



# Les bonnes feuilles de l'IGA

## Les nouveaux usages de la route

Rapport n° : 14037-13143-02

**E**n décembre 2013, les ministres de l'intérieur et des transports ont confié à l'Inspection générale de l'administration et au Conseil général de l'environnement et du développement durable une mission relative au développement des nouveaux usages de la route. Cette mission visait en particulier à étudier les conditions de l'ouverture de voies réservées aux véhicules de transport collectif dans les agglomérations, notamment par l'utilisation de bande d'arrêt d'urgence. En effet, pour parer à la congestion croissante des voies disponibles et aux freins physiques et budgétaires à la livraison de nouvelles infrastructures, des initiatives se sont développées, en France et à l'étranger, pour permettre aux autocars ou aux autobus des lignes régulières, parfois aux taxis et au covoiturage, de disposer de voies réservées.

La mission propose que les bandes d'arrêt d'urgence ne soient ouvertes, pendant les heures de pointe, qu'aux seuls véhicules de transport en commun assurant des lignes régulières, sous certaines conditions (aménagement de la voie, vitesse limitée, formation des chauffeurs). Les autres voies réservées seraient ouvertes prioritairement aux transports collectifs.



Crédit photo : sp4764 - Fotolia

## LES NOUVEAUX USAGES DE LA ROUTE

*Synthèse du rapport*

Les ministres de l'intérieur et des transports ont confié à l'Inspection générale de l'administration et au Conseil général de l'environnement et du développement durable une mission portant sur les nouveaux usages de la route, en particulier l'ouverture de voies réservées ou de la bande d'arrêt d'urgence aux véhicules de transport collectif dans les agglomérations.

La très grande densité des réseaux existants, la difficulté de trouver des réserves foncières, le coût des travaux en zone urbaine, les préoccupations environnementales, concourent à limiter, pour ne pas dire à empêcher, l'ouverture de nouvelles voies routières en agglomération, ainsi que l'élargissement de la plupart des voies existantes. Les besoins supplémentaires de transport collectif ne peuvent pas être satisfaits par la livraison de nouvelles infrastructures, y compris pour le ferroviaire. Pour parer à la congestion croissante des voies disponibles, des initiatives se sont développées, en France et à l'étranger, consistant à permettre aux autocars ou aux autobus des lignes régulières, parfois aux taxis, ainsi qu'au covoiturage, de disposer de voies réservées, soit de manière permanente, soit pendant les périodes de pointe.

Ce mouvement est porté par les élus de plusieurs grandes collectivités, ainsi que par les professionnels de la route, en particulier ceux qui représentent les transporteurs de voyageurs. Des expériences ont été tentées en France sur différents sites, soit en réservant à certains utilisateurs une voie autoroutière normale, soit en ouvrant sous conditions la bande d'arrêt d'urgence (B.A.U.) aux véhicules de transports collectifs de voyageurs.

Dans son rapport d'étape, remis aux ministres en mars 2014, la mission a retracé le bilan des trois expériences qu'elle avait la charge d'étudier :

- celle qui consiste à réserver en permanence, aux autocars, la B.A.U. sur l'A 10 vers Massy (dans le sens province-Paris) sur une longueur de 1,4 km ;
- celle qui affecte en permanence également aux autocars, aux autobus et aux taxis la voie de droite d'une portion de 2 km sur l'A 7 à l'entrée de Marseille ;
- enfin, celle qui ouvre à certaines heures, sur activation, la B.A.U. de l'A 48 à l'approche de Grenoble, aux autocars et autobus des lignes régulières sur

une portion de 4 km en zone non concédée, récemment étendue à un autre secteur de 4 km en zone concédée.

Le bilan d'ensemble de ces expériences, mesuré à la lecture des évaluations disponibles et par les constats que la mission a fait directement par des visites sur place, est relativement satisfaisant, sous l'angle de la régularité des temps de transport, de la sécurité, de la maîtrise des aspects techniques et du financement. Cependant, des problèmes demeurent, qui devront trouver des solutions avant que ces dispositifs ne s'étendent :

- les questions juridiques ne sont pas bien réglées, surtout en ce qui concerne la B.A.U. ;
- le coût peut être jugé trop important si la gestion dite « dynamique » est conçue de manière trop exigeante ;
- la maîtrise de la sécurité ne peut être garantie que si des contrôles sérieux sont pratiqués, et si l'usage des voies spéciales est réservé à des catégories d'utilisateurs dûment sélectionnés et formés.

Il se pose aussi la question de l'acceptation sociale par les autres usagers de ces dispositifs, qui ne sont pas sans conséquences sur la circulation « générale », le choix en faveur des transports collectifs, éventuellement du covoiturage, pouvant se heurter à d'autres publics se percevant également comme prioritaires (artisans notamment).

Après avoir analysé les expériences ci-dessus mentionnées, la mission s'est intéressée aux projets qui émergent dans les différentes agglomérations en France, afin de disposer d'un panorama d'ensemble et d'en tirer des leçons pour lever les obstacles qui freinent le développement des nouvelles formules de partage de la route, tout en veillant à conserver l'équilibre entre les principes à respecter, pour la sécurité notamment, et ce développement attendu.

Sur la base des expériences étudiées et des projets en cours dans les agglomérations de Bordeaux, Lille, Montpellier, Nantes, Rennes, et en Ile-de-France, la mission, qui a procédé à l'audition des principaux acteurs concernés, considère que la priorité doit être donnée à la décongestion des transports en commun.

Les lignes régulières d'autobus et d'autocars doivent être les premiers bénéficiaires des aménagements effectués. Les autres utilisateurs possibles (taxis, covoiturage) ne seraient admis à en bénéficier que de manière très encadrée, si les circonstances le permettent. Sur la base de ces principes, la mission suggère plusieurs pistes :

- Les bandes d'arrêt d'urgence ne pourraient être ouvertes qu'aux seuls véhicules de transport en commun assurant des lignes régulières, en respectant les prescriptions du rapport Pollet (élargissement de la bande, limitation de la vitesse, aménagement de refuges), et en prévoyant la formation des chauffeurs et un contrôle strict. L'ouverture ne pourrait pas être permanente, et ne jouerait qu'aux heures de pointe. Le code de la route devra être modifié pour permettre un tel usage. Pour sortir du cadre expérimental, une harmonisation de la signalisation, confiée au centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), sera nécessaire.
- Les voies réservées, autres que les bandes d'arrêt d'urgence, seraient ouvertes prioritairement aux véhicules de transport collectif. Les taxis pourraient y accéder en fonction de circonstances locales (desserte d'aéroports notamment), si les conditions le permettent. Le covoiturage n'y serait autorisé, le cas échéant, qu'après une étude spécifique démontrant que les circonstances le permettent. L'autopartage n'y serait pas autorisé. Dans le cas particulier des voies réservées à gauche sur un tronçon à trois files, le code de la route devra être adapté pour permettre la circulation des véhicules lourds sur cette voie.
- Les procédures devront être allégées et optimisées, pour raccourcir le délai de l'instruction, et faciliter la mise en œuvre des nouveaux dispositifs. Une attention particulière devra être portée à la prise en compte de l'acceptabilité sociale des dossiers. L'harmonisation des règles techniques sera visée. Les projets devront être mis en cohérence avec les grands choix d'aménagement à l'échelle de l'agglomération.



Inspection générale  
de l'administration  
15, rue Cambacérès  
75008 PARIS

Directeur de la publication :  
Marc Abadie  
Rédacteur en chef :  
Xavier Giguet

© Inspection générale  
de l'administration



## Les recommandations-clés

1. Bandes d'arrêt d'urgence : limiter l'ouverture de la b.a.u. aux seules lignes régulières de voyageurs d'intérêt local par cars et par bus ; assortir cette ouverture des conditions prévues par le rapport Pollet (limitation de la vitesse, y compris sur les autres voies, aménagement de refuges, renforcement de la structure de la voie, élargissement au besoin) et d'une signalisation dynamique adaptée ; prévoir une formation sérieuse (et une évaluation régulière) pour les chauffeurs .
2. Voies réservées hors bandes d'arrêt d'urgence : ouvrir prioritairement l'accès des voies réservées (hors b.a.u.) aux lignes régulières de transports collectifs ; les ouvrir aux taxis pour la desserte aéroportuaire, éventuellement ; n'ouvrir ces voies au covoiturage, le cas échéant, qu'après une étude spécifique démontrant que les circonstances le permettent (intensité du trafic, distance totale de l'installation, maîtrise de la sécurité) ; assortir cette ouverture de moyens de contrôle et d'identification appropriés ; dans le cas d'une voie réservée située à gauche, prévoir une surveillance permettant l'intervention en cas d'immobilisation d'un autobus ; ne pas ouvrir ces voies à l'auto partage.
3. Modification du code de la route pour autoriser l'ouverture des b.a.u : modifier le code de la route pour autoriser ponctuellement l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence aux véhicules de transports en commun de voyageurs ; normaliser la signalisation applicable dans les cas d'ouverture.
4. Mise en cohérence des projets de voies dédiées avec les grands choix d'aménagement : prévoir la cohérence des projets de voies dédiées et des choix d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle des agglomérations, dans le cadre de l'étude multimodale d'agglomération.

## Les auteurs

Jean-François Rocchi | Inspecteur général  
de l'administration

Frédéric Pichon | Inspecteur de l'adminis-  
tration

Jean Panhallet | Ingénieur général des  
ponts, des eaux et des forêts

Marc d'Aubreby | Ingénieur général des  
ponts, des eaux, et des forêts

François Bordry | Inspecteur général de  
l'administration du développement  
durable