

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

COMPTE RENDU DU WEBINAIRE N°1

LA VOIE DÉDIÉE : COMMENT ET POUR QUI ?

Date	Mercredi 10 mai 2023
Horaires	19h > 21h
En visioconférence	Sur Zoom

Dans le cadre de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) de la voie dédiée sur boulevard périphérique au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis, un webinaire s'est tenu le mercredi 10 mai 2023 sur la plateforme de visioconférence Zoom.

Environ 30 participants ont assisté à ce webinaire.

Pour ce webinaire n°1, 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-droits** : avec une présentation de la Ville de Paris sur les catégories d'utilisateurs 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 grâce à l'outil numérique Slido. 33 questions et réactions ont été partagées sur Slido.

Étaient présents pour échanger et répondre aux questions du public :

- **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 ;
- **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.

Les garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), **Marie-Claire Eustache** et **Jean-Louis Laure**, étaient également présents afin de présenter leur rôle et leur mission d'appui méthodologique.

1. Introduction et présentation de la PPVE

Pour s'assurer du bon déroulement de la procédure et veiller à l'effectivité de la participation du public, la Ville de Paris a sollicité la Commission nationale du débat public de manière volontaire.

La CNDP a désigné Marie-Claire Eustache et Jean-Louis Laure garants de cette PPVE. Ils ont rendu un premier avis sur la préparation de la PPVE, disponible sur le site Internet du projet. Un second avis, sur la manière dont s'est déroulée la PPVE, sera rendu en juillet 2023. Les garants se tiennent à la disposition du public par mail en cas de questionnement sur le déroulé de la procédure de participation du public.

2. Rappel du projet

Avant d'aborder les deux thématiques de ce webinaire, la Ville de Paris rappelle les grandes composantes du projet :

- **les principaux objectifs de la voie dédiée** : accompagner l'augmentation de la pratique du covoiturage, réduire l'impact financier des déplacements pour les Franciliens et diminuer l'empreinte environnementale des trajets motorisés.
- **le calendrier du projet, avec un bouclage en 2 étapes** : dans un premier temps avec la voie héritée des Jeux Olympiques et Paralympiques financée par la Solideo et dans un second, le bouclage sud de Porte de Sèvres à Porte de Bercy au Sud financé par la Ville de Paris.
- **les 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 et les mesures d'accompagnement permettant de faciliter la pratique du covoiturage.

3. Thème 1 : Quelles modalités de fonctionnement ?

Le support de présentation diffusé lors du webinaire est disponible sur le site internet du projet.

a) Intervention du Cerema : les voies réservées en France

Le Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) 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.

Dans le cadre de ce webinaire, le Cerema intervient pour présenter :

- les fondements et les objectifs des voies réservées ;
- leur cadre réglementaire national ;
- les principes généraux d'aménagement (localisation, vitesse...) ;

- le panorama des voies réservées en France et notamment les exemples de Lyon, Grenoble et Strasbourg.

b) Présentation des propositions de la Ville de Paris

La Ville de Paris présente son projet de voie dédiée et les modalités de fonctionnement envisagées :

- **les plages horaires d'activation** : la voie dédiée serait activée de manière temporaire pendant les heures de pointe et dans chaque sens de circulation. La Ville propose les plages horaires suivantes : de 6h30 à 11h du matin et de 15h30 à 20h le soir en semaine. Pour l'instant, il n'est pas prévu d'activer la voie dédiée pendant les week-ends ;
- **les modalités de gestion dynamique** : au sein des plages horaires, la voie fonctionnera de façon dynamique pour s'adapter aux conditions réelles de trafic, par exemple en cas d'incident. Pour assurer une gestion modulable, la Ville prévoit 7 sections activables ou désactivables, définies en fonction des bretelles d'accès aux autoroutes et du nombre de voies ;
- **la vitesse de circulation** : pour des questions de sécurité, la vitesse sur le périphérique pourrait être limitée à 50 km/h. Cette limitation pourrait être mise en œuvre de façon permanente (cela ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris) ou uniquement lorsque la voie dédiée est activée. La Ville souligne l'enjeu à limiter la vitesse pour diminuer le risque d'accident lié à un trop grand écart de vitesse entre les voies, notamment en cas de changement de file ;
- **le contrôle** : le système de contrôle envisagé repose sur 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 et lire les plaques minéralogiques avant et arrière. Ensuite, un agent assermenté observera et vérifiera les véhicules potentiellement en infraction avant de sanctionner les infractions avérées.

c) Questions / réponses avec le public

Durant la réunion, les participants ont pu faire part de leurs remarques et poser leurs questions aux intervenants en ligne via l'outil numérique Slido. Les questions posées et les réponses apportées sont présentées dans ce compte rendu de façon synthétique et sont classées de façon thématique.

La consultation

Deux participants s'interrogent sur l'objectif de la consultation et la prise en compte des avis, dont la pétition *Touche pas à mon périph.*

Réponse de la Ville de Paris

La consultation permet aux participants de donner leur avis sur les 4 sujets ouverts à discussion. La Ville de Paris s'étant engagée à pérenniser la voie dédiée à la suite des Jeux Olympiques et Paralympiques, ce n'est pas l'opportunité du projet qui est soumis à la consultation du public, mais les modalités de son fonctionnement.

La Ville est informée de la pétition *Touche pas à mon périph* qui a été mise en place par un groupe politique. Elle encourage les pétitionnaires à déposer leurs contributions sur le site. Toutes les

contributions déposées sur le site feront l'objet d'une analyse et seront prises en compte dans la définition des modalités du projet.

Le projet à la suite des Jeux Olympiques et Paralympiques

Un participant demande si certaines hypothèses vont être éliminées ou confortées à la suite de l'utilisation de la voie dédiée pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques.

Réponse de la Ville de Paris

Même si la voie dédiée sera située sur la voie de gauche comme les voies olympiques, son fonctionnement et ses ayants-droits ne seront pas les mêmes. La Ville indique que les Jeux Olympiques et Paralympiques présentent un cadre très particulier et qu'il sera difficile de tirer des conclusions sur le fonctionnement à partir de l'utilisation de la voie dédiée pendant l'évènement.

Les gestion dynamique de la voie dédiée et les enjeux de sécurité

Un participant demande comment l'adaptation de façon dynamique aux conditions du trafic sera effectuée. Plusieurs participants s'interrogent sur la relation entre la voie dédiée et les autres voies et sur des conflits potentiels entre les voies. Un dernier souhaite savoir si le Cerema a un retour d'expérience sur une voie réservée ayant des entrées et des sorties tous les 750 mètres.

Réponse de la Ville de Paris

Il sera possible, en temps réel, d'activer ou non les panneaux lumineux pour la voie dédiée. Néanmoins, la Ville souligne la nécessité d'avoir un temps suffisant entre l'activation de la voie et le contrôle, car quand la voie vient de s'activer, il faut se donner le temps de pouvoir rentrer dans les files de circulation.

La Ville précise que c'est la voie de gauche qui est réservée. Ainsi, il n'y aura pas de conflit entre la voie réservée et les véhicules qui entrent et qui sortent du boulevard périphérique, car ces derniers le font sur la voie de droite.

Réponse du Cerema

Le Cerema indique ne pas avoir pour l'instant de retours d'expérience sur des voies réservées avec des entrées et des sorties tous les 750 mètres. Sur le boulevard périphérique, ce serait plutôt de l'ordre du kilomètre. Les entrées et sorties fréquentes ajoutent des enjeux particuliers, mais ce n'est pas rédhibitoire pour aménager une voie réservée.

4. Thème 2 : Quelles catégories d'usagers pourraient emprunter la voie réservée ?

a) Présentation des propositions de la Ville de Paris

La Ville de Paris rappelle que la liste des usagers qui pourront utiliser la voie dédiée lorsqu'elle sera activée est un des sujets ouvert à la consultation du public. Pour l'instant, la Ville propose cette liste : 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) et les véhicules de secours, d'assistance et de police.

Afin d'atteindre son objectif, la voie dédiée doit accueillir moins d'usagers que les autres voies du boulevard périphérique. 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.

Concernant les autres catégories d'usagers, d'après une étude réalisée par KISIO, en semaine les deux-roues motorisés représentent environ 9 % des usagers, les véhicules professionnels 20 % et les VTC 3 %.

À l'issue de la PPVE, la Ville pourra revoir et adapter la liste d'ayants-droits soumise initialement à la consultation en veillant à conserver 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.

b) Présentation du Cerema : la circulation inter-files (CIF)

La Cerema intervient pour présenter un sujet spécifique : la circulation inter-files des deux-roues motorisés.

Il rappelle qu'une expérimentation de la CIF a été lancée en août 2021 jusqu'en août 2024. Elle concerne 21 départements, dont Paris. Dans ce cadre, sur les axes concernés, la vitesse maximale autorisée doit être supérieure ou égale à 70 km/h et une congestion doit être présente sur les voies. Pour les véhicules en inter-files, la 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.

Concernant la coexistence avec la voie dédiée, dans le cadre de l'expérimentation actuelle, si la vitesse sur l'axe est de 70 km/h, la CIF est permise. Si la vitesse sur l'axe est abaissée à 50 km/h, la CIF n'est pas permise par l'expérimentation actuelle.

c) Questions / réponses avec le public

Durant la réunion, les participants ont pu faire part de leurs remarques et poser leurs questions aux intervenants en ligne via l'outil numérique Slido. Les questions posées et les réponses apportées sont présentées dans ce compte rendu de façon synthétique et sont classées de façon thématique.

Les deux-roues motorisés et la circulation inter-file

Plusieurs participants souhaitent avoir des réponses concernant les deux-roues motorisés. Ils estiment que les deux-roues motorisés permettent de fluidifier le trafic. Ils demandent si les deux-roues peuvent être considérés comme remplis à 50 %. Un participant souhaite avoir des retours d'expérience quant aux voies dédiées mises en place à Bordeaux et à Strasbourg au sujet des deux-roues.

Réponse du Cerema

À ce stade, la proposition de la Ville n'inclue pas les deux-roues sur la liste des ayants-droits. L'expérimentation sur la circulation inter-files qui se poursuit, pourrait permettre de mettre en

place des conditions adaptées pour la circulation des deux roues en période d'activation de la voie dédiée. Un deux-roues qui transporte deux personnes doit pouvoir rentrer sur la liste des ayants-droits.

Pour Bordeaux et Strasbourg, il n'y a pas encore de retours sur le lien entre les voies réservées et la circulation inter-files. Une analyse sur ce sujet est en cours sur la voie dédiée sur la M6 et la M7 autour de Lyon.

La distorsion concurrentielle entre taxis et VTC (voiture de transport avec chauffeur)

Un participant demande si ce projet ne provoquerait pas une distorsion concurrentielle entre les taxis et les VTC.

Réponse de la Ville de Paris

La Ville rappelle que les VTC transportant des clients sont éligibles à utiliser la voie réservée.

Le contrôle

Plusieurs participants souhaitent connaître les modalités de contrôle et de verbalisation pour les bébés, les véhicules avec des vitres teintées et les deux-roues motorisés qui se trouvent en inter-files.

Réponse de la Ville de Paris

Le système de reconnaissance testé par la Ville avec les caméras permet de détecter les bébés et passagers enfants dans les sièges à l'arrière. Ces véhicules sont éligibles à utiliser la voie réservée car il s'agit de covoiturage.

Les vitres teintées ne sont pas strictement interdites. C'est un certain taux d'opacité qui est interdit. Il pourrait être envisagé de mettre un place un système de contrôle complémentaire, par exemple avec une caméra infrarouge, afin de détecter la présence d'une masse chaude. La Ville indique que l'agent en charge du contrôle prendra le temps nécessaire à la vérification avant de procéder à des verbalisations.

Réponse du Cerema

Concernant les deux-roues, un motard qui serait légèrement à cheval entre la voie réservée et la première voie non réservée pourrait générer un doute. La verbalisation se faisant par un agent de police, il faudra faire confiance à son discernement. Il traitera différemment un motard qui serait situé à gauche de la voie réservée d'un motard qui serait sur la droite de la voie réservée et en inter-files.

Les études d'impact et l'évaluation

Deux participants demandent si des études d'impact ou de circulation ont été réalisées. Un participant demande si cette évaluation sera mise à disposition avant la fin de la PPVE.

Réponse de la Ville de Paris

S'agissant d'une voie dynamique, et avec les spécificités du boulevard périphérique et des voies qui y accèdent, la Ville n'a pas réalisé d'étude d'impact.

Une évaluation démarrera début 2024 afin d'avoir un premier état d'évaluation avant la mise en place de la voie dédiée. Cette évaluation continuera dès le démarrage et le fonctionnement de

la voie. Elle permettra d'en évaluer l'impact année après année. La situation du trafic étant susceptible d'évoluer, la Ville propose une évaluation adaptée au fonctionnement du boulevard périphérique.

La Ville rappelle que des études portant sur les chiffres et la fréquentation actuelle du boulevard périphérique sont disponibles sur le site Internet.

Le développement du covoiturage et des transports en commun

Un participant préconise le renforcement des transports en commun et la mise en place de zones spécifiques pour le covoiturage.

Réponse de la Ville de Paris

Il reste 18 mois avant la mise en place de la voie dédiée. Parmi les quatre sujets ouverts à discussion, celui des mesures d'accompagnement au covoiturage permettra à la Ville de travailler avec les communes limitrophes afin de renforcer cet accompagnement.

5. Conclusion et prochaines étapes

Pour conclure, la Ville de Paris rappelle que la consultation se poursuit jusqu'au 28 mai. Un deuxième webinaire, sur le covoiturage et l'évaluation, aura lieu le 23 mai. Il est rappelé que le compte rendu du webinaire sera mis en ligne, ainsi que l'enregistrement vidéo du webinaire.

Les garants remercient les participants pour leur participation. Ils rappellent qu'un deuxième avis méthodologique sera rendu à la suite du bilan qui sera établi par la Ville à l'issue de la PPVE.