



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question orale n° 1475

## Texte de la question

M. Philippe Plisson interroge Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur l'article 56 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte concernant la possibilité de réserver une voie sur les autoroutes menant à une métropole pour les transports en commun, taxis, auto-partage, véhicules à faibles émissions et covoiturage. Rapporteur du chapitre III consacré à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports, il avait demandé cette voie réservée et le principe d'un rapport de l'État avait été voté. Ce rapport a été à l'ordre du jour du Conseil national de la transition écologique puis retiré. Il lui importe aujourd'hui d'en savoir plus sur ce sujet car pour l'avoir expérimenté en particulier à Los Angeles, il croit à l'intérêt de ce dispositif à la fois pour désengorger les accès aux métropoles mais aussi pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Il lui demande quelles sont les pistes de travail, en particulier les modalités pratiques de mise en œuvre, et si le panel de véhicules envisagé dans le texte n'est pas trop important (en particulier véhicules à faibles émissions et taxis). Il souhaite aussi savoir quel pourrait être le délai pour la mise en œuvre et s'il est envisageable qu'il puisse y avoir une présentation d'étape afin d'échanger sur le contenu et d'en partager les objectifs.

## Texte de la réponse

### VOIE RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN SUR LES AUTOROUTES

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Plisson, pour exposer sa question, n° 1475, relative à la voie réservée aux transports en commun sur les autoroutes.

**M. Philippe Plisson.** Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, rapporteur du chapitre concernant les transports de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, j'avais demandé que l'on puisse réserver une voie sur les autoroutes menant à une métropole. Le principe d'un rapport de l'État sur le sujet a été voté à l'article 56. Ce rapport a été inscrit à l'ordre du jour du Conseil national de la transition écologique, puis retiré.

Il importe aujourd'hui d'en savoir plus sur ce sujet car pour l'avoir expérimenté, en particulier à Los Angeles, je crois à l'intérêt de ce dispositif, à la fois pour désengorger les accès aux métropoles mais aussi pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Je vous demande donc quelles sont les pistes de travail, en particulier les modalités pratiques de mise en œuvre, et si le panel de véhicules envisagé dans le texte n'est pas trop important – je pense en particulier aux véhicules à très faibles émissions et aux taxis.

Plusieurs questions se posent alors et seront sans doute abordées dans ce rapport. Concernant le covoiturage, y aura-t-il un distinguo entre le covoiturage régulier et le covoiturage occasionnel, le premier économisant dix-

sept fois plus de dioxyde de carbone que le second, à kilomètres-personnes identiques ?

Concernant la définition des véhicules à très faibles émissions, peut-on considérer que ce sont ceux des trois classes indiquées dans les motifs du projet d'arrêté en référence à son annexe I – autrement dit, les véhicules électriques, y compris à hydrogène, les véhicules de classe 1 selon le critère de motorisation – gaz et hybrides rechargeables – et ceux de classe 1 selon le critère de la norme Euro ou la date de première mise en circulation ?

Je souhaite enfin savoir quel pourrait être le délai pour la mise en œuvre de ce rapport et s'il est envisageable qu'il puisse y avoir une présentation d'étape afin d'échanger sur le contenu et d'en partager les objectifs.

On dit volontiers que, pour enterrer un problème, on crée une commission ou on commande un rapport. Je souhaite que nous fassions mentir l'adage, pour que ce projet soit mis en œuvre, au bénéfice de la planète et de ses habitants.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Monsieur le député, l'article 56 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit en effet que le Gouvernement remette au Parlement « un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant deux chaussées de trois voies séparées par un terre-plein central et traversant ou menant vers une métropole, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage ».

La loi donne un délai d'un an pour l'élaboration de ce rapport. Il est en cours de préparation et sera adressé cet été au Parlement. Les modalités utiles de partage et de débat autour de ce rapport seront fixées afin que vous puissiez faire valoir vos propositions.

Dès lors, comprenez qu'à ce stade il me paraît utile de disposer du rapport avant d'aller plus loin.

Tout comme vous, je crois en l'intérêt de ces dispositifs. La question posée par ce rapport est avant tout celle d'un nouveau partage de la voirie pour optimiser l'usage des infrastructures existantes sans en créer de nouvelles. Nous avons déjà un exemple pratique sur l'A1 et l'A6 en Île-de-France, qui permet d'avoir un bon retour d'expérience, à la fois sur l'efficacité mais aussi sur la complexité juridique et technique de ces dispositifs.

Cette approche est donc un peu différente de celle que vous citez et qui s'est développée, entre autres, à Los Angeles, fondée sur la création d'infrastructures dédiées en site propre. Cette formule peut avoir du sens dans certains secteurs – je pense à l'A31 en Lorraine ou encore aux futures évolutions autour de Bordeaux. Je souhaite en tout cas qu'elle fasse partie de l'éventail des solutions étudiées lorsque nous avons des projets d'aménagement des autoroutes urbaines ou interurbaines.

Je partage également votre souhait d'être pragmatique et d'aborder aussi les modalités pratiques de réalisation de ces dispositifs. La question des catégories d'usagers à autoriser en fait effectivement partie. La question du contrôle est aussi indispensable au développement des voies réservées. Nous travaillons sur cette question avec le ministère de l'intérieur et la Commission nationale de l'informatique et des libertés – la CNIL.

Pour passer à la pratique, je rappelle que le Gouvernement a lancé – cela a fait l'objet d'une communication en Conseil des ministres le 24 mars 2016 – une démarche consistant à signer des pactes entre l'État et les métropoles, afin justement de stimuler la coopération technique autour de thématiques innovantes et porteuses d'avenir.

Je veillerai à ce que nous retenions avec une ou plusieurs métropoles des démarches incluant la création de voies dédiées, car nous avons besoin d'un exemple pour franchir les obstacles.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Plisson.

**M. Philippe Plisson.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse très détaillée. Elle me donne beaucoup d'espoir quant à la mise en œuvre de ce projet qui me semble très important.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Philippe Plisson](#)

**Circonscription :** Gironde (11<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1475

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Environnement, énergie et mer

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

#### Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [17 mai 2016](#)

**Réponse publiée au JO le :** [25 mai 2016](#), page 3563

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [17 mai 2016](#)