



VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

WEBINAIRE THÉMATIQUE #1 : 10 MAI 2023
LA VOIE DÉDIÉE : COMMENT ET POUR QUI ?

Programme de la soirée

19h00 > 21h00



01

INTRODUCTION

02

LA CONSULTATION

03

LA PAROLE AUX GARANTS

04

LE PROJET EN BREF

05

THÈME #1 : LES MODALITÉS DE FONCTIONNEMENT

THÈME #2 : LES AYANTS-DROITS

06

CONCLUSION / PROCHAINES ÉTAPES

Le webinaire thématique du 10 mai

LA VOIE DÉDIÉE : COMMENT ET POUR QUI ?



Thème #1 : COMMENT ?

Les modalités de fonctionnement (plages d'activation, fonctionnement, vitesse...)



Thème #2 : POUR QUI ?

Les propositions d'ayants-droits

01

INTRODUCTION

DAVID BELLIARD

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

02

LA CONSULTATION

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Le cadre de la consultation

Il s'agit d'une **Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)**, participation pour des décisions soumises à aucune procédure particulière.

Dans cette intention **la Ville a sollicité volontairement l'expertise et l'accompagnement de la CNDP** (Commission Nationale du Débat Public), **qui a nommé deux garants** pour une mission d'appui méthodologique.



Pour participer et donner son avis



Un dispositif d'information, et notamment un **site Internet**
Jusqu'au 28 mai 2023 à 23h59, **posez vos questions et formulez vos propositions sur le registre numérique :**

www.peripherique-voie-dediee.paris



1 réunion publique de lancement, organisée le 17 avril



2 webinaires thématiques, programmés les 10 et 23 mai à 19h

Prochain webinaire - Le covoiturage sur le périphérique : quel accompagnement et quelle évaluation ?

03

**LA PAROLE
AUX GARANTS CNDP**

**MARIE-CLAIRE EUSTACHE
JEAN-LOUIS LAURE**

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Les principes de la CNDP



INDÉPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



ARGUMENTATION

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les publics



Vous avez une question sur la procédure ? Contacter les garants :

marie-claire.eustache@garant-cndp.fr | jean-louis.laure@garant-cndp.fr

Le rôle des garants

- ✓ **Préparer la PPVE, pour garantir l'accès à une information complète et accessible à chacun-e**
- ✓ **Veiller à la qualité et à l'effectivité de la participation du public, tout au long de la procédure**
- ✓ **Rédiger un avis méthodologique sur l'organisation de la procédure et un rapport final à l'issue de la PPVE**
- ✓ **Analyser la PPVE et apprécier la qualité de la procédure pour en rendre compte**

04

LE PROJET EN BREF

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Quelques repères sur le Boulevard périphérique

- Le boulevard périphérique de Paris relève du domaine public de la Ville
- 35 km de long
- 34 portes
- 21 communes et 4 départements limitrophes
- Environ 80 % des déplacements ont pour origine ou destination Paris et la Petite Couronne
- Trajet moyen de 5 km
- Entre 1,2 et 1,5 millions de déplacements par jour
- Vitesse médiane : environ 50km/h en journée (entre 30km/h et 45 km/h en heure de pointe)
- Autosolisme : environ 80 % en moyenne soit 1,24 personnes par véhicule (1,10 personnes par véhicule pour les trajets domicile-travail)

Sources : Institut de sondage MV2 et bureau de recherche 6-t (septembre-octobre 2020)

Les principaux objectifs de la voie dédiée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis



Accompagner l'augmentation de la pratique du covoiturage
(15 à 20 % des déplacements aujourd'hui sur le périphérique)



Réduire l'impact financier des déplacements pour les Franciliens



Diminuer l'empreinte environnementale des trajets motorisés

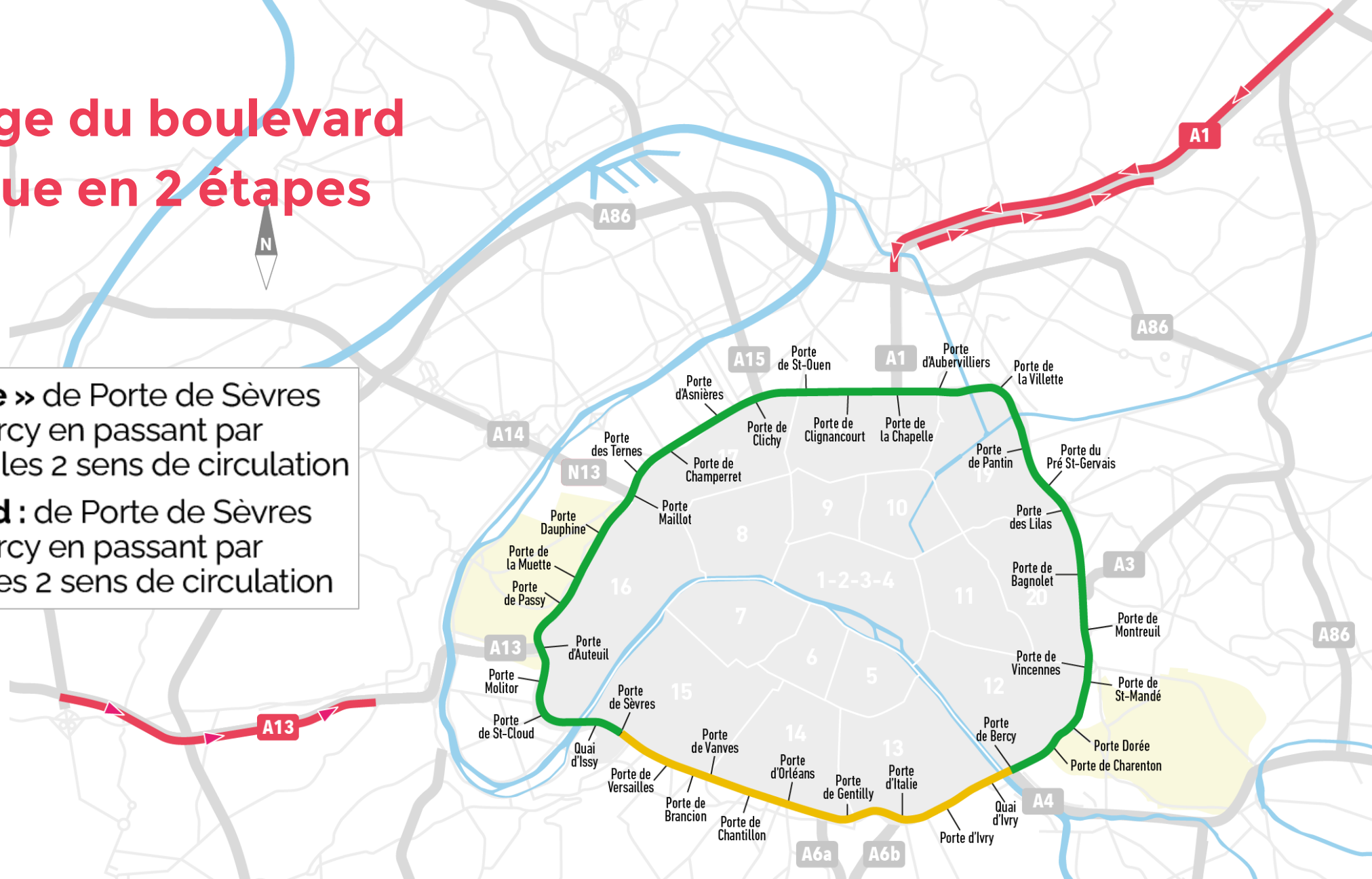
Covoiturage :

partage d'un trajet avec une ou plusieurs personnes, dans un véhicule personnel et sans demande de rétribution
(autre que le partage des frais trajet effectué, le cas échéant)

Un projet qui s'inscrit dans la continuité du **Plan national de covoiturage du quotidien**, la **Loi d'orientation des mobilités** et le **Plan de protection de l'atmosphère 2018-2025**, porté par l'État et la Région Île-de-France.

Un bouclage du boulevard périphérique en 2 étapes

- « **Voie héritée** » de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Nord, dans les 2 sens de circulation
- **Bouclage Sud** : de Porte de Sèvres à Porte de Bercy en passant par le Sud, dans les 2 sens de circulation



Le calendrier du projet

**TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT
DE LA VOIE DÉDIÉE** pour les
Jeux Olympiques et Paralympiques

1^{ER} TRIMESTRE 2024
Test de la voie dédiée

FIN 2024
Ouverture envisagée
de la voie dédiée
Section « héritage »
(partie Nord)

2023

2024

2025

AVRIL/MAI 2023
PPVE
Participation
du public
par voie
électronique

JUILLET 2023
Publication du bilan
ÉTÉ 2023
Décision de la Ville
de Paris

JUILLET - SEPTEMBRE 2024
Utilisation de la voie dédiée
en configuration Olympique
et Paralympique

MI 2025
Ouverture envisagée
de la voie dédiée
« bouclage sud »

Rappel des 4 sujets spécifiquement soumis au débat

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

05

Le webinar du 10 mai

Règles du jeu

- ✓ **Thème #1 : les modalités de fonctionnement**
- ✓ **Thème #2 : les ayants-droits**



TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES

Vous pouvez poser vos questions :



**Sur Slido.com
Code :
#PPVEPERIPH1**

#1

Quelles modalités de fonctionnement ?

- ✓ **Présentation du Cerema**
- ✓ **Présentation des propositions de la Ville de Paris**
- ✓ **Questions / réponses**

Intervention du Cerema

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Le Cerema, un appui aux politiques publiques

Le Cerema est un expert technique dans les domaines de ses compétences, au service des territoires et de leurs projets.

Établissement public, il agit en acteur neutre et impartial, prioritairement là où les besoins de l'État et des collectivités sont les plus importants et les sujets les plus complexes.

Centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques, le Cerema assure la diffusion de ses travaux : ouvrages, formations...



Expertise et ingénierie territoriale



Bâtiment



Mobilités



Infrastructures de transport



Environnement et risques



Mer et littoral



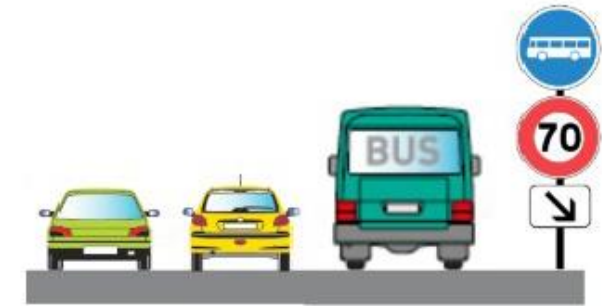
Voies réservées sur voies structurantes d'agglomération : de quoi parle-t-on ?

Qu'est-ce qu'une voie réservée (VR) ?

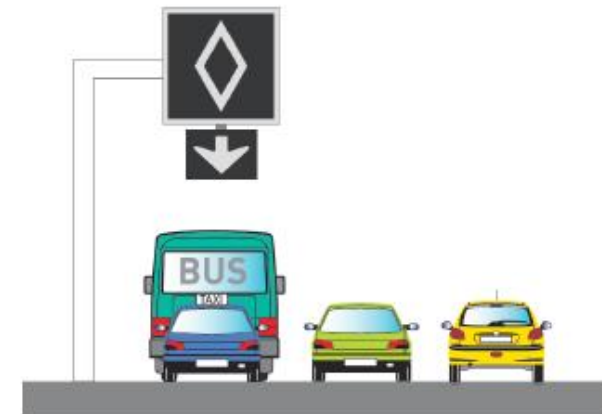
- Voie de circulation réservée à certains usagers ou à certaines catégories de véhicules et utilisée de manière temporaire ou permanente en vue de favoriser leur usage.

2 principaux types de VR en France :

- Voies réservées aux transports collectifs (VRTC)
- Voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VR2+)



VRTC



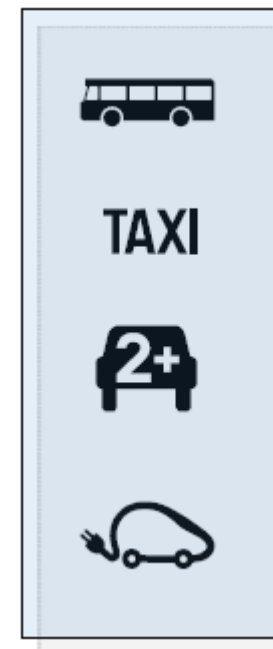
VR2+

Le cadre réglementaire

Code de la route, art. L.411-8 (introduit par la LOM)

« L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut [...] réglementer, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, la circulation sur la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.

Elle peut notamment réserver une partie de la voie publique pour en faire une voie de circulation destinée à faciliter la circulation **des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage [...]** ou des véhicules à très faibles émissions [...]. »



Principe général d'aménagement

Aménagement sur place

- Enjeux économiques et environnementaux

Localisation en voie de gauche

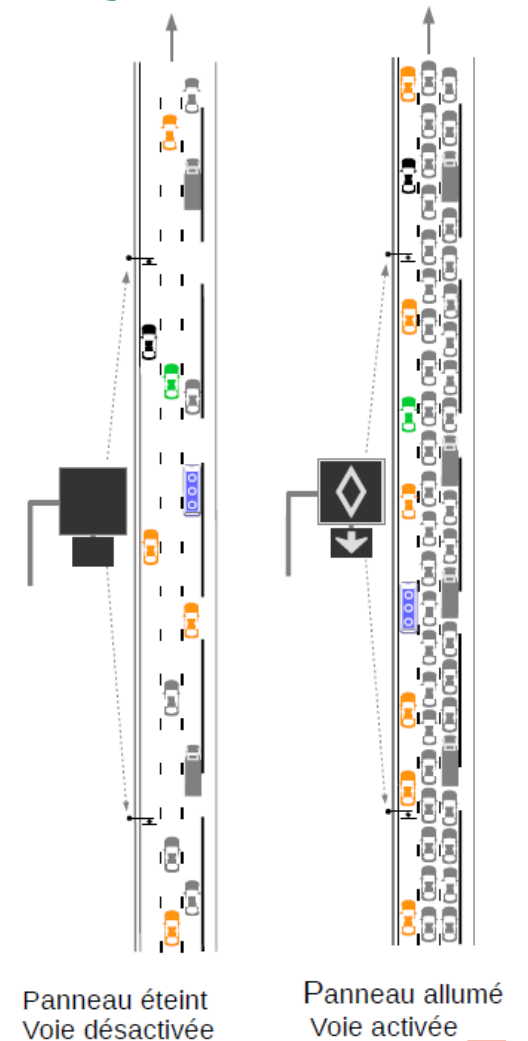
- Limiter les impacts aux échangeurs

Enjeu de sécurité

- Lié aux manœuvres de changement de file

Exploitation dynamique (ou à horaires d'activations pré-définis)

- Acceptabilité/respect de la vitesse en heures creuses



Les VR2+ actuellement en service



Quelques exemples de voies réservées

2020

A48 en entrée de Grenoble

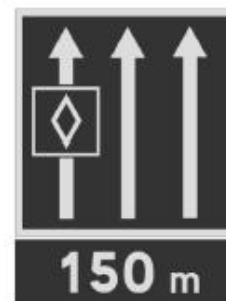


8 km de voie réservée (VR2+)

Activation : en cas de congestion

Vitesse : 90km/h en heures creuses et 50km/h en cas d'activation

VR2+ activée



VR2+ désactivée



Quelques exemples de voies réservées

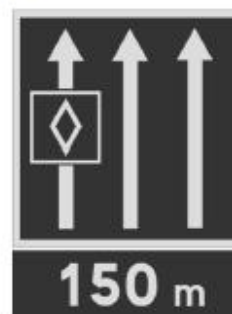
2020

M6 et M7 dans la traversée de Lyon

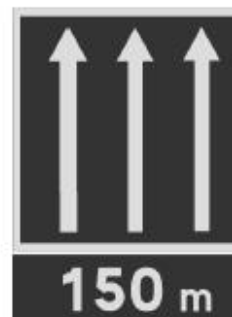


4km sur M6 et M7 dans les 2 sens
Activation : en permanence (hors évènements spécifiques)
Vitesse : 70km/h en permanence

VR2+ activée



VR2+ désactivée



Quelques exemples de voies réservées

2022

M35 Nord et Sud à Strasbourg



4 km de voie réservée sur chaque section

Activation : de 6h à 10h et de 16h à 19h du lundi au vendredi

Vitesse : 90km/h en heures creuses et 70km/h lors des périodes d'activation

VR2+ activée



LUN-VEN
6h - 10h
16h - 19h



LUN-VEN
6h - 10h
16h - 19h

VR2+ désactivée



LUN-VEN
6h - 10h
16h - 19h



Principes de fonctionnement

Objectifs des voie réservées au covoiturage

- Optimiser l'infrastructure en priorisant les véhicules à nombre d'occupants élevé pour augmenter le débit en heure de pointe en termes de passagers/heure
- Inciter les usagers à changer de mode de transport, à covoiturer, à utiliser un véhicule propre pour réduire l'impact environnemental

→ Changer l'ordre d'arrivée sur la tête de bouchon

Principes de fonctionnement

Objectifs sur le temps de parcours

- Diminution du temps de parcours pour les véhicules autorisés
- Augmentation du temps de parcours pour les autres véhicules
- Diminution du temps de parcours moyen par voyageur

Effets sur la congestion

- Ni suppression ni augmentation de la congestion, simplement une autre organisation spatiale.

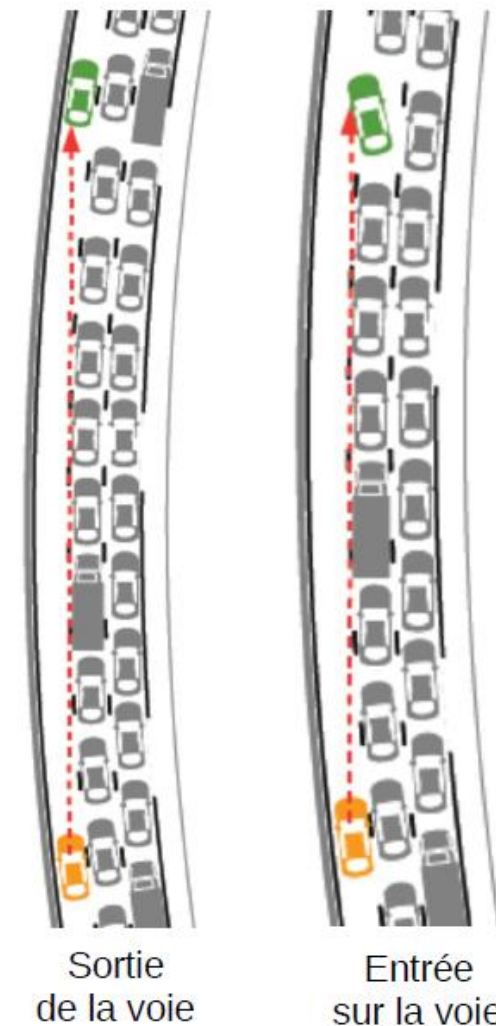
Conception et sécurité

Sécurité des manœuvres de changement de file

- Sortie de la voie → obstacle sur voie
- Entrée sur la voie → insertion à vitesse faible

Principes adoptés

- Un dimensionnement adéquat de la voie réservée permettant d'améliorer les visibilitées et de faciliter les manœuvres d'évitement ;
- Une baisse de la vitesse sur l'ensemble des voies de circulation, pour limiter le différentiel d'allure entre les véhicules dans le bouchon et les utilisateurs de la voie réservée.



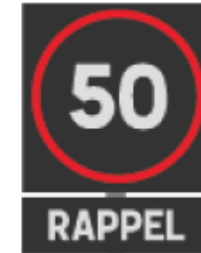
Conception et sécurité

Principes adoptés sur les vitesses

- L'exploitation de la VR2+ nécessite un abaissement de la vitesse limite autorisée
 - Gestion dynamique
 - Voire horaires d'activation

Vitesse limite autorisée recommandée

- Vitesse d'exploitation : 50 km/h
- Attente du retour d'expérience des premières expérimentations



Gestion dynamique



Horaires d'activation

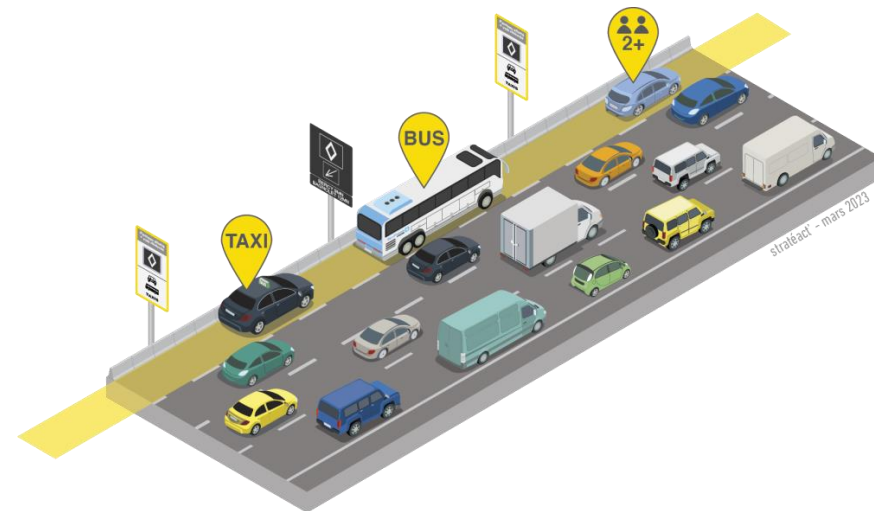
Les propositions de la Ville de Paris

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Quand et comment ?

Les propositions de la Ville

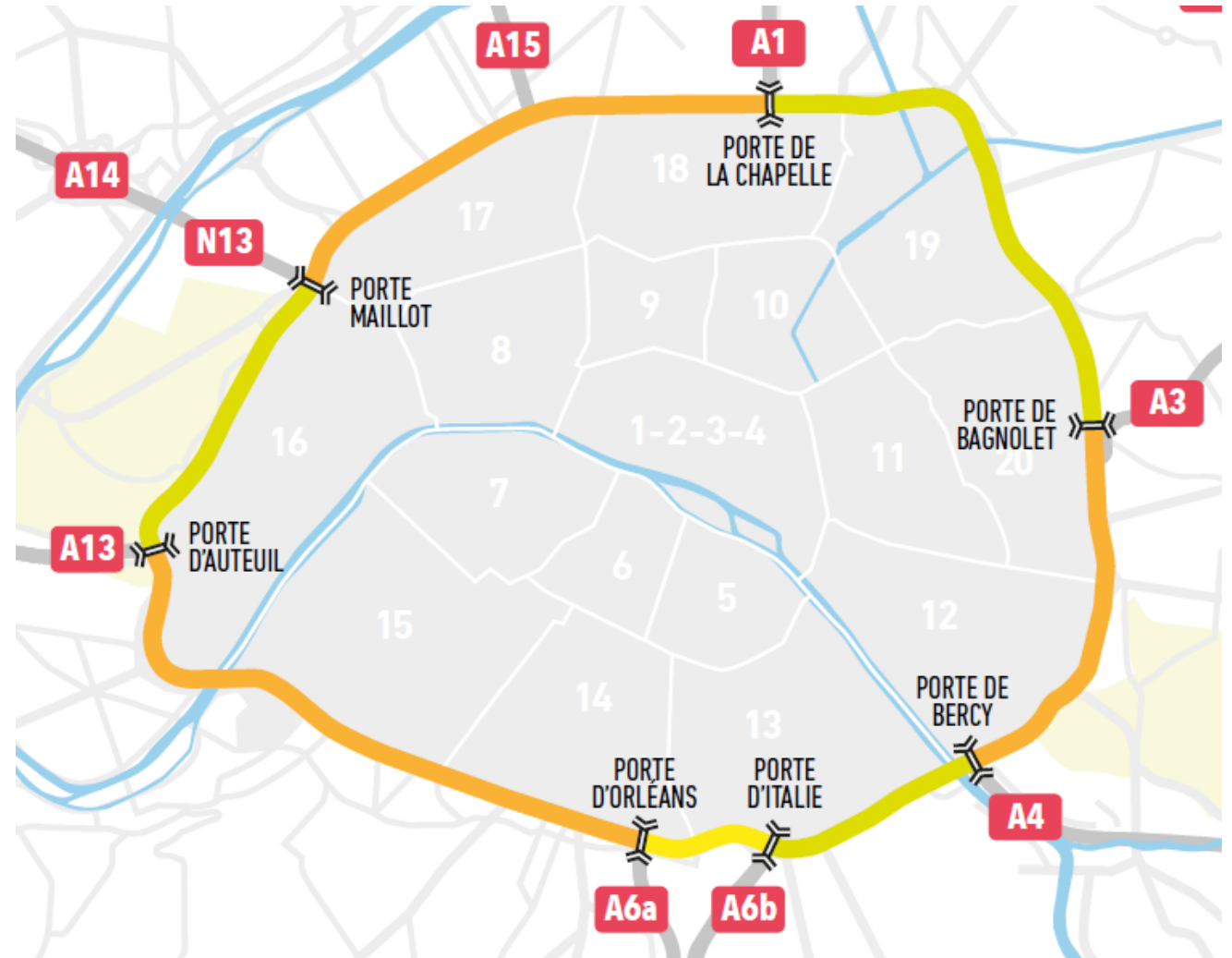
- La voie dédiée serait activée :
 - ✓ de manière temporaire pendant les heures de pointe (épisodes de congestion routière)
 - ✓ dans chaque sens de circulation
- L'observation des courbes de trafic moyen permet de proposer une plage de fonctionnement optimale, soumise à la consultation :
 - ✓ de 6h30 à 11h du matin
 - ✓ de 15h30 à 20h le soir
 - ✓ en semaine et/ou pendant les week-ends
- Au sein de ces plages horaires, la voie fonctionnera de façon **dynamique** pour s'adapter aux conditions réelles de trafic



La gestion dynamique de la voie dédiée

Pour assurer une gestion modulable :

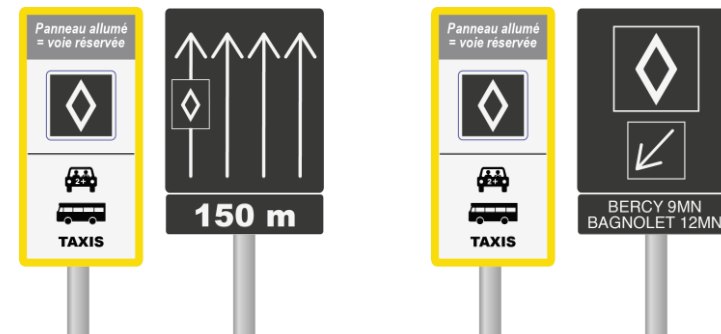
- **7 sections activables ou désactivables**, définies en fonction des bretelles d'accès aux autoroutes et du nombre de voies
- Une désactivation par section en cas d'accident ou d'incident, signalée en amont de l'accès à la voie



La gestion dynamique des voies

La mise en œuvre de la voie dédiée ne nécessite pas de travaux lourds sur l'infrastructure routière.

Les interventions concernent uniquement les réseaux et les équipements, notamment les dispositifs de signalisation.

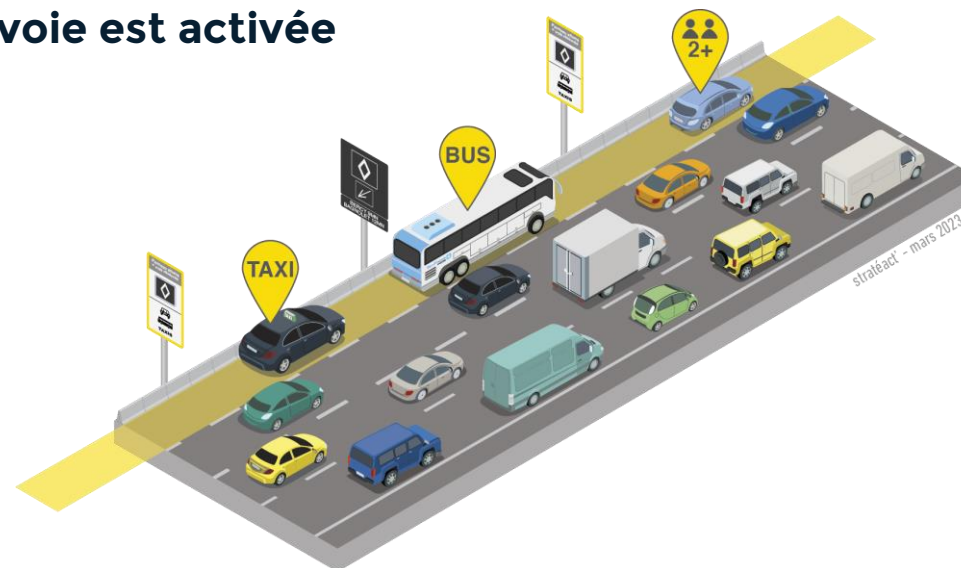


Lorsque le panneau est éteint :
la voie est désactivée



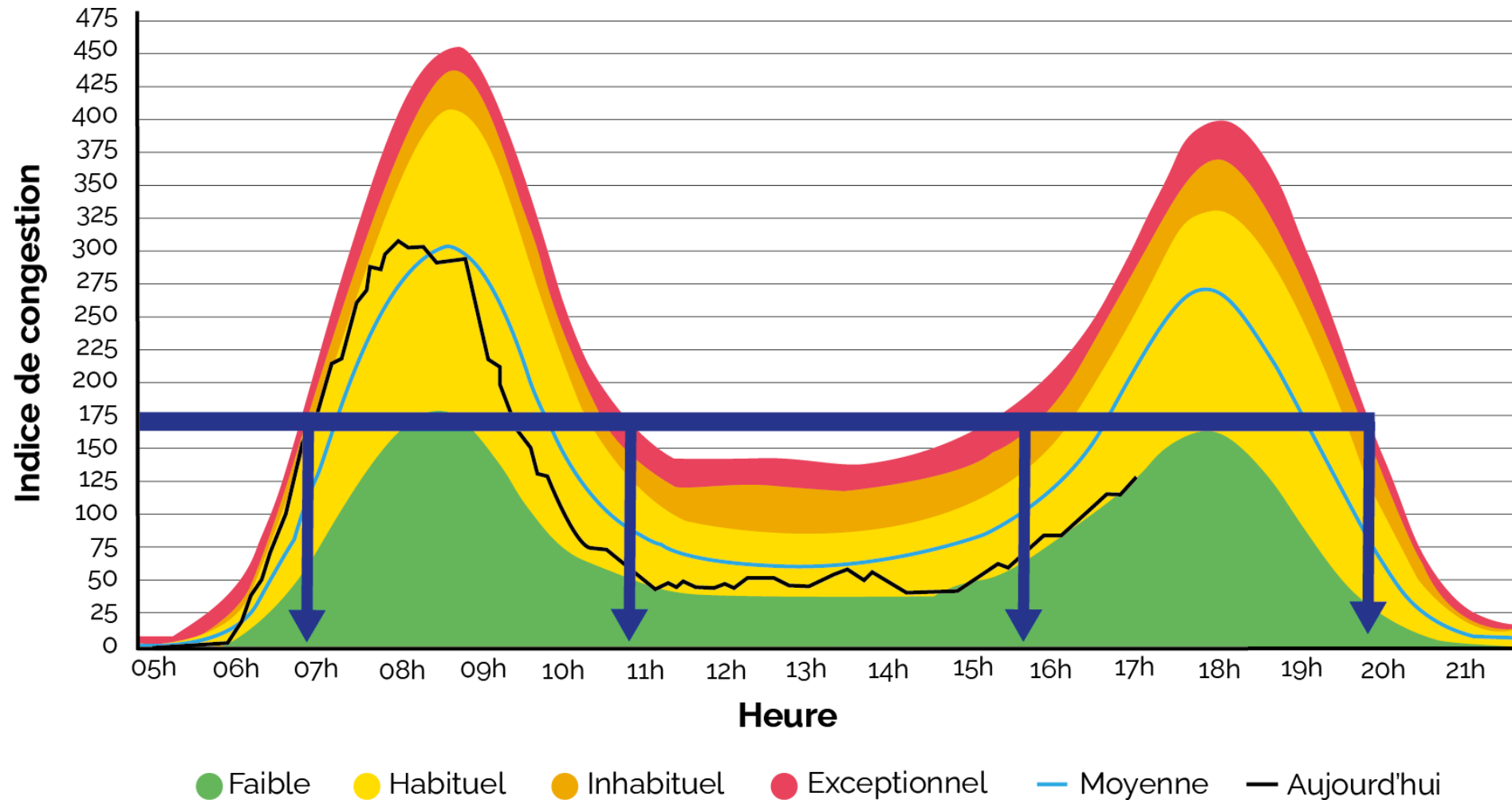
Toutes les files sont accessibles à tous

Lorsque le panneau est allumé :
la voie est activée

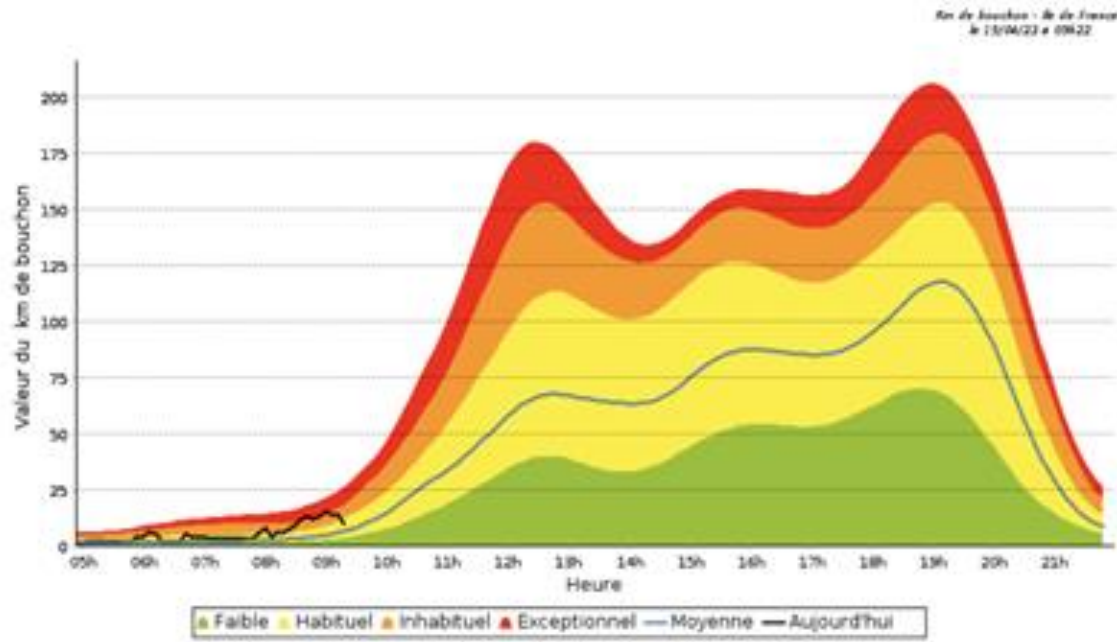


La file de gauche est réservée aux ayants droits

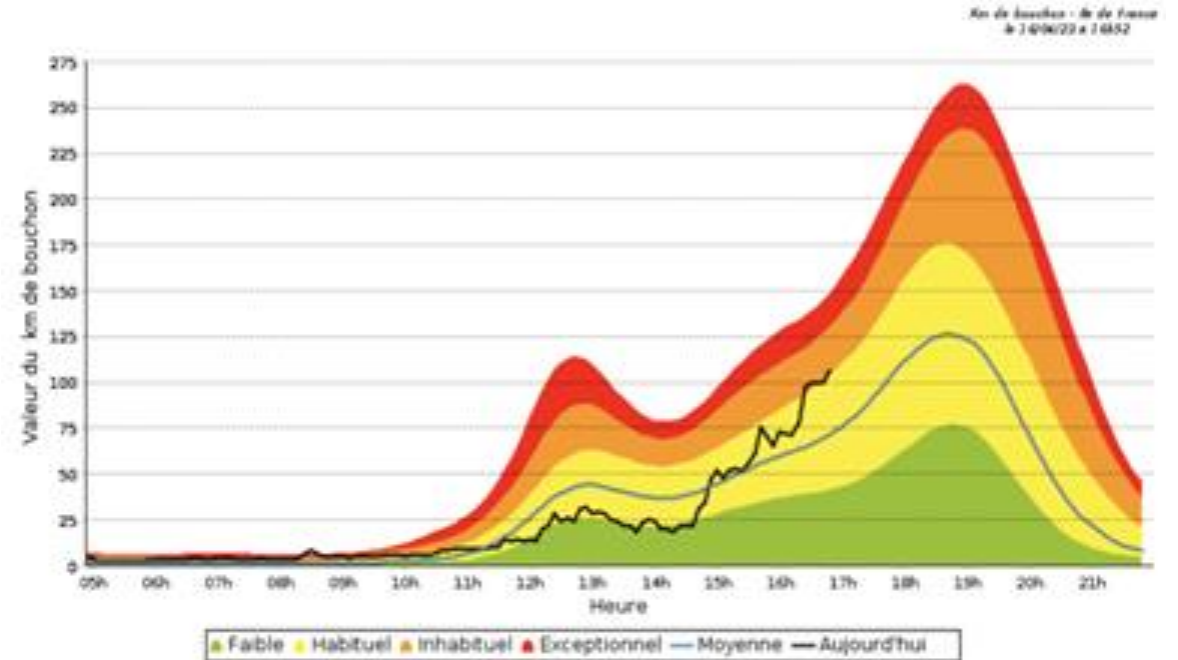
Les courbes de circulation (en semaine)



Les courbes de circulation (le week-end)



Le samedi



Le dimanche

Quelle vitesse de circulation ?

La proposition de la Ville de Paris

Pour des questions de sécurité, la vitesse sur le périphérique pourrait être limitée à **50 km/h**.

Cette limitation pourrait être mise en œuvre :

- Soit de façon permanente (*ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris*)
- Soit uniquement lorsque la voie dédiée est activée



Objectif : **limiter le risque d'accident** lié à un trop grand écart de vitesse avec les voies de droite, notamment en cas de changement de file.



Le contrôle

Le système de contrôle utilise des totems surmontés de caméras.

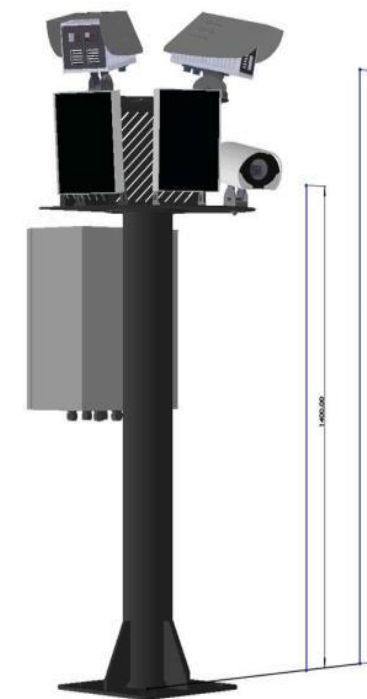
Elles pourront :

- distinguer les catégories de véhicules (taxis ou autobus par exemple)
- compter les passagers à l'avant comme à l'arrière
- lire les plaques minéralogiques avant et arrière

Un agent assermenté observe et vérifie les véhicules potentiellement en infraction avant de sanctionner les infractions avérées.

L'amende est de 135 €.

Ce système est appelé la verbalisation assistée par ordinateur (VAO).



Quelles modalités de fonctionnement ?



Partagez votre avis et posez vos questions !



Slido.com
Code :
#PPVEPERIPH1

#2

Quelles catégories d'usagers pourraient emprunter la voie réservée ?

- ✓ Les propositions de la Ville de Paris
- ✓ Présentation du Cerema sur l'interfile
- ✓ Questions / réponses

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Les propositions de la Ville de Paris

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Qui pourrait utiliser cette voie ?

Proposition de la Ville de Paris



Tous les véhicules avec au moins 2 personnes à bord (sauf poids lourds)



Les taxis



Les transports collectifs : bus, autocars, transports scolaires



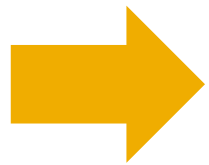
Les transports dédiés de personnes à mobilité réduite (PMR)



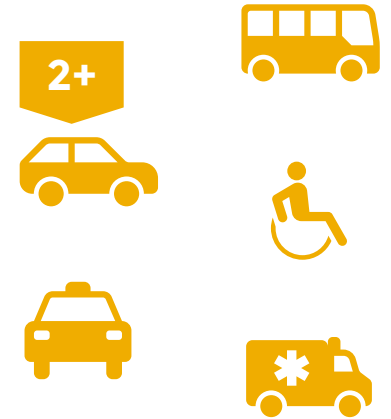
Les véhicules de secours, d'assistance et de police

Pourquoi restreindre le nombre d'utilisateurs admis à utiliser cette voie ?

- Cette voie doit accueillir un peu moins d'usagers que les autres voies du périphérique afin d'atteindre son objectif
- Selon la fréquentation actuelle, la part des déplacements pour ces ayants-droits représenterait :



- Entre 15 % à 20% des véhicules circulant sur le boulevard périphérique en covoiturage ;
- Entre 2,7 et 5 % de taxis.



Les ayants-droits proposés représenteraient **un peu moins de 25 % du trafic en semaine** (si tous les ayants-droits utilisaient la voie dédiée), garantissant un **effet coupe file optimum sur les sections à 4 voies** (section la plus courante).

Plus le nombre d'usagers autorisés est important sur la voie dédiée, moins elle sera susceptible d'atteindre son objectif d'effet coupe file. L'ajout de nouveaux usagers nécessiterait donc de faire évoluer la liste des ayants droits proposés par la Ville.

Les autres catégories d'usagers

D'après l'étude réalisée par KISIO sur la base de données GPS, en semaine :



Les deux-roues motorisées

Environ 9 %



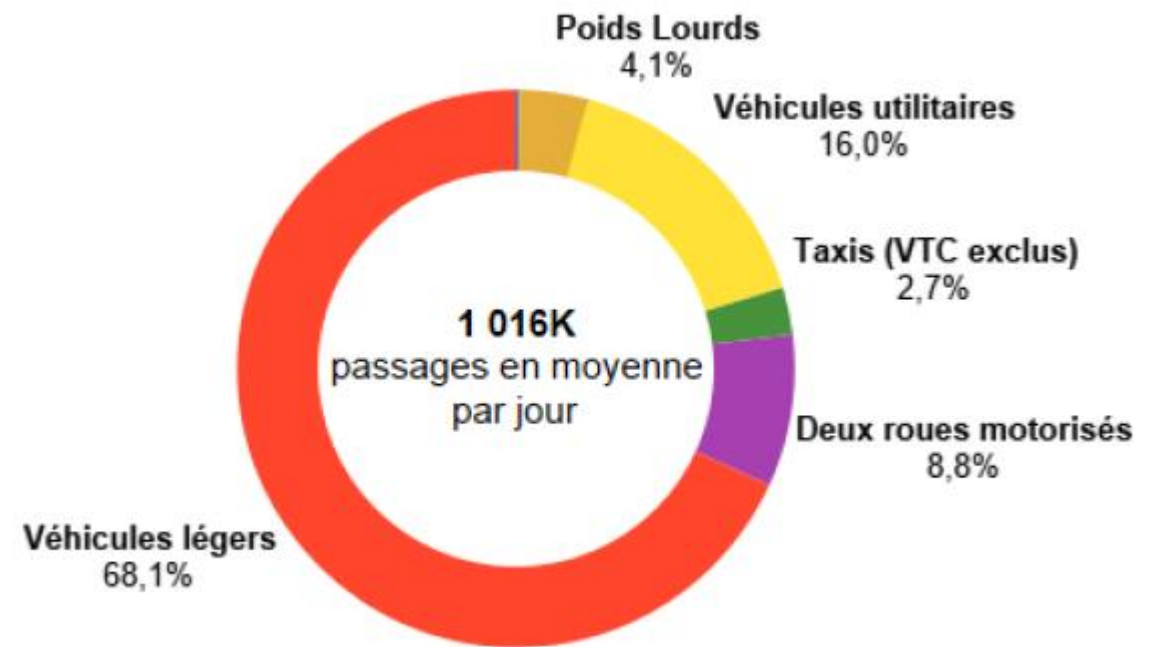
Les véhicules professionnels (hors taxis)

Environ 20 %



Les VTC

Environ 3 % du trafic



**Parts modales en semaine
Pour la période février 2020**

Intervention du Cerema

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

La circulation inter-files (CIF)

Expérimentation de la CIF jusqu'au 1 août 2024

- Le décret du 28 juillet 2021 autorise l'expérimentation de la Circulation Inter-files des deux-roues motorisés (2RM)
- Conditions sur l'axe :
 - La vitesse maximale autorisée doit être supérieure ou égale à 70 km/h ;
 - Une congestion doit être présente sur les voies (« circulation établie en files ininterrompues sur toutes les voies autres que celles réservées »)
- Conditions sur les véhicules en inter-files :
 - Leur vitesse ne peut excéder 50 km/h ET ne peut excéder de plus de 30 km/h celle des véhicules circulant dans les deux voies les plus à gauche ;
 - Ils doivent reprendre leur place dans le courant normal de la circulation lorsque des véhicules sur au moins une des deux files circulent à une vitesse supérieure à la sienne.

La circulation inter-files (CIF)



Évaluation de la CIF début 2024

- L'évaluation de la CIF sera publiée début 2024

La CIF après le 1 août 2024

- L'évaluation peut ne pas conclure → l'expérimentation peut être prorogée, potentiellement en l'adaptant
- L'évaluation peut conclure :
 - de manière positive → intégration de la CIF dans la réglementation
 - de manière négative → arrêt de la CIF

La circulation inter-files et la VR2+ à gauche

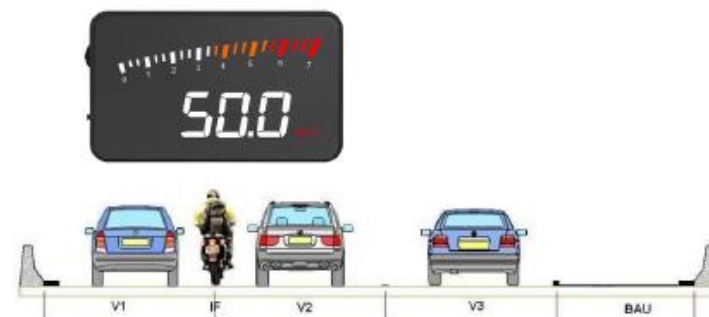
Le cadre de l'expérimentation



- Si la vitesse sur l'axe est de 70 km/h → la CIF est permise par l'expérimentation

- Si la vitesse des véhicules sur la voie réservée est ≤ 50 km/h

→ **CIF possible**



- Si la vitesse des véhicules sur la voie réservée est > 50 km/h

→ **CIF interdite**



La circulation inter-files et la VR2+ à gauche



Le cadre de l'expérimentation

- Si la vitesse sur l'axe est abaissée à 50 km/h,
→ la CIF n'est pas permise par l'expérimentation actuelle

Possible intégration dans l'expérimentation en 2024 ? (cas de la prorogation de l'expérimentation avec modification des contours)

Quels ayants-droits autorisés ?



Partagez votre avis et posez vos questions !



Slido.com
Code :
#PPVEPERIPH1

06

**CONCLUSION DE LA RÉUNION
PROCHAINES ÉTAPES**

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Rappel des modalités de participation et des prochaines rencontres

Pour contribuer tout au long de la PPVE (du 17 avril au 28 mai)

- Dépôt de vos avis sur le registre numérique du site dédié à la PPVE :
www.peripherique-voie-dediee.paris

Pour vous informer à la suite du webinaire :

- un dossier d'information et une plaquette synthétique disponibles sur le site,
- le compte rendu thématique du webinaire disponible prochainement sur le site.

Pour toute question sur le déroulement de la procédure, vous pouvez contacter les garants CNDP par e-mail :

marie-claire.eustache@garant-cndp.fr ; jean-louis.laure@garant-cndp.fr

Le prochain webinar thématique



Date : 23 mai 2023 de 19h à 21h



Thème : Le covoiturage sur le périphérique : quel accompagnement et quelle évaluation ?



Lien de connexion à venir sur le site Internet du projet :

www.peripherique-voie-dediee.paris



**Merci de votre
participation**

www.peripherique-voie-dediee.paris