



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>11873</b>	De <b>Mme Anne-Laure Cattelot</b> ( La République en Marche - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > Fluidifier le réseau autoroutier	<b>Analyse</b> > Fluidifier le réseau autoroutier.
Question publiée au JO le : <b>28/08/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>26/02/2019</b> page : <b>1978</b>		

### Texte de la question

Mme Anne-Laure Cattelot interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur les solutions de fluidification du réseau autoroutier. Les embouteillages sur les autoroutes françaises sont monnaie courante notamment aux abords des métropoles et dans les territoires transfrontaliers comme le département du Nord. Un conflit d'usage est constaté entre les habitants périurbains et ruraux qui rejoignent les métropoles pour leur activité professionnelle, le transit routier vers le reste de la France et les territoires transfrontaliers, les habitants transfrontaliers et les touristes. Une thrombose se forme ainsi systématiquement sur les principaux axes du département. Les embouteillages de la sorte coûtent, à l'heure actuelle, à la France plus de 17 milliards d'euros par an et pourrait coûter jusqu'à 22 milliards d'euros en 2030. Le manque de fluidité des autoroutes est un problème partagé par plusieurs autres États et notamment la Belgique. C'est pourquoi la région Flandre (Belgique) a mis en place un système d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence en cas de grande fréquentation de l'autoroute. Le ministre flamand de la mobilité, Ben Weyts a indiqué qu'il prévoyait de consacrer 64 millions d'euros pour la mise en place du dispositif (marquage au sol, nouvel asphaltage, et élargissement de ponts par exemple). Ainsi, au regard des conséquences tant au niveau écologique que financier que les embouteillages engendrent, il demande s'il pourrait pouvoir appliquer le même genre de mesure que la Belgique pour les autoroutes françaises. Il demande également, quels moyens il pourrait mettre en place pour réduire les trop nombreux embouteillages présents sur le territoire et notamment dans les zones transfrontalières.

### Texte de la réponse

Le traitement des phénomènes de congestion récurrente sur les autoroutes aux abords des métropoles françaises, et notamment dans les zones transfrontalières comme c'est le cas de la métropole lilloise, se situe au cœur des priorités du Gouvernement, compte tenu des enjeux économiques et écologiques associés et de l'impact que cela peut avoir sur les mobilités du quotidien. Afin de limiter ces phénomènes et favoriser le report des déplacements vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tout en optimisant les conditions d'utilisation des infrastructures existantes, l'État s'est engagé dans l'élaboration de schémas directeurs d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT) afin de développer et partager, avec les acteurs locaux de la mobilité et les gestionnaires de voirie, des stratégies communes. Sans attendre, sur la métropole lilloise, le programme « Allegro » de gestion dynamique du trafic a été approuvé en septembre 2014 pour un montant de 33,5 M€. Dans ce cadre, une première phase de régulation dynamique des vitesses et de régulation d'accès sur échangeur a été mise en service en mars 2016 sur l'autoroute A25 entre Méteren et Englos pour un montant de 6,9 M€. Les assises de la mobilité lilloise organisées le 22 mai 2018 ont été l'occasion de rappeler la nécessité d'accélérer le déploiement des mesures

de gestion du trafic. Au vu de l'évaluation favorable de cette première phase et des annonces faites par le président de la région Hauts-de-France quant à sa participation financière pour la poursuite de la mise en œuvre des mesures de gestion dynamique de trafic aux abords de la métropole lilloise, les travaux d'extension de cette régulation dynamique des vitesses jusqu'au CHU – Port de Lille sont programmés en 2019 pour un montant de 3 M€. Le déploiement de panneaux d'information des usagers aux accès sur les autoroutes sera également engagé en 2019, avec la participation financière de la métropole, pour un montant de 1,3 M€. Les études se poursuivent sur la régulation dynamique des vitesses et la régulation sur les autoroutes A22, A1 puis A23, en vue d'une mise en œuvre au cours des prochaines années. Par ailleurs, les assises de la mobilité lilloise ont souligné l'opportunité et la faisabilité de la création de voies réservées sur les autoroutes pour les transports collectifs, voire pour le covoiturage lorsque cela est pertinent. Cette orientation rejoint pleinement les objectifs du Gouvernement visant à favoriser le développement des mobilités partagées et des mobilités propres et à améliorer les mobilités du quotidien, comme cela a été réaffirmé à l'issue des assises nationales de la mobilité organisées à l'automne 2017. Ces études sont en cours et seront soumises à l'approbation ministérielle, dans le cadre du SDAGT de la métropole lilloise, au printemps 2019. Au-delà, l'opportunité d'aménager une voie réservée dans le cadre du projet de mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A25 est à l'étude. Différents scénarios correspondant à différents types de voies réservées (voie réservée aux services de transports collectifs aménagée sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU), voie réservée à une catégorie plus large d'usagers aménagée sur une voie de circulation) sont en cours d'analyse. Les études menées permettront de comparer ces différents scénarios d'aménagements, de préciser leur faisabilité technique et leur coût, et d'identifier les enjeux environnementaux associés. Enfin, les assises de la mobilité lilloise ont confirmé la nécessité de déterminer un programme d'études, en lien avec la métropole, visant à traiter les points noirs de congestion des réseaux routiers principaux. Des études d'opportunité relatives aux points noirs de congestion des autoroutes sont en cours afin d'identifier, dans un premier temps, les nœuds structurants à l'origine des difficultés de circulation actuelles. Ces études analyseront ensuite les solutions d'aménagements sur le réseau routier national qui permettraient d'améliorer, de manière globale et coordonnée, les conditions de circulation au niveau de la métropole lilloise. Ces solutions pourront inclure des aménagements ponctuels (allongements de bretelles, restructurations d'échangeurs...) mais également des aménagements de plus grande ampleur visant à augmenter la capacité des voies. L'ensemble de ces actions, qu'il s'agisse des mesures de gestion de trafic ou des aménagements envisagés aux abords de la métropole lilloise ou bien, plus généralement, des mesures de gestion de trafic et de partage de la voirie qui seront retenus dans le cadre des SDAGT au niveau des principales métropoles françaises, visent donc à fluidifier la circulation et à favoriser certains modes de déplacement tout en tenant compte des contraintes budgétaires. Des solutions consistant à réaliser des travaux significatifs impliquant l'élargissement de certains ouvrages ne pourraient être mis en œuvre rapidement, compte tenu de leur coût et des délais de réalisation. Néanmoins, différentes solutions consistant à aménager l'espace de la BAU sont étudiées et expérimentées, tout en veillant à préserver les fonctions de sécurité qui y sont attachées (récupération, arrêt d'urgence, intervention des secours, des forces de l'ordre, des dépanneurs et du gestionnaire). Suivant les recommandations du rapport de l'inspection générale de l'administration et du conseil général de l'environnement et du développement durable de juillet 2014 relatif aux nouveaux usages de la route et celle du rapport du précédent Gouvernement remis au Parlement en août 2016, dans le cadre de l'article 56 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), des voies réservées aux services réguliers de transport collectif peuvent être aménagées sur l'ancien espace de la BAU, en veillant à limiter le nombre de véhicules autorisés. Le guide de conception de ces voies, élaboré par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et diffusé, pour application, aux services gestionnaires de réseau routier national par instruction de la direction des infrastructures de transport du 4 avril 2017, préconise de limiter ce nombre à 100 véhicules par heure pour préserver les fonctions de sécurité attachées à la BAU. Les premières expérimentations de voies réservées aux services réguliers de transport collectif aménagées sur l'ancien espace de BAU ont été réalisées sur l'autoroute A48 à Grenoble, sur l'autoroute A51 entre Aix-en-Provence et Marseille ou encore, en Île-de-France, dans le cadre de la mise en œuvre du programme prioritaire pour la réalisation de voies bus, avec, dernièrement, la mise en service d'une voie réservée sur l'autoroute A12, en septembre 2018. Dans ces conditions, les voies réservées ouvertes à d'autres catégories de véhicules, telles que le covoiturage, les véhicules à très faibles émissions et le transport public particulier de personnes, seront préférentiellement expérimentées par

utilisation d'une voie de circulation existante. L'ouverture, aux heures de pointe, de la BAU à l'ensemble des véhicules est néanmoins en cours d'expérimentation sur le tronçon commun des autoroutes A4 et A86 en Île-de-France, mais sur un linéaire limité. Ce type d'aménagement, qualifié de « voie auxiliaire », reste singulier et vise à fluidifier la circulation dans une zone de congestion récurrente en heure de pointe, principalement sur un tronçon situé entre un point de convergence entre deux autoroutes et un point de divergence. La « voie auxiliaire » correspond à une augmentation ponctuelle de la capacité de l'infrastructure en heures de pointe et peut présenter le risque d'induire une demande croissante du trafic qui peut être contraire aux enjeux environnementaux. Ainsi, au-delà du coût des travaux d'infrastructure et d'équipements dynamiques et du risque de dégradation des fonctions de sécurité de l'ancien espace de la BAU, la généralisation de ce type d'aménagement pourrait aller à l'encontre des objectifs recherchés en matière de promotion des mobilités propres et partagées.