



**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)

DES OUVRAGES
NOTRE HÉRITAGE

CONCERTATION POUR DES VOIES DÉDIÉES AUX MOBILITÉS COLLECTIVES



Opération
financée par :



LE CONTEXTE DU PROJET

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. Ce document présente les caractéristiques du projet afin de recueillir l'avis du public sur cet aménagement. Les modalités de participation du public sont détaillées à la fin du document.

UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE EN ÎLE-DE-FRANCE

Dans le cadre de la politique nationale de développement de nouveaux usages de la route et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la loi d'orientation des mobilités (dite « loi LOM ») du 24 décembre 2019 a formalisé l'objectif d'un triplement de la part du covoiturage dans les trajets du quotidien à l'horizon 2030. L'État et les collectivités territoriales mettent en place une politique de soutien au covoiturage, par le développement d'infrastructures (aires de stationnement et voies dédiées au covoiturage) ou l'instauration de subventions dédiées, dans l'optique de rendre ce mode de transport plus attractif et plus pratique.

Le covoiturage est un outil d'efficacité énergétique dans l'usage de la route. En effet, plus il y a d'occupants par véhicule, plus la consommation d'énergie de chaque individu diminue pour son déplacement. Le covoiturage permet également d'augmenter le nombre de personnes utilisant l'infrastructure routière existante.



COVOITURAGE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

C'est tout simplement 2 personnes ou plus dans un véhicule, par exemple :

- Un couple
- Un parent et son/ses enfants
- Deux collègues ou plus
- Des personnes mises en relation par une application dédiée

En s'appuyant sur les retours d'expérience des voies dédiées aux transports en commun sur certaines autoroutes franciliennes, mises en service depuis quelques années, ainsi que de voies dédiées au covoiturage fonctionnant dans des pays voisins, notamment en Espagne et au Royaume-Uni, la DiRIF souhaite développer des voies dédiées au covoiturage et aux transports en commun sur plusieurs portions de son réseau.

DES VOIES OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES AUX VOIES DÉDIÉES « HÉRITAGE »

Dans le cadre de la Charte environnementale de Paris 2024, les sites d'entraînement et de compétition ont été concentrés à proximité du Village des athlètes, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Cette répartition permet de limiter les temps de déplacement des athlètes. En complément, afin de garantir la sécurité et la fiabilité des temps de parcours des athlètes lors de leurs déplacements, les acteurs mobilisés pour l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques ont proposé un réseau de voies dédiées aux personnes accréditées, aux services de secours et de sécurité qui sera activé le temps des Jeux. Ces voies dédiées dites « Olympiques et Paralympiques » seront réalisées sur des voiries existantes, aussi bien en ville que sur le Boulevard Périphérique et les autoroutes¹.

À l'issue des Jeux, certaines de ces voies dédiées 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 (notamment covoiturage et transport collectif). Elles permettront d'améliorer les temps de parcours pour les transports en commun et les covoitureurs, et de transporter plus de personnes sur une même route.

LES JEUX DE PARIS, UN PROGRAMME EN 2 PHASES

L'ambition des Jeux de Paris est de garantir un héritage durable pour les territoires qui les accueillent. Ainsi, de nombreuses infrastructures construites ou réaménagées dans l'objectif des Jeux le sont aussi dans l'optique d'une utilisation dans la durée par les territoires.

C'est la phase dite « héritage ». L'objectif est de faire bénéficier les territoires hôtes des investissements réalisés pour les Jeux en conservant des infrastructures de qualité adaptées à leurs besoins, comme la transformation du Village des athlètes en un quartier de ville (logements, bureaux commerces), la passerelle desservant le stade de France ou encore des sites d'entraînements rénovés (gymnases, piscines etc.).

1. L'ensemble des voies concernées a été défini par le [Décret n° 2022-786 du 4 mai 2022 fixant la liste des voies et portions de voie dédiées à certains véhicules pour les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024](#)

Les voies dédiées conservées en phase héritage sous maîtrise d'ouvrage DiRIF², objets de la présente concertation, sont prévues sur :

- L'A1 dans le sens région > Paris entre l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et Saint-Denis ; la voie existante sur l'A1, aujourd'hui dédiée aux taxis et aux transports en commun, évoluera donc pour intégrer le covoiturage ;
- L'A1 dans le sens Paris > région entre Saint-Denis et le barreau de liaison de l'A86 à La Courneuve ;
- L'A13 dans le sens région > Paris entre Rocquencourt et l'entrée du tunnel de Saint-Cloud.

Le montant du projet est de 13,2 M€ (en valeur 2016)³ et est financé à 100 % par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO).

LES AMBITIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

Le projet s'inscrit dans le cadre de la Charte environnementale pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, portée par la SOLIDEO (limitation des nuisances acoustiques et visuelles, de la pollution des sols, sensibilisation des compagnons, etc.).

Le projet présente également des ambitions de minimisation du bilan carbone sur le cycle de vie des matériels installés (notamment par la réduction de l'impact des transports de matériaux).

Enfin, en tant que projet d'aménagement, le projet s'inscrit dans un objectif de réduction de l'empreinte carbone du secteur routier en favorisant le covoiturage et les transports collectifs, vecteurs de sobriété énergétique.

2. Le boulevard périphérique de Paris, sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris, est également concerné.

3. 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.



LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

LE PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT D'UNE VOIE DÉDIÉE

Les voies seront activées à certaines périodes de la journée, en heure de pointe du matin et/ou du soir, en fonction des routes concernées. Le critère d'activation est la formation d'embouteillages sur les axes concernés. Elles sont désactivées à la fin de la congestion ou en cas d'événement particulier, un accident par exemple. Lorsqu'elles sont activées, les voies sont dédiées aux transports en commun, taxis et covoiturage (2 personnes ou plus dans le véhicule : un couple, un parent et son enfant, deux collègues ou plus, etc.).

L'activation de la voie se manifeste par l'allumage du panneau « losange », au-dessus de la voie dédiée (la voie la plus à gauche dans l'illustration ci-après). Ce panneau indique que la voie est dédiée à certaines catégories d'utilisateurs : ici les covoitureurs, les transports en commun et les taxis.

La fin de la voie dédiée est signalée par un losange barré. Au-delà de ce panneau, l'ensemble des utilisateurs peuvent à nouveau emprunter la voie selon les règles habituelles.

Lorsque la voie dédiée est désactivée, les panneaux losanges ne sont pas allumés, et tous les usagers peuvent emprunter cette voie de circulation.

La signalisation de la voie dédiée est réalisée grâce à des panneaux lumineux à message variable. Ces équipements permettent d'assurer un fonctionnement dynamique et adaptatif de la voie dédiée qui peut être activée ou désactivée sur commande, en fonction des conditions de circulation en temps réel. Les modalités d'activation de la voie dédiée ont donc un caractère expérimental. Le fonctionnement effectif de la voie dédiée sera ainsi suivi avec attention, de manière à optimiser les modalités d'activation et garantir les bénéfices de la voie dédiée.

LA SIGNALISATION DE LA VOIE DÉDIÉE EN PHASE HÉRITAGE

Le losange blanc est le symbole de la voie dédiée.



La signalisation avant le début de voie

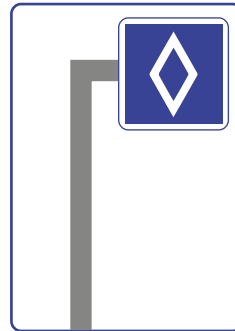


Panneau qui annonce la voie dédiée.



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

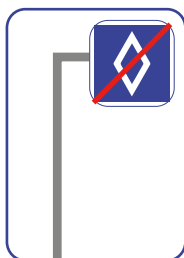
La signalisation le long de la voie



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

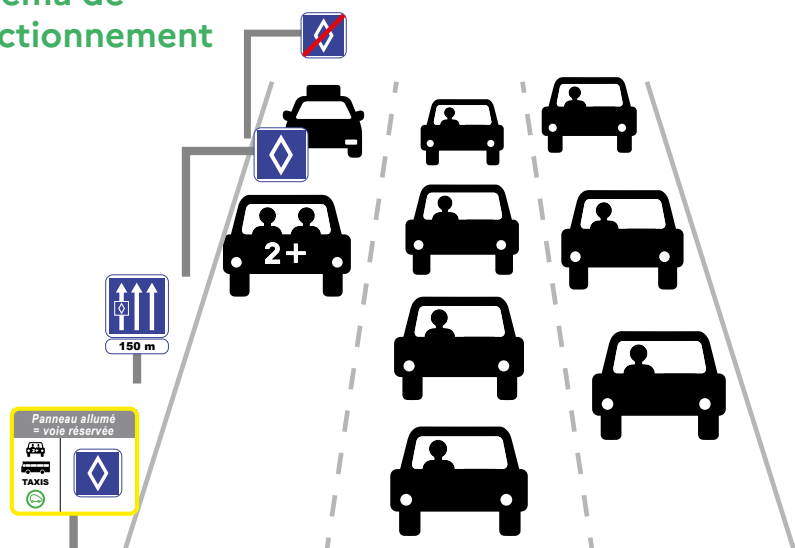
Sur la voie dédiée, la vitesse est adaptée pour limiter l'écart de vitesse entre la voie dédiée et les voies de droite où les véhicules circulent au ralenti (puisque la voie dédiée n'est activée que quand des ralentissements apparaissent). Cela permet de diminuer le risque d'accident, en particulier lorsque les véhicules changent de voie.

La signalisation en fin de voie



Panneau qui indique la fin de la voie dédiée.

Schéma de fonctionnement



LES EFFETS DES VOIES DÉDIÉES

Les effets des voies dédiées sur la fluidité du trafic

Les voies dédiées aux mobilités collectives fonctionnent sur un principe de priorisation, comme un coupe-file, permettant un temps de trajet plus court pour les véhicules autorisés, sans impact notable pour le trafic.

Les critères pour retenir des tronçons de voie dédiée sont doubles : elles doivent permettre de faire gagner du temps aux usagers de la voie dédiée en cas d'embouteillages (jusqu'à 10 min de réduction de temps de trajet en fonction des tronçons), **sans générer d'allongement significatif de temps de parcours pour les autres usagers.**

À terme, plus la voie dédiée sera utilisée, plus elle contribuera à diminuer le temps de parcours pour l'ensemble des usagers. En augmentant le taux d'occupation des véhicules, les voies dédiées permettent de faire circuler plus de personnes sans modification lourde de l'infrastructure routière.

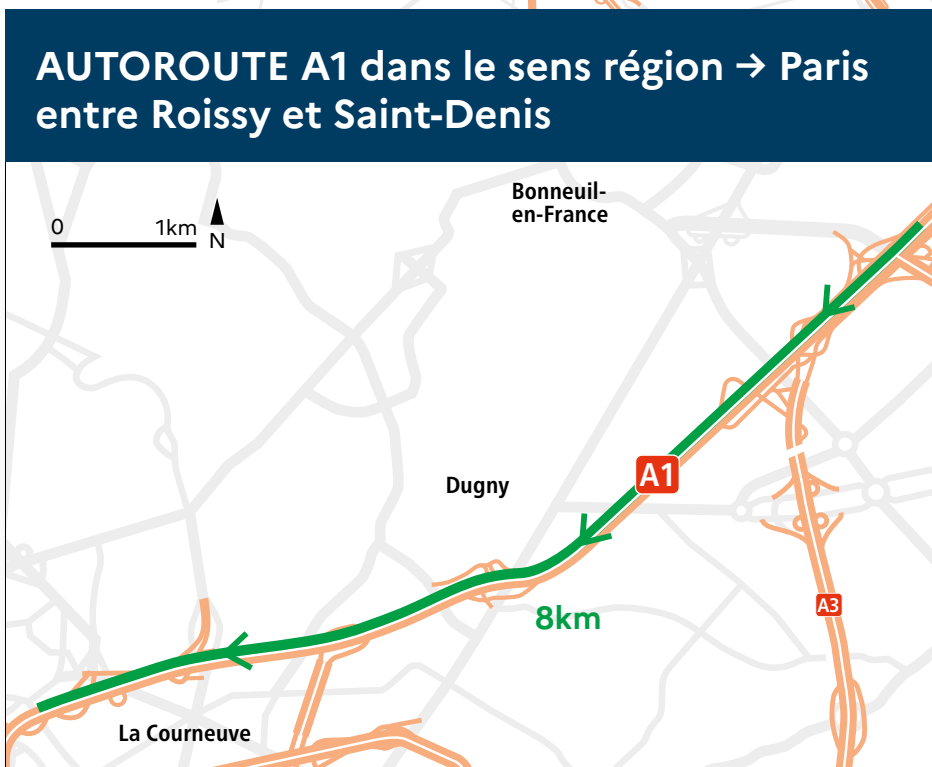
Les effets des voies dédiées sur les niveaux de bruit et sur la qualité de l'air

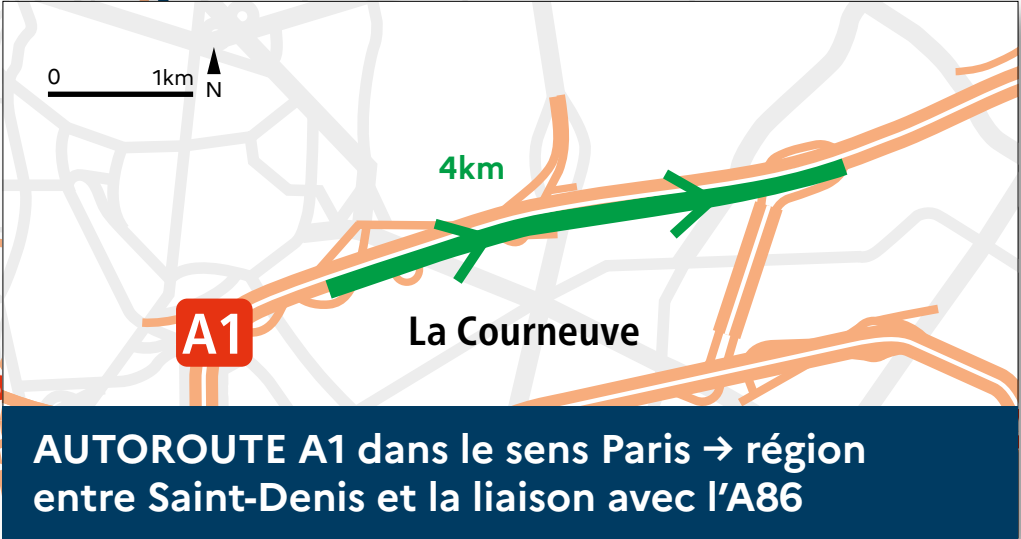
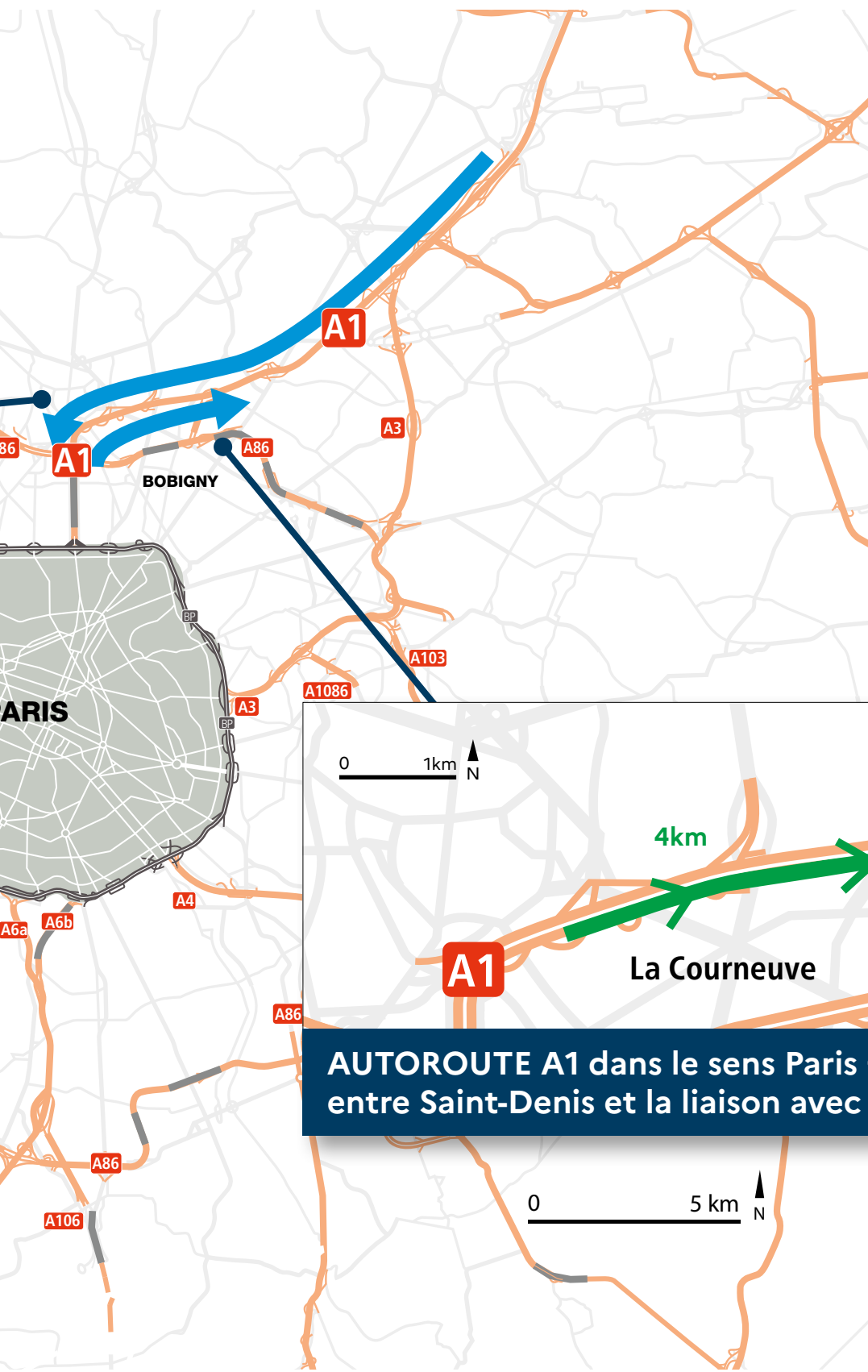
Les voies dédiées ne visent pas directement à diminuer le trafic automobile et n'ont donc pas d'effet notable ni sur le bruit ni sur la qualité de l'air, en période de congestion (lors desquelles les moteurs sont responsables de l'essentiel du volume sonore), ou en période de trafic normal (lors desquelles les voies ne sont pas activées).

Le contrôle des véhicules empruntant la voie dédiée

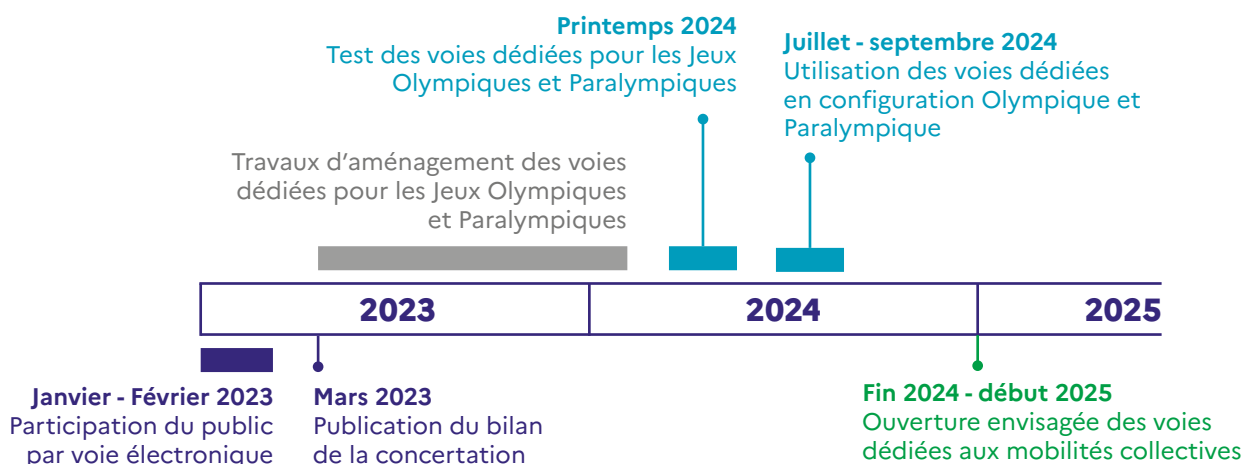
Un dispositif de contrôle pourra être mis en place sur différents emplacements de la voie pour s'assurer que seuls les véhicules autorisés, c'est-à-dire voitures individuelles occupées par deux personnes ou plus, transports en commun ou taxis, empruntent la voie dédiée aux heures d'activation.

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





LE CALENDRIER DU PROJET ET L'ORGANISATION DES TRAVAUX



L'ORGANISATION DES TRAVAUX

Les travaux concernent :

- **Des réseaux** : des réseaux électriques et informatiques sont nécessaires pour la mise en place de la signalisation lumineuse et des caméras de supervision de la circulation le long de la voie. Ces réseaux seront réalisés soit sur les accotements de la voie, soit au niveau du terre-plein central.
- **De la signalétique** : des panneaux fixes et des panneaux à message variable seront posés ou retirés le long de la voie.

Ces travaux n'interviennent pas sur le revêtement de la route, mais nécessitent la présence de véhicules et d'équipes sur la chaussée. Ainsi, les travaux sont réalisés sous fermeture totale des tronçons (sur certaines nuits) ou balisage (neutralisation partielle de voie ou simple intervention sur les côtés de la chaussée). Ils seront mutualisés avec d'autres interventions, afin de limiter les fermetures, et ne requièrent **pas de nuits de fermeture supplémentaires à celles déjà prévues pour d'autres travaux indispensables**. Ces travaux ne créeront donc que très peu de gêne aux usagers de l'A1 et de l'A13.

Compte tenu de leur nécessité pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, la quasi-totalité des travaux nécessaires à la mise en place de ces voies dédiées seront effectués préalablement aux Jeux Olympiques et Paralympiques. La conversion des voies pour la phase héritage après les Jeux ne nécessitera que des travaux marginaux de certains panneaux sans modifier les poteaux.

LA CONCERTATION

Compte tenu de l'évolution des usages de la route induite par la mise en place de voies dédiées, l'État a décidé de soumettre le projet de voies dédiées aux mobilités collectives à concertation. Celle-ci est organisée par voie électronique, du 16 janvier au 15 février 2023, soit 30 jours au total⁴.

L'objectif de la concertation est d'informer le public du projet de voie dédiée en phase héritage (après les Jeux Olympiques et Paralympiques), de répondre aux interrogations et de recueillir les avis et remarques sur l'opportunité du projet et les modalités d'activation de la voie.



S'INFORMER

www.voiesdediees-concertation.fr

Consultez notamment la vidéo explicative du fonctionnement d'une voie dédiée :

www.voiesdediees-concertation.fr/fr/video-de-presentation-du-projet



PARTICIPER

Via le formulaire

www.voiesdediees-concertation.fr/fr/participer-a-la-concertation/

À l'issue de la concertation, la DiRIF, maître d'ouvrage du projet, publiera par voie électronique un bilan, faisant la synthèse des observations et propositions du public et présentant la façon dont les observations auront été prises en compte dans la conduite du projet. Les contributions du public pourront en particulier permettre d'ajuster les modalités précises d'activation des voies dédiées qui restent à définir.

4. La concertation est organisée au titre de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement qui s'applique aux décisions des autorités publiques « ayant une incidence sur l'environnement » et qui « ne sont pas soumises à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration ».



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*