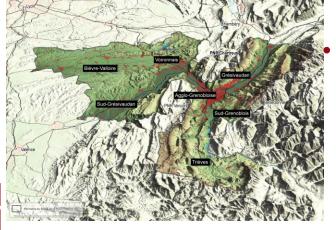




### Commission déplacements

Mardi 16 juin 2015



Élu référent : Luc Rémond

• lieu : Voreppe



ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **SCOT 203** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE



## Ordre du jour

- 1. Eléments d'information sur le territoire estimation des pointes de trafic et précisions sur la formation des bouchons
- 2. Parkings-relais et co-voiturage point d'avancement sur l'état des lieux
  - 3. Benchmark sur les aménagements de priorité pour le covoiturage
  - 4. Vers un schéma de parcs-relais et aires de co-voiturage?



# Estimation des pointes de trafic aux entrées du cœur de l'agglomération grenobloise et

précisions sur la formation des bouchons



Travail réalisé pour la « Plateforme des temps et des mobilités de la Métro », COTECH septembre 2014









### Les pointes de trafics routiers liées aux déplacements quotidiens > Méthode d'analyse et sources de données

#### Sources de données : les compteurs de trafic permanents ...

- ... de la la DIR Centre-Est (A480, A48 jusqu'à Saint-Egrève, RN85 jusqu'à Vizille)
- ... d'AREA (A41)
- du Conseil Général de l'Isère (routes départementales)

#### Principaux traitements réalisés à partir de ces données :

- Ventilation heure par heure du trafic moyen pour un jour ouvré scolaire (JOS): moyenne des trafics du lundi au vendredi hors jour de vacance scolaire, jour férié, veille de jour férié ou veille de vacances.
- Ventilation heure par heure du trafic moyen pour un jour ouvré du mois d'Août (JOA): moyenne des trafics du lundi au vendredi hors jour férié ou veille de jour férié entre le 30 juillet 2012 et le 26 août 2012.



L'ensemble des données utilisées et analysées ci-après sont collectées par l'Agence d'urbanisme dans le cadre de l'Observatoire des déplacements, dispositif partenarial qu'elle anime et impliquant le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, l'Etat, le Conseil général de l'Isère, la ville de Grenoble et la Communauté de communes Le Grésivaudan, avec la participation de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, du Conseil régional Rhône-Alpes, et de la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole



2. Eléments de diagnostic

Travail réalisé pour la « Plateforme des temps et des mobilités de la Métro », COTECH septembre 2014





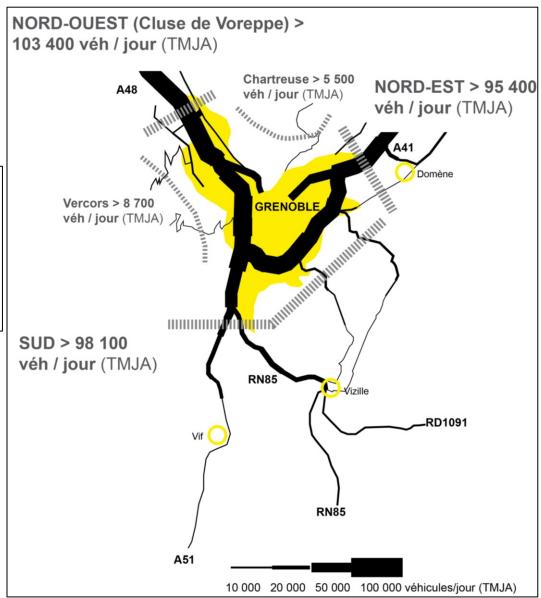




Cadrage > les flux aux entrées du cœur dense de l'agglomération

2012, **311 000** En véhicules franchissent les limites du cœur de l'agglomération grenobloise (moyenne journalière annuelle)

Source: comptages routiers 2012





Travail réalisé pour la « Plateforme des temps et des mobilités de la Métro », COTECH septembre 2014

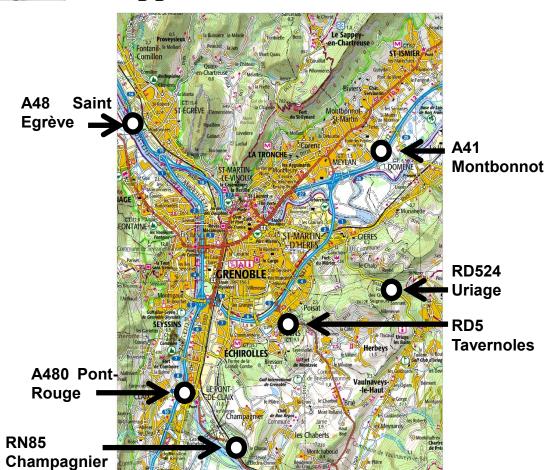








Points de comptage retenus pour estimer les pointes quotidiennes aux entrées du cœur dense de l'agglomération •••



Ces 6 points de comptage totalisent plus de 85% des flux qui franchissent les limites du cœur d'agglomération en « trafic jour moyen annuel » (TMJA).

Ils ont été choisis car on dispose de données heure par heure et jour par jour suffisamment fiables pour l'année 2012.

Le trafic moyen d'un « jour ouvré scolaire » est supérieur de 9% au trafic journalier moyen annuel (\*) > cela permet d'estimer qu'environ 340 000 véhicules franchissent quotidiennement les limites du cœur de l'agglomération en jour ouvré scolaire moyen

(\*) Calcul réalisé sur la base de la somme des trafics des 6 points de comptages étudiés



Travail réalisé pour la « Plateforme des temps et des mobilités de la Métro », COTECH septembre 2014

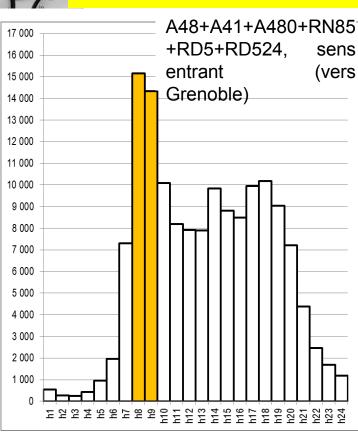


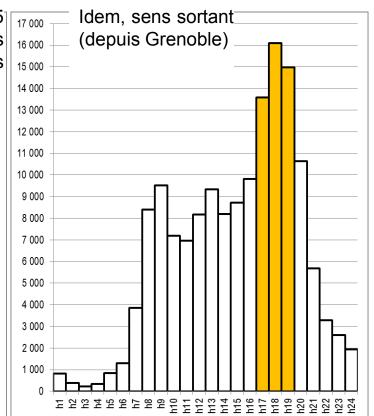






# Trafic 2012 heure par heure en jour ouvré scolaire (JOS) > somme des axes étudiés





La pointe du soir est plus marquée et plus longue que la pointe du matin car elle intègre plus de déplacements non contraints.

> Pointe du matin dans le sens entrant : 2h de pointe (07h00 – 09h00) avec un pic à 15 200 véhicules (07h00 - 08h00). 29 500 véhicules entrent dans le cœur d'agglo en PPM soit 20% du trafic quotidien du sens entrant.

>Pointe du soir dans le sens sortant : 3h de pointe (16h00 – 19h00) avec un pic à 16 100 véhicules (17h00 - 18h00). 44 700 véhicules sortent du cœur d'agglo en PPS soit 29% du trafic quotidien du sens sortant.

>Sommes des trafics en JOS pour les points de comptage A48 <u>Saint-Egrève</u>, A41 Montbonnot, A480 Pont-Rouge, RN85 Champagnier, RD5 Tavernoles, RD524 Uriage



Travail réalisé pour la « Plateforme des temps et des mobilités de la Métro », COTECH septembre 2014

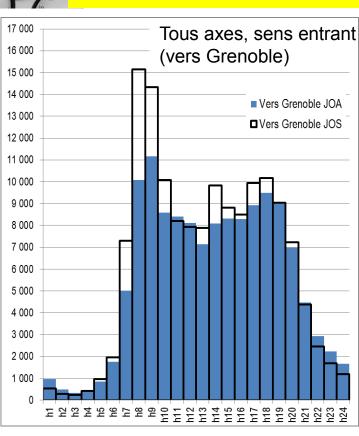


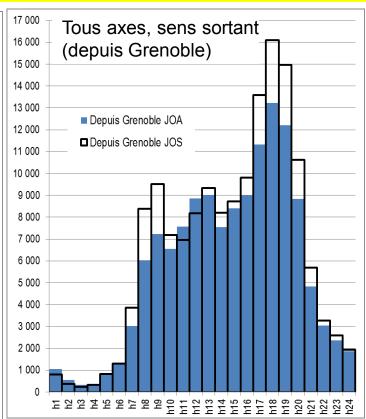






# Différence entre un jour ouvré scolaire et un jour ouvré d'août (JOA) > somme des axes étudiés





- > A la pointe du matin, le volume total de trafic « entrant » baisse de 28% (8 200 véhicules de moins). Le pic se décale à la tranche 08h00 – 09h00. Au pic de la pointe, il y a 4 000 véhicule de moins (-26%)
- >A la pointe du soir, le volume total de trafic qui « sort » baisse de 18% (7900 véhicules de moins). Le pic reste sur la tranche 17h00 18h00, mais avec 2 900 véhicules en moins par rapport à un JOS (-18%)

<sup>&</sup>gt;Sommes des trafics en JOS et en JOA pour les points de comptage A48 <u>Saint-Egrève</u>, A41 Montbonnot, A480 Pont-Rouge, RN85 Champagnier, RD5 Tavernoles, RD524 Uriage



JOS

#### Combien de trafic en moins aux portes du cœur d'agglo entre un JOA et un JOS ?

Sur les 6 axes étudiés, à la pointe du matin, dans le sens entrant (vers Grenoble), la différence entre un jour ouvré d'août (JOA) un jour ouvré scolaire (JOS) est de :

7 000 véhicules pour que le trafic sur chacune des 2 heures les plus chargées en JOS (7h − 8h et 8h − 9h) ne dépasse pas le trafic de l'heure la plus chargée du mois d'août (11000 véhicules) > soit 24% du nombre de véhicules entrants entre 7h et 9h en JOS

➤ 12 000 véhicules sur la période 6h – 10h (marquée par une forte diminution des trafics au mois d'août) > soit 26% du nombre total de véhicules entrants entre 6h et 10h en

h1 h2 h3 h4 h5 h6 h7 h8 h9 h10h11h12h13h14h15h16h17h18h19h20h21h22h23h24 1 000 500 -500 -1 000 -1 500 -2 000 -2 500 -3 000 Différentiel entre le trafic JOA et -3 500 JOS entrant (vers sens -4 000 Grenoble), somme des 6 axes -4 500 étudiés -5 000 -5 500



#### Combien de trafic en moins ... ? (suite)

Sachant que les 6 axes étudiés cumulent 85% du trafic aux entrées du cœur dense de l'agglomération

- >> l'écart de trafic entre un JOA et un JOS à l'heure de pointe du matin dans le sens entrant aux limites du cœur d'agglomération peut être estimé à environ 25% du trafic total de la pointe soit :
- 8 000 véhicules sur les 2 heures les plus chargées (7 h-9 h)
- 14 000 véhicules sur les 4 heures les plus chargées (6 h-10 h)

Suggestion sur des suites à donner pour estimer le niveau de réduction du trafic nécessaire pour atteindre une fluidité / fiabilité acceptable à état existant des infrastructures et proposer des mesures liées au covoiturage, aux parkings relais, aux TC échelle RUG, ...

>> Monter pour cela un groupe de travail avec les gestionnaires d'infrastructures, professionnels de la route et AOT.

### Quelques repères sur les volumes de flux :

>En 2010 : environ 1,06 personnes / voiture sur les trajets domicile – travail dans la RUG Source : EMD 2010

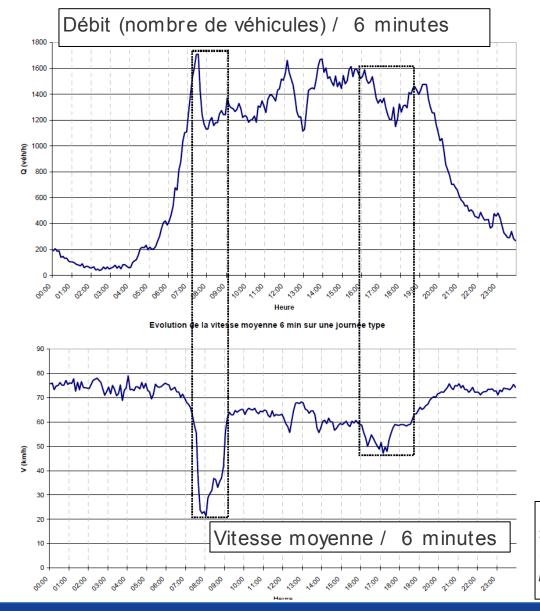
>En 2014 (jour ouvré) : environ 12 600 voyages en TER entre le cœur d'agglo et le reste de la RUG (soit environ 6 000 A/R) Source : trafic sur les principales OD suivies dans le cadre des Comités de ligne TER

>En 2012 (jour ouvré) : environ 13 000 voyages en car Transisère entre le cœur d'agglo et le reste de la RUG dont la moitié sur les lignes Express (estimation à partir de l'enquête O-D 2008 et de la fréquentation 2012 des lignes).

>En 2015 : environ 6 100 places dans des parkings dédiés à une fonction de parking-relais ou de covoiturage à l'échelle de la RUG



#### Précisions sur la formation des bouchons > l'instabilité des conditions de circulation ...



>Lorsque le flux de véhicule est trop élevé et/ ou se heure à un obstacle, la vitesse chute brutalement ce qui réduit le débit d'écoulement de l'infrastructure et crée une « file d'attente » : le bouchon.

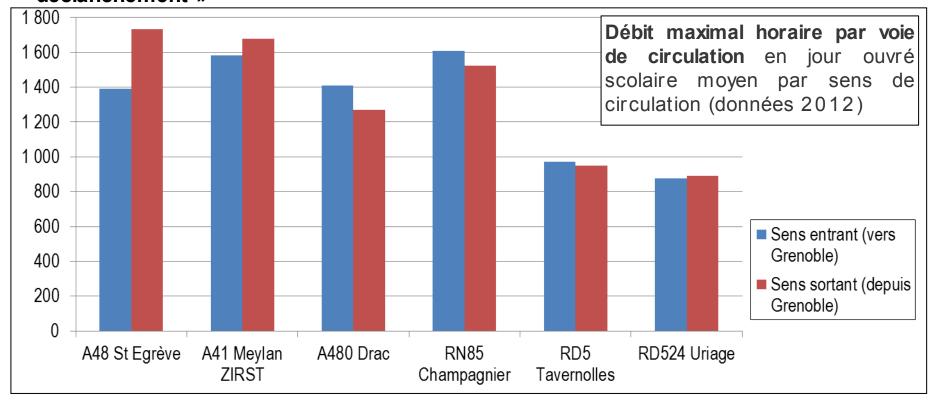
>Lorsque le débit de l'infrastructure est « aux limites » du seuil de congestion, la situation est potentiellement très instable: le moindre incident (ex. : une auto changeant brutalement de file ou cherchant à s'insérer au niveau d'un échangeur) peut suffire à créer le bouchon.

>Le bouchon grandit alors très vite, aumoins 200 m par minute (une voie d'autoroute peut écouler environ 2 000 véhicules/ heure, une voiture fait environ 4,5m de long et il y au-moins 2m entre de deux véhicules arrêtés ou roulant à vitesse très réduite).

◆ Données mesurées sur la bretelle Rocade Sud > A480 Nord pour une journée type de 2009. Source : EGIS / ARCADIS, DIR Centre Est, étude préliminaire de la gestion dynamique des VRU de Grenoble, 2009



### Quelques précisions sur la formation des bouchons > difficile d'estimer un « seuil de déclanchement »



- > Un débit maximal horaire par voie très variable (débit max : plus de 1 700 véh / heure/ voie).
- > La faiblesse du débit maximal sur A48 « sens entrant » est très probablement liée à la « remontée » des bouchons qui se forment au niveau du Rondeau et des entrées dans Grenoble.
- > Des trafic maximum 60% inférieurs sur les RD5 et 524 par rapport à la RN85 ... mais des bouchons importants dans les combes d'Uriage et d'Eybens liées au fait que ces axes débouchent « en ville » sur de feux rouges !



Quelques précisions sur les « réserves de capacité » sur les TC > une notion difficile à estimer car elle dépend de trois paramètres

CAPACITE (nombre maximale de personnes transportées)

Ce travail serait à affiner

**TAUX DE REM PLISSAGE DES VEHICULES** (niveau d'utilisation des places offertes)

FREQUENCE DE PASSAGE (nombre de véhicules / heure sur les liaisons les plus demandées)

TAILLEDESVEHICULESde(nombredeplaces)

### Principales difficultés constatées (à compléter)

- > Entrée Nord-Ouest : saturation des TER et de l'Express 1 dans le sens entrant le matin et sortant le soir.
- > Entrée Nord-Est : saturation de l'Express 1 dans le sens sortant le matin et dans le sens entrant le soir.
- > Entrée Sud : pas / peu de problèmes constatés.

#### **Problématiques**

- > Coûts d'exploitation des services supplémentaires : saturation des infras-tructures (voie ferrée, autoroute en l'absence de VSP, ...) et coûts nécessaires pour augmenter leur capacité.
- > Possibilité d'optimiser les schémas de desserte à offre globale constante (ex : hausse récente de la desserte de Moirans par les TER ...).

#### **Problématiques**

> Coûts d'investissement (matériel roulant)



#### Quelques pistes d'actions pour travailler sur la congestion

#### Réduire les besoins de déplacement en heure de pointe (action transversale)

- Cohérence urbanisme-déplacement
- Modification des horaires de travail, d'école, ... EPCI, EP-SCoT, ...
- Télétravail, tiers-lieux, ...
- **-**

### Réduire l'usage de la voiture « solo » (moins de véhicules en circulation)

- Développer le covoiturage
- Augmenter l'usage des TC
- Favoriser les modes actifs
- AOTU / AOT / EPCI

### Exploiter les axes (auto)routier pour retarder la formation des bouchons

- Gestion dynamique des vitesses
- Gestion dynamique des accès
- ...

Maîtres d'ouvrage et exploitants routiers (DIR, AREA, Département)

#### Aménager les axes (auto)routiers ...

- Pour faciliter la circulation des TC ou du covoiturage (voie réservée)
- Pour traiter les points générateurs de bouchons (ex : le Rondeau)
- Maîtres d'ouvrage et exploitants routiers, AOT(U), EPCI



# Parkings-relais et co-voiturage

Point d'avancement sur l'état des lieux



#### État d'avancement du recueil d'informations

Les données présentées tiennent compte des informations recueillies auprès des EPCI et AOT suivantes (échanges techniques par téléphone et/ ou mail et/ ou en réunion) :

- Métro / SMTC
- CAPV
- Grésivaudan
- CC de Bièvre Est
- CC de Bièvre-Isère
- CC Chambarans Vinay Vercors
- Pays du Sud Grésivaudan et de Bièvre-Valloire.
- Région RH
- Département de l'Isère

#### Les EPCI suivants restent à mobiliser :

- CC du Trièves
- CC du Territoire de Beaurepaire
- CC de la Bourne à l'Isère
- CC de Saint-Marcellin



## Une dynamique de mutualisation des sites locaux de covoiturage à l'échelle départementale et régionale

- > Le **Département de l'Isère** travaille avec les porteurs de sites de covoiturage locaux pour que son site de covoiturage (ecovoiturage.itinisere.fr) centralise l'ensemble des offres disponibles, chaque collectivité étant libre de conserver ou non son propre site de covoiturage.
  - La CAPV, le Grésivaudan, l'association gestionnaire du site de covoiturage du Plateau des Petites Roches ainsi que ST-Micro-électronics devraient prochainement mutualiser leurs bases de données avec le CG38.
  - Le futur site d'information multimodale du Département (Itinisère+) proposera en outre des offres de covoiturage via un partenariat avec de nombreux opérateurs (dont BlaBlaCar ou La Roue Verte).
- > La **Région Rhône-Alpes-Auvergne** souhaite réaliser un travail similaire, avec l'objectif de mettre en place un « portail régional » fédérant toutes les bases de données des sites de covoiturage locaux (au-moins ceux portés par une collectivité publique), chaque acteur restant libre de conserver ou non son propre site. Ce portail régional pourrait voir le jour en 2016.



#### Parkings-relais et de covoiturage > proposition de définitions

#### Parking dédié > 2 conditions :

- Le parking est principalement ou exclusivement utilisé comme parking-relais et/ ou de co-voiturage
- Cet usage est « officiellement » reconnu par le gestionnaire du parking (AOT et/ ou commune et/ ou EPCI)

### **Autres parkings pouvant servir de parking-relais ou de covoiturage >** 2 cas de figure

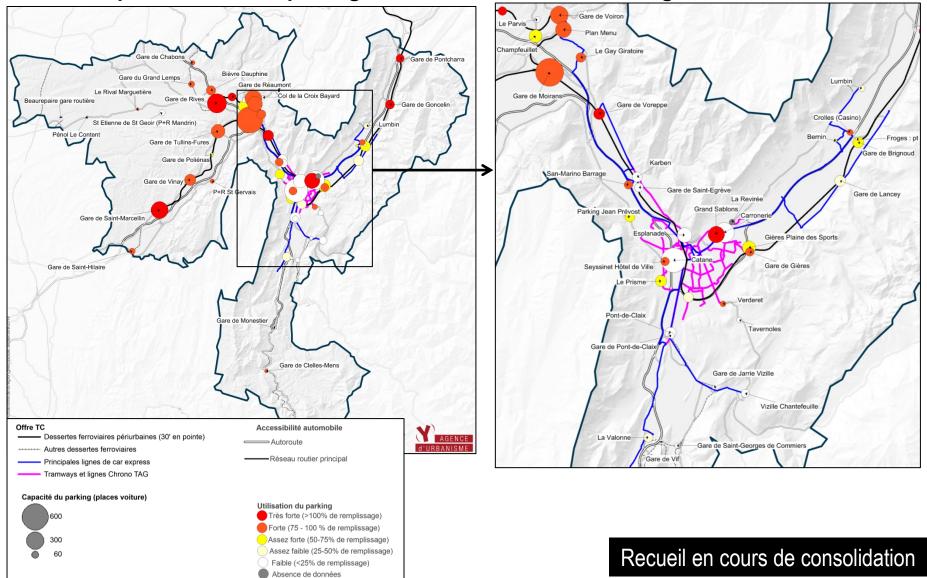
- Parking où quelques places sont « officiellement » identifiées pour ces usages ou
- Parking support d'usages P+R ou co-voiturage sans que cela soit « officiellement » reconnu

#### Parking-relais > rabattement vers les TC

Parking / aire de co-voiturage > destiné aux automobilistes qui se regroupent pour covoiturer

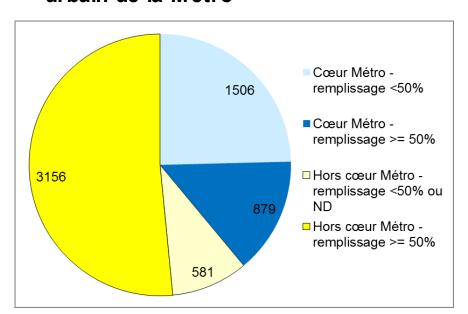


6 120 places dans des parkings dédiés P+R ou de co-voiturage

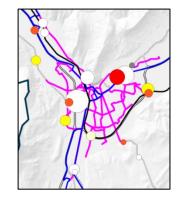




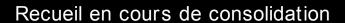
### les parkings dédiés les plus utilisés se situent généralement en dehors du cœur urbain de la Métro

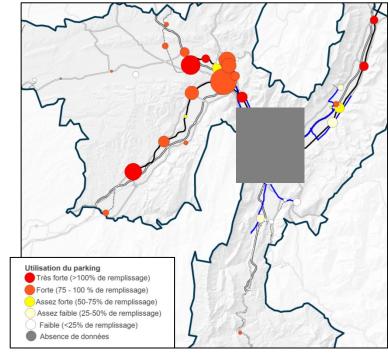


40 % des places de la RUG sont situées dans le cœur urbain de la Métro, avec un taux de remplissage souvent faible ou assez faible ▶



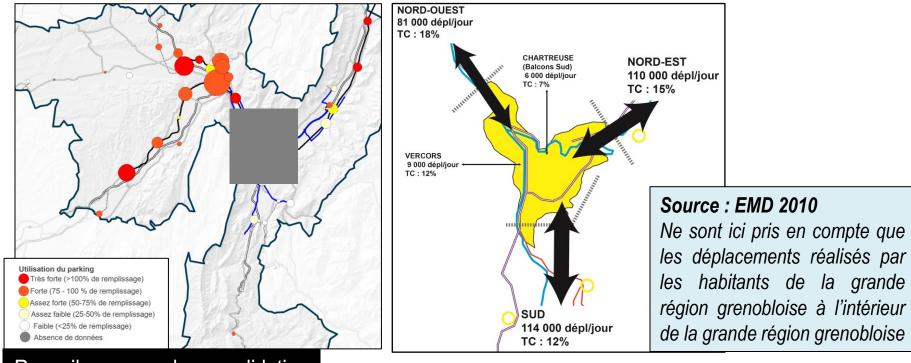
60 % des places de la RUG sont situées en dehors du cœur urbain de la Métro avec un taux de remplissage souvent important, notamment en lien avec les gares et arrêts de car express les mieux desservis (notamment au NW et au NE de la RUG)







#### 78% des places dédiées « hors cœur urbain de la Métro » se situent au Nord-Ouest (CAPV, Sud Grésivaudan, Bièvre Valloire)



Recueil en cours de consolidation

Hors cœur urbain Métro : une offre dédiée inégale selon les branches

- Nord-Ouest (2 931 places) > 36 places pour 1000 déplacements NW RUG <> cœur urbain Métro
- Nord-Est (515 places) > 5 places pour 1000 déplacements NE RUG <> cœur urbain Métro
- Sud (291 places) > 3 places pour 1000 déplacements S RUG <> cœur urbain Métro



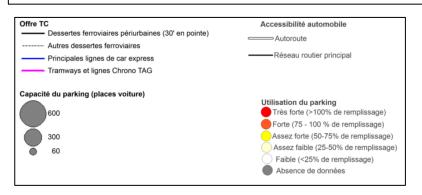
1 300 places <u>susceptibles</u> d'être utilisées comme P+R ou de co-voiturage dans

des parkings non-dédiés

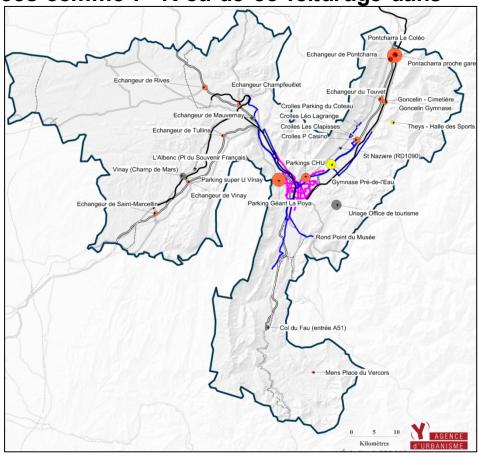
[En rouge : catégories de parking les plus fortement utilisés comme P+R ou de covoiturage]

#### Une offre disparate:

- parkings AREA aux échangeurs d'autoroutes (capacité totale : 220 places)
- parkings d'équipements publics utilisé comme P+R (capacité totale : 440 places)
- autres parkings publics (capacité totale : 230 places)
- autres parkings (souvent privés ou informels : environ 400 places)
- Plus de 55% des places recensées se localisent dans le Grésivaudan (725 places).



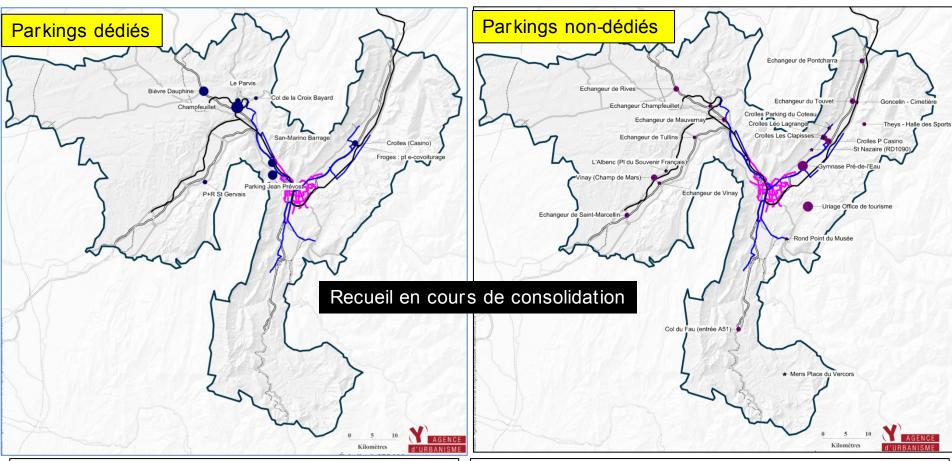
**Attention**: ne figurent ici que les parkings nondédiés dont l'existence nous a été signalée par les EPCL/AOT.



NB: Pour les parkings Géant Casino La Poya (Fontaine) et CHU (La Tronche): estimation réalisée à partir du nombre de voyages avec accès « véhicule garé à proximité hors P+R » d'après enquête OD 2008 pondérée par ratio « passagers / véhicules » P+R TAG 2008 (1,5) et ratio « occupation moyenne / nbre de places P+R » pour les P+R TAG Seyssinet et Grd Sablons en 2008 (1,2)



# 1 260 places de parking (dédiées ou non) susceptibles d'accueillir des pratiques de co-voiturage



**566 places de parking dédiés** avec un usage le plus souvent mixte « P+R / co-voiturage ». Ces parkings sont principalement localisés dans le voironnais.

**693 places de parking non-dédiés** dont 245 places en lien avec un échangeur d'autoroute. Les autres places sont essentiellement des parkings publics où quelques places sont utilisées et/ u officiellement matérialisées pour du covoiturage.



#### Plus de 1 000 places en projet, presque exclusivement pour du rabattement vers les TC

#### Des projets principalement destinés :

- à répondre à la saturation de parkings dédiés et/ ou à une forte pression sur des parkings non-dédiés.
- à accompagner des projets de développement / restructuration de l'offre TC.

#### Des rabattements :

Offre TC

- sur les gares : 48 % des places crées
  - sur le tramway: 24 % des places

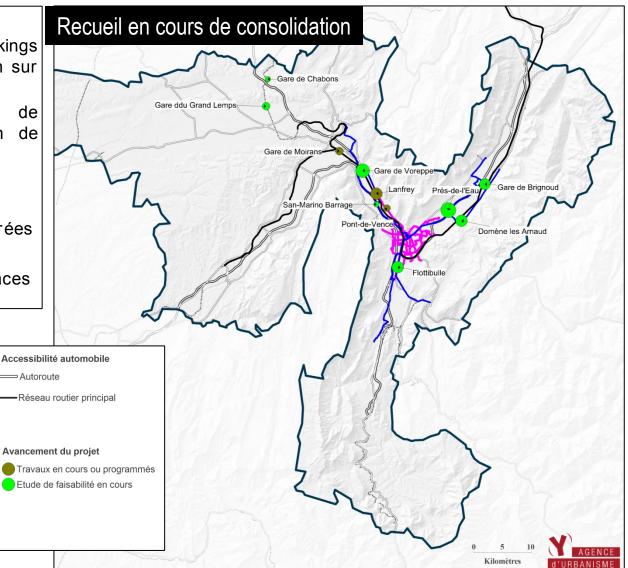
Dessertes ferroviaires périurbaines (30' en pointe)

Autres dessertes ferroviaires

Principales lignes de car express Tramways et lignes Chrono TAG

Capacité supplémentaire (par rapport à l'existant)

• sur des bus / cars : 28 % des places





### Aménagements de priorité pour le covoiturage

Benchamark et cadre règlementaire



#### Voie réservée et voie spécialisée partagée : définition



#### Voie spécialisée partagée (VSP) :

- Il s'agit d'un usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) pour l'ouvrir à la circulation de certaines catégories d'usagers en cas de congestion
- Elle ne peut donc exister que sur autoroute ou voie rapide

#### La VSP sur l'A48 à l'entrée de Grenoble



La voie réservée aux bus sur l'autoroute A7 à l'entrée de Marseille (crée grâce à la transformation d'une voie de circulation en voie réservée)

#### Voie réservée :

- Il s'agit d'une voie de circulation réservée à certains usagers (généralement, les véhicules de transport en commun et les taxis + véhicules d'urgence).
- Elle peut exister hors autoroute (ex : couloirs bus) ou sur autoroute (ex. de la section terminale de l'A7 à Marseille), dans ce dernier cas, la bande d'arrêt d'urgence conserve son rôle traditionnel.



## Voies réservées au co-voiturage en service à l'étranger > Amérique du Nord : des aménagements courants

- Les voies réservées aux véhicules transportant plus de 2 ou 3 personnes existent depuis le milieu des années 60 aux États Unis et au Canada (HOV : hight occupancy Vehicule Lanes). Certaines sont accessibles également aux « auto-solistes » moyennant péage (HOT : Hight Occupancy / Tool lanes).
- Le nombre élevé de voies sur les autoroutes américaines facilite ce type d'aménagement.







Source : CERTU, Les aménagements multimodaux sur les voies rapides urbaines à caractéristique autoroutière, état de l'art et perspectives, juin 2011

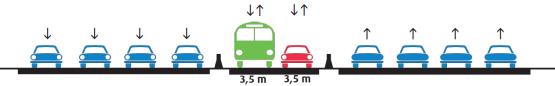


#### Voies réservées au co-voiturage en service à l'étranger

> Des aménagements qui se développent en Europe (1/2) >> Madrid

Sur l'autoroute A6, <u>création</u> d'une double voie réservée au co-voiturage et aux TC avec une exploitation « réversible » (sens entrant le matin, sens sortant le soir).





La voie réservé fait 16 km dont 3,7 km uniquement réservés aux bus, elle permet de diviser le temps de parcours par deux en HP

Entre novembre 1991 et octobre 2008, à l'heure de pointe du matin (07h00 - 10h00) :

- +11 000 voyageurs dans les bus (+166 %)
- +11 900 voyageurs dans les voitures toutes voies confondus (+56 %) le taux d'occupation des voitures est passé de 1,36 à 1,6 toutes voies confondues (+18 %), 47 % des personnes qui voyagent en voiture circulent sur la voie réservée.
- +3 800 voyageurs (+36 %) sur les trains de banlieue parallèles à l'autoroute



#### Voies réservées au co-voiturage en service à l'étranger Des aménagements qui se développent en Europe (2/2) >> Leeds

Sur un boulevard urbain (non autoroutier), <u>transformation</u> de l'une des deux voies en « voie réservée » pour les voitures transportant plus de 2 personnes, aux TC, aux 2 routes motorisés et aux vélos.







La voie réservé fait 1,5 km et a été mise en service en 1998.

Elle fonctionne dans le sens « entrant » aux heures de pointe du matin et du soir.

- Le taux d'occupation des véhicules (toutes voies confondues) passe de 1,35 (1997) à 1,51 (2002)
- La voie réservée permet un gain d'environ 4 minutes pour ses utilisateurs
- La longueur des bouchons sur la voie non-réservée est restée stable, mais on a observé des reports de trafics sur les voies parallèles.

Source: http://www.its.leeds.ac.uk/projects/konsult/private/level2/instruments/instrument029/I2\_029c.htm



# En France : il n'existe pas de voie réservée au covoiturage ... mais des projets ont été / sont envisagés à ... >> Bordeaux

Le CUB (communauté urbaine de Bordeaux) a demandé l'étude d'une voie réservée au co-voiturage dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la partie NW de la rocade de Bordeaux (18km). Il en ressort les conclusions suivantes :

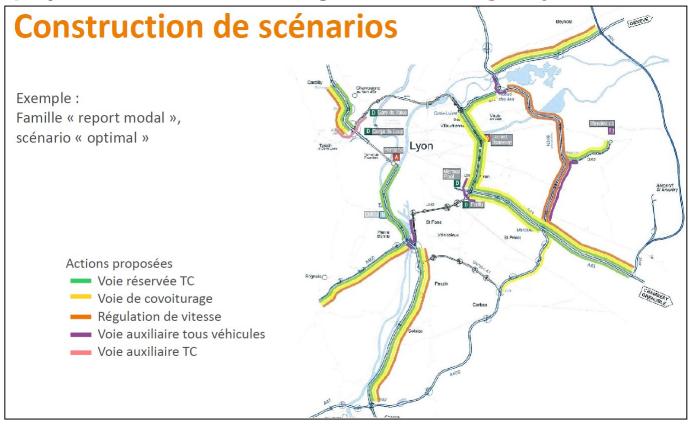
- Il n'existe pas d'outils de contrôle automatique suffisamment fiables (risque de fraude).
- Pour des raisons de sécurité et de gestion du trafic, la voie réservée devrait être implantée sur la file de gauche (afin d'éviter les interférences avec les bretelles d'entrée / sortie des échangeurs).
- Pour des raisons d'efficacité, la voie réservée doit permettre de décongestionner suffisamment les voies existantes. Pour cela, il faudrait que le taux d'occupation des véhicules passe au-moins de 1,2 à 1,4 en heure de pointe (toutes voies confondues), ce qui nécessite ...:
  - .... que la voie réservée soit suffisamment longue pour permettre un gain de temps significatif (au-moins 5 voire 10 minutes)
  - ... que soit mis en place une politique globale et ambitieuse de promotion du co-voiturage à l'échelle du grand Bordeaux.
  - Le principe d'une voie réservée au co-voiturage n'a pas été retenu dans le projet d'aménagement de la rocade soumis à la concertation publique en 2014.

#### Sources:

>Conseil général de l'environnement et du développement durable, Le déploiement d'un système de réservation de voies aux véhicules à fort taux de remplissage sur la rocade de Bordeaux, février 2011.



| En France : il n'existe pas de voie réservée au covoiturage ... mais des projets ont été / sont envisagés en ... >> région lyonnaise



<u>Sources</u>: >CEREMA (Sylvain Belloche/ David D

Belloche/ David Dubois), gestion multimodale et dynamique des voies structurantes, étude d'opportunité et de faisabilité sur les VSA de l'agglomération lyonnaise, présentation du 09 avril 2015 à la COTITA Centre-Est.

- >Une étude technique sur l'opportunité et la faisabilité de la création de VSP et voies réservées TC ou covoiturage sur les voies structurantes de l'agglomération lyonnaise
- >Une lancée sur l'initiative de l'Etat pour réfléchir à l'accompagnement des mesures de réduction de vitesse sur les autoroutes inscrites dans le PPA (plan de protection de l'atmosphère) de l'agglomération lyonnaise
- >Une réflexion qui pourrait continuer (notamment pour A43) avec un pilotage qui reste à définir



### | En France : il n'existe pas de voie réservée au covoiturage ... mais des projets ont été / sont envisagés à ... >>

#### Loire Atlantique / région nantaise

Dans le cadre de son « schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025 », le Conseil Général de la Loire Atlantique propose d'expérimenter la création d'une « voie à forte capacité », réservée aux covoitureurs et aux TC.

Le **PDU de la Région lle de France** (adopté en juin 2014) souhaite « autoriser la circulation des co-voitureurs dans les voies réservées partagées avec les bus sur autoroute et voies rapides ».

Pour cela est prévu de bâtir un « Schéma directeur des voies dédiées aux bus pouvant être ouvertes aux taxis et au co-voiturage », l'option « ouverture au co-voiturage » étant surtout envisagée dans des secteurs où il difficile de développer une offre TC performante.

Ces démarches n'ont pas encore débouché sur des projets opérationnels de voie réservée covoiturage

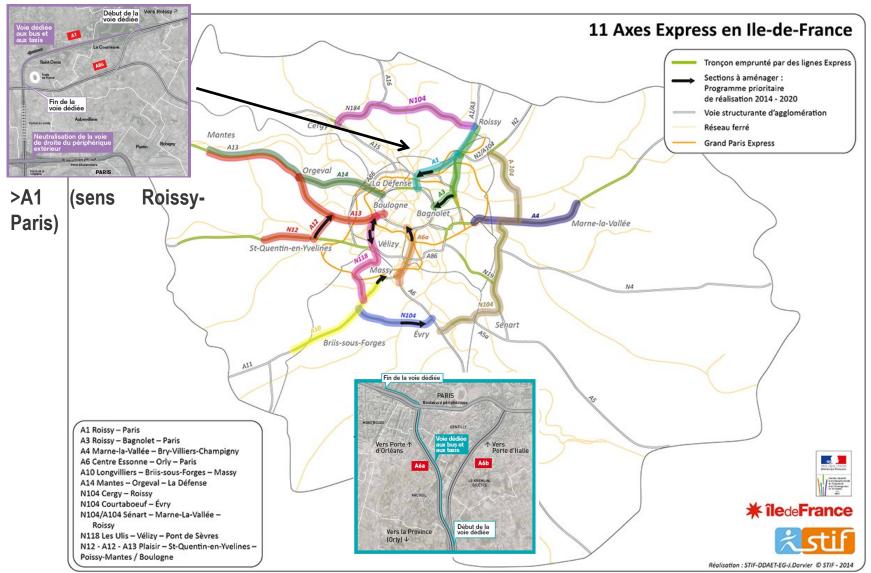
#### Sources:

>Ministère de l'Intérieur – inspection générale de l'administration / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – conseil général de l'environnement et du développement durable, Rapport sur les nouveaux usages de la route, juillet 2014

>STIF / Région lle de France, Plan de déplacements urbains lle de France, juin 2014



# Île de France : deux voies réservées ouvertes au printemps 2015 qui n'intègrent (pour l'instant ?) pas le co-voiturage (1/3)





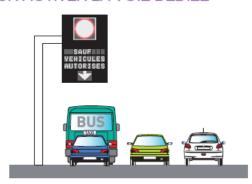
# Île de France : deux voies réservées ouvertes au printemps 2015 qui n'intègrent (pour l'instant ?) pas le co-voiturage (2/3)



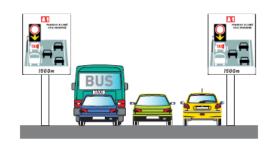
#### A1 (sens Roissy-Paris) - 3 voies

- A l'HPM (06h30 10h00), voie de gauche dédiée sur 5 km aux TC réguliers (15 lignes) et taxis (300/ heure)
- Coût : 5 M€ financés à 50% par l'Etat et 50% par la Région ldF

UNE SIGNALISATION LUMINEUSE POUR ACTIVER LA VOIE DÉDIÉE

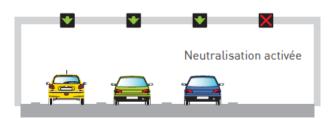


La voie dédiée est réservée à la circulation des bus et des taxis quand les panneaux de signalisation sont allumés.



Des panneaux d'information alertent les usagers quand ils arrivent dans la zone où est implantée la voie dédiée.

UNE SIGNALISATION LUMINEUSE POUR NEUTRALISER LA CIRCULATION SUR LA VOIE DE DROITE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE EXTÉRIEUR





Déjà expérimenté en 2009-2010 : « une diminution des temps de parcours de tous les usagers de l'A1 est constatée dès lors que l'insertion des véhicules sur le périphérique extérieur depuis l'autoroute A1 est facilitée » (d'où la « neutralisation de la voie de droite » du périf extérieur)



# Île de France : deux voies réservées ouvertes au printemps 2015 qui n'intègrent (pour l'instant ?) pas le co-voiturage (3/3)



#### A6 a (sens Orly-Paris) - 3 voies

- A l'HPM (07h00-10h00), voie de droite dédiée à l'heure de pointe sur 3 km aux TC réguliers (30 bus / heure) et taxis (200/ heure)
- Coût : 3 M€ financés à 50 % par l'État et 50 % par la Région ldF

#### Pourquoi ces projets n'intègrent pas le covoiturage?

- Volonté de privilégier les taxis et lignes régulières TC dans des secteurs très congestionnés.
- Pas de définition juridique « officielle » du covoiturage (Nb : ce point a été réglé par la loi MATPAM et un complément de définition figure dans le projet de Loi sur la transition énergétique de la croissance verte)
- Difficultés de contrôle : il n'existe pas de technologie fiable pour repérer le nombre de personnes à bord d'un véhicule. De plus, comment éviter les abus et détournements d'usage : « VTC », « UBER » ?

#### Sources:

>DIRIF (direction des routes d'île de France), <a href="http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/">http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/</a> a1 -voie-dediee-aux-bus-et-aux-taxis-r306.html et <a href="http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/">http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/</a> a6a-voie-dediee-aux-bus-et-aux-taxis-r307.html

>Blog d'Olivier Razemon « l'interconnexion n'est plus assurée » consulté le 04 mai 2015 <a href="http://transports.blog.lemonde.fr/">http://transports.blog.lemonde.fr/</a> 2015/04/27/sur-la1-la-voie-dediee-aux-bus-et-taxis-ne-creera-pas-de-congestion-supplementaire/



#### Voies réservées au co-voiturage > position actuelle des services de l'Etat

#### Voies spécialisées partagées (aménagement bande d'arrêt d'urgence) >

- Un usage qui doit rester réservé aux lignes régulières de transports collectifs (pas d'ouverture aux taxis ou au co-voiturage).
- Elaboration en cours d'un cadre règlementaire pour faciliter ces aménagements (les VSP existantes étant sous un régime expérimental / dérogatoire).

#### Voies réservées prises sur la circulation générale

- « optimiser leur usage en recherchant le meilleur équilibre entre fréquentation et niveau de service sans en limiter à priori la liste des usagers autorisés »
- Plus concrètement : les voies réservée existantes restent réservés aux TC et aux taxis (ex : lle de France, Marseille), mais rien n'interdit d'imaginer la création de voie réservée pour le covoiturage sous réserve de lever certains obstacles techniques / règlementaires.

#### Sources:

>Ministère de l'Intérieur – inspection générale de l'administration / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – conseil général de l'environnement et du développement durable, Rapport sur les nouveaux usages de la route, juillet 2014

>Levilly B. / CEREMA, voies réservées aux TC et au covoiturage, contexte général et orientations nationales, présentation au CITITA Centre Est, 9 avril 2015).



#### Voies réservées au co-voiturage > points à clarifier pour les services de l'Etat

# La problématique des voies réservées au covoiturage

- Art L2213-2 du code de la route permet de réserver l'accès de certaines voies à diverses catégories d'usagers ou de véhicules.
- Mais le code de la route ne comprend pas de définition précise du covoiturage
- Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Lien Legifrance, JO 28/01/2014, p. 1562): Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun.
- Absence de panneau réglementaire

#### Sources:

Levilly B. / CEREMA, voies réservées aux TC et au covoiturage, contexte général et orientations nationales, présentation au CITITA Centre Est, 9 avril 2015).

9 avril 2015

COTITA - Voies réservées aux TC et au covoiturage



21

> Des réflexions complémentaires en cours sur les outils de contrôle-sanction automatiques pour garantir le respect de l'usage des futures voies réservées au covoiturage



# Aller vers un Schéma de parcs-relais et aires de co-voiturage ?

réflexion sur les objectifs et les modalités de travail



#### Schéma des parcs-relais et du co-voiturage : questionnements pour l'élaboration

#### Quelle ambition pour un schéma?

#### À l'échelle de la RUG :

- Compléter le diagnostic par une vision prospective de l'évolution des besoins et de l'offre et leur répartition par secteur de la RUG
- Définir des orientations collectives

#### A l'échelle des secteurs :

- Décliner finement la localisation des parkings en lien avec les potentiels fonciers identifiés
- La traduction opérationnelle du Schéma par un plan d'actions

#### Quel pilotage?

- Une animation pour faire émerger et partager un cadre stratégique
- Prise en charge par l'EP SCoT (appui de l'AURG) de la Commission déplacements
- Nécessitant une validation officielle « de type charte d'engagement » par l'ensemble des acteurs impliqués : AOT, AOTU, EPCI...
- ➤ Un pilotage par les AOTU de l'élaboration d'un plan d'actions opérationnel à leur échelle.
- Si pas d'AOT : travail préparatoire nécessaire sur Bièvre-Valloire, Sud-Grésivaudan et Trièves.

#### Un contexte national favorable :

>Le projet de Loi sur la transition énergétique et la croissance verte prévoit notamment de rendre obligatoire la réalisation de schémas des aires de covoiturage

>L'Etat souhaite lancer l'élaboration de « schémas directeurs d'agglomération de gestion du trafic » (SDAGT) avec trois objectifs : traiter les points de congestion récurrents du réseau routier structurant, renforcer l'usage des TC par un meilleur partage de la voirie, développer l'intermodalité.

### ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **SCOT 203**0 DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

21 Rue Lesdiguières - 38000 Grenoble Tél. 04 76 28 86 39 Télécopie 04 76 47 20 01 epscot@scot-region-grenoble.org www.scot-region-grenoble.org

