



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 77274	De <b>Mme Véronique Louwagie</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Orne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> >Union européenne	<b>Tête d'analyse</b> >politiques communautaires	<b>Analyse</b> > politique des transports. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>31/03/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/07/2015</b> page : <b>5625</b>		

### Texte de la question

Mme Véronique Louwagie attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la politique européenne des transports. Dans une note d'analyse de France stratégie, de décembre 2014, il est proposé de « mettre en place de nouvelles infrastructures et des systèmes innovants de gestion des trafics, ainsi que l'exploitation optimale, grâce aux nouvelles technologies, des réseaux existants ». Au regard de cette proposition, elle souhaiterait connaître son avis.

### Texte de la réponse

L'utilisation de systèmes innovants de gestion de trafics et des nouvelles technologies pour optimiser l'exploitation du réseau routier national est une priorité du ministère. Les métropoles françaises sont en effet confrontées à la fois à des phénomènes de congestion routière et à la nécessité d'améliorer la mobilité dans des zones périurbaines étendues. Pour répondre à ces enjeux, les projets de gestion du trafic permettent l'optimisation de l'usage des infrastructures routières existantes sans créer d'infrastructures nouvelles et constituent également une aide à l'exploitation des routes. Les évolutions technologiques ont ainsi permis au cours de la dernière décennie l'émergence en France et en Europe de nouvelles mesures de gestion dynamique du trafic, telles que la régulation dynamique des vitesses, la régulation des accès, la gestion dynamique des voies ou l'interdiction de dépasser des poids lourds. Le domaine d'emploi de toutes ces mesures est désormais mieux connu et permet d'envisager plus systématiquement leur déploiement. À titre d'exemple, ont été mises en oeuvre, sur le réseau routier national non concédé, une mesure de régulation d'accès au niveau du pont de Cheviré à Nantes et de régulation de vitesse sur l'A31 (sillon Lorrain). Au-delà, un certain nombre de projets sont en cours d'étude ou de déploiement comme sur l'A25 à Lille. D'autres mesures qui visent à favoriser le parcours d'une catégorie d'usagers (autocars, taxis, covoitureurs, etc) sont également mises en oeuvre ou à l'étude pour améliorer la mobilité. Il s'agit de mesures de partage de la voirie consistant à réserver à certains usagers une voie de circulation pendant tout ou partie de la journée sur le réseau routier structurant des agglomérations. Des opérations de voies réservées ont été mises en oeuvre à Grenoble (A48), à l'entrée de Marseille (A7) ou encore plus récemment entre Paris et les aéroports de Roissy (A1) et d'Orly (A6a). En particulier, ces dernières opérations s'inscrivent dans le cadre du schéma directeur des voies réservées d'Île-de-France qui a vocation à être déployé d'ici 2020. Pour accompagner cette évolution, il est nécessaire de définir l'opportunité et la programmation des mesures de gestion dynamique du trafic et de partage de la voirie en donnant la priorité aux réseaux routiers souffrant de congestion de manière récurrente dans les grandes agglomérations. À cet égard, les services du secrétariat d'État chargé des transports, de la mer et de la



pêche ont adressé en février dernier aux préfets coordonnateurs des itinéraires routiers une instruction d'élaboration de schéma directeurs d'agglomération de gestion de trafic, en partenariat avec les autorités organisatrices de la mobilité durable et les autres gestionnaires de réseau routier.