



15ème législature

Question N° : 13644	De Mme Isabelle Rauch (La République en Marche - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Expérimentation bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes et sur l'A31	Analyse > Expérimentation bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes et sur l'A31.
Question publiée au JO le : 23/10/2018 Réponse publiée au JO le : 26/02/2019 page : 1981 Date de renouvellement : 05/02/2019		

Texte de la question

Mme Isabelle Rauch appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les expérimentations actuellement à l'œuvre, visant à autoriser, sous certaines conditions, les autocars à emprunter la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute. Elle souhaite savoir si les dérogations au code de la route, à l'œuvre notamment dans les agglomérations de Grenoble et de Lille, ont pu être évaluées et quels enseignements peuvent en être tirés. En prenant en considération les recommandations du rapport de l'inspection générale de l'administration et du conseil général de l'environnement et du développement durable sur les nouveaux usages de la route, daté de juillet 2014, elle souhaite connaître les possibilités d'une telle expérimentation sur l'A31, dans les secteurs les plus congestionnés entre le nord de l'agglomération de Thionville et la frontière luxembourgeoise. Enfin, d'une manière plus générale, elle souhaite connaître les intentions du Gouvernement concernant une modification du code de la route, qui placerait ces différentes expérimentations dans le droit commun et permettrait d'étendre la mise en œuvre dans les zones les plus embouteillées, aux abords des métropoles, des frontières et des sites fréquentés par les touristes.

Texte de la réponse

Les premières expérimentations de voies réservées aux services réguliers de transport collectif aménagées sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (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. Les premiers enseignements tirés de ces expérimentations mettent en évidence l'intérêt des voies réservées, en particulier en heure de pointe congestionnée, de manière à améliorer le temps de parcours et la régularité des transports en commun empruntant ces voies. En heure creuse, lorsque le trafic sur autoroute est moins dense, ces voies réservées restent peu empruntées. En termes d'accidentalité et de fraude, les éléments recueillis à ce stade restent peu représentatifs compte tenu du faible nombre de projets évalués ou des courtes périodes d'observations. Il ne semble pas y avoir de corrélation directe entre l'aménagement d'une voie réservée et l'évolution de l'accidentalité. En revanche, la question de la fraude reste prégnante. En effet, on observe parfois jusqu'à 80 % de fraude sur les voies réservées d'A51 et d'A48, ce qui peut conduire à dégrader les fonctions de sécurité attachées à l'ancien espace de la BAU sur lequel la voie réservée est aménagée (récupération, arrêt d'urgence, intervention des véhicules de secours, des forces de l'ordre, de dépannage ou du gestionnaire). Les

recommandations d'un 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 sur le partage de la voirie ont permis d'alimenter les réflexions au niveau national sur les voies réservées du réseau routier national. 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), le précédent gouvernement a remis au Parlement en août 2016 un rapport définissant des objectifs et des recommandations pour réserver des voies sur les axes structurants des agglomérations pour améliorer la mobilité quotidienne et favoriser la transition énergétique. Ce rapport confirme notamment que, s'agissant des voies réservées aménagées sur l'ancien espace de la BAU et ouvertes aux services réguliers de transport collectif, il convient de préserver les fonctions de sécurité qui y sont attachées en limitant le nombre de véhicules autorisés. Un guide de conception de ces voies a été 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. Ce guide préconise de limiter le nombre de véhicules autorisés à 100 véhicules par heure. Une modification prochaine de l'instruction interministérielle relative à la signalisation routière permettra d'entériner la possibilité de définir et de signaler une vitesse maximale autorisée spécifique sur la voie réservée. Des ajustements réglementaires du code de la route interviendront également en 2019. Ce rapport préconise enfin de mettre en œuvre des moyens de contrôle efficaces, dans un premier temps dans le cadre de la vidéo-verbalisation, sans attendre le développement puis l'homologation d'un dispositif de contrôle sanction automatisé. S'agissant de l'autoroute A31, une régulation dynamique des vitesses a été mise en service le 16 octobre 2015 entre la frontière luxembourgeoise et au-delà de Thionville jusqu'à Richemont, dans les deux sens de circulation, de manière à limiter la congestion récurrente. Après 9 mois d'observation, elle a permis d'améliorer les temps de parcours de près de 6 minutes dans le sens Thionville-Luxembourg. En revanche, dans le sens Luxembourg-Thionville, la traversée de Thionville reste très compliquée dans un contexte urbain avec une densité importante d'échangeurs. Une nouvelle évaluation de cette mesure est prévue en 2019. Dans le cadre du projet A31 bis, un élargissement à 2 x 3 voies de l'A31 est prévu entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise avec l'aménagement, dans les deux sens de circulation et sur la BAU, d'une voie réservée aux services réguliers de transport collectif. Dans l'attente de cet élargissement, et comme le prévoit le protocole d'accord du 20 mars 2018 entre la France et le Luxembourg, la mise en œuvre d'une voie réservée aux transports en commun sur la BAU de l'A31 dans sa configuration actuelle pourra être étudiée et évaluée. Cette mise en œuvre anticipée devrait s'accompagner, pour être opérationnelle, d'un développement conséquent de l'offre de transports (services de cars transfrontaliers) par les acteurs concernés, tout en veillant à respecter le plafond de 100 véhicules par heure, pour les raisons de sécurité précitées. Au-delà des voies réservées aux services réguliers de transport collectif aménagées sur l'ancien espace de la BAU, les assises de la mobilité que le Premier ministre et la ministre en charge des transports ont organisé à l'automne 2017, ont été l'occasion de réaffirmer l'intérêt de favoriser le développement des mobilités partagées et des mobilités propres. Comme préconisé par le rapport prévu à l'article 56 de la LTECV, il s'agit d'expérimenter puis de développer une nouvelle forme de voie réservée, sur une voie de circulation existante, qui serait ouverte aux véhicules de transports en commun, aux véhicules transportant plusieurs occupants, dont ceux utilisés dans le cadre du covoiturage, aux véhicules à très faibles émissions et aux véhicules de transport public particulier de personnes. Un guide de conception de ces voies réservées sur routes à 2 x 3 voies est en cours d'élaboration par le Cerema. Une première expérimentation de voie réservée ouverte au covoiturage pourrait avoir lieu en 2019, pour un développement plus large et harmonisé, avec une signalisation adaptée, de ce nouveau type de voie réservée d'ici 2024. Afin de limiter la fraude et pour garantir l'efficacité de ces voies réservées, le cadre législatif pour la mise en œuvre d'un contrôle automatisé sera précisé par le projet de loi mobilités présenté en Conseil des ministres le 26 novembre dernier. Par ailleurs, une mission interministérielle vient d'être mise en place afin de définir la gouvernance, les dispositifs techniques et les modalités de mise en œuvre.