

Mission de parangonnage Les voies réservées pour les véhicules à occupation multiple (VOM) au Canada

CEREMA Méditerranée - Sandrine Rousic

Journée du 28 Mai 2019 : «Quelles évolutions dans la méthodologie de conception des projets routiers ?»



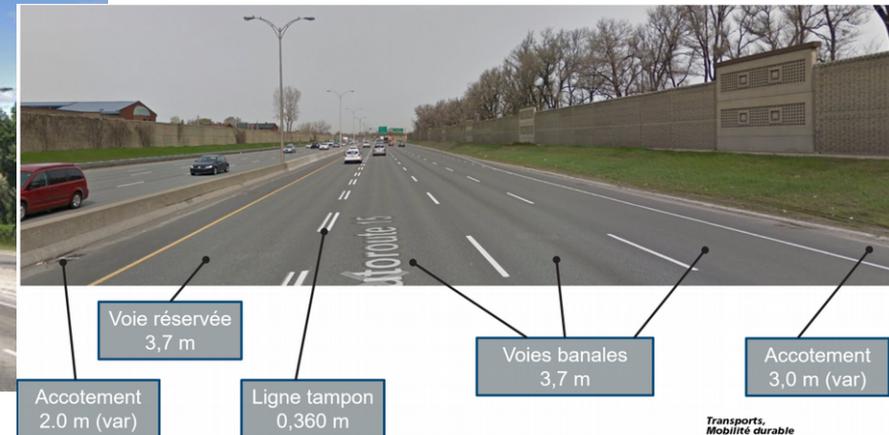
Sur un appel à propositions interne, mission Cerema en juin 2018 « Parangonnage VOM au Canada »

- Expérience française quasiment nulle et volonté nationale de développer des voies réservées au covoiturage
- Intéressant de visiter le Québec ayant une vraie politique d'exploitation des VOM : comprend depuis des années, un réseau de 7 sections de voies de covoiturage soit 35 km environ
- Objectif : comprendre ces aménagements et aider à la rédaction de la doctrine technique française réalisée en parallèle

Retour d'expérience québécois

- 7 VOM dont 5 sur autoroute et 2 VOM sur route à 50 km/h
- Création de voie nouvelle pour la plupart, 4 à gauche et 3 à droite
- De longueur variable de 750m à 7,5 km
- Usagers : bus, taxis, véh électriques et 3 cas VR3+ / 4 cas VR2+
- Sur VSA, débit VOM de 500 à 800 veh/h – sur Route 300 veh/h
- 5 cas de VOM temporaire : gestion statique de l'activation avec affichage des jours et heures. Ces VOM ouvertes à la circulation générale le reste du temps.
- 2 VOM avec gestion dynamique des vitesses

Cas de VOM Temporaire : A15 – Montréal



- Première VOM en 1995
- 7,5 km – pas de VLA spécifique
- 800 véh/h pour un trafic moyen de 7000 veh/h
- Taux de fraude sur VOM 16,46 %

Cas de VOM Permanente : R116 – Québec



- VOM 3+ dans les 2 sens sur 3,3 km en milieu péri-urbain
- Fonctionnement permanent mis en service en 2009 (couloirs bus depuis 2002)
- entrées/sorties aux carrefours, arrêts bus en pleine voie
- Gains de temps appréciables sur artères congestionnées en HP

Principaux enseignements

- Objectif initial -> favoriser la circulation des bus. Sous conditions, certains usagers y sont autorisés : la VR devient VOM
- Limiter les VOM aux 3+ : compromis entre l'acceptation sociale et un nb de voitures réduit afin de ne pas gêner la circulation des bus
- Dans la plupart des cas, création d'une nouvelle voie de circulation
- Les VOM voient globalement le taux d'occupation ou la fréquentation de la voie augmenter au cours du temps
- Un taux de fraude de l'ordre de 10 % est noté en moyenne -> lié à la fréquence du contrôle (réalisé visuellement par les forces de l'ordre)

En conclusion,



- ✓ Démarche de parangonnage enrichissante
- ✓ Identification des difficultés et des besoins qu'ils soient techniques ou réglementaires pour le déploiement de ces voies en France
- ✓ Reprise d'un certain nombre de règles des VOM pour le guide français (adoption du signal de la macle)

Merci pour votre attention

Rapport d'étude en téléchargement sur internet

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-reservees-au-covoiturage-retour-mission-parangonnage>

Contacts :

CEREMA Méditerranée - Sandrine Rousic et Mathieu Luzerne

CEREMA Centre-Est - Alexis Bacelar

CEREMA Direction territoires et ville - Olivier Ancelet