



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# Aménagement de voies réservées au covoiturage sur infrastructures à carrefours plans

## 1. Enjeux, objectifs

Démultiplier la pratique du covoiturage est un enjeu stratégique face aux défis qui s'imposent aujourd'hui : atteindre une plus grande sobriété énergétique des déplacements, réduire les émissions de GES et améliorer la qualité de l'air dans les métropoles.

Le développement du covoiturage pour les trajets du quotidien est une des mesures concrètes de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui encourage la création de voies réservées au covoiturage sur les grands axes routiers autour des métropoles. Cela a été envisagé, dans un premier temps, sur les voies à caractéristiques autoroutières par la Loi Climat et Résilience<sup>1</sup>. L'objet de la présentation est de proposer des solutions d'aménagement sur les autres réseaux structurants.

## 2. État de l'art, situation actuelle

Actuellement même si les études de voies réservées au covoiturage se multiplient en France les réalisations sont encore peu nombreuses : on compte 6 voies réservées sur autoroutes et voies structurantes d'agglomérations et seulement 2 voies réservées sur les autres réseaux. A l'étranger de nombreux pays se sont lancés dans cette expérience avec diverses réalisations et des succès très variés.

Par ailleurs la doctrine française existante se concentre sur les voies à caractéristiques autoroutières, en retenant soit des voies réservées à plages horaires d'ouverture variable<sup>2</sup>, soit des voies réservées à plages horaires d'ouverture fixes ou des voies réservées permanentes<sup>3</sup>.

## 3. Méthodologies, idées techniques, innovation

Le Cerema rédige donc actuellement une fiche sur l'aménagement de voies réservées au covoiturage sur les réseaux routiers à caractéristiques non autoroutières. Elle se base sur une analyse de réalisations françaises et internationales (Angleterre, Autriche, Canada, Norvège) ainsi que sur les réflexions et orientations prises par plusieurs projets actuels en France.



Fig 1 : Voie réservée avenue Marcel Dassault à Mérignac

- 1 La Loi Climat et Résilience demande d'expérimenter le déploiement de voies réservées notamment pour le covoiturage sur les autoroutes ou routes express du réseau routier national, ou du réseau routier départemental hors agglomération desservant une zone à faibles émissions mobilité.
- 2 <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-0>
- 3 <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-reservees-convention-citoyenne-climat>

#### **4. Résultats théoriques ou expérimentaux, interprétations**

La fiche produite par le Cerema permet aux gestionnaires routiers et aux bureaux d'études de vérifier le domaine d'emploi de ce type de voies réservées, d'aménager/dimensionner ce type de voies (profil en travers, signalisation horizontale et verticale, aménagement des carrefours d'extrémités) ainsi que d'apprécier l'opportunité et le positionnement d'aménagements connexes tels que les arrêts de transports collectifs et les arrêts de covoiturage.

Ces recommandations permettront de renforcer la réussite de ces aménagements qui peuvent être particulièrement sensibles pour la population, car ils introduisent des différences de traitement (gain de temps pour les covoitureurs, pertes possibles pour les autosolistes, concurrence covoiturage/TC,...)

#### **5. Déploiement et voies de progrès / Conclusion**

Le Gouvernement envisage d'annoncer, d'ici la fin du mois, un plan national covoiturage renforcé à l'échelle nationale prévoyant notamment la mise en place d'un fonds de plusieurs centaines de millions d'euros dédié au financement d'infrastructures de covoiturage comme des voies réservées ou des aires de covoiturage. La présente fiche permettra d'accompagner les gestionnaires routiers disposants d'infrastructures à carrefours plans (notamment les collectivités locales) et leurs bureaux d'études, dans le déploiement de voies réservées et ainsi de participer à impulser une dynamique et un cadre national sur le covoiturage en milieu urbain.

À la suite d'une formation en double cursus combinant un diplôme d'Ingénieur à l'ENTPE et une Licence d'Architecture à l'ENSAL, Mathieu LUZERNE a rejoint le Cerema Méditerranée. Il intervient sur les champs de la conception multimodale de la voirie depuis 11 ans, notamment sur les projets d'optimisation des infrastructures existantes, avec une forte expertise sur les aménagements de voies réservées.

Mathieu LUZERNE a largement contribué à la mise en œuvre de voies réservées aux transports collectifs sur les autoroutes de la métropole Aix-Marseille-Provence et accompagne de nombreux maîtres d'ouvrages au plan national dans la conduite de leurs études. Il intervient majoritairement sur les phases amont, pour évaluer l'opportunité des aménagements et leurs impacts sur les mobilités, ainsi que sur les évaluations après mise en service.

Il a également participé à la rédaction des guides de conception des voies réservées sur voies structurantes d'agglomération (publié en 2017) et des voies réservées pour les véhicules à plus de deux occupants (publié en 2020).

De 2016 à 2019 Mathieu LUZERNE a assuré le poste de secrétaire francophone à l'association mondiale de la route (PIARC) au sein du comité B3 sur la multimodalité durable dans les aires urbaines



Pascal Glasson, ingénieur divisionnaire des TPE, assure depuis septembre 2019 les fonctions de directeur de projets « voies réservées et régulation des trafics » au Cerema. À ce titre, il a notamment en charge l'élaboration de la doctrine sur les voies réservées et la direction du projet d'accompagnement, au sein du Cerema, de la mission contrôle automatisé.

Il a par ailleurs, acquis une solide expérience dans le domaine de la route :

- au Centre National d'Information Routière, en tant que chargé d'études circulation pilotant des projets en lien avec l'information routière et les plans de gestion de trafic ;
- puis à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes, en tant que responsable d'opérations routières assurant la maîtrise d'ouvrage de plusieurs projets d'envergure, comme les travaux de déviation de la RN90 à Montgalgan (73) et la concertation préalable pour l'aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération Grenobloise ;
- et enfin à la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, en tant que chef de projets assurant la maîtrise d'œuvre de projets de déploiement d'équipements dynamiques, de systèmes d'information et de réseaux de transmission.

