

## EVOLUTION DU BOULEVARD PERIPHERIQUE PARISIEN

### POSITION DE LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE



A l'occasion de l'organisation des JOP 2024 et dans le but de faciliter les déplacements des athlètes, une voie du Boulevard Périphérique (BP) leur sera réservée, conformément à l'ordonnance n° 2019-207 du 20 mars 2019, et ce pendant 2 mois et demi à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2024. Il s'agit de la troisième voie de gauche dans chaque sens.

La Ville de Paris a décidé de pérenniser cette voie réservée au-delà des JOP et a lancé une consultation du public sur les conditions de cette pérennisation dans le cadre d'une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) qui court du 17 avril au 28 mai 2023.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'économie francilienne que représente le périphérique, la CCI Paris Île-de-France exprime dès lors un avis sur les modalités de mise en place d'une voie dédiée.

## LES POINTS DE VIGILANCE DE LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE SUR L'EVOLUTION DU PERIPHERIQUE

- La Chambre appelle à une approche régionale, voire nationale, dans le traitement du BP compte tenu de son caractère stratégique (axe le plus fréquenté d'Europe, près de 80 % d'utilisateurs non parisiens, 35 à 40 % du trafic routier parisien).
- Le BP joue un rôle essentiel pour assurer le bon approvisionnement logistique de la ville tant en marchandises qu'en services (artisans, plombiers, installateurs divers, menuisiers, ...). Risque d'impact négatif d'un « rétrécissement » de la voirie sur le trafic, et *in fine* sur la capacité des entreprises à rejoindre leur clientèle (artisans, fournisseurs, entreprises de BTP, ...).
- Le BP doit évoluer sous réserve d'une prise en compte effective des conditions d'attractivité de Paris pour le monde économique.
- Il est nécessaire de conserver une vitesse moyenne et un écoulement du trafic acceptable.
- Les entreprises ayant un besoin impérieux d'utiliser un véhicule pour l'exercice de leur activité comme utilisatrices de la voie réservée doivent être intégrées parmi les ayants-droits de la voie dédiée.
- Les activités économiques dans Paris doivent pouvoir être maintenues et développées, notamment la logistique, pour limiter les déplacements des marchandises, notamment via le BP.

## S'AGISSANT DES PLAGES HORAIRES D'ACTIVATION DU DISPOSITIF, EN SEMAINE ET PENDANT LES WEEK-ENDS

Les plages horaires d'activation du dispositif pourraient s'établir soit en semaine ouvrée, soit en semaine complète. Dans un premier temps, la CCI estime 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.

Par ailleurs, créneaux retenus pour la consultation, qui ont été élargis par rapport aux premières propositions présentées, nous paraissent aller bien au-delà des heures de pointe. Au vu des données de fréquentation habituelles du Périphérique, 7h-10h le matin et 16h30-19h30 en soirée nous semblent une meilleure option pour démarrer. En tout état de cause, la CCIR appelle la mairie de Paris à ne pas figer le dispositif dans le temps et à

tirer les conclusions et engager des actions correctives qui s'avéreront nécessaires après un délai d'expérimentation. Il s'agira éventuellement de revoir les modalités du dispositif en fonction de la bonne appropriation et des impacts observés pour les professionnels sur ces voies réservées.

## **S'AGISSANT DES CATEGORIES D'USAGERS AYANT DROIT D'EMPRUNTER LA VOIE RESERVEE**

Conformément à ses préconisations émises lors de la MIE sur le boulevard périphérique en 2019, la CCIR appelle à retenir une définition plus large des utilisateurs autorisés à emprunter la voie dédiée. Elle préconise la création d'une catégorie d'usagers participant à l'intérêt général. Il s'agit évidemment d'inclure les utilisateurs déjà prévus dans le dispositif (covoitureurs, taxis et secours) mais également les professionnels qui ont un besoin impérieux d'utiliser un véhicule pour l'exercice de leur activité, dits « professionnels mobiles ».

Il conviendra bien entendu de définir précisément les corps de métiers et les types de véhicules éligibles. Pour mémoire, l'observatoire des déplacements de la mairie de Paris indiquait, en 2021, que la circulation professionnelle (cars, taxis, VUL et PL) constituait 24 % du trafic sur le Périphérique en semaine et 12 % le week-end<sup>1</sup>.

Concernant le type de véhicule, ceux des professionnels concernés seraient principalement des Véhicules Utilitaires Légers (VUL). Cette catégorie représentait 15 % du trafic sur le boulevard périphérique<sup>2</sup> en 2019 (en baisse graduelle ces dernières années). Ces véhicules sont facilement identifiables. La CCIR propose d'étudier l'opportunité de leur ouvrir systématiquement l'accès sur la voie réservée.

Par ailleurs, elle propose que cet accès soit accordé 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, et qui pourraient constituer une base d'identification complémentaire des ayants-droits.

On peut relever que, vu l'implantation de ces voies réservées sur la 3<sup>ème</sup> file de gauche et au regard des dispositions du code de la route, les poids-lourds, qui représentent environ 4 % du trafic sur le Périphérique, n'auront légalement pas le droit de de l'emprunter. Cette proposition ne les concernerait donc pas directement.

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. C'est également une mesure qui favoriserait à la fois la bonne acceptabilité sociale du projet et limiterait les effets économiques sur certaines activités très concurrentielle où les marges financières sont déjà très faibles (logistique, nettoyage industriel, ...).

Par ailleurs, la CCIR attire l'attention sur la nécessité de bien préciser les modalités de contrôle qui doivent tenir compte des difficultés à identifier la présence de plusieurs passagers dans certains types de véhicules (par exemple en présence de vitres teintées).

## **S'AGISSANT DE LA LIMITATION DE VITESSE SUR LE BOULEVARD PERIPHERIQUE LORSQUE LA VOIE DEDIEE EST ACTIVEE**

Lors de l'activation des voies dédiées, la limitation de vitesse revêt évidemment un impératif de sécurité afin de limiter les différentiels de vitesse entre les voies, et particulièrement lors des changements de voies des véhicules. Dans ce cas de figure, les préconisations du CEREMA et des acteurs publics gestionnaires de la voirie ou responsable de la sécurité routière doivent faire référence.

---

<sup>1</sup> [Bilan des déplacements en 2021, Observatoire des déplacements à Paris](#)

<sup>2</sup> [Bilan des déplacements en 2019, Observatoire des déplacements à Paris](#)

La CCIR se montre néanmoins inquiète de la possible atteinte sur les capacités d'écoulement du trafic à l'égard des professionnels mobiles s'il ne leur est pas donné accès à la voie dédiée. En effet, si le nombre de voies se maintenait physiquement, dans les faits, la réservation d'une voie aux véhicules partagés entre les personnes (taxis, bus, covoitureurs) entraînerait une forme de « réduction » de l'infrastructure pour les professionnels mobiles qui devraient se cantonner aux voies restantes.

Ces derniers devront cohabiter avec les deux-roues motorisés et les « autosolistes », ce qui porterait atteinte à leur bonne condition de circulation. Pire, les logisticiens, qui effectuent des missions d'intérêt générales d'approvisionnement des villes, risqueraient une perte sensible de productivité tout en augmentant indirectement leurs émissions carbone.

## **S'AGISSANT DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT PERMETTANT DE FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE**

Le taux d'occupation moyen des voitures en Île-de-France est de 1,3 personnes, il est estimé qu'en ayant 2 personnes par voiture il serait possible de réduire le nombre de véhicules en circulation d'environ 27 %. Encourager le covoiturage pour les trajets domicile-travail apparaît donc comme une bonne alternative pour les automobilistes particuliers.

Cependant son développement rencontre encore de nombreux freins (manque de souplesse horaire, complexité de la planification, risque de manque de covoitureurs, ...).

Sur le plan législatif on rappellera que les articles 35 et 40 de la LOM du 24 décembre 2019 permettent aux autorités organisatrices de la mobilité volontaires d'accentuer leur soutien au développement de la pratique pour les courtes distances.

En Ile-de-France, plusieurs dispositifs incitent au covoiturage pour les trajets domicile-travail :

- l'intégration d'un onglet spécifique covoiturage au calculateur d'itinéraire via Navigo Île-de-France mobilité au même titre que les transports en commun et le vélo,
- la création de places dédiées dans les parcs relais,
- le versement de commissions aux plateformes de covoiturage courte distance pour chaque trajet réalisé avec un bonus de 2 trajets par jour offerts aux abonnés Navigo et jusqu'à 150 € par mois pour les conducteurs,
- la gratuité les jours de pics de pollution et de perturbations un transport en commun.

Ces mesures peuvent et doivent être renforcées. Pour la CCI Paris Île-de-France **des investissements publics importants sont cependant également nécessaires en infrastructure** pour permettre un partage modèle cohérent de la voirie et offrir un maillage étendu d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire francilien. Les gestionnaires de voirie ont aussi un rôle majeur à jouer dans le développement du covoiturage.

**Par ailleurs, les actions d'information et d'accompagnement des entreprises doivent être renforcées.** La CCI Paris Île-de-France est impliquée au travers de l'engagement de ses conseillers mobilité, notamment dans le cadre de l'élaboration de plans de mobilité employeurs. A titre d'exemple, on peut citer l'action de la CCID 95 qui a contribué à développer la plateforme de covoiturage de l'aéroport Paris CDG dans le cadre de son PMDec, multipliant par 5 le nombre d'inscrits sur la plateforme et par 10 le nombre de trajets en covoiturage.