



VOIE DÉDIÉE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

WEBINAIRE THÉMATIQUE #2 : 23 MAI 2023
LE COVOITURAGE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE : QUEL
ACCOMPAGNEMENT ET QUELLE ÉVALUATION ?

Programme de la soirée

19h00 > 21h00



01

INTRODUCTION

02

LA CONSULTATION

03

LA PAROLE AUX GARANTS

04

LE PROJET EN BREF

05

**THÈME #1 : L'ACCOMPAGNEMENT
AU COVOITURAGE**

- ✓ INTERVENTION DE L'APUR
- ✓ INTERVENTION DE 6T ET DES OPÉRATEURS
- ✓ INTERVENTION DE LA VILLE DE PARIS

**THÈME #2 :
L'ÉVALUATION**

- ✓ INTERVENTION DU CEREMA
- ✓ INTERVENTION DE LA VILLE DE PARIS

06

CONCLUSION / PROCHAINES ÉTAPES

Le webinaire thématique du 23 mai

LE COVOITURAGE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE : QUEL ACCOMPAGNEMENT ET QUELLE ÉVALUATION ?



Thème #1 : Les mesures
d'accompagnement au covoiturage



Thème #2 : L'évaluation
de la voie dédiée

Sur Slido.com
Code :
#PPVEPERIPH2



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, **déposez votre avis 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

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



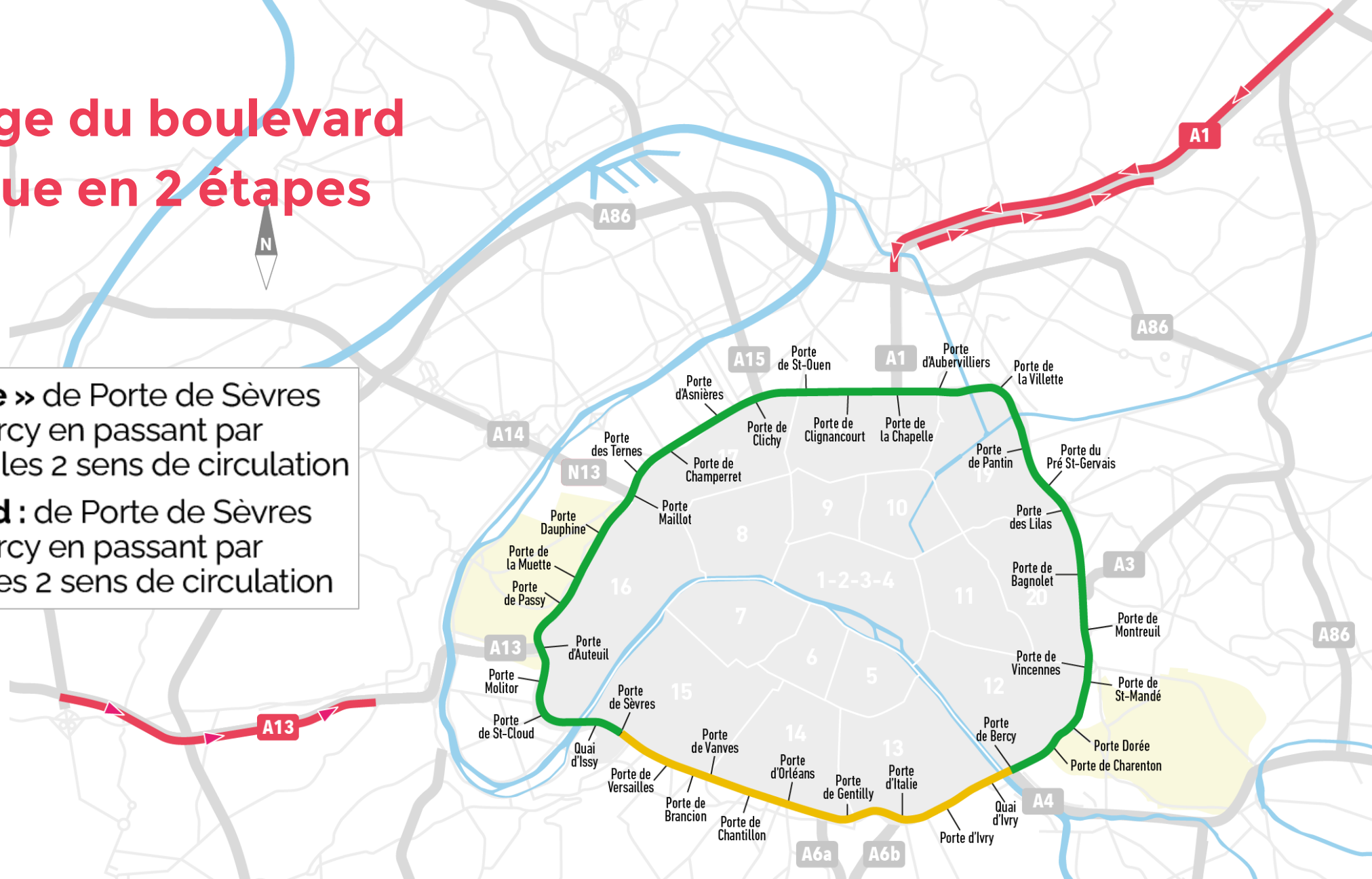
Diminuer l'empreinte environnementale des trajets motorisés

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 23 mai

- ✓ Règles du jeu
- ✓ Thème #1 : l'accompagnement au covoiturage
- ✓ Thème #2 : l'évaluation

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES

Vous pouvez poser vos questions :



Sur Slido.com
Code :
#PPVEPERIPH2

#1

Quelles mesures d'accompagnement au covoiturage ?

- ✓ Intervention de l'APUR
- ✓ Intervention de 6T et d'opérateurs de covoiturage
- ✓ Intervention de la Ville de Paris

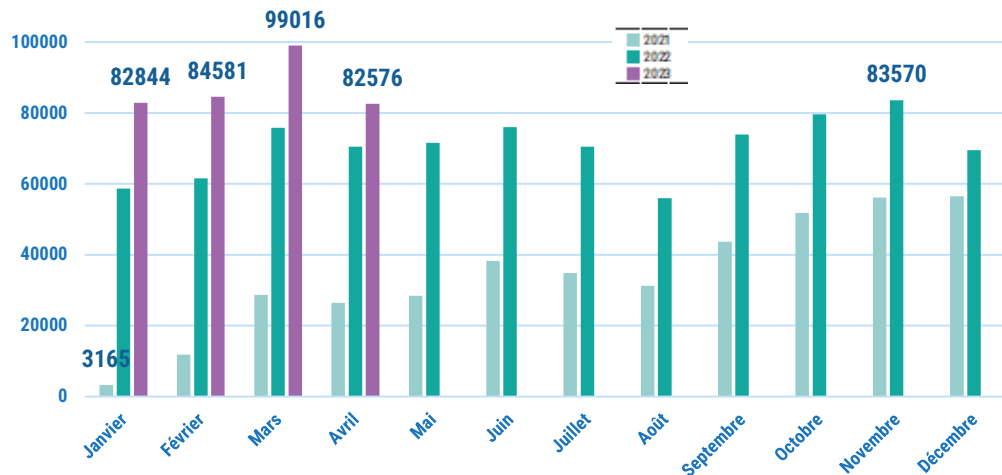
VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Intervention de l'APUR

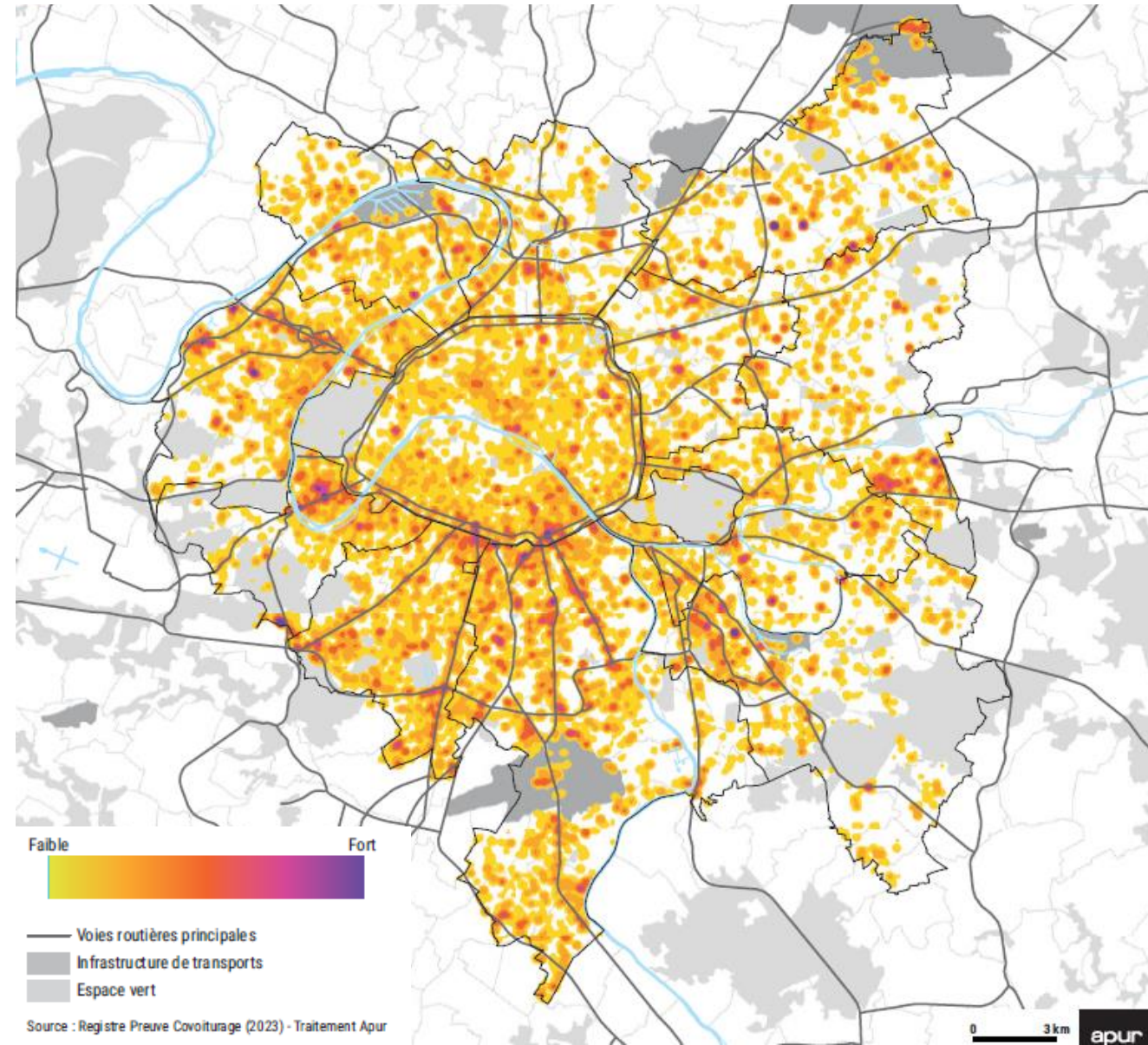
Le covoiturage

- Une pratique en plein essor, subventionnée par IDFM
- Pics sur les horaires des trajets domicile-travail les jours de semaine
- L'analyse des départs depuis la MGP à destination de la Grande Couronne montre **des prises en charge sur certains pôles** : Boulogne, la Défense, Noisy-le-Grand et à certaines portes du périphérique, porte de Saint-Cloud, porte d'Orléans, porte d'Italie...

ÉVOLUTION MENSUELLE DU NOMBRE DE COVOITURAGES, DES COMMUNES DE LA MGP VERS L'ILE DE FRANCE



CONCENTRATION DES DÉPARTS DE COVOITURAGE en janvier 2023





Intervention du bureau de recherche 6T et d'opérateurs de covoiturage

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Sommaire



1. LE COVOITURAGE, POUR QUOI FAIRE ?
2. LES ACTEURS DU COVOITURAGE
3. ZOOM SUR L'ÎLE-DE-FRANCE
4. BOITE À OUTILS POUR FAVORISER LE COVOITURAGE
5. RETOURS D'EXPÉRIENCES



1. Le covoiturage, c'est quoi ?

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



Définition : des covoiturages

Anticipé ou planifié : Trajets planifiés à l'avance avec rendez-vous entre conducteur et passager(s)

Spontané : Pas de réservation en amont, le passager se rend à l'arrêt le plus proche et signale à l'aide d'une borne sa destination

Instantané : La réservation se fait au dernier moment grâce à une visualisation en temps réel des offres de covoiturages

Ces deux types de covoiturage se font soit via une application ou des lignes de covoiturage mais aussi de manière **informelle (stop ou trajets organisé sans l'aide d'applications)**

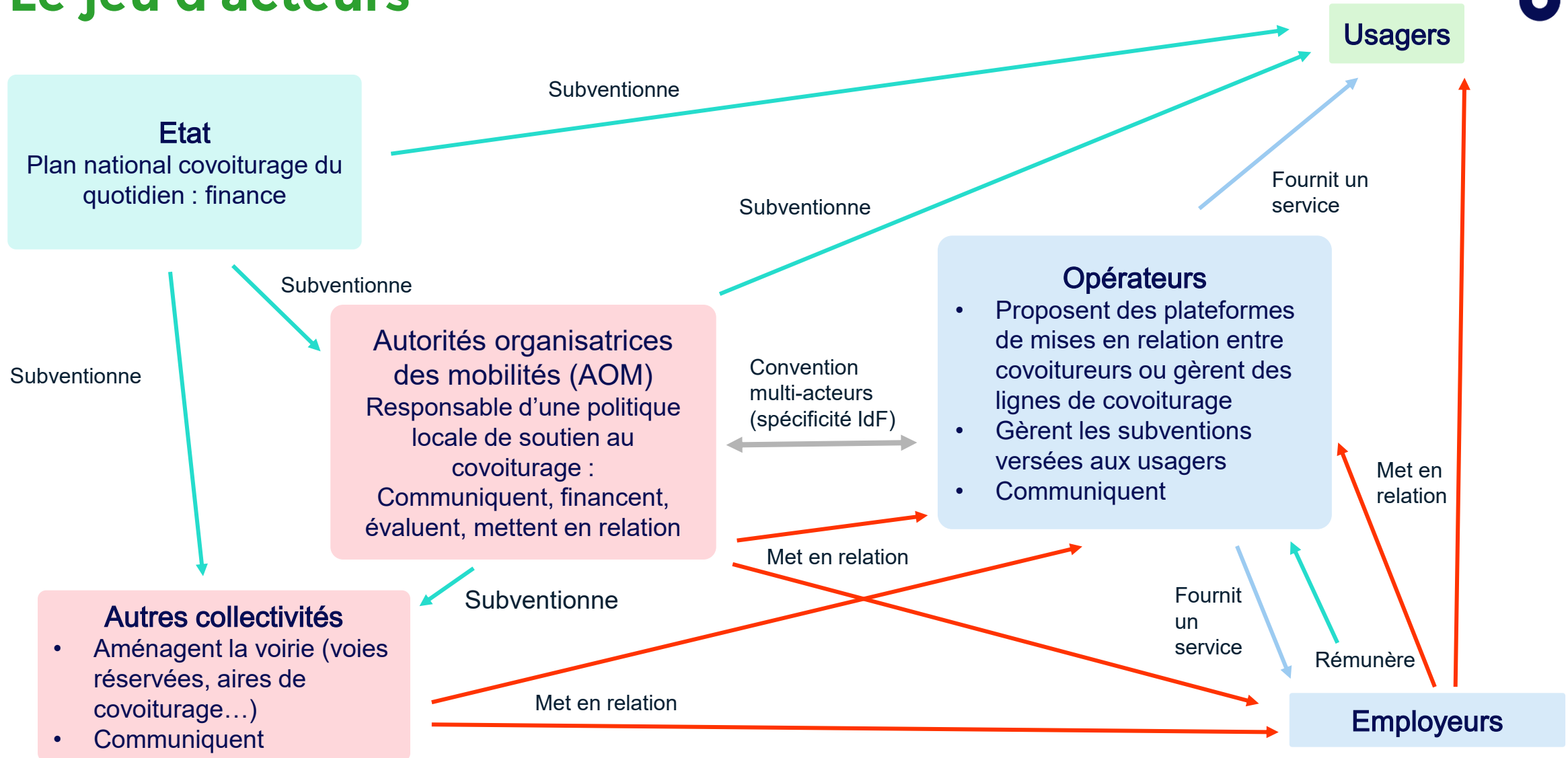


2. Les acteurs du covoiturage

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



Le jeu d'acteurs





Zoom sur les collectivités non AOM

- Certaines infrastructures exigent des interventions sur la voirie : aires de covoiturage, voies réservées, stationnement dédié...
- Selon le type de route, l'autorité publique en charge n'est pas la même : il peut s'agir du département, d'une Métropole ou d'une commune.
- Cas particulier du boulevard périphérique : dépend de la ville de Paris, mais le préfet (représentant de l'État) a un droit de regard sur ce qui est fait*

*Les arrêtés municipaux de la Ville de Paris concernant le boulevard périphérique sont soumis à la préfecture de police, dont la Ville doit respecter les prescriptions



3. Zoom sur l'Île-de-France

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



Le covoiturage en Île-de-France : quelques chiffres

Le territoire regroupe 34 % des trajets réalisés en covoiturage en France

~50 000 trajets en lien avec Paris réalisés en covoiturage, tous types de covoiturage confondus (plus de 95 % en covoiturage informel)

De nombreux opérateurs sont partenaires d'Île-De-France Mobilités : Klaxit/Blablacar Daily, Karos, Ynstant, Ouihop, Boogi, Clem', Rezo Pouce, Covoit'ici, Trajet à la carte, Hopways, RoulezMalin, Mobicoop



Les mesures d'accompagnement au covoiturage

Les mesures déployées par Île-de-France mobilités

- Gratuité pour les passagers de deux trajets en covoiturage de moins de 30 km par jour à tous les détenteurs de Pass Navigo et pour les conducteurs une indemnité pouvant aller de 1,5€ à 3€ en fonction du nombre de passagers et de la distance parcourue
- Dispositif de soutien au covoiturage lors de grèves ou « pics de pollution », allant de 2,25€ à 4,5€ en fonction du nombre de passagers et de la distance parcourue

Les mesures déployées par l'État

- Des mesures d'incitation financière sont également proposées dans le cadre du plan national covoiturage du quotidien avec notamment une prime de 100€ pour les primo-conducteurs



4. La boîte à outils

VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE



Les aires de covoiturage

Une aire de covoiturage correspond à une zone de rencontre entre covoitureurs, zone qui est **identifiée, sécurisée et aménagée** (parkings de supermarchés, des aires de repos sur autoroute ou aux bords des échangeurs).

La simple **pose d'un panneau ou d'une borne** suffit à créer une aire.

Beaucoup d'aires de covoiturage sont informelles : ce sont des lieux appropriés par les covoitureurs pour se retrouver.





Les lignes de covoiturage

Une ligne de covoiturage est un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers, comprenant des arrêts pour récupérer et déposer des passagers tout au long du trajet.

La collectivité doit avoir la double compétence mobilité et voirie pour pouvoir conventionner avec un opérateur développant le réseau et réaliser les lieux de prise en charge/dépose

Coût indicatif de mise en place d'une ligne : 900 000 €



5. Retours d'expérience des opérateurs KAROS et ECOV

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Incitation au covoiturage - Karos

Descriptif de l'opérateur

- Karos propose aux collectivités des services de covoiturage domicile-travail afin de faciliter les déplacements en zones périurbaines et rurales en complément des réseaux de transports structurants.

Descriptif du dispositif

- Karos travaille avec 30 collectivités clientes en France, dont IDFM depuis 5 ans.
- L'application permet de proposer une incitation financière aux utilisateurs pour générer du report modal car le passager paye moins cher que le coût de son carburant.



09:42

Détail de ma participation

En covoit'
GRAND LYON
Trajet de 7km
2,00 €

Bonus passager
Participation territoriale :
Métropole de Lyon finance
la part du passager -1,50 €

Ma participation 0,50 €

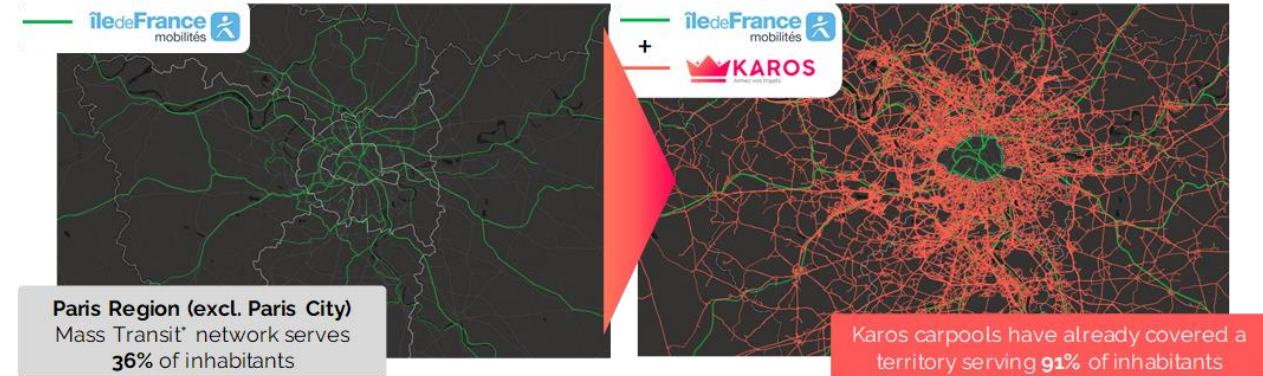
Gains du conducteur 2,00 €

Partage des frais

Voir la tarification En covoit' Grand Lyon

Résultats en Île-de-France

- 3 millions de covoiturages réalisés
- 6.000 tonnes d'émissions de CO2 évitées
- 22 M€ de pouvoir d'achat généré pour les Franciliens
- 0,10 € de coût par km-passager pour la collectivité



Des suggestions pour aller plus loin :

- Viser les trajets qui entrent/sortent de Paris et qui ne peuvent pas être réalisés facilement en TC
- Viser des catégories d'utilisateurs particulières (âge, niveau de revenu, véhicules sobres...)
- Accorder sur ces trajets des incitations financières pour les passagers (ex : gratuité ?) ou les conducteurs (exemple : 1€ de bonus par passager) ?







Entreprise de l'ESS

90 personnes

Paris, Lyon, Nantes, Strasbourg, Rennes, Grenoble

30 réseaux de covoiturage déployés

 Réseaux déployés / en cours de déploiement

 Etudes réalisées et en cours



Les partenaires de nos lignes





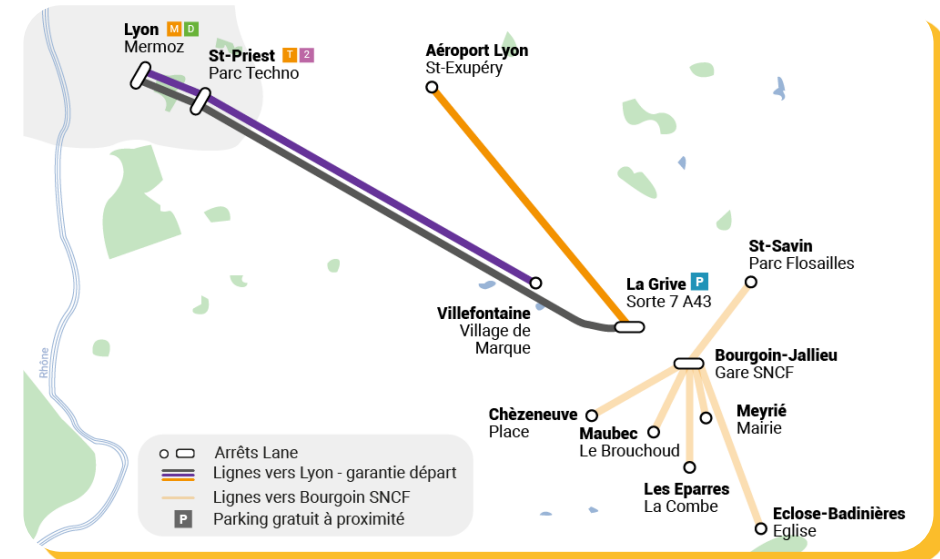
[Lien vers la vidéo](#)

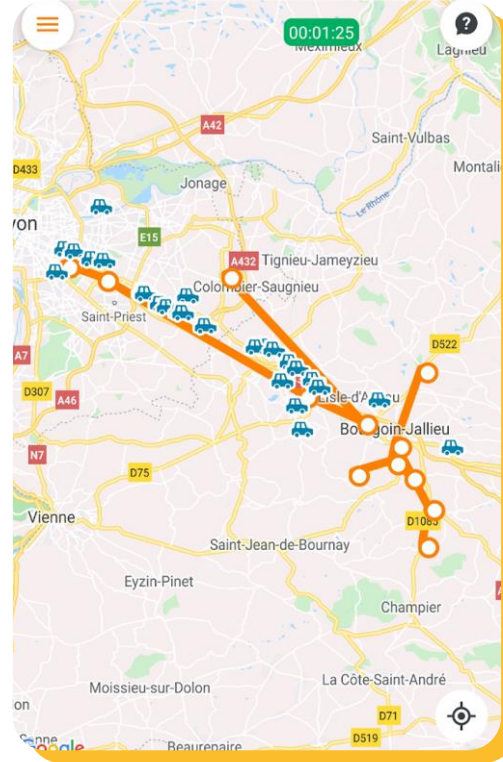


3''30'
+ de 90%
< 10''

+ de
5 000
inscrits

200
voy/j





Contrainte + Solution

>>

**Voies dédiées + Arrêts + Service opéré
= Covoiturage à Haut Niveau de Service**

Flexibilisation

>>

**Pas de rendez-vous
matin et soir**



Intervention de la Ville de Paris

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Les contributions du public sur le registre numérique

Sur l'accompagnement au covoiturage

Propositions sur les aides et les plateformes :

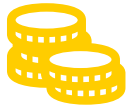
- Mettre en place un **accompagnement pédagogique** pour que la mesure soit bien comprise et acceptée ;
- Accentuer le **développement des services** de covoiturage pour en favoriser la mise en œuvre ;
- Rendre l'**accès gratuit** à ces services et **subventionner** le covoiturage ;
- Créer des **mesures incitatives** financièrement, par exemple : accorder des bons pour le stationnement pour les personnes ayant réalisé un trajet en covoiturage.

Propositions d'aménagements physiques :

- Créer des **parkings relais** spécifiques et gratuits à l'entrée de Paris ou aux abords des gares ou zones commerciales pour les covoitureurs ;
- **Étendre les voies dédiées** au covoiturage sur les axes menant à Paris pour favoriser l'égalité d'accès des automobilistes de banlieue et de Paris.

Les avantages du covoiturage

Pour l'utilisateur :



Augmenter son pouvoir d'achat : un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance économise près de 2 000 € chaque année



Participer à l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de CO₂



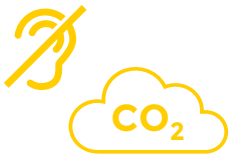
Se déplacer plus librement en créant une offre de mobilité partagée là où les transports en commun sont difficiles d'accès et pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire.

Les avantages du covoiturage

Pour les collectivités et les habitants :



Augmenter le nombre d'occupants moyens dans les véhicules individuels et donc optimiser l'infrastructure existante et limiter à terme la congestion.



Diminuer les nuisances sonores, les émissions de polluants, et améliorer la qualité de l'air à l'échelle métropolitaine et à proximité des voies empruntées.



Créer du lien social entre conducteur et passagers.

La mise en place d'un groupe de travail avec les collectivités limitrophes

La Ville de Paris envisage un travail conjoint avec les communes riveraines, la Métropole, les départements, la Région et Île-de-France Mobilités, 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.
- Inclure le covoiturage comme mode de mobilité au même titre que les transports en commun et transports actifs dans les schémas stratégiques de planification.

#2

Quelle évaluation de la voie dédiée ?

- ✓ Intervention du Cerema
- ✓ Intervention de la Ville de Paris



Intervention du Cerema

VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

Le Cerema, un appui aux politiques publiques

Le Cerema est un expert technique 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



Vers un déploiement des voies réservées

La loi d'orientation des mobilités (2019)

- L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut réserver une partie de la voie publique pour en faire une voie de covoiturage
- Les premières voies réservées se sont déployées sur autoroute



La loi climat et résilience (2021)

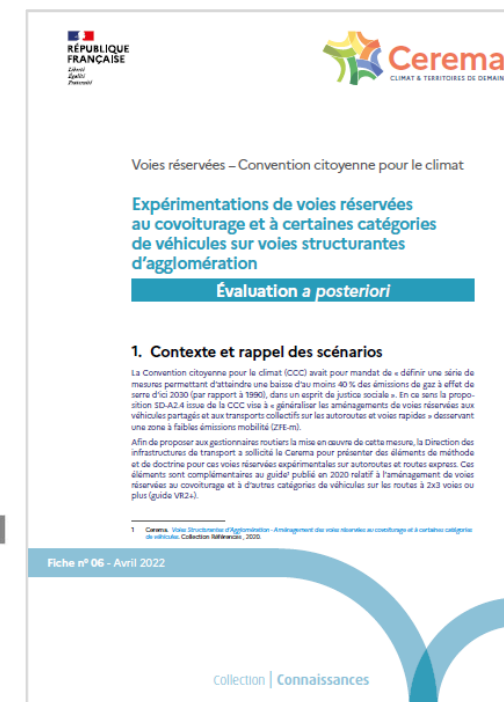
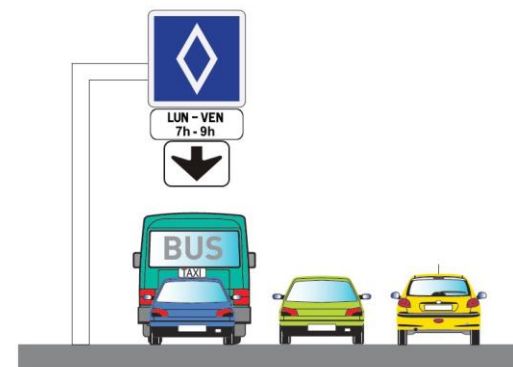
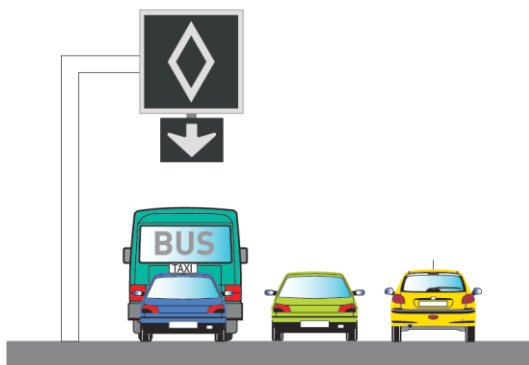
- Proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) de « Généraliser les aménagements de voies réservées sur les autoroutes et voies rapides desservant une ZFE-m »
 - Intégration de cette proposition sous forme d'expérimentation dans la loi « Climat et résilience »
- Un déploiement en cours de voies réservées expérimentales (période 2021 - 2024)



Une doctrine qui prend la forme...

D'un guide pour les voies réservées dynamiques

De 6 fiches pour les voies réservées expérimentales



Contenu de l'évaluation des VR expérimentales



Modalités d'évaluation des expérimentations

- « État 0 » avant mise en service
- Évaluation intermédiaire
- Évaluation finale (au terme de l'expérimentation nationale)

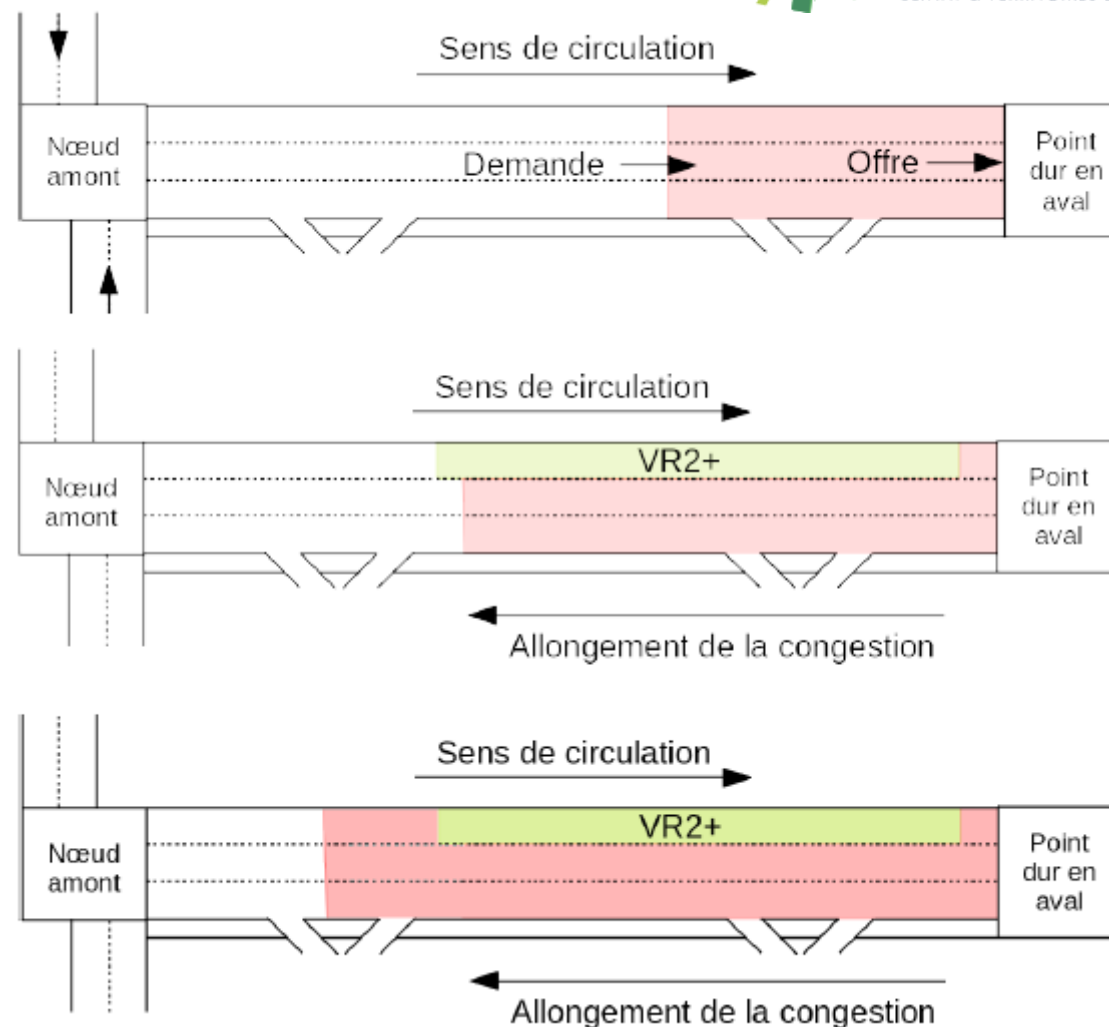
4 thématiques évaluées

- Sécurité
- Efficience
- Acceptabilité
- Environnement

Définition de la zone d'influence

Zone d'influence

- Section aménagée avec la voie réservée
- + (éventuellement) nouvelles sections touchées par l'allongement de la congestion



Contexte des différents projets pouvant impacter l'évaluation

L'accompagnement du projet :

- Politique locale en faveur du covoiturage
- Communication faite autour de l'opération
- Règles en vigueur dans la ZFE-m

Les particularités de la voie réservée :

- Linéaire aménagé
- Modalités d'exploitation
- Moyens de contrôles



Sécurité : accidentalité

Accidentalité sur la zone d'influence

- Indicateurs classiques relatifs aux accidents corporels
- A priori peu représentatif (courte durée et faible linéaire)

Événements observés par l'exploitant

- Événements classés par catégorie (accident matériel, panne, arrêt,...)
- Recueillis à partir de la main courante de l'exploitant routier

Compréhension et lisibilité de la signalisation

- À partir d'une enquête en ligne

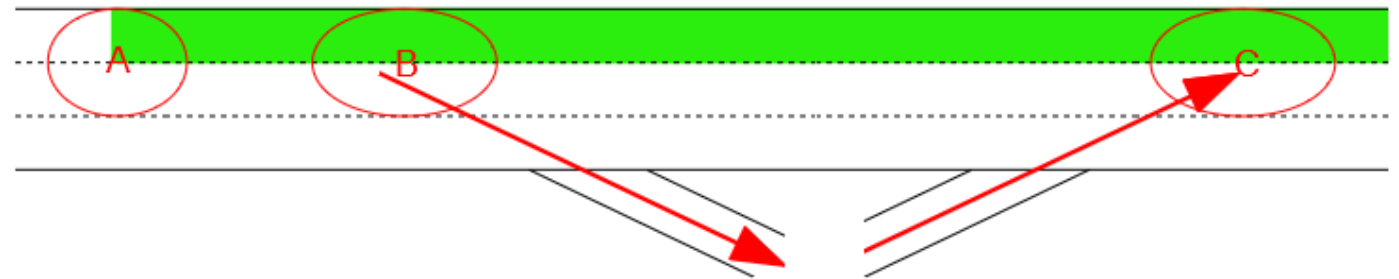


Sécurité : usages de l'aménagement

Comportement des usagers

- Observation de zones à enjeux par vidéo :

- A= début de la VR2+
- B= les sorties
- C= les entrées



- Focus sur différents sujets :

- Précision de la position des 2RM sur les sections avec Circulation Inter-Files (CIF)
- Mesure des vitesses sur la voie réservée et les voies adjacentes

Respect de la signalisation

Taux de fraude sur la voie réservée



Efficiencia del proyecto

Taux d'occupation

- Medir el desarrollo de las prácticas (aumentación global del llenado)

Evolución spatio-temporal de la congestión

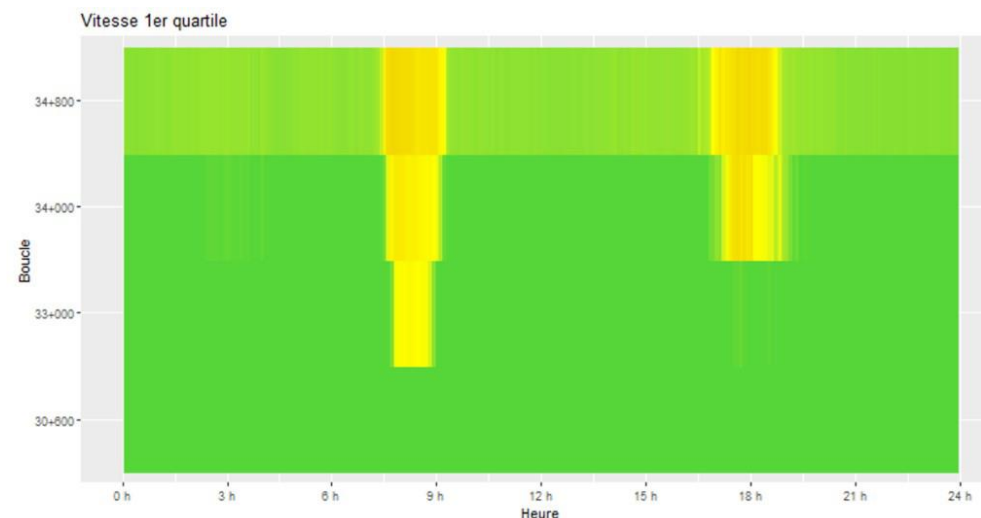
- En el eje acondicionado y en los principales itinerarios alternativos

Tiempo de trayectos individuales

- Necesidad de diferenciar a los usuarios de la VR2+ de los de las vías generales

Debit acumulado de personas ecoulées

- Cálculo de la aumentación del número de personas que han utilizado el itinerario en las horas de punta.



Acceptabilité

Enquête usagers

- Questionnaire en ligne
- Thématiques :
 - Compréhension
 - Lisibilité
 - Acceptabilité / Comportements des usagers
 - Changement de pratiques

Avis des professionnels

- Interview des personnels d'intervention :
 - Exploitant routier
 - Forces de l'ordre
 - Services de secours
- Interview des principaux transporteurs



Environnement

Qualité de l'air et émissions de GES

- Impact du projet les émissions de polluants (Nox et PM10) et de CO₂ à partir des données trafics.



Bruit

- Évaluation sur les projets sensibles (populations exposées, site en remblais) de l'impact sur le bruit

Évolution du parc roulant

- Mesurer si la VR2+ a incité à un renouvellement des véhicules vers des véhicules à très faibles émissions



Évaluation de la voie réservée du boulevard périphérique

Collaboration en cours d'élaboration entre le Cerema et la Ville de Paris

- Assistance méthodologique et technique pour l'évaluation de la voie réservée.
- Pilotage de l'évaluation
- Évaluation de plusieurs critères
- Accompagnement pour la gouvernance du comité de pilotage



En partenariat avec d'autres organismes

- APUR, AirParif, BruitParif

Évaluation de la voie réservée du boulevard périphérique



Évaluation pluriannuelle

- De 2024 à 2028
- Selon une périodicité à définir
- Toujours à la même période (hors vacances scolaires)
- Pluri-thématiques

Évaluation de la voie réservée du boulevard périphérique



Difficultés potentielles

- Première évaluation d'une voie réservée sur un itinéraire circulaire
- Définition du périmètre d'études
- Mesure du différentiel de vitesse entre la voie réservée et les autres voies
- Réalisation des enquêtes qualitatives



Intervention de la Ville de Paris

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Les contributions du public sur le registre numérique

Sur l'évaluation

Des propositions formulées sur les critères d'évaluation :

- les **reports de circulation**,
- les enjeux de **sécurité**,
- des **analyses socio-économiques** (notamment pour certaines catégories professionnelles),
- l'influence sur le **nombre de covoitureurs**,
- les **bénéfices** sur l'environnement et sur le cadre de vie des riverains (nuisances sonores, pollution...).

Des propositions sur les modalités du dispositif d'évaluation :

- une première évaluation des voies mises en place **pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques**,
- une évaluation s'appuyant sur les **retours d'expériences d'autres voies dédiées** en France ou à l'étranger ;
- la mise en œuvre du projet de **manière expérimentale** pendant un an avant une phase d'évaluation et la reconduction du dispositif,
- l'**association d'usagers** à la commission d'évaluation.

La méthodologie d'évaluation

Le protocole d'évaluation de la Ville de Paris est en cours d'étude. Il aura pour objectif de **mesurer l'efficacité de la voie dédiée** notamment en matière de :

- augmentation de la part du covoiturage
- reports de circulation
- sécurité et accidentologie
- qualité de vie (réduction de la pollution et des nuisances sonores notamment)

Ce dispositif fera l'objet d'un suivi annuel, par un collège d'acteurs publics, institutionnels et professionnels.

Une évaluation sera réalisée dès 2024, pour définir l'état initial, puis chaque année à la même période jusqu'en 2028.

Les thématiques d'évaluation

Plusieurs thématiques sont proposées et pourraient faire l'objet de recueil de données parisiennes et franciliennes :

- **Retour d'expérience** : fonctionnement de la voie réservée et accidentologie ;
- **Impacts en termes de trafic routier** : évolution des niveaux de trafic (par typologie), les vitesses pratiquées, l'analyse des éventuelles congestions et reports ;
- **Effets sur le covoiturage** : taux de remplissage des véhicules et temps de parcours ;
- **Impacts environnementaux** : qualité de l'air, émissions de CO₂ et bruit, à Paris et en petite couronne ;
- **Acceptabilité du dispositif** : compréhension, typologie d'usager, impact pouvoir d'achat.

Le recueil et le partage de données

Le protocole d'évaluation sera précisé avant fin 2023, afin de définir :

- Les acteurs institutionnels franciliens à associer
- Les données sur lesquelles s'appuyer
- Le calendrier et la fréquence de l'évaluation
 - Il sera partagé avec les partenaires publics, dont les collectivités et services de l'Etat.

Le recueil des données :

- Des données seront acquises par la Ville de Paris (exploitation, trafic, environnementales) afin d'évaluer l'impact intra-muros,
- Des données complémentaires des collectivités permettraient d'enrichir cette évaluation,
- Une évaluation des voies réservées sur l'A1 et l'A13 devrait également être mise en place. Une coordination des deux modalités d'évaluation sera recherchée.

06

**CONCLUSION DE LA RÉUNION
PROCHAINES ÉTAPES**

**VOIE DÉDIÉE
SUR
LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE**

Rappel des modalités de participation et d'information

Pour contribuer tout au long de la PPVE (jusqu'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



**Merci de votre
participation**

www.peripherique-voie-dediee.paris



VOIE DÉDIÉE
SUR LE BOULEVARD
PÉRIPHÉRIQUE

**COVOITURAGE, TRANSPORTS
COLLECTIFS ET TAXIS**

www.peripherique-voie-dediee.paris