

Périphérique parisien : L'amélioration globale des conditions de circulation en 2014 expliquée par V-Traffic

Paris, le 20 Janvier 2015 – V-Traffic - référence en matière d'information trafic en France - dresse le bilan d'une année de déplacements sur la plus grande voie circulaire d'Europe, un an après la mise en place des mesures de diminution de la vitesse de circulation sur le périphérique parisien.

Grâce à l'analyse de milliards de déplacements, [l'étude V-Traffic](#) révèle les grands changements intervenus sur la circulation routière du périphérique en 2014 :

- Le nombre de **kilomètres embouteillés** mesurés en moyenne aux heures de pointe a **reculé de 8 %** entre 2013 et 2014. Cependant, sur les principaux axes autoroutiers d'Ile-de-France, une baisse légèrement supérieure à **10 %**, a pu être constatée pendant la même période.
- **Aux heures de pointe*** et en moyenne sur l'ensemble de l'année, on a roulé **plus vite** sur le périphérique en 2014 : **38 km/h** à comparer aux **33 km/h** de l'année dernière, soit **15%** d'augmentation.
- **En conditions de trafic fluide** la vitesse moyenne de circulation constatée a **baissé seulement de 3 km/h** suite à la mise en place - le 10 janvier 2014 - de la limitation à **70 km/h** au lieu de 80 km/h. Elle passe ainsi de **73,4 à 69,8 km/h**, soit quasiment la vitesse maximale autorisée.
- Au pire moment de la journée (8h00) ce sont en moyenne **28 km dans les deux sens qui étaient saturés**, soit **40%** des 70 km du périphérique intérieur et extérieur, à comparer aux **54%** (38 km) de saturation mesurés durant l'année 2013.
- En 2014, les zones d'engorgements se sont déplacées. Le tronçon **Porte de Bagnole** - **Porte de Bercy**, périphérique intérieur, grimpe ainsi à la première place du palmarès des engorgements. Le temps de trajet entre **Porte d'Auteuil** et **Porte de La Chapelle** s'est également rallongé, tandis qu'entre **Porte d'Orléans** et **Porte de Bercy**, sens extérieur - une des pires portions du périphérique en 2013 - le trafic s'est fortement fluidifié.

[Pour accéder à toutes les informations relatives au trafic en 2014, cliquez ici](#)

Des raisons multiples à l'amélioration du trafic sur le périphérique

La fin des grands travaux

Les grands travaux de **rénovation des tunnels** en Ile-de-France initiés en 2010 ont pris fin courant 2014. Par exemple, les chantiers des **tunnels de Saint-Cloud et Ambroise Paré** sur les derniers kilomètres de l'**A13** avant l'accès au périphérique à hauteur de la Porte d'Auteuil - qui avait répercuté ses embouteillages sur le périphérique depuis fin 2012 - s'est terminé en décembre 2013, rendant ainsi **tout le périphérique Ouest/Sud-Ouest plus fluide** en 2014.

La fin des travaux sur les **boulevards Maréchaux Nord et Est** ont également contribué à une plus grande fluidité dans ce secteur. Malgré cela, les statistiques indiquent que **nous ne sommes pas encore revenus à un niveau de saturation équivalent à celui de 2010**, avant les grands travaux des tunnels.

Baisse de la vitesse maximale imposée sur le périphérique

La baisse de la vitesse maximale autorisée de 80 à 70 km/h, a-t-elle eu les mêmes effets sur le périphérique, que les expérimentations de la modulation de la vitesse menées par ailleurs ?

Transposé au cas du périphérique, l'entrée et la sortie des véhicules par 50 échangeurs amenuisent largement les effets. **Aux heures de pointe, la mesure a un impact très limité sur la vitesse de circulation, car celle-ci reste largement en deçà de la vitesse maximale autorisée.** En conditions de trafic fluide, le passage à 70 km/h permet cependant de diminuer les effets accordéon et retarder les embouteillages. Des différentiels de vitesse moins importants entre les différentes voies, n'incitent pas les automobilistes à changer de file régulièrement et cela favorise donc une conduite moins agressive.

Une météo plus clémente

2014 aura vraisemblablement été l'année la plus chaude depuis 1900, selon Météo-France. Les difficultés hivernales ont donc été moins importantes que les années précédentes - y compris sur le périphérique. Le nombre de jours de gel en 2014 a été largement inférieur à la moyenne annuelle parisienne (25 jours) puisqu'il n'a gelé que 2 jours dans l'année.

Une activité économique peu tonique

Depuis le 3e trimestre 2013 le taux de chômage est reparti à la hausse pour atteindre 10,5 % de la population active française en octobre 2014. Par ailleurs, le faible taux de création d'entreprises (+2,4 % sur les douze derniers mois) ne favorise pas les activités et les déplacements autour de la capitale, alors pourtant que le prix du carburant était en baisse en 2014.

Des automobilistes mieux renseignés

Le développement de services de trafic temps réel - tel que www.v-traffic.com disponible sur PC et sur mobile - permet aux automobilistes de vérifier à tout moment l'état du trafic, connaître les éventuelles fermetures d'axes, se renseigner sur la météo routière, et enfin modifier leurs trajets habituels afin de trouver des routes alternatives. Utilisés de plus en plus fréquemment sur smartphones, *via* GPS autonomes ou directement embarqués à bord des véhicules, ils bénéficient d'année en année d'une **meilleure couverture des axes renseignés**. Ils ont apporté aux conducteurs des alternatives d'itinéraires en fonction des conditions de circulation.

Comment poursuivre cette amélioration ?

Au final, de multiples facteurs ont permis en 2014 d'**améliorer de façon intéressante** la fluidité du trafic sur le périphérique parisien, à commencer par la **fin des travaux de mise en conformité des tunnels**.

A l'avenir, les efforts devront être poursuivis afin de continuer de désengorger l'axe le plus embouteillé d'Europe. Pour cela, toutes les acteurs doivent collaborer :

- les **pouvoirs publics** doivent œuvrer au développement continu des transports en commun et des voies de délestage ; favoriser de nouveaux modes de diffusion de l'information trafic (radio numérique, panneaux à affichage variable...),
- les **constructeurs automobiles** et les **opérateurs d'information-traffic** doivent pour leur part accélérer l'intégration de l'information trafic au sein de tous les véhicules, et la rendre accessible à tous,
- les **entreprises** doivent essayer de mettre en place un plan de déplacement de leurs salariés, en favorisant par exemple le télétravail, ou des horaires décalés, et en incitant leurs salariés à utiliser le co-voiturage ou les transports en commun,
- les **automobilistes** pourraient envisager quant à eux de repenser leurs horaires de travail, leur mode de transport et opter pour le co-voiturage, et enfin se renseigner avant de prendre la route.

Contacts média Mediamobile - Agence Hotwire PR :

Eric Le Yavanc – eric.leyavanc@hotwirepr.com Tél. +33 1 43 12 55 47

**Heures de pointe : lundi au vendredi : de 7h00 à 10h00 et de 16h30 à 19h30*

Méthodologie de l'étude V-Traffic

Dans cette étude inédite, le trafic sur le périphérique parisien ainsi sur les grands axes routiers de l'Ile-de-France, ont été observés entre 2013 et 2014, durant les heures de pointe (du lundi au vendredi : de 7h00 à 10h00 et de 16h30 à 19h30). La collecte des données a été réalisée en effectuant la récolte anonyme des informations de déplacements en provenance de plus de 1,2 million de véhicules équipés de systèmes GPS (Floating Car Data).

A propos de V-Traffic

V-Traffic est la marque des services commercialisés par Mediamobile, le premier opérateur de services d'information trafic en mode diffusé en France, Allemagne, Suède, Finlande, Norvège, Danemark et Pologne, et filiale du Groupe TDF. Mediamobile compte parmi ses clients des constructeurs automobiles qui intègrent les services d'information trafic dans leurs systèmes de navigation embarqués, ainsi que des fabricants de systèmes GPS. Pour en savoir plus, rendez-vous sur www.v-traffic.com et www.mediamobile.com.