

# COVOITURAGE : UNE ACCÉLÉRATION DE L'OUVERTURE DES VOIES RÉSERVÉES DÈS 2022 ?

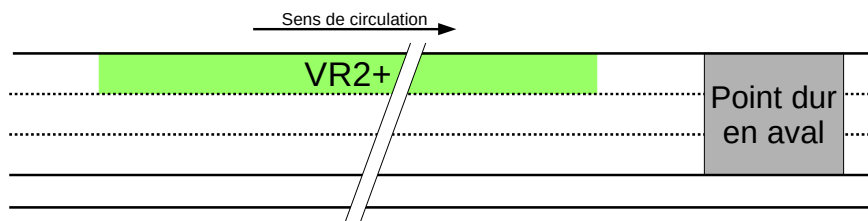
Conception des voies réservées  
expérimentales

Rendez-vous mobilités – 09 novembre 2021

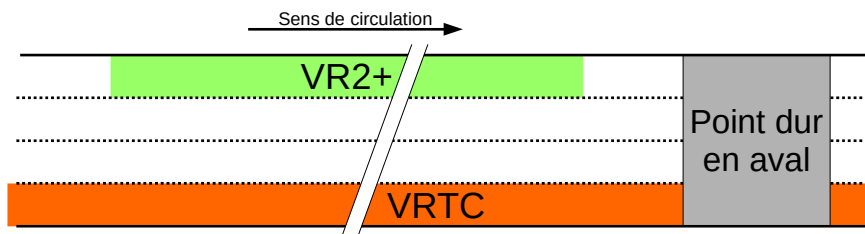
---

# LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

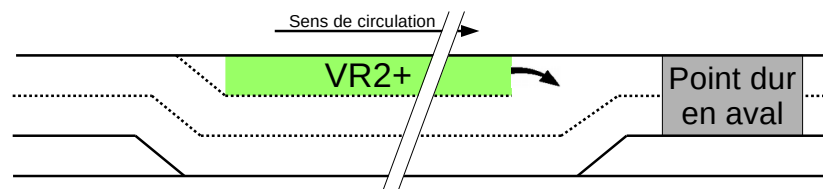
**Scénario 1** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche



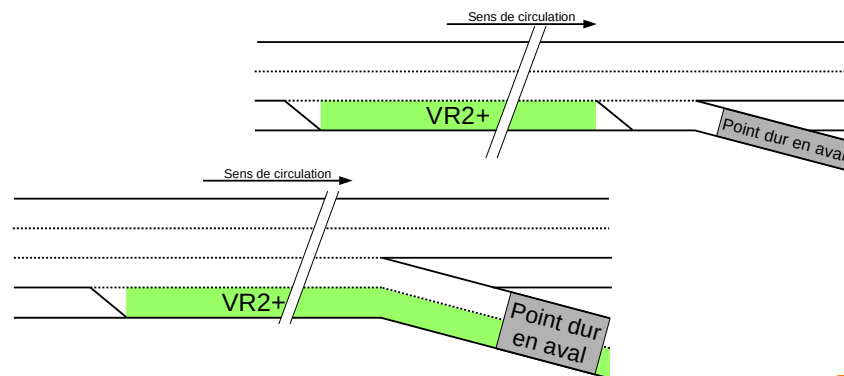
**Scénario 3** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite



**Scénario 2** – VR2+ permanente à gauche avec suppression de la BAU



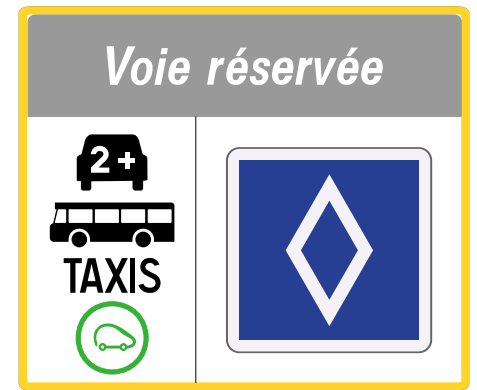
**Scénario 4** – VR2+ permanente à droite avec suppression de la BAU



# SIGNALISATION EXPÉRIMENTALE

## Les principes adoptés

- VR2+ expérimentales limitées dans le temps
- Viser une mise en œuvre rapide, peu coûteuse et réversible
- → Privilégier une signalisation statique peu intrusive



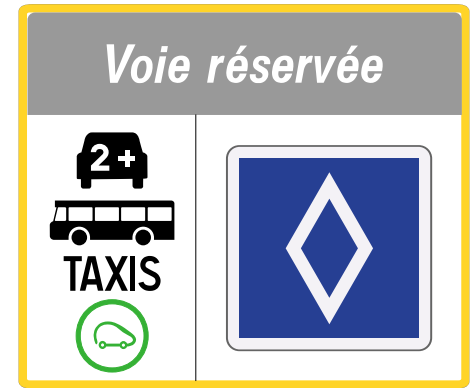
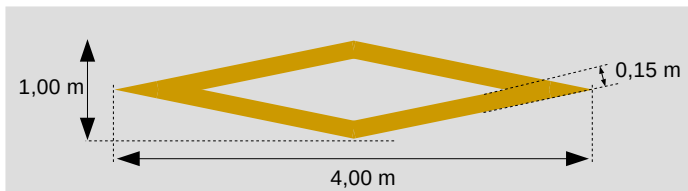
# SIGNALISATION EXPÉRIMENTALE

## Les principes adoptés

- VR2+ expérimentales limitées dans le temps
- Viser une mise en œuvre rapide, peu coûteuse et réversible
- → Privilégier une signalisation statique peu intrusive

## VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis

- Signalisation de la VR2+ associée à un panneau horaire
- Signalisation des vitesses variables sur un même support
- Si nécessaire, renfort du marquage par un losange jaune



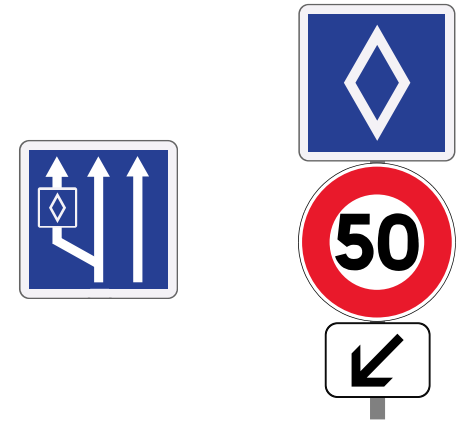
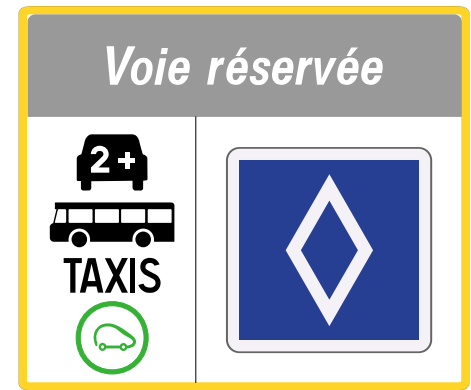
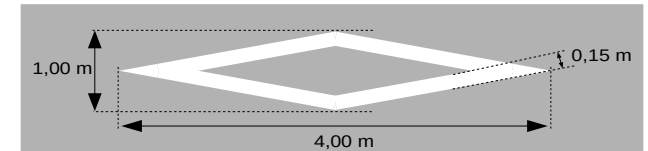
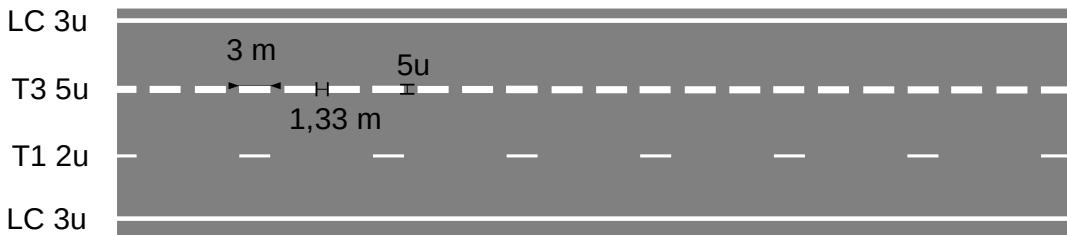
# SIGNALISATION EXPÉRIMENTALE

## Les principes adoptés

- VR2+ expérimentales limitées dans le temps
- Viser une mise en œuvre rapide, peu coûteuse et réversible
- → Privilégier une signalisation statique peu intrusive

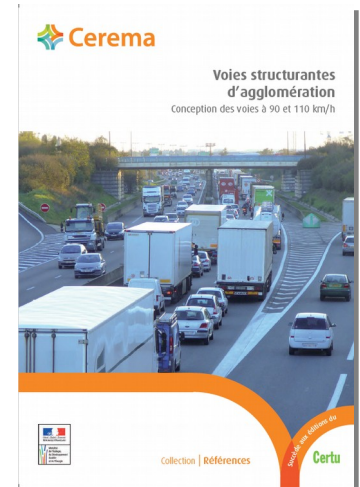
## VR2+ permanentes

- Signalisation de la VR2+ associée à la limitation de vitesse
- Marquage longitudinal en T3-5u
- Si nécessaire, renfort du marquage par un losange blanc



# CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE

Complète les référentiels techniques existants



# CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE

## Complète les référentiels techniques existants

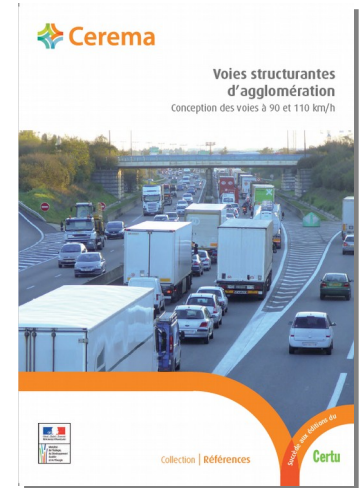
Profil en travers

Visibilité

Début et fin de VR2+

Conception aux échangeurs

Exploitation, équipements, services à l'utilisateur



# CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE

## Complète les référentiels techniques existants

Profil en travers

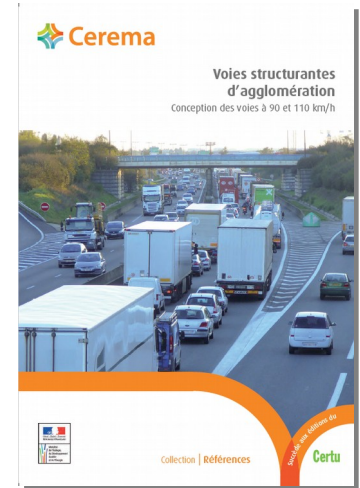
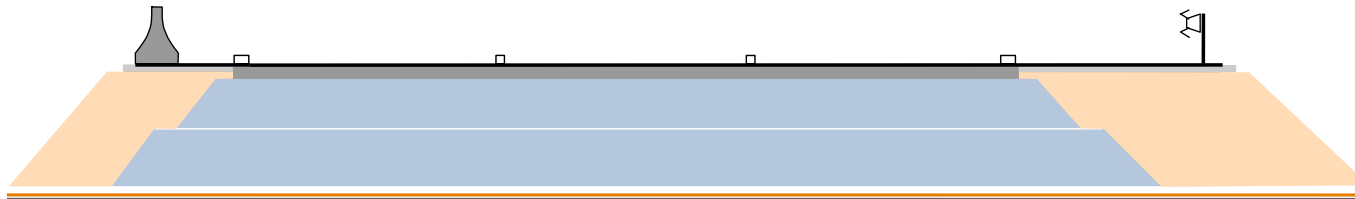
Visibilité

Début et fin de VR2+

Conception aux échangeurs

Exploitation, équipements, services à l'utilisateur

## Éléments impactant la conception générale





# CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE

## Complète les référentiels techniques existants

Profil en travers

Visibilité

Début et fin de VR2+

Conception aux échangeurs

Exploitation, équipements, services à l'utilisateur

## Éléments impactant la conception générale

Largeur de la plate-forme

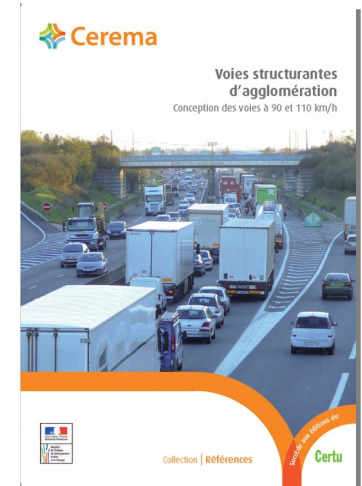
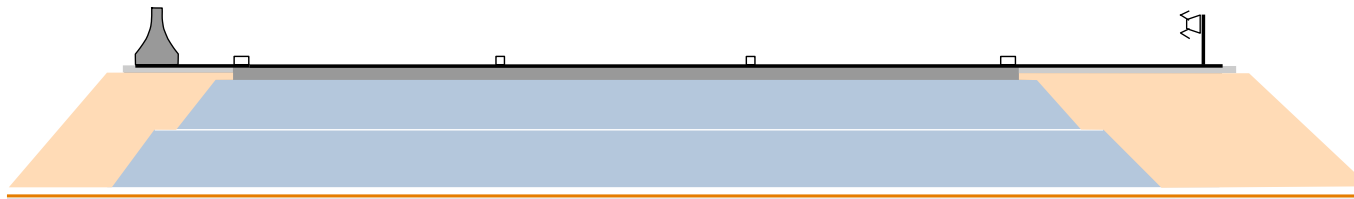
Traitement de surface

Structures de chaussée

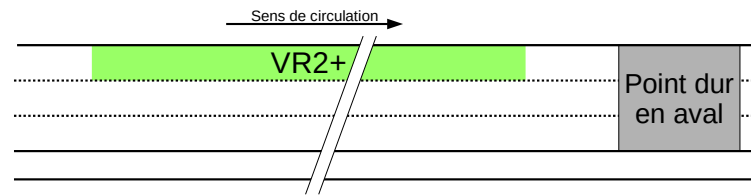
Échangeurs

Ouvrages d'art

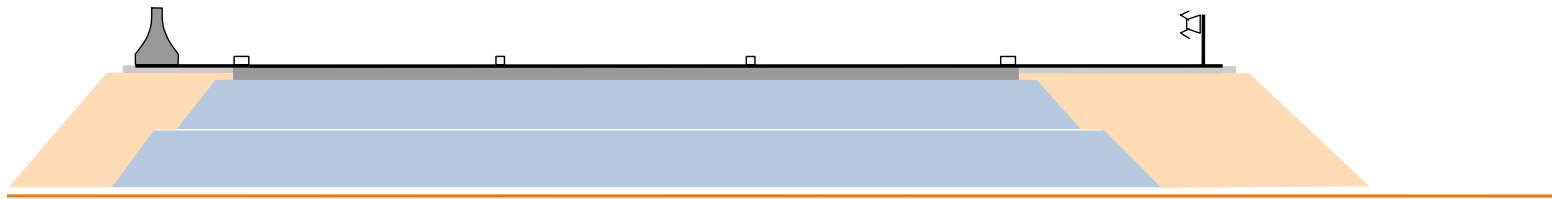
Assainissement, réseaux secs



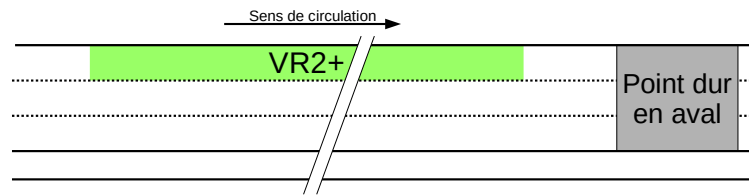
# SCÉNARIO 1



VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche

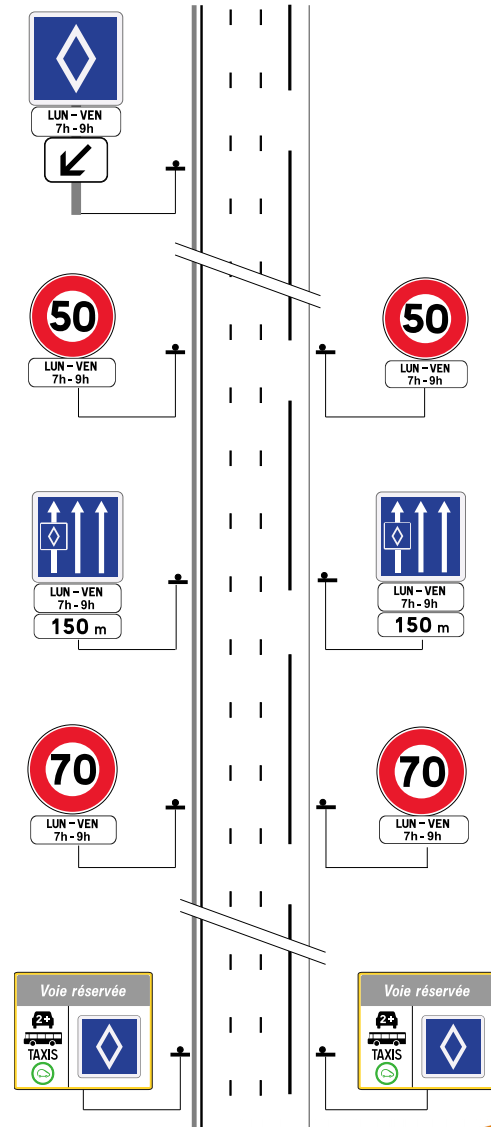
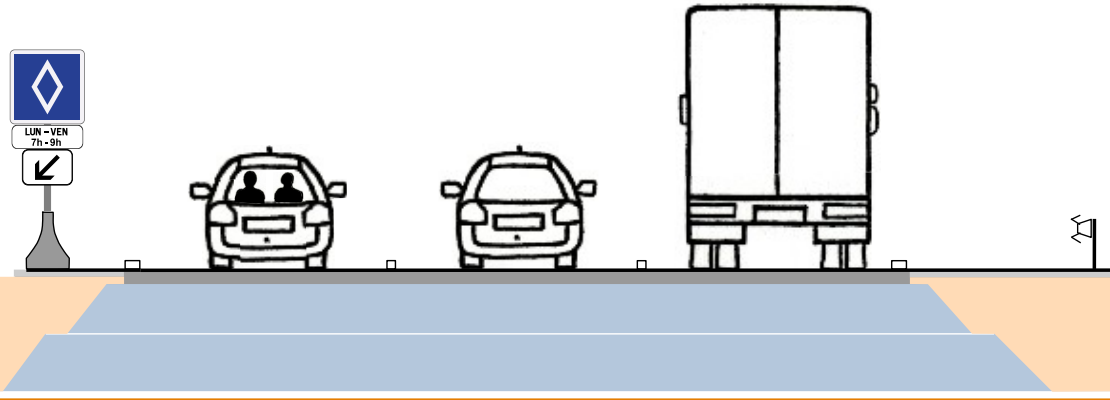


# SCÉNARIO 1

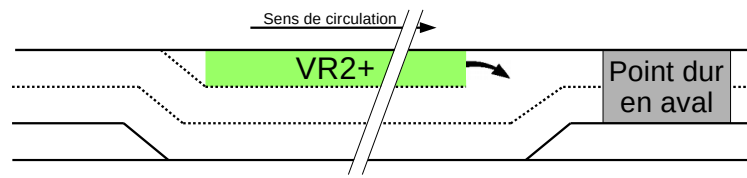


## VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche

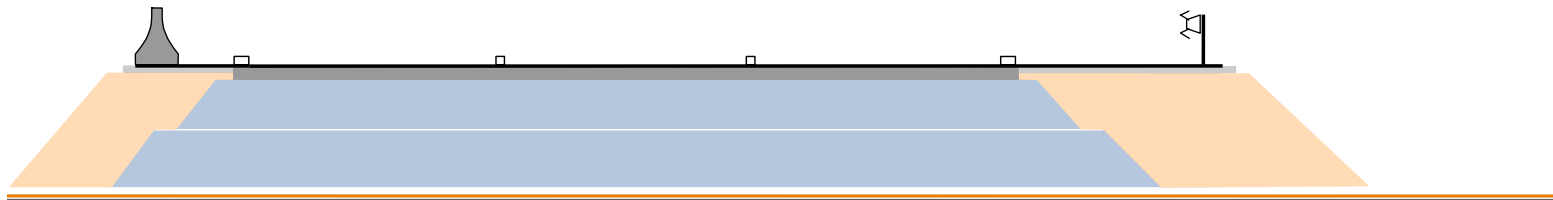
- Aménagement par défaut sur une section à 3 voies ou plus
- Période fixe d'ouverture : jours ouvrés, plages horaires
- Limites d'emploi :
  - Conséquences trop fortes sur la congestion pré-existante
  - Acceptabilité de la mesure sur des jours ouvrés moins chargés



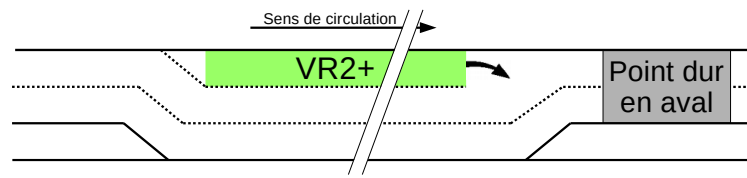
# SCÉNARIO 2



## VR2+ permanente à gauche avec suppression de la BAU

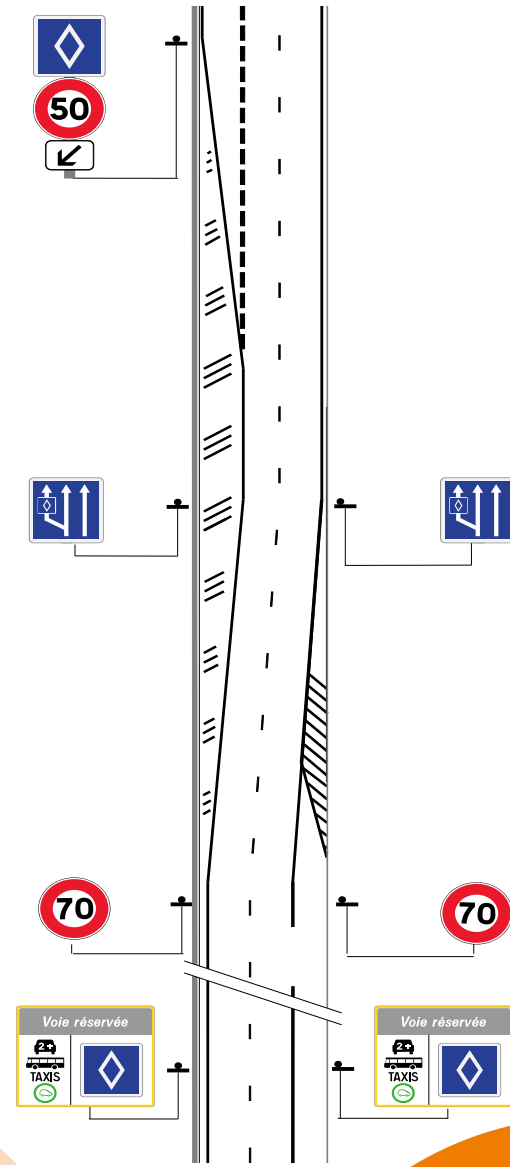
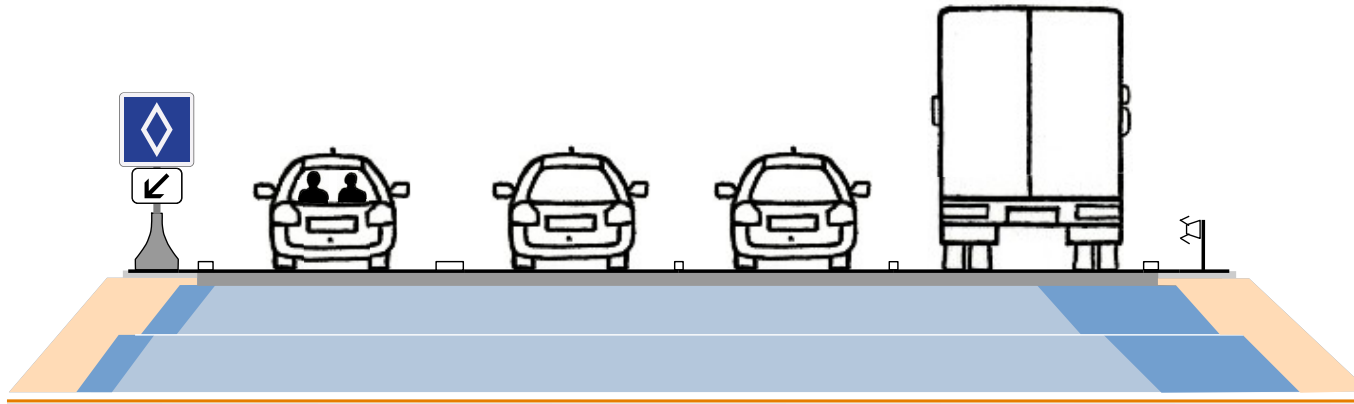


# SCÉNARIO 2

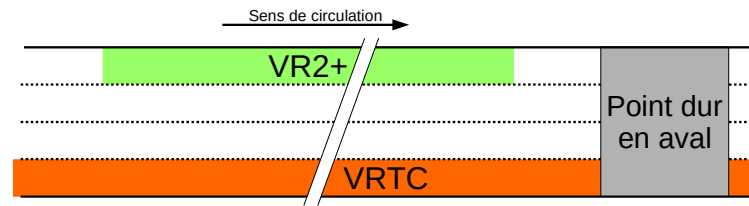


## VR2+ permanente à gauche avec suppression de la BAU

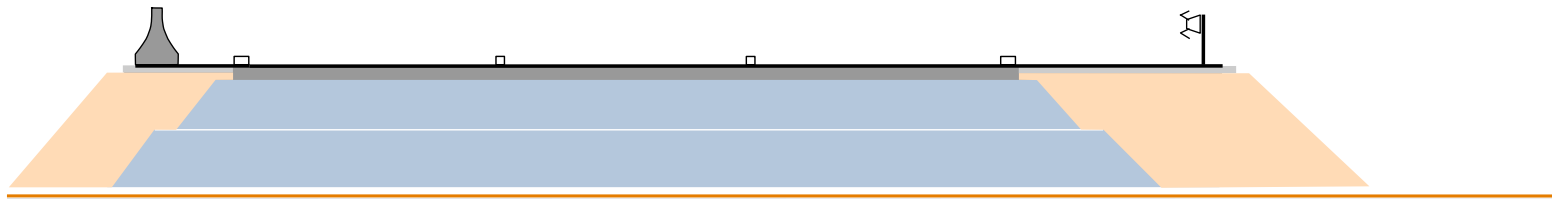
- Aménagement réservé aux extrémités de pénétrantes
- Nécessite la suppression de la BAU, et une VLA à 70 km/h
- Limites d'emploi :
  - Non recommandé sur des sections longues (supérieures à 3 km)
  - Largeur roulable et structure de chaussée insuffisantes



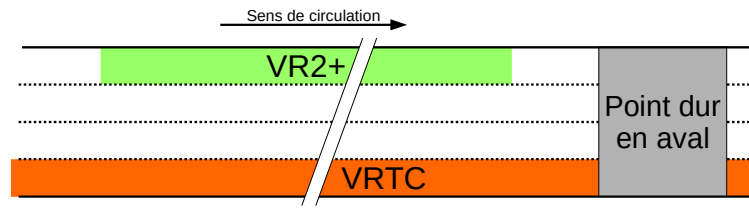
# SCÉNARIO 3



VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite

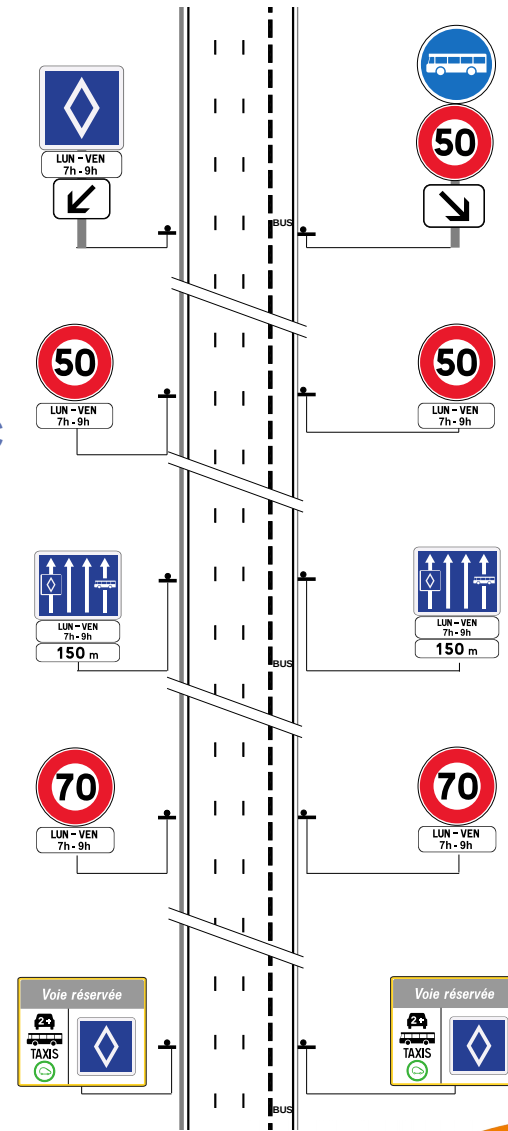
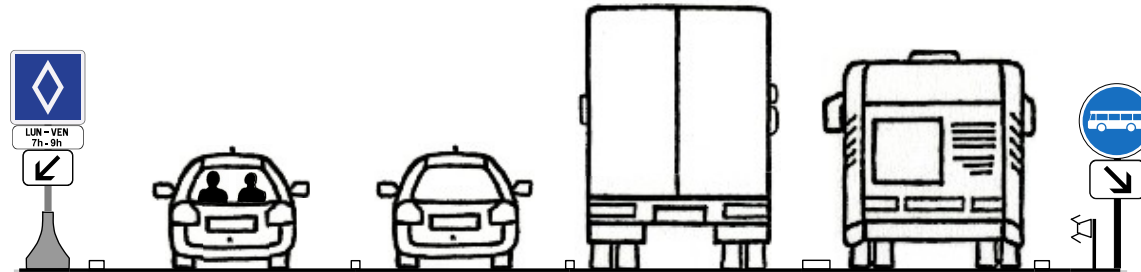


# SCÉNARIO 3

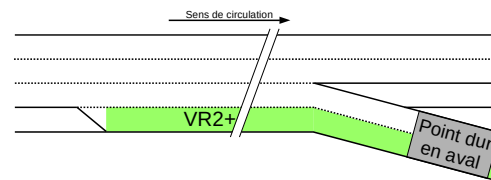
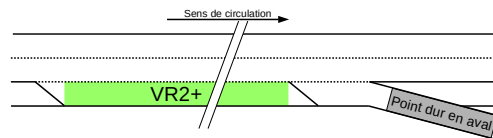


## VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite

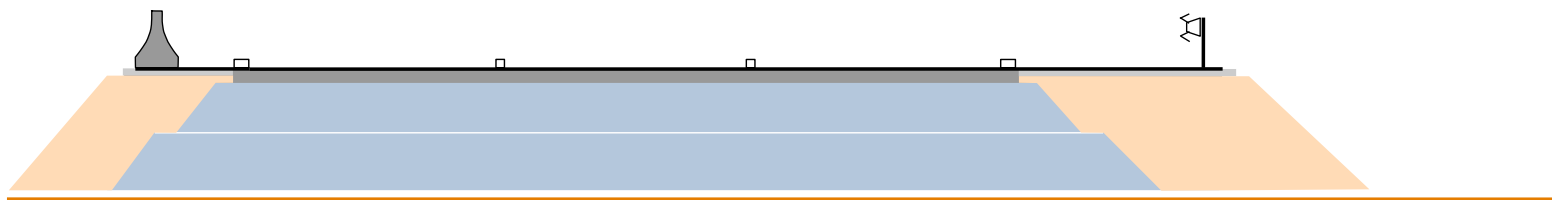
- Adaptation du scénario 1 aux sections comportant déjà une VRTC
- Maintien de la VRTC sur l'espace BAU, signalisation à adapter
- Limites d'emploi :
  - Largeur roulable insuffisante
  - Congestion rallongée pénalisant l'accès au début de la VRTC



# SCÉNARIO 4

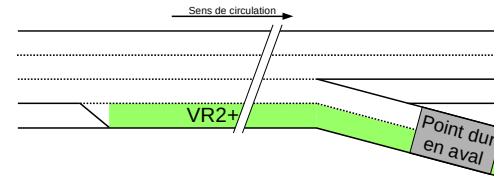
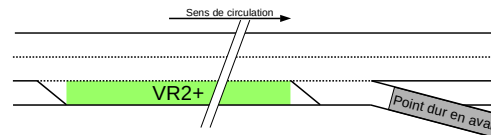


## VR2+ permanente à droite avec suppression de la BAU



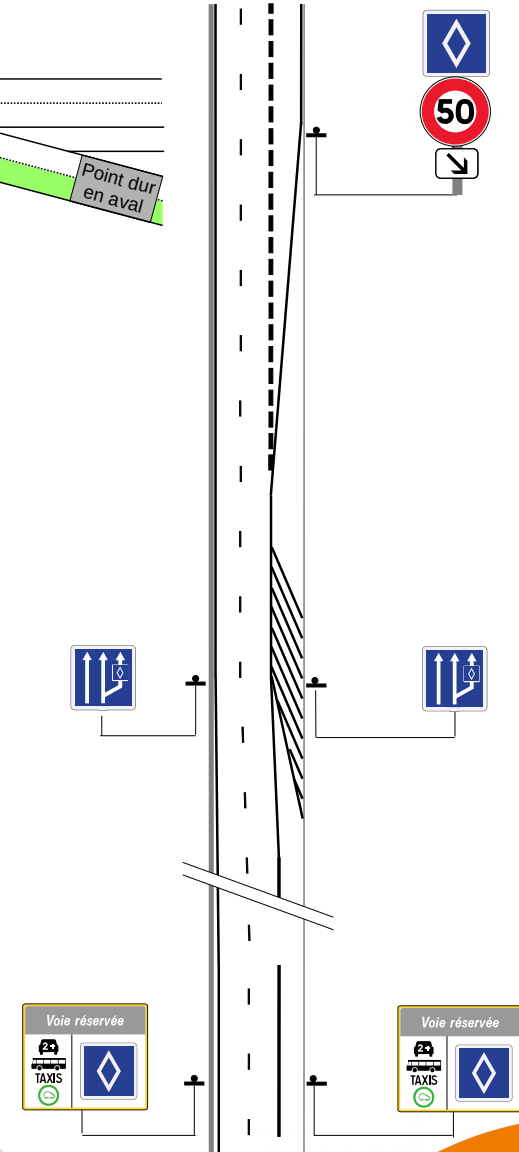
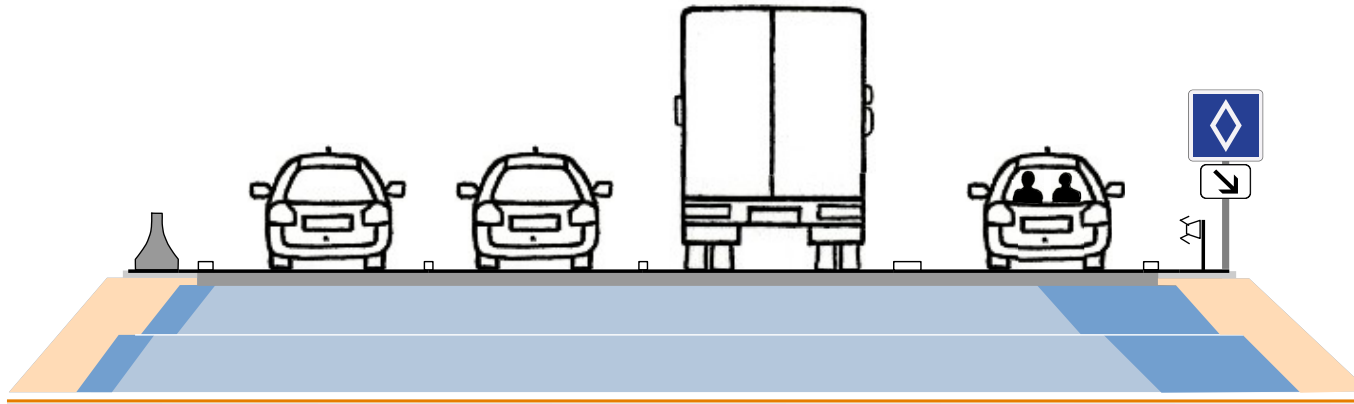


# SCÉNARIO 4



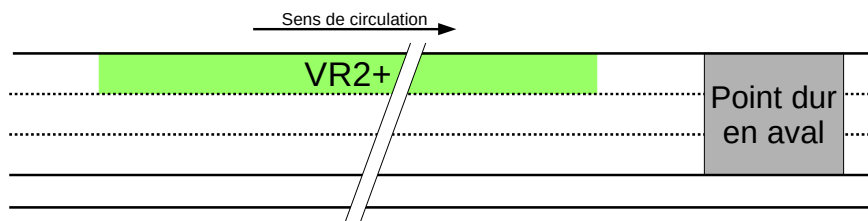
## VR2+ permanente à droite avec suppression de la BAU

- **Scénario exceptionnel**, si la congestion vient d'une sortie saturée
- Sur sections sans échange intermédiaire, suppression de la BAU
- Limites d'emploi :
  - Non recommandé sur des sections longues (supérieures à 3 km)
  - Largeur roulable et structure de chaussée insuffisantes

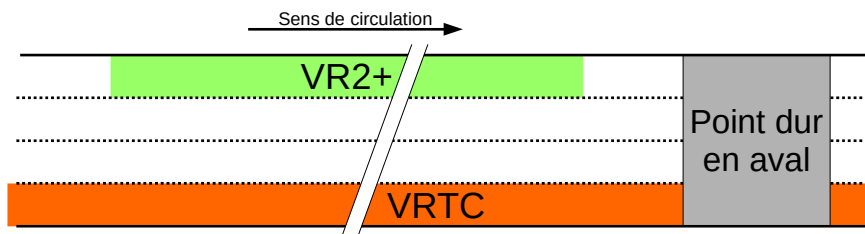


# LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

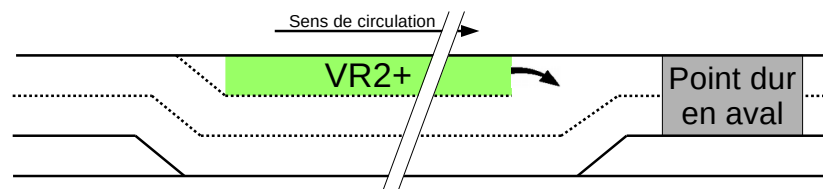
**Scénario 1** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche



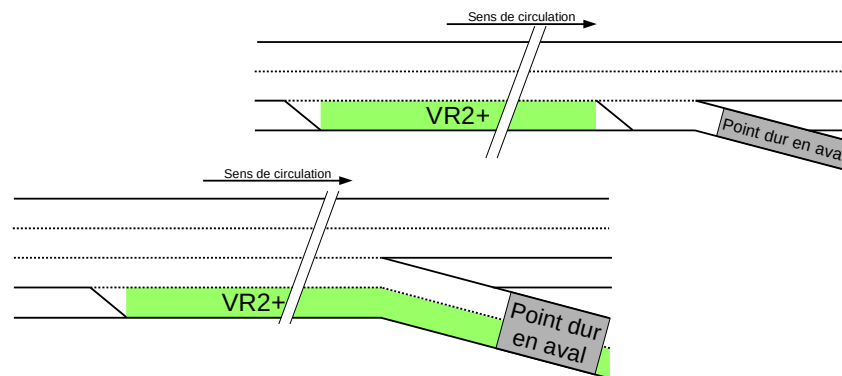
**Scénario 3** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite



**Scénario 2** – VR2+ permanente à gauche avec suppression de la BAU



**Scénario 4** – VR2+ permanente à droite avec suppression de la BAU



# LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

**Scénario 1** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche

Arrêt d'urgence et interventions	Congestion	Efficienc de la VR2+	Facilité de mise en œuvre

**Scénario 3** – VR2+ à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite

Arrêt d'urgence et interventions	Congestion	Efficienc de la VR2+	Facilité de mise en œuvre

**Scénario 2** – VR2+ permanente à gauche avec suppression de la BAU

Arrêt d'urgence et interventions	Congestion	Efficienc de la VR2+	Facilité de mise en œuvre

**Scénario 4** – VR2+ permanente à droite avec suppression de la BAU

Arrêt d'urgence et interventions	Congestion	Efficienc de la VR2+	Facilité de mise en œuvre