

CONTEXTE

Situé au cœur de l'agglomération dense, le boulevard périphérique parisien, infrastructure routière majeure d'Île-de-France, est la voie urbaine la plus fréquentée d'Europe. Dans le cadre de son évolution, la Mairie de Paris, en lien avec la Préfecture de Police, a mis en place un abaissement de la limitation de vitesse de 70 km/h à 50 km/h à partir d'octobre 2024 et une voie réservée, dédiée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis, contrôlée depuis mai 2025, après une période pédagogique de deux mois.

A l'issue de la période pédagogique et après un début de stabilisation du trafic routier, Airparif a réalisé des premières évaluations d'impact des évolutions de circulation sur la qualité de l'air sur l'ensemble de l'axe à l'aide de son dispositif de surveillance et de ses outils de scénarisation. Cette évaluation repose sur la comparaison, pour les mêmes conditions météorologiques et le même parc roulant, de la situation réellement observée durant le mois de juin 2025 à une situation de trafic sur une période équivalente antérieure à la mise en place de ces mesures sur le boulevard périphérique parisien. Ces premiers résultats seront complétés par une évaluation sur une période plus longue notamment à la fin de l'année.

IMPACTS LE LONG DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

La première évaluation d'impact a été réalisée sur le mois de juin 2025, avec un trafic qui se stabilise un mois après la fin de la période pédagogique pour la voie réservée et avec la limitation à 50 km/h en vigueur. **L'impact estimé sur la qualité de l'air des évolutions du trafic est une baisse de la concentration en dioxyde d'azote (NO₂) de 6 % (soit environ -2 µg/m³) en moyenne le long du Boulevard Périphérique.**

Pour le dioxyde d'azote (NO₂), polluant marqueur du trafic routier, toutes les portions du Boulevard Périphérique sont concernées par une baisse des niveaux, à l'exception de la portion entre la Porte d'Auteuil et la Porte Maillot dont les niveaux sont restés stables. Cette baisse est évaluée en moyenne entre 2 µg/m³ et 3 µg/m³.

Au sein de chaque portion, les impacts ne sont pas homogènes et varient localement entre des baisses pouvant atteindre 6 µg/m³ (entre l'A6a et la Porte de Sèvres) et des zones où les concentrations

sont plutôt stables (impact entre -1 et 1 µg/m³).

L'impact sur les concentrations en NO₂ s'explique par une baisse du volume de trafic sur de larges portions du Boulevard Périphérique : en moyenne de l'ordre de -4 % par rapport au trafic de référence (sur la base du trafic observé 2023) et atteignant -8 % sur certaines portions. Cette baisse du volume de trafic sur le Boulevard Périphérique a été supérieure à celle des tendances sur les vingt dernières années et elle est de l'ordre des baisses les plus importantes des années post-covid [\[lien\]](#).

Une hausse du volume de trafic sur une portion de plusieurs kilomètres à l'ouest du Boulevard Périphérique est observée, elle a eu un impact limité sur les concentrations en NO₂, qui sont restées stables dans la zone concernée.

Concernant les particules PM₁₀ et PM_{2.5}, leurs sources sont multiples, le trafic routier n'étant pas la principale en Île-de-France. Ainsi, une baisse de trafic de 4 % n'est pas suffisamment importante pour que son impact soit discernable sur les concentrations en particules sur le Boulevard Périphérique.

IMPACTS DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

En étendant le champ d'analyse au périmètre de 500 mètres de part et d'autre du Boulevard Périphérique, les niveaux de pollution sont globalement restés stables, ce qui tend à montrer que les deux mesures évaluées (baisse de la vitesse limite et voies réservées) n'ont pas dégradé la qualité de l'air sur les axes voisins.

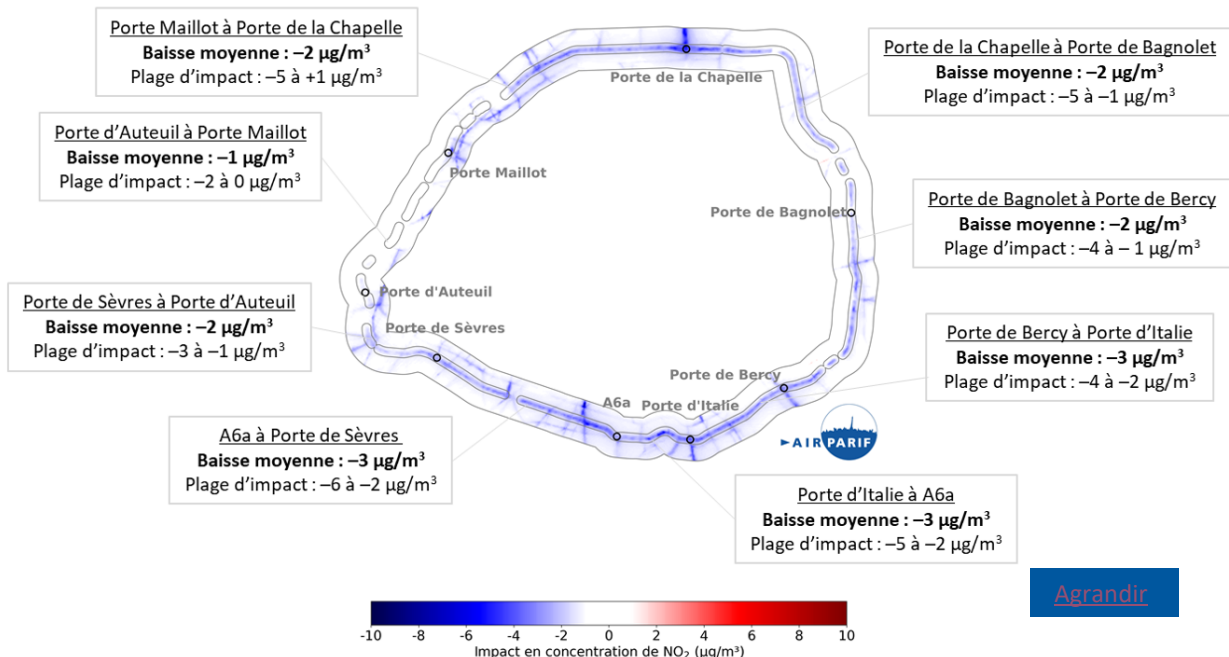
Le volume de trafic est également en baisse dans ce périmètre des 500 mètres de part et d'autre du Boulevard Périphérique, en moyenne de l'ordre de 3 %, par rapport aux trafics types de référence (sur la base du trafic observé en 2023).

Une hausse de trafic sur une portion du sud-est du Boulevard des Maréchaux est observée, elle a eu un impact limité sur les

concentrations en NO₂, qui sont restées stables dans ce secteur.

Au-delà des 500 mètres, le champ d'analyse a également englobé l'autoroute A86, identifiée en raison du risque de report de trafic. Hormis des hausses locales, le volume de trafic sur l'A86 est en baisse. Les concentrations en NO₂ le long de cette autoroute sont globalement stables ou en baisse.

Impact des évolutions de trafic sur les concentrations en NO₂ en juin 2025 sur les portions découvertes du Boulevard Périphérique et dans un périmètre de 500 mètres



A noter que l'impact évalué englobe celui des mesures prises sur le Boulevard Périphérique mais aussi la baisse tendancielle du volume de trafic. Les autres mesures déployées concomitamment, telles que la Zone à Trafic Limité et les voies réservées sur des portions des autoroutes A1 et A13, sont également susceptibles d'influer sur le trafic dans le centre de l'agglomération.

ISOLER L'IMPACT DES ÉVOLUTIONS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

L'impact des évolutions de trafic liées notamment à la limitation de vitesse à 50 km/h et à la mise à place de la voie réservée sur le Boulevard Périphérique, a été évalué par scénarisation. Cette méthode permet d'isoler au mieux l'impact spécifique des évolutions trafic, en s'affranchissant de l'influence des variations météorologiques, des évolutions du parc roulant et des autres sources de pollution.

Cette évaluation par scénarisation permet d'estimer, par comparaison, la baisse spécifiquement liée aux évolutions de trafic observées, en comparant deux situations :

- d'un côté, le trafic réel observé pendant la période d'étude, notamment à partir des boucles de comptage, réparties sur le

Boulevard Périphérique mais également dans Paris et en Île-de-France ;

- de l'autre, un trafic routier antérieur au déploiement des mesures sur une période équivalente (sur la base du trafic 2023 évalué à partir des mêmes boucles de comptage).

L'évaluation est réalisée à conditions météorologiques et parcs roulants équivalents.

Une étude basée uniquement sur la comparaison des concentrations mesurées aux stations (sur deux périodes différentes) aurait intégré l'influence des variations des conditions météorologiques et des autres sources de pollution sur la qualité de l'air observée, ne permettant pas de ce fait d'évaluer spécifiquement l'impact de l'évolution du trafic routier.

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT DES MESURES DÉPLOYÉES SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

depuis octobre 2024 - Source : Airparif, 2025.

SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE



Réseau avant les évolutions trafic



Traffics types 2023



Parc de l'année 2025



Météo juin 2025

SCÉNARIO OPÉRATIONNEL



Réseau après les évolutions trafic



Trafic en temps réel juin 2025



Parc de l'année 2025



Météo juin 2025

[Agrandir](#)

LA SUITE

Pour rappel, Airparif met d'ores et déjà à disposition en open data l'ensemble des données du dispositif de surveillance pour suivre l'évolution au jour le jour de la pollution de l'air tout au long du Boulevard Périphérique [[lien](#)] et au niveau des stations de mesures [[portail Open Data d'Airparif](#)]

Ces premiers résultats d'impact, sur une période où le trafic commence sa stabilisation en juin 2025, et évalués par scénarisation, sont amenés à être complétés régulièrement par des évaluations sur des périodes d'analyse prolongées. La prochaine évaluation est prévue à l'horizon fin 2025.