



SOCIÉTÉ

Vers une généralisation des voies dédiées sur autoroute

Grâce à plusieurs expérimentations en région parisienne et en province, bus et taxis roulent déjà sur des couloirs réservés.

TRANSPORTS Des embouteillages monstres aux abords des agglomérations et toujours une insuffisance de trains de banlieue, de RER ou encore de tramways... Pour remédier à la situation, le bus et l'autocar semblent de plus en plus s'imposer comme la solution. En région parisienne, mais aussi en province, on leur déroule le tapis rouge. Ainsi, aux abords de Paris et à partir du printemps, 3 km de la voie de droite de l'A6a dans le sens province-Paris leur seront réservés ainsi qu'aux taxis, entre 7 heures et 10 heures, les jours de la semaine. Cinq kilomètres de l'A1 sur la voie de gauche allant de La Courneuve au Stade de France, en direction de Paris, seront également à leur disposition de 6 h 30 à 10 heures, tous les jours ouvrés.

Ces aménagements qui visent à promouvoir l'usage de ces modes de déplacement en garantissant leur temps de parcours sur ces portions congestionnées rejoignent des initiatives déjà en cours. Ainsi, à Marseille, la voie de droite de l'A7 qui pénètre dans la ville jusqu'à proximité de la gare Saint-Charles est aménagée sur 2 km en voie réservée aux véhicules de transport en commun et aux taxis. Mis en place depuis 2012, ce modèle s'apparente le plus à celui qui verra le jour autour de Paris.

Ailleurs, d'autres choix ont été retenus. Au lieu de réduire la place de la voiture, la bande d'arrêt d'urgence (BAU) a été transformée en voie de

circulation. Ainsi, sur l'A10, en région parisienne, une ligne de 33 km qui assure la liaison en autocar entre Dourdan et la gare RER de Massy-Palaiseau utilise la BAU sur les trois derniers kilomètres. « Ce système répond à de vrais besoins de déplacement domicile-travail », indique André Broto, directeur général adjoint de Cofiroute. À Grenoble, et en entrée de l'agglomération, un dispositif original est mis en place depuis 2007. Sur décision d'un poste de contrôle, 10 km de bande d'arrêt d'urgence s'ouvrent aux autocars dès que la vitesse de circulation sur autoroute tombe en dessous de 50 km/h. Le reste du temps, la BAU garde ses fonctions « normales ». L'usage de la BAU comme remède contre les embouteillages au niveau national est d'ailleurs envisagé. La réflexion qui avait été lancée par Frédéric Cuvillier, alors secrétaire d'État aux Transports, pour y faire circuler bus, taxis et même des véhicules de covoiturage est reprise aujourd'hui par son successeur, Alain Vidalies.



Un couloir réservé aux autocars sur l'autoroute A48, aux abords de Grenoble, est en place depuis 2007. Photo : JÉRÔME GUILLEMAIN/CIT'IMAGES

Le modèle madrilène

Pour André Broto il est temps de passer à la vitesse supérieure. « En grande couronne parisienne, on compte plus de 800 communes dépourvues de gares TER ou RER. Une majorité de ses 2,5 millions d'actifs sont donc contraints de prendre la voiture, alors que l'autocar serait une solution adaptée et rapide à mettre en place », dit-il en louant le modèle madrilène. « 350 lignes d'autocars irriguent la grande couronne de Madrid en empruntant les autoroutes et des voies dédiées en fin de parcours jusqu'à des lignes de métro circulaires », dit-il. De son côté, l'association Quarante millions d'automobilistes est hostile à tout projet réduisant la place de la voiture sur des axes congestionnés. « On va créer sur l'A1 et l'A6 un effet entonnoir qui va aggraver la situation », assure son délégué général, Pierre Chasse-ray, plutôt favorable à la solution de la BAU. « Mais à condition que l'on crée en complément des refuges pour les véhicules contraints de s'immobiliser », dit-il. « Sans cela, ajoute-t-il, la paralysie du trafic sera garantie à la moindre panne. » ■

par Angélique Négroni <anegroni@lefigaro.fr>

