



Rouler sur la bande d'arrêt d'urgence, c'est peut-être pour bientôt

<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2014/06/04/01016-20140604ARTFIG00088-rouler-sur-la-bande-d-arret-d-urgence-c-est-peut-etre-pour-bientot.php>



Crédits photo : PHILIPPE DESMAZES/AFP

Le ministère des Transports songe à autoriser bus, taxis et véhicules de covoiturage à emprunter la voie d'arrêt d'urgence lors de la formation de bouchons autour des grandes villes. Le dispositif est déjà testé avec succès à Grenoble depuis 2007.

Comment décongestionner la circulation à l'entrée des grandes villes aux heures de pointe? En autorisant les autobus et les véhicules de covoiturage à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence, répond le ministère des Transports¹. Les services ministériels bûchent sur la question depuis plusieurs mois et pourraient généraliser ce dispositif déjà testé depuis quelques années dans plusieurs agglomérations françaises.

La circulation sur la bande d'arrêt d'urgence s'inspire des «carpool lanes» nord-américaines. Certaines portions d'autoroutes très fréquentées aux Etats-Unis et au Canada réservent une voie de circulation aux taxis, autobus et véhicules transportant deux personnes et plus. Ces «voies réservées aux véhicules à occupation multiple» permettent de gagner un temps appréciable sur les trajets journaliers, ce qui encourage d'autant plus la pratique du covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

Nouvelle signalisation

Le concept est difficilement transposable tel quel en France, sauf à dégager des fonds très importants pour construire des voies de circulation supplémentaires. Le ministère des Transport propose donc d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence, jusque là réservées aux véhicules en détresse et aux secours, et de fait rarement empruntées. «J'ai demandé aux services du ministère de recenser tous les lieux où nous pourrions optimiser l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence», a indiqué à RTL le ministre Frédéric Cuvillier. «Il faudra les doter d'une signalisation adaptée qui permettra de les ouvrir aux bus, au covoiturage et aux taxis, sur des créneaux horaires précis, et lors de la formation de bouchons».

La transformation des bandes d'arrêt d'urgence nécessite plusieurs aménagements. Il faut élargir la voie, renforcer la chaussée pour qu'elle puisse supporter le poids des véhicules lourds, ajouter de nouveaux panneaux de signalisation et des caméras de surveillance, retravailler les voies d'entrée et de sortie d'autoroute et aménager de nouveaux refuges pour que les véhicules ayant besoin de s'arrêter puissent le faire en toute sécurité.

Des expérimentations un peu partout en France

Un tel dispositif est déjà testé depuis 2007 à l'entrée de Grenoble, sur près de cinq kilomètres d'autoroute. Mais les règles sont strictes. Pas question de laisser les chauffeurs de bus décider d'eux-même d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence. L'autorisation de circulation sur cette dernière est décrétée par le Centre interdépartemental des routes, qui scrute en temps réel le trafic. Si ce dernier tombe sous les 30 kilomètres par heure, les autobus sont autorisés à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence à seulement 50 km/heure. Six millions d'euros ont été engagés pour placer des panneaux lumineux d'information, des caméras tous les 250 mètres et former les conducteurs de bus de l'agglomération. L'opération est un succès: les usagers mettent six minutes de moins pour rallier Grenoble et la fréquentation de la ligne de bus empruntant ce tronçon a doublé. Cinq kilomètres supplémentaires² ont été ouverts à la circulation depuis mars dernier pour un coût de 8,5 millions d'euros, financé à parité entre le département de l'Isère et la Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA).

D'autres agglomérations, comme Toulouse, Lille³, Marseille⁴ ou Strasbourg, sont sur le point de lancer des opérations similaires. En Ile-de-France, une voie de l'autoroute A1⁵, qui relie Paris à Lille, sera réservée aux bus, taxis et covoiturage au niveau de l'entrée dans la capitale d'ici début 2015. La Région planche également sur une douzaine d'autres tronçons dont la mise en place s'étalera dans les années à venir.



Chloé Woitier

journaliste 107 abonnés

Journaliste au pôle Actu du Figaro.fr depuis 2011. Pour me suivre sur Twitter : @W_Chloe