

Conclusions d'une mission d'expertise du CGEDD sur le déploiement d'un système de réservation de voies aux véhicules à fort taux de remplissage



Crédit photo : C. REMY / CGEDD - BC

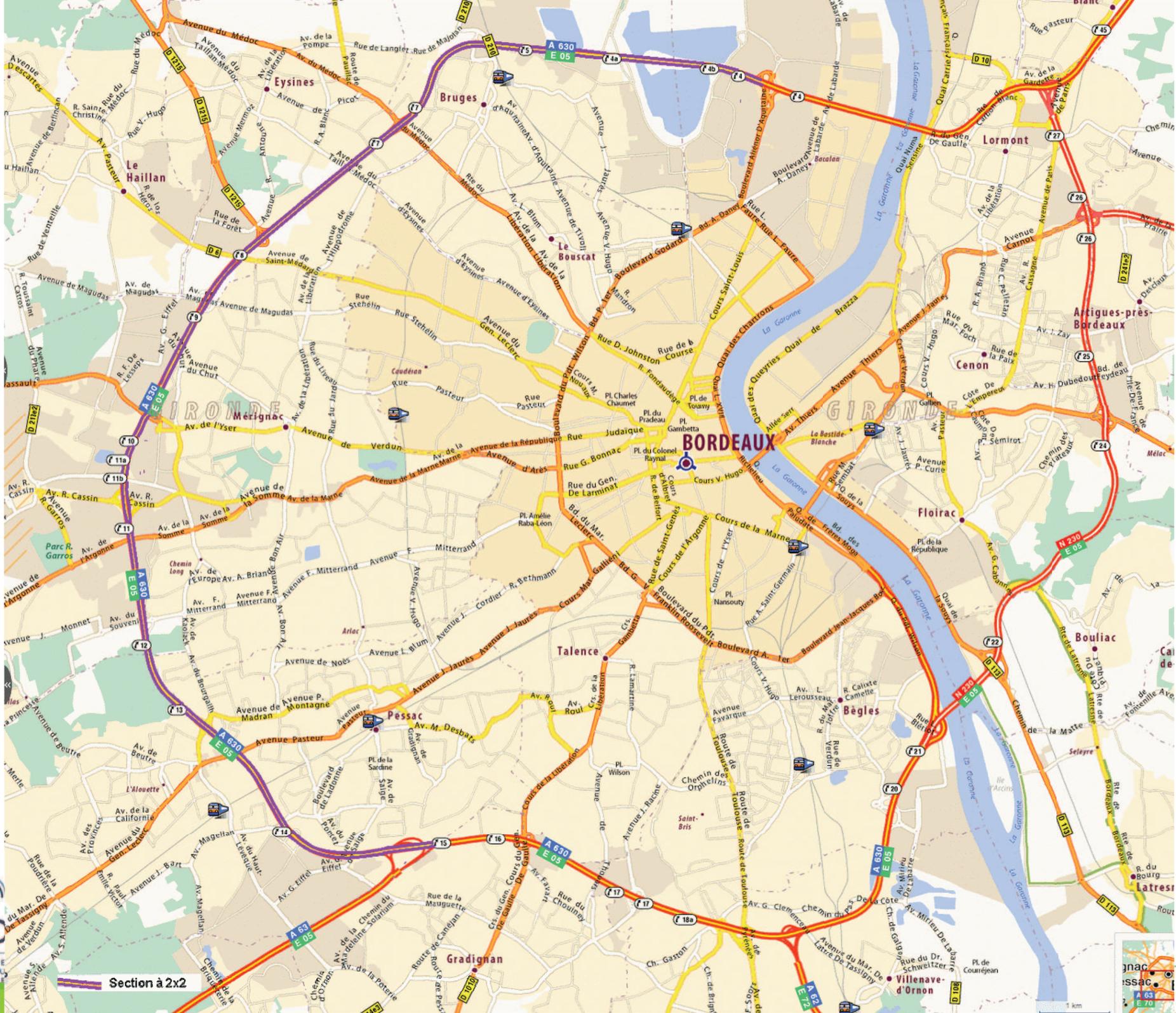
Christian Pitié

Le premier juillet 2015



Le contexte (début 2010)

- Concertation entre l'État et la CUB sur le contenu et le financement d'un programme pluriannuel de développement d'infrastructures de transport
- Demande de la CUB de réserver une voie de la rocade aux véhicules à fort taux de remplissage suscitant des réserves quant à sa faisabilité de la part des services locaux de l'État
- Le préfet sollicite une intervention du CGEDD pour objectiver les éléments du problème
- Mission confiée à Christian Pitié et Christine Deffayet le 1^o février 2010



Section à 2x2



CGEDD
CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



La démarche

- **Écoute des partenaires (CUB, services de l'État)**
- **Recensement et évaluation des expériences comparables en France et à l'étranger**
- **Expertise de la faisabilité juridique**
- **Analyse des contraintes pratiques dans le cas de la rocade de Bordeaux**
- **Essai de comptages des passagers en situation réelle sur la rocade de Bordeaux**
- **Estimation des résultats à atteindre pour que l'opération soit bénéfique**
- **Rapport remis au préfet le 24 mai 2011 et transmis à la CUB**

État de lieux en 2010

- **En France, seulement des réservations de voies à des catégories particulières de véhicules (Bus, taxis...)**
- **A l'étranger quelques expériences concluantes de VRVFTR, toujours sur des pénétrantes,**
 - **Plusieurs avec contrôle lors de l'accès à la voie réservée**
 - **Une seule (Washington) avec seulement contrôle en circulation**
- **Enseignements, conditions du succès :**
 - **Le gain de temps doit être suffisant (5 mn minimum, 10 si possible) pour motiver le covoiturage**
 - **Un contrôle assidu est nécessaire pour que la réservation soit respectée**
 - **Le contrôle est relativement aisé lors de l'accès, beaucoup plus difficile (PB de coût et de sécurité du personnel) lorsqu'il est effectué en circulation (motards).**

Faisabilité pratique : la sécurité

- La voie réservée aux VFTC doit débiter par une création de file supplémentaire
- Seule la voie de gauche peut être réservée aux véhicules à fort taux d'occupation
- Il est nécessaire que la réservation de voie puisse être facilement suspendues (heures où elle n'est pas pertinente, incidents sur une voie de droite)
- La présence d'échangeurs rapprochés perturbe le dispositif
- La vitesse autorisée ne doit pas permettre un différentiel de vitesse excessif avec les voies de droite

➔ En pratique, il s'agit de problèmes maîtrisables

Faisabilité pratique : le droit

- **La réservation de voies en fonction du taux d'occupation n'est pas contraire aux principes du code de la route mais n'est pas explicitement prévue**
 - **Il n'existe pas de signalisation homologuée pour réserver une voie aux véhicules à fort taux d'occupation**
 - **S'agissant d'une mesure restreignant les libertés, un texte explicite est nécessaire ; il est de la compétence de l'État**
 - **Une mise en œuvre sous le régime de l'expérimentation est possible**
- ➔ Situation évolutive (exposés suivants). Il y a des préalables à respecter mais ils ne se semblent pas faire vraiment difficulté.**

Faisabilité pratique : le contrôle

- **Le contrôle visuel de l'occupation des véhicules est très difficile en raison des reflets sur les vitres et de la vitesse**
 - **En France, seul le contrôle-sanction automatisé par caméra ou le refus d'accès à un point de contrôle sont envisageables : l'interception des véhicules est trop coûteuse en personnel et dangereuse pour les opérateurs**
 - **Expériences sur la rocade : identification des véhicules ne contenant qu'un seul passager pas assez fiable pour caractériser une infraction, seulement pour statistique sur le nombre moyen de passagers**
 - **Les exemples étrangers montrent toutefois que le contrôle à un point d'accès de type barrière de péage est possible**
- ➔ la difficulté du contrôle est aujourd'hui un obstacle majeur à la réservation d'une voie aux véhicules à fort taux de remplissage**

Exemples de prises de vue sur la rocade





Pour que l'opération soit bénéfique

- **Condition d'acceptabilité : acheminer davantage de passagers sur l'infrastructure aux heures où la RVFTR est en vigueur.**
- **Pour la rocade de Bordeaux, il faudrait que le nombre moyen de passagers par véhicules passe de 1,2 (comptages 2010) à 1,4 avec plus de 1000 v/h sur la voie réservée : pas hors de portée dans le cadre d'une politique d'ensemble favorable au covoiturage**
- **Pour incitation réelle parcours minimal sur voie réservée >7 km ; effet maximal à partir de 12 km**
- **Plus d'effet si fluidité générale... ou blocage des voies de droite**
- **Les outils de mise en relation de conducteurs et de passagers au moyen de smartphones n'existaient pas à l'époque. Ces outils sont favorables au développement du covoiturage, qu'il y ait ou non des voies réservées.**

Conclusions

- **L'analyse du CGEDD confirme l'intérêt d'une politique de transports favorable au covoiturage**
- **Elle estime que la réservation de voies peut être un des éléments d'incitation mais serait plutôt pertinente sur des pénétrantes telles que les corridors nord (A10...) ou sud (A63) dans le cadre de la mise en place d'un contrôle d'accès (compte goutte), les voies réservées aux VFTR se trouvant sur les accès.**

FIN