



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Les évolutions réglementaires en matière d'aménagement de voies réservées

Bruno LEVILLY – CEREMA Direction Territoires et Villes

Sandrine ROUSIC – CEREMA Direction Territoriale Méditerranée

1 juillet 2015 – Séminaire Troisième voie de la rocade bordelaise

Principales réalisations françaises et à l'étranger dont se sont inspirés les travaux français



Cadre réglementaire actuel

- Extraits Code de la Route concernant la bande d'arrêt d'urgence et les voies réservées

Article R110-2 : Définition de la bande d'arrêt d'urgence : partie d'un accotement située en bordure de la chaussée et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt ou le stationnement des véhicules

CdR - Article R412-8 : La circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence est interdite

CdR - R. 421-7 : Sauf en cas de nécessité absolue, les conducteurs ne doivent pas arrêter ou stationner leur véhicule sur les chaussées et les accotements, y compris sur les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes. Tout conducteur se trouvant dans la nécessité absolue d'immobiliser son véhicule doit le faire en dehors des voies réservées à la circulation et dans tous les cas assurer la présignalisation de ce véhicule. S'il n'est pas en mesure de le remettre en marche par ses propres moyens, il doit faire le nécessaire pour assurer d'urgence le dégagement de l'autoroute.

CdR - Art. L411-1 : la voie peut être réservée à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, ceci en vue de « faciliter la circulation des transports publics de voyageurs, des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux dans le cadre de leurs missions ». Le covoiturage ne peut donc pas être autorisé seul dans une voie réservée.

L'article R311-1 du Code de la route précise les différentes catégories de véhicule ; le covoiturage n'y figure pas. Il ne figure pas plus dans les définitions données au R.110-2. Il ne peut donc être autorisé en mixité avec les catégorie autorisées.

CdR - R412-7 II, concerne les restrictions à l'usage des voies réservées :

- interdiction de circuler pour les usagers non autorisés (infraction de 4e classe) ;
- arrêt et stationnement interdits ;
- possibilité de franchir la voie réservée, lorsque le marquage de la VR est discontinu (les conducteurs non autorisés sur la VR ne peuvent la franchir ou la chevaucher que pour quitter la chaussée ou l'aborder).

Cadre technique actuel

- Parution fin 2013 du Dossier « Aménagement des voies réservées sur VSA »
- Points en suspens
 - absence de réglementation
 - définition du covoiturage comme une catégorie d'usagers



Des objectifs forts de l'administration centrale

- Élaborer des schémas directeurs de gestion de trafic à l'échelle des aires urbaines
- Développer des projets de voies réservées, simples et maîtrisés en coût (investissement comme maintenance)
- Mettre fin aux expérimentations de voies réservées sur Voies Structurantes d'Agglomération avec un cadre technique et réglementaire stable

Position du MEDDE sur les types de VR et VA à investiguer

- Sur espace BAU : limiter l'usage des VR aux lignes régulières de transport collectif
- En section courante hors espace BAU : maximiser l'usage des VR en ouvrant à d'autres catégories (taxis, covoiturage , véhicules propres)
- Investiguer les voies auxiliaires sur espace BAU : circulation tous usagers en période de congestion

Mission CEREMA

- Élaborer la doctrine technique des Voies Réservées et Voies Auxiliaires
- Répondre aux problématiques encore ouvertes
- Rôle de diffusion de la doctrine et assistance aux services

En parallèle, besoin d'adapter le cadre réglementaire et de faire évoluer le Code de la Route et l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

Points à approfondir

- les outils de simulation,
- l'évaluation des projets,
- l'arrêt d'urgence en l'absence de BAU,
- la circulation des véhicules prioritaires en l'absence de BAU,
- la surveillance, l'alerte et la gestion des incidents,
- la signalisation horizontale et verticale de la voie,
- la signalisation des catégories de véhicules autorisés à circuler sur la voie réservée,
- la conception des échanges,
- les règles pour entrer et sortir de la voie réservée,
- la vitesse sur la voie réservée,
- le niveau de service et le débit acceptable sur la voie réservée.

La démarche Cerema

- Analyse technique des retours d'expériences français :
 - Grenoble A48 (VR temporaire TC sur espace BAU)
 - Marseille A7 (VR permanente TC+Taxis hors espace BAU)
 - Marseille A51 (VR temporaire TC sur espace BAU)
 - IDF A6a (VR temporaire TC+taxis sur voie de circulation générale)
 - IDF A1 (VR temporaire TC+taxis sur voie de circulation générale)
 - IDF A10 (VR temporaire TC sur espace BAU)
 - projets VR (IDF, Strasbourg, Montpellier, Toulon...)
- Enquêtes exploitants routiers, forces de l'ordre, usagers sur le rôle et les fonctions attachées à la BAU : impacts de la VR et de la VA (arrêt d'urgence, gestion des piétons...)
- Démarche de type « feuille blanche » : partir d'un aménagement minimum de référence et n'apporter des modifications ou des compléments que s'ils sont justifiés

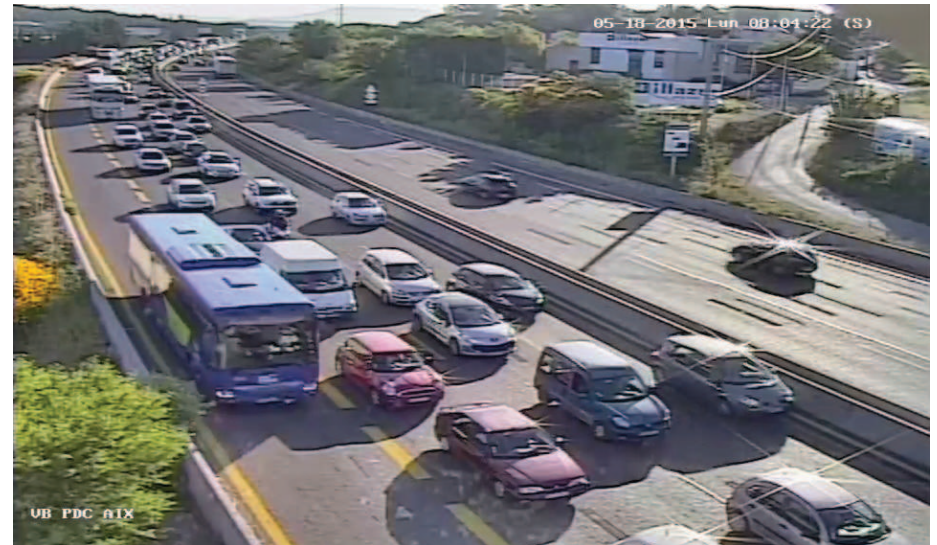
Un calendrier ambitieux

- Proposer une doctrine réglementaire stable pour les VR TC sur ancien espace BAU → horizon fin 2015
- Lever les obstacles réglementaires lié au covoiturage → définition du statut covoiturage Loi MACRON
- Construire avec la DSCR et la DIT la doctrine des VR multi-usagers (catégories priorisées, signalisation adaptée, contrôle de l'usage...) → 2016

Merci de votre attention



A7 Marseille – VR permanente TC+taxis



A51 Marseille – VR temporaire TC sur espace BAU

Bruno LEVILLY – CEREMA Direction Territoires et Villes

Sandrine ROUSIC – CEREMA Direction Territoriale Méditerranée