

Voies Structurantes de l'Agglomération de Marseille
Missions de PI relatives à la conception et au suivi de la réalisation de
voies réservées pour les VRTC et VR2+

ÉLÉMENTS DE PROGRAMME

Préambule

Les acteurs de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence ont fait de la question de la mobilité une priorité. Il est constaté que cette mobilité est très largement dépendante de la voiture individuelle, ce qui entrave le fonctionnement de l'économie en raison de la congestion des réseaux routiers et autoroutiers. Cette situation est également source d'inégalités et d'atteintes à la santé et à l'environnement.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 fixe l'objectif ambitieux de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre du transport routier d'ici 2030. Le développement des transports en commun et du covoiturage constitue un élément central de la stratégie nationale pour atteindre cet objectif.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques et d'accroissement de la demande de mobilité, il est plus que jamais nécessaire de développer une mobilité durable et financièrement soutenable. L'aménagement de voies réservées aux transports en commun a déjà démontré son efficacité pour un coût raisonnable, en améliorant la fiabilité et l'attractivité de ces modes de transport. Le développement de voies réservées au covoiturage apparaît comme une autre solution prometteuse à court et moyen termes.

Contexte général du programme

Au regard de ces enjeux, le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020 et le plan de relance ont permis la mobilisation de financement pour la mise en œuvre d'études et de travaux relatifs à l'aménagement de voies réservées aux transports en commun (VRTC) et au covoiturage (VR2+). Ainsi, une trentaine de kilomètres de VRTC ont été mis en service dans l'aire métropolitaine.

Dans le cadre du (CPER) 2021-2027, il a été réitéré le souhait d'accélérer les programmes d'amélioration des infrastructures existantes au bénéfice des transports en commun et du covoiturage. Il est précisé que la mesure qui concourt à cette priorité est la poursuite du programme en faveur de l'aménagement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage (VRTC et VR2+) sur le réseau routier national de l'aire métropolitaine Aix-Marseille Provence.

Le montant envisagé est de 40 M€ dans la continuité de ce qui avait été programmé dans le CPER précédent.

Les aménagements prévus viennent en complémentarité des études et aménagements déjà réalisés sur les trois corridors suivants :

- l'autoroute A7 pour le corridor « Vitrolles — Marseille » ;
- l'autoroute A50 pour le corridor « Aubagne — Marseille » ;
- l'autoroute A51 pour le corridor « Septèmes-les-Vallons — Aix-en-Provence.

Les études précédemment conduites ont permis de mettre en évidence l'opportunité et la faisabilité technique de Voies Réservées pour les Transports Collectifs (VRTC) sur autoroute, pour améliorer les performances des transports publics et les rendre ainsi plus attractifs en renforçant la fiabilité des temps de parcours même en cas de congestion. Elles contribuent également aux objectifs qui sont développées en cohérence avec la mise en place progressive du Réseau Express Métropolitain (REM).

Parallèlement, les partenaires souhaitent intégrer les récentes évolutions techniques et réglementaires, ainsi que les évolutions des doctrines, à cette seconde phase du programme VRTC, dans un souci d'efficacité des aménagements créés et d'intégration des nouvelles pratiques en matière de mobilité.

En ce sens, la poursuite du programme intégrera l'actualisation de la doctrine des voies réservées sur les voies à caractéristiques autoroutières. ainsi que des objets nouveaux.

Dans le détail, le prochain programme pourra porter sur la création :

- de voies réservées aux lignes régulières de transport en commun (VRTC) ou aux seules lignes régulières de transport collectif ;
- de voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules (VR2+) ;
- d'arrêts dédiés aux lignes régulières de transport en commun sur autoroute (Haltes Autoroutières).

Par ailleurs, la prochaine échéance s'efforcera de traiter un certain nombre de points durs ou d'opérations plus complexes, considérant que les sections facilement réalisables ont été aménagées au cours de la première phase du programme. Ainsi, certaines VRTC/VR2+ pourront nécessiter la mise en œuvre de travaux plus coûteux et plus impactants, tels que l'élargissement d'ouvrages d'art en passage inférieur, avec pour conséquence une rentabilité socio-économique moins élevée. En outre, les nouveaux aménagements devront aussi rechercher la continuité du linéaire de VRTC/VR2+ et la prise en compte d'éventuels projets de VRTC/VR2+ dans le sens opposé.

Considérations quantitatives

À court et moyen terme, les partenaires portent l'ambition d'étudier et réaliser tout ou partie de la vingtaine d'opérations revêtant un caractère prioritaire, pour un objectif total d'une trentaine de kilomètres supplémentaires, intégrant la création d'au moins deux pôles d'échanges multimodaux.

La cartographie ci-après représente les sections de VRTC aujourd’hui en service ainsi que les ambitions projetées dans la poursuite du programme.

