

Les défis de la mobilité périurbaine

Les défis de la mobilité périurbaine sont multiples pour les acteurs du transport : satisfaire des besoins croissants, faire face à la congestion, trouver des solutions de financement pour l'entretien des voies, pour leur adaptation aux nouvelles mobilités... Les sociétés d'autoroutes, gestionnaires d'une infrastructure conçue à l'origine pour des parcours interurbains, proposent déjà sur leurs réseaux des solutions innovantes pour la mobilité du quotidien. Elles ont aussi à cœur d'enrichir la réflexion sur ces enjeux qui concernent, chaque jour, des millions de Français avec notamment une étude pilotée par l'ASFA sur les flux domicile-travail à l'échelle de 37 agglomérations.

Parler de mobilité du quotidien, c'est d'abord parler de routes

Les Assises nationales de la mobilité, lancées par le Gouvernement en 2017, ont donné la priorité aux mobilités du quotidien et à l'optimisation des infrastructures existantes. Or, l'infrastructure routière assure une part essentielle des déplacements du quotidien qui conditionnent l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé, aux commerces et aux loisirs. La route, par l'usage individuel ou partagé d'un véhicule personnel, du covoiturage ou des cars, supporte en particulier plus de 67% des déplacements domicile-travail* dont une grande majorité en zone périurbaine où elle constitue bien souvent la seule infrastructure assurant une desserte fine des territoires, 24h sur 24h.

Si l'offre de transport abonde pour les déplacements occasionnels d'une à plusieurs centaines de kilomètres (avion, TGV, train, route, autoroute), ainsi que pour les courtes distances à l'échelle d'une ville (transports urbains, vélo, marche...), elle est limitée pour les déplacements quotidiens des habitants des zones périurbaines où les besoins de mobilité sont les plus forts et ne cessent de croître, creusant ainsi la fracture entre centres villes et périphéries.

C'est donc dans ces territoires en périphérie des métropoles, qui représentent pratiquement la moitié de la population française, que le retard en matière d'offre de transport adaptée et de choix modal est le plus important et que les effets ressentis de la congestion sont les plus forts.

*Source : étude IPSOS - BCG pour l'ASFA 2017

Dès lors, moderniser les infrastructures urbaines et périurbaines est devenu un enjeu essentiel pour la plupart des grandes agglomérations.

Les solutions classiques d'amélioration des transports collectifs ne permettent pas de répondre seules aux besoins toujours croissants de la mobilité du quotidien. Les impératifs de bonne gestion budgétaire poussent également à optimiser les réseaux existants plutôt que d'en construire de nouveaux. D'autres propositions doivent être étudiées pour massifier les transports sur des routes aménagées et organiser la complémentarité des modes de transport en cessant de raisonner par silos.

Les autoroutes concédées contribuent déjà à la mobilité du quotidien

Conçues à l'origine pour des parcours interurbains, les autoroutes sont aussi des supports de la mobilité du quotidien. Depuis plusieurs années, les sociétés concessionnaires se sont engagées comme des acteurs majeurs de cette mobilité et proposent des solutions innovantes. Elles encouragent le covoiturage, pratique économique, écologique et en forte croissance, en finançant et aménageant un réseau d'aires dédiées et sécurisées, dont une partie réalisée en partenariat avec les collectivités locales. Ainsi, plus de 5 100 places sont aménagées à proximité des accès autoroutiers.

Des lignes de covoiturage dynamique sont également expérimentées comme sur l'A43, entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Le service « Pop&Vroom » y fonctionne comme une ligne de transport en

QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN ?

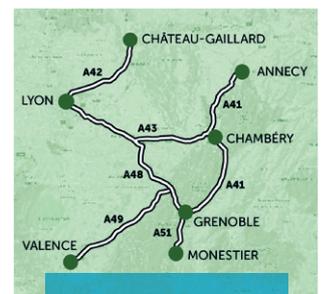
Ce sont principalement les déplacements domicile-travail mais aussi études, santé, loisirs...

2/3 des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence.

80% d'entre eux se déplacent en voiture pour parcourir en moyenne 15 km.

Entre 1999 et 2013, les distances parcourues par ces « navetteurs » se sont allongées, avec une diminution des trajets de moins de 10 km au profit notamment de ceux entre 20 et 50 km.

Source : INSEE



7 lignes de covoiturage sont ouvertes sur les réseaux d'APRR et AREA

Le développement de tous ces moyens de transport alternatifs (covoiturage, transports en commun, etc.) nécessite la création de pôles d'échanges multimodaux aux entrées des villes que des SCA vont expérimenter prochainement.

commun, avec des arrêts identifiés et sécurisés, et met en relation instantanée l'offre et la demande de covoiturage, via une application Smartphone.

Afin d'améliorer les trajets quotidiens des habitants de territoires périurbains et semi-ruraux, les sociétés encouragent aussi l'utilisation de l'autoroute par des lignes d'autocars express.



Gare intermédiaire à Briis-sous-Forges sur l'A10

En Île-de-France, une ligne de ce type assure la liaison entre Dourdan et la gare RER de Massy-Palaiseau, soit une trentaine de kilomètres essentiellement sur l'A10. Depuis peu, une voie dédiée a été mise en place sur les derniers kilomètres avant la sortie vers Massy qui réduit et fiabilise davantage les temps de parcours. Cette ligne comporte une gare intermédiaire à Briis-sous-Forges, créée en 2006 et située en accotement de l'autoroute, et des parcs relais gratuits. Elle permet aux autocars de s'arrêter pour déposer ou prendre des voyageurs, puis de rallier les pôles multimodaux de Massy et Courtabœuf. Avec un autocar toutes les 5 minutes en heures de pointe, elle transporte 2 700 passagers par jour en moyenne.

geurs par an,* de même en région PACA avec des lignes Aix-Marseille Saint-Charles qui empruntent des sections de l'A51 et l'A7 sur des voies réservées.

D'autres expériences confirment le potentiel d'un développement du transport public sur les autoroutes urbaines. Sur l'A48, 10 km d'une Voie Spécialisée Partagée (VSP) permet aux autocars d'utiliser la bande d'urgence pour s'affranchir des bouchons quotidiens à l'approche de Grenoble. Accessible sous conditions aux autocars autorisés, elle est activée quand la vitesse de circulation descend sous les 50 km/h.



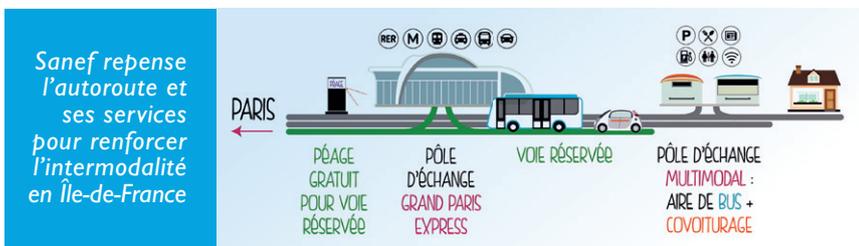
Renforcer l'intermodalité et exploiter le potentiel actuel des infrastructures

L'autoroute a longtemps été assimilée de manière exclusive au transport individuel. Aujourd'hui, les sociétés concessionnaires soutiennent l'usage partagé et connecté de leurs réseaux pour faciliter l'accès aux centres villes en développant l'intermodalité et en optimisant le potentiel actuel de leurs infrastructures.

Elles souhaitent renforcer l'attractivité de leurs offres et travaillent sur des solutions de mobilité liées au covoiturage domicile-travail, au développement de lignes d'autocars express en zones périurbaines, ainsi qu'à l'interconnexion de leurs réseaux avec des pôles multimodaux massifiés.

Pour développer ces nouveaux usages, elles proposent l'aménagement de voies réservées « à haute capacité » dans les zones congestionnées permettant ainsi de fiabiliser les temps de parcours. Dans cette perspective, elles ont mené, sous l'égide de l'ASFA, une étude pour lancer des pistes d'amélioration de la mobilité périurbaine à l'échelle de 37 agglomérations.

*source RATP Dev



Express A 14

Trois lignes d'autocars express circulent aussi sur l'A14, entre 4 communes de l'ouest parisien (Mantes, Bonnières, Les Mureaux, Vernouillet) et La Défense, et transportent un million de voya-

Ces modèles sont déployés à grande échelle dans certains pays

À Madrid, la solution des lignes d'autocars express a été adoptée massivement et fonctionne : près de 200 lignes transportent plus de 400 000 personnes par jour le long de 7 corridors autoroutiers qui convergent depuis la banlieue éloignée jusqu'à des gares multimodales donnant accès aux transports urbains.

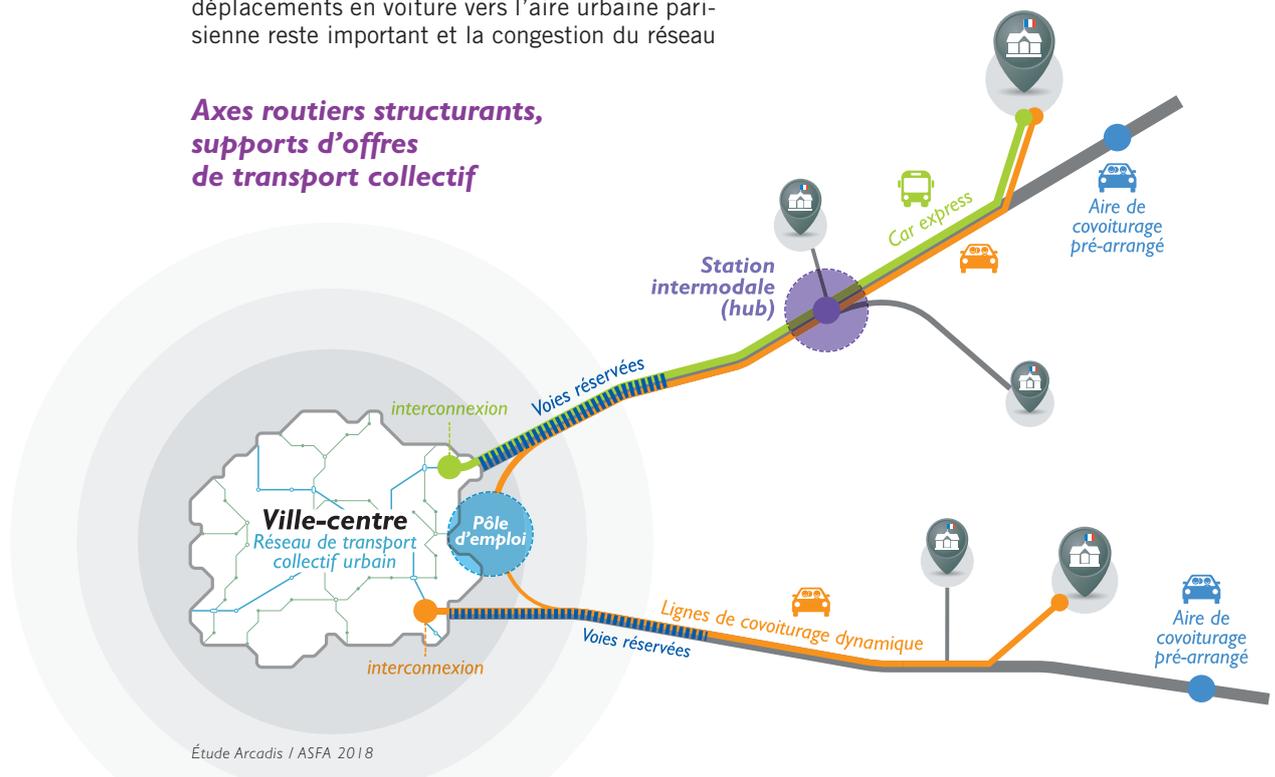
Non seulement ce modèle permet de réinventer la façon d'envisager le trajet domicile-travail, mais il constitue aussi un bel exemple d'optimisation d'infrastructures routières existantes.

Quant aux voies réservées sur autoroute, elles existent depuis les années 70 dans la moitié des États américains, où elles couvrent plus de 7 000 km avec 400 km de voies bus (« Bus only »), 5 500 km de voies de covoiturage (« HOV lanes ») et 600 km de voies de covoiturage avec péage (« HOT lanes »).

Toutefois, cette part modale chute considérablement dès que le lieu de travail se situe hors de Paris (17%). Malgré la part modale des transports en commun plus élevée qu'ailleurs, le volume de déplacements en voiture vers l'aire urbaine parisienne reste important et la congestion du réseau

routier peut rendre attractive des solutions de type autocar express et covoiturage si elles sont associées à des voies réservées permettant une fiabilisation, voire un gain, du temps de parcours.

Axes routiers structurants, supports d'offres de transport collectif



Étude Arcadis / ASFA 2018

Investir dans les infrastructures routières

« Recourir au modèle vertueux et souple de la concession, associée à l'adossément, permettrait d'agir rapidement sans porter atteinte aux finances publiques »

La réalisation de tous ces aménagements, cohérents et efficaces, évoqués pour résoudre les problèmes de congestion doit parfois être accompagnée de développements du réseau et, surtout, d'une remise à niveau du réseau routier existant. Recourir au modèle vertueux et souple de la concession, associée à l'adossément, permettrait d'agir rapidement sans porter atteinte aux finances publiques, là où les besoins d'investissements dans les infrastructures périurbaines sont les plus criants et où les collectivités ne disposent pas de fonds suffisants.

L'intégration de 5 sections non concédées dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier (PRA) de 2015 constitue un exemple d'adossément tel qu'il existe aujourd'hui et qui fonctionne. Ainsi, à Toulon, Escota a repris l'entretien et l'exploitation de la traversée autoroutière de l'agglomération (13 km dont 3,3 km de tunnel) et réalisera l'élargissement à 2x3 voies de l'A57, avec création

d'une bande d'urgence circulaire par les bus, depuis la sortie du tunnel jusqu'à la bifurcation A57/A570. L'intégralité de l'investissement de 600 M€ est financé par VINCI Autoroutes, en contrepartie d'un allongement de la durée de concession d'Escota, portée de 2027 à 2032.

En Rhône-Alpes, AREA a repris la traversée autoroutière de Grenoble. En contrepartie d'un allongement de concession de 45 mois, la société va investir 300 M€ sur 15 km de l'A480 pour une mise à niveau technique et environnementale (rénovation d'échangeurs, création de passerelles et d'une promenade, parkings de covoiturage et arrêts urbains sur bretelles, création d'une voie HOV, etc.).

Relever le défi de la mobilité périurbaine appelle une collaboration entre État, collectivités, acteurs publics et privés de la mobilité sachant pouvoir s'appuyer sur les expertises et les capacités d'investissements de chacun. Les sociétés d'autoroutes sont prêtes à apporter leur contribution et à innover pour promouvoir l'usage collectif des infrastructures routières.

AUTOROUTES **actus**

ASFA

TOUTES NOS PUBLICATIONS



Directeur de la Publication : Christophe Boutin
Rédactrice : Florence Portelette

3, rue Edmond Valentin
75007 Paris
Tél. : 01 49 55 33 00

Seule la reproduction des textes est autorisée, avec mention d'origine.

Courriel : asfa@autoroutes.fr
www.autoroutes.fr