

# CONCERTATION POUR DES VOIES DÉDIÉES AUX MOBILITÉS COLLECTIVES

# BILAN DE LA CONCERTATION



---

## Avant-propos

*Après un bref rappel du projet de voies dédiées aux mobilités collectives, objet de la concertation, ce document revient sur le déroulement de la participation du public par voie électronique et fait une analyse quantitative des contributions à cette concertation (partie 1).*

*Une synthèse thématique des questions et observations exprimées lors de la concertation est ensuite proposée, accompagnée des réponses de la DiRIF, maître d'ouvrage du projet (partie 2).*

*Enfin, le maître d'ouvrage présente ses enseignements issus de la concertation et les propositions de suites à donner au projet (partie 3).*

## Sommaire

<b>Avant-propos.....</b>	<b>2</b>
<b>Préambule : rappel du projet présenté au public.....</b>	<b>3</b>
Le projet en bref.....	3
Le coût et le calendrier .....	3
<b>Partie I – Déroulement de la Participation du public par voie électronique (PPVE) ....</b>	<b>4</b>
Le cadre réglementaire .....	4
Le site internet dédié.....	4
La participation en chiffres .....	5
<b>Partie II – Synthèse des avis et réponses du maître d'ouvrage .....</b>	<b>7</b>
L'opportunité du projet en question .....	7
Le souhait d'une ouverture de la voie à d'autres usagers .....	8
Des questions sur la mise en œuvre.....	10
Des demandes d'informations complémentaires.....	11
<b>Partie III – Enseignement du porteur de projet et suites de la concertation.....</b>	<b>12</b>
<b>Liste des annexes.....</b>	<b>13</b>

## Préambule : rappel du projet présenté au public

### Le projet en bref

Afin d'atteindre ses objectifs nationaux de triplement de la part du covoiturage dans les trajets du quotidien à l'horizon 2030, l'État, représenté par la Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF), porte un projet d'aménagement de voies dédiées aux mobilités collectives sur le réseau routier national en Île-de-France.

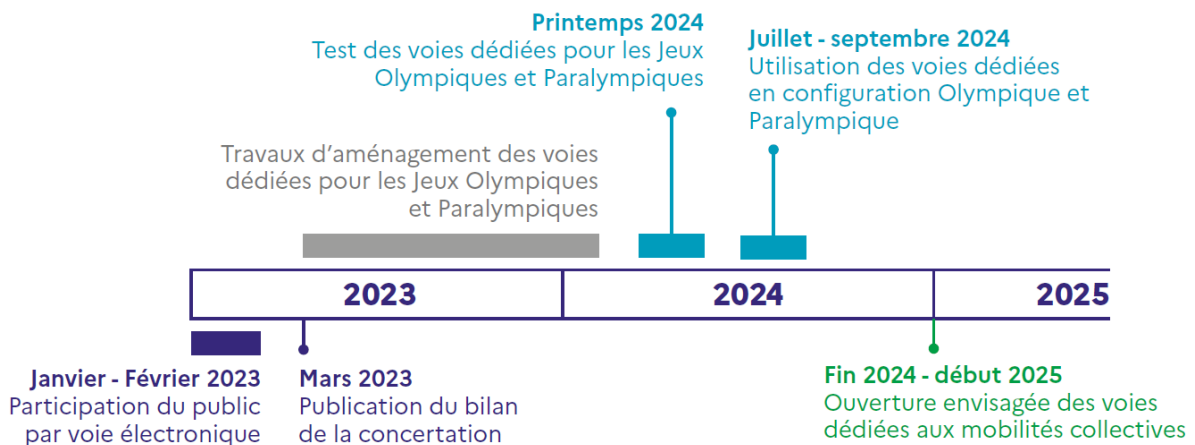
Dans le cadre des Jeux de Paris 2024, des voies dédiées dites « Olympiques et Paralympiques » seront réalisées sur des voiries existantes et dédiées aux personnes accréditées et aux services de secours et de sécurité. À l'issue des Jeux, des voies seront conservées sur trois axes (sur le Boulevard Périphérique, l'A1 et l'A13), pour devenir les voies dédiées dites « héritage », visant à favoriser les modes de transports plus écologiques et qui améliorent la fluidité du trafic: le covoiturage et les transports collectifs. La concertation porte sur les voies dédiées en héritage sur l'A1 et l'A13.

Activées aux heures de congestion, les voies dédiées aux mobilités collectives permettront d'améliorer le temps de trajet en heure de pointe pour les personnes en covoiturage et les transports collectifs.

### Le coût et le calendrier

Le montant du projet est de 13,2 M€ (en valeur 2016)<sup>1</sup> et est financé à 100 % par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO).

Le calendrier prévisionnel du projet est indiqué ci-dessous.



<sup>1</sup> Le budget SOLIDEO alloué aux Jeux Olympiques est exprimé en équivalent euros 2016 et non pas en euros courants. Cela permet de prendre en compte l'inflation et le contexte économique dans l'évolution du coût final des travaux.

# Partie I – Déroulement de la Participation du public par voie électronique (PPVE)

## Le cadre réglementaire

Le projet a été présenté au public dans le cadre d'une phase de participation du public par voie électronique volontaire, au titre de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Cette phase de concertation s'est tenue du 16 janvier au 15 février 2023, soit sur une période de 31 jours.

## La publicité de la concertation

Une information sur cette PPVE a été mise en ligne sur les sites internet de la DRIEAT, de la DiRIF, de la Préfecture de Région et des 4 Préfectures de Département concernées entre 10 et 15 jours avant l'ouverture de la concertation.

Au cours de la concertation, deux articles de presse sont parus à son sujet :

- « Les « voies olympiques » des autoroutes A1 et A13 réservées au covoiturage après les Jeux ? », *Le Parisien*, 27 janvier 2023
- « Routes d'Ile-de-France : des voies réservées durant les JO seront maintenues pour le covoiturage », *Les Echos*, 10 février 2023

## Le site internet dédié

L'ensemble des moyens d'information et de participation du public ont été mis en ligne sur un site internet dédié accessible à l'adresse suivante :

[www.voiesdediees-concertation.fr/fr](http://www.voiesdediees-concertation.fr/fr)

The screenshot shows the homepage of the website. At the top left is the logo of the Prefecture of the Region of Ile-de-France, with the text 'PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE' and 'Liberté Équité Proximité'. To the right of the logo is the text 'Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports' and 'Direction des routes d'Ile-de-France (DiRIF)'. Further right is a navigation menu with four items: 'Le projet en bref', 'La concertation', 'Les documents de la concertation', and 'Participer à la concertation'. The main content area has a green and blue background with a diagonal striped pattern at the top. The text 'CONCERTATION POUR DES VOIES DÉDIÉES AUX MOBILITÉS COLLECTIVES' is prominently displayed in white. On the right side, there is a section titled 'Dernières actualités' (Latest news) with two entries: '16 févr. Clôture de la concertation' and '16 janv. La concertation, c'est parti !'. Below these entries is a link 'Toutes les actualités →'. At the bottom of the page, there is a blue banner with a photograph of a road and a street lamp.

Page d'accueil du site internet

## Les modalités d'information

Les moyens d'information étaient :

- Une note de présentation du projet (12 pages) en version électronique ;
- Une vidéo de présentation du fonctionnement des voies dédiées ;
- Le projet de décision en version électronique.

L'ensemble de ces documents ont été mis en ligne sur le site internet dédié le jour de l'ouverture de la concertation. Par ailleurs, les différentes pages du site internet présentaient également des éléments d'information synthétiques sur le projet et renvoyaient aux documents disponibles pour de plus amples informations.

## Les modalités de participation

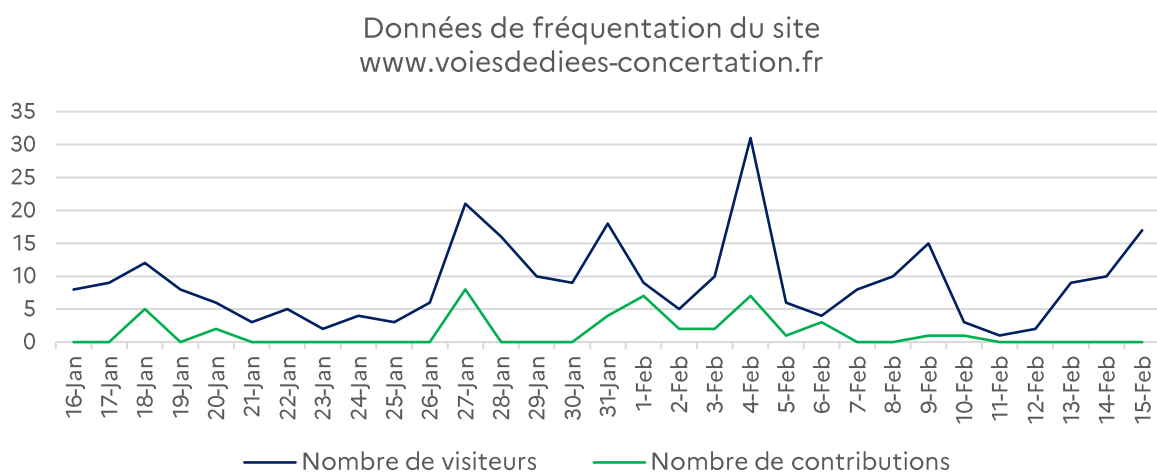
Le public avait la possibilité de s'exprimer *via* un formulaire en ligne sur le site dédié au projet. Après relecture préalable pour s'assurer du respect des règles minimales (contribution en lien avec l'objet de la concertation, absence de propos insultants, etc.), toutes les contributions ont été mises en lignes dans leur intégralité. Des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage quand des compléments d'informations étaient nécessaires à la bonne compréhension du projet.

L'ensemble des contributions et des réponses est disponible en ligne. Les données personnelles ont été anonymisées.

## La participation en chiffres

Sur le temps dédié à la concertation, les chiffres de la participation sont les suivants :

- 280 visites sur le site internet (visiteurs uniques chaque jour), soit une moyenne de 9 visiteurs par jour ;
- 43 contributions (33 avis et 10 questions)<sup>2</sup>, soit une moyenne de 1,4 contributions par jour.

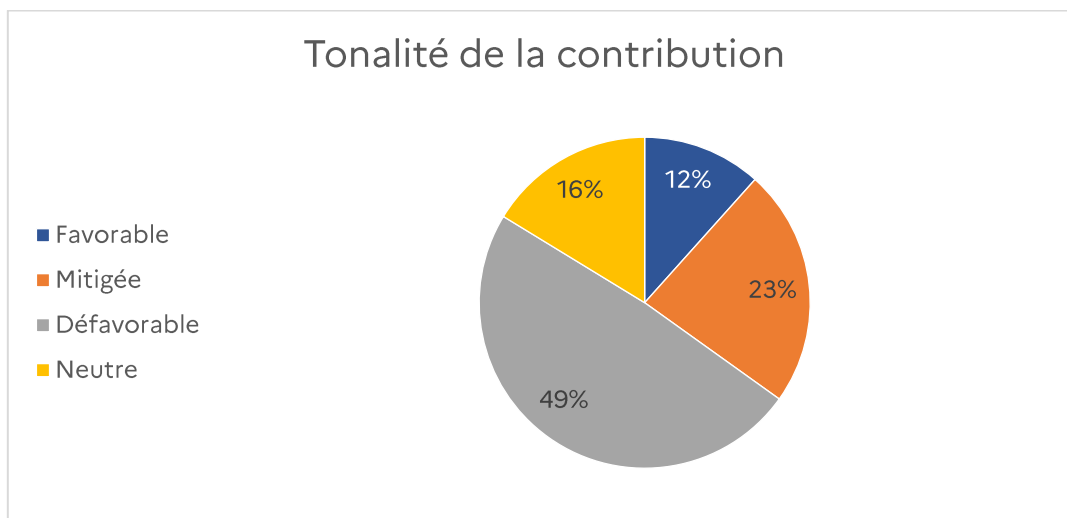


<sup>2</sup> Chiffre incluant le dépôt de 4 contributions au contenu identique.

## Analyse thématique des contributions

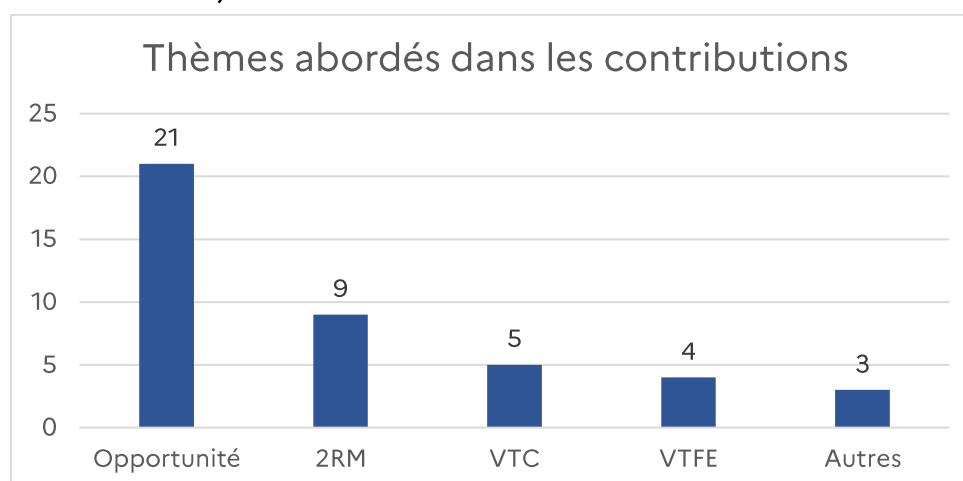
### La tonalité des contributions (pour, contre, neutre, mitigé)

Près de la moitié des contributions (49%) sont explicitement défavorables au projet. Environ 40% des contributions sont soit neutres (essentiellement des questions n'exprimant pas de position vis-à-vis du projet), soit mitigées (mélange d'avis positifs et négatifs dans la même contribution). Enfin, 12% des contributions sont explicitement favorables au projet.



### Les thèmes des contributions

Abordée dans près de la moitié des contributions, l'opportunité du projet est le thème le plus souvent soulevé par les participants (dont une grande partie pour se positionner « contre » ou « pour » le projet). Après l'opportunité, trois thématiques sont principalement mises en avant : les deux-roues motorisés (2RM) et leur place dans le dispositif (9 contributions) ; les Véhicules de Tourisme avec Chauffeur (VTC) (6 contributions<sup>3</sup>) ; les véhicules électriques, dits Véhicules à Très Faible Emissions (VTFE) (4 contributions).



<sup>3</sup> 4 de ces contributions ont un contenu strictement identique mais déposées par des utilisateurs différents. Il s'agit d'une longue contribution, envoyée par plusieurs conducteurs de VTC, partie prenante de la concertation, et demandant l'ouverture de cette voie dédiée aux VTC. Ces 4 contributions sont comptabilisées dans les 43 contributions susmentionnées.

## Partie II – Synthèse des avis et réponses du maître d'ouvrage

### L'opportunité du projet en question

#### **La crainte de certains d'une augmentation de la congestion**

Le principal argument évoqué contre le projet réside dans la crainte d'augmentation des embouteillages, qui détérioreraient la circulation jugée déjà difficile sur ces axes aux heures de pointe.

*« Avec moins de voies sur les autoroutes il y aura plus de bouchons et plus de pollution pour les villes traversées par ces autoroutes. »*

*« Je suis totalement contre ce projet qui va engendrer des temps de parcours toujours plus longs pour les automobilistes. [...] le mieux serait d'investir dans des projets d'élargissement des autoroutes afin de ne pas augmenter les temps de parcours. »*

Par ailleurs, plusieurs participants considèrent que ce projet pénalisera les personnes qui n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en voiture (pour des raisons professionnelles ou personnelles), alors que ces derniers sont déjà impactés par d'autres mesures touchant aux usages de la route.

*« Il faut arrêter de pénaliser ceux et celles qui n'ont très souvent d'autre choix que de se déplacer en voiture. »*

*« Une fois de plus, certains usagers seraient favorisés au détriment des autres : ZFE, taxes sur les carburants, toutes ces "décisions" politiques excluent les moins nantis. »*

*« Encore un projet contre les banlieusards »*

#### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

En encourageant le covoiturage, ce projet favorise une solution moins coûteuse pour les usagers, alors même que le coût du carburant et de l'énergie est en hausse, et accessible à tous, le covoiturage n'étant pas lié à un type de véhicule particulier. Par ailleurs, le covoiturage s'applique déjà à de nombreux trajets du quotidien (parents et enfants, couples, covoiturage entre collègues...).

Par ailleurs, le projet des voies dédiées a pour objectif d'améliorer, à terme, la fluidité du trafic en favorisant les modes de déplacement collectif et en optimisant l'usage de l'infrastructure. Cette mesure s'appuie sur l'infrastructure existante, ce qui limite les travaux lourds, et s'inscrit dans une politique nationale de décarbonation du secteur routier et dans les objectifs nationaux d'augmentation de la part du covoiturage. A l'inverse, il n'est pas toujours possible ni réaliste d'élargir les infrastructures, particulièrement en milieu urbain.

Enfin, il est rappelé que le caractère expérimental du projet permet de modifier les modalités d'exploitation (y compris dans la durée), si le fonctionnement constaté ne

correspond pas à ce qui était prévu, notamment en termes de congestion. Au quotidien, le caractère dynamique de ces voies permet de les désactiver quand les conditions de trafic ne sont pas réunies.

### **Les bénéfices du projet reconnus par d'autres**

A l'inverse, plusieurs participants se disent favorables au projet. L'un d'eux précise son soutien en indiquant que le projet pourrait contribuer à améliorer la qualité de l'air en réduisant, à terme, le nombre de voitures sur les routes.

*« Je suis très favorable à cette initiative. L'État pourrait même aller plus loin, en autorisant un minimum de 3 personnes pour pouvoir rouler sur la voie dédiée. »*

*« C'est bien de faire des voies dédiées. In fine ça réduira le nombre de voitures en circulation et ça améliorera la qualité de l'air. On en a besoin. »*

### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

Ces remarques rejoignent l'analyse menée par la DiRIF sur l'évolution à terme des usages de la route. Il ne semble pas pertinent à ce jour de restreindre plus fortement la définition de covoiturage à 3 personnes ou plus, dans un cadre où le covoiturage du quotidien est en cours de développement en France.

### **Le souhait d'une ouverture de la voie à d'autres usagers**

La concertation a fait émerger des attentes de la part de plusieurs catégories d'usagers pour l'inclusion de véhicules supplémentaires (en configuration autosoliste) dans le dispositif : les VTC, les deux-roues motorisés et les véhicules électriques.

#### **Les deux-roues motorisés**

Des participants affirment que les deux-roues contribuent à la fluidification du trafic et regrettent l'absence de ces usagers dans le projet présenté en concertation. Ainsi, plusieurs recommandent d'autoriser la circulation des deux roues sur les voies dédiées, permettant d'encourager l'usage de ces véhicules et rejoignant les objectifs de fluidification générale du trafic visés par le projet.

*« Si vous voulez fluidifier le trafic pensez aux 2 roues, véhicules économiques et non encombrants »*

*« Le moment n'est-il pas venu de reconnaître la valeur ajoutée des motos et scooters pour la fluidité du trafic, en leur autorisant l'accès à ces voies, qu'ils transportent ou non un passager ? »*

*« Il conviendrait d'autoriser les 2 roues à emprunter ces voies étant donné qu'ils ne gênent pas le trafic mais le fluidifient au contraire. »*

Enfin, si les deux-roues n'étaient pas autorisés à circuler sur la voie dédiée, plusieurs participants insistent sur l'importance de prendre en compte la circulation inter-file, autorisée (à titre expérimental) sur les axes concernés et recommandée entre la file de gauche et la file centrale. La prise en compte de cette pratique serait importante aussi bien en termes de sécurité des usagers qu'en termes de modalités de contrôle et de verbalisation liés à la voie dédiée.



« Comment vous assurerez-vous de ne pas verbaliser par erreur les 2 roues circulants [sic] sur l'inter file, c'est-à-dire entre la voie réservée et les deux autres ? »

#### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

Les deux-roues motorisés sans passager ne sont pas autorisés à accéder aux voies dédiées (article L411-8 du code de la route). Les deux-roues motorisés peuvent toutefois circuler, à titre expérimental, en inter-files.

Le dispositif de contrôle sera adapté pour ne pas verbaliser les deux-roues en circulation inter-files.

#### *Les Véhicules de Tourisme avec Chauffeur (VTC)*

Quatre contributions identiques ont été déposées par des conducteurs de VTC, demandant leur prise en compte dans le projet et l'autorisation de circuler sur la voie dédiée.

*« Je constate une fois de plus que le transporteur professionnel de personnes VTC n'est TOUJOURS pas mentionné dans les projets de mobilités partagées, POURQUOI ? Ce projet de voie dédiée est une fois de plus une mesure défavorable à notre encontre et discriminatoire, c'est une entrave à notre profession. »*

De plus, un courrier a été adressé au directeur des routes d'Île-de-France en parallèle de la consultation (voir le courrier complet en annexe du présent document) pour appuyer cette demande et l'étayer par un argumentaire justifiant :

- Du rôle des VTC dans les politiques de mobilité décarbonées : en représentant une alternative à l'autosolisme et en s'étant fortement engagés dans l'achat de véhicules électriques et hybrides pour leurs flottes, les VTC s'inscrivent dans les objectifs de décarbonation du secteur des transports ;
- Des enjeux de l'accès aux voies dédiées pour les différents acteurs du secteur : les tronçons concernés par les voies dédiées représentent des axes de passage importants pour les VTC, en particulier l'autoroute A1 ; exclure les VTC de la voie dédiée sur cet axe impacterait leur fiabilité et entraînerait des conséquences financières importantes pour les chauffeurs ;
- Du faible impact des VTC sur le trafic global des axes concernés et à ce titre du faible impact sur le trafic de la voie dédiée en cas d'inclusion des VTC à cette infrastructure.

Ce courrier propose également la création d'un groupe de travail réunissant la DiRIF et les acteurs du secteur pour travailler conjointement sur le sujet.

#### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

Les VTC sans passager ne sont pas autorisés à accéder à la voie dédiée aux mobilités collectives puisqu'ils ne sont pas mentionnés dans la réglementation sur les voies dédiées à l'article L411-8 du code de la route. L'autorisation des VTC nécessiterait préalablement des évolutions, notamment réglementaires, pour pouvoir les identifier de façon spécifique.

Ils seront autorisés à accéder à la voie dédiée aux mobilités collectives avec un passager au-moins.

Les Véhicules à Très Faible Émission (VTFE)

Enfin, plusieurs participants s'étonnent de l'absence des véhicules électriques du projet de voie dédiée, étant donné que ceux-ci contribuent fortement à la décarbonation du secteur routier.

*« Vous mettez ces voies pour le covoiturage par exemple mais qu'en est-il des véhicules électriques ? »*

*« Déçu de l'exclusion des véhicules électriques »*

*« Je ne comprends pas le choix de véhicules. Quel est l'objectif ? Limiter les émissions ? Pourquoi les véhicules électriques sont-ils interdits alors ? »*

#### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

L'objectif des voies dédiées est double : il s'agit de favoriser les modes de déplacement vecteurs de sobriété énergétique, mais également d'améliorer la fluidité du trafic en encourageant le recours au transport collectif. Les véhicules électriques participent à la décarbonation, mais ont le même impact que les véhicules thermiques sur la congestion du trafic.

Les véhicules à très faibles émissions (VTFE) sont réglementairement autorisés à circuler sur les voies dédiées (art. L411-8 du code de la route). Toutefois, l'objectif premier de cette voie dédiée est d'inciter au covoiturage et de réduire le niveau global de trafic. Les VTFE en configuration autosoliste ne contribuent pas à cet objectif et il est proposé de ne pas les autoriser à la voie dédiée covoiturage. Ainsi, les VTFE en configuration autosoliste ne seront pas autorisés à accéder à la voie dédiée aux mobilités collectives. D'autres incitations sont disponibles pour l'acquisition et l'usage de VTFE.

#### **Des questions sur la mise en œuvre**

Plusieurs questions relatives à divers points de mise en œuvre et de fonctionnement des voies dédiées ont été posées : les modalités de contrôle, l'âge requis pour être considéré comme un passager et la gestion de la vitesse.

#### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

Un dispositif de contrôle pourra être mis en place sur différents emplacements de la voie pour s'assurer que seuls les véhicules autorisés, c'est-à-dire voitures individuelles occupées par deux personnes ou plus, transports en commun ou taxis, empruntent la voie dédiée aux heures d'activation.

Tous les passagers, y compris les bébés, comptent pour le covoiturage. Ainsi, un parent avec un bébé sera autorisé à emprunter la voie dédiée aux heures d'activation.

La vitesse sera progressivement réduite à l'approche de la voie et limitée à 50km/h sur la voie dédiée pour limiter le différentiel de vitesse entre celle-ci et les autres voies et ainsi assurer la sécurité des usagers.

## Des demandes d'informations complémentaires

Deux participants ont demandé l'accès aux études de trafic et à l'ensemble de la documentation permettant de justifier le gain de temps potentiel pour les usagers de la voie dédiée et l'impact général de celle-ci sur le trafic des autres voies.

*« Vous parlez d'un gain de temps de 10 min environ : pouvez-vous citer vos sources ? Avez-vous des modélisations ? Vous parlez d'un retour d'expérience à Lyon, Grenoble et même en Espagne et en Angleterre : pouvez-vous publier vos sources ? »*

*« Comment justifiez-vous le fait de ne pas pénaliser le trafic pour les véhicules sur les voies de circulation classiques ? Une étude de trafic ? Si oui pourquoi n'est-elle pas présentée dans les documents ? C'est un raisonnement simpliste sans aucune pertinence pour une telle modification de fonctionnement de ces itinéraires. De plus seule une étude d'impact peut démontrer l'amélioration de l'air et du bruit. »*

### **Éléments de réponse apportés par la DiRIF :**

Les impacts sur le trafic et le temps de parcours présentés dans le document support de la consultation s'appuient en effet sur des études de trafic réalisées sur les axes concernés. Une synthèse portant sur les impacts trafics et sur les temps de parcours est jointe en annexes du présent document.

Des études sur des voies dédiées en fonctionnement, notamment en Espagne et en Angleterre, ont notamment été menées par l'Institut Paris Région (voir [Voies réservées sur autoroutes et voies rapides urbaines - Institut Paris Région \(institutparisregion.fr\)](#)) et le CEREMA (voir [Les voies réservées au covoiturage en France : un état des lieux du Cerema | Cerema](#)).

Enfin, compte-tenu de ses caractéristiques, le projet de voies dédiées aux mobilités collectives n'est pas soumis à étude d'impact.

---

## Partie III – Enseignement du porteur de projet et suites de la concertation

La DiRIF, représentant du maître d'ouvrage du projet de voies dédiées aux mobilités collectives, constate que la concertation qu'elle a volontairement menée en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement s'est déroulée du 16 janvier au 15 février 2023, selon les modalités qu'elle avait annoncées préalablement. La DiRIF se réjouit de la qualité et de la richesse des contributions reçues.

Considérant les observations et suggestions émises en concertation, synthétisées dans le présent bilan, la DiRIF tire les enseignements suivants, qui fondent les suites qu'elle entend proposer au projet.

Ainsi, la DiRIF :

- Note la satisfaction exprimée par certains quant à un dispositif qui contribue à l'amélioration de la qualité de l'air,
- Prend la mesure des doutes de plusieurs participants quant à la fluidification permise par le projet et de leurs craintes, au contraire, d'une augmentation de la congestion,
- Relève les questionnements sur les catégories de véhicules autorisées à circuler sur les voies dédiées (deux-roues motorisés, VTC et véhicules électriques).

Compte tenu des avis exprimés au cours de la concertation préalable, la DiRIF proposera de poursuivre le projet des voies dédiées aux mobilités collectives et, tenant compte des avis exprimés lors de la concertation, s'engage à :

- mettre en place des mesures d'exploitation tenant compte en temps réel des conditions de trafic et assurer une coordination entre gestionnaires pour la détermination des périodes d'activation et des publics cibles
- organiser la phase expérimentale (qui s'étale sur 3 ans) :
  - o mise en place d'un observatoire du trafic et des temps de parcours avec des points réguliers tous les 6 mois pour adapter en temps réel les mesures d'exploitation et vérifier que l'objectif de gain est bien atteint pour les publics cible sans pénaliser de manière excessive les autres usagers.
  - o réalisation d'un bilan à l'issue de la phase expérimentale

## Liste des annexes

Annexe 1: Listes des contributions de la concertation

Annexe 2: Courrier au directeur des routes d'Île-de-France, en date du 10 février 2023

Annexe 3: Synthèse portant sur les impacts trafics et les temps de parcours

---

# Annexe 1: Liste des contributions déposées aux cours de la concertation

# Concertation pour des voies dédiées aux mobilités collectives

## Liste des contributions

### Contribution n°1 – 18/01/2023

Titre : Infrastructures saturées

Bonjour,  
Les infrastructures sont déjà saturé  
Val-d'Oise est sous équipé en terme de transport en commun et de voies pour rejoindre Paris.  
Réduire d'une voie l'autoroute A15, par exemple serait catastrophique  
Bouchons à n'en plus fine  
Pollution car bouchons  
Je trouve qu'utiliser le prétexte des jeux olympiques pour faire accepter le projet non concerté, déjà en place mais reporté n'est pas très honnête

### Contribution n°2 – 18/01/2023

Titre : Voiture électrique

Texte :

Bonjour,  
Vous mettez ces voies pour le covoiturage par exemple mais qu'en est-il des véhicules électriques ?

### Contribution n°3 – 18/01/2023

Titre : Avis favorable

Texte :

Je souhaite voter pour la mise en œuvre et la pérennisation d'une voie réservée aux covoiturages et transports collectifs sur l'A13 et l'A1

### Contribution n°4 – 18/01/2023

Titre : Contre

Texte :

Bonjour,  
Je suis contre.  
Merci

### Contribution n°5 – 18/01/2023

Titre : Au garage vous laisserez vos voitures

Texte :

1) Sur la forme: cette PPVE est une plaisanterie menée sans aucune publicité et introuvable sur Google. Il s'agit de se donner bonne conscience pour faire croire à la consultation du public sur un projet déjà entériné. La note de présentation est un amalgame de contre-vérités sans aucune étude de trafic associée, bâclée en 12 pages.

2) Sur le fond: Une fois de plus, le vilain automobiliste sera la victime de cette nouvelle bien-pensance verte. A une heure, pourtant, où les thermiques sont appelées à être remplacées par des véhicules plus propres. C'est un contresens: dépensez vos sous dans des véhicules propres que...vous n'aurez pas le droit d'utiliser. Comment feront les millions de franciliens pour se rendre à leur travail (qui n'est pas forcément sur Paris), alors que le réseau inter-banlieue est inexistant et que le réseau ferré est défaillant (demandez aux utilisateurs du RER A...!)? Quelle étude de trafic sérieuse permet de corroborer la baisse de 10 min du temps de parcours (des seuls bénéficiaires de la voie réservée), alors que tous les autres verront leurs temps de parcours allongé sur les files restantes saturées?

Parce qu'en plus de créer des bouchons, les voies réservées ne servent à rien, et n'atteignent pas leur objectif, ni pour les bouchons ni pour la pollution...: voir pour celle déjà créée sur la rocade de Bordeaux Mérignac:

[https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/merignac\\_33281/envisagee-pour-fluidifier-la-rocade-de-bordeaux-la-voie-de-covoiturage-est-un-echec-a-merignac\\_54515863.html](https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/merignac_33281/envisagee-pour-fluidifier-la-rocade-de-bordeaux-la-voie-de-covoiturage-est-un-echec-a-merignac_54515863.html)

### Contribution n°6 – 20/01/2023

Titre : Excellente initiative

Texte :

Bonjour, je suis très favorable à cette initiative. L'Etat pourrait même aller plus loin, en autorisant un minimum de 3 personnes pour pouvoir rouler sur la voie dédiée. Poursuivons dans ce sens.

### Contribution n°7 – 20/01/2023

Titre : Fonctionnement du dispositif

Texte :

Bonjour,

Question 1 :

J'aimerais comprendre comment sera contrôlé le bon respect de la présence d'au moins 2 personnes par voiture. Des caméras seront elles posées sur tout le parcours de la voie concernée ?

Question 2 :

En cas d'auto-solisme sur cette voie, comment les personnes seront elles sanctionnées ?

En vous remerciant pour vos réponses.

### Contribution n°8 – 27/01/2023

Titre : Âge des passagers

Texte :

A partir de quel âge les passagers comptent ils dans du co-voiturage ? (Les bébé dans les sièges autos ? )

### Contribution n°9 – 27/01/2023

Type : Contribution

Titre : Pourquoi créer des embouteillages ?

Texte :

Vous pensez vraiment que les gens qui utilisent leurs voitures le font par plaisir ? Cette initiative va leur être pénalisante.

### Contribution n°10 – 27/01/2023

Titre : Farouchement opposé

Texte :

Il faut arrêter de pénaliser ceux et celles qui n'ont très souvent d'autre choix que de se déplacer en voiture.

Au lieu de pénaliser mieux voudrait faire appel à des mesures incitatives.

### Contribution n°11 – 27/01/2023

Titre : Comment faire croire que le trafic va s'améliorer pour tous ... ?

Texte :

Ce système de voies dédiées est en place depuis longtemps aux USA. Les sociétés d'autoroutes françaises y sont d'ailleurs très actives (Californie, Minnesota, ...). Comment cela s'est passée ? : à son commencement la voie dédiée au covoiturage est gratuite et comme cela ne marchait pas bien (pas assez utilisée), elle est devenu payante pour tous.... Et le prix du passage (péage) est lié au niveau des bouchons sur les autres voies. Comment donc faire croire que tous les automobilistes seront gagnants ??? Grosse différence cependant, aux USA les voies dédiées ont été ajoutées (1 voie construite en plus), tandis qu'en France aucune construction n'est prévue. C'est donc sur ce point de l'enfumage intégral...

### Contribution n°12 – 27/01/2023

Titre : Contre ce projet

Texte :

Je suis totalement contre ce projet qui va engendrer des temps de parcours toujours plus long pour les automobilistes. Ces projets s'appuient sur des tronçons à 4 voies qui actuellement permettent de réduire la saturation du réseau autoroutier. D'une manière générale les autoroutes en île de France sont sous dimensionnés pour absorber tout trafic qui d'ailleurs augmente au fur et à mesure du temps. Se serait inefficace le mieux serait d'investir dans des projets d'élargissement des autoroutes afin de ne pas augmenter les temps de parcours

### Contribution n°13 – 27/01/2023

Titre : Déçu de l'exclusion des véhicules électriques.

Texte :



Cette voie limitée à certains types de véhicules et covoiturage a été présentée comme autorisée aux véhicules CritAir 0 / Electrique, mais je découvre que ce n'est plus le cas. Déçu car c'est encore un intérêt de la transition écologique vers des véhicules à très basses émissions qui saute.

### Contribution n°14 – 27/01/2023

Titre : Just do it !

Texte :

Bonjour, je suis très favorable à cette initiative.

### Contribution n°15 – 27/01/2023

Titre : Réduire le flux de voitures

Texte :

C'est bien de faire des voies dédiées. In fine ça réduira le nombre de voitures en circulation et ça améliorera la qualité de l'air. On en a besoin.

### Contribution n°16 – 31/01/2023

Titre : Totalemment contre

Texte :

Une file dédié, qui une fois de plus va engendrer des embouteillages et augmenter les temps de parcours pour aller travailler. une nouvelle invention pour nous compliquer la vie et nous empêcher d'aller travailler. Oui, tout le monde ne peut pas télétravailler ou se contenter des transports en commun pour aller bosser et encore moins prendre un vélo pour faire plus de 50km.

### Contribution n°17 – 31/01/2023

Titre : Contre

Texte :

Une fois de plus, certains usagers seraient favorisés au détriment des autres : ZFE, taxes sur les carburants, toutes ces "décisions" politiques excluent les moins nantis.

### Contribution n°18 – 31/01/2023

Titre : Place des deux roues dans le dispositif envisagé ?

Texte :

Bonsoir,

Merci d'ouvrir cet espace destiné à recueillir nos avis et remarques sur l'opportunité du projet et les modalités d'activation de la voie réservée.

Comme beaucoup de franciliens, je travaille en banlieue, habite également en banlieue et n'ai pas la possibilité de télétravailler régulièrement. Comme beaucoup j'ai utilisé les RER, les bus de banlieue, ma voiture, avant d'adopter le deux-roues, solution de loin la plus efficace, au prix d'une vigilance accrue et solution qui de plus permet de fluidifier la circulation.

Votre projet semble malheureusement ignorer ce mode de transport pourtant fort répandu et doit être revu sur ce point. Le scooter est un véhicule tout à fait apte au covoiturage (Cf code de la route), même si cette pratique est encore peu répandue, il est utile de l'encourager. Par ailleurs, le code de la route autorise la circulation inter-files dans les départements concernés. Comment vous assurerez-vous de ne pas verbaliser par erreur les 2 roues circulant sur l'inter file, c'est-à-dire entre la voie réservée et les deux autres ? Merci de préciser les modalités d'activation de la voie réservée et de vous engager sur ce point important pour les usagers à 2 roues.

Pour finir, je dirai que je perçois actuellement ce projet comme une facilité offerte aux touristes et parisiens aisés de rejoindre rapidement l'aéroport Charles de Gaulle, plutôt qu'une solution permettant d'améliorer la vie des travailleurs de banlieue.

Merci pour vos réponses.

### Contribution n°19 – 31/01/2023

Titre : avis défavorable

Texte :

Nous passons déjà des heures sur le périphérique si vous retirez une voie cela deviendra intolérable.

Très mauvaise idée pensez aux personnes qui doivent prendre leur véhicule pour travailler.

Merci

### Contribution n°20 – 01/02/2023

Titre : ENCORE UN PROJET CONTRE LES BANLIEUSARDS

Texte :

Il faut arrêter de pénaliser ceux qui n'ont d'autre choix que de se déplacer en voiture en particulier les artisans de banlieue qui travaillent dans Paris ou qui doivent aller de banlieue à banlieue. Le covoiturage est impossible et les temps de trajet donc les factures ne cesseront d'augmenter....bonjour les bouchons !

Stop aux harcèlement des automobilistes de banlieue

### Contribution n°21 – 1/02/2023

Titre : Totalement opposé

Texte :

Ces mesures sont inutiles et ne font que pourrir la vie des gens encore plus qu'elle ne l'est actuellement, complexifiera encore plus la conduite et créera encore plus de bouchons.

De plus, les motards ne sont pas pris en compte dans le dispositif, la signalétique et la concertation. Si ce projet détestable voit le jour, il conviendra d'autoriser les 2 roues à emprunter ces voies étant donné qu'ils ne gênent pas le trafic mais le fluidifient au contraire.

### Contribution n°22 – 01/02/2023

Titre : CONTRE

Texte :

JE SUIS CONTRE CAR CELA VA FAIRE ENCORE PLUS D'EMBOUTEILLAGES AVEC LE NOMBRE DE CAMIONS QUI NE CESSE D'AUGMENTER ...

### Contribution n°23 – 01/02/2023

Titre : Et les 2 roues motorisés

Texte :

Risque de verbalisation douteuse de 2 roues motorisés, par le seul fait qu'ils pratiquent la Circulation Inter-Files (conformément aux modalités actuellement définies entre la voie la plus à gauche et la précédente) est élevé. Le moment n'est-il pas venu de reconnaître la valeur ajoutée des motos et scooters pour la fluidité du trafic, en leur autorisant l'accès à ces voies, qu'ils transportent ou non un passager ?

JE SUIS CONTRE, MAIS l'accès aux voies de covoiturage réduirait les risques, toujours présents en Circulation Inter-Files, lorsque les automobilistes changent de file.

### Contribution n°24 – 01/02/2023

Titre : et les 2RM ?

Texte :

Bonjour,

Il semblerait opportun d'autoriser les 2 roues motorisées à circuler sur ces voies dédiées afin de leur éviter les risques de la circulation inter-files. Sachant que l'ouverture aux 2RM ne ralentira pas le trafic sur ces voies dédiées. Merci !

### Contribution n°25 – 01/02/2023

Titre : Contre: Mauvais choix de véhicules

Texte :

Je ne comprends pas le choix de véhicules. Quel est l'objectif? Limiter les émissions? Pourquoi les véhicules électriques sont-ils interdits alors?

Et avec une telle limite à deux personnes, une personne faisant seule un trajet domicile-travail sera pénalisée, mais pas un couple qui va au restaurant...

Il vaut mieux les voies telles qu'elles sont actuellement que ce projet!

### Contribution n°26 – 01/02/2023

Titre : Sécurité pour tous les usagers vulnérables

Texte :

Bonjour,

Les usagers vulnérables ne devraient-ils pas bénéficier de ces infrastructures ?

En effet, les cyclistes ont des pistes cyclables (et il en faudrait encore plus).

C'est l'occasion de faire des pistes pour deux roues motorisés, facilitant la fluidité du trafic et réduisant les risques d'accidents au passage.

Cordialement,

### Contribution n°27 – 02/02/2023

Titre : Véhicule électrique et autosolisme ?

Texte :

Dans les documents, on voit que la signalisation autorise des véhicules électriques à emprunter ces voies "héritages". Doit-on comprendre qu'un automobiliste seul dans un véhicule Crit'air 0 pourrait l'emprunter ? Ce n'est pas explicitement indiqué dans le document de la concertation

### Contribution n°28 – 02/02/2023

Titre : ENCORE LES 2 ROUES OUBLIÉES

Texte :

Si l'idée est qu'il n'y est plus de circulation en ile de France supprimez les routes. Si vous voulez fluidifiez le trafic pensez aux 2 roues, véhicules économiques et non encombrants qui sont souvent la seule solution pour que les gens de banlieue puissent venir travailler sur Paris. Les transports en commun étant soit inexistant, soit saturés!

### Contribution n°29 – 03/02/2023

Titre : Avis très favorable, avec quelques questions

Texte :

Bonjour,

Je trouve l'idée excellente, et me pose quelques questions dans sa mise en oeuvre:

- vous parlez d'un gain de temps de 10 min environ: pouvez-vous citer vos sources? avez-vous des modélisations?
- vous parlez d'un retour d'expérience à Lyon, Grenoble et même en Espagne et en Angleterre: pouvez-vous publier vos sources?
- comment gérez-vous les vitesses et notamment le différentiel de vitesse entre la voie dédiée et les autres voies? Merci !

### Contribution n°30 – 03/02/2023

Titre : Contre. Désagrément pour les usagers au quotidien et 2R oubliés

Texte :

Encore des mesures qui ne concernent qu'une catégorie de personne et va impacter des milliers d'autres. On se fout totalement des difficultés de circulation quotidienne pour tous les usagers de ces

autoroutes déjà sur embouteillées. une voie de moins, ceux sont des "grosses" minutes supplémentaires de bouchons , bien pour l'écologie. De plus quid des 2 Roues ?

### Contribution n°31 – 04/02/2023

Titre : Et les motos ?

Texte :

Madame, monsieur,

Pourquoi les motos sont-elles les grandes absentes de votre consultation et ce, à double titre ?

- le comotocyclage (pas très heureux), à l'instar du covoiturage, existe,

- la moto est, par essence, un outil de fluidité du trafic routier,

A ce double titre, elle devrait avoir droit à ces voies et figurer sur la signalétique.

Cordialement.

### Contribution n°32 – 04/02/2023

Titre : Défavorable

Texte :

Encore une idée qui ne résoudra pas les problèmes de circulation pour les habitants d'iDF. La moto est la solution mais est encore la grande oubliée du dispositif

### Contribution n°33 – 04/02/2023

Titre : Contre

Texte :

Cela ne fera qu'accentuer les problèmes de circulation pour la majorité des automobilistes, les motards encore sont les grands oubliés...

### Contribution n°34 – 04/02/2023

Titre : Nous VTC !

Texte :

Bonjour,

Je suis professionnel du Transport Public Particulier de Personnes (T3P) tout comme les taxis.

Je constate une fois de plus que le transporteur professionnel de personnes VTC n'est TOUJOURS pas mentionné dans les projets de mobilités partagées, POURQUOI ?

Ce projet de voie dédiée est une fois de plus une mesure défavorable à notre rencontre et discriminatoire, c'est une entrave à notre profession.

Textes de lois à rappeler :

loi Taubira du 06 août 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, ainsi que l'article L2213-3 du code général des collectivités territoriales qui précise que les voies de circulation peuvent être réservées aux transports publics de voyageurs et aux taxis.

Les VTC font partis du transport public particulier de voyageurs.

Citons également la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La Préfecture n'ignore d'ailleurs pas que « les véhicules de transports publics de voyageurs » ne concernent pas exclusivement les bus puisque notamment dans son arrêté n°01-7233 portant création et utilisation de voies de circulation réservées dans certains arrondissements de Paris et pérennisant le dispositif prévu par l'arrêté n°01-16554 du 23 août 2001, le Préfet de Police de Paris arrête en son article 3 pour « les catégories de véhicules suivants » l'autorisation de circuler dans les couloirs réservés pour les « véhicules de transport public de voyageurs, et notamment autobus... ». Le pluriel est bien utilisé dans le chapeau de l'article 3 (« les catégories de véhicules... ») et dans son alinéa 1 (« véhicules de transports publics de voyageurs »). Tous les autres véhicules mentionnés par cet article 3 alinéa 1 ne sont listés que parce qu'ils n'appartiennent pas à la catégorie des « véhicules de transport public de voyageurs ».

Un arrêté du 24 août 2020 a d'ailleurs mis en place une signalisation expérimentale pour matérialiser une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, « aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage » [...] Le décret n°2020-1312 du 18 novembre 2020 portant modification de la liste des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L.318-1 du Code de la route définie à l'art. D.224-15-12 du Code de l'environnement, vient compléter les types de véhicules pouvant être autorisés à emprunter les voies de circulation réservées au transport en commun, taxis, ...

En tant que VTC nous avons pour beaucoup déjà investi dans des véhicules 100% électriques (prix d'achat 30% plus cher qu'un véhicule à moteur thermique), sans aucune subvention.

Que faisons-nous de nos véhicules 100% électriques, que devient notre profession de transporteur public de personnes VTC ?

Plutôt que de réprimer et d'éradiquer la voiture pourquoi ne pas développer nos infrastructures ?

Le périphérique parisien ainsi que les autoroutes d'Île-de-France sont pris en sandwich par des constructions immobilières (tout béton donc absolument pas écologique) étouffant complètement tout projet de développement routier.

Paris est la 11ème ville de France ayant le moins de véhicules.

C'est une capitale où il faut harmoniser une économie et une écologie durables.

Dans l'attente de vos réponses.

### Contribution n°35 – 04/02/2023

Titre : VTC

Texte :

Bonjour,

Je suis professionnel du Transport Public Particulier de Personnes (T3P) tout comme les taxis.

Je constate une fois de plus que le transporteur professionnel de personnes VTC n'est TOUJOURS pas mentionné dans les projets de mobilités partagées, POURQUOI ?

Ce projet de voie dédiée est une fois de plus une mesure défavorable à notre rencontre et discriminatoire, c'est une entrave à notre profession.

Textes de lois à rappeler :

loi Taubira du 06 août 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, ainsi que l'article L2213-3 du code général des collectivités territoriales qui précise que les voies de circulation peuvent être réservées aux transports publics de voyageurs et aux taxis.

Les VTC font partis du transport public particulier de voyageurs.

Citons également la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La Préfecture n'ignore d'ailleurs pas que « les véhicules de transports publics de voyageurs » ne concernent pas exclusivement les bus puisque notamment dans son arrêté n°01-7233 portant création et utilisation de voies de circulation réservées dans certains arrondissements de Paris et pérennisant le dispositif prévu par l'arrêté n°01-16554 du 23 août 2001, le Préfet de Police de Paris arrête en son article 3 pour « les catégories de véhicules suivants » l'autorisation de circuler dans les couloirs réservés pour les « véhicules de transport public de voyageurs, et notamment autobus... ». Le pluriel est bien utilisé dans le chapeau de l'article 3 (« les catégories de véhicules... » et dans son alinéa 1 (« véhicules de transports publics de voyageurs »). Tous les autres véhicules mentionnés par cet article 3 alinéa 1 ne sont listés que parce qu'ils n'appartiennent pas à la catégorie des « véhicules de transport public de voyageurs ».

Un arrêté du 24 août 2020 a d'ailleurs mis en place une signalisation expérimentale pour matérialiser une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, « aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage » [...] Le décret n°2020-1312 du 18 novembre 2020 portant modification de la liste des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L.318-1 du Code de la route définie à l'art. D.224-15-12 du Code de l'environnement, vient compléter les types de véhicules pouvant être autorisés à emprunter les voies de circulation réservées au transport en commun, taxis, ...

En tant que VTC nous avons pour beaucoup déjà investi dans des véhicules 100% électriques (prix d'achat 30% plus cher qu'un véhicule à moteur thermique), sans aucune subvention.

Que faisons-nous de nos véhicules 100% électriques, que devient notre profession de transporteur public de personnes VTC ?

Plutôt que de réprimer et d'éradiquer la voiture pourquoi ne pas développer nos infrastructures ?

Le périphérique parisien ainsi que les autoroutes d'Île-de-France sont pris en sandwich par des constructions immobilières (tout béton donc absolument pas écologique) étouffant complètement tout projet de développement routier.

Paris est la 11ème ville de France ayant le moins de véhicules.

C'est une capitale où il faut harmoniser une économie et une écologie durables.

Dans l'attente de vos réponses.

Contribution n°36 – 04/02/2023

Titre : Transport Public Particulier de Personnes (T3P)

Texte :

Bonjour,

Je suis professionnel du Transport Public Particulier de Personnes (T3P) tout comme les taxis.

Je constate une fois de plus que le transporteur professionnel de personnes VTC n'est TOUJOURS pas mentionné dans les projets de mobilités partagées, POURQUOI ?

Ce projet de voie dédiée est une fois de plus une mesure défavorable à notre rencontre et discriminatoire, c'est une entrave à notre profession.

Textes de lois à rappeler :

loi Taubira du 06 août 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, ainsi que l'article L2213-3 du code général des collectivités territoriales qui précise que les voies de circulation peuvent être réservées aux transports publics de voyageurs et aux taxis.

Les VTC font partis du transport public particulier de voyageurs.

Citons également la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La Préfecture n'ignore d'ailleurs pas que « les véhicules de transports publics de voyageurs » ne concernent pas exclusivement les bus puisque notamment dans son arrêté n°01-7233 portant création et utilisation de voies de circulation réservées dans certains arrondissements de Paris et pérennisant le dispositif prévu par l'arrêté n°01-16554 du 23 août 2001, le Préfet de Police de Paris arrête en son article 3 pour « les catégories de véhicules suivants » l'autorisation de circuler dans les couloirs réservés pour les « véhicules de transport public de voyageurs, et notamment autobus... ». Le pluriel est bien utilisé dans le chapeau de l'article 3 (« les catégories de véhicules... ») et dans son alinéa 1 (« véhicules de transports publics de voyageurs »). Tous les autres véhicules mentionnés par cet article 3 alinéa 1 ne sont listés que parce qu'ils n'appartiennent pas à la catégorie des « véhicules de transport public de voyageurs ».

Un arrêté du 24 août 2020 a d'ailleurs mis en place une signalisation expérimentale pour matérialiser une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, « aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage » [...] Le décret n°2020-1312 du 18 novembre 2020 portant modification de la liste des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L.318-1 du Code de la route définie à l'art. D.224-15-12 du Code de l'environnement, vient compléter les types de véhicules pouvant être autorisés à emprunter les voies de circulation réservées au transport en commun, taxis, ...

En tant que VTC nous avons pour beaucoup déjà investi dans des véhicules 100% électriques (prix d'achat 30% plus cher qu'un véhicule à moteur thermique), sans aucune subvention.

Que faisons-nous de nos véhicules 100% électriques, que devient notre profession de transporteur public de personnes VTC ?

Plutôt que de réprimer et d'éradiquer la voiture pourquoi ne pas développer nos infrastructures ?

Le périphérique parisien ainsi que les autoroutes d'Île-de-France sont pris en sandwich par des constructions immobilières (tout béton donc absolument pas écologique) étouffant complètement tout projet de développement routier.

Paris est la 11ème ville de France ayant le moins de véhicules.



C'est une capitale où il faut harmoniser une économie et une écologie durables.

Dans l'attente de vos réponses.

Meilleures salutations

### Contribution n°37 – 04/02/2023

Titre : Tolérance transport

Texte :

Bonjour,

Je suis professionnel du Transport Public Particulier de Personnes (T3P) tout comme les taxis.

Je constate une fois de plus que le transporteur professionnel de personnes VTC n'est TOUJOURS pas mentionné dans les projets de mobilités partagées, POURQUOI ?

Ce projet de voie dédiée est une fois de plus une mesure défavorable à notre rencontre et discriminatoire, c'est une entrave à notre profession.

Textes de lois à rappeler :

loi Taubira du 06 août 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, ainsi que l'article L2213-3 du code général des collectivités territoriales qui précise que les voies de circulation peuvent être réservées aux transports publics de voyageurs et aux taxis.

Les VTC font partis du transport public particulier de voyageurs.

Citons également la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La Préfecture n'ignore d'ailleurs pas que « les véhicules de transports publics de voyageurs » ne concernent pas exclusivement les bus puisque notamment dans son arrêté n°01-7233 portant création et utilisation de voies de circulation réservées dans certains arrondissements de Paris et pérennisant le dispositif prévu par l'arrêté n°01-16554 du 23 août 2001, le Préfet de Police de Paris arrête en son article 3 pour « les catégories de véhicules suivants » l'autorisation de circuler dans les couloirs réservés pour les « véhicules de transport public de voyageurs, et notamment autobus... ». Le pluriel est bien utilisé dans le chapeau de l'article 3 (« les catégories de véhicules... ») et dans son alinéa 1 (« véhicules de transports publics de voyageurs »). Tous les autres véhicules mentionnés par cet article 3 alinéa 1 ne sont listés que parce qu'ils n'appartiennent pas à la catégorie des « véhicules de transport public de voyageurs ».

Un arrêté du 24 août 2020 a d'ailleurs mis en place une signalisation expérimentale pour matérialiser une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, « aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage » [...] Le décret n°2020-1312 du 18 novembre 2020 portant modification de la liste des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L.318-1 du Code de la route définie à l'art. D.224-15-12 du Code de l'environnement, vient compléter les types de véhicules pouvant être autorisés à emprunter les voies de circulation réservées au transport en commun, taxis, ...

En tant que VTC nous avons pour beaucoup déjà investi dans des véhicules 100% électriques (prix d'achat 30% plus cher qu'un véhicule à moteur thermique), sans aucune subvention.

Que faisons-nous de nos véhicules 100% électriques, que devient notre profession de transporteur public de personnes VTC ?

Plutôt que de réprimer et d'éradiquer la voiture pourquoi ne pas développer nos infrastructures ?

Le périphérique parisien ainsi que les autoroutes d'Île-de-France sont pris en sandwich par des constructions immobilières (tout béton donc absolument pas écologique) étouffant complètement tout projet de développement routier.

Paris est la 11ème ville de France ayant le moins de véhicules.

C'est une capitale où il faut harmoniser une économie et une écologie durables.

Dans l'attente de vos réponses.

### Contribution n°38 – 05/02/2023

Titre : Pense 2024

Texte :

Avec la circulation actuelle la ville de Paris va donner une mauvaise image de la France pour 2024

### Contribution n°39 – 06/02/2023

Titre : Plus de bouchon plus de pollution

Texte :

Le covoiturage en région parisienne est une utopie et les bus qui ne ramassent personne sur leur parcours en voie dédiée sont aussi une imbécilité. Il faut des voies dédiées sur les routes où les usagers peuvent être pris en charge et non sur les autoroutes exemple la 307 parallèle à l'A13. Avec moins de voies sur les autoroutes il y aura plus de bouchons et plus de pollution pour les villes traversées par ces autoroutes.

### Contribution n°40 – 06/02/2023

Titre : Etude de trafic

Texte :

Bonjour,

Comment justifiez-vous le fait de ne pas pénaliser le trafic pour les véhicules sur les voies de circulation classiques ?

Une étude de trafic ? Si oui pourquoi n'est-elle pas présentée dans les documents ? C'est un raisonnement simpliste sans aucune pertinence pour une telle modification de fonctionnement de ces itinéraires. De plus seule une étude d'impact peut démontrer l'amélioration de l'air et du bruit.

### Contribution n°41 – 06/02/2023

Titre : Projet de fonctionnaire n'habitant pas les communes concernées

Texte :

J'ai besoin régulièrement d'utiliser l'axe de l'A13 pour aller voir mes enfants. Le projet va rallonger considérablement le temps de parcours. Je serai sans doute obligé de passer par un autre endroit et donc d'engorger d'autres axes.

Une voie réservée va permettre à quelques uns d'aller un peu plus vite et à beaucoup d'autres à rester plus longtemps dans les embouteillages (avec les émissions de gaz des voitures concernées). Lorsque je travaillais, j'avais un chauffeur de société. Donc tous les patrons pourrons profiter de ces axes privilégiés...Quel beau projet

### Contribution n°42 – 09/02/2023

Titre : Et les 2 roues ?

Texte :

Bonjour, qu'en est il pour les deux roues? Est ce que vous confirmez que les deux roues, d'une façon générale participent à la fluidité du trafic? Allez vous prendre en compte cette évidence? ps: je suis curieux de connaître les résultats des tests en matière de sécurité, ce que je trouve complètement inadapté pour les usagers en cas de forts embouteillages (véhicules à l'arrêt)...

### Contribution n°42 – 10/02/2023

Titre : TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES

Texte :

Art 225 al 1 et 2 du code pénale

Entrave à l'exercice d'une activité professionnelle

En tant que transport public Particulier de Personnes

Les voitures avec chauffeur doivent être intégrées dans chaque projet de transport Public sur Paris  
éliminer les protagonistes des fashion week

Du salon du bourget

Des délits

---

**Annexe 2 :**  
**Courrier au directeur des**  
**routes d'Île-de-France,**  
**en date du 10 février 2023**

Paris, le 10 février 2023,

A l'attention de Jacques Salhi, Directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports et directeur des routes d'Île-de-France

**Objet : Contribution à la Concertation sur la pérennisation des voies réservées sur les tronçons de l'autoroute A1 et A13 et proposition de création d'un groupe de travail**

Monsieur le Directeur Régional et interdépartemental,

coalition réunissant des associations de chauffeurs VTC et des plateformes de mise en relation de chauffeurs avec des passagers - a pris connaissance avec la plus grande attention du projet de pérennisation de voies dédiées sur les tronçons de l'autoroute A1 et A13. Par le présent courrier, souhaite vous soumettre sa contribution à la concertation en cours.

Nous partageons l'ambition des pouvoirs publics en matière d'intensification des efforts de décarbonation des mobilités et de réduction de la congestion sur les axes routiers structurants de la Région Ile-de-France. Dans ce contexte, l'offre de transport VTC représente une alternative à l'usage de la voiture individuelle, et s'insère pleinement dans les offres de mobilité disponibles en Région Ile-de-France, en complément de l'offre de transports en commun.

En tant qu'acteurs offrant un service de mobilité plébiscité par les Franciliens et les touristes venant du monde entier, nous souhaitons attirer votre attention sur l'importance des voies réservées A1 et A13 et de leur accessibilité par les chauffeurs VTC afin de conserver le momentum en matière de transition vers une mobilité durable.

**Proposition**

A travers cette contribution, nous souhaitons soumettre à la DIRIF **notre volonté de création d'un groupe de travail** qui serait de nature à collaborer avec la Préfecture de la Région Ile-de-France sur ce projet. Le secteur serait ravi de notamment partager des données relatives aux trajets effectués sur les tronçons objet de la concertation.

**I. Le VTC, une alternative à la voiture individuelle, indispensable à la mise en oeuvre des politiques de mobilité décarbonée**

**A. Alternative à l'autosolisme**

Le secteur VTC partage l'ambition des pouvoirs publics de lutter contre l'utilisation de la voiture individuelle et de décarbonation des mobilités.

Ainsi, chaque jour, les chauffeurs VTC transportent des Parisien.ne.s, des Francilien.ne.s et des touristes, et proposent **une alternative fiable à la voiture individuelle**, en complément des transports en commun. Une étude réalisée par le cabinet 6t en 2018 montre que 3,6% à 4,9% des utilisateurs d'applications ont abandonné leur voiture individuelle grâce aux services VTC.

Les VTC permettent également de partager un trajet avec plusieurs utilisateurs, réduisant ainsi le nombre de véhicules circulant en région Ile-de-France. Ainsi d'après une étude Harris interactive (juillet 2021), 7 utilisateurs sur 10 déclarent partager leur trajets avec d'autres personnes dont 44% souvent ou de temps en temps.

De ce fait, l'accès aux chauffeurs VTC à ces voies réservées semble en adéquation avec les objectifs rattachés à cette mesure.

## **B. Les VTC, une offre de mobilité en adéquation avec les politiques de mobilité décarbonée**

En dépit de la crise économique, les chauffeurs VTC franciliens investissent de plus en plus dans des véhicules plus propres (hybrides ou électriques) afin de contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, et accélérer ainsi la sortie du diesel. Les plateformes avec lesquelles travaillent les chauffeurs VTC, se sont pour la plupart d'entre elles engagées vers des objectifs de décarbonation ambitieux : environ 65 % des véhicules disponibles sur les applications sont hybrides ou électriques.

Parallèlement, l'offre VTC permet de contribuer au désenclavement de zones périphériques et péri-urbaines. Le T3P (Transports Publics Particuliers de Personnes) apparaît comme une solution de transport complémentaire aux transports publics dans des zones peu ou mal desservies, pour faire circuler davantage de personnes sans modification lourde de l'infrastructure routière. En particulier, il s'agit d'une réponse à des besoins précis et non substituables (déplacements vers l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sur le tracé de l'A1 notamment).

L'offre VTC est un complément des transports en commun dans les zones mal desservies par les transports en commun : 45% des trajets en Ile-de-France commencent ou se terminent en banlieue, dans des zones peu desservies en transports publics. Certains de ces trajets passent par les axes structurants des tronçons des autoroutes A1 et A13 (environ 10% pour ces deux axes cf. II.C pour plus de détails).

Ces tronçons des autoroutes A1 et A13 sont stratégiques pour les chauffeurs VTC. Les efforts et investissements mis en œuvre pour la décarbonation du secteur seraient affectés par la limitation de l'accès à ces voies réservées en décourageant tout ou partie de la profession, sans compter la baisse de la qualité de service.

## **II. L'accès aux voies réservées : une nécessité pour les chauffeurs VTC comme pour la mobilité des franciliens et touristes présents dans la région Ile-de-France**

### **A. L'accès aux voies réservées dites d'héritage : un enjeu financier important pour les chauffeurs VTC**

#### **1. Un impact important sur le revenu des chauffeurs**

Les chauffeurs VTC sont des professionnels du transport particulier de personnes, qui évoluent dans un cadre extrêmement réglementé (examen professionnel, inscription au registre VTC). Au regard de la professionnalisation de l'activité et des investissements importants engagés dans la formation et dans l'achat d'un véhicule, les chauffeurs conçoivent cette activité comme leur principale source de revenus. Ainsi, une limitation d'accès à ces voies structurantes de la région parisienne à certains horaires impactera fortement leurs revenus.

En effet, la limitation d'accès à ces voies réservées allonge les temps de trajets et affectera la qualité de service au profit d'alternatives plus attractives telles que les services taxi.

Les trajets vers et depuis l'aéroport Paris-CDG, accessible notamment via l'autoroute A1, font partie des courses les plus importantes pour les chauffeurs VTC. D'après une étude Harris Interactive conduite en 2021, 52% des Parisiens et des habitants de la première couronne utilisent les VTC pour se rendre à l'aéroport. Ces chiffres sont corroborés par le fait que 7% de tous les trajets commandés sur les plateformes passent par ce tronçon de l'autoroute A1.

## **2. Une équité de traitement au sein du secteur T3P est nécessaire**

Tout comme les taxis, les chauffeurs VTC sont des professionnels du secteur T3P. A ce titre, un traitement égal est nécessaire puisqu'ils proposent un service complémentaire aux transports en commun et plébiscité par les Franciliens. De ce fait, les chauffeurs VTC souhaitent pouvoir également accéder aux voies réservées non seulement durant la prise en charge de passager mais aussi lorsque ces derniers circulent à vide, au même titre que les taxis.

### **B. Une offre plébiscitée par les Franciliens et les touristes et complémentaire des transports en commun**

Les services VTC répondent à des besoins de mobilité essentiels et, la plupart du temps, non-substituables tels que : les transports de personnes âgées, à mobilité réduite, trajets avec des enfants, déplacements vers les aéroports, trajets de nuit, trajets hôpitaux et cliniques, trajets de hautes personnalités sous protection, touristes étrangers et internationaux, trajets clients d'entreprises du CAC 40 ou d'autres entreprises étrangères, ou encore trajets tourisme de luxe.

Les plateformes permettent également aux touristes étrangers d'utiliser la même application de mobilité disponible dans leur pays lorsqu'ils sont en déplacement en région parisienne. Par exemple, pour les touristes étrangers arrivant à l'aéroport Paris-CDG et souhaitant se rendre à Paris, cela représente un moyen simple et efficace de pouvoir se déplacer dans un lieu qu'ils ne connaissent pas. Une limitation de l'accès aux voies sur le tronçon de l'A1 affecterait fortement leur expérience de voyage.

### **C. Quelques données d'utilisation : un faible impact sur la congestion sur ces deux axes structurants**

La pérennisation des voies réservées sur les tronçons de l'A1 et l'A13 présentent des spécificités différentes :

**Le cas de l'A1 :** Comme expliqué ci-dessus, l'axe A1 allant du stade de France à l'aéroport Paris-CDG constitue en moyenne moins de 7% des trajets réalisés par les chauffeurs VTC commandés sur des plateformes. Cela s'explique par la présence du hub multimodal qu'est Roissy-CDG.

**Le cas de l'A13 :** Dans le cas des trajets passant par le tronçon de l'autoroute A13, ils ne constituent en moyenne que 2% des trajets dans la région francilienne. De ce fait, l'accès des VTC à cette voie ne générera pas de congestion supplémentaire.

A la lumière des éléments présentés dans le présent courrier - importance de l'offre VTC dans la mobilité des Franciliens, rôle joué par les chauffeurs VTC dans la lutte contre l'autosolisme, investissement important des plateformes de mise en relation et des chauffeurs vers une mobilité décarbonée, faible impact sur la congestion - il nous semble important que les chauffeurs VTC puissent avoir accès aux voies dédiées.

Enfin, dans le cadre de l'évaluation de l'impact de ces futures voies réservées, le secteur par le biais d'un groupe de travail serait ravi de partager des données d'utilisation - durée moyenne ou le nombre de trajets à certains horaires - relatives à la fréquentation de ces axes.

Nous restons à la disposition de la DiRIF pour poursuivre les échanges et pour contribuer positivement au débat sur cet enjeu sur la base de vos attentes notamment à travers la création d'un groupe de travail sectoriel sur le sujet.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre haute considération.



---

# **Annexe 3 : Synthèse portant sur les impacts trafics et les temps de parcours**





**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Synthèse des études de trafic

# Synthèse des études de trafic (1/3)

## ➤ Gains et pertes de temps

	A1W (Province > Paris)	A1Y (Paris > Province)	A13W (Province > Paris)
Temps de parcours des véhicules éligibles (covoitureurs, taxis et TC) sur les voies dédiées	Gain jusqu'à 7 min (sur un trajet moyen en référence entre 17 min et 20 min)	Gain de temps de l'ordre de 6 min	4 min environ de temps de parcours par rapport à la référence, ce qui représente un gain de temps significatif par rapport à la longueur de la section
Temps de parcours pour les autres véhicules (autosolistes)	Pertes de temps modérées pour un trajet moyen : 1 min 30s de temps de parcours supplémentaire	Léger accroissement du temps de parcours de l'ordre de 1 à 2m30s	Perte de temps modérée : jusqu'à 1 min 30 de temps de parcours

# Synthèse des études de trafic (2/3)

## ➤ Impacts prévisionnels des voies dédiées en héritage

	A1W (Province > Paris)	A1Y (Paris > Province)	A13W (Province > Paris)
Longueur de la VD	13 km	4 km	7 km
Niveaux de congestion	Léger allongement de la congestion en amont du divergent A1 – Barreau de liaison avec A86 Légère réduction de la congestion en aval du divergent A1 – BDL avec A86	Les niveaux observés sont globalement équivalents à ce que l'on observe sur la situation au fil de l'eau à l'horizon 2030.	Maintien des niveaux connus sur A13 entre Rocquencourt et Vaucresson
Taux d'utilisation de la VD	On estime à 75 à 80% le taux d'utilisation nominal de la voie dédiée au covoiturage		
Pertinence de l'activation de la VD	Heure de pointe du matin principalement	Période de pointe du soir	Heure de pointe du matin

# Synthèse des études de trafic (3/3)

- **Reports de trafic** (dépendants d'autres évolutions, aménagements des autres réseaux, ...)
- Dans l'immédiat, des reports de trafic de covoiturage vont se faire depuis des axes concurrents vers l'axe avec voie dédiée, et inversement pour le trafic d'autosolistes
- Par la suite, la fluidité de la voie dédiée devrait inciter au covoiturage, diminuant le trafic global et les reports d'autosolistes vers des axes concurrents

A1W	A1Y	A13W
<p><b>Autosolistes</b> : Les véhicules se reportent pour partie sur A3, sur l'avenue du Paris et, dans une moindre mesure, sur des itinéraires plus longue distance (A86, Francilienne) et sur les voiries locales. Léger accroissement du nombre d'autosolistes sur l'itinéraire RD29.</p> <p><b>Covoitureurs</b> : Effets inverses (notamment accroissement du trafic sur A1 en substitution de A104 et A3)</p>	<p><b>Autosolistes</b> : Les véhicules se reportent de la section début de VR, vers la RN2, l'A3 et dans une moindre mesure sur des itinéraires plus longue distance (A86, Francilienne) et les voiries locales.</p> <p><b>Covoitureurs</b> : On note une baisse du nombre de covoitureurs sur l'A3Y et sur l'itinéraire avenue du Paris – RD29</p>	<p><b>Autosolistes</b> : En heure de pointe du matin, les reports prévisibles devraient être importants sur l'itinéraire RN12-RN118, et significatifs sur la voirie départementale parallèle à A13 (RD985, RD907).</p> <p><b>Covoitureurs</b> : Baisse probable du nombre de covoitureurs sur la RN12 et l'A14.</p>