

Voies Structurantes d'Agglomération (VSA 90/110)

Optimisation de l'usage des VSA Vers une stabilisation des voies réservées

François RAMBAUD – Olivier ANCELET
Cerema TV / VOI / CGR

Les « voies spécialisées »

Les catégories définies dans le VSA90/110

- (Les VSVL)
- Les voies réservées
- Les voies auxiliaires

Les « voies spécialisées »

Les catégories définies dans le VSA90/110

- Les voies auxiliaires

Voie de circulation **autorisée à tous les véhicules** et **utilisée temporairement** pour augmenter la capacité de l'infrastructure en fonction de la demande de trafic.

Les voies auxiliaires

Enjeu de trafic

- Augmenter la capacité du tronçon de VSA en période de pointe
- Ainsi éviter ou limiter la formation de la congestion
- Limiter les risques d'accident de queue de bouchon

Enjeu de sécurité

- Permettre les arrêts d'urgence
- Permettre l'accès aux véhicules de secours
- Permettre la sécurité de l'exploitant lors d'opération d'entretien

Les voies auxiliaires

L'exemple français : Tronc commun A4-A86



16/03/2017

Journée Technique Cerema
VSA - Vers une stabilisation

Les voies auxiliaires

Objectif de la DGITM

- Sortir du cadre de l'expérimentation (A4-A86)
- Permettre le développement des projets de voie auxiliaire sur BAU en fixant la doctrine technique et en adaptant le cadre réglementaire

→ Vers un guide de conception et d'exploitation des voies auxiliaires sur VSA

Les « voies spécialisées »

Les catégories définies dans le VSA90/110

- Les voies réservées

Voie de circulation **réservées à certains usagers ou catégories de véhicule** et **utilisée de manière temporaire ou permanente** en vue de favoriser leur usage...

Les voies réservées

Note relative à l'aménagement des voies réservées sur le réseau routier national (fin mars 2017)

Orientations du MEEM → 2 types de voies réservées

- Les VR prises sur l'ancien espace de la BAU
- Les VR prises sur une voie de circulation générale

Les voies réservées

Les VR prises sur l'ancien espace de la BAU

- Seulement pour les lignes régulières TC
- Recherche de solutions simples et peu coûteuses
- → Voies permanentes et signalisation statique

Les voies réservées

Les VR prises sur l'ancien espace de la BAU

- Implique des conditions d'aménagement et d'exploitation pour :
 - Favoriser la circulation des TC (haut niveau de service)
 - Assurer un niveau de sécurité pour les autres véhicules et l'exploitant routier
 - Assurer l'exploitabilité de l'infrastructure

- → guide VRTC

Les voies réservées

Les VR prises sur une voie de circulation générale

- Objectifs :
 - Favoriser certains usagers ou catégories
 - Rendre le projet acceptable vis-à-vis des autres usagers
- → Optimiser l'occupation de la VR

Les voies réservées

Les VR prises sur une voie de circulation générale

- VR ouvertes :
 - Aux services de **transport public** (TC, taxis, VTC, cars de tourisms...)
 - Au covoiturage (**2+ ou 3+**)
 - Aux véhicules à **très** faible émission
 - VR ouverte lorsque cela est nécessaire !
 - Aux heures de pointe : VR
 - Aux heures creuses : voie de circulation générale
- Gestion dynamique de la VR

Les voies réservées

Les VR prises sur une voie de circulation générale

- Vers un guide de conception et d'exploitation, mais...
- Verrous à lever
 - Validation politique (article 56 de la Loi TECV)
 - Contrôle de l'occupation des véhicules

Merci

François RAMBAUD

+33 (0)4 72 74 59 24
francois.rambaud@cerema.fr

Olivier ANCELET

+33 (0)4 72 74 58 49
olivier.ancelet@cerema.fr