

**TEST POUR LE FINANCEMENT DE LA PREPARATION
AU CONCOURS INTERNE D'ELEVE INGENIEUR A L'EIVP**

RENTREE SEPTEMBRE 2025

Mardi 27 mai 2025

Épreuve de note de synthèse

Durée de l'épreuve : 4h00

Épreuve notée sur 20

Vous ne devrez composer que sur les copies spécialement fournies.

Du papier brouillon est à votre disposition. Son usage vous est personnel. Aucun brouillon ne pourra être remis en fin d'épreuve en lieu et place d'une copie.

L'épreuve comporte 2 parties :

Exercice n° 1 – A partir des seuls documents joints, il est demandé aux candidats, de rédiger une note de synthèse, de quatre à cinq pages maximums, analysant la mise en œuvre d'une voie dédiée au covoiturage sur un grand axe. Le candidat s'appuiera sur l'exemple du périphérique parisien pour rédiger cette note à destination d'un chef de service technique.

Exercice n° 2 – Votre supérieur hiérarchique vous demande de rédiger une note argumentée afin de préparer une réunion avec des administrés proches d'une voie rapide. Dans cette note, il vous demande de lister les avantages et les inconvénients d'un tel aménagement, et de donner votre avis. Le candidat peut faire appel autant que de besoin, à ses connaissances personnelles et peut exprimer son opinion, assortie de justifications.

LISTE DES DOCUMENTS

Doc 1: Quelles sont les modalités de la voie de covoiturage mise en place sur le périphérique parisien ? Publié le 28 février 2025 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre).

Doc 2: La voie de covoiturage sur le périphérique - paru le 10/03/2025 sur le site de la Ville de Paris.

Doc 3: Expérimentation de voies réservées "héritage JOP" sur l'A1 et l'A13 à partir du 3 mars 2025 avec une évaluation prévue à 6 mois - Publié le 10/03/2025 – DiRIF.

Doc 4: Voies de covoiturage à Paris, sur l'A1 et l'A13 : qui peut les emprunter, qui sera verbalisé ? Par Géraldine Gaudy - Publié le 28/02/2025 dans l'Argus.

Doc 5: Périphérique parisien : entrée en vigueur de la voie réservée au covoiturage ce lundi. Publié le 3 mars 2025 dans Le Figaro.

Doc 6: Ce lundi 3 mars, une voie réservée au covoiturage est apparue sur le périphérique parisien et des portions des autoroutes A1 et A13. – Reportage TF1.

Doc 7: Voies réservées : quel sort pour l'interfile en deux roues ? Par Rémy Josseume - Publié le 27 février 2025 dans Le Figaro.

Doc 8: Arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes.

Doc 9: Voie de covoiturage : quelles sont les villes concernées ? – publié le 23 juillet 2024 par Quentin Dubois dans AUTO BILAN.

Doc 10: Les poupées gonflables sur le siège passager ont-elles une chance de tromper les radars de covoiturage ? - Publié le 03/03/2025 dans 20 MINUTES.

Doc 11: Polémique autour de la voie de covoiturage sur le périphérique parisien : une mise en place précipitée ? – paru le 2 mars 2025 dans memento.

Doc 12: Développer le covoiturage sur son territoire – note rédigée par « aides territoriales » au 31 janvier 2025.

Doc 13: "Pas le temps", "difficile à mettre en œuvre"... Les nouvelles voies de covoiturage autour de Paris crispent déjà certains automobilistes – diffusé par FranceInfo le 3 mars 2025.

Doc 14: Des voies réservées intelligentes pour faire évoluer la pratique du covoiturage – paru dans ECOV le 16 avril 2024.

Doc 15: Voie réservée du périphérique : Valérie Pécresse tire le signal d'alarme et pose ses exigences – communiqué de presse de la Région Ile-de-France publié le 03 février 2025

Document 1 : Quelles sont les modalités de la voie de covoiturage mise en place sur le périphérique parisien ? Publié le 28 février 2025 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

À partir du 3 mars 2025, une voie réservée notamment aux véhicules avec au moins 2 personnes à bord, aux transports publics collectifs et aux taxis est mise en place à titre expérimental sur le boulevard périphérique de Paris. Cette voie n'est effective que du lundi au vendredi, à certaines heures de la journée.

À compter du 3 mars 2025, la voie de gauche d'une partie du boulevard périphérique de Paris est dédiée au covoiturage et aux transports collectifs. Dans un premier temps, elle n'est mise en place qu'entre le quai d'Issy et la porte de Bercy en passant par le nord de Paris (dans les 2 sens de circulation); dans un second temps, cette voie sera effective sur tout le périphérique parisien.

La voie dédiée au covoiturage et aux transports collectifs est **activée du lundi au vendredi, de 7 h à 10 h 30 puis de 16 h à 20 h**. Durant ces périodes, seuls peuvent emprunter cette voie :

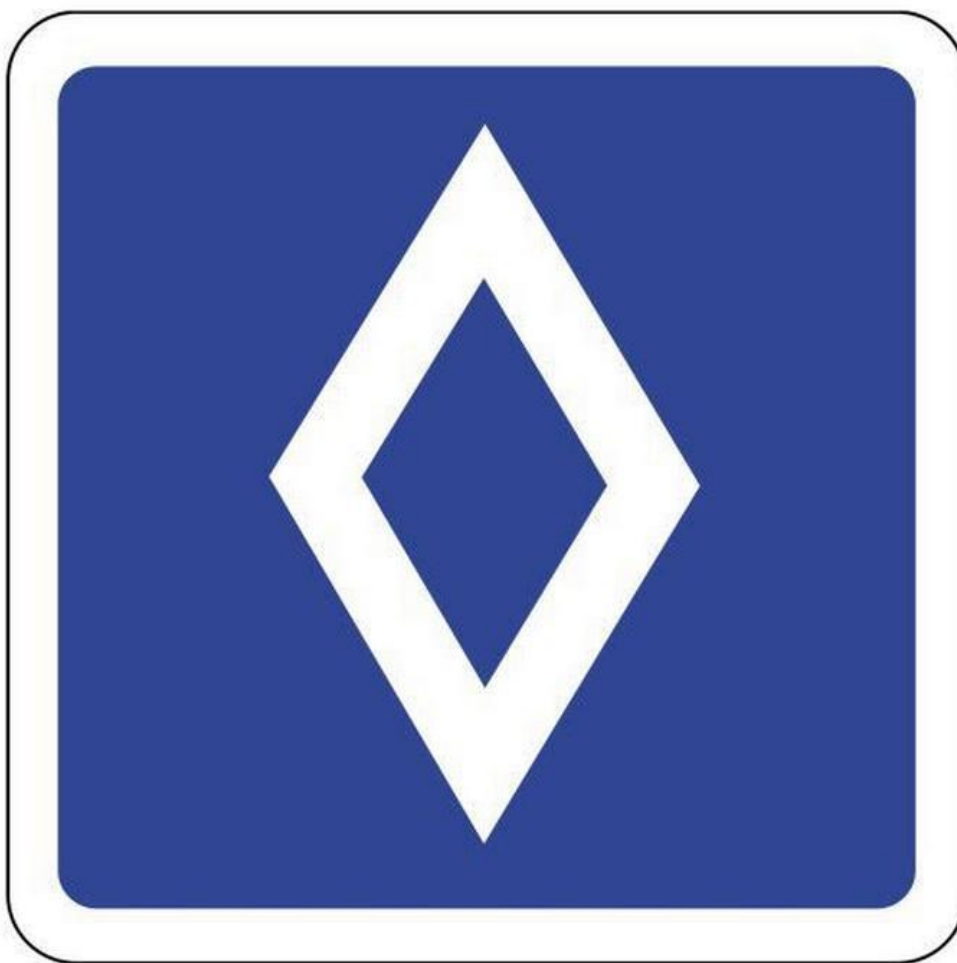
- les véhicules avec au moins 2 personnes à bord ;
- les transports publics collectifs (les bus, autocars et transports scolaires) ;
- les taxis ;
- les VTC qui transportent un ou plusieurs clients ;
- les véhicules des services de secours et des forces de sécurité, y compris les ambulances privées ;
- les 2 roues motorisés, pendant qu'ils pratiquent la circulation en inter-files ou lorsque 2 personnes sont présentes sur le véhicule ;
- les personnes détentrices de la carte mobilité inclusion stationnement ou de la carte européenne de stationnement pour personne handicapée (dans ces deux cas, il est nécessaire de s'inscrire sur la plateforme Handi'Stat afin d'être reconnu par le système de contrôle et ne pas risquer d'être verbalisé).

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes qui transportent de la marchandise ne peuvent pas circuler sur la voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs lorsque celle-ci est activée.

La voie est signalée par un panneau carré activable et désactivable au sein duquel se trouve un losange blanc. Lorsque le panneau est allumé, la voie est dédiée au covoiturage et aux transports collectifs.

Lorsqu'il est éteint, tous les usagers peuvent emprunter la voie de gauche du périphérique parisien.

Infographie - Le panneau signalant une voie dédiée au covoiturage et aux transports collectifs (le fond peut aussi être noir, et non bleu)



Vous êtes aussi informé de l'activation ou de la désactivation de la voie grâce à des panneaux lumineux à messages variables.

La voie est désactivée les jours fériés.

À savoir :

En cas d'accidents ou d'événements spéciaux, la voie dédiée au covoiturage et aux transports collectifs peut être désactivée à tout moment sur demande de la préfecture de police. Elle peut aussi être désactivée les jours de faible circulation.

Quelles sanctions si vous ne respectez pas les conditions de la voie réservée ? :

Une phase pédagogique de contrôle est mise en place à partir du 3 mars 2025. Si vous êtes en infraction, donc seul dans votre véhicule, un dispositif utilisant l'intelligence artificielle le détecte ; un message est alors diffusé sur les panneaux lumineux à messages variables pour vous indiquer que vous devez changer de voie. Durant cette phase pédagogique de contrôle, vous n'êtes pas verbalisé.

À partir de mai 2025, en cas d'infraction vous encourrez une amende forfaitaire de 135 €. Les contrôles seront alors effectués par vidéo-verbalisation assistée par ordinateur. Un système comprenant des caméras permettra :

- d'identifier les catégories de véhicules (taxis ou autobus par exemple) ;
- de compter les passagers, à l'avant comme à l'arrière ;
- de lire les plaques minéralogiques avant et arrière.

Ensuite, un agent assermenté observera et vérifiera les véhicules potentiellement en infraction avant de sanctionner les infractions avérées.

À noter :

La voie réservée à certaines catégories de véhicules est mise en place sur le périphérique parisien à titre expérimental. Une expérimentation similaire est menée sur une partie des autoroutes A1 et A13, également à compter du 3 mars 2025. Des premiers bilans, intermédiaires, seront établis pour l'ensemble de ces voies en septembre et en décembre 2025, puis en mars 2026.

Document 2 : La voie de covoiturage sur le périphérique - paru le 10/03/2025 sur le site de la Ville de Paris.

Dès lundi 3 mars, une voie réservée est expérimentée sur l'ex-voie olympique du boulevard périphérique. Seuls les véhicules autorisés et transportant au moins deux personnes peuvent circuler sur la voie de gauche. On vous explique.

Après la réduction de la limitation de vitesse à 50 km/h en octobre 2024, une nouvelle étape dans la métamorphose du boulevard périphérique est franchie en mars, avec la mise en place de la voie réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes, dans un premier temps à titre expérimental.

À compter du 3 mars 2025, l'activation de la voie est effective uniquement du lundi au vendredi, de 7 h à 10 h 30 et de 16 h à 20 h. C'est la voie de gauche qui a été choisie, afin de limiter les perturbations avec les bretelles et les échangeurs.

Les usagers seront informés de l'activation ou de la désactivation de la voie grâce à une signalisation activable et désactivable sur des panneaux fixes et des panneaux lumineux à message variable. L'allumage du « losange blanc » signale que la voie est réservée aux mobilités collectives. Lorsqu'il est éteint, tous les usagers peuvent à nouveau emprunter la voie de gauche.

Qui a accès à cette voie ? :

Auront accès à la voie :

Les véhicules avec au moins deux personnes à bord ;
Les transports publics collectifs, c'est-à-dire : les bus, autocars et transports scolaires ;
Les taxis ;
Les VTC en charge ;
Les deux-roues motorisés occupés par deux personnes ;
L'interfile entre la voie réservée et la première voie de circulation commune reste autorisé pour les deux-roues motorisé avec une seule personne ;
Les véhicules des services de secours et de forces de sécurité, y compris les ambulances privées ;

Les personnes en situation de handicap détentrices de la Carte Mobilité Inclusion Stationnement (CMI-S) ou de la Carte Européenne de Stationnement (CES) dont le véhicule est référencé sur la plateforme Handi'Stat

Les poids lourds de plus de 3,5t transportant de la marchandise ne sont pas autorisés sur la voie réservée.

À noter :

En plus du boulevard périphérique, les autoroutes A1 et A13 sont également dotées en partie d'une voie réservée aux véhicules transportant au moins 2 personnes.

Les horaires :

Sur le Boulevard Périphérique

La voie sera activée du lundi au vendredi, de 7h à 10h30 et de 16h à 20h.

Elle est désactivée les week-ends, les jours fériés et pourra être désactivée les jours de faible circulation.

Sur l'autoroute A1

Dans le sens Paris-Province

La voie sera activée du lundi au vendredi, de 17h à 18h30.

Elle est désactivée les week-ends, les jours fériés et pendant les vacances scolaires

Dans le sens Province - Paris

La voie sera activée du lundi au vendredi, de 6h30 à 10h.

Elle est désactivée les week-ends, les jours fériés et pendant les vacances scolaires

Sur l'autoroute A13

Dans le sens Province - Paris

La voie sera activée du lundi au vendredi, de 7h à 10h.

Elle est désactivée les week-ends, les jours fériés et pendant les vacances scolaires

Comment est contrôlée la voie ? :

Une première phase pédagogique de contrôle est mise en place dès le 3 mars. Une détection par l'intelligence artificielle (IA) d'une personne en infraction (seule dans son véhicule) permettra de diffuser un message sur les panneaux indiquant à l'automobiliste qu'il doit changer de voie. À ce stade, aucune contravention ne sera effectuée.

Dans un second temps, une phase de contrôle est mise en place à partir du 1er mai. Le contrôle est un dispositif majeur pour garantir l'efficacité de la voie réservée. Il sera effectué par vidéo-verbalisation assistée par ordinateur (VAO).

Concrètement, des totems surmontés de caméras permettront d'identifier les catégories de véhicules (taxis ou autobus par exemple), de compter les passagers, à l'avant comme à l'arrière, et de lire les plaques minéralogiques avant et arrière. Le système proposera à un agent assermenté d'observer et de vérifier les véhicules potentiellement en infraction avant de sanctionner les infractions avérées. Les premières amendes de 135 € seront émises à partir du 1er mai 2025.

Protection des données :

Si aucune infraction n'est retenue, les photos ne seront conservées que deux heures, en vertu de la loi sur la protection des données (loi RGPD). Dans le cas contraire, les photos seront conservées comme preuve.

Une concertation entre la Ville de Paris et l'État :

Conformément à la demande du ministère des Transports et aux engagements pris, la maire de Paris et le préfet de police ont présidé une réunion d'information le 3 février. Cette réunion s'inscrit dans le processus de concertation organisé pour la mise en œuvre à titre expérimental, par les services de l'État et la Ville de Paris, des voies réservées. La concertation doit permettre de préciser les contours et modalités exactes de mise en place de chacune de ces voies en les inscrivant dans un contexte d'utilisation en conditions normales, hors période des Jeux.

Les voies présentes sur le boulevard périphérique, les autoroutes A1 et A13, devraient être remises en service à l'issue de cette période de concertation menée par la préfecture de la Région Île-de-France pour l'A1 et l'A13, et par la Ville de Paris et la préfecture de police pour le périphérique.

Les services se sont accordés par ailleurs sur une série d'indicateurs pour le suivi de la mise en place de ces voies. Ces indicateurs permettront d'évaluer dans des conditions normales, l'impact des voies réservées sur le trafic (congestion, temps de parcours, reports), le respect des mesures, l'acceptabilité sociale et la sécurité routière. Le suivi de la qualité de l'air et du bruit depuis l'abaissement de la vitesse sur le boulevard périphérique sera également pris en compte pour cette portion.

Des premiers bilans intermédiaires de ces expérimentations des voies réservées seront, pour le boulevard périphérique comme pour l'A1 et l'A13, dressées en septembre, puis en décembre et en mars pour la date anniversaire de la mesure

Pourquoi mettre en place une voie réservée ? :

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. Or l'autosolisme concerne en moyenne 80 % des usagers, soit 1,24 personne/véhicule (et 1,10 personne/véhicule sur les trajets domicile/travail).

Par ailleurs, le périphérique est l'espace le plus pollué de la capitale. Le nombre de particules ultrafines sur le boulevard périphérique est 2 à 2,5 fois supérieures aux taux observés sur les sites urbains de la capitale.

Chaque jour, environ 1,5 million de déplacements ont lieu sur le boulevard périphérique.

La mise en place de la voie réservée doit permettre aux 550 000 riverains du périphérique, Parisiennes, Parisiens, habitantes et habitants des départements de petite couronne, de vivre mieux et en meilleure santé.

Les véhicules électriques sont bien autorisés sur la voie réservée du boulevard périphérique, dès lors qu'ils ont 2 occupants ou plus.

Des mesures sont déjà en œuvre pour encourager les véhicules à faible émission, à commencer par la mise en place par la Métropole Grand Paris de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) en Île-de-France, qui interdit depuis le 1er janvier l'accès aux véhicules de Crit'air 3 ou plus.

La voie de covoiturage vise un objectif complémentaire qui est de diminuer le parc de véhicules individuels en encourageant la pratique du covoiturage.

Inciter les usagers à utiliser des solutions de covoiturage et de transports collectifs permettra de résorber la congestion automobile, de réduire les nuisances sonores, d'améliorer la qualité de l'air et, pour l'utilisateur, de réduire la consommation de carburant.

Bilan :

La pollution de l'air en baisse depuis 10 ans

Hors boulevard périphérique, les émissions polluantes ont baissé de 40 % en dix ans.

Le bilan montre que les principaux axes concernés par une qualité de l'air dégradée sont les abords du boulevard périphérique et les grands axes routiers intra-muros. Une situation bien différente du début de la décennie, où toute la capitale était affectée par une mauvaise qualité de l'air.

Quelle est l'origine de cette voie réservée ? :

La mise en place d'une voie dédiée aux véhicules transportant au moins 2 personnes et aux transports collectifs est un héritage des Jeux de Paris 2024. Elle s'inscrit aussi dans le cadre du Plan Climat 2026-2030 de Paris.

Cette voie dédiée a fait l'objet d'une longue concertation avec l'ensemble des parties prenantes (Métropole du Grand Paris, les départements concernés, la Région et Île-de-France Mobilités), encadrée par la Commission nationale du débat public

Proposé par la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris consacrée au boulevard périphérique dès 2019, le projet de voie dédiée a été repris à l'occasion des ateliers du périphérique ayant réuni de nombreuses collectivités franciliennes.

Le maintien sur le boulevard périphérique d'une voie réservée, accompagnée de la transformation des voies olympiques et paralympiques des autoroutes A1 et A13 en voies dédiées aux véhicules transportant au moins 2 personnes et aux transports collectifs, a aussi fait l'objet d'une consultation du public portée par l'État en janvier 2023.

La Ville de Paris a également décidé de soumettre les modalités de fonctionnement de cette voie dédiée à la participation du public par voie électronique, qui s'est tenue du 17 avril au 28 mai 2023. Elle a ainsi sollicité l'expertise de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a nommé une garante et un garant pour l'accompagner dans cette démarche.

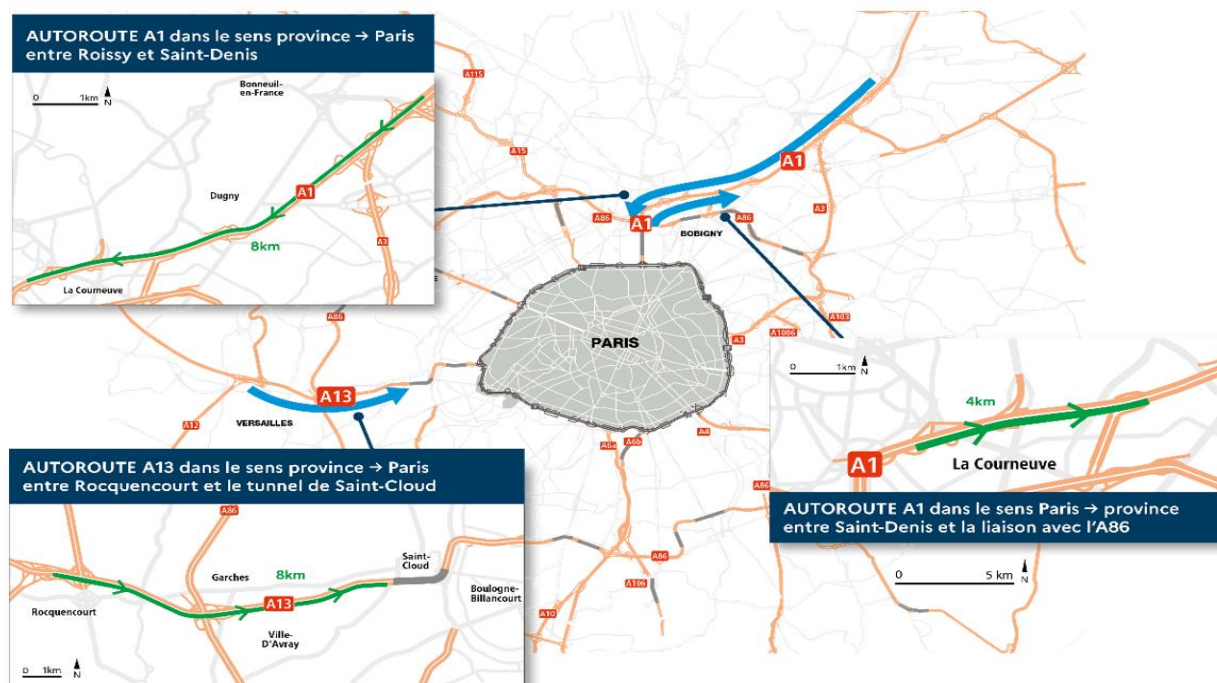
Les professionnels du covoiturage sont aussi mobilisés pour les inciter au développement de lignes de covoiturage.

Document 3 : Expérimentation de voies réservées "héritage JOP" sur l'A1 et l'A13 à partir du 3 mars 2025 avec une évaluation prévue à 6 mois - Publié le 10/03/2025 – DiRIF.

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'est déroulée du 16 janvier au 15 février 2023, il a été décidé d'expérimenter l'activation de voies réservées dites « héritage » sur l'A1 et l'A13 à l'issue des Jeux, en cas de forte de congestion, pour améliorer les temps de parcours et favoriser le covoiturage. Cette expérimentation a démarré le lundi 3 mars 2025. 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 véhicules autorisés à circuler et les effets attendus :

Ces voies, qui fonctionnent sur un principe de priorisation comme un coupe-file, sont réservées aux transports en commun, aux taxis ainsi qu'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).

Leur activation devra permettre de faire gagner jusqu'à 10 minutes sur les temps de trajet en fonction des axes, sans générer d'allongement significatif pour les autres usagers.

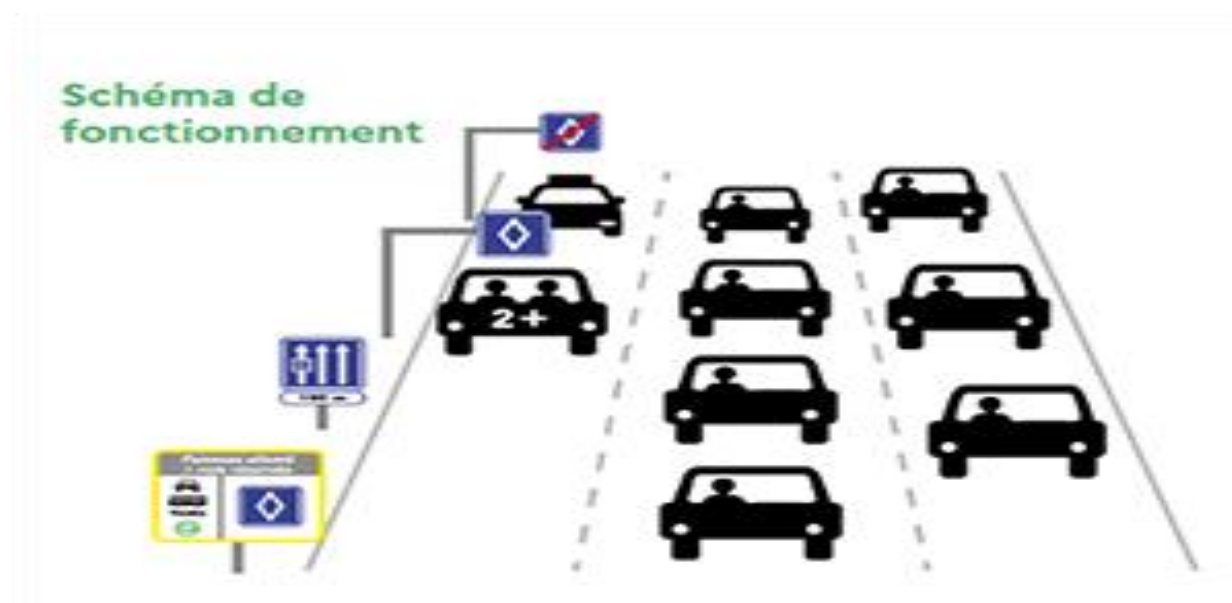
Avec 15,5 millions de déplacements en voiture en Île-de-France, dont 8,7 millions effectués par des conducteurs seuls dans leur véhicule (OMNIL 2017), le covoiturage est un moyen efficace de lutte contre les embouteillages et la pollution de l'air. Le bénéfice de cette mesure est donc double :

- 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.

Le fonctionnement des voies réservées « héritage » :

Les voies réservées sont activées, 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 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-Province : 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



L'activation de la voie se manifeste par l'allumage du panneau « losange », au-dessus de la voie réservée. Elle 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, avec deux paliers (70 km/h et 50 km/h) en fonction du niveau de congestion, pour des raisons de sécurité routière.

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

A noter qu'une voie réservée est également activée sur le Boulevard Périphérique depuis le lundi 3 mars. Contrairement aux voies sur les autoroutes A1 et A13 qui seront activées uniquement en cas de pic de congestion, la voie réservée du Boulevard Périphérique sera activée en continu du lundi au vendredi de 07h00 à 10h30 puis de 16h00 à 20h00.

Le contrôle des voies réservées et les engagements pris :

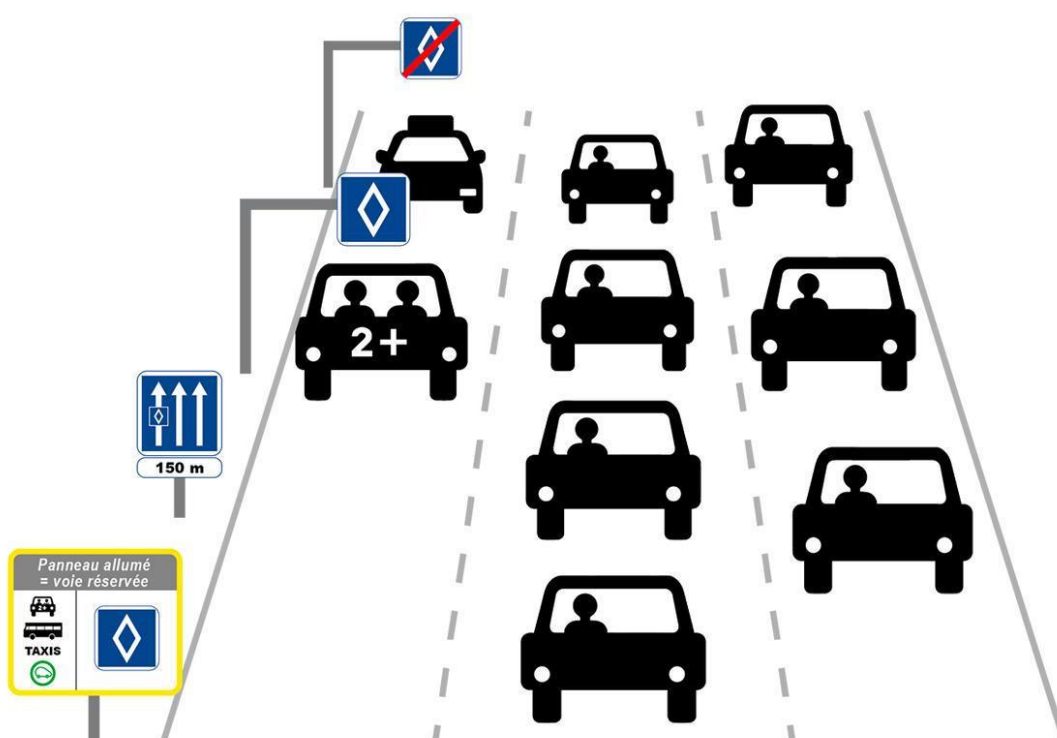
Trois dispositifs de contrôle sont installés dans le cadre de l'expérimentation nationale de contrôle-sanction par vidéo-verbalisation (un par voie), afin de prévenir leur non-respect. Ce dispositif est une aide au contrôle, qui nécessite la présence d'un agent assermenté sous le pilotage de la Préfecture de police. En cas de non-respect, les contrevenants se verront infligés une contravention de 4^e classe et une amende de 135 euros.

Par ailleurs, 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. Ce dispositif permettra d'évaluer l'impact des voies réservées sur le trafic, en se basant sur les indicateurs suivants : l'évolution des temps de parcours, des vitesses et des congestions, l'impact sur le réseau secondaire, le respect de la mesure par les usagers, l'acceptabilité sociale et la sécurité routière.

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.

Document 4 : Voies de covoiturage à Paris, sur l'A1 et l'A13 : qui peut les emprunter, qui sera verbalisé ? Par Géraldine Gaudy - Publié le 28/02/2025 dans l'Argus

Les voies de covoiturage en Île-de-France, c'est parti ! A compter du 3 mars 2025, la circulation est réglementée sur le périphérique parisien et deux sections des autoroutes A1 et A13. Quels véhicules peuvent rouler sur ces files réservées ? Que risquez-vous à les emprunter ? L'argus vous répond.



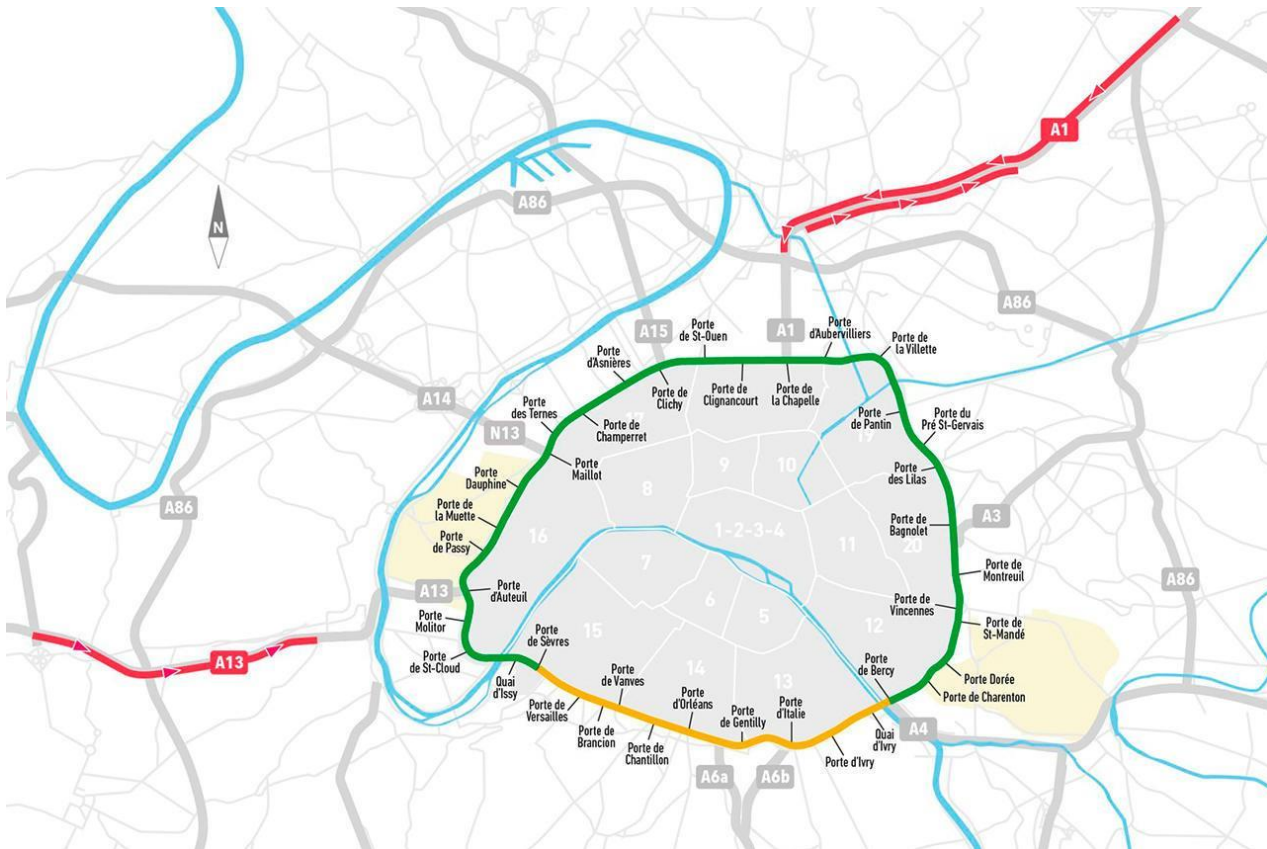
Les voies de covoiturage débarquent sur les routes franciliennes ! A compter du 3 mars 2025, de nouvelles règles de circulation s'appliquent sur la file de gauche du périphérique parisien ainsi que sur les autoroutes A1 et A13.

Une voie de covoiturage, c'est quoi ? :

Une voie de covoiturage, aussi appelée VR2+, est une file réservée sur un tronçon routier, généralement la voie la plus à gauche. Elle doit inciter les automobilistes à partager leur véhicule ou utiliser des modes de transport alternatifs pour se déplacer. Objectif : réduire les émissions polluantes en abaissant le nombre de véhicules en circulation. Il existe déjà plusieurs voies de covoiturage en France : à Lyon (M6 et M7), à Grenoble (A48), à Lille (A1), à Bordeaux (D213) ou encore

du côté de Strasbourg (M35 Sud et Nord). En Île-de-France, elles sont déployées sur :

- **le périphérique parisien** : pour commencer, de la Porte de Bercy au Quai d'Issy, dans les deux sens de circulation.
- **l'A1** : 13 km dans le sens Province-Paris (entre l'aéroport CDG et Saint-Denis) et 4 km dans le sens Paris-Province (entre Saint-Denis et la jonction A86 à hauteur de La Courneuve)
- **l'A13** : 7 km dans le sens Province-Paris (entre Rocquencourt et l'entrée du tunnel de Saint-Cloud).



Qui a le droit de rouler sur la voie de covoiturage du boulevard périphérique, de l'A1 ou de l'A13 ? :

Les voies de covoiturage sont légalement utilisables par certains véhicules seulement. Pour avoir accès à cette voie, pas besoin de demander une vignette ou de s'inscrire sur une plate-forme (à l'exception des PMR).

Il faut seulement répondre à l'un des critères suivants :

- être au minimum deux humains à bord du véhicule ou sur un deux-roues motorisé
- détenir une carte mobilité inclusion stationnement (et être inscrit sur la plate-forme HandiStat pour la ville de Paris)
- être un véhicule de secours (ambulance comprises) ou de forces de sécurité

- être un VTC en charge
- être un taxi
- être un véhicule de transport public collectif (transport scolaire, bus autocar...)

Les deux-roues motorisés peuvent continuer à circuler en inter-file même lorsque la voie est activée. Les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont interdits sur cette file.

A quoi ressemblent les panneaux "voie de covoiturage" ? :

Il existe plusieurs panneaux de signalisation pour matérialiser une voie de covoiturage. Un panneau annonçant la "voie réservée" est installé en amont du tronçon et récapitule les différents types de véhicules autorisés à circuler. Un panneau avec un losange blanc sur fond bleu ou sur fond noir matérialise le début de la voie. Il est barré lorsque le tronçon se termine. Une signalisation indiquant la présence d'un radar est également ajoutée.



Comment savoir si la voie de circulation sur le périphérique de Paris et les autoroutes A1-A13 est ouverte ? :

Lorsque la voie est activée, c'est à dire inaccessible aux véhicules non autorisés, des panneaux lumineux affichent un losange blanc. Lorsque ce losange est éteint, tous les usagers peuvent emprunter la voie de gauche.

Quels sont les horaires et jours durant lesquels la voie covoiturage est réservée ? :

A Paris comme sur les autoroutes A1 et A13, les voies covoiturage sont réservées aux usagers autorisés :

- du lundi au vendredi ;
- de 7 h à 10 h 30 ;
- de 16 h à 20 h.

Les voies de covoiturage sont en accès libre les week-ends et les jours fériés, et peuvent être désactivées les jours où la circulation est plus faible mais aussi en cas d'accident ou d'événement.

Les voitures électriques peuvent-elles circuler sur les voies de covoiturage en Île-de-France ? :

Contrairement à d'autres tronçons de covoiturage en France, les véhicules électriques ne bénéficient pas de régime particulier en Île-de-France. Ils sont soumis à la même réglementation que les véhicules thermiques. Il faut donc être au minimum deux dans le véhicule pour les emprunter.

Les voies de covoiturage en Île-de-France sont-elles définitives ? :

Après les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, les voies de covoiturations ont été désactivées. Elles sont aujourd'hui déployées à titre expérimental. Des premiers bilans doivent être établis pour l'ensemble de ces voies en septembre et en décembre 2025, puis en mars 2026.

Y'a-t-il des radars dédiés à ces voies réservées ? :

Des radars spécifiques ont été développés pour assurer le contrôle des voies de covoiturage. En Île-de-France, deux systèmes, provenant de deux fournisseurs différents, cohabitent :

- Fareco : sur le périphérique parisien
- Pryntec : sur les autoroutes franciliennes.

Peut-on tromper les radars de covoiturage avec un mannequin ou son animal de compagnie ? :

Voyager avec son animal de compagnie (chien, chat...) ne permet pas d'utiliser ces voies. Pas plus que de voyager au côté d'une poupée gonflable ! Les radars de covoiturage utilisent des caméras thermiques ou des capteurs à infrarouge pour déterminer le nombre d'occupants à bord. Par ailleurs, le contrôle est effectué grâce à l'analyse vidéo par intelligence artificielle. En cas de doute, un agent assermenté peut procéder à une verbalisation après analyse manuelle d'une photo.

A partir de quelle date débute la verbalisation sur les voies de covoiturage de Paris et d'Île-de-France ? :

Dans un premier temps, les dispositifs ne flashent pas. Le contrôle par vidéo-verbalisation ne débutera officiellement qu'à partir du 1^{er} mai 2025. Les automobilistes pris en infraction écoperont d'un PV de 135 € (sans retrait de point) en application de l'article R. 412-7 du code de la route.

Document 5 : Périphérique parisien : entrée en vigueur de la voie réservée au covoiturage ce lundi. Publié le 3 mars 2025 dans Le Figaro

Critiquée par l'opposition et rejetée par les usagers de l'autoroute urbaine, cette mesure entame une phase « pédagogique » d'une durée de deux mois, avant les premières amendes début mai.

C'est une mesure qui risque de bousculer le quotidien des automobilistes franciliens. Première étape de la transformation en «*boulevard urbain*» du périphérique parisien, espace le plus pollué de la capitale, une voie réservée aux mobilités partagées entre en vigueur ce lundi 3 mars. Une mesure héritée des Jeux olympiques et portée par Anne Hidalgo, mais contesté à droite. À l'instar de Grenoble, Lille ou Nantes, le périphérique parisien, où la vitesse a déjà été abaissée de 70 km/h à 50 km/h, réserve désormais aux heures de pointe sa voie de circulation la plus à gauche aux véhicules qui transportent «*au moins deux passagers*», hors poids lourds, ainsi qu'aux transports collectifs, taxis, véhicules de secours et personnes à mobilité réduite.

«Nous souhaitons diminuer le nombre de voitures en circulation en optimisant leur taux de remplissage afin de réduire le bruit et la pollution de l'air», explique David Belliard, adjoint écologiste chargé des mobilités, rappelant que 80% des usagers du "périph" sont autosolistes. *«Le périphérique est l'autoroute urbaine la plus fréquentée d'Europe et c'est un véritable scandale sanitaire. Le demi-million d'habitants qui vivent de part et d'autre de cette autoroute urbaine sont exposés à des niveaux de pollution encore bien trop importants avec 30% d'asthme en plus chez les enfants»,* rappelle Dan Lert, adjoint écologiste chargé de la Transition écologique.

La voie sera active dès lors que des panneaux au losange blanc sur fond bleu seront allumés, du lundi au vendredi de 07h00 à 10h30 et de 16h00 à 20h00. Par précaution, la préfecture de police pourra la désactiver en cas de bouchons importants. Certains tronçons de l'autoroute A1, au nord de Paris, et de l'A13 à l'ouest sont également concernés. Au sud, 7 des 35 kilomètres, qui séparent le quai d'Issy de la porte de Bercy, y échappent faute d'avoir été des «*voies olympiques*» desservant des sites pendant les JO, mais la Ville compte investir sept millions d'euros en signalétique dynamique et radars de formes pour les inclure.

Premières amendes à partir de mai :

Dès lundi, une première phase «*pédagogique*» de contrôle permettra de détecter via «*l'intelligence artificielle*» les contrevenants. Ces derniers verront alors un message s'afficher sur les panneaux pour leur demander de changer de voie. Les premières contraventions, d'un montant de 135 euros, tomberont, elles à partir

du 1er mai, la police municipale étant chargée d'analyser chaque cliché de vidéo-verbalisation auparavant.

Cette expérimentation organisée *«sans date de fin»*, selon la mairie, fera l'objet d'une publication hebdomadaire d'indicateurs de suivis (congestion, bruit, pollution, covoiturage), avec des bilans intermédiaires prévus en septembre, décembre et mars. Le ministre des Transports, Philippe Tabarot, a indiqué mercredi que l'expérimentation sur l'A1 et l'A13 serait aussi évaluée en septembre pour *«maintenir ou suspendre la mesure»*.

Avec environ 1,5 million de déplacements quotidiens, le boulevard périphérique est *«l'espace le plus pollué de la capitale»*, qui concentre *«2 à 2,5 fois plus de particules ultrafines que sur les sites urbains»*, argumente la Ville. L'exécutif entend aussi amplifier les effets positifs observés depuis l'abaissement de la vitesse maximale à 50 km/h le 1er octobre. Selon l'Atelier parisien d'urbanisme, les embouteillages ont diminué de 15%, les accidents de 16%, le bruit de 2,6 db (soit une réduction de quasiment de moitié), la pollution liée au dioxyde d'azote de 16%, aux particules fines de 15%.

Désaccord entre la région et la ville :

Mais l'expérimentation suscite le scepticisme, voire la colère de l'opposition. Dans un courrier adressé jeudi à Anne Hidalgo, la présidente LR de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, redit sa crainte d'embouteillages massifs en petite couronne. *«On doit pouvoir stopper cette expérimentation si peu consensuelle si son bilan s'avère négatif»*, plaide-t-elle en réclamant un bilan *«exhaustif sous trois mois»* sur *«un périmètre élargi à l'ensemble des itinéraires de report»*.

Selon Geoffroy Boulard (LR), coprésidents d'Union Capitale, premier groupe d'opposition, *«80% des personnes consultées étaient contre et nous dénonçons l'absence d'étude d'impact objective, exhaustive et précise»*. De son côté, la Ville revendique *«le pragmatisme»* et souligne que la pollution de l'air a déjà été réduite *«de 40% en dix ans grâce à une réduction équivalente du trafic routier»*. *«Il faut évidemment aller beaucoup plus loin»*, martèle Dan Lert.

Document 6 : Ce lundi 3 mars, une voie réservée au covoiturage est apparue sur le périphérique parisien et des portions des autoroutes A1 et A13. – Reportage TF1.

L'association 40 millions d'automobilistes la surnomme "*la peine capitale*" dans la pétition qu'elle a lancée pour demander son retrait, arguant que la mesure "*n'entraînera qu'une augmentation des embouteillages sur les autres voies et aggravera à coup sûr une situation déjà dramatique*".

En cause : l'entrée en vigueur, ce lundi 3 mars, d'une voie réservée au covoiturage sur le périphérique parisien et des portions des autoroutes A1 et A13, dont les autorités espèrent qu'elle réduira à la fois pollution et nuisances sonores, tout en fluidifiant le trafic. Est-ce le cas à Lyon (Rhône), où l'on compte 24 km de ces voies de gauche réservées aux véhicules comptant plusieurs passagers, depuis quatre ans que la mesure y est expérimentée ?

Les automobilistes, interrogés par TF1 dans le reportage du 13H sont partagés. "*Je trouve ça bien parce que, quand on est deux ou trois dans la voiture, on va plus vite*", estime l'une. "*Si chaque fois qu'on veut doubler, il faut avoir quelqu'un dans la voiture, c'est... Voilà quoi*", tacle un autre, en prenant soin de rester poli. Une certitude : au bout de ces quatre années, un véhicule sur trois ne respecte toujours pas la réglementation, même si deux fois plus de conducteurs s'y plient depuis que les radars ne sont plus seulement là pour faire de la "*pédagogie*" et verbalisent effectivement. Ces six derniers mois, la police municipale a ainsi dressé quelque 1.300 contraventions, à 135 euros l'unité.

"*Le radar va capter des images même au-delà des vitres teintées. Il va aussi repérer si les deux personnes ne sont pas forcément à l'avant, mais qu'il y en a une à l'avant, une à l'arrière, y compris dans tous les types de sièges bébés. Même si vous êtes sous un bonnet avec des lunettes de soleil, il va pouvoir vous voir*", vante Félix Wilmet, chef de projet mobilités et équipements innovants pour la métropole de Lyon. Dit autrement : inutile de tenter de placer une poupée gonflable en guise de subterfuge, s'agissant de caméras thermiques dernier cri bardées de capteurs, derrière lesquelles passe toujours un œil humain.

"*Je ne suis pas sûr*", sourit ironiquement un automobiliste quand on lui demande si tout cela a bien dégagé la circulation. L'agglomération lyonnaise assure pourtant que c'est le cas, en particulier lors des journées de fort trafic, et compte d'ailleurs étendre ce dispositif. "*Il y a de nombreux projets en*

cours sur notre réseau, en sachant qu'on ne peut pas non plus en faire partout. On n'en fait pas, par exemple, sur une deux fois deux voies, même si, à terme, ça pourrait venir", ajoute Félix Wilmet.

Quelques chiffres viennent toutefois nuancer ce bilan très positif. En septembre 2024, Jean-Charles Kohlhaas, vice-président en charge des déplacements à la métropole, indiquait à TF1 que sous le très fréquenté tunnel de Fourvière à Lyon, le taux d'occupation des véhicules s'élevait à *"1,05 passager par voiture en moyenne"*, loin de l'objectif d'1,75 visé d'ici 2030. Plus largement, en 2024, la part du covoiturage a baissé dans l'immense majorité des municipalités ayant mis ces voies en place, y compris à Lyon (-6,6%). Selon Guillaume Lapierre, expert en mobilités chez Vinci-Autoroutes, *"les automobilistes contraints de prendre leur voiture seuls chaque matin ne la lâcheront que s'ils ont une alternative claire, facile et à leur avantage"*. Voir une compensation financière, comme cela se pratique déjà dans des communes mal desservies par les transports en commun.

Document 7 : Voies réservées : quel sort pour l'interfile en deux roues ? Par Rémy Josseaume - Publié le 27 février 2025 dans Le Figaro.

Dès le 3 mars, avec la mise en place de la voie réservée au covoiturage sur le périphérique parisien, la circulation des deux-roues motorisés est soumise à certaines conditions. À partir du lundi 3 mars 2025, une voie réservée au covoiturage est mise en place sur plusieurs autoroutes d'accès à Paris (A13-A1) et sur une partie du boulevard périphérique. Seuls certains véhicules seront autorisés à y circuler dont notamment ceux transportant au moins deux personnes. Sous peine d'une contravention de 135 euros, seuls les véhicules listés réglementairement pourront y circuler : les véhicules avec au moins deux personnes à bord, les transports publics collectifs (bus, autocars et transports scolaires), les taxis et VTC (en charge), les véhicules des services de secours, de forces de sécurité et ambulances ainsi que les personnes détentrices de la carte mobilité inclusion stationnement.

Les deux-roues motorisés pourront également y circuler en interfile mais sous certaines conditions. Il faudra ainsi que les deux autres voies soient embouteillées. L'interfile est désormais légalisée mais impose aux usagers de la route de respecter certaines conditions fixées par l'article 412-11-3 du code de la route : vitesse de 50 km/h au maximum, avertir les autres usagers de la route, interdiction de dépasser un autre véhicule en interfiles,..

En d'autres termes, la circulation en interfile ne sera possible qu'en cas d'embouteillages des voies de circulation ou de circulation en accordéon, l'usager en deux roues motorisées devant alors justifier en cas de verbalisation qu'il y avait à sa droite comme à sa gauche des véhicules en circulation. Produire un tel document sera, on s'en doute, quasiment impossible. À défaut, il sera verbalisé.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes

NOR : INTS2014938A

Publics concernés : usagers de la route, autorités chargées des services de la voirie, autorités chargées des services de la route, forces de l'ordre.

Objet : expérimentation d'une signalisation routière relative aux voies réservées à certaines catégories de véhicules.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : de nombreux gestionnaires souhaitent mettre 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 au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Le présent arrêté fixe les visuels de signalisation autorisés, les conditions d'implantation exigées, la procédure de demande d'autorisation ainsi que les conditions d'évaluation.

La signalisation a pour objectif d'indiquer aux usagers la possibilité de circuler sur la voie réservée avec leur véhicule, à la condition d'appartenir à l'une des catégories précitées.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'intérieur et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article D. 224-15-12 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-1, L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 3642-2 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, L. 411-8, R. 311-1, R. 411-8, R. 411-17, R. 411-25 et R. 412-7 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3121-1 et L. 3132-1 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article R. 119-10 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée du 22 octobre 1963, notamment ses articles 14-1, 114-3, 118-7, 141 et 142 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment ses articles 5 et 5-12 et son annexe,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 14-1, 114-3, 118-7, 141 et 142 de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée et des articles 5 et 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé afin de réaliser des expérimentations particulières de signalisation routière de voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Le dispositif de signalisation expérimentale d'une voie réservée aux catégories précitées est composé :

- d'une séquence de signalisation verticale implantée en présignalisation, puis en signalisation de position au début, puis en fin de voie réservée ;
- d'une signalisation d'information ;
- d'une signalisation horizontale permanente, uniquement lorsque la voie est réservée de manière permanente.

Ce dispositif de signalisation s'applique aux voies réservées permanentes ainsi qu'aux voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes ou variables, aménagées en voie de circulation de gauche sur des routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central, la chaussée concernée par la voie réservée comprenant au moins trois voies de circulation. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée et à l'emploi éventuel d'une signalisation dynamique.

Les caractéristiques de la signalisation prévue expérimentale, les conditions de réalisation des expérimentations particulières de signalisation et leurs modalités d'évaluation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées à l'annexe I.

Chaque expérimentation particulière de signalisation fait l'objet d'une demande d'autorisation préalable, transmise par le gestionnaire de la voirie concernée à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport, selon les modalités décrites au II de l'annexe I et à l'aide du formulaire de demande figurant à l'annexe II.

La déléguée à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport s'assurent que la demande d'expérimentation particulière est conforme au cadre défini par le présent arrêté.

Après avis de la directrice des infrastructures de transport, la déléguée à la sécurité routière informe le demandeur de son accord ou de son refus dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande.

Ce dispositif est expérimenté pour une durée de quatre ans, permettant la réalisation d'expérimentations particulières d'une durée inférieure ou égale.

Le suivi de chaque expérimentation particulière donne lieu à l'établissement de compte-rendus intermédiaires annuels et d'un rapport final d'évaluation, transmis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport dans un délai de trois mois précédant la fin de sa durée de validité.

Une évaluation nationale du dispositif expérimental est réalisée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) qui transmet le rapport final dans un délai de trois mois précédant la fin de la durée du présent arrêté d'expérimentation.

Art. 2. – En cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale, la déléguée à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport doivent en être rapidement informées par le gestionnaire dans un délai maximal de cinq jours.

En fonction des circonstances, la déléguée à la sécurité routière peut, par décision, suspendre l'autorisation d'expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 24 août 2020.

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :
La déléguée

à la sécurité routière,

Le ministre délégué

M. GAUTIER-MELLERAY

*auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,*

La déléguée

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice des infrastructures
de transport,*

S. CHINZI

ANNEXES

ANNEXE I

Expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes**I. - Description du dispositif expérimental**

Le dispositif expérimental concerne la signalisation de voies réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Ce dispositif de signalisation s'applique aux voies réservées permanentes ainsi qu'aux voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes ou variables, qui sont, en dehors de ces plages, ouvertes à la circulation générale de tous les véhicules, telles que décrites à l'article 1^{er} du présent arrêté. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée et à l'emploi éventuel de la signalisation dynamique.

Lorsque la vitesse maximale autorisée sur la section aménagée est supérieure ou égale à 90 km/h, le gestionnaire prévoit, en lien avec l'autorité de police de la circulation, la mise en place d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée de l'ensemble des voies pendant les périodes d'activation de la voie réservée. La vitesse maximale autorisée pendant ces périodes ne doit pas excéder 70 km/h.

Les voies réservées doivent faire l'objet d'une signalisation verticale, qui peut être statique (voies permanentes et voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes) ou dynamique (voies réservées à plages horaires d'ouvertures variables).

Les voies réservées permanentes peuvent faire l'objet d'une signalisation horizontale complétant la signalisation verticale.

Les signalisations verticales et horizontales décrites ci-après dérogent aux dispositions des articles 5 et 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé et des articles 14-1 (premier alinéa), 113, 114-3, 118-7, 141 et 142 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à la nature non définie des messages délivrés par les panneaux, à la nature non définie de certaines marques sur chaussée et à l'utilisation de marques sur chaussée pour des usages non prévus.

Aucune autre dérogation de signalisation n'est prévue pour cette expérimentation.

Pour les voies réservées à plages horaires variables, l'implantation et le positionnement de la séquence de signalisation verticale et horizontale doivent être réalisées conformément au guide du Cerema « Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules ».

A) Dispositif pour les voies réservées à certaines plages horaires de la journée, fixes ou variables**1) Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée**

Le dispositif expérimental comporte :

- une pré-signalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.

ANNEXES

Cette présignalisation peut également être effectuée au moyen d'un panneau à prismes ou d'un panneau dynamique à diodes, dans lesquels l'encart n'est visible que lorsque la voie réservée est activée.

- une signalisation de position au moyen d'un panneau d'entrée de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), ou au moyen d'un panneau dynamique de type XC, conformes aux modèles ci-après. Le premier panneau de position doit être implanté au-dessus de la voie. Les panneaux suivants peuvent être implantés en terre-plein central (TPC) ou au-dessus de la voie.

Ces panneaux signifient que la voie est réservée à certaines plages horaires, fixes ou variables, aux catégories de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

La signalisation de position statique, utilisée uniquement en cas de voie réservée à plages horaires fixes, est complétée d'un panneau de type M3a en terre-plein central, ou de type M3d au-dessus de la voie, et d'un panneau de type M11b signalant les horaires pendant lesquels la voie est réservée.

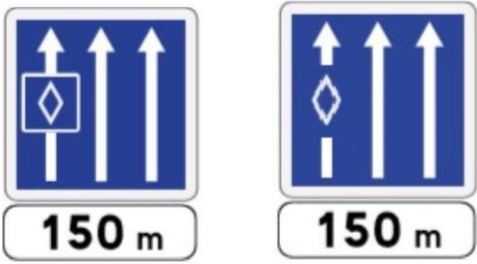
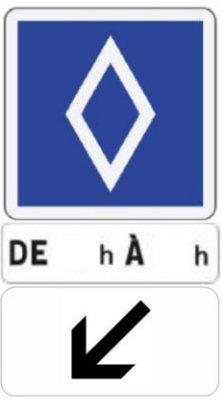
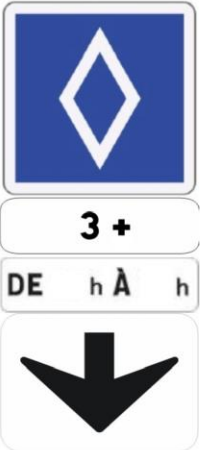
La signalisation de position dynamique, utilisée en cas de voie réservée temporaire à plages horaires fixes ou variables, est complétée d'un panneau XM3a en terre-plein central ou XM3d au-dessus de la voie.

- une signalisation de fin de voie réservée statique de type C ou dynamique de type XC, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

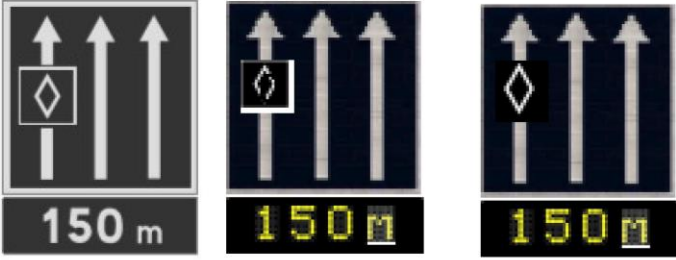
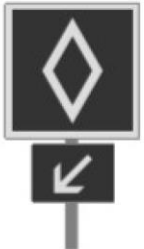
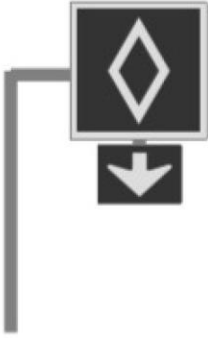
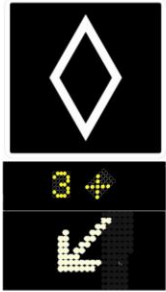
Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie réservée, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panneau de type M4e mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ». De même, la mention « 3+ » doit apparaître sous le panneau dynamique, sur un panneau dynamique de type XM4.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panneau sous la signalisation de position.

Application en signalisation statique

Pré-signalisation	 (exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation)
Signalisation de position	 Solution 1 Implantation en TPC  Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur	
Signalisation de fin de voie réservée	

Application en signalisation dynamique

Pré-signalisation	 (exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation)
Signalisation de position	 Solution 1 Implantation en TPC  Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur	
Signalisation de fin de voie réservée	

2) Signalisation horizontale

Lorsque la voie est réservée à certaines plages horaires de la journée, le marquage séparatif de la voie avec les autres voies est conforme à celui d'une voie de circulation générale (T1-2u).

L'expérimentation d'une signalisation horizontale dynamique sur la voie réservée n'est pas prévue par le présent arrêté et devra faire l'objet d'une demande d'expérimentation de signalisation spécifique.

3) Signalisation verticale d'information de la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules autorisés dans la voie réservée.

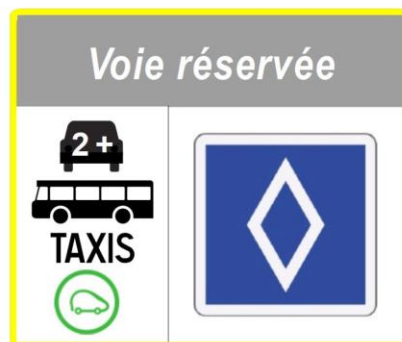
Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Il n'a pas vocation à être répété, sauf nécessité particulière. Lorsque la place sur le terre-plein central ne permet pas la pose d'un panneau SR classique, un panneau de largeur réduite peut être implanté.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, il convient alors de substituer à la mention « 2+ » incluse dans le pictogramme « véhicule léger », la mention « 3+ », cf. modèles de panneau de signalisation d'information fournis ci-après.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est mentionnée sur le panneau d'information en barrant une ou des catégories autorisées du bandeau des catégories.

Les gestionnaires peuvent expérimenter les décors de panneaux d'information suivants :

Application aux voies réservées signalées de manière statique



Panneau d'information placé en amont de la voie réservée

Les dimensions de ce panneau sont les suivantes :

3500 x 3000

2200 x 1800

1900 x 1650

900 x 800



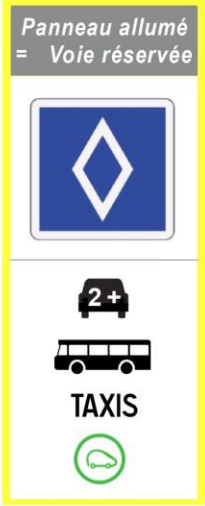
Panneau d'information de largeur réduite* placé en terre-plein central

* Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema

Ce décor peut être placé sur un subjectile de largeur 1200. Il peut être réalisé en 2 registres.

La silhouette de la voiture peut posséder un plancher abaissé pour pouvoir inscrire les inscriptions « 2 + » ou « 3 + ».

Application aux voies réservées temporaires signalées de manière dynamique

 En présence d'une signalisation dynamique en technique de matrice intégrale	 En présence d'une signalisation dynamique en décor inversé traditionnel
	
Les dimensions de ces panneaux sont les suivantes : 3500 x 3000 2200 x 1800 1900 x 1650 900 x 800	
 Panneau d'information de largeur réduite* placé en terre-plein central * Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema	

Ce décor peut être placé sur un support de largeur 1200. Il peut être réalisé en 2 registres.

L'encart du panneau de type C est bleu ou noir en fonction du type de signalisation dynamique utilisé.

B) Dispositif pour les voies réservées permanentes

1) Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte :

- une pré-signalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.
- une signalisation de position au moyen d'un panneau de début de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), conforme au modèle ci-dessous. Ce panneau peut être implanté en terre-plein central (TPC) ou au-dessus de la voie.



- Ce panneau signifie que la voie est réservée en permanence aux catégories d'usagers et de véhicules définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

Cette signalisation de position est complétée d'un panonceau de type M3a2 en terre-plein central, ou de type M3d au-dessus de la voie.

- une signalisation de fin de voie réservée de type C, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panonceau mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ».

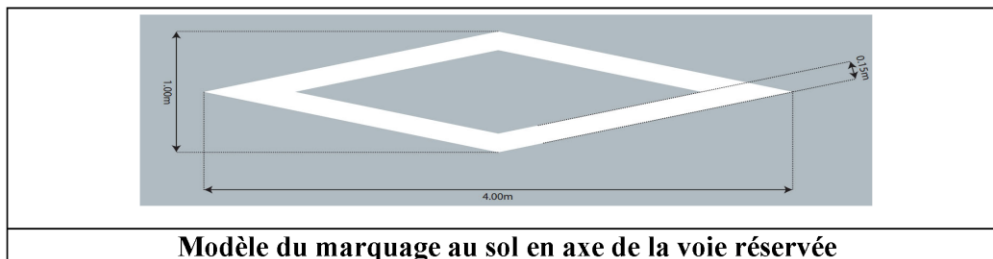
L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panonceau sous la signalisation de position.

Hormis l'absence de panonceaux M11b2, la signalisation est identique à celle de la signalisation statique présentée en A) 1) ci-avant.

2) Signalisation horizontale

Lorsque la réservation de la voie est permanente, la signalisation horizontale de séparation de la voie réservée se fait par une ligne discontinue de type T3-5u.

Une signalisation horizontale par marquage d'un losange peut être implantée dans l'axe de la voie réservée en complément de la signalisation verticale pour rappeler aux usagers la présence de la voie réservée. La signalisation horizontale est blanche et les produits de marquage sont conformes aux prescriptions de l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées.



3) Signalisation verticale d'information

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules et d'usagers autorisés dans la voie réservée.

Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Lorsque la place sur le terre-plein central est limitée, un panneau de largeur réduite est implanté.

La signalisation à mettre en place est identique à celle de la signalisation statique présentée en A) 3) ci-avant.

II. Demande d'autorisation préalable à l'implantation de la signalisation

Le gestionnaire souhaitant expérimenter un dispositif de signalisation en application du présent arrêté transmet par voie électronique à la délégation à la sécurité routière (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr) ainsi qu'à la direction des infrastructures de transport (ptm.marn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr) une demande d'expérimentation particulière comportant :

- le formulaire renseigné conforme au modèle figurant à l'annexe II ;
- une description du projet incluant des synoptiques et tous les plans nécessaires à la compréhension de l'aménagement ;
- l'avis de l'autorité de police de la circulation ;
- le cahier des charges de l'évaluation et l'avis du CEREMA sur ce cahier des charges.

La réponse d'autorisation, par courrier de la déléguée à la sécurité routière, permet au demandeur d'implanter la signalisation et fixe la durée de l'expérimentation particulière.

III - Modalités d'évaluation des expérimentations particulières et du dispositif global

Le suivi de chaque expérimentation particulière donne lieu à l'établissement de compte-rendus intermédiaires annuels et d'un rapport final d'évaluation, transmis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport conformément au cahier des charges d'évaluation présenté dans la demande d'autorisation préalable. Le rapport final est transmis dans un délai de trois (3) mois précédant la fin de la durée de l'autorisation.

L'évaluation nationale du dispositif expérimental est réalisée par le CEREMA sur la base des rapports mentionnés ci-dessus des expérimentations particulières et comporte notamment les éléments suivants :

- l'accidentalité sur la section, selon que le dispositif soit activé ou éteint ;
- une analyse des comportements à risques (manœuvres d'entrée/sortie de la voie réservée) ;
- une analyse des vitesses pratiquées (V85, histogramme) avec en particulier des mesures des vitesses pratiquées sur la voie réservée et sur la voie adjacente dans les secteurs concentrant les manœuvres de changement de voies ainsi qu'une analyse des différentiels de vitesses ;
- la compréhension et la lisibilité par l'ensemble des usagers de la signalisation expérimentale implantée ;
- le débit horaire de la voie réservée ainsi que le débit horaire de l'ensemble de la section, rapporté au trafic de la section ;
- le respect de la signalisation par les usagers.

ANNEXE II

Modèle de formulaire de demande d'expérimentation particulière d'une signalisation d'une voie réservée

Nom et coordonnées postales et électroniques du gestionnaire de voirie	
Nom et coordonnées postales et électroniques de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation	
Localisation de la voie réservée (département, commune(s), numéro de route, PR de début et de fin)	
Date d'implantation prévue	
Voie permanente / à plage horaire fixe / à plages variables	
Nombre de voies de circulation sur la chaussée concernée	
Longueur de la voie réservée	
Catégories de véhicules et usagers autorisés sur la voie réservée	
Éventuellement, catégories de véhicules et usagers non autorisés sur la voie réservée	
Régulation dynamique de vitesse (oui/non)	
Vitesses maximales autorisées dans la voie réservée et dans les autres voies	
Signalisation horizontale retenue	
Signalisation verticale retenue	
Informations diverses	
Le demandeur s'engage à respecter l'ensemble des conditions d'implantation ainsi définies : - La voie réservée est définie par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation. - La signalisation de cette voie comprend une signalisation au moyen de l'un des dispositifs expérimentaux décrits dans l'arrêté d'expérimentation de signalisation. - Chaque implantation de voie réservée fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation individuelle. - Aucune autre dérogation de signalisation n'est prévue pour cette expérimentation particulière.	
Date	
Nom et qualité du signataire	
Signature	

Document 9 : Voie de covoiturage : quelles sont les villes concernées ? – publié le 23 juillet 2024 par Quentin Dubois dans AUTO BILAN.

De plus en plus de villes optent pour une voie de covoiturage réservée. Qui est concerné par ces nouveautés en France ? Tour d'horizon !

- Depuis 2020, le ministère de l'Environnement a introduit 52 kilomètres de voies réservées au covoiturage en France.
- Strasbourg, Rennes, Lyon, et Nantes ont mis en place des voies de covoiturage avec des amendes de 135 euros pour les contrevenants.
- Avec les JO 2024, Paris réserve une voie sur le périphérique pour les véhicules accrédités, qui deviendra une voie de covoiturage après l'événement.

Si vous circulez régulièrement sur les routes de France, vous avez dû vous rendre compte que les voies de covoiturage se développaient de plus en plus. En effet, depuis 2020, le ministère de l'Environnement évoque 52 kilomètres de voies réservées uniquement au covoiturage. Mais quelles sont les villes concernées ?

L'Etat continue de poursuivre l'expérimentation autour des voies réservées au covoiturage. Pour le moment, quelques villes ont opté pour cette stratégie et applique des amendes. C'est le cas, par exemple, de Strasbourg. Dans ce coin de la France, deux voies sont réservées au covoiturage. Elles se situent sur la M35, au nord et au sud de la ville. Ces voies sont en vigueur de 6 heures à 19 heures. L'amende est quant à elle de 135 euros, en cas de non-respect.

Du côté de Rennes, plusieurs voies ont été mises en place sur la RN 137. Mais jusqu'ici, il est impossible pour les autorités de sanctionner ceux ne respectant ces voies. Depuis le 19 avril dernier, vous risquez ainsi une amende de 135 euros.

La ville de Lyon a été mis en place deux voies réservées au covoiturage. Elles se situent sur la M6 et la M7. Deux radars automatiques vont venir sanctionner les personnes ne respectant par ces voies. La sanction est la même que pour les autres villes.

Enfin, Nantes a aussi mis en place des voies de covoiturage sur certaines portions de l'autoroute A83. Attention, il s'agit d'un système de contrôle vidéo qui va sévir dans ce coin de la France. Vous l'aurez compris, l'amende est de 135 euros.

Comment ne pas évoquer Paris lorsque l'on parle des voies de covoiturage. Avec l'arrivée des Jeux Olympiques dans la capitale, Paris a décidé de réserver une voie sur le boulevard périphérique. Cette voie spéciale JO est réservée aux véhicules accrédités afin de transporter les

athlètes, les journalistes ou encore les délégations officielles. Si vous empruntez cette voie sans y être autorisé, vous vous exposez à une amende de 135 euros. Une fois les JO terminés, Paris compte faire de ces voies, des voies spéciales pour le covoiturage. Afin d'aider les autorités, un système de vidéo avec des caméras va permettre de verbaliser ceux ne respectant pas les règles. L'introduction de cette voie spéciale JO impacte déjà la circulation et augmente les embouteillages selon les premiers retours.

Enfin, sachez qu'à Aubagne, sur l'autoroute A502, un radar pédagogique a été installé afin d'envoyer un courrier à la personne n'ayant pas respecté la voie de covoiturage sur ce tronçon. Pour autant si ce radar est pédagogique, des policiers patrouillent régulièrement et peuvent vous dresser une amende de 135 euros.

Document 10 : Les poupées gonflables sur le siège passager ont-elles une chance de tromper les radars de covoiturage ? - Publié le 03/03/2025 dans 20 MINUTES.

L'essentiel :

- La voie réservée au covoiturage aux heures de pointe est entrée en vigueur ce lundi sur le périphérique parisien.
- Pour vérifier le bon respect du dispositif, des radars spécifiques contrôlent le nombre d'occupants à bord.
- Ni les vitres teintées, ni les poupées gonflables ne peuvent tromper ces appareils particulièrement sophistiqués.

Et si on tentait le coup avec un gros nounours ? Cette question, on imagine que bien des petits malins souhaitent emprunter la voie de covoiturage en étant seuls en voiture. Depuis ce lundi matin, aux heures de pointe, la voie de gauche du périphérique parisien est réservée aux personnes faisant du covoiturage. Les véhicules qui transportent « au moins deux passagers », hors poids lourds. Les transports collectifs, les taxis, les véhicules de secours et transportant des personnes à mobilité réduite ont également le droit d'y aller. Objectif ? « Diminuer le nombre de voitures en circulation en optimisant leur taux de remplissage afin de réduire le bruit et la pollution de l'air », détaille David Belliard adjoint d'Anne Hidalgo en charge des mobilités.

Paris n'est pas la première ville française à tenter l'expérience. Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Rennes ou encore Strasbourg ont également adopté un système de voie réservée au covoiturage. Pour contrôler que ce nouveau système est bien respecté, l'État français a investi dans des radars spécialement conçus pour vérifier le nombre d'occupants à bord de chaque voiture. Et non, le coup de la peluche ou de la poupée gonflable ne passera pas. « Le totem arrive à tout analyser et voir s'il s'agit d'une personne ou non grâce à l'intelligence artificielle. Il a eu des heures et des heures d'apprentissage », assure Pryntec, l'un des leaders du marché.

Ces boîtiers de contrôle des voies de covoiturage mis au point par l'entreprise française Pryntec ont été installés à Grenoble et Lyon.

Domiciliée en Côte-d'Or, l'entreprise a déjà équipé les villes de Lyon, Grenoble, Rennes ou Strasbourg. Elle reconnaît qu'une petite marge d'erreur reste impossible à effacer. « Aux tests, il y avait entre 95 et 97 % de réussite. Mais en cas de suspicion, des alertes sont remontées au client. »

Installés avant les JO pour vérifier le bon respect de la « voie olympique », les radars de la société Fareco équipent quant à eux le périphérique parisien.

L'entreprise du groupe Fayat assure que ses appareils savent faire « la discrimination entre les êtres humains et les mannequins » mais aussi « la gestion des reflets et des vitres teintées » grâce à la physique optique. Les prises de vues à haute vitesse sont également parfaitement gérées par ces radars à la technologie de pointe. N'essayez pas de filouter, il y a peu de chances que vous y parveniez, vous exposant à une contravention de 135 euros.

Que les habitants de la région parisienne se rassurent : ils ne risquent rien d'autre qu'une remontrance. Les premières verbalisations ne tomberont qu'à partir du 1er mai, le temps pour les usagers de s'habituer aux panneaux au losange blanc sur fond bleu qui seront allumés aux heures de pointe. A Rennes, la préfecture avait annoncé « moins de dix véhicules en infraction » chaque jour sur la bande d'arrêt d'urgence réservée aux transports en commun à chaque heure de pointe matinale.

Document 11 : Polémique autour de la voie de covoiturage sur le périphérique parisien : une mise en place précipitée ? – paru le 2 mars 2025 dans mémento.

Dès ce lundi 3 mars, la Mairie de Paris mettra en place une voie réservée au covoiturage sur le périphérique parisien. Seuls les véhicules transportant au moins deux personnes seront autorisés à circuler sur cette voie, une mesure qui vise à réduire la pollution et les embouteillages. Toutefois, l'association *40 millions d'automobilistes* s'oppose fermement à cette initiative, qu'elle juge "précipitée et inadaptée".

Si le covoiturage est présenté comme une solution d'avenir, son application sur un axe aussi fréquenté que le périphérique pose question. "Ce mode de transport, bien que bénéfique pour certains, ne convient pas à la majorité des usagers du périphérique, notamment ceux qui ont des horaires de travail décalés ou qui doivent effectuer des trajets individuels non compatibles avec cette pratique. Imposer cette voie réservée au détriment de la liberté de circulation est une atteinte à l'autonomie des automobilistes, qui se retrouvent encore une fois laissés pour compte dans la politique de mobilité de la capitale", estime Philippe Nozière, président de *40 millions d'automobilistes*.

Un risque de congestion accrue :

Au-delà du principe même du covoiturage, l'association dénonce une mise en œuvre précipitée, sans réelle étude d'impact. "La mise en place d'une voie réservée au covoiturage, sans étude d'impact, en plein cœur d'un périphérique déjà saturé, relève de l'amateurisme. Plutôt que d'améliorer la fluidité du trafic, cette mesure risque de créer une nouvelle forme de discrimination entre les automobilistes. Ceux qui ne peuvent pas covoiturer se retrouveront contraints de circuler sur des voies encore plus encombrées, au détriment de leur temps et de leur confort", regrette Pierre Chasseray, délégué général de l'association.

Des embouteillages en perspective ? :

Selon *40 millions d'automobilistes*, cette décision pourrait aggraver la situation du trafic au lieu de l'améliorer. "Il est irresponsable de vouloir appliquer une politique de restriction sans réfléchir à ses conséquences sur la vie quotidienne des Franciliens, qui dépendent de cet axe majeur pour se déplacer."

L'association critique également le manque de concertation et de transparence dans la mise en place de cette mesure. "Les usagers du périphérique n'ont pas été suffisamment informés des objectifs, des modalités d'application ni des impacts réels sur leur quotidien. Cette décision unilatérale impose une contrainte supplémentaire à des millions de citoyens sans aucune alternative concrète pour compenser les désagréments engendrés."

Une clause de révision demandée en juin :

Face aux inquiétudes soulevées par cette réforme, l'association *40 millions d'automobilistes* réclame une évaluation rapide des effets de la mesure. "C'est

pourquoi l'association exige la mise en place d'une clause de revoyure dès la fin du mois de juin 2025."

Alors que la Mairie de Paris défend son projet comme un levier essentiel pour limiter la pollution et fluidifier le trafic, la grogne des automobilistes pourrait compliquer son acceptation. Une première évaluation des résultats sera donc déterminante pour l'avenir de cette voie de covoiturage sur le périphérique.

Ambition écologique du projet financé

Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et afin de réduire l'impact environnemental des déplacements du quotidien, le fonds vert a vocation à développer la pratique du covoiturage avec la mise en place par les collectivités d'infrastructures facilitant l'usage (aires, lignes, voies réservées) et des actions d'animation et d'incitation financière. En particulier, le fonds vert devra permettre :

- la couverture nationale par des schémas départementaux de covoiturage, l'augmentation des aires de covoiturage (+ 10 à 15 aires par département) ;
- le développement de lignes de covoiturage (a minima une ligne structurante par département) ;
- le soutien et l'accélération des expérimentations de voies réservées (notamment celles prévues dans le cadre de la loi « Climat et résilience ») ;
- la mise en place et le renforcement de campagnes d'animation et de campagnes d'incitation financière dans le principe du 1€ de l'État pour 1€ de la collectivité (mesure 8 du plan covoiturage).

Le covoiturage fait l'objet d'une politique prioritaire du Gouvernement pour laquelle le préfet de Département dispose de cibles annuelles pour son territoire.

La mesure concerne la France métropolitaine et les territoires ultra-marins.

La mesure bénéficie aux collectivités d'outre-mer (COM), s'agissant d'une aide de l'État pour la transition écologique, indépendamment des compétences propres de chaque COM. Le cas échéant, les critères exposés dans ce cahier pourront être adaptés.

Les porteurs de projet éligibles sont les collectivités ou leur groupement exerçant la compétence concernée par le projet (autorité organisatrice de la mobilité - AOM, gestionnaire de voirie selon le volet). Le cas échéant, les collectivités qui n'exercent pas la compétence nécessaire devront demander la délégation de cette compétence préalablement à la demande d'aide (exemple : une communauté de communes non AOM souhaitant mettre en place une ligne de covoiturage, doit se faire déléguer cette compétence par le conseil régional).

Dans le cadre des campagnes d'incitation financières, la collectivité AOM est compétente pour la mise en place d'incitatifs pour l'ensemble des trajets dont l'origine et/ou la destination se trouve sur son ressort territorial.

Le porteur de projet peut mentionner dans son dossier un « co-portage » avec un autre acteur : dans ce cas, les relations conventionnelles ou contractuelles seront détaillées et versées au dossier ainsi que toutes les informations utiles à l'établissement de la convention financière.

Nature des projets éligibles

Ainsi, les subventions seront attribuées aux projets des collectivités et de leurs groupements selon 8 volets :

- **Volet 1** : Etudes de conception de schémas directeurs et études pré-opérationnelles à la mise en place d'infrastructures
- **Volet 2** : Aires de covoiturage
- **Volet 3** : Voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules, dites VR2+ (transports collectifs et covoiturage)
- **Volet 4** : Lignes de covoiturage (investissement et/ou fonctionnement)
- **Volet 5** : Points d'arrêt d'autostop organisés
- **Volet 6** : Campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation)
- **Volet 7** : Plateforme de mise en relation sans incitatif
- **Volet 8** : Campagnes d'incitation financières au covoiturage.

Sont donc éligibles les projets suivants :

- **Volet 1** : Élaboration de schémas directeurs départementaux d'aires de covoiturations ou de documents de planification locale de covoiturage (intégrés le cas échéant aux plans de mobilités), études préalables à la création ou l'adaptation d'infrastructures ou à la mise en place de politiques de covoiturage (ensemble des autres volets), études de potentiel de covoiturage.
- **Volet 2** : Travaux de construction/d'emplacements d'aires de covoiturage ou de stationnement réservé, y compris les équipements matériels et numériques permettant de prioriser, favoriser l'accès aux covoitureurs (contrôle à l'entrée de parking).
- **Volet 3** : Travaux d'aménagement de voies réservées au covoiturage (VR2+). Le volet 3 inclut également la voie réservée aux transports collectifs et équipements associés (dont dispositifs de comptage, de contrôle, de signalisation).
- **Volet 4** : Travaux de construction ou d'allongement de lignes de covoiturage (matérialisation sur l'espace public et équipement et matériel informatique et numérique associés au fonctionnement ou à l'évaluation du dispositif) et/ou frais de fonctionnement associés (animation, garantie retour, incitatifs financiers, etc.).
- **Volet 5** : Travaux d'aménagement des points d'arrêts d'autostop sur voirie destinés à la rencontre des autostoppeurs et des conducteurs et/ou frais de fonctionnement associés (animation, communication, dispositifs numériques). A la différence d'une ligne de covoiturage, le point d'arrêt d'auto stop ne détermine que l'origine et non la destination des trajets.
- **Volet 6** : Mise en place de campagnes de communication ou d'animation sans plateforme de mise en relation (challenge covoiturage, animation de réseaux d'entreprises ou de covoitureurs, sensibilisation, etc.).
- **Volet 7** : Mise en place et/ou fonctionnement de plateforme de mise en relation (site internet ou application) sans incitatif financier associé

(plateforme tout public ou ciblée pour des événements ou des pratiques culturelles et sportives...).

- **Volet 8** : Incitations financières locales versées aux conducteurs/passagers : prise en charge de 50% du budget alloué pour la période d'incitation dans la limite d'un an, ainsi que les frais d'animation, de communication affectés à la campagne, du financement du registre de preuve de covoiturage. Pour être éligibles, les conditions des campagnes d'incitations doivent être transmises au registre de preuve de covoiturage (RPC) par la collectivité qui versera au dossier de demande Fonds vert l'attestation de conformité de la campagne délivrée en retour par le RPC.

Les frais d'animation, de communication et de fonctionnement dans l'assiette de dépenses sont pour un an mais peuvent aller dans certains cas jusqu'à 3 ans (maximum) lorsque le porteur justifie d'une durée nécessaire d'amorçage du projet par le fonds vert supérieure à un an.

Les frais associés aux incitatifs et coûts associés aux campagnes d'incitation financières dans l'assiette de dépenses sont limités à un an.

Un projet qui a déjà bénéficié du fonds vert 2023 est de nouveau éligible en 2024 à condition de justifier que la dépense porte sur un nouvel objet (allongement d'une ligne, nouveaux frais de fonctionnement, nouveaux trajets subventionnés).

Afin d'être éligibles, les projets devront être suffisamment matures (projet ayant vocation à se mettre en place dans l'année).

L'ensemble des projets devront préciser les modalités d'évaluation d'impact envisagées (indicateurs suivis, méthode de monitoring). Il est demandé au porteur de projet de préciser le nombre de trajets en covoiturage attendus du projet une fois sa maturité atteinte ainsi que le coût au trajet. Les dépenses associées à cette évaluation sont prises en charge dans l'assiette de dépenses. La programmation d'une enveloppe de l'ordre de 2% de l'ensemble du projet à cette évaluation est à encourager pour les projets les plus importants.

Cette opérationnalité du projet doit permettre un engagement des crédits du fonds d'ici fin 2024.

Au-delà de l'appui financier aux projets des collectivités, le fonds vert peut financer des prestations d'ingénierie pour les porteurs de projets qui en ont besoin afin de faciliter la mise en œuvre de projets financés par cette mesure du fonds vert. Par ailleurs, le fonds vert peut aider les collectivités à faire émerger des projets à forte ambition environnementale sur une enveloppe dédiée à des prestations d'ingénierie d'animation, de planification ou de stratégie, qui peut permettre le financement de chef de projet). La mobilisation de cette enveloppe se fait via une demande complémentaire dans le cadre de la mesure « ingénierie » du fonds vert).

L'exécution du projet (ou, le cas échéant, des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention) ne peut commencer avant que le dossier de demande ne soit déposé sur la plateforme Démarches Simplifiées (sauf urgence avérée). Pour les dossiers déposés sur le volet 8 en 2024, ne pourront être éligibles que les incitatifs versés par le porteur au titre de trajets en covoiturage réalisés postérieurement au 1er janvier 2024.

Document 13 : "Pas le temps", "difficile à mettre en œuvre"... Les nouvelles voies de covoiturage autour de Paris crispent déjà certains automobilistes – diffusé par FranceInfo le 3 mars 2025.

Héritage des Jeux olympiques porté par Anne Hidalgo, la voie de circulation la plus à gauche du périphérique parisien est désormais réservée aux heures de pointe aux véhicules qui transportent "au moins deux passagers", hors poids lourds, ainsi qu'aux transports collectifs, taxis, véhicules de secours et personnes à mobilité réduite.

Quatre mois après le passage à 50 km/h, un nouveau changement majeur entre en vigueur sur le périphérique parisien lundi 3 mars. Comme pendant les Jeux olympiques, la voie de gauche sera réservée, sur la majeure partie du périphérique de la porte de Sèvres à la porte de Bercy, à certains types de véhicule pendant les heures de pointe, de 7 heures à 10h30, et de 16 heures à 20 heures, en semaine. Seuls les bus, les taxis, les secours et les voitures avec "au moins deux personnes à bord" pourront y circuler.

Cette mesure n'est mise en place, dans un premier temps, qu'entre le quai d'Issy et la porte de Bercy, en passant par le nord de Paris. La mairie veut avec cette mesure encourager le covoiturage.

Mais les automobilistes sont-ils prêts à franchir le pas ? C'est loin d'être gagné pour les personnes croisées dans des stations-services proches du périphérique. Pompe en main, Arnaud fait le plein de sa voiture. Il vit hors de Paris, et prend le périphérique très fréquemment pour son travail. Pour lui, passer au covoiturage, c'est *"très difficile à mettre en œuvre. Je sors de rendez-vous et je vais à un autre rendez-vous à deux endroits différents"*.

Ilan, étudiant, est lui aussi un habitué du périphérique qui le prend *"à peu près tous les jours le matin ou aux heures de pic"*. Il fait partie des huit usagers sur dix qui roulent seuls dans leur véhicule sur le périphérique et il ne se voit pas changer de fonctionnement. *"Je ne pense pas, parce que, déjà, je n'ai pas trop de temps à consacrer au covoiturage, étant donné que ma fac est assez loin"*, explique l'étudiant.

Un million et demi de déplacements ont lieu tous les jours sur ces voies désormais limitées à 50 km/h. Pour trouver des automobilistes prêts à franchir le pas du covoiturage, il faut plutôt regarder du côté de ceux qui prennent de manière générale moins leur voiture, comme Christophe. *"Je suis rarement tout seul parce que je suis toujours avec des amis pour aller d'un point A à un point B. Je n'utilise pas la voiture quand je suis tout seul en fait..."*

Comme incitation, la mairie de Paris avance un chiffre : partager ses trajets fait économiser 770 euros par an. Côté finance, d'autres se frottent les mains à l'idée de cette voie réservée au covoiturage. *"Les clients qui sont dans l'urgence, je*

pense qu'ils vont peut-être davantage nous commander et ça va donner plus de boulot."

Les voitures de transport avec chauffeur pourront en effet utiliser les voies réservées au covoiturage mais uniquement lorsqu'ils auront des passagers à leur bord.

Pour le moment, la mesure reste expérimentale assure la mairie de Paris. Aucune verbalisation n'aura lieu avant le 2 mai et un premier bilan est prévu en septembre.

Document 14 : Des voies réservées intelligentes pour faire évoluer la pratique du covoiturage – paru dans ECOV le 16 avril 2024.

Le 24 janvier dernier, TF1 réalisait un [reportage](#) sur le sujet des slug lines / casual carpooling, autrement dit, des lignes de covoiturage informelles, sur voies réservées. Une pratique implantée depuis 50 ans aux Etats-Unis.

En France pourtant, les voies réservées ne sont qu'à leurs balbutiements. Avec une première ligne ouverte en 2020, cela ferait hypothétiquement 50 ans de retard sur nos homologues américains. Mais parle-t-on exactement de la même chose ? Avons-nous réellement 50 ans de retard ? Et quelles solutions pouvons-nous proposer pour faire mieux ?

Point définition, sur les voies réservées. Selon France Mobilités, ce sont des voies "pour les transports en commun, taxis, véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) et véhicules à très faibles émissions (électrique, hydrogène)".

Autrement dit, des voies qui ne sont pas que réservées au covoiturage, mais qui sont réservées à des catégories de véhicules en particulier : les plus vertueux... ou les plus occupés !

À l'étranger, ce sont les Etats-Unis les plus avancés en la matière. Les voies réservées existent depuis les années 1970. Longues de 6000 km, elles permettent aux conducteurs de gagner du temps en partageant leur trajet avec des passagers. Et aux passagers d'être sûrs de trouver un trajet, en se rendant sur des arrêts "semi-formels" où ils trouveront forcément un conducteur.

Il s'agit d'un cas assez spécifique, puisque les voies réservées ont émergé via les pratiques informelles de covoiturage. Autrement dit : l'usage a façonné l'infrastructure.

Portée par le modèle d'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud est un continent sur lequel, depuis les années 2000, le covoiturage est aussi en pleine expansion, avec des voies réservées spécifiques. En Europe, il existe des voies réservées bus et covoiturage à Madrid depuis 1994, et des VR3+ à la frontière Belgique / Luxembourg depuis 2018.

En France, un retard au démarrage... dû à des difficultés majeures

En France, des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules (VR2+) ont été pour la première fois mises en place en 2020. Elles concernaient des axes structurants menant à des grandes métropoles : Grenoble, puis Lyon, pour commencer (source : Cerema).

Elles constituent un levier de transformation important des usages, puisqu'elles réduisent et fiabilisent le temps de parcours des covoitureurs. Malgré des débuts prometteurs, le système a du mal à se généraliser. Et cela s'explique par trois difficultés majeures.

L'effet "voies vides" Le principe est simple : lorsqu'on met en place des voies réservées, il n'y a généralement pas assez de covoitureurs pour les remplir. Pour reprendre une image très simple, l'effet est alors similaire au "syndrome du restaurant vide" : parce que l'on n'y voit personne, on en déduit qu'il y a de bonnes raisons à cela... Et on se tourne vers une autre alternative. Du point de vue des automobilistes bloqués dans la congestion, le résultat est le même : parce que la voie est vide, la perception du service est négative et elle devient un obstacle à l'acceptabilité. C'est ce qu'on appelle "l'effet de seuil".

L'absence de service de mobilité, permettant à un conducteur de renoncer à sa voiture La principale motivation des passagers et des conducteurs est de gagner du temps sur les trajets du quotidien en empruntant une voie réservée. Or le gain de temps est une incitation puissante, mais malheureusement insuffisante. L'infrastructure, à elle-seule, n'est pas suffisamment incitative. Pour qu'un conducteur et un passager y trouvent leur compte (et donc gagnent du temps), l'infrastructure doit être soutenue par un réel service de mobilité destiné à rendre l'usage visible, lisible et utile pour les covoitureurs. Par un système de mise en relation des conducteurs autosolistes et des passagers par exemple. En résumé : pour inciter les conducteurs à lâcher leur volant, il faut proposer un service aussi fiable et performant que l'usage de la voiture individuelle.

Une voie réservée au covoiturage, à elle seule, ne peut pas garantir le temps de parcours. En cause : les effets de trafic et notamment les "bouchons accordéons" ou les "bouchons fantômes" (ndlr. dès qu'une voiture ralentit brusquement, les suivantes ralentissent aussi... jusqu'à l'arrêt total). Il faut donc trouver des solutions pour optimiser la capacité de la voie, fluidifier le trafic et fiabiliser les temps de parcours. Et ce, quelle que soit la congestion en aval.

Trois difficultés importantes, mais pas insurmontables. D'autant plus que le législateur cherche depuis plusieurs années à mettre en place un cadre pour accélérer la transformation des mobilités.

Le cadre législatif français évolue favorablement. Après la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) permettant de doter l'ensemble du territoire d'une AOM, la loi sur les Services Express Métropolitains promet d'accélérer la transformation de la mobilité au-delà des centres-villes. En particulier, la loi SERM prévoit, en plus des services ferroviaires, « la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service ».

D'après le cadre légal, les SERM « comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les

objectifs de décarbonation, avec notamment « la création de lignes de covoiturage express » .

La loi apporte même la précision suivante : « Lorsqu’une section d’autoroute ou de voie express est concernée par un projet de service express régional métropolitain et comporte au moins trois voies, la faisabilité et l’opportunité de la conversion d’une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont examinées (...) ».

Le cadre législatif évolue favorablement et nous permet de nous doter d’outils pour faire progresser les pratiques. Sur le long terme, il ouvre le champ des possibles pour faire évoluer les politiques et les infrastructures. Mais nous devons également envisager des dispositifs innovants, applicables à plus court terme, et qui peuvent être couplés avec les systèmes de transports collectif existants.

C’est notre conviction : nous ne pouvons penser un système de voie réservée au covoiturage sans penser le reste du dispositif. Il est nécessaire de construire un [réseau de transport rapide, cadencé, fréquent et fiable, partout et pour tous](#).

C’est pour cela, qu’aux côtés de nos partenaires (Vinci Autoroute, Vinci Energie, Nokia Bells Lab, le Cerema) nous avons développé la [solution innovante TRAPEZE](#) : un système de lignes de covoiturage articulé autour d’une voie réservée 2.0, pour développer des mobilités plus soutenables sur le plan environnemental, économique et social.

Il s’agit de voies doublement régulées, mais sans les contraintes des voies réservées. Les trois difficultés majeures exposées précédemment ne s’y appliquent pas. Avec TRAPEZE, il n’y a pas d’effet “voies vides” parce que le système permet au territoire d’autoriser de manière dynamique d’autres véhicules à emprunter la VR2+ afin d’optimiser le remplissage de la voie. Comme des taxis/VTC (déjà autorisés dans la loi LOM), ou des véhicules avec une personne respectant des conditions particulières (par exemple partageant leurs sièges libres, s’engageant à déposer leur véhicule à un parking relais et prendre un covoiturage ou une solution de transport en commun pour poursuivre leur trajet).

Il s’agit d’un réel service de mobilité et non d’une simple infrastructure. L’innovation réside dans un réseau de lignes de covoiturage maillées entre elles ainsi qu’avec les réseaux de transports collectifs existants (routiers, ferroviaires). On ne parle pas uniquement de gain de temps, mais aussi d’un service performant et fiable.

Le temps de parcours est garanti parce que la voie est régulée et fluidifiée grâce à une “double-régulation” du trafic. Une régulation à l’accès permet d’en garantir le remplissage optimal et la fluidité et une régulation dans la voie permet d’optimiser les conditions de circulation au service d’un temps de trajet minimal et garanti.

Alors, la France a-t-elle réellement 50 ans de retard ?

Si les Etats-Unis nous devancent sur l'infrastructure, nous pouvons gagner la bataille de l'innovation. Il faut proposer une offre fiable et compétitive à la voiture individuelle pour encourager les automobilistes à partager leurs sièges libres. TRAPEZE est un service de mobilité novateur, qui combine une voie réservée doublement régulée, à un système de mise en relation des usagers. En levant les freins à la mise en place des infrastructures, TRAPEZE ouvre la voie (réservée) pour amorcer la transition des mobilités.

Une innovation qui ne devrait pas tarder à faire ses preuves, avec son déploiement sur un territoire pilote prévu sous peu !

Document 15 : Voie réservée du périphérique : Valérie Pécresse tire le signal d'alarme et pose ses exigences – communiqué de presse de la Région Ile-de-France publié le 03 février 2025

•

A l'occasion de la réunion organisée cet après-midi par la mairie de Paris et la Préfecture de police sur la suppression de la voie de gauche du boulevard périphérique à la circulation générale pour la réserver au covoiturage et aux taxis, la Région Ile-de-France a :

- 1) Constaté le bilan très mitigé de la limitation de la vitesse à 50 Km/h ;
- 2) Tiré 4 signaux d'alarme sur la fermeture d'une voie à la circulation générale pour la réserver au covoiturage et aux taxis ;
- 3) Posé des exigences si la mairie et l'Etat décidaient de poursuivre leur projet.

La Région Ile-de-France considère que le bilan de la réduction de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h est très mitigé, contrairement aux affirmations de la ville de Paris :

- Sur le bruit, le gain est négligeable : le bruit diminue très faiblement (entre -1,5 et -2,5 dB). La réduction est non-perceptible par de nombreux riverains. L'organisme BruitParif confirme que la mesure est insuffisante pour améliorer la qualité de vie des riverains et que la pose d'enrobées phoniques neuves permettrait, elle, de réduire par 5 le bruit perçu tout en maintenant la vitesse à 70 km/h.
- Sur la qualité de l'air, le résultat n'est pas exploitable vu qu'il n'y a qu'un seul capteur pour mesurer la qualité de l'air sur le boulevard Périphérique. Il est donc impossible de conclure sur les effets de la mesure ni sur le Périphérique, ni sur les voies de report (autoroutes A1, A3, A4, A6, A13, A86, boulevard des Maréchaux), ni de comparer avec l'évolution tendancielle du parc de véhicules ou d'autres facteurs, comme le chauffage, influant sur la qualité de l'air.
- Sur la congestion automobile, la baisse existait déjà entre 2023 et 2024 avant la mise en place des 50 km/h et était même supérieure en septembre. Cela relativise beaucoup la baisse observée en comparant uniquement sur les mois d'octobre à janvier. De plus, la circulation sur voiries de report n'ont pas été étudiées.
- Sur la sécurité routière, l'absence de recul rend impossible toute conclusion définitive.
- Enfin, la mesure est très mal vécue par les travailleurs de nuit et les artisans. Les Franciliens qui se lèvent tôt perdent en qualité de vie. Un travailleur de Pantin qui doit se rendre en pleine nuit à Issy-les-Moulineaux, perd par exemple 6 minutes à l'aller et au retour. C'est 12 minutes de sommeil en moins et 45 heures perdues sur l'année.

2) Sur le projet de voie réservée du boulevard Périphérique, compte tenu de l'absence de concertation et d'étude d'impact, Valérie Pécresse, la Présidente de Région, tire aujourd'hui 4 signaux d'alarme :

1. Sur le risque d'embouteillages massifs aux portes de Paris, sur les voiries secondaires comme le boulevard des Maréchaux, ainsi que les autoroutes Franciliennes (comme les A1, A3, A4, A6, A13, A86).

2. Sur le risque de hausse de la pollution de l'air et son déplacement sur les itinéraires de report, y compris dans les rues de Paris. Pour mesurer la pollution, il est urgent et indispensable que Airparif déploie au moins 5 capteurs de mesures au lieu d'un seul sur le Périphérique, et les positionne sur des points névralgiques, comme BruitParif le fait déjà.

3. Sur l'impossibilité de faire circuler les bus dans de bonnes conditions sur la voie réservée. Les bus devraient traverser toutes les voies de circulation en entrant sur le Périphérique et en sortant, ce qui serait terriblement complexe et dangereux pour tous les usagers.

4. Sur la mise en danger des usagers des deux roues motorisées, qui circuleraient en interfile, désormais entre la 1^{ère} et la 2^e voie ou la 2^e et 3^e voie.

Les alertes répétées de la Région Ile-de-France n'ont jamais été entendues par la ville de Paris. Face à la volonté de la mairie de Paris de mettre en œuvre malgré ces inquiétudes ce projet, la Présidente de Région Valérie Pécresse met en avant 5 exigences :

1. L'organisation d'une concertation continue avec tous les maires d'Ile-de-France et les Présidents des Conseils Départementaux, pour répondre aux inquiétudes liées à la fluidité de la circulation et aux reports de trafic. Une réunion mensuelle est nécessaire.

2. La possibilité de désactiver en temps réel la voie réservée en cas de thrombose (ou, au contraire, de très faible circulation la nuit), notamment en cas d'accident, d'aggravation de la congestion, y compris sur le réseau secondaire.

3. Le caractère expérimental et totalement réversible de cette voie réservée en cas de congestion généralisée. L'expérimentation devrait s'étendre sur 6 mois maximum permettant d'ajuster en temps réel les mesures d'accompagnement et de décider collectivement de sa poursuite ou non.

4. La présentation à tous les maires d'Ile-de-France et aux Présidents des Conseils Départementaux d'un bilan sous 3 mois (et non 1 an) réalisé par les deux cosignataires de l'arrêté (mairie de Paris et Préfet de Police). Ce bilan contiendra notamment un périmètre élargi, y compris l'ensemble des itinéraires de report, et présentera clairement les limites de l'évaluation (nombre de capteurs, recours à la modélisation). En attendant, la Région Ile-de-France souhaite que la mairie de Paris communique toutes les données que l'Institut Paris Région lui demandera pour alimenter son baromètre du périphérique.

5. La mesure de l'insatisfaction des usagers et des riverains. La Région Ile-de-France rappelle que 90 % des Franciliens sont opposés à cette mesure. Le

Périphérique est pour l'ensemble des Franciliens une infrastructure d'intérêt régional.

En conclusion, la Région Ile-de-France souhaite protéger efficacement les riverains du boulevard Périphérique. Pour cela, elle insiste pour reprendre la discussion avec la mairie de Paris sur le déploiement d'enrobés phoniques et de murs anti-bruit seuls en mesure de diminuer les nuisances sonores pour les riverains.