouteillages, de l'agressivité au volant, des accidents, je parlerai simplement de la destruction de valeur que cela va représenter (retard, impact sur le temps de travail, impact sur la productivité, perte de compétitivité et d'image)* ».

Le clivage « *bénéfices pour les parisiens* » versus « *difficultés accrues pour les habitants de banlieue* » est souligné : « *ville invivable réservée à quelques bobos aux revenus type CSP++ et encore* » ; « *proposition irrespectueuse des habitants d'Île de France (impact sur la santé publique de l'accroissement des embouteillages)* » ; « *Paris devient une île, s'isolant de sa banlieue* ».

Il est également mentionné l'impact prévisible du projet sur l'accès aux sorties culturelles dans Paris intra-muros qui deviendront encore moins accessibles, ces sorties culturelles étant un des attraits de Paris : « *je ne viens même plus faire une expo ou un théâtre dans Paris, tant cela est pénible* », « *j'adorerai emmener mes enfants dans les restaurants, commerces et activités culturelles parisiens... aujourd'hui le simple fait de penser aux embouteillages, problème de stationnement devient complètement dissuasif...* »

Les populations les plus fragiles se sentent elles aussi défavorisées et empêchées dans leur déplacement, leur vie sociale, le lien avec leur famille : « *cette voie même dynamique n'a aucun sens et détériore la qualité de vie de ceux qui n'ont pas le choix de prendre la voiture comme les personnes en situation de PMR.* »

Le cadre de vie se dégradant, des contributeurs font remarquer que « *la conséquence de tout ceci est que Paris se vide de ses habitants* ». Ils rappellent que « *Paris fait déjà assez fuir avec la circulation... ce ne sera que pire* » ; « *pas étonnant que Paris perde des habitants chaque année* ».

au vue des aberrations en termes d'aménagement de voirie de la mairie » ; « Paris donne de moins en moins envie » ; « cette ville se dévitalise progressivement et va finir par devenir une cité dortoir doublée d'une cité musée ».

Synthèse des contributions : les impacts sur la santé et le cadre de vie

Pour les détracteurs du projet, l'augmentation potentielle des embouteillages entraînée par la mise en place de la voie dédiée aurait potentiellement un impact négatif pour le cadre de vie des usagers (stress, perte de temps, agressivité, accidents, accès aux événements culturels...) mais aussi pour les riverains (augmentation des nuisances sonores, de la pollution...).

Au contraire, pour d'autres contributeurs, en participant à apaiser les mobilités, ce projet serait porteur de bénéfices pour les tous les habitants et notamment les riverains du périphérique, grâce à la diminution du bruit et de la pollution aux abords des routes franciliennes.

2.5 Impact économique

2.5.1 L'impact de ce projet sur la ville de Paris elle-même et son dynamisme économique

Pour certains participants, les difficultés d'accès ressenties par les professionnels extérieurs à Paris vont s'accroître avec ce projet. Selon eux, les activités économiques ne voudront plus venir s'installer dans Paris intramuros et c'est toute la ville qui va en pâtir : « *Paris s'étiolera en quartiers isolés alors que c'est le poumon économique de la France* ». Des craintes s'expriment : « *Paris ne peut pas devenir une ville musée* » ; « *Paris est en train de devenir une Ville Morte, sans habitants, réservée aux touristes* ».

Ils craignent que la congestion encore plus forte du périphérique aille marquer un ralentissement de cette économie « *dont la mairie devra porter la responsabilité car il ne sera plus possible de se rendre dans Paris* ».

Des participants rappellent que « *la ville de Paris (et la région Île-de-France) ne peut raisonner sans le peuple des banlieues qui fait vivre opérationnellement et économiquement la capitale de la France* ».

Les impacts économiques potentiels du projet s'étendent sur différentes échelles, à la fois locale, métropolitaine voire nationale : « *il faut réfléchir aux conséquences que cela va engendrer par la suite pour l'économie de notre territoire et de notre pays. Si cela devient trop compliqué pour nos entreprises de se déplacer en région parisienne alors nos entreprises vont quitter Paris où même fermer leurs portes* » ; « *utiliser le boulevard périphérique comme boulevard urbain avec voie réservée et surtout une vitesse diminuée revient à ne privilégier qu'une échelle d'utilisation, locale et de cabotage. L'outil d'efficacité économique du périphérique s'en trouve stoppé, rendant l'attractivité globale de la métropole très dévaluée amenant un appauvrissement déjà marqué* ».

Enfin, le projet est vécu par certains comme « *un pas de plus vers l'intégrisme écolo-bobo qui va un peu plus mettre à mal l'économie* ».

2.5.2 L'impact économique du projet sur les professionnels ou les travailleurs empêchés de venir à Paris ou ralentis dans leurs déplacements

Les participants soulignent que les professionnels ne viennent pas sur Paris par le périphérique « *par plaisir* » mais pour exercer leur métier (d'artisan, de commerçant, de professionnel du bâtiment, de livreur, de commerciaux ou se rendre au travail. Ainsi, « *à force de réduire l'accessibilité de Paris aux franciliens travaillant sur Paris, Paris va se vider de sa force de travail !* ». Certains craignent « *des impacts négatifs sur les entreprises qui dépendent du transport routier pour leurs activités* ».

Des contributeurs habitant la banlieue plus ou moins lointaine, réagissent aussi au fait qu'ils doivent emprunter le périphérique pour aller travailler et que l'utilisation de la voiture est incontournable pour eux compte tenu de l'absence de transport en commun adapté ou fiable. Ils ajoutent qu'ils passent déjà des heures en voiture et que ce projet de voie dédiée à laquelle ils n'auront pas accès va faire empirer leur temps de trajet.

Il est souligné que Paris est une ville centre au niveau culturel et que ce type de projet empêche l'accès à la culture et aux loisirs des habitants de la banlieue : « *ces restrictions asphyxient Paris au fur et à mesure, on a besoin de bouger, de se déplacer rapidement et intelligemment pour nos loisirs/travail* ». Il en est de même pour les achats « *les banlieusards ne peuvent plus profiter de Paris pour du shopping* ».

Synthèse des contributions : les impacts économiques

En termes d'impacts économiques, les contributeurs craignent que le projet rende plus difficile l'accès à la capitale, et participe à diminuer son attractivité vis-à-vis des entreprises et des travailleurs. Les difficultés pour les professionnels sont déjà présentes et les répercussions sur leurs activités sont également mentionnées. Des secteurs d'activités spécifiques sont identifiés : la livraison, l'artisanat, le bâtiment, les VTC, le commerce...

De plus, les travailleurs franciliens, travaillant à Paris ou devant emprunter le périphérique, craignent un allongement de leur temps de trajet domicile-travail quotidien.

2.6 Les études d'impact

Le manque d'études globale ou d'études d'impact est pointé du doigt par les contributeurs défavorables au projet qui contestent ses motivations, notamment écologiques. Ils s'interrogent sur plusieurs points :

- « *seule une solution globale d'un schéma directeur au niveau de toute l'Île-de-France pourra avoir du sens. Où sont les études d'impact, de report, les alternatives ?* » ;
- « *où sont les études scientifiques ?* » ; « *où est l'étude de report de circulation ?* » ; « *une simulation de fonctionnement a-t-elle été faite pour mesurer l'impact global sur le fonctionnement de la circulation et la pollution ?* » ;
- « *aucune étude ou prévision n'est présente afin d'analyser les répercussions de cette voie dédiée sur l'augmentation des particules dans l'air, l'accroissement des nuisances sonores, et l'aggravation des accidents de la route découlant de la congestion mécaniquement accrue* » ;
- « *en outre, un état des lieux du bilan des modifications des modes de transport dans Paris opérées depuis 2014 serait utile avant de lancer de nouveaux chantiers : quel bilan écologique (cf. le transfert des pollutions des quais vers le périphérique sud sans diminution de la*

pollution) ? Quel bilan financier ? Les chantiers ouverts précédemment en matière de voirie sont-ils achevés ? ».

Les études présentées dans le cadre de la consultation du public sont contestées ou considérées comme très insuffisantes car :

- *« elles ne distinguent pas les usages personnels et professionnels ... devant être largement majoritaires en semaine ni ne tiennent compte des contraintes de déplacement avec les transports en commun francilien existant. Elles ne mesurent pas l'incidence du déport de la circulation sur le réseau secondaire (qui seront + saturés) » ;*
- *elles ne prennent pas en considération « les solutions/voies alternatives de déplacement (encombrement du périphérique intérieur, etc.) ni de réelles solutions alternatives de mobilité, notamment avec les transports en commun », ni « l'impact de ces mesures sur le trafic du deuxième périphérique métropolitain, l'A86, devra être appréhendé » ;*
- *« il serait temps de réellement étudier les effets de ce type de projet, mais surtout d'avoir une approche systémique de la situation afin de mettre en œuvre des actions concrètes et efficaces qui ne viendront pas nuire aux franciliens qui déjà passent beaucoup de temps en transport, sans oublier les personnes de passage ».*

D'autres contributeurs soulignent aussi que les études ne mesurent pas l'impact sur les habitants, ne contiennent pas d'analyse socio-économique, d'analyse des coûts-avantages de toute nature pour chaque partie prenante du projet. Des participants sont en attente de réponse : *« le constat préalable (par le Registre de Preuve de Covoiturage) d'un flux suffisant de covoitureurs serait alors une condition au lancement du projet. Voyons alors ce que le ministère des transports va répondre aux questions écrites n°6649 (A.N.) et n° 6512 (Sénat) qui permettrait d'obtenir un nombre suffisant de covoitureurs, avant de leur réserver cette voie de gauche ».*

Par ailleurs, l'absence d'étude d'impact ne permettrait pas aux participants *« d'exprimer un avis éclairé sur le projet porté à leur connaissance »* dans le cadre de cette consultation.

D'autres regrettent que certaines parties prenantes n'aient été associées ou informées de la réalisation d'études préalables : *« envisager la privatisation d'une voie sur le Périphérique parisien pour les bus et le co-voiturage devrait être le résultat d'études menées avec Île-de-France Mobilités, ce qui n'a pas été le cas » ; « la RATP souhaiterait ainsi connaître les résultats des simulations et savoir si une phase transitoire difficile est envisagée par la Ville ».*

De *« véritables »* études sont donc attendues et des parties prenantes souhaitent pouvoir y contribuer : *« les Maires du Val-de-Marne doivent être associés à l'élaboration du cahier des charges d'une telle étude ».* Enfin, pour ces participants, les expériences du même type menées ailleurs en France ou à l'étranger doivent être considérées.

Synthèse des contributions : les études d'impact

L'absence d'étude d'impact préalable est regrettée par les contributeurs. Ils auraient souhaité que des études précises soient réalisées en amont pour analyser l'impact de la voie dédiée sur l'environnement, la circulation, la sécurité, l'activité économique...

Une approche générale des impacts, à l'échelle métropolitaine voire régionale, est préconisée. En ce sens, certains en appellent à associer des collectivités et des institutions franciliennes à la réalisation des études de trafic.

2.7 L'évaluation du dispositif

La question de l'évaluation du dispositif est abordée par les participants en lien avec leurs attentes relatives à la réalisation préalable d'études d'impact.

C'est le cas notamment du souhait d'une « évaluation de l'efficacité de cette initiative au regard des objectifs chiffrés liés à la préservation de l'environnement, de la fluidité du trafic mais aussi de la sécurité routière et des comportements au volant devra être réalisée et publiée une fois par an avec l'identification des mesures correctives si nécessaire ».

Des contributeurs souhaitent que le projet soit mis en œuvre de manière expérimentale pendant une période donnée (« deux ou trois mois », « un an », « sur une période significative et hors vacances scolaires ») puis soumis à évaluation avant d'être reconduit. Dans le même sens, pour certains, un bilan précis devrait être établi après une période significative d'utilisation avant de reconduire ou d'arrêter cette mesure en fonction des impacts identifiés. Une telle évaluation pourrait également intervenir « à l'issue des Jeux Olympiques, avant de procéder à une extension du dispositif ». Il est proposé que des usagers ainsi que les collectivités concernées participent à la commission d'évaluation.

Avant de réaliser une évaluation, certains participants alertent sur la nécessité d'être « plus clairs sur les objectifs du projet et la façon de les mesurer pendant l'expérimentation ».

Par ailleurs, la méthodologie d'évaluation envisagée est questionnée : « la méthodologie d'évaluation environnementale du projet (NOx, CO2, PM10) repose sur l'utilisation d'un modèle (COPERT). AIRPARIF a-t-elle chiffré la mise en œuvre complémentaire d'une évaluation directe à partir de la collecte de données issues de capteurs de polluants de l'air ? À partir de quel seuil d'augmentation, le cas échéant, des émissions de polluants de l'air, en tant que condition résolutoire, le maître d'ouvrage s'engage-t-il à mettre fin au projet ? ».

Des contributeurs invitent aussi à considérer les retours d'expérience et les évaluations réalisées dans d'autres villes ou d'autres pays :

- aux États-Unis, plusieurs villes ont rencontré des problèmes avec leurs voies dédiées, notamment à San Francisco où la voie réservée aux bus sur la route de la Mission a été critiquée pour son coût élevé et son manque d'utilité. À Seattle, une voie dédiée pour les bus a été supprimée en 2015 en raison de plaintes des automobilistes ;
- en Australie, la ville de Sydney a connu des difficultés avec sa voie dédiée pour les bus sur la rue George, qui a été critiquée pour son coût élevé et son manque de fiabilité ;
- en France, la ville de Lyon a connu des problèmes avec sa voie dédiée pour les bus sur la rue Garibaldi, qui a été critiquée pour sa conception inadaptée et son manque d'utilité. La ville de Grenoble a également rencontré des difficultés avec sa voie dédiée pour les bus sur la rue Berthe de Boissieux, qui a été critiquée pour son coût élevé et son manque de fiabilité ;
- en Allemagne, la ville de Munich la voie dédiée pour les bus sur la rue Landshuter Allee a été critiquée pour son coût élevé et son manque d'utilité.

Synthèse des contributions : l'évaluation du dispositif

Les participants identifient plusieurs points de vigilance concernant l'évaluation du dispositif. Ils souhaitent que cette évaluation repose sur des objectifs clairement identifiés, des périodes d'analyse régulières, des critères précis (pollution, circulation, sécurité, économie...) et qu'elle s'appuie sur les retours d'expériences issus de projets similaires déployés à l'étranger. Le

souhait d'associer à cette évaluation des acteurs indépendants et des usagers est aussi exprimé.

3. La signalisation

Différents types de remarques sont formulées concernant la signalisation. Selon certains participants :

- la signalisation décrite manquerait de clarté :
 - « *la signalisation proposée est incompréhensible* » ; « *le fonctionnement par allumage des panneaux semble assez compliqué* » ;
 - « *la signalétique proposée est peu connue et ne sera pas forcément comprise par les conducteurs non habitués à la région parisienne* » ; « *alors la créativité en matière de signalisation locale non standard, évitez s'il vous plaît* » ;
 - « *les conditions d'application variables deviennent incompréhensibles et inapplicables. La forêt de panneaux routiers devenant illisibles* » ;
- la signalisation présentée ne serait pas suffisante ou inadaptée :
 - « *au lieu de simples panneaux lumineux, des dispositifs d'information plus conséquents pourraient être envisagés, comme sur la M25 autour de Londres* » ;
 - « *il faudrait peut-être jouer sur la limitation avec des panneaux dynamique en fonction du flux, heures de pointes, et conditions météo ! On s'inspire de l'Allemagne pour beaucoup de choses, inspirez-vous de leurs infrastructures routières qui font leurs preuves !* » ;
 - « *une signalisation dynamique, comme expérimentée sur l'A6 vers Valence semble mieux adaptée* » ;
 - « *la présence des horaires ne fera que rendre l'exercice plus difficile, notamment pour les usagers étrangers à ces routes. Et demandera une logistique particulière d'affichage engendrant un cout supplémentaire, une pollution lumineuse et visuelle* » ;
- la signalisation devrait être prévue en amont de l'activation du dispositif pour être efficace :
 - « *les zones de transition avec les réseaux raccordés au périphérique devront être traitées avec une communication appropriée pour que les conducteurs soient clairement avertis suffisamment en amont des conditions qui vont changer* » ;
 - « *elle doit être accompagnée d'un balisage lisible et efficace de la voie dédiée, au-delà de l'utilisation des panneaux PMV* » ;
- la signalisation prévue serait dangereuse :
 - « *j'imagine le casse-tête que serait (ou sera) l'utilisation de ces panneaux en fonction des heures, de l'encombrement et de la vitesse du vent. Ça me paraît très dangereux* » ;
- la signalisation entraînerait des conséquences en termes d'impact sur l'environnement :
 - la signalisation lumineuse en plus des caméras va générer du « *stockage de datas, ultra consommateurs d'électricités et d'eau* », or ces moyens sont en contradiction avec l'objectif de diminution de la pollution ;
 - « *qui dit panneaux interactifs dit besoins en énergie pour toute cette nouvelle installation... n'est-ce pas un peu à contrecourant de notre époque de mettre en place des équipements énergivores là où aujourd'hui cette dépense en énergie n'est pas. Le rapport dépense/bénéfice pour l'aspect écologique me semble très mauvais si ce n'est nul* ».

Synthèse des contributions : la signalisation

La signalisation prévue concernant la voie dédiée fait l'objet de quelques remarques. Elle est jugée par certains peu claire, insuffisante, inadaptée, consommatrice en énergie, voire dangereuse. L'enjeu d'accompagner cette signalisation d'un dispositif d'annonce en amont du périphérique sur les voiries qui y débouchent est également rappelé.

4. Le contrôle du respect de la voie dédiée

Les contributeurs défavorables au projet s'interrogent sur les contrôles qui pourraient être opérés pour faire respecter l'utilisation de cette voie dédiée.

Des participants questionnent le dispositif de contrôle et ses modalités :

- « *en quoi vont-ils consister et comment contrôler le covoiturage ? Quels outils / techniques vont être utilisés ?* » ; « *certains vont tenter de leurrer les caméras ; comment faire avec les vitres teintées ?* » « *quant au covoiturage, ce n'est pas vérifiable sauf à établir une reconnaissance du contenu de chaque voiture* » ; ou encore comment ne pas confondre la présence d'un passagers avec celle d'un animal ou d'une poupée ? ;
- « *les membres d'une même famille est-ce du covoiturage ? Un bébé à l'arrière du véhicule ça compte ?* ».

Selon certains, le contrôle ne serait pas adapté à toutes les situations. Ce serait le cas « *si un automobiliste doit se déporter temporairement sur la voie de gauche pour éviter un obstacle, alors il sera automatiquement verbalisé. Il n'aura aucun moyen de se défendre et d'expliquer qu'il a dû éviter un obstacle ou éviter un accident. Le système de verbalisation étant automatisé* » ; « *le contrôle de ceux qui auraient droit à la voie prioritaire paraît utopique sauf à mettre des caméras partout, et encore ; quid des cas où on doit changer de file pour une bonne raison* ».

Par ailleurs, certains contributeurs soupçonnent la mairie de vouloir « *faire du cash* » avec le système d'amendes qui sera mis en place : « *enfin, la sempiternelle répression par le fric, avec une vitesse très basse qui permettra un flashage "à tout va !* » ; « *50km/h contrôle par vidéo verbalisation : c'est pour compenser les dettes de la ville ?* » ; « *révélateur [...] d'une taxation déguisée* ».

Des participants craignent un excès de surveillance, voire des débordements :

- « *le système de vidéo contrôle automatique : à la fois efficace et techniquement pertinent pour ce type de contrôle, mais à mettre en œuvre avec de grandes précautions pour se focaliser uniquement sur cet objectif, en respectant la vie privée. L'empilement de mesures technologiques de surveillance de masse automatisée, avec les drones de surveillance, et la surveillance algorithmique des JO, n'augure rien de bon* » ;
- « *la vidéosurveillance est-elle en adéquation avec les règles RGPD ?* » ; « *avez-vous consulté la CNIL à ce propos ? Quel est le cadre légal qui entoure ce dispositif ? Combien de temps seront gardées les images ?* » ; « *Y a-t-il une garantie relative au traitement des images captées par un agent et n'étant pas traitées / filtrées en amont par un logiciel ? Cela est-il en respect avec la réglementation européenne relative au traitement des données* » ;
- « *il y aura des erreurs, des risques d'hameçonnage, avec la divulgation sur les réseaux sociaux. Que se passera-t-il en cas de faux jour, ou quand on abaissera le pare soleil, quelle partie du corps sera vue et filmée ?* » ;

- « *Comment contrôler à part ENCORE NOUS ESPIONNER, NOUS CONTROLER ET PUNIR PAR LA VIDEO alors que certains hurlent déjà contre le contrôle des drones* ».

Le droit de circuler est invoqué par les participants pour réprover les contrôles vidéo : « *un système de contrôle est évidemment nécessaire pour éviter les abus. Mais sa mise en œuvre sous la forme d'analyse vidéo est une grave atteinte à la liberté de circulation. Tout citoyen a le droit de circuler sans que la Mairie de Paris ne filme, enregistre et analyse le déplacement* ».

Enfin des contributeurs craignent les passe-droits : « *qui va pouvoir emprunter ces voies réservées : les politiques, corps diplomatiques, hauts fonctionnaires, ceux qui n'ont rien à craindre des contrôles : où va la démocratie ?* »

Le cas spécifique des deux roues est également évoqué : « *le risque de verbalisation abusive ou contestable existera dès que le 2-roues motorisé débordera sensiblement de son inter file vers la voie dédiée.* »

L'autorité compétente pour contrôler est également remise en question par certains : « *je remarque en outre dans les réponses des FAQ que ce seront les agents de la police municipale (de Paris) qui auront la charge de vérifier et de qualifier l'infraction (d'utilisation irrégulière de la voie dédiée au covoiturage). Or à ma connaissance ces agents n'ont pas la qualité d'officiers de police judiciaire qui seuls sont habilités à reconnaître des infractions et à délivrer des PV* ». Selon certains contributeurs, les forces de police devraient avoir « *autre chose à faire* » que de contrôler l'utilisation de cette voie.

Les partisans du projet appellent quant à eux de leur vœu un contrôle rigoureux : « *il faut absolument que des contrôles permanents (automatisés) et dissuasifs (pas 10 € d'amende mais bien plus) soient en même temps en place* », car « *sans action coercitive, le respect de la voie dédiée sera ineffectif* ».

Enfin, des suggestions d'utilisation du contrôle à d'autres finalités sont formulées :

- « *le système permettant d'identifier les "véhicules autorisés" (bus, cars, taxis, voitures multi-passagers) devrait être utilisé dans un 1er temps pour dénombrer ces véhicules par tranche horaire et ainsi quantifier et simuler l'intérêt ou non d'une voie dédiée* » ;
- l'utilisation du montant des amendes perçues : « *à quoi va servir cet argent ? À accompagner ? Des parkings en entrée de ville ? Des transports en commun où on peut s'asseoir ?* » ;
- le contrôle par vidéo verbalisation « *des excès de vitesse est indispensables également pour diminuer les nuisances que représente le périphérique pour les riverains* ».

Synthèse des contributions : le contrôle

Les participants s'interrogent sur les modalités de contrôle et leur efficacité pour contrôler le nombre de personnes présentes dans les véhicules (vitres teintés, enfants présents à l'arrière...). La question de l'autorité compétente pour assurer ces opérations de contrôle est également posée (police nationale, municipale...).

D'autres craignent que les informations recueillies (images des caméras, données personnelles) soient utilisées à d'autres fins et que des dérives aient lieu.

Pour les partisans du projet, la mise en place d'un dispositif de contrôle fiable et efficace est identifiée comme une clé de réussite du projet.

5. Le calendrier et l'articulation avec les Jeux Olympiques et Paralympiques

Pour des contributeurs, le test de cette voie dédiée lors des Jeux Olympiques et Paralympiques sera une bonne expérience dont la Ville pourra tirer les leçons en l'évaluant. Des réserves sont toutefois émises quant à la période de test : *« avant de nous IMPOSER ce dispositif attendons de voir comment cela va se dérouler durant les JO et surtout hors période de vacances scolaires ! » ; « l'unique période des Jeux Olympiques et paralympiques ne pourra être considérée comme une période d'expérimentation suffisante et crédible puisqu'elle sera atypique à double titre : diminution du trafic due aux congés estivaux et ajout de flux de nature inhabituelle engendrés par le JOP ».*

D'autres participants considèrent que cette voie réservée à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques n'a aucune justification et qu'il s'agit d'un privilège indu au détriment des personnes qui travaillent : *« à quel titre certains utilisateurs bénéficieraient-ils de facilités de circulation pendant les JO, pour un évènement entrant dans la catégorie loisirs, alors que les autres usagers qui empruntent le périphérique pour leur travail verraient leurs difficultés de circulation augmentées par la réduction du nombre de voies de circulation ? »*

Pour certains, le dispositif devrait prendre fin à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques : *« autant ce projet fait sens pour les JO pour permettre - en période de vacances - aux athlètes et organisateurs de se déplacer rapidement, autant hors périodes de vacances et en rythme normal, ce projet ne fera qu'amplifier les désagréments que subissent déjà les banlieusards » ; « prévoir des files réservées pour les JO paraît nécessaire, ce qui démontre les difficultés actuelles pour se déplacer en Île-de-France. Les franciliens s'en accommoderont car durée limitée ».* Certains précisent alors *« ce qui est "acceptable" un temps très défini, ne l'est pas nécessairement pour un temps beaucoup plus long ».*

D'autres contributeurs pensent aussi que la mairie a saisi ce prétexte des Jeux Olympiques et Paralympiques (*« Cheval de Troie »*) pour prolonger le projet ensuite et que tout était prévu en avance : *« voilà que vous profitez des futurs JO pour instaurer une nouvelle mesure totalitaire de contrôle de la vie professionnelle et privée des usagers » ; « l'excuse des JO pour accélérer l'agenda écologiste de la mairie de Paris est un abus ».*

Des participants considèrent enfin qu'il serait préférable en termes de calendrier d'attendre :

- la fin des aménagements du Grand Paris Express avant de mettre en œuvre cette voie dédiée ;
- que les lignes de métro actuellement prolongées (ligne 14) soient terminées pour reprendre le projet ;
- plus généralement, que des solutions alternatives notamment en matière de transports en commun soient développées.

Enfin, la pertinence d'attendre plusieurs années avant la mise en place de cette voie au regard de l'urgence climatique est remise en question par certains contributeurs.

Synthèse des contributions : le calendrier

La mise en place de la voie dédiée à la suite des voies réservées instaurées pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques questionne les contributeurs. Si certains y voient un premier test pour le dispositif, d'autres estiment que cette mesure devrait rester exceptionnelle et ne pas

dépasser le cadre de l'évènement et de l'été 2024. Prolonger la voie dédiée relèverait alors d'un effet d'aubaine.

Des participants regrettent également que la voie dédiée entre en vigueur avant la mise en service de grandes infrastructures en matière de transports en commun (Métro du Grand Paris, prolongement des lignes de métros...) qui pourraient offrir des solutions alternatives à l'autosolisme.

6. Les alternatives et les mesures complémentaires au projet

Les contributeurs ont évoqué les alternatives, soit car ils n'estiment qu'aucune n'a été proposée en accompagnement de ce projet (ce qu'ils regrettent ou reprochent), soit parce qu'ils considèrent qu'avant de proposer ce projet de voie dédiée, d'autres solutions doivent être ou auraient dû être envisagées ou renforcées.

Ainsi, d'abondantes contributions concernent les transports en commun qui ne seraient pas à la hauteur des enjeux de déplacement des franciliens. Les participants déplorent leur état de vétusté, l'insuffisance du maillage des dessertes, les temps d'attente trop importants, leur saturation, leur non-accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou les familles avec poussette, leur insécurité ou encore leur non-fiabilité (retards, grèves, pannes...). Selon certains, cela serait la cause de l'utilisation de la voiture et du périphérique.

Un des arguments majeurs à l'utilisation de véhicules privés est aussi le temps décuplé nécessaire pour faire le même trajet en transports en commun, particulièrement pour les liaisons de banlieue à banlieue : « *bien sûr on peut prendre la RATP, si l'on est prêt, suivant le départ et l'arrivée, à passer deux fois plus de temps qu'en voiture serrés comme des sardines !* »

Les propositions liées à l'offre de transports en commun

- « *rendre les transports publics efficaces, aujourd'hui c'est une catastrophe !!!* » ; « *mettre de l'argent dans des vrais transports en commun ! Dans le Grand Paris, dans des bus ou des métros plus nombreux aux heures de pointe* » ;
- « *automatiser les lignes de métro, sécurisation, fonctionnement h24... transports public fiables, confortables (climatisation des stations et des rames de métro et RER)* » ; « *promouvoir une offre de transport 24h/24 7j/7* » ;
- « *rendre les transports gratuits pour tout le monde* » ;
- « *encourager l'utilisation des métros du Grand Paris pour venir à Paris en développant les parkings aux stations des métros* », « *d'immenses parkings GRATUITS* » ;
- « *prévoir aussi des wagons vélos dans ces rames pour fluidifier encore plus la mobilité depuis le domicile jusqu'au lieu de travail* » ;
- « *augmenter l'offre de transports en commun, les correspondances, la possibilité de faire un contournement routier pour passer de banlieue à banlieue* » ; « *prolonger les réseaux de métro au-delà des limites parisiennes et en circulaires (comme le fait le Grand Paris) afin de permettre des liaisons banlieue à banlieue et Paris banlieue plus fluide, la limite du périphérique marquant encore souvent la limite d'un réseau de transports en commun conséquent et fiable* » ;
- « *développer les transports en dehors de Paris et les améliorer intra-muros* » (bus, trams, métro, RER...) ; « *terminer d'abord les lignes 15, 16 du métro express et l'extension de la ligne 14* ». D'autres lignes sont également évoquées : « *prolongements de lignes de métro* »

existantes : lignes 1, 4, 7, 3, 9, 11, 12, 14 », « le tramway T8 », « le bus à haut niveau de service TZen3 » ;

- *« adapter l'ensemble du système de transport collectif, y compris le métro, aux personnes à mobilité réduite et au transport de marchandises et de matériel, quitte à réduire le service de bus à Paris pour financer les travaux » ;*
- *« remettre du personnel dans le métro, le RER et le train de banlieue : un employé par voiture et un contrôle systématique, pour que chacun se sente en sécurité et puisse s'informer » ;*
- *« intégrer la réflexion en cours sur le réseau de Cars Express Régionaux (cf. rapport Durovray) et envisager des lignes Express qui feraient le lien entre la petite/grande couronne et les portes de Paris », notamment « en utilisant des voies réservées sur les autoroutes A1, A3 et A 86 » ;*
- *« s'attaquer au scandale des microparticules du métro ».*

Face à ces arguments, des contributeurs reconnaissent néanmoins la volonté de la Ville d'agir afin de prendre les devants et ne pas attendre la réalisation de transports en commun structurants (RER, Grand Paris Express), dont les travaux sont fréquemment repoussés.

Les propositions liées au périphérique

La démultiplication des voies

- *« Envisager de doubler le nombre de voies sur le périphérique par des voies aériennes au-dessus du présent périphérique » ;*
- *S'inspirer des exemples étrangers : « rappelons-nous que les "diamond lanes" aux Etats-Unis existent sur des autoroutes entre 4 et 6 voies, ce n'est donc pas comparable - et pas applicable - à notre périphérique qui a moins de voies et des entrées/sorties très rapprochées » ; « à l'instar des grandes villes telle Tokyo ou autres, la création sans nouvelle emprise foncière de nouvelles voies suspendues au-dessus des actuelles serait une solution d'avenir à la sclérose structurelle de Paris et sa région ».*

L'aménagement du périphérique et de ses abords

- *Changer son usage actuel : « utiliser les fonds pour couvrir le périmètre, y faire des plantations de jardins dessus serait une autre idée plus judicieuse pour les habitants et moins démagogique » ; « construisez-y une FORET URBAINE, des voies piétonnes, des pistes cyclables et des espaces d'amusement, de repos, avec régulièrement (tous les 500m ?) des zones "ponts" reliant, à pied, au travers de cette verdure, Paris et la banlieue » ; « prendre une autre voie pour y installer une ligne de tramway et, une autre voie pour y installer une piste cyclable sécurisé ».*
- *Faire du périphérique un véritable boulevard urbain : « transformer le périphérique en boulevard urbain » ; « ce serait aussi l'opportunité pour revoir les revêtements utilisés sur le périmètre pour favoriser la pénétration de l'eau dans les sols et limiter les nuisances sonores. Et planter partout où c'est possible pour réduire les polluants et le bruit ».*
- *Végétaliser la structure et/ou ses abords : « il y a plein d'espaces dans les zones de recouvrement du périphérique qui pourraient être végétalisés et qui restent bétonnés, sans utilité » ; « il est préférable de végétaliser l'entièreté du périphérique avec des arbres pour dépolluer » ; « seule bonne idée : la végétalisation massive des bords du périphérique, ce qui contribuera plus efficacement à la lutte anti-bruit, anti CO₂ ».*

- Aménager les accès au périphérique pour favoriser les connexions avec les transports en commun : « *ouvrez des parkings aux portes de Paris SANS toucher aux espaces verts ou aux espaces sportifs* ».
- Utiliser le périphérique pour produire de l'énergie : « *mise en place d'éoliennes verticales entre les périphériques intérieurs et extérieurs permettant de créer de l'énergie avec l'énergie des véhicules (avec le vent d'elles produisent en roulant)* » ; « *faire une canopée solaire comme envisagée à Marseille (isolation phonique et contre la pollution et production d'électricité)* ».
- Requalifier le périphérique en ZFE : « *il serait beaucoup plus simple d'appliquer les ZFE, ce qui réduirait drastiquement le nombre de véhicules (avec contrôles bien sûr)* ».
- « *Retirer tous les "bidonvilles" qui le jalonnent* ».

Les propositions liées aux catégories de véhicules ou de conducteurs

L'interdiction ou la limitation d'accès au périphérique de certains véhicules

- « *interdire la circulation des poids lourds* » ; « *interdire les "gros poids lourds" (+ 7t5) avec verbalisation automatique (sinon aucun effet), renvoyer les autres sur la A86 en limitant à 19t et enfin les poids lourds restants sur la Francilienne* » ;
- « *interdire les camions et les SUV et les 4X4* » ;
- « *imposer le grand contournement par l'A104 aux non-Franciliens comme lors des flux vacanciers* » ;
- « *interdire progressivement les moteurs les plus polluants et les véhicules et motos bruyantes* » ;
- « *mettre en place un système qui pour les travailleurs franciliens et extérieurs comme un badge qui permettrait d'accéder à ces zones pour les personnes travaillant* ».

L'accès payant pour certaines catégories de conducteurs

- « *mettre des péages à l'arrivée du périphérique où tous les véhicules non franciliens seront fortement taxés sauf justifications sous certaines conditions (nuits d'hôtels, livraisons, travaux...). De même, il faut obliger les véhicules non franciliens à se garer en parking privés* » ;
- « *instaurer une taxe automatique (les radars le permettront) et croissante dans le temps pour tous ces déplacements autosolistes ? Les revenus générés pourraient utilement financer le verdissement et le développement nécessaire des transports en commun à l'échelle de la région, et le déploiement de flottes partagées (là aussi pour supprimer l'absurdité écologique et économique de la possession de millions de véhicules qui encombrant dans la ville les parkings, les rues, etc.)* » ;
- créer « *un péage urbain* » ;
- « *mettre en place un péage sur cette infrastructure publique et ancienne apporterait des recettes utiles à la mise en place de mobilités plus vertueuses en Ile-de-France, alors qu'aujourd'hui le périphérique coûte très cher aux contribuables et ne sert qu'à une minorité d'automobilistes* » ;
- « *verbaliser, voire saisir ET verbaliser, les propriétaires de véhicules /poubelles qui tombent en panne tous les jours sur le périph* ».

L'encouragement par des mesures incitatives à l'utilisation de véhicules « propres »

- « *focalisons-nous sur des efforts pour faire circuler des véhicules plus propres plutôt que de rendre tous les déplacements plus longs et compliqués sur les trajets peu adaptés aux* ».

transports en commun » ; « *cherchons plutôt comment faciliter les recharges de véhicules électriques, ça sera bien plus utile* » ;

- « *à quand l'incitation / l'aide financière de la ville de Paris ou de la région pour l'acquisition d'un 2 roues électrique, avec un montant supérieur aux 900 € maxi actuels (alors que des 2 roues électriques coûtent actuellement entre 20 000 et 30 000 €) ?* » ;
- « *accompagner fortement la transition à l'électrique de tous les véhicules de commerce et livraison* » ;
- « *il est vraiment dommage que le réseau Autolib' se soit arrêté (pour des raisons indépendantes de la municipalité, je l'entends bien), s'il avait été étendu à la grande couronne je suis certaine qu'il aurait trouvé son public* ».

Les propositions pour faire évoluer ou fluidifier la circulation sur le périphérique et le réseau magistral

- « *revoir la signalisation notamment au niveau de Garonor (même si ce n'est pas du ressort de la Ville de Paris) envoyant les véhicules en transits pour Bordeaux, Nantes par l'A86 plutôt que par la Francilienne* » ;
- « *améliorer le contournement de Paris en doublant l'A86 et l'A104* » ;
- « *engager une évolution du réseau magistral par la boulevardisation de l'autoroute A1 depuis la Porte de la Chapelle jusqu'au barreau de liaison situé à la Courneuve* » ;
- « *mettre en place, comme c'est le cas à Bruxelles, des panneaux avant chaque sortie indiquant sa position par rapport à la totalité du périphérique* » ;
- « *faire de la pédagogie sur l'utilisation de la voie de droite qui n'est jamais respectée* » ;
- « *mieux organiser les sorties (gestion du trafic/feux lorsque l'on croise le tramway...)* » ;
- « *réduire le nombre de portes (beaucoup sont en excès et génératrices de bouchons) et en revoir les accès (notamment les échangeurs vers les autoroutes)* » ;
- « *clarifier les règles de transport de marchandises et de matériel dans les zones denses (par exemple via la réservation préalable de trajets en véhicule utilitaire)* » et faciliter le transport de marchandises et de matériel dans les transports en commun (par exemple avec un espace dédié) » ; « *pour l'acheminement des marchandises dans Paris, il faudrait construire des gares routières pour transférer les marchandises des camions de grande taille sur des camions de petite taille* » ;
- « *rouvrir à la circulation les voies sur berges* », « *la meilleure circulation dans Paris était à l'époque des axes rouges et la circulation sur les voies sur berge, ce qui fluidifiait mieux la circulation et enlevait la pollution* ».

Le développement d'autres alternatives diverses

- « *s'appuyer sur le télétravail, voies cyclables, relocalisation de l'emploi... les alternatives existent* » ;
- « *poursuivre le développement des pistes cyclables dans l'ensemble des zones denses. Sécuriser la traversée des grands axes (périphérique, autoroutes, ...) à vélo* » ;
- « *piétonniser l'ensemble des zones denses* » ;
- « *revenir à l'idée de la ville quart d'heure. Et vous verrez que le périphérique sera moins utilisé par les franciliens. Chaque arrondissement doit être aménagé comme une ville avec son centre-ville, ses services publics, ses commerces, ses habitants, ses professions indépendantes, ses activités tertiaires et autres* » ;
- « *ne plus autoriser de construire loin d'une gare (n'autoriser que les rénovations / adaptations)* » ;

- « *prendre l'exemple sur Strasbourg ! un parking à 15 km du centre et un tram direct vers le centre-ville avec un prix réduit tram parking* » ; « *développer plutôt pour les trajets personnels des parkings P+R aux portes des périphériques comme à Lyon* » ;
- « *changer le système CRITAIR complètement obsolète et faussé dès le départ* » ;
- « *créer une brigade de police environnementale* » pour effectuer « *des contrôles dissuasifs de bruit* » ;
- « *s'appuyer sur les entreprises qui devraient également inciter leurs employés à utiliser les transports en commun et/ou à covoiturer plus* » et les « *inciter (y compris les commerces) à s'installer près d'une gare et obliger les entreprises qui en sont éloignées à proposer un service de transport (personnes + marchandises) vers une gare* ».

Synthèse des contributions : les alternatives

Les alternatives au projet ont fait l'objet de nombreuses contributions du public. En premier lieu, les participants estiment que le renforcement des transports en commun, à l'échelle régionale, dans leur diversité (métro, tram, RER, bus...) devrait être un préalable à ce projet. En effet, il leur apparaît difficile de lutter contre l'autosolisme sans développer en parallèle l'offre de transport en commun.

Enfin, d'autres alternatives au projet sont identifiées comme des pistes possibles pour participer à la réduction des nuisances sonores et atmosphériques liées à la circulation automobile. Ces propositions portent sur 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...), ou encore l'instauration d'un péage pour certaines catégories d'usagers.

7. La gouvernance du projet

Des contributeurs s'étonnent que la mairie de Paris porte le projet de voie dédiée sur une voie telle que le périphérique, considéré par des participants comme un « *bien commun* » quasi national. Certains estiment en effet que « *ce n'est pas à la mairie de Paris de décider seule de l'utilisation d'un axe de circulation majeur de la région* ».

Ils considèrent qu'« *une telle décision doit être pensée collectivement dans le cadre d'une vision d'ensemble de l'offre de mobilité à l'échelle régionale et ne peut se décider de manière isolée et unilatérale par la Ville de Paris* ». Ainsi, ils proposent que soit associés au projet :

- les usagers du périphérique ;
- la Région Île-de-France ;
- tous les départements franciliens ;
- les communes limitrophes ;
- la métropole du Grand Paris ;
- Île-de-France Mobilités ;
- l'État.

Ces contributeurs pensent que si ces parties prenantes avaient été associées, le projet aurait été différent. Les raisons invoquées sont nombreuses :

- « *le périphérique parisien (voie la plus empruntée d'Europe) est un équilibre complexe entre la ville et la banlieue* » ; « *le fait que quelques parisiens s'attribuent le droit de décider des règles d'utilisation d'un équipement d'intérêt régional, voire national, sans se soucier vraiment de l'impact quotidien pour les 10 millions de franciliens extra-muros* » ; « *de par sa nature, le boulevard périphérique n'est pas une voie communale, mais une voie de contournement et de transit d'intérêt au minimum régional voire national* » ;
- « *plus de 80 % de l'usage du périphérique n'est pas le fait d'habitants de Paris intra-muros ... ce n'est donc pas à la ville de Paris de décider de son sort ... le périphérique doit être géré soit par l'État, soit par la Région* » ; « *la maire de Paris propose une décision qui en fait impacte en majorité des non-parisiens (comme moi - banlieusard) ... Ce type de décision devrait revenir à la Région Île-de-France, de façon à avoir une gouvernance homogène et logique de l'ensemble de la problématique "transports" sur l'ensemble de la région* » ;
- « *il s'agit donc d'avoir une vision d'urbanisation globale et durable en matière de circulation sur l'ensemble du territoire, vision partagée avec le grand public et impliquant la région et les communes* » ; « *à quand une réelle concertation avec les communes et arrondissements limitrophes et un réel plan déplacement* » ; « *cette réflexion devrait être menée dans le cadre de la révision du SDRIF-E* » ; « *mettez plutôt en place une gouvernance unique de la métropole où les décisions sont prises dans l'intérêt de la population de la région parisienne et pas seulement d'une faible partie* ».

Synthèse des contributions : la gouvernance

La compétence de la Ville de Paris pour intervenir sur le périphérique est questionnée par les participants. Ils s'étonnent qu'une voirie au rayonnement métropolitain et national, principalement utilisée par des usagers ne résidant pas à Paris, puisse faire l'objet d'un projet porté uniquement par la Ville. Ils souhaitent que d'autres acteurs soient davantage associés à sa gestion, notamment les communes limitrophes, la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et l'État.

8. Le coût du projet

Les contributeurs favorables au projet font remarquer que « *contrairement à ce que disent certains, il n'y pas de coûts supplémentaires puisque ces voies vont être équipées pour les JO* ».

En revanche, ceux défavorables au projet le trouve « *trop coûteux* », « *ruineux* », au « *coût considérable* » ou « *disproportionné pour son utilité* ». Ils estiment que « *nous n'avons pas l'argent pour un projet non prioritaire* », et souhaitent plutôt que ces fonds soient utilisés autrement :

- « *merci d'investir l'argent des contribuables parisiens de ces aménagements dans des projets qui ont plus de sens pour les habitants, et d'arrêter de bricoler des trucs que personne ne veut* » ;
- « *à noter que ces 23 millions d'euros HT pourraient être utilisés pour recruter sur une année 754 enseignants du primaire selon les calculs de Libération* » ;
- « *consacrez plutôt votre budget à améliorer la qualité de vie des plus démunis ou à accompagner des jeunes entreprises, c'est bon pour l'emploi et les finances de l'État* » ;

- « *l'argent dépensé par la Ville de Paris sur ce sujet serait mieux utilisé pour la propreté, la sécurité (armer la police municipale), l'investissement dans l'isolation thermique des écoles, collèges, bâtiments de la Ville* » ;
- « *vous feriez mieux d'utiliser l'argent (pour le peu qu'il reste) afin de combler les nids de poule et autre problème de voirie dangereux* » ;
- ces fonds pourraient plutôt être utilisés pour les solutions alternatives (cf. la partie 6 dédiée aux différents types de solutions alternatives).

Des remarques sont émises sur les investissements déjà consacrés pour le périphérique : « *encore un équipement payé par tous les français, que les bobos parisiens veulent supprimer ou se réserver* », et sur le fait que la ville de Paris décide seule de l'investissement pour une infrastructure à vocation nationale voire internationale qui va « *impacter les impôts de tout le monde* ».

Et enfin, une question est également posée : « *si le projet est un échec, qui paie pour revenir à la situation antérieure ?* »

Synthèse des contributions : le coût du projet

Quelques participants remettant en question l'opportunité du projet questionnent également son coût. Selon eux, le projet serait trop coûteux au regard de ses impacts. L'argent consacré à sa mise en œuvre pourrait être utilisé pour d'autres mesures ou d'autres dispositifs (transports en commun, mobilités douces, autres volets de l'action municipale...).

9. La participation du public par voie électronique et ses modalités

Des contributeurs soulignent la difficulté d'accéder aux informations et s'étonnent de n'avoir eu l'information du projet que par hasard ou par des biais détournés. Des participants trouvent compliqué de créer un compte et d'accéder au dépôt d'une contribution. De plus, pour certains, le dispositif essentiellement axé sur le numérique constitue un frein à la participation de certaines catégories de population.

Certains contributeurs relèvent le caractère uniquement consultatif de la démarche. Ils partagent l'idée que la décision serait déjà prise et que les avis émis serviraient peu à alimenter la réflexion et encore moins à infléchir le projet. « *C'est une pure consultation de façade : vous avez déjà décidé à la place des parisiens et des franciliens* », « *la décision est prise : on consulte après !* »

D'autres regrettent qu'en l'absence d'étude d'impact, « *cette concertation ne permette pas aux participants d'exprimer un avis éclairé sur le projet porté à leur connaissance* ».

Des demandes sont formulées pour ouvrir une « *véritable* » concertation pour donner suite à l'expérimentation durant la période des Jeux Olympiques et Paralympiques, avec l'ensemble des franciliens, mais aussi avec les communes limitrophes qui pourraient être impactées par les reports de circulation.

À l'inverse, des contributeurs auraient préféré voter directement « pour » ou « contre ». Un vote ou un référendum comme pour le sujet des trottinettes est aussi souhaité : « *un référendum* »

étendu à l'ensemble de la région Île-de-France me semble la seule solution démocratiquement acceptable ».

D'autres contributeurs évoquent la pétition « Touche pas à mon périph » ainsi que la consultation menée par la Région Île-de-France dont les résultats auraient été « *sans appel : les franciliens sont opposés à la création de voies dédiées sur le Périphérique parisien* ». Enfin, ils regrettent que les consultations sur le sujet n'aient pas été davantage coordonnées : « *en ce qui concerne la méthode, je regrette profondément les divergences entre Paris, la Région, les départements, la métropole et l'État sur ces projets qui proposent 3 procédures distinctes d'expressions* ».

Certains participants saluent la démarche de consultation menée et le sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public.

Synthèse des contributions : la participation du public

Parmi les participants évoquant les modalités de participation du public, certains craignent que leur avis ne soit pas réellement pris en compte dans la décision finale de la Ville à l'issue de la consultation.

D'autres auraient préféré que le dispositif déployé soit renforcé (communication élargie, outils numériques plus simples et accessibles...) ou que la participation du public prenne d'autres formes (votation, concertation élargie associant les collectivités...).

06

Conclusion

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Conclusion

La Ville de Paris remercie l'ensemble des contributeurs ayant participé à la procédure de participation du public par voie électronique, aussi bien sur le registre numérique que lors de la réunion publique et des deux webinaires thématiques.

Toutes les contributions déposées via ces différents canaux de participation ont été lues et analysées pour la rédaction du présent bilan de la consultation, qui en fait la synthèse. Les attentes, les questionnements mais aussi les craintes exprimés par les contributeurs ont bien été entendus.

À la suite de cette PPVE, les équipes de la Ville de Paris vont analyser et étudier l'ensemble des avis partagés sur le projet, notamment sur les quatre thèmes du débat soumis à la consultation : ayants droit, période et horaires d'activation, vitesse de circulation et accompagnement au covoiturage.

À la rentrée 2023, un temps de restitution sera organisé afin de présenter la décision de la Ville concernant les modalités de fonctionnement de la future voie dédiée. Cette décision sera enrichie et amendée, lorsque cela est possible, par les remarques et les propositions émises par le public sur les thèmes du débat lors de la consultation.

ANNEXES

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Les documents suivants sont annexés au bilan et mis à disposition du public sur le site internet de la participation du public par voie électronique :

1. Foire aux questions enrichie progressivement au cours de la PPVE
2. Principaux supports de communication : plaquette, flyer et affiche
3. Comptes rendus des rencontres (réunion publique et webinaires)
4. Export des contributions du public
5. Pièces-jointes transmises via le formulaire de contact

Annexe n°1 - Foire aux questions (FAQ)

Questions et réponses présentes sur la page FAQ du site internet dès sa mise en ligne

Où sera située la voie ? Pourquoi la voie est-elle sur la gauche et non à droite comme les voies de bus ?

Cette voie dédiée au covoiturage, transports collectifs et taxis, ainsi créée sur les 35 km de voirie de part et d'autre 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.

La voie sera-t-elle instaurée sur tout le boulevard périphérique, peu importe le nombre de voies ? Même sur les secteurs qui ne sont pas concernés par les voies olympiques ?

Oui, la voie dédiée au covoiturage, transports collectifs et taxis sera instaurée dans les deux sens de circulation, sur les 35 km de boulevard périphérique, sans distinction du nombre de voies. Elle sera mise en place en deux temps, avec en premier lieu la pérennisation des voies olympiques de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le nord. Puis, dans un second temps, la voie dédiée sera mise en place sur la partie sud du périphérique, entre la Porte de Sèvres et la Porte de Bercy.

La voie dédiée sera-t-elle activée en continue ? Comment sont définies les plages horaires d'activation ?

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 donc être activées en heure de pointe du matin et du soir, et non toute la journée de façon continue. 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 plages horaires d'activation sont ouvertes à la consultation du public et seront précisément définies à l'issue de la présente procédure de participation du public.

La voie sera activée tous les jours de la semaine, y compris le samedi et le dimanche ?

Le dispositif pourrait être activé tous les jours de la semaine, sans 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.

Comment savoir si la voie est activée ? Quelle sera la signalisation mise en place ?

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.

Est-ce que circuler avec un membre de sa famille (conjoints, enfants, bébé) est considéré comme du covoiturage ?

Oui, les voies dédiées sont ouvertes à tout véhicule (sauf poids lourds) occupé par deux personnes ou plus, quel que soit l'âge (les bébés aussi) ou le lien de parenté des occupants.

Suis-je obligé d'emprunter la voie réservée si nous sommes à deux personnes dans mon véhicule ?

Non, la voie dédiée est une possibilité, et pas une obligation. Un véhicule autorisé peut s'insérer ou en sortir, à tout moment, notamment pour entrer ou sortir aux échangeurs intermédiaires.

Les deux-roues pourront-elles circuler sur la voie ?

Cela dépend du nombre de personnes sur la moto. Seul, ce n'est pas possible, à deux, il est possible d'emprunter cette voie réservée. En effet, à moto comme en voiture, la voie réservée est accessible dès que le mode de déplacement transporte deux personnes ou plus.

Les poids-lourds pourront-ils circuler sur la voie ?

Non, les poids lourds (à partir de 3,5 tonnes) ne sont pas autorisés sur la voie dédiée au covoiturage pour des raisons de sécurité, quel que soit le nombre de personnes transportées.

Les taxis pourront-ils circuler sur la voie ?

Oui, les voies dédiées sont accessibles aux taxis, même à vide, car les taxis sont assimilés à un transport collectif.

Les VTC pourront-ils circuler sur la voie dédiée ?

Cela dépend. Les VTC roulant sans passager ne sont pas autorisés sur la voie réservée. Cependant, dès lors qu'ils transportent au moins un passager, donc à partir de deux personnes ou plus, ils sont autorisés sur cette voie, car ils sont en situation de covoiturage.

Les bus pourront-ils circuler sur la voie ? Y compris les cars de tourisme ?

Les 8 lignes de bus du réseau de transports en commun pourront circuler sur ces voies. Cependant seules 5 lignes de bus seront concernées par les horaires d'activation de la voie dédiée (les noctibus ne circulant pas aux heures de pointe), il s'agit des lignes : Roissy bus, Orlybus ; N° 216 ; N° 299 ; N° 351. D'autres lignes de bus pourraient voir le jour sur cette voie dédiée. Les cars de tourisme, lorsqu'ils ne sont pas vides, sont considérés comme des véhicules transportant deux passagers ou plus et à ce titre sont autorisés sur la voie dédiée au covoiturage.

Les ambulances/pompiers et autres transports d'urgence pourront-ils circuler sur la voie ?

Oui, les véhicules des services de secours, notamment les véhicules hospitaliers, des services de police, de gendarmerie et des services d'incendie pourront emprunter cette voie.

Les véhicules à faible émission (véhicules électriques, critère 0), pourront-ils circuler sur la voie ?

Cela dépend. Les véhicules à très faibles émissions avec un seul passager ne sont pas autorisés sur la voie réservée. Ils sont cependant autorisés en situation de covoiturage à partir de deux personnes ou plus.

Quels types de contrôles sont prévus ?

Un dispositif de contrôle sera mis en place sur différents emplacements de la voie pour s'assurer que seuls les véhicules autorisés empruntent la voie dédiée aux heures d'activation. Une amende de 135 euros est prévue pour les usagers en infraction.

Comment les contrôles seront-ils effectués ? Par qui ?

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. 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 type de contrôle envisagé est la vidéo verbalisation par ordinateur (VAO). Ce contrôle consiste à compléter le contrôle 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. Ce contrôle sera opéré par les services de police municipale.

Réponses complémentaires apportées aux questions posées par le public dans le cadre de la consultation

Que veulent dire les notions de véhicule « propre » et de transport « apaisé » ?

Un véhicule propre est un véhicule produisant peu ou pas d'émissions polluantes lors de son utilisation. Une zone de circulation apaisée est une rue ou un ensemble de rues où des dispositions en termes de réglementation de la circulation et d'aménagement ont été prises pour réduire le trafic motorisé et sa vitesse.

La mise en place d'une voie dédiée sur le boulevard périphérique ne vise pas spécifiquement les véhicules propres, qui ne font pas partie de la liste des ayants-droits proposés, et ne s'inscrit pas dans une zone de circulation apaisée, mais répond à un objectif commun de diminution des nuisances sonores et des émissions de polluants.

En quoi le projet pourrait avoir un effet positif sur le pouvoir d'achat des usagers ?

La pratique régulière du covoiturage sur le boulevard périphérique aura un effet positif sur le pouvoir d'achat des usagers, qu'ils soient conducteurs ou passagers en situation d'autopartage, grâce au partage du coût de déplacement (ces usagers étaient auparavant seuls chacun dans leur voiture et payaient l'intégralité du coût).

Un salarié automobiliste qui habite à 30km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue peut ainsi économiser près de 2 000 € chaque année ([Plan national de covoiturage du quotidien](#)).

Les covoitureurs pourront également bénéficier de mesures d'accompagnement financier qui passent par la mise en relation d'usagers (par une application dédiée) à travers plusieurs dispositifs :

- Une gratuité pour les passagers détenteurs de Pass Navigo et une indemnité pour les conducteurs pouvant aller de 1,5€ à 3€ (selon certaines conditions et en fonction du nombre de passagers et de la distance parcourue) ;
- Un soutien au covoiturage lors de grèves ou « pics de pollution », allant de 2,25€ à 4,5€ ;
- Une mesure incitative issue du nouveau plan national covoiturage du quotidien, prévoit une prime de 100 € pour les conducteurs qui se lancent dans le covoiturage courte distance pour 10 trajets réalisés en covoiturage.

Quelles sont les études dont la Ville de Paris dispose pour proposer la mise en place d'une voie dédiée ?

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.

Ces études sont consultables sur le site : [Documentation | Périphérique voie dédiée \(peripherique-voie-dediee.paris\)](#)

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.

Les gains ou allongements des temps de trajets sont-ils estimés, notamment en fonction du type d'usagers pouvant ou non utiliser la voie dédiée ?

La Ville de Paris prévoit la mise en place d'un protocole d'évaluation qui traitera notamment du suivi de l'évolution du trafic, des éventuels reports, des temps de parcours et de l'accidentologie. La méthodologie reste à préciser dans le cadre de la mission d'accompagnement qui serait confiée au CEREMA, et dont le guide d'évaluation « a posteriori » des voies de covoiturage présente d'ores et déjà une méthodologie très complète.

Des modélisations de circulation et une analyse sérieuse des statistiques de flux seront-ils réalisés ?

La ville de Paris a fait le choix d'une gestion dynamique très souple de la voie dédiée au covoiturage, pour laquelle il n'existe pas à ce jour de modèle de simulation de trafic. En contrepartie, une évaluation de ses impacts sera réalisée annuellement dès sa mise en place.

Cette gestion dynamique permettra une désactivation de la voie par section en cas d'incident et sera adaptée à l'observation de certaines données de trafic. Les seuils de désactivation pré définis seront définis dans le cadre du dispositif d'évaluation.

A-t-on évalué l'augmentation du nombre d'accidents liés à un report du trafic sur des voies non protégées dans la capitale ou dans les banlieues voisines alors que le périphérique n'est pas accessible aux piétons et cyclistes contrairement à ces voies de

Les modèles de simulation de trafic ne permettent pas d'évaluer l'évolution de l'accidentologie. Cependant, la Ville de Paris envisage la mise en place d'un protocole d'évaluation qui traitera notamment du suivi de l'évolution de l'accidentologie. La méthodologie reste à préciser dans le cadre de la mission d'accompagnement qui serait confiée au CEREMA, et dont le guide d'évaluation « a posteriori » des voies de covoiturage présente d'ores et déjà une méthodologie très complète.

À combien est évalué l'allongement de la congestion sur les sections amont du réseau qui jusqu'alors étaient épargnées ? Comment s'assure-t-on que cette extension de la congestion au niveau des points d'échange amont ne vient pas neutraliser les bénéfices

Le principal attrait de la voie dédiée pour les véhicules autorisés à y circuler étant la priorisation offerte (effet coupe-file), les voies dédiées seront activées en heure de pointe, et non de façon continue. Toutefois, la gestion dynamique de la voie dédiée au covoiturage laissera une grande souplesse dans la gestion du dispositif. L'observation de certaines données de trafic permettra au besoin de désactiver la section considérée, notamment en cas de remontée de file sur des secteurs particulièrement sensibles. A l'instar du fonctionnement de la voie d'insertion de l'A1 sur le périphérique, la voie dédiée pourrait être désactivée s'il est constaté un blocage au niveau de certaines bretelles desservant des sites sensibles, ou aux abords certains tunnels de plus de 300m.

Enfin, la Ville de Paris prévoit la mise en place d'un protocole d'évaluation notamment avec le concours du CEREMA qui permettra d'identifier l'impact de la voie au niveau des points d'échange en amont du boulevard périphérique.

AIRPARIF a-t-elle chiffré la mise en œuvre complémentaire d'une évaluation directe à partir de la collecte de données issues de capteurs de polluants de l'air ? À partir de quel seuil d'augmentation, le cas échéant, des émissions de polluants de l'air, en

La Ville de Paris envisage la mise en place d'un protocole d'évaluation qui traitera notamment du suivi de la qualité de l'air. La méthodologie reste à préciser dans le cadre de la mission d'accompagnement qui serait confiée au CEREMA. Une première campagne de mesure a été réalisée par AirParif en 2020, et pourrait être reconduite régulièrement dans le cadre de cette évaluation.

Quel est l'estimation de réduction du nombre de voiture grâce au covoiturage ?

Aujourd'hui :

- 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 taux d'occupation moyen en France oscille entre 1,1 et 1,24 selon les études, il monte à 2,25 pour les covoitureurs.
- La part de véhicule sur le boulevard périphérique en covoiturage est de 15 à 20% selon les plages horaires notamment en semaine.
- Environ 50% des trajets sont des trajets domicile travail, plus propice au covoiturage.

Le gain potentiel en termes de réduction du nombre de véhicules à l'échelle métropolitaine est donc important. Les résultats dépendront cependant de l'attractivité des mesures de développement du covoiturage au niveau national, régional et local.

Si l'évaluation est négative, y aura -t-il un retour en arrière possible ?

La Ville de Paris prévoit la mise en place d'un protocole d'évaluation notamment avec le concours du CEREMA. Cette évaluation de l'utilisation et des impacts de la voie dédiée, dont la durée et la périodicité sont à définir, permettra une éventuelle adaptation de ses modalités de fonctionnement si elle s'avérait nécessaire. Par ailleurs, la mise en œuvre de la voie dédiée est une mesure d'exploitation, nécessitant uniquement des travaux d'équipement, (réseaux électriques et informatiques et signalétique) mais aucun aménagement, le dispositif est donc aisément réversible.

Comment le nombre de personnes présentes dans un véhicule pourra être vérifié dans le cas où le véhicule dispose de vitres teintées ?

Pour être aux normes, les vitres avant d'un véhicule (pare-brise et vitres latérales avant) doivent laisser passer au moins 70 % de la lumière, la pose de films teintés non conformes expose le conducteur à une amende de 135€ et un retrait de 3 points sur son permis de conduire. Les caméras pourront donc identifier le nombre de personnes à travers les vitres avant du véhicule, et s'il n'est pas aux normes, le conducteur s'exposera à une amende. Par ailleurs, des dispositifs de contrôle intégrant des caméras thermiques permettront de contrôler également les véhicules qui n'auraient pas des vitres avant aux normes, ou des vitres teintées à l'arrière.

Comment le dispositif de contrôle par caméras va-t-il respecter la vie privée des usagers ?

L'orientation des caméras permettra de ne photographier que la partie supérieure des passagers, et le logiciel de gestion des images « floutera » leur visage de manière systématique. Par ailleurs, le dispositif de contrôle fera l'objet d'une déclaration CNIL au regard du respect de la RGPD (notamment pour le fichier des plaques d'immatriculation des véhicules en infraction, des images et des traitements qui en seront faits).

Comment seront stockées les données d'infractions afin que le système soit sécurisé ?

Le dispositif de verbalisation assistée par ordinateur (VAO) identifiera les véhicules détectés potentiellement en infraction. Les agents de la police municipale auront la charge de vérifier et de qualifier l'infraction pour émettre le procès-verbal électronique.

Le PV sera ensuite traité par l'ANTAI qui sécurise les données du PV électronique. Les pièces qualifiant l'infraction seront stockées en cas de réclamation sur un support sécurisé et sur un site sécurisé de la police municipale, selon le dispositif actuellement existant.

Quelle est l'évaluation du nombre d'agents qui seront nécessaires pour traiter le nombre d'infractions envisagées ?

Le contrôle de la voie de covoiturage sera assuré dans un premier temps 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), puis dans un second temps par un système de contrôle automatisé lorsque la législation le permettra.

Le contrôle de la vidéo-verbalisation sera assuré par des agents de la direction de la police municipale et de la prévention (DPMP). Cette mission a été intégrée par anticipation dans le plan de charge de la DPMP lors de sa mise en place et le recrutement des effectifs de la police municipale a déjà pris en compte ces besoins.

Qu'en est-il des situations où on n'aurait pas d'autre choix que d'utiliser la voie de gauche ponctuellement (pour éviter un choc, un débris sur la chaussée, etc.), recevrait-on quand même une amende ? Quelle serait la possibilité d'exercer un recours ?

La mise en place d'une voie dédiée n'amène aucune spécificité sur les règles du code de la route. En cas de verbalisation contestée, le recours est de droit.

Comment les véhicules pourront rejoindre la voie de gauche en toute sécurité ?

L'insertion des véhicules autorisés à circuler sur la voie dédiée se fera dans les mêmes conditions que le fonctionnement actuel, en s'adaptant à la vitesse moyenne de la voie, en respectant les distances de sécurité et en anticipant le passage d'une voie à l'autre. Une réduction de la vitesse à 50km/h sur l'ensemble des files permettrait de limiter le différentiel de vitesse entre les voies et de changer de voie en toute sécurité.

Qui aura la priorité dans ce système, la voie réservée ou les voies extérieures ?

Il n'y a aucun régime de priorité particulier pour les usagers empruntant la voie dédiée, c'est donc le régime général du code de la route qui s'applique. En matière de changement de file notamment, l'usager souhaitant accéder ou sortir de la voie dédiée devra toujours donner la priorité aux voitures ou aux autres usagers de la route qui se trouvent sur la voie de circulation dans laquelle il souhaite s'insérer.

Comment cette voie fonctionnera quand il y aura une réduction de voies ?

La voie de covoiturage sera aménagée sur la voie de gauche, afin de garantir les meilleures conditions de son fonctionnement, et sa bonne fluidité.

En cas d'évènement particulier sur le réseau, ou d'accident, la section impactée par une réduction de voie pourra être désactivée. La réactivation interviendra en fin d'incident/d'accident, et après résorption de la congestion éventuellement générée, sur décision des opérateurs. L'observation de certaines données de trafic permettra au besoin également de désactiver la section considérée.

Comment cette voie fonctionnera dans les sections du périphérique à 2 ou 3 voies ?

La voie dédiée au covoiturage fonctionnera de la même manière sur les différentes sections du périphérique (de 4, 3 et 2 voies), les réductions du nombre de files concernant les files de droite.

La gestion dynamique de cette voie offrira une grande souplesse dans sa gestion, notamment pour les sections du boulevard périphérique à 2 voies, avec 7 sections activables et désactivables par les opérateurs en fonction des besoins identifiés en temps réel.

Comment assurer aux véhicules d'urgence une voie dégagée avec autant de types de véhicules pouvant également y circuler ?

Les véhicules d'urgence étant autorisés à circuler sur la voie dédiée, pourront bénéficier de l'effet « coupe-file » justifiant son activation. La voie dédiée devrait accueillir entre 20 et 25% du trafic actuel, elle ne sera donc pas complètement « dégagée » mais permettra aux véhicules d'urgence de circuler sur la voie la plus fluide. En cas de saturation de la voie dédiée, celle-ci pourra être désactivée dans le cadre de sa gestion dynamique, le boulevard périphérique reviendra donc à un fonctionnement identique à la situation actuelle.

Les utilisateurs d'une application de covoiturage pourront-ils circuler sur la voie lorsqu'ils sont seuls dans leur véhicule ?

Ces utilisateurs seraient autorisés à circuler sur la voie dédiée lorsqu'ils partagent leur véhicule avec un ou plusieurs autres passagers. Il n'est pas prévu actuellement qu'ils soient autorisés à l'utiliser s'ils sont seuls dans leur véhicule, même s'ils sont passés par une application de covoiturage pour proposer de partager leur trajet, car les dispositifs de verbalisation actuels ne permettront pas ce type de contrôle.

Cependant une évaluation du fonctionnement de la voie dédiée, de son utilisation et ses impacts sur plusieurs années est prévue, elle permettra une éventuelle adaptation de ses modalités de fonctionnement et de contrôle si elle s'avérait nécessaire.

Le nombre de personnes minimum par véhicule sera-t-il amené à évoluer dans le temps pour s'adapter à une éventuelle augmentation du covoiturage ?

La définition actuelle du covoiturage vise 2 personnes ou plus. Cependant une évaluation de son fonctionnement, de son utilisation et ses impacts sur plusieurs années est prévue, elle permettra une éventuelle adaptation de ses modalités de fonctionnement si elle s'avérait nécessaire. Et notamment, si le taux de covoiturage à deux personnes augmente les premières années au point de saturer la voie dédiée, il pourra être envisagé de passer à 3 personnes minimum pour emprunter la voie dédiée.

Est-ce que les 2 roues qui empruntent couramment l'entre-files seront verbalisés s'ils empiètent sur la voie dédiée au covoiturage ? Seront-ils obligés de parcourir l'entre-files entre la 2e et 3e avec un risque accru d'accident ?

La liste des usagers autorisés à utiliser la voie dédiée est soumise à la consultation du public et ne comprend pas à ce jour les motos avec conducteur seul. Elles seraient donc verbalisées si elles empruntaient la voie dédiée sans accueillir de passager supplémentaire, mais ne seraient pas verbalisées si elles circulaient en inter-files.

En effet, la pratique actuelle de l'inter-files est autorisée, dans le cadre de l'expérimentation lancée le 2 août 2021, sur les autoroutes et les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune, où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h. La circulation inter-files se pratique à une vitesse de 50 km/h au maximum, avec un différentiel de 30 km/h par rapport aux autres véhicules. Lorsque le trafic se fluidifie et que les véhicules circulent à plus de 50 km/h sur au moins une des deux files, les deux ou trois-roues motorisés doivent reprendre leur place dans les voies.

Le nombre de changements de file liés à la mise en place de la voie dédiée ne devrait pas augmenter puisque cette voie accueillera une circulation un peu moins dense, donc potentiellement moins de véhicules qu'aujourd'hui.

Les artisans et les véhicules professionnels pourront-ils circuler sur la voie dédiée ?

Les artisans et les véhicules professionnels ne sont actuellement pas inclus dans la liste des ayants-droits soumise à la consultation du public, et ne pourraient emprunter la voie qu'en dehors de ses horaires d'activation ou lorsqu'ils sont en situation de covoiturage.

Les véhicules utilitaires représentent aujourd'hui près de 16% du trafic, et les poids lourds près de 4%. Les véhicules en covoiturage représentent aujourd'hui de l'ordre de 15 à 20% des véhicules en circulation sur le BP. Ajouter les véhicules professionnels et des ayants-droits à la liste actuellement proposée porterait à près de 40% des usagers la part des ayants droit de la voie dédiée.

La nécessaire condition de fluidité de la voie dédiée limite la liste des ayants droit qui seraient admis à emprunter cette voie dédiée. Le nombre d'ayants-droits étant nécessairement limité pour que la voie dédiée reste fluide et offre un gain de temps à ses usagers, toute entrée d'une nouvelle catégorie d'usagers dans la voie dédiée pourra nécessiter d'en modifier les autres.

Titulaire d'une carte d'invalidité, pourrais-je utiliser la voie de gauche si je suis seul dans mon véhicule ? La carte mobilité-inclusion invalidité répertoriée par la Ville de Paris permettra-t-elle d'utiliser la voie

Les ayants-droits envisagés à ce stade pour la voie dédiée sont :

- les véhicules en covoiturage 2+ (véhicules occupés par au moins deux personnes) dont les VTC en course ;
- les taxis ;
- les transports publics collectifs (les lignes régulières RATP ; les lignes touristiques habilitées par IDFM ; les transports scolaires ; les transports PMR) ;
- les véhicules de secours, d'assistance et de police.

Les titulaires de carte d'invalidité ne sont actuellement pas inclus dans la liste des ayants-droits soumise à la consultation du public, et ne pourraient emprunter la voie qu'en dehors de ses horaires d'activation ou lorsqu'ils sont en situation de covoiturage.

En fin de consultation, la Ville de Paris établira un bilan de toutes les catégories d'usagers ayant demandé à pouvoir circuler sur la voie dédiée. Elle pourra revoir et adapter la liste d'ayants-droits soumise initialement à la consultation (covoiturage, transports en commun, taxis, secours), en conservant cependant un équilibre global afin de permettre un bon fonctionnement de la voie dédiée. En effet, le nombre d'ayants-droits étant nécessairement limité pour que la voie dédiée reste fluide et offre un gain de temps à ses usagers, toute entrée d'une nouvelle catégorie d'usagers dans la voie dédiée pourra nécessiter d'en modifier les autres.

Est-ce que les véhicules médicaux des médecins et infirmiers pourront circuler sur la voie dédiée ?

Les véhicules personnels des professions médicales autres que les ambulances et pompiers ne sont actuellement pas inclus dans la liste des ayants-droits soumise à la consultation du public.

En fin de consultation, la Ville de Paris établira un bilan de toutes les catégories d'usagers ayant demandé à pouvoir circuler sur la voie dédiée. Elle pourra revoir et adapter la liste d'ayants-droits soumise initialement à la consultation (covoiturage, transports en commun, taxis, secours), en conservant cependant un équilibre global afin de permettre un bon fonctionnement de la voie dédiée. En effet, le nombre d'ayants-droits étant nécessairement limité pour que la voie dédiée reste fluide et offre un gain de temps à ses usagers, toute entrée d'une nouvelle catégorie d'usagers dans la voie dédiée pourra nécessiter d'en modifier les autres.

Cependant, dès lors qu'ils transportent au moins un passager, donc à partir de deux personnes ou plus, ils sont autorisés sur cette voie, car ils sont en situation de covoiturage.

Pourquoi les taxis sont-ils assimilés à un transport collectif et pas les VTC ?

Les taxis disposent d'une licence dédiée au transport de personnes et ne répondent pas aux mêmes règles de circulation que les VTC (notamment en matière d'autorisation de circuler sur la voie publique et de formation). C'est pourquoi, à ce jour, les VTC roulant sans passager ne seraient pas autorisés sur la voie réservée. Cependant, dès lors qu'ils transportent au moins un passager, donc à partir de deux personnes ou plus, ils sont autorisés sur cette voie, car ils sont en situation de covoiturage.

Les bus vont-ils sortir à chaque sortie du périphérique ? Les arrêts vont-ils être sur le périphérique ?

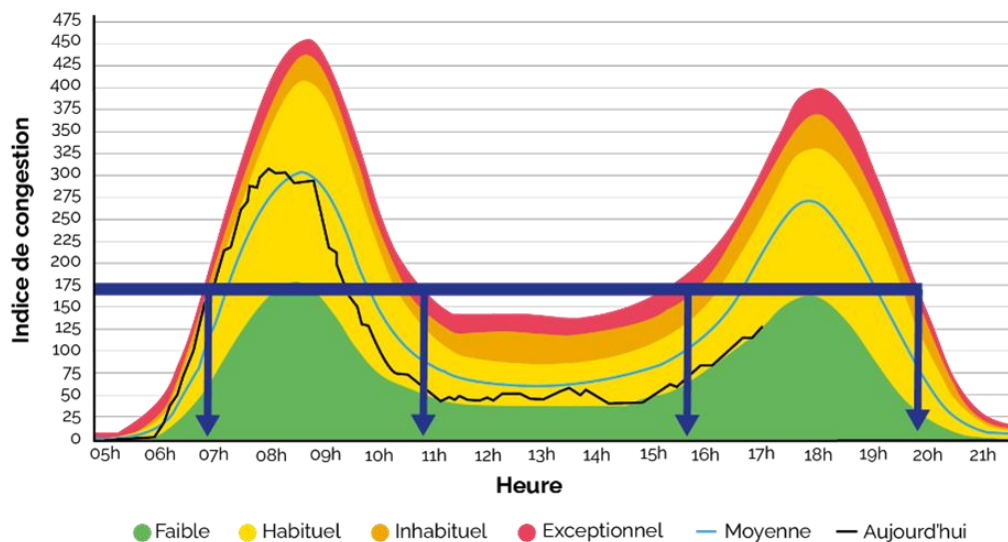
Il n'est pas prévu à ce stade de création de nouvelle ligne de bus, ni à fortiori d'arrêt de bus sur le boulevard périphérique. Les transports publics collectifs empruntant actuellement le boulevard périphérique (les lignes régulières RATP ; les lignes touristiques habilitées par IDFM (Ile de France mobilité) ; les transports scolaires ; les transports PMR ; les services librement organisés) ne desservent pas chaque sortie ni d'arrêt sur le boulevard périphérique.

Pourquoi ne pas proposer une vitesse variable par tronçon selon le trafic en fonction de la densité de circulation ?

La réduction de la vitesse maximale autorisée à 50km/h est l'un des sujets soumis à consultation du public. Cette proposition répond à une préconisation du CEREMA, sur la mise en place des voies dédiées, visant à limiter le différentiel d'allure entre les véhicules plus lents sur les voies de droite et les utilisateurs de la voie dédiée à gauche. Cette réduction pourrait s'appliquer uniquement en cas d'activation de la voie sur le tronçon concerné et lorsque la voie est désactivée, la vitesse serait automatiquement relevée à 70km/h.

Pourquoi les plages horaires proposées ne sont pas limitées aux heures de cumul de bouchons (7h30 - 10h30 et 16h30 à 19h30) ?

Les plages horaires proposées (de 6h30 à 11h et de 15h30 à 20h) sont soumises à la consultation du public et pourront évoluer à l'issue de cette PPVE. Toutefois, cette proposition permet de couvrir des plages horaires auxquelles le trafic est le plus dense, sans limiter l'activation de la voie aux seuls pics de circulation (plus restreints et identifiés dans les comptages réalisés par la Ville de Paris en 2020 et 2021).



Un seuil plancher du débit de véhicules sur la voie réservée est-il fixé, en-deçà duquel la réservation de la voie sera désactivée ?

La gestion dynamique de la voie dédiée au covoiturage laissera une grande souplesse dans la gestion du dispositif. L'observation des données de trafic permettra au besoin de désactiver la section considérée (temps de parcours sur des sections déterminées, remontée de file ponctuellement, ou différentiel de vitesse). Des seuils pourront être pré définis et ajustés par les exploitants au quotidien. Ces observations permettront de définir le fonctionnement optimal de la voie dédiée dans le cadre du dispositif d'évaluation.

Que se passera-t-il lors des grands déplacements (été, fêtes de fin d'année) pendant lesquels le périphérique est très congestionné ?

La voie dédiée au covoiturage sur le boulevard périphérique sera activée sur des plages horaires prédéterminées.

Constituée de 7 sections indépendantes, elle pourra être désactivée par section en cas d'évènement particulier sur le réseau, ou d'accident. La réactivation interviendra en fin d'incident/d'accident, et après résorption de la congestion éventuellement générée, sur décision des opérateurs de gestion.

L'observation de certaines données de trafic permettra également au besoin de désactiver la section considérée, ce sera notamment le cas des périodes de grands départs en vacances. Des seuils de désactivation seront prédéfinis (temps de parcours, vitesse moyenne ou remontée de file), et pourront évoluer dans le cadre du dispositif d'évaluation. Ces observations permettront de définir à termes le fonctionnement optimal de la voie dédiée.

Est-ce que l'accès à la voie dédiée sera rendu payant ?

L'utilisation de la voie dédiée sera totalement gratuite.

La réservation de la voie du périphérique entre-t-elle dans le cadre de l'article 124 de la loi « Climat et résilience » ?

L'article 124 de la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 prévoit la possibilité d'expérimenter pendant 3 ans, la mise en place de voies réservées à certains véhicules, sur les autoroutes et voies express du réseau routier national et des réseaux départementaux desservant une Zone à Faibles Émissions Mobilité.

Le boulevard périphérique étant une voie du réseau communal parisien, il ne fait pas partie du réseau routier national, cette législation ne s'applique donc pas à ce projet.

La voie réservée constitue-t-elle une ligne structurante de covoiturage au sens des dispositifs de mobilisation du fonds-vert (Axe 3) : « Développer le covoiturage sur son territoire » et « Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions mobilité

Ce dispositif permet de soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).

Aussi, dans le cadre de ce dispositif, des mesures d'accompagnement à l'échelle métropolitaines comme des aires de covoiturage ou des lignes de covoiturage pourraient bénéficier de ce dispositif de subventionnement.

Quelle articulation entre la mise en place d'une voie dédiée sur le boulevard périphérique et la zone à trafic limité (ZTL) ?

Ces projets répondent à des objectifs communs de réduction de la pollution, de réduction du nombre de véhicules motorisés en milieu urbain, de diminution des nuisances sonores et des émissions de polluants, et d'amélioration de la qualité de l'air à l'échelle métropolitaine et à proximité des voies empruntées. Cependant, la création d'une zone à trafic limité dans l'hypercentre de Paris est indépendante de la mise en place d'une voie dédiée sur le boulevard périphérique, cette dernière constituant un héritage des Jeux Olympiques.

La ZTL, zone apaisée dans le centre-ville verra le jour courant 2024. Les catégories d'usagers auxquelles elle sera réservée sont les piétons, les vélos, les transports en commun et aux véhicules motorisés ayant une activité à faire dans la zone (commerçants, artisans, livreurs, personnes à mobilité réduite...).

Comment est financé le projet ?

Le coût de la mise en place de la voie réservée aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 18,7 M€ HT sera financé à 100 % par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO).

Le coût du bouclage Sud (entre la porte de Sèvres et la porte de Bercy) de 5 M€ HT sera pris en charge par la Ville de Paris.

Il y a une voie de covoiturage à Lyon : quels sont les résultats de cette mise en œuvre ?

Une voie dédiée a effectivement été mise en place à Lyon jusqu'au « tunnel 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 (15E).

Aucune évaluation détaillée des impacts de cette voie n'est consultable mais le CEREMA a communiqué un premier retour d'expérience faisant apparaître une stabilisation des temps de parcours pour les non-covoitureurs, avec un gain pour les covoitureurs de 2 à 3 minutes sur un trajet de 10 minutes environ, soit 4 km.

La Ville de Paris est-elle compétente pour mettre en place une telle mesure ?

Oui, le boulevard périphérique de Paris relève du domaine public de la Ville de Paris. 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 envisagés sur le boulevard périphérique (article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales et décret n°2017-1175 du 18 juillet 2017).

Une concertation préalable avec les collectivités franciliennes, les acteurs économiques et les usagers du périphérique a-t-elle été organisée en amont ?

Proposé par la mission d'information et d'évaluation transpartisane du Conseil de Paris consacrée au boulevard périphérique dès 2019, le projet de transformation d'une des voies du boulevard périphérique en voie dédiée au covoiturage et aux mobilités collectives a été repris à l'occasion des Ateliers du périphérique. Ces derniers ont réuni (depuis 2019) l'ensemble des acteurs concernés par l'évolution de l'infrastructure et de ses abords autour d'une instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes,

accompagnée et informée par l'Apur (Lien : [Livre blanc - Nouvelle ceinture verte et transformations du Boulevard périphérique - Cahier 01 \(apur.org\)](#)).

Une concertation préalable des collectivités franciliennes est donc bien intervenue en amont de la consultation menée dans le cadre de cette participation du public par voie électronique qui vise l'ensemble du public concerné par ce projet, usagers ou non du boulevard périphérique.

Pourquoi cette consultation est indépendante de celle menée sur les futures voies dédiées proposées sur les autoroutes A1 et A13 ?

La transformation des voies olympiques et paralympiques des autoroutes A1 et A13, en voies dédiées aux mobilités collectives, a fait l'objet d'une consultation du public portée par l'État en janvier 2023. Comme de nombreux aménagements prévus dans le cadre des Jeux Olympiques, ces voies dédiées ainsi que celle du boulevard périphérique s'inscrivent dans le volet héritage des Jeux. Si le fonctionnement de l'A1 et l'A13 relève de l'État, celui du boulevard périphérique est sous compétence de la Ville de Paris, qui a décidé de mettre en place cette large consultation du public, indépendante de celle portée par l'État mais en cohérence avec son calendrier et sa mise en œuvre.

Comment ont-été définies les modalités de concertation ? Pourquoi une votation n'a-t-elle pas été organisée ?

La ville de Paris a souhaité engager une Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) sur l'activation dynamique d'une voie dédiée sur le périphérique, et a sollicité l'expertise et l'accompagnement de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), qui a nommé deux garants pour une mission d'appui méthodologique. Cette consultation volontaire (sans obligation réglementaire) porte sur les modalités de fonctionnement de la voie dédiée et non sur sa mise en place. En effet la pérennisation de cette voie prévue dans le cadre des Jeux Olympiques s'inscrit à la fois dans les grands enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain (améliorer la qualité de l'air, diminuer les nuisances sonores...) ainsi que dans le cadre du Plan national de covoiturage du quotidien. Une consultation a donc été privilégiée, plutôt qu'un referendum sur l'opportunité de l'activation de cette voie dynamique, afin de recueillir l'avis du public sur ses horaires d'activation, les catégories d'usagers, la limitation de la vitesse et l'accompagnement dans la pratique du covoiturage.

Comment notre avis est-il pris en compte ?

L'ensemble des contributions du public, recueillies sur le registre numérique de la participation seront lues et analysées dans le cadre du bilan de la PPVE qui sera ensuite rendu public sur le site internet.

En considérant les grands enseignements de la participation du public, la Ville de Paris établira un projet de décision définissant les modalités de mise en œuvre de la mesure sur les différents sujets soumis à la consultation du public : plages horaires, vitesse, ayants-droits, modalités d'accompagnement du covoiturage.

VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**