



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction  
Interdépartementale  
des Routes Centre-Est**

# Mise en place par l'État d'une voie réservée sur l'autoroute A7 au sud de Lyon

## Dossier de presse – Mars 2024



**Autoroute A7  
DIR Centre-Est**

# SOMMAIRE

---

## CONTEXTE GENERAL

### 1<sup>RE</sup> PARTIE

L'essentiel du dossier

### 2<sup>E</sup> PARTIE

Présentation de l'opération

### 3<sup>E</sup> PARTIE

Questions - Réponses

# Contexte général

## La démarche d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne

La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, fait de l'amélioration de la liaison entre les deux métropoles une priorité de l'État avec une enveloppe de 400 M€ à investir d'ici 2027. Avec la démarche d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne, l'État œuvre avec les acteurs des territoires au développement de tous les modes de déplacement adaptés aux besoins des usagers. Il vise plus particulièrement à renforcer l'utilisation du mode ferroviaire et des autres transports collectifs, à promouvoir l'intermodalité, à favoriser le covoiturage et à améliorer les conditions de circulation routières notamment en matière de fluidité et de sécurité.

A court et moyen termes, les actions entreprises par l'Etat et les partenaires de la démarche visent à répondre aux enjeux et objectifs suivants :

- l'amélioration de l'offre ferroviaire entre Lyon et Saint-Étienne (meilleure régularité, augmentation de la capacité et de la fréquence des trains) ;
- l'amélioration du rabattement et de l'intermodalité des gares du corridor ;
- l'amélioration des infrastructures routières des autoroutes A47, A72 et A7 ainsi que de la route nationale RN88 (échangeurs, bandes d'arrêt d'urgence, régulation dynamique des vitesses, terre plein central...) pour fluidifier le trafic et accroître la sécurité des usagers ;
- le développement du covoiturage sur le corridor (aires de covoiturage sur A47, création de voies réservées au covoiturage sur l'A7 au Sud de Lyon) ;
- le développement des modes actifs et en particulier du vélo ;
- l'amélioration durable des déplacements dans le secteur de Givors - Ternay - Chasse-sur-Rhône et en particulier des conditions de circulation sur l'A47.

## Démarche d'amélioration des Mobilités entre Lyon et Saint-Étienne : une nouvelle voie réservée au covoiturage, aux transports en commun et aux véhicules à très faibles émissions sur l'A7

L'autoroute A7, au sud de l'agglomération lyonnaise, est une artère de circulation majeure, accueillant plus de 100 000 véhicules par jour. Cette autoroute est régulièrement confrontée à des problèmes de congestion, en particulier aux heures de pointe du matin, dans le sens sud/nord.

Dans le cadre de la démarche d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne, la DIR Centre-Est a lancé un projet visant à créer une voie réservée au covoiturage, aux transports en commun et aux véhicules à très faibles émissions. En effet, en réduisant le nombre de véhicules circulant sur les voies, on réduit la pollution et les nuisances sonores et on gagne en fluidité du trafic.

### Description du projet

Concrètement, le projet consiste à aménager **sur la voie la plus à gauche de l'autoroute, dans le sens sud/nord**, une voie réservée à certains usagers uniquement. Cette voie réservée débutera 3 km au nord de l'échangeur de Ternay et s'étendra sur 8 km vers le nord, jusqu'à l'échangeur avec le boulevard urbain sud (ex D 301) au niveau de Feyzin. Les travaux ont débuté le 1<sup>er</sup> mai 2023 et devraient s'achever d'ici **au 1<sup>er</sup> trimestre 2024**.

### Fonctionnement de la voie réservée

La voie réservée sera activée du lundi au vendredi, entre 7h et 9h30. Les périodes d'activation seront signalées par des **panneaux lumineux avec un losange blanc**. Pendant ces périodes d'activation, la voie de gauche actuelle deviendra la voie réservée, et une signalisation routière dynamique limitera la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble des voies de circulation.

Les contraintes géométriques inhérentes à la mise en place de cette voie réservée nécessitent **un abaissement permanent de la vitesse limite autorisée à 90 km/h**, au lieu des 110 km/h actuellement en vigueur, sur toute la section terminale de l'autoroute A7.

### Usagers autorisés

Les usagers autorisés à emprunter cette voie réservée sont les véhicules légers transportant au moins deux occupants, les véhicules à très faibles émissions (munis d'une vignette Crit'air 0), les véhicules de transport en commun ainsi que les taxis.

### Coût du projet

Le budget global alloué au projet s'élève à **3,3 millions d'euros, financés par l'État**. Il est ventilé sur plusieurs postes de dépenses, allant des études préalables jusqu'aux opérations de mise en service. Une part du budget est aussi consacrée à l'évaluation du fonctionnement et des impacts de la voie réservée.

### À propos de la DIR Centre-Est

La Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Centre-Est est un service déconcentré placé sous l'autorité du Ministère de la Transition Écologique. Elle est en charge de la gestion et de l'exploitation des routes et autoroutes nationales. Pour en savoir plus : [www.dir.centre-est.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.centre-est.developpement-durable.gouv.fr)



**Autoroute A7**  
DIR Centre-Est

**Partie 2 -**

# ***Présentation de l'opération***

# 1,15

personnes par véhicule

C'est le taux moyen  
d'occupation des  
voitures sur l'A7 en  
heure de pointe du matin  
(estimation 2019)

# 102 000

véhicules par jour

C'est le trafic moyen sur  
l'autoroute A7, dans les  
deux sens confondus

## Le constat d'une autoroute très congestionnée à certaines heures

L'autoroute A7, située au sud de l'agglomération lyonnaise, est une voie structurante d'agglomération (VSA) qui connaît des problèmes de congestion aux heures de pointe, principalement le matin dans le sens du Sud vers le Nord.

### Un projet émergent

Entre 2017 et 2021, plusieurs éléments ont motivé l'engagement d'un projet de gestion du trafic sur cette autoroute :

- La possibilité de mettre en place sur l'A7 une régulation dynamique des vitesses similaire à celle sur la Rcade Est (RN346) envisagée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion de Trafic (SDAGT) de l'agglomération lyonnaise ;
- La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 encourage le développement des voies réservées, notamment pour des raisons environnementales ;
- L'aménagement par la Métropole de Lyon d'une voie réservée sur les voies métropolitaines M6 et M7 en décembre 2020 ;
- En 2020, la convention Citoyenne pour le Climat a préconisé de développer de manière volontariste les voies réservées dans un objectif de réduction de la pollution, une recommandation qui a été intégrée dans la Loi Climat et Résilience en 2021 ;
- Dans le cadre de la démarche d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne lancée en 2018, la DIR Centre-Est a proposé en 2019 aux parties prenantes d'aménager une voie réservée sur l'A7 en entrée sur Lyon.

### Décision

C'est donc dans le cadre de ces différentes démarches que la mise en place d'une voie réservée au covoiturage/transports en commun/véhicules à très faible émissions, couplée à une régulation dynamique des vitesses sur la section A7 de la DIR Centre-Est a été décidée.

# Le principe des voies réservées

## En pratique

Il s'agit de mettre en place un créneau de dépassement, prenant place sur la voie la plus à gauche de l'autoroute, permettant aux usagers autorisés à y circuler de gagner du temps par rapport aux autosolistes (usagers se déplaçant seul dans leur véhicule).

Les types de véhicules autorisés à utiliser cette voie sont les suivants :

- les véhicules légers avec au moins 2 occupants,
- les véhicules de transport en commun (cars et autocars)
- les taxis,
- les véhicules à très faibles émissions (crit'air 0).

Ces mêmes catégories de véhicules sont également autorisées sur les voies réservées M7/M6.

Ce type de voie vise à réduire le nombre de véhicules qui circulent permettant ainsi :

- d'améliorer la fluidité de la circulation
- de réduire les nuisances de bruit et de pollution
- d'accroître le nombre de personnes transportées sans augmenter le nombre de véhicules sur la route

## 7h - 9h30

Ce sont les horaires d'activation de la voie.

Tous les jours de la semaine, hors WE et jours fériés

## Quand sera-t-elle activée ?

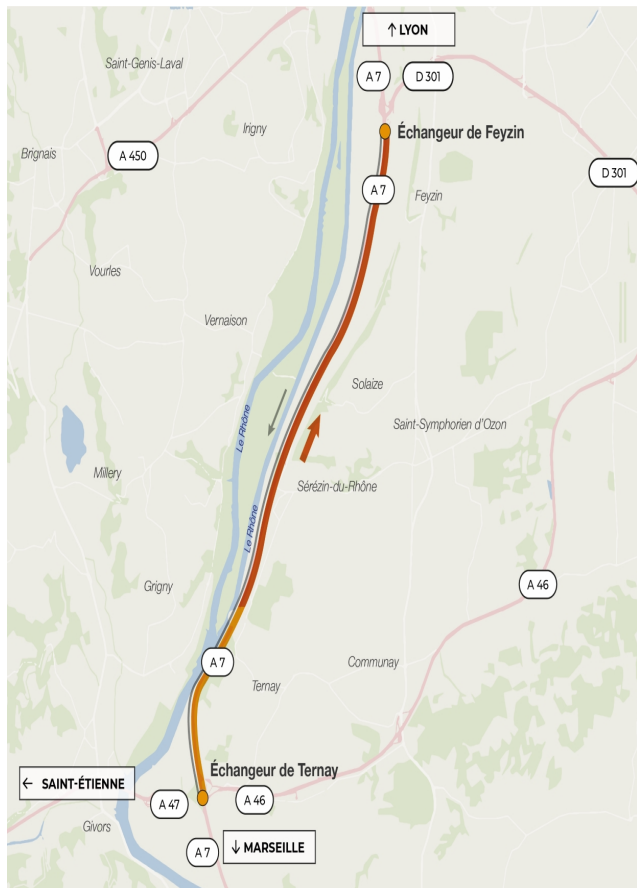
Dans un premier temps, la voie réservée sera activée à horaire fixe, entre 7h et 9h30 chaque jour de la semaine. Elle ne sera pas activée le week-end et les jours fériés.

Lorsque la voie devient réservée, elle est signalée par un panneau lumineux avec un losange blanc.

### Une exception !

En cas d'accident ou d'évènement nécessitant la neutralisation d'au moins une voie de circulation sur les trois, la voie réservée sera désactivée et le panneau lumineux avec un losange blanc sera éteint.





## Où se situera cette voie ?

La voie réservée sera située dans le sens Sud → Nord, sur la portion de l'A7 entre l'échangeur de Ternay et l'échangeur avec la D301 (sortie n°6 Vénissieux – Feyzin).

Cette voie débutera 3 km après l'échangeur de Ternay et s'étendra sur une longueur de 8 km.

Ce sera la voie la plus à gauche qui servira de voie réservée.

## Comment sera-t-on informé de la mise en service de la voie réservée ?

La mise en service de la voie réservée est prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2024. Un communiqué de presse sera transmis aux médias locaux.

Une campagne de communication via les panneaux à messages variables implantés sur le réseau routier sera également mise en œuvre.

## Un comportement des usagers responsable

Pour garantir l'efficacité du système, l'implication de l'utilisateur est primordiale. Elle nécessite :

- que l'utilisateur soit attentif à la signalisation en place : losange blanc qui informe de l'activation de la voie réservée,
- qu'il respecte les consignes affichées sur les panneaux lumineux indiquant la vitesse maximale autorisée sur les voies.

Seul le comportement responsable des usagers permettra d'obtenir les effets attendus de la voie réservée, à savoir moins de congestion et moins de nuisances.

### Sera-t-elle contrôlée ?

Un radar pédagogique sera installé afin de sensibiliser les usagers à l'utilisation de la voie réservée. Ce radar détectera les véhicules ne respectant pas les conditions d'utilisation (voir page précédente).

Un affichage personnalisé sur un Panneau à Messages Variables spécifique signalera alors au conducteur du véhicule qu'il doit changer de voie.

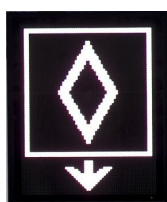
Les forces de l'ordre pourront également mener des opérations de verbalisation.



# Les équipements nécessaires au fonctionnement de la voie réservée

## 19

nouveaux panneaux lumineux à installer



Un nombre conséquent d'équipements est nécessaire pour le fonctionnement d'une voie réservée et ce d'autant plus quand elle est couplée à une régulation dynamique des vitesses.

### Des panneaux lumineux

Ils permettent de signaler :

- l'activation ou la désactivation de la voie réservée (losange blanc),
- la vitesse maximale autorisée,
- des événements en cours via des pictogrammes dédiés : bouchon, accident, brouillard, etc.

Ils seront pilotés par les opérateurs de gestion du trafic de la DIR Centre-Est, depuis le PC de Genas.

### Des portiques pour les supporter

Sur les 11 kilomètres de voies équipées (3 kilomètres de présignalisations puis 8 kilomètres de voie réservée), huit portiques vont permettre de supporter les panneaux lumineux dynamiques.



Exemples de portiques

# L'exploitation de la voie

## Le PC de Genas

La gestion de l'activation et de la désactivation de la voie réservée sera assurée par les opérateurs du PC de Genas.

Ce centre de gestion et de supervision du trafic fonctionne en continu, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par an, afin d'assurer la surveillance du réseau routier de la DIR Centre-Est dans l'agglomération lyonnaise.



## Quelles sont les conditions d'activation de la voie réservée ?

Les conditions d'activation de la voie réservée sont liées à plusieurs éléments :

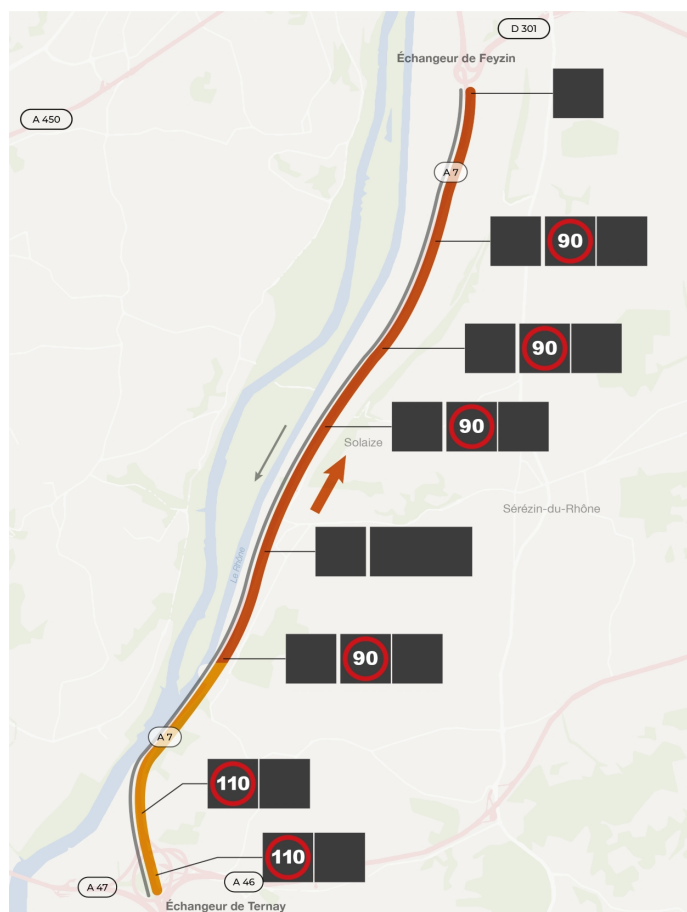
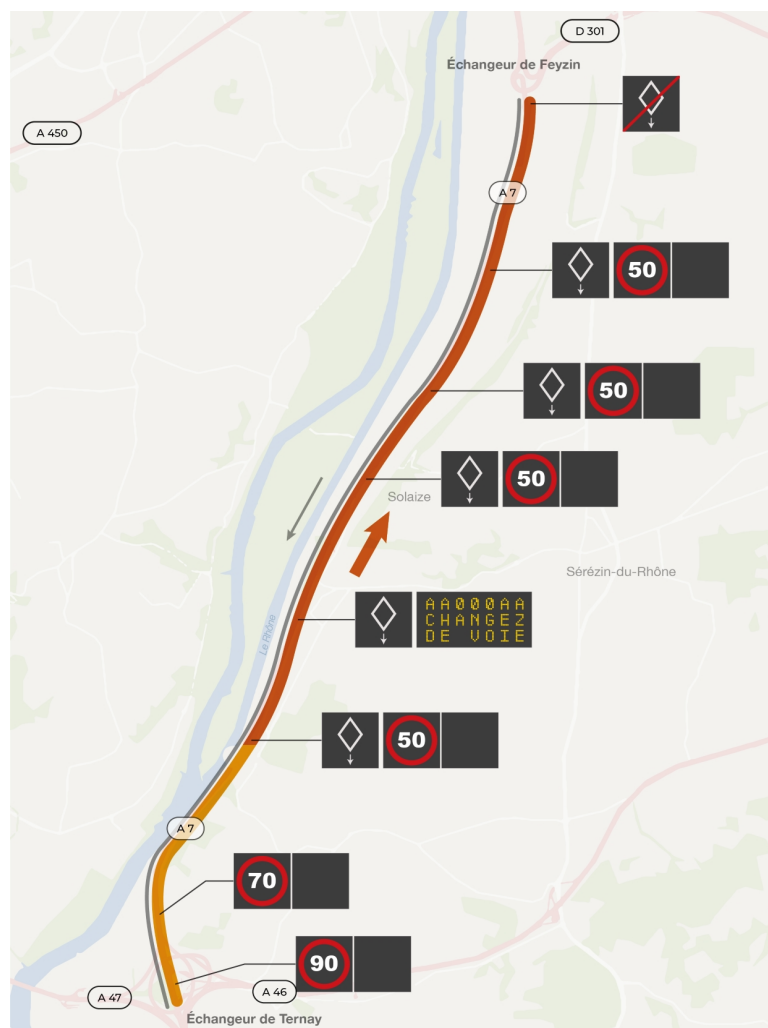
- l'état de bon fonctionnement des équipements et des panneaux lumineux
- les évènements en cours sur le réseau, tels que les accidents, les incidents, la congestion ou d'autres situations qui pourraient nécessiter l'utilisation de toutes les voies pour gérer le trafic en toute sécurité.

Compte tenu de ces éléments, la DIR Centre-Est peut être amenée à ne pas activer la voie réservée dans les horaires prévus.

## Quel affichage sur les panneaux ?

### Voie activée

- En amont (au sud), la vitesse est progressivement abaissée.
- Dans la section de voie réservée (en orange foncé ci-contre), la vitesse est réduite à 50 km/h sur les trois voies de circulation.
- Les panneaux lumineux affichent le losange blanc (= voie activée), pour indiquer aux usagers que la voie de gauche est réservée.
- Le panneau lumineux pédagogique affiche un message aux usagers ne respectant pas les conditions de circulation sur la voie réservée, pour les inciter à changer de voie.
- Le dernier panneau lumineux affiche un losange rayé, pour informer les usagers de la fin de la voie réservée.



### Voie désactivée

- Les vitesses affichées sont les vitesses réglementaires à respecter. La régulation dynamique des vitesses permet alors d'adapter la vitesse en fonctions des conditions de circulation.
- Les panneaux de la voie réservée sont éteints.

# Évaluation

Un suivi très complet va être mis en place dès l'ouverture de la voie réservée. Une évaluation par rapport à la situation précédente sans voie réservée sera réalisée pour mesurer l'impact et l'efficacité de cette voie .

## Les différents aspects étudiés

Conformément à la méthodologie définie par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), la voie réservée sera évaluée sur plusieurs aspects, notamment :

# 15

C'est le nombre d'indicateurs qui seront mesurés pour évaluer le fonctionnement de la voie réservée

- l'environnement : la qualité de l'air et les émissions de CO2, l'évolution du parc roulant,
- l'évolution du nombre d'accidents : impact sur la sécurité routière, au regard des variations du nombre et de la gravité des accidents ;
- la fréquentation de la voie réservée : niveau de trafic, durée de la congestion ;
- le taux d'occupation des véhicules : nombre moyen de passagers par véhicule, avant et après la mise en service ;
- la compréhension et la lisibilité de la signalisation ;
- le respect des règles d'usage de la voie : taux de fraude ;
- l'acceptabilité de la voie réservée.

### Sur combien de temps ?

Cette évaluation sera réalisée en trois temps :

- Une évaluation de la situation initiale : certains critères seront étudiés avant la mise en service de la voie réservée ;
- Une évaluation à court terme : elle sera réalisée six mois à un an après la mise en service de la voie réservée;
- Une évaluation finale : elle sera réalisée deux ans après la mise en service.

# Le planning du projet

Les étapes du projet sont les suivantes :

## **Phase d'études** : de janvier 2020 à avril 2022

Cette phase comprend les études d'opportunité, notamment les études de trafic avec simulation dynamique, ainsi que l'étude de niveau avant-projet sommaire de conception générale de l'opération.

## **Phase de consultation des entreprises** : de mai 2022 à février 2023

Cette phase comprend la rédaction des pièces du dossier de consultation des entreprises, l'analyse des offres et la notification du marché.

## **Phase de travaux** : de début mai à fin octobre 2023

Il s'agit principalement de déployer 8 portiques supportant des panneaux lumineux dynamiques. Les travaux incluent le génie civil, les raccordements aux réseaux d'énergie et de télécommunication ainsi que la fourniture, le levage des portiques et la mise en service des équipements.

Afin de minimiser la gêne pour les usagers, les travaux sont réalisés en dehors des heures de pointe en journée. Ils sont réalisés en neutralisant une voie sur trois, de préférence pendant la nuit. L'installation des portiques, qui nécessite des coupures de l'autoroute, se fera exclusivement pendant la nuit.

## **Phase marche à blanc et mise en service** : de novembre au 1<sup>er</sup> trimestre 2024

Pendant cette phase, les procédures seront testées en conditions réelles dans le cadre d'une marche à blanc. Une fois toutes les vérifications et tests conclus avec succès, la voie réservée sera mise en service.

# Le coût du projet

Le budget global alloué au projet s'élève à **3,3 millions d'euros, financés par l'État.**

## Études préalables

Ce coût rassemble les études préliminaires :

- les études de domaine d'emploi d'une voie réservée sur l'A7, qui ont permis de définir le sens de circulation et le périmètre où une telle voie réservée serait pertinente sans nécessiter d'importants travaux de génie civil.

- les simulations dynamiques de trafic, pour optimiser l'implantation de la voie réservée et en évaluer les effets.

## L'installation des portiques

Ce coût rassemble :

- Les prestations de génie civil : construction des 16 massifs en béton armé situés en accotement et en terre-plein central, forage dirigé sous l'autoroute pour les raccordements d'un des 8 portiques, réalisation d'aires de stationnement pour les équipes de maintenance, etc.

- La fourniture et la pose des portiques équipés de panneaux lumineux, les raccordements électriques et réseau, les contrôles techniques et les éventuels aléas de chantier.

## Le radar pédagogique

Ce coût concerne la fourniture et la pose du radar ainsi que la maintenance, la supervision et le support technique pour une durée de 4 ans.

## Les coûts annexes

Ce coût rassemble divers coûts annexes au projet, tels que :

- Le remplacement de la signalisation fixe (panneaux à remplacer, supprimer ou déplacer) ;

- La révision du marquage au sol (déplacement de certaines lignes blanches) ;

- Le budget dédié à la communication autour du projet.

## L'évaluation

Ce coût est réparti sur plusieurs années, de manière à suivre de près les résultats et l'efficacité de la voie réservée.

## Le pilotage des équipements

Ce coût est alloué à la conception, au développement et à l'implémentation d'un algorithme spécifique qui sera intégré au système informatique de gestion du trafic utilisé par le PC de Genas.

**300**

milliers  
d'euros

**2,2**

millions  
d'euros

**200**

milliers  
d'euros

**250**

milliers  
d'euros

**150**

milliers  
d'euros

**200**

milliers  
d'euros



**Autoroute A7**  
DIR Centre-Est

**Partie 3 -**

# **Questions / réponses**

**C'est quoi exactement  
covoiturer ?**

Covoiturer, c'est être **au moins 2 dans son véhicule**, quels que soient les liens entre le conducteur et ses passagers : ils peuvent être de la même famille, collègues de travail, amis ou s'être organisés avec une application de covoiturage.

**A quoi ça sert de réserver  
une voie au covoiturage ?**

Une telle voie contribue à la réduction du bruit, des consommations énergétiques et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Lorsque vous empruntez l'A7 à l'entrée de Lyon aux heures de fort trafic, décider de covoiturer permet de disposer d'une voie réservée sur laquelle la circulation est plus fluide que sur les autres voies. La durée du trajet est ainsi mieux maîtrisée.

**Vais-je perdre du temps  
dans les embou-  
teillages ?**

La voie réservée a un impact sur les temps de parcours :

- **un gain de temps** de quelques minutes **pour les usagers autorisés à circuler sur la voie réservée** ;
- une perte de temps de quelques minutes pour les usagers qui ne sont pas autorisés à circuler sur la voie réservée.

Le système vise donc à être vertueux en encourageant les usagers à covoiturer ou à utiliser des véhicules propres.

**Est-ce que cela ne va pas  
créer encore plus de bou-  
chons ?**

La voie réservée n'aggrave pas les difficultés de congestion existantes.

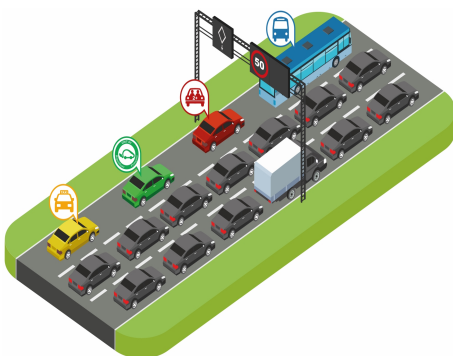
Cependant, si la congestion venait à atteindre le nœud de Ternay, impactant ainsi les axes A7 (ASF), A46 et A47, la voie réservée serait désactivée pour éviter de congestionner cet échangeur autoroutier.

**Qui aura le droit d'em-  
prunter cette voie réser-  
vée ?**

Les véhicules autorisés à circuler sur cette voie réservée sont identifiés dans le code de la route. Sont concernés :

- **les véhicules légers, dont motos, transportant au moins deux occupants,**
- **les véhicules à très faibles émissions (crit'air 0),**
- **les véhicules de transport en commun,**
- **les taxis.**

*A titre d'exemple, un conducteur de voiture avec un enfant à l'arrière de son véhicule, un fourgon avec deux personnes, une moto avec un pilote et son passager ou le conducteur d'un véhicule électrique auront le droit d'emprunter la voie réservée lorsqu'elle est activée.*





**Les poids lourds sont-ils autorisés s'il y a 2 personnes à bord ?**

**Non. Les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes quel que soit le nombre de personnes à bord sont interdits sur la voie réservée** pour des raisons de conditions de circulation et de sécurité routière, conformément aux recommandations du guide Cerema sur les voies réservées.

En revanche, les véhicules de transports de personnes, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route y sont autorisés, même s'ils font plus de 3,5 t.

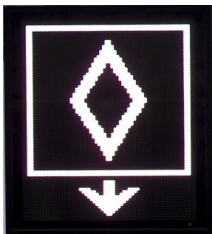
**Est-on obligé d'utiliser la voie réservée ?**

**Non.** Ce sont d'abord les règles de circulation normales qui s'appliquent, donc vous devez rouler sur la voie de droite sauf en cas de dépassement. Lorsque la voie réservée est activée, vous pouvez l'emprunter si vous êtes en situation de covoiturage ou conducteur d'un autre véhicule autorisé. **C'est un service, pas une obligation.**

Un véhicule autorisé peut s'insérer sur la voie réservée et en sortir, en tout point de la voie, en respectant le code de la Route.

**Comment savoir si la voie réservée est activée ?**

Conformément au code de la route, un panneau de signalisation en forme de **losange blanc** indiquera le début de la voie réservée, puis sera répété tous les 1 à 2 kilomètres et après chaque échangeur.



Sous le losange lumineux, une flèche indiquera la voie concernée par la mesure, c'est-à-dire dans le cadre de ce projet, la voie de gauche.

Pilotée à distance par des opérateurs, la voie réservée sera activée lors des périodes de congestion, c'est-à-dire essentiellement lors des pointes de trafic le matin, entre 7h et 9h30. En dehors des heures de pointe, la voie réservée sera désactivée et les conducteurs pourront alors utiliser normalement la voie de gauche de l'autoroute, conformément au code de la route.

**Pourquoi un radar de comptage du nombre d'occupants dans les véhicules a-t-il été installé ?**

**Pour informer les usagers** de leur éligibilité à utiliser cette voie. Cette information sera apportée par un panneau lumineux situé au-dessus de la voie. Si les usagers ne sont pas autorisés, ils seront incités à changer de voie par un message affiché sur le panneau lumineux au-dessus de la voie.

Ce système utilise une technologie de comptage basée sur l'analyse automatique d'images pour déterminer le nombre d'occupants dans un véhicule. Ce système ne stocke pas les plaques d'immatriculation des véhicules.

**Est-ce que le radar peut repérer mon enfant installé dans son siège auto à l'arrière ?**

**Oui.** Le radar est capable de détecter les passagers installés à l'arrière dans un siège enfant s'il est face à la route. En configuration dos à la route il est possible que le radar ne le détecte pas. Mais les radars sont basés sur une technologie d'auto-apprentissage, ce qui signifie que leur efficacité va s'améliorer au cours du temps.

**Est-ce que je peux être verbalisé ?**

**Oui.** Vous pouvez être verbalisé en cas de contrôle **par les forces de l'ordre uniquement**, seules habilitées à verbaliser les usagers de la route.

Les conducteurs qui ne respectent pas les règles de la voie réservée s'exposent à une contravention de 4<sup>ème</sup> classe : amende de 135 € réduite à 90 € si paiement immédiat.

**Le radar de comptage qui est déployé sur l'A7 ne permet pas la verbalisation** que ce soit de manière automatique ou assistée pour les forces de l'ordre.

Un contrôle sanction automatisé pourrait être mise en place à l'avenir, en fonction des décisions gouvernementales et des avancées technologiques.

**À quelle vitesse pourrai-je rouler sur chaque voie ?**

**La vitesse maximale autorisée sur la voie réservée est la même que sur les deux autres voies.** Cette vitesse sera variable et s'affichera en temps réel sur le panneau lumineux, disposé au-dessus de la voie du milieu, en fonction des conditions de circulation.

Le système de régulation dynamique des vitesses, qui va être déployé en même temps que la voie réservée, induira un abaissement de la vitesse avant la saturation de la voie. Cette régulation de la vitesse permet d'optimiser l'écoulement du trafic et de maintenir la fluidité le plus longtemps possible.

**Pourquoi la vitesse est limitée à 50 km/h sur la voie réservée, alors qu'elle est de 70 km/h sur M6/M7 ?**

La vitesse maximale qui peut être autorisée sur une voie réservée au covoiturage est de 70 km/h. La vitesse limite autorisée sur M6/M7 est fixée de manière permanente à 70 km/h par des panneaux fixes.

Sur l'A7, la vitesse limite autorisée s'affichant par des panneaux lumineux, il a été choisi de retenir par précaution une vitesse de 50 km/h en cas de voie réservée activée. Un dispositif de retour d'expérience permanent sera mis en place pendant les premiers temps pour adapter le fonctionnement de la voie réservée de manière réactive. Dans ce cadre, il sera évalué la possibilité de relever la vitesse de 50 km/h à 70 km/h sur certaines portions de la voie réservée où le niveau de sécurité des manœuvres de changement de file entre voie réservée et voie adjacente sera satisfaisant.

**Est-ce que les motards peuvent faire de l'inter-file ?**

La pratique de l'inter-file n'est possible à titre expérimental que sur les routes à chaussées séparées (et dotées d'au moins deux voies chacune) où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h, ce qui ne sera pas le cas dans un premier temps au moins (cf. question précédente).

**Pourquoi la voie réservée d'A7 ne se prolonge-t-elle pas vers le nord, en rejoignant celle de la M7 ?**

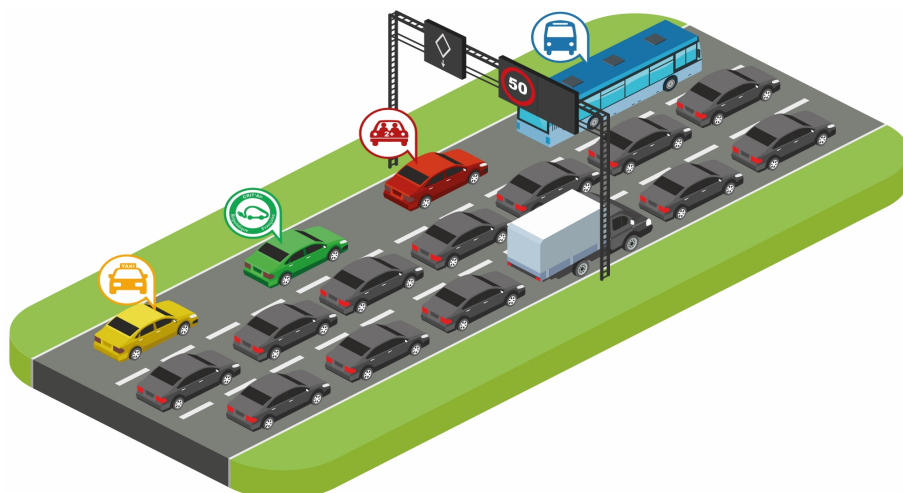
La voie réservée de l'A7 prend fin au niveau de l'insertion avec le Boulevard Urbain Sud (ex D301), en raison de la densité des échanges routiers qui se produit ensuite sur l'A7, notamment avec le Boulevard Périphérique. De plus, l'A7 présente un court passage à deux voies de circulation avant le pont de Pierre-Bénite alors qu'une voie réservée ne peut être implantée que sur des axes disposants d'au moins trois voies.

La connexion des deux voies réservées implique donc des modifications géométriques significatives dans un secteur contraint (usines, pont sur le canal du Rhône, piste cyclable, échanges avec la D312). L'État poursuit néanmoins des études sur ce point.

**Pourquoi la vitesse réglementaire sera-t-elle abaissée de façon permanente à 90 km/h sur la portion de voie réservée, contre 110 km/h aujourd'hui ?**

La largeur de l'autoroute A7 ne permet pas de créer une voie réservée tout en maintenant une vitesse limite autorisée de 110 km/h. En effet, la voie réservée et la bande dérasée de gauche (espace entre la voie et le terre-plein central), doivent respecter une largeur minimale pour des raisons de sécurité, en raison des différentiels de vitesse et pour faciliter les manœuvres d'évitement.

## Illustrations utilisables par les médias





## CONTACT PRESSE

com.dirce@developpement-durable.gouv.fr



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*