



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

JOURNÉE ORT DÉDIÉE AU COVOITURAGE

MERCREDI 5 NOVEMBRE

Section de l'A1 retenue

- Evaluation a priori notamment pour estimer les impact sur la congestion / taux de covoitureurs (avec diverses hypothèses)
- 13 km de VR2+ sens Paris → Lille
- Mise en service en deux temps :
 - Le 4 sept. 2023, 10 km entre Delta 3 et Seclin
 - Configuration actuelle = 13 km après extension en amont et pose de signalisation complémentaire entre Dourges et Seclin
- Développement logiciels

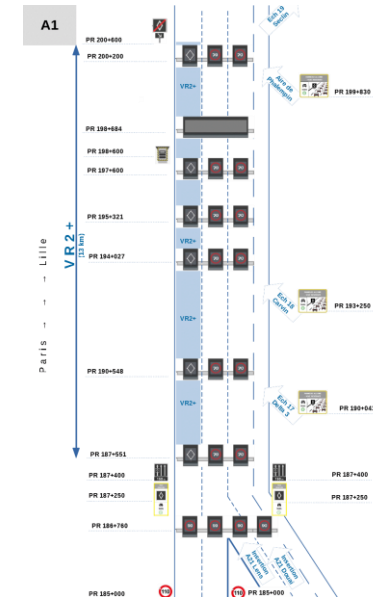


Fonctionnement de la VR2+

- Catégories de véhicules et usagers autorisés =
Véhicules transportant 2 occupants mini, TC, taxis, véhicules à très faibles émissions (Crit'air 0)
- Activation de la voie :
 - Algorithme d'activation automatique asservi à la Régulation Dynamique des Vitesses (RDV) mise en service en octobre 2022
 - Vitesse maximale autorisée = abaissement progressif de la vitesse de l'axe jusque 70 km/h par paliers de 20 km/h, selon les conditions de trafic
- Mesures complémentaires :
 - Interdiction de Dépasser pour les PL (sens Paris → Lille)
 - Abaissement permanent de la vitesse à 110 km/h pour le nœud A1/A21

Affichage des Prescriptions

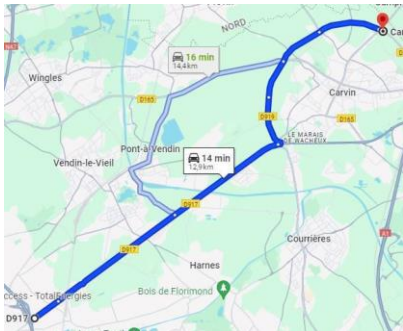
- Signalisation de position :
Expérimentation d'un triple affichage sur les Panneaux de Régulation des Vitesses : Losange + 70km/h + IDPL
- Pré-signalisation + signalisation d'information en amont de la zone et à chaque bretelle d'insertion



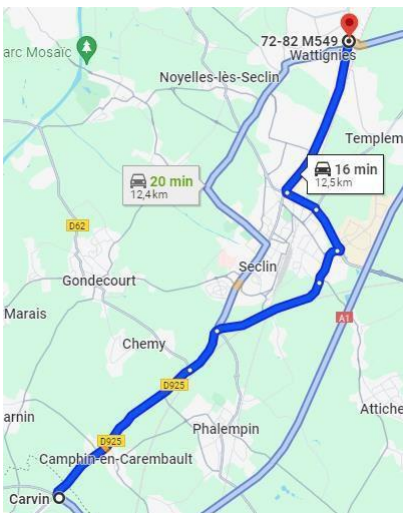
- Dispositif de vidéo-verbalisation (+ données statistiques)

Evaluation de la VR2+

- Evaluations a posteriori du dispositif :
 - 4 thématiques envisagées / données disponibles :
 - Efficacité : remplissage des véhicules, congestion A1, congestion des axes concurrents, temps de parcours individuel, débit cumulés
 - Sécurité routière : événements, accidentalité, comportement, vitesses, compréhension et respect de la signalisation, niveau de trafic
 - Acceptabilité : opinion public, avis des personnels d'intervention, retour des ateliers organisés par AOM
 - Gains Environnementaux : réalisée par ATMO pour l'indicateur « qualité de l'air »
 - Evaluation cadrée pour avoir un bilan national des expérimentations de voies réservées



RD contournement de Carvin



RD parallèle/alternatif à l'A1

Efficacité du dispositif

- Impact sur les axes concurrents à l'A1
 - ✓ Pas d'augmentation connue de la congestion sur les axes concurrents : Lens – Lille via Carvin ou Carvin – Lesquin via Wattignies
 - ✓ Sur ces axes, le temps de parcours a diminué
- Bilan plutôt positif :
 - Les craintes d'une dégradation des conditions de circulation sur l'A1 ne se sont pas confirmées
 - Le taux d'occupation dans les véhicules ne cesse d'augmenter => c'est le meilleur indicateur du bon fonctionnement de la VR2+

Sécurité Routière

- Augmentation des chiffres de l'accidentalité :
Entre Sept. 2023 et Fevr. 2024 : 91 accidents contre 72 avant mise en service : essentiellement matériel, en début et en fin de section VR2+
- Analyses vidéo = conduites à risques :
 - Difficulté d'insertion des véhicules notamment en cas de congestion
 - Présence de PL sur la VR2+ (même si interdite)
 - En général, mauvais respect des limitations de vitesses sur l'A1 et en particulier sur la VR2+
- Différentiel entre vitesses pratiquées avec souvent >70 km/h sur la VR2+ & <60km/h sur Voie Médiane
- Taux d'infractions plus important sur la voie de gauche surtout causé par véhicules non autorisés



Acceptabilité

- Pour les usagers :
 - Acceptabilité mitigée révélée dans les sondages, bcp d'usagers expriment des préoccupations concernant les conditions de circulation et la sécurité
 - Curiosité et interrogations sur les contrôles
- Pour les personnels d'interventions :
 - Opérateurs et forces de l'ordre rapportent des pb liés au manque de respect des règles
 - Difficultés pour certaines manœuvres en raison d'augmentation de la densité du trafic sur les voies de droites et médianes



Gains environnementaux

	Emissions jour ouvré moyen (kg/jour) A1 (Dourges à Seclin)				
	NO _x	NO ₂	PM10	PM2.5	CO ₂
Scénario 1 « état zéro » (2023)	468	138	45	33	231600
Scénario 2 « évaluation finale » (2024)	428	125	42	31	217500
Ecart %	-8,5	-9,4	-6,7	-6,1	-6,1



Réduction significative des émissions de polluants du notamment a une baisse de trafic.

La VR2+ a également pour objectif d'inciter les usagers à opter pour des véhicules moins émetteurs de CO² et de polluants atmosphériques.

Conclusions

- Changements significatifs du fonctionnement de l'A1 en terme de fluidité et de sécurité :
 - Avantage en temps de parcours perceptible à ceux qui utilisent la VR2+
 - Dégradation pour autres, mais à un niveau comme considérée acceptable
 - Constats de comportement à risques avec un taux d'infractions qui reste une préoccupation majeure
- Augmentation progressive du taux d'occupation des véhicules -> la VR2+ est un catalyseur qui offre la possibilité de tester le principe même du covoiturage
- Acceptabilité mitigée => poursuite des actions de sensibilisation, de communication avec mise en place d'un contrôle plus stricte des infractions
- Système intéressant vis-à-vis des émissions de polluants (effet Crit'air 0 ?)
- Résultats à confirmer sur le long terme : poursuite de l'expérimentation pour valider les tendances observées => projet d'extension de la VR2+ vers Lille

Restitutions aux collectivités

Présentation des résultats de
l'expérimentation aux élus des
collectivités concernées

Les collectivités soulignent l'intérêt de
l'initiative comme support des actions
qu'elles mènent localement pour
améliorer la qualité de vie et
l'attractivité de leur territoire : P+R,
sensibilisation auprès des milieux
économiques (zones d'activité ...),
préparation de projets alternatifs à la
route

Large satisfécit pour l'IDPL !



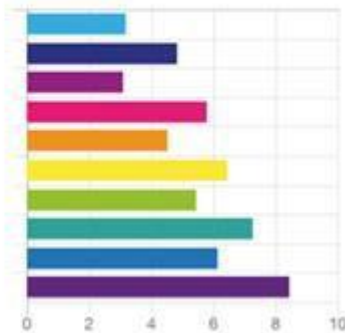
Actions envers le grand public

#2g Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à covoiturer (conducteur ou passager) ?

Question obligatoire - 22 Réponses

Choix à classer (moyennes des rangs)

#1	3.18	Augmenter le nombre d'aires de covoiturage
#2	4.82	Être rassuré sur les personnes avec qui je covoiture (conducteur ou passager)
#3	3.09	Développer des aides financières au covoiturage
#4	5.77	Être mis en relation avec des covoitureurs
#5	4.5	Diversifier les accessibilités aux aires (en transport en commun, à vélo, ...)
#6	6.41	Avoir de l'information sur la fréquence des offres de covoiturage
#7	5.41	Disposer d'information-incitation par mon employeur, sur mon lieu de travail
#8	7.27	Disposer d'une aire de covoiturage plus proche de chez moi
#9	6.14	Créer de nouvelles pistes cyclables, connectées aux aires de covoiturage
#10	8.41	Si les prix de l'essence et du stationnement augmentent



Rencontres, explications, et ateliers citoyens, avant la mise en service

Puis, recueil des avis et propositions :

- Autorisation de la VR2+ pour les motos, véhicules hybrides ... ?
- Besoin de contrôles plus efficaces
- Révision aménagement du territoire

Également, formulation de critiques :

- Fonctionnement jugé imprévisible
- Compréhension du losange ?
- Perception du trafic/congestion

VR2+ = une brique dans un système

Expérimentation à poursuivre et partenariat à consolider avec les collectivités :

- Vision intégrée des aménagements d'infrastructures routières : principales, secondaires ... logique d'itinéraire
- Meilleure coordination entre les acteurs du transport et meilleur maillage des différents modes
- Développement de points d'échanges domicile <—> travail
- Difficulté de mise en relation covoitureur / covoituré et le besoin de sécurité du covoituré / offre transport
- Communication sur l'intérêt d'expérimenter le covoiturage : question de la confiance et de la difficulté à se projeter



Besoin d'avancer pas à pas pour cette nouvelle offre mobilité