



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports
Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)

**L'HÉRITAGE DES JOP 2024 :
EXPÉRIMENTATION DE VOIES
RÉSERVÉES AUX MOBILITÉS
COLLECTIVES SUR LE RÉSEAU
ROUTIER NATIONAL
D'ÎLE-DE-FRANCE AVEC
ÉVALUATION PRÉVUE À 6 MOIS**



Opération
financée par :



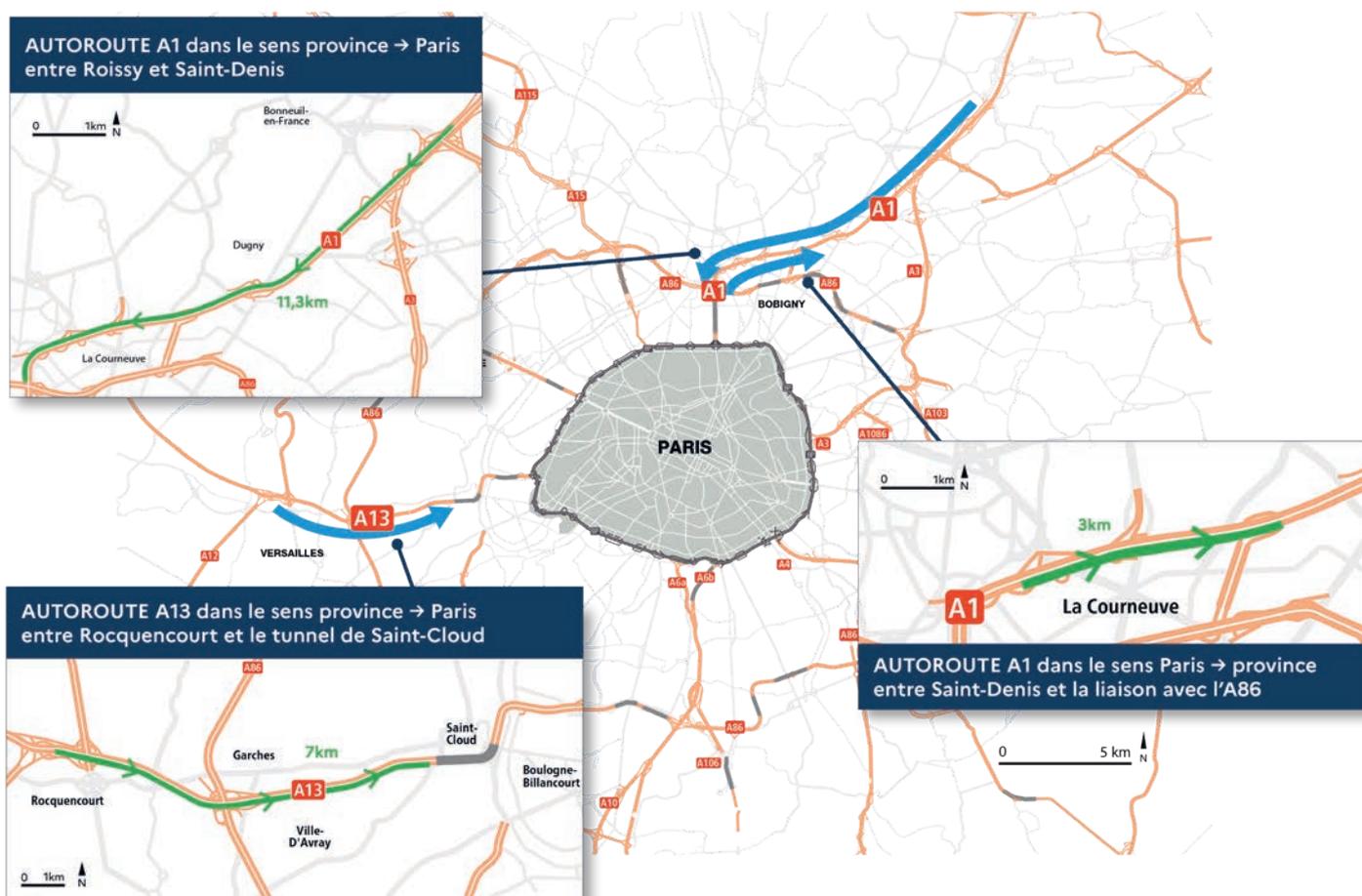
LE CONTEXTE DU PROJET

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

Dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, un réseau de voies réservées olympiques et paralympiques a été aménagé. Pendant les JOP, ces voies étaient dédiées aux véhicules accrédités et aux services de transport public, de secours et de sécurité.

Suite à la participation du public par voie électronique (PPVE), qui s'était déroulée du 16 janvier au 15 février 2023, il avait été décidé, qu'après les Jeux, dans le cadre de l'héritage, les voies réservées seraient activées sur l'A1 et l'A13, en cas de forte congestion, pour améliorer les temps de parcours et favoriser le covoiturage. A l'issue d'une nouvelle période d'instruction et de concertation, l'activation de ces voies a été décidée à titre expérimental, à partir du lundi 3 mars 2025. Un bilan sera réalisé au bout de 6 mois, afin d'évaluer son efficacité, son impact sur la fluidité de la circulation et les conditions de sécurité. À l'issue de cette évaluation, il sera décidé de maintenir ou de suspendre la mesure des voies réservées.

LA LOCALISATION DES VOIES RÉSERVÉES AUX MOBILITÉS COLLECTIVES SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL EN ÎLE-DE-FRANCE



LE FONCTIONNEMENT DES VOIES RÉSERVÉES

Ces voies, qui fonctionnent sur un principe de priorisation comme un coupe-file, sont réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules d'urgence ainsi qu'au covoiturage, ce qui correspond aux véhicules transportant au moins deux occupants (à l'exception des véhicules dont le poids total en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes et qui ne sont pas des véhicules de transports en commun).

LA CIRCULATION INTER-FILES DES DEUX-ROUES

Les deux-roues motorisés sans passager ne sont pas autorisés à emprunter les voies réservées aux mobilités collectives lorsqu'elles sont activées.

Cependant, la circulation en inter-files, qui consiste à circuler en 2 ou 3 roues motorisés entre les voies les plus à gauche d'une chaussée lorsque les files des autres véhicules sont à l'arrêt ou roulent à vitesse très réduite, est généralisée partout en France depuis le 11 janvier 2025 après des expérimentations menées sur différents territoires depuis 2016.



Les voies réservées pourront être activées seulement en cas de pic de congestion les jours de semaine, en heures de pointe du matin et/ou du soir (hors vacances scolaires et jours fériés), sur une plage horaire qui correspond aux niveaux de congestion observés dans le cadre des études préalables :

- L'autoroute A1 sur une section de 11,3 km dans le sens province-Paris : activation possible de 06h30 à 10h00 ;
- L'autoroute A1 sur une section de 3 km dans le sens Paris-Provence : activation possible de 17h00 à 18h30 ;
- L'autoroute A13 sur une section de 7 km dans le sens province-Paris : activation possible de 07h00 à 10h00.



LA SIGNALISATION DES VOIES RÉSERVÉES AUX MOBILITÉS COLLECTIVES

Le losange blanc est le symbole de la voie réservée.



La signalisation avant le début de voie

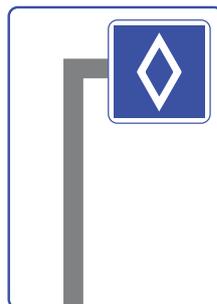


Panneau qui annonce la voie réservée



Panneau à l'approche immédiate de la voie pour informer sur l'organisation de la chaussée (la voie réservée est celle de gauche, repérée par un losange).

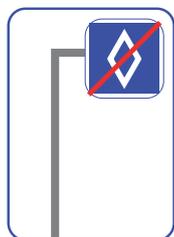
La signalisation le long de la voie



Le début de la voie est indiqué par une signalétique spécifique au-dessus de la voie.

L'activation de la voie s'accompagne également d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble des voies de circulation pour limiter la différence de vitesse entre la voie réservée et les autres voies potentiellement plus congestionnées. Cet abaissement pourra s'effectuer en deux paliers (réduction à 70 km/h puis à 50 km/h) en fonction du niveau de congestion, pour des raisons de sécurité routière.

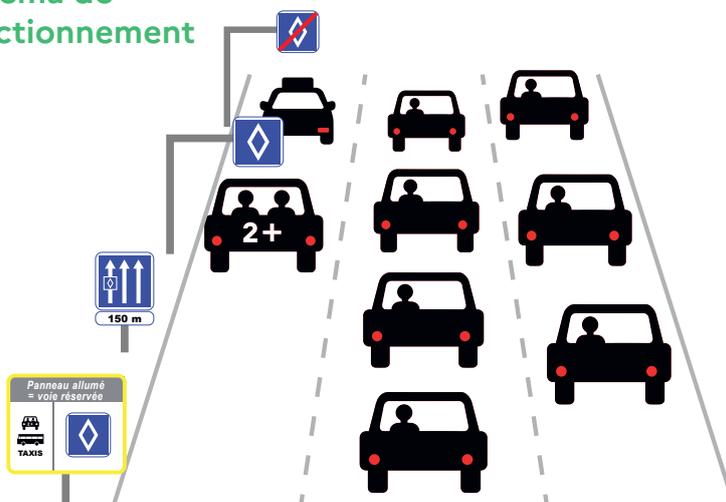
La signalisation en fin de voie



Panneau qui indique la fin de la voie réservée.

Lorsque la voie réservée est désactivée, tous les usagers peuvent emprunter cette voie.

Schéma de fonctionnement



LES BÉNÉFICES DE LA MESURE



Avec 15,5 millions de déplacements journaliers en voiture en Île-de-France dont 8,7 millions effectués par des conducteurs seuls dans leur véhicule (OMNIL 2017), le covoiturage (au sens de véhicules transportant au moins deux occupants) est donc un moyen efficace de lutter contre les embouteillages et la pollution de l'air.

La voiture individuelle représente à elle seule plus de 15% des émissions de gaz à effet de serre en France. Partager un véhicule permet de diviser par deux les émissions de CO₂ de son trajet. Le bénéfice de cette mesure est donc double :

- lutter contre la pollution en diminuant le nombre de voitures sur les routes ;
- fluidifier le réseau routier, ce qui se traduit par un gain de temps sur la route et une meilleure qualité de vie en réduisant le stress.

L'activation des voies réservées aux mobilités collectives doit également permettre de faire gagner jusqu'à 10 minutes de temps de trajet en fonction des axes, sans générer d'allongement significatif pour les autres usagers.

LA POLITIQUE NATIONALE EN FAVEUR DU COVOITURAGE

Dans le cadre du plan national pour le développement du covoiturage du quotidien, le gouvernement finance et met en place plusieurs aides pour encourager le développement du covoiturage, levier essentiel face aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Les salariés qui covoiturent pour leur déplacement domicile-travail peuvent bénéficier d'un **forfait mobilités durables** versés par leur employeur.
- **Un soutien des projets des collectivités** en faveur du covoiturage (aires de covoiturage, voies réservées, lignes de covoiturage, campagne d'incitation) est financé via le Fonds vert.



LE DISPOSITIF DE CONTRÔLE ET D'ÉVALUATION DE LA MESURE

LE DISPOSITIF DE CONTRÔLE

Trois dispositifs de contrôle sont installés dans le cadre de l'expérimentation nationale de contrôle-sanction par vidéo-verbalisation (un par axe de voie réservée), afin de prévenir leur non-respect. Leur fonctionnement est effectif dès le 3 mars 2025, de façon concomitante à l'activation des voies réservées.

Ce dispositif est une aide pour l'agent assermenté de la Préfecture de police en charge du contrôle.

En cas de non-respect, les contrevenants se verront infliger une contravention de 4^{ème} classe et une amende de 135 euros.



LA MISE EN PLACE D'UN OBSERVATOIRE DES TEMPS DE PARCOURS

Un dispositif de suivi et d'évaluation du fonctionnement des voies réservées est prévu dans le cadre des engagements pris lors de la consultation publique en ligne.

Un observatoire des temps de parcours sera ainsi mis en place afin d'adapter le fonctionnement des voies réservées, au regard des conditions réelles de trafic, en concertation avec les élus.

Il va s'appuyer sur les indicateurs suivants :

- les éléments de trafic (avec notamment l'évolution des temps de parcours, des vitesses et des congestions) ;
- l'impact sur le réseau secondaire ;
- le respect des mesures par les usagers ;
- l'acceptabilité sociale de la mesure ;
- l'accidentologie.

Un bilan de l'expérimentation sera réalisé au bout de six mois, afin d'évaluer son efficacité, son impact sur la fluidité de la circulation et les conditions de sécurité. A l'issue de cette évaluation, il sera décidé de maintenir ou de suspendre la mesure des voies réservées.



LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DES VOIES RÉSERVÉES

L'aménagement des voies réservées aux mobilités collectives a été réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction des routes d'Île-de-France (DIRIF), gestionnaire du réseau routier national francilien, pour un coût de 13,2 millions d'euros financé à 100% par la SOLIDEO.



L'ensemble des travaux a été réalisé en amont de la période olympique entre le printemps 2023 et juillet 2024 : installations des réseaux électriques et informatiques nécessaires à la mise en place de la signalisation lumineuse, pose des panneaux fixes, des potences et des portiques supportant les panneaux à messages variables.

Des travaux complémentaires ont également été réalisés à la mi-janvier 2025 pour la mise en place des radars pour le contrôle-sanction par vidéo-verbalisation avec pose des panneaux de contrôle et mise en œuvre des procédures administratives autorisant la mise en place de ce contrôle.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DES VOIES RÉSERVÉES

Ces voies « héritage » s'inscrivent en lien avec l'actualisation du schéma directeur des voies réservées à l'échelle régionale, financé dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France.

Plusieurs voies réservées aux bus et aux taxis (selon les axes), ont déjà été mises en place dans ce cadre sur les autoroutes A1, A3, A6, A10, A12 ainsi que sur la Nationale 118.





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)
15-17 rue Olof Palme, 94046 CRETEIL cedex

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Certificat N°A 1607-9001

Dépôt légal : Février 2025
ISBN : 978-2-11-172995-7