

Étude V-Traffic

L'ÉTAT DU TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE

ÉDITION 2 - JANVIER 2015

70

Boulevard Périphérique :
FOCUS SUR L'IMPACT DE LA NOUVELLE LIMITATION À 70 KM/H



L'état du trafic EN ILE-DE-FRANCE

V-Traffic.com, le site édité par Mediamobile – premier fournisseur d'information trafic français – publie l'édition 2015 de sa grande étude sur l'état du trafic routier en Ile-de-France. Plus de 3 000 km de routes, correspondant aux autoroutes et nationales franciliennes, ont été observés sur une **période de 5 ans**, de 2010 à 2014. Afin de mieux comprendre les difficultés des automobilistes franciliens dans leurs déplacements quotidiens maison-travail, les experts V-Traffic se sont ensuite focalisés sur le trafic du périphérique parisien et des grands axes y menant, durant les périodes de pointe, du lundi au vendredi, de 7h00 à 10h00 et de 16h30 à 19h30.

QUELQUES CHIFFRES CLÉS



-9,6 % de km d'embouteillages entre 2013 et 2014, en heures de pointe



Le **mardi matin** et le **vendredi soir** restent les moments de la semaine les plus difficiles



40 % du boulevard périphérique parisien est saturé aux pics horaires



L'**A6** est l'axe où l'on perd le plus de temps à cause du trafic, **29 minutes** par jour



38 km/h de vitesse moyenne sur le périphérique durant les heures de pointe

TOUTE UNE HISTOIRE

Avec une densité de presque 1 000 habitants au km², l'Ile-de-France reste la région française la plus dense avec les routes les plus encombrées. Pas moins de neuf autoroutes ou voies rapides convergent directement vers le périphérique parisien (A1, A3, A4, A6a, A6b et A13) ou à proximité (A15, A14 et N118).

Quant au périphérique parisien, il aura fallu près de 13 ans (entre 1960 et 1973) pour boucler les 35 kilomètres de routes autour de la capitale. Le boulevard périphérique est aujourd'hui encore l'axe le plus emprunté d'Europe mais aussi l'un des plus embouteillé. Un axe particulièrement sensible, toujours difficile pendant les heures de pointe.

Le périphérique parisien, c'est 35 km de long, 156 bretelles, 6 échangeurs et 44 diffuseurs, 112 caméras, 166 bornes d'appel d'urgence, 208 stations de comptage, 150 capteurs de chaussées, 326 panneaux à message variable et un poste de régulation dédié, le PC Berlier.

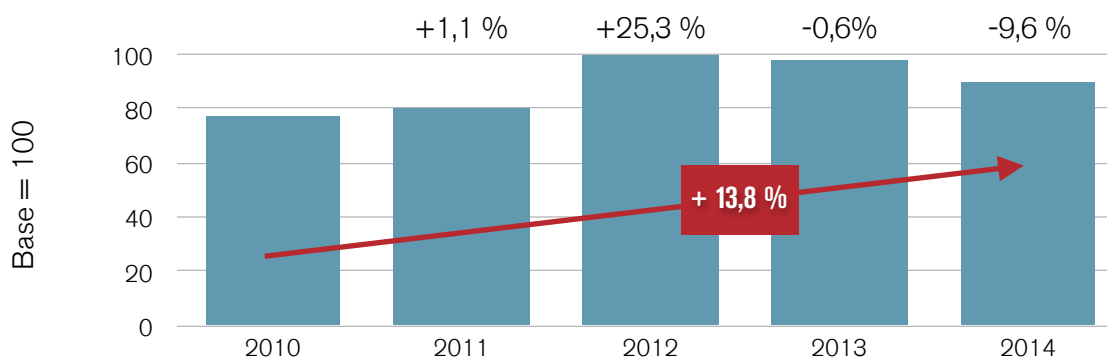
Penser que les principaux axes franciliens et le périphérique parisien sont uniformes avec leurs règles bien établies sur l'ensemble de l'Ile-de-France, valables tous les jours et quel que soit le mois serait une erreur. V-Traffic vous propose ce dossier exposant l'état du trafic francilien, véritable vue d'ensemble d'un réseau particulièrement encombré et dont les solutions de désengorgement sont rares.

Vers des conditions de route NETTEMENT PLUS AGRÉABLES ?

L'utilisation des transports en commun ainsi que le co-voiturage se généralisent. Alors que de nombreux Français optent pour ce dernier pour des trajets de moyenne et grande distance (départs en vacances et week-end), ils sont encore réticents à changer leur comportement lorsqu'il s'agit de se rendre au travail. L'encombrement reste problématique, comme le démontre l'étude V-Traffic.

Malgré une diminution prometteuse de **9,6 %** entre 2013 et 2014, le nombre de kilomètres d'embouteillages en Ile-de-France, durant les heures de pointe, reste encore supérieur à l'année 2010, avec une augmentation de **13,8 %** en 5 ans :

EVOLUTION DU TRAFIC ENTRE 2010 ET 2014



Cumul des kilomètres d'embouteillages sur les principaux axe d'Ile-de-France, aux heures de pointe

En 2014, **22 %** du parcours quotidien des franciliens a été saturé (circulation à moins de 50 % de la vitesse de référence), contre 32 % en 2013.

Depuis 2010, la prolifération générale d'embouteillages avait été favorisée par de nombreux plans d'aménagements urbains et du programme de modernisation des 22 tunnels de l'Ile-de-France. Avec la fin de plusieurs de ces chantiers - notamment en grande banlieue - l'année 2014 a vu les difficultés de circulation nettement diminuer.

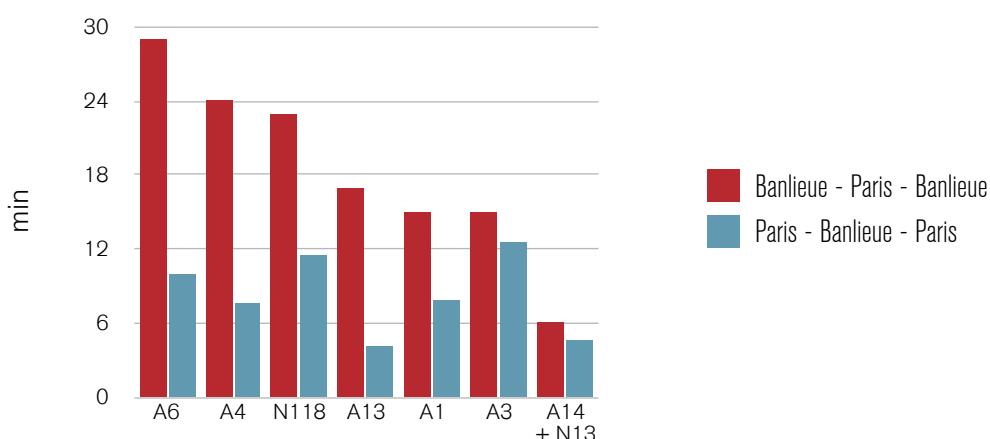
PROSPECTIVES 2015

Après l'expérimentation lancée en 2009, l'aménagement sur l'autoroute A1, d'une voie réservée aux bus et aux taxis entre Paris et l'aéroport de Roissy, sera opérationnel dès le premier trimestre 2015. Certes, elle offrira aux véhicules autorisés un gain de temps d'une dizaine de minutes, mais avec la diminution de capacité, l'amplification des encombrements devrait être marquante sur l'A1 avec un report sur l'A3 (axe Roissy/porte de Bagnolet) et les axes à proximité (N3, N1, etc.). Au deuxième trimestre 2015, ce sera au tour de l'A6 entre Orly et Paris (tronçon entre A86 et boulevard périphérique). D'ici à 2020, la mesure sera progressivement étendue aux autoroutes A3, A10, A12 ainsi qu'aux nationales N104 et N118.

L'autoroute A6 L'AXE LE PLUS ENCOMBRÉ

Tous les franciliens ne sont pas logés à la même enseigne lorsqu'il s'agit de se rendre à Paris. Les autoroutes **A6** et **A4** et la nationale **N118** restent les axes les plus touchés par l'encombrement aux heures de pointe, et ce depuis plusieurs années.

CLASSEMENT 2014 DES PIRES AXES FRANCILIENS



Temps perdu dans les embouteillages pour un trajet de 25 km le matin et 25 km le soir, durant les heures de pointe, en 2014

De façon plus détaillée, voici le palmarès des axes les plus encombrés menant au périphérique :

L'**A6**, seul axe majeur de la proche banlieue sud, desservant un aéroport, plusieurs plateformes de fret et le marché de Rungis, reste, année après année, l'autoroute francilienne la plus difficile, avec 29 minutes de pertes par jour pour un trajet banlieue - Paris - banlieue, en 2014, comme en 2013.

L'**A4**, confronté à un flot grandissant d'automobilistes dû à l'urbanisation dans le département de Seine-et-Marne, arrive deuxième et est le seul axe à voir les difficultés progresser : 24 minutes perdues par jour en 2014 contre 23 minutes en 2013.

La **N118**, qui dessert des zones de bureaux importantes telles que Vélizy, les Ulis et le plateau de Saclay, ferme la marche de ce podium, passant de 28 minutes perdues par jour en 2013 à « seulement » 23 minutes en 2014.

Le matin, la pire heure de départ vers Paris est enregistrée entre **7h20 et 7h40** pour la plupart des axes, soit une heure plus tôt qu'en 2013. Vers la banlieue, c'est entre **8h40 et 8h50** que le trafic est le plus difficile.

Le soir, V-Traffic conseille aux personnes travaillant sur Paris, de partir avant 17h ou après 18h20, afin d'éviter le **pic horaire enregistré entre 17h30 et 17h50**. Pour les travailleurs rentrant sur la capitale, le pic horaire est plus tardif : **entre 18h20 et 18h40**.

On perd toujours trop de temps DURANT NOS TRAJETS QUOTIDIENS

Voici trois exemples de personnes travaillant à Paris, faisant un **trajet quotidien de 25 km aller et 25 km retour**, partant de leur domicile le matin aux heures de pointe, entre 7h00 et 10h00, et quittant leur lieu de travail le soir, entre 16h30 et 19h30.

ANAÏS PERD 2 JOURS ET 6 HEURES EN UN AN, SOIT 1 SEMAINE ET DEMI DE TRAVAIL*.

Anaïs habite à Louvres, Val d'Oise. Elle emprunte l'A1 tous les matins pour aller à son travail à Paris 18e et le soir pour rentrer chez elle. Chaque jour, elle perd **15 minutes** sur cet axe.



Louvres

Villepinte

+ 15 min

+ 15 min

Poissy + 6 min

Orgeval

+ 17 min

+ 23 min

Les Ulis

Paris

+ 24 min

Torcy



SANDRA PERD 3 JOURS ET DEMI EN UN AN, SOIT 2 SEMAINES ET 2 JOURS DE TRAVAIL*.

Sandra habite à Torcy, Seine-et-Marne. Elle emprunte l'A4 tous les matins pour aller à son travail à Paris 12e et le soir pour rentrer chez elle. Chaque jour, elle perd **24 minutes** sur cet axe.



Evry

+ 29 min

MATHIEU PERD 4 JOURS ET 4 HEURES EN UN AN, SOIT 3 SEMAINES DE TRAVAIL*.

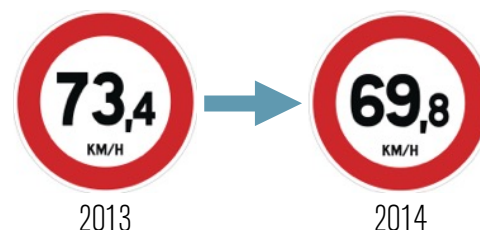
Mathieu habite à Evry, Essonne. Il emprunte l'A6 tous les matins pour aller à son travail à Paris 14e et le soir pour rentrer chez lui. Chaque jour, il perd **29 minutes** sur cet axe.

* Sur une base de 210 jours/an et 35 heures/semaine travaillés

On va plus vite SUR LE PÉRIPHÉRIQUE

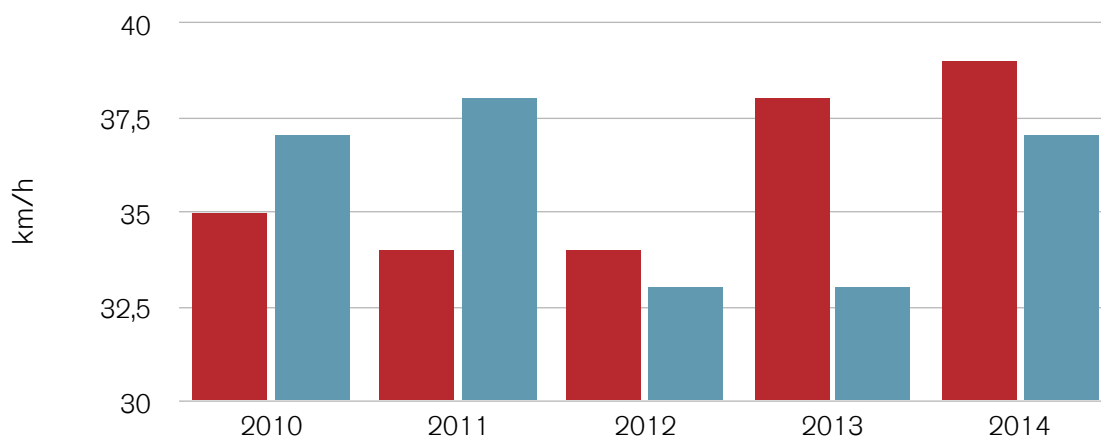
A croire que nous faire rouler moins vite, nous fait arriver en avance. En 2014, les Franciliens ont vu leur vitesse de circulation sur le périphérique, durant les heures de pointe, **augmenter de 15 %** par rapport à 2013, atteignant les **38 km/h en moyenne** contre 33 km/h un an auparavant.

En condition de trafic fluide, alors que la vitesse moyenne de circulation était de 73,4 km/h avant l'abaissement de la vitesse maximale*, **elle est aujourd'hui de 69,8 km/h**. Une diminution de seulement 3,6 km/h contre 10 espéré, qui ne devrait pas avoir un grand impact dans la réduction de la pollution auditive autour du périphérique parisien.



Cela va de paire, **le nombre de kilomètres embouteillés sur le périphérique a diminué de 8 %** entre 2013 et 2014. Une réduction déjà amorcée un an plus tôt avec une baisse de 10 % entre 2012 et 2013. Des chiffres certes prometteurs mais toujours au dessus de ceux d'il y a 5 ans : 4 % d'augmentation entre 2010 et 2014.

La fin des travaux sur les Maréchaux Nord et Est ont certes contribué à une plus grande fluidité sur le périphérique adjacent. Cependant la réduction permanente de capacité de ces boulevards ne permettra pas de retrouver le niveau de fluidité d'avant chantier.



Vitesse moyenne de circulation en km/h, sur le périphérique parisien, durant les heures de pointe, depuis 2010

■ Matin
■ Soir

TEMPS POUR EFFECTUER UN TOUR DE PÉRIPHÉRIQUE (35 KM)

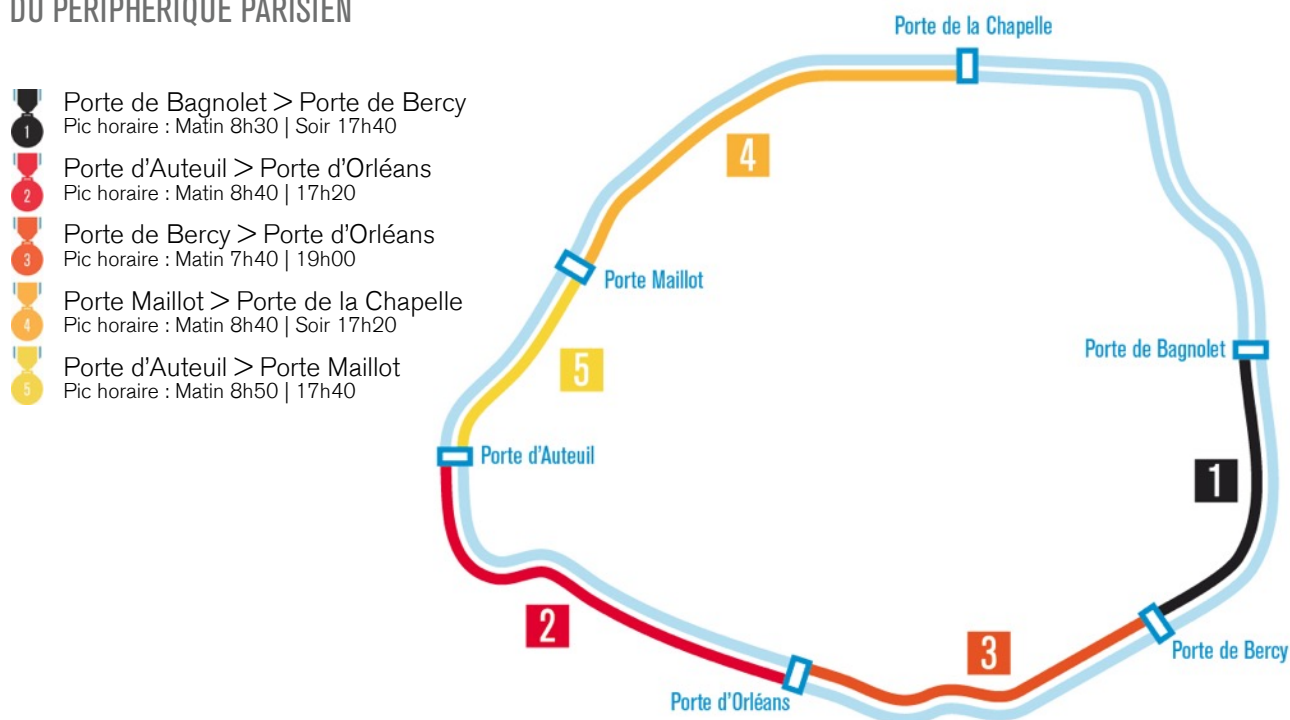
	2013		2014	
	CONDITION FLUIDE	HEURES DE POINTE	CONDITION FLUIDE	HEURES DE POINTE
VITESSE	73,4 km/h	33 km/h	69,8 km/h	38 km/h
TEMPS	29 min	63 min	30 min	55 min

* Passage de 80 km/h à 70km/h, le 10 janvier 2014

Le périphérique intérieur PLUS ENCOMBRÉ QUE L'EXTÉRIEUR

Les difficultés présentes sur l'ensemble du périphérique parisien sont loin d'être uniformes, comme le souligne l'étude V-Traffic. Durant les heures de pointe, le périphérique reste difficile dans les deux sens de circulation. Contrairement à 2013, les tronçons les plus encombrés ne sont plus exclusivement localisés au sud de la capitale.

CLASSEMENT 2014 DES TRONÇONS LES PLUS ENCOMBRÉS DU PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN



Selon l'étude V-Traffic, le sud du périphérique cumule le plus de difficultés, non seulement à cause d'un grand nombre d'axes s'y déversant - A13, A6, A4, A3 et plusieurs routes nationales - mais également en raison de nombreux passages à deux voies au lieu de trois et de son aménagement vieillissant.

Les chantiers sur les derniers kilomètres de l'A13, à hauteur de la porte d'Auteuil, se sont terminés en 2013, rendant ainsi la partie Ouest/Sud-Ouest plus fluide en 2014. Par conséquent, le trafic s'est reporté vers la partie Nord-Ouest du périphérique, faisant quitter de ce classement les tronçons entre porte de d'Orléans et porte de Bercy (sens extérieur) et entre la porte d'Orléans et la porte d'Auteuil (sens intérieur).

Mais il est à prévoir que ce dernier revienne dans le classement : initié en 2007, le projet Balard regroupant plusieurs immeubles du ministère de la Défense, apportera 9 300 personnes supplémentaires à terme. Certes, le réseau transport en commun est dense dans le secteur (ligne 8 du métro, Tram T2 et T3, RER C) mais les capacités d'accès au secteur en voiture depuis le boulevard périphérique (2 voies dans chaque sens) sont limitées avec des difficultés dans le secteur déjà importantes (Aquaboulevard, Direction Générale de l'Aviation Civile...). Les effets pourraient se faire sentir au niveau des accès à la porte de Sèvres sur le boulevard périphérique Sud-Ouest, rue Henri Farman (le long de l'héliport) depuis et vers Issy les Moulinaux ainsi que sur les boulevards des Maréchaux entre la porte de Versailles et le pont de Garigliano.

La vitesse moyenne de circulation AUGMENTE SUR LE RÉSEAU FRANCILIEN

L'approche ou la sortie de Paris reste un moment délicat aux heures de pointe, avec une constante : tandis que les trajets matinaux s'avèrent particulièrement encombrés, les retours se passent mieux en général, sur une plage horaire plus longue.

En règle générale, **22 %** du parcours matinal d'un automobiliste, se rendant jusqu'au périphérique parisien, est embouteillé. Le soir, cette moyenne descend à **15 %** dans le sens des retours. En revanche, les Parisiens rentrant vers la capitale, connaissent plus de difficultés le soir (**9 %** du trajet embouteillé) que le matin.

Sur le périphérique parisien, les difficultés sont quasi constantes. En moyenne, **33 %** de l'axe périurbain est saturé. Aux heures de pointe (deux sens de circulation confondus), l'engorgement atteint même **40 %**.

Autre constat de l'étude V-Traffic, chaque matin (entre 7h00 et 10h00) un francilien roule en moyenne à **73 km/h** sur les principaux axes franciliens. Cette vitesse moyenne tombe même à **39 km/h** sur le périphérique. Par contre, le soir, alors que le périphérique roule encore plus lentement (**37 km/h** en moyenne), la vitesse accélère jusqu'à **78 km/h** sur les principaux axes franciliens.

DÉTAIL DE LA SATURATION DES GRANDS AXES FRANCILIENS

	SENS	PART EMBOUTEILLÉE		VITESSE MOYENNE
		EN MOYENNE	PICS HORAIRES	
MATINÉE	Banlieue > Paris	22 %	27 %	73 km/h
	Paris > Banlieue	3 %	6 %	87 km/h
SOIRÉE	Banlieue > Paris	9 %	12 %	83 km/h
	Paris > Banlieue	15 %	19 %	78 km/h

DÉTAIL DE LA SATURATION DU PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

	SENS	PART EMBOUTEILLÉE		VITESSE MOYENNE
		EN MOYENNE	PICS HORAIRES	
MATINÉE	Intérieur	31 %	38 %	38 km/h
	Extérieur	26 %	33 %	39 km/h
SOIRÉE	Intérieur	35 %	50 %	37 km/h
	Extérieur	29 %	39 %	37 km/h

* Moyenne observée durant les heures de pointe, en 2013

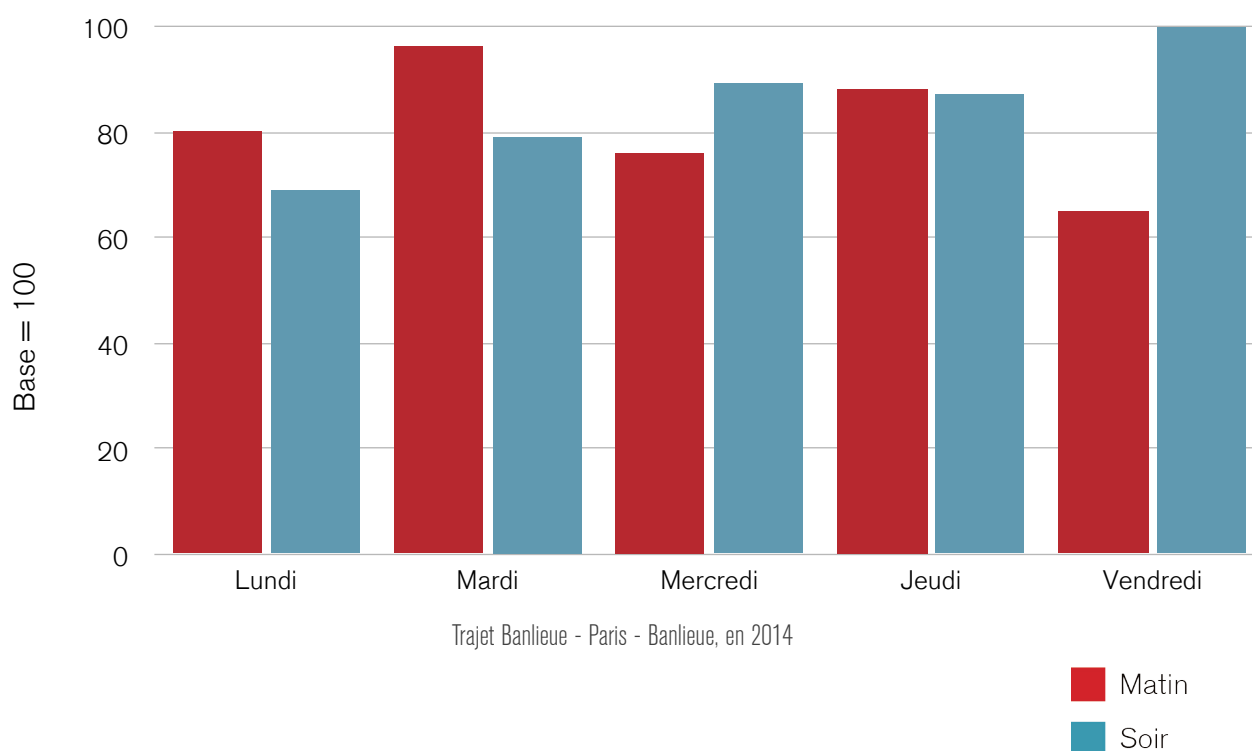
Vendredi soir PÉRIODE LA PLUS EMBOUTEILLÉE DE LA SEMAINE

Les difficultés sur les routes franciliennes ne sont pas les mêmes selon le moment et le jour de la semaine. Par accumulation, le jeudi est la journée la plus difficile suivi de très près par le mardi. Viennent ensuite le mercredi, le vendredi et le lundi. Ce dernier étant une journée relativement fluide (**15 % d'embouteillages en moins** comparé au mardi). Les week-ends prolongés en sont les principaux contributeurs.

En 2013, le mercredi était un jour assez calme, notamment grâce aux parents modifiant leurs emplois du temps pour s'occuper de leurs enfants. Depuis l'instauration de la semaine scolaire de 4 jours et demi, le vendredi devient plus fluide que le mercredi.

Mais attention, les variations des embouteillages le vendredi sont aux antipodes : alors que le matin est le plus fluide de la semaine (**32 % d'embouteillages en moins** comparé au mardi matin), le soir est quant à lui le plus difficile, mettant les conducteurs à rude épreuve puisque les retours auront **46 % d'embouteillages en plus** comparé au lundi soir.

VARIATION DES EMBOUTEILLAGES SELON LE JOUR DE LA SEMAINE



Trois fois plus d'embouteillages EN JUIN PAR RAPPORT À AOÛT

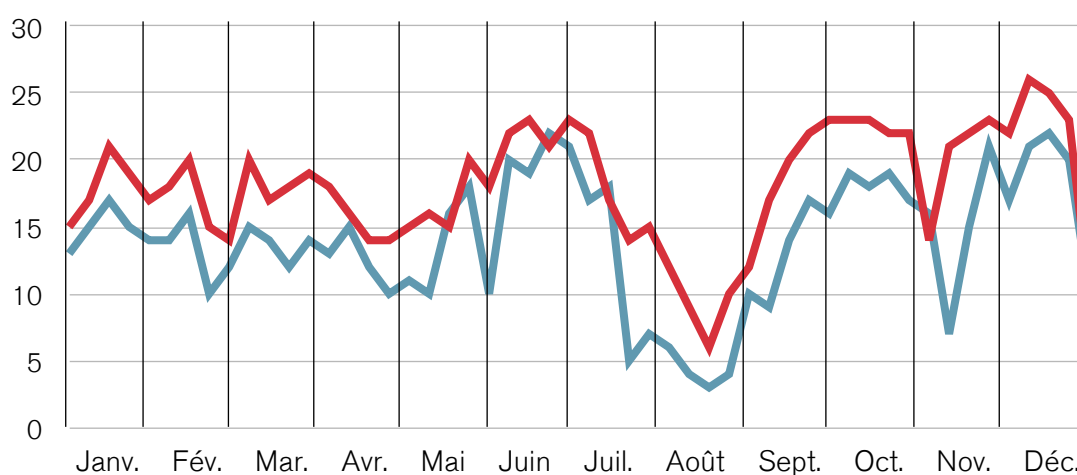
2014 aura vraisemblablement été l'année la plus chaude depuis le début du 19e siècle, selon Météo France. Les difficultés hivernales – y compris sur le périphérique – ont donc été moins importantes : le plan neige et verglas niveau 3 (activation du plan de crise) n'a ainsi pas été activé. Résultat, seulement 2 jours de gel en 2014, bien loin des 25 jours selon la moyenne annuelle sur Paris.

En comparaison avec 2013, les courbes gardent les même évolutions mais de façon moindre. Le nombre de secondes perdues par kilomètre en 2014 **baisse de 22 %**. La moyenne de l'Ile-de-France tombe à **14 secondes perdues en moyenne par kilomètre parcouru** (contre 18 secondes en 2013). Via les grands axes durant les heures de pointes, chaque Francilien perd même 22 secondes par kilomètre dans le sens banlieue - Paris, 14 secondes dans le sens contraire et 45 secondes sur le périphérique (deux sens confondus).

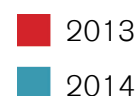
Rétrospectivement, juin 2014 a été le mois le plus encombré de l'année. Conséquence élémentaire d'une période particulièrement travaillée, avant de partir en vacances d'été. Il est aussi à noter qu'un bon nombre de franciliens partent tardivement en congés estivaux, décalant la période creuse de circulation jusqu'à la mi-septembre.

Sans surprise, l'étude V-Traffic démontre que le mois d'août reste le mois le plus calme de l'année en matière de trafic francilien, avec une diminution de **230 %** des embouteillages par rapport au mois de juin. Par ailleurs, la prise de vacances d'été des Franciliens a été plus étalée qu'en 2013, permettant d'observer 1 mois et demi assez calme.

TEMPS PERDU MOYEN DANS LES EMBOUTEILLAGES



En seconde perdue par kilomètre selon la saison, pour un automobiliste francilien, durant les heures de pointe



Les pics de circulation en Ile-de-France se situent en juin, mi-juillet, octobre et décembre, avant de baisser de façon drastique entre Noël et le nouvel an. Ces tendances se maintiennent d'année en année.

Méthodologies et lexique

ÉTUDE V-TRAFFIC

La société Mediamobile, éditeur des services de mobilité V-Traffic et du site V-Traffic.com, a analysé le trafic sur les grands axes routiers de l'Ile-de-France qui mène vers la capitale ainsi que sur le périphérique parisien. Dans cette étude inédite, plus de 3 000 km de routes, correspondant aux autoroutes et nationales franciliennes, ont été observés sur une **période de 5 ans** (de 2010 à 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). Mediamobile s'appuie également sur la collecte anonyme et le traitement des informations en provenance de téléphones mobiles (Floating Mobile Data).

Ces milliards de mesures effectuées en temps réel intègrent la vitesse, la localisation et la direction de chaque véhicule à une date et à une heure précises. A partir de ces statistiques de trafic des routes sélectionnées, les experts V-Traffic ont simulé des départs échelonnés toutes les **trois minutes**. Ils ont ainsi pu établir les heures de départ ayant conduit aux temps de parcours les plus longs.

LEXIQUE

Embouteillage

Quand la vitesse de circulation est inférieure ou égale à 50 % de la vitesse de référence, en conditions de circulation fluide.

Temps de parcours fluide ou Temps de référence (TR)

Nombre de minutes que l'utilisateur aurait dû passer au volant s'il roulait à la vitesse de référence sur tous les tronçons du trajet.

Vitesse de référence (VR)

La vitesse de référence représente la vitesse réelle de circulation sur une route donnée, dans des conditions fluides, et en l'absence de tout encombrement. Chaque tronçon possède sa propre vitesse de référence, qui est réévaluée annuellement par Mediamobile. Vitesse à ne pas confondre avec la limitation de vitesse en vigueur sur le tronçon concerné.

Temps de trajet réel (TTR)

Donnée qui tient compte de l'évolution des bouchons au fil du temps, tandis que le Temps de Trajet Instantané (TTI) ne présente qu'une photographie de l'état de la route à un instant T. Exemple, une personne quitte son domicile à 7h. A ce moment précis, il n'y a pas de difficultés sur son parcours. En revanche, au fur et à mesure qu'elle roule, des embouteillages se forment. Nos calculs prennent en compte cette évolution en temps réel.

Heure de départ la plus difficile

L'heure de départ à laquelle le temps de trajet réel (TTR) était le plus long pendant la période étudiée.

Temps additionnel réel ou Temps perdu (en minute)

Il correspond au temps additionnel passé en voiture, en comparaison du même voyage réalisé en conditions fluides. Il tient compte de l'évolution des conditions de circulation au fur et à mesure que le véhicule se déplace.

Bien préparer et planifier SES DÉPLACEMENTS AVEC V-TRAFFIC

V-Traffic accompagne au quotidien les conducteurs afin de les aider à préparer leurs différents déplacements. Premier réflexe avant de prendre la route : consulter le site internet www.v-traffic.com qui informe en temps réel et de façon la plus exhaustive, l'état du trafic et la météo routière dans toute la France.



Pourvu d'un calculateur d'itinéraires intelligent, le site internet de **V-Traffic** informe de l'état du trafic routier en temps réel, indique les temps de parcours prévisionnels, les événements de circulation (accidents, bouchons, travaux, rétrécissements, etc.) ainsi que la météo routière grâce à son partenariat avec Météo France.

Que ce soit sur le périphérique ou sur la route des vacances, les automobilistes pourront désormais s'informer de façon très précise sur l'état de la circulation directement depuis leur smartphone. En effet, l'application V-Traffic pour iPhone, Android et Windows Phone permet de visualiser de façon très claire et très précise les points de congestion, trouver un itinéraire alternatif ou encore localiser les parkings disponibles les plus proches.



Enfin, l'information trafic V-Traffic est aujourd'hui intégrée au sein des meilleurs **systèmes de navigation embarqués** des plus grandes marques automobiles mondiales ainsi que dans les systèmes de navigation GPS autonomes.

CONTACTS MÉDIA MEDIAMOBILE - AGENCE HOTWIRE PR

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

À PROPOS DE MEDIAMOBILE ET V-TRAFFIC

Mediamobile est le premier opérateur de services d'information trafic routier en temps réel en France, Suède, Finlande, Norvège, Danemark, Pologne et Allemagne. Ses services sont commercialisés sous la marque **V-Traffic**. Filiale du **Groupe TDF**, leader européen de la diffusion audiovisuelle, 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. Les services de Mediamobile sont également proposés par les opérateurs de téléphonie mobile (portails mobiles et applications de navigation) et les médias (radio, TV, écrans dynamiques et sites web).

Rendez-vous sur www.v-traffic.com et www.mediamobile.com