



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7885</b>	De <b>M. Dominique Potier</b> ( Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES) - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > Circulation routière sur les territoires et assistants de navigation	<b>Analyse</b> > Circulation routière sur les territoires et assistants de navigation.
Question publiée au JO le : <b>09/05/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/10/2023</b> page : <b>8861</b> Date de changement d'attribution : <b>16/05/2023</b>		

### Texte de la question

M. Dominique Potier attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les alertes des collectivités territoriales quant aux effets des assistants de navigation sur la circulation routière. Le décret n° 2022-1119 du 3 août 2022 relatif aux services numériques d'assistance aux déplacements, en application de l'article L. 1115-8-1 du code des transports consacre l'existence d'une hiérarchie entre tronçons routiers. Les axes prioritaires sont dédiés aux grands flux tandis que les axes secondaires sont réservés à la desserte de proximité. Selon l'article 3, les services numériques sont tenus de considérer cette hiérarchie routière dans leurs calculs, afin de proposer à leurs utilisateurs des itinéraires en adéquation avec les politiques locales d'organisation du trafic routier. Ainsi « les services numériques d'assistance au déplacement s'efforcent de proposer à l'utilisateur un itinéraire évitant l'usage massif de voies secondaires non prévues pour du trafic intensif ». Par ailleurs, le décret prévoit que les autorités de police de la circulation compétentes peuvent qualifier de « secondaire » une voie non prévue pour un transit intensif, dans le cadre fixé par le plan de mobilité lorsqu'il existe. Malgré les injonctions faites aux assistants de navigation, les élus observent et déplorent encore de trop nombreuses nuisances générées par une forte affluence des convois de marchandises dans des axes secondaires. Les itinéraires proposés par les GPS tracent encore le chemin le plus court ou le plus rapide, sans prendre en compte les nuisances pour les riverains et les usagers de la route. Les automobilistes sont donc invités à emprunter des réseaux secondaires, voire communaux, traversant des zones sensibles telles que les abords des écoles ou des établissements de soins, des espaces verts, des rues étroites ou à forte activité commerciale. Ce trafic important provoque des perturbations sonores, olfactives, visuelles, ainsi que des risques pour la sécurité des riverains en raison du flux de véhicules. Il interroge donc le Gouvernement sur les moyens qu'il entend mettre en œuvre pour assurer une application effective du décret n° 2022-1119 du 3 août 2022 visant à mettre fin aux perturbations générées par une mauvaise prise en compte de la hiérarchie des tronçons routiers par les assistants de navigation.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est très attentif à la problématique soulevée par la question, en raison des nuisances et des dégradations auxquelles se retrouvent exposés les riverains de ces voies secondaires. La loi du 22 août 2021, en son article 122, a ainsi apporté des modifications au code des transports visant à établir une collaboration plus étroite entre les pouvoirs publics et les entreprises éditrices de services de navigation par GPS. Créé par cette voie, l'article

L.1115-8-1 du code des transports exprime les obligations de ces services qui portent sur : - L'indication de la présence et des caractéristiques des restrictions de circulation liées aux zones à faible émission mobilité (ZFE-m). - L'interdiction de favoriser par le biais de leurs services l'emploi du véhicule individuel ou l'usage massif de voies secondaires pour le délestage des voies prévues pour un trafic intensif. - L'affichage d'un classement des itinéraires suggérés en fonction de leur impact environnemental, notamment en termes de gaz à effet de serre. - La prise en compte de l'intégralité des mesures de restrictions s'appliquant aux poids lourds. Le décret n° 2022-1119 du 3 août 2022 relatif aux services numériques d'assistance aux déplacements, publié le 5 août 2022, permet à l'autorité de police de la circulation compétente (dans le cadre fixé par le plan de mobilité lorsqu'il existe) de qualifier de « secondaire » une voie non prévue pour un transit intensif, et en demandant aux calculateurs d'itinéraires d'éviter l'usage massif de ces voies secondaires. Ces itinéraires secondaires seront renseignés sur la base de données dénommée « BD TOPO » administrée par l'Institut national de l'information Géographique et forestière. Ce dernier porte un projet de guichet permettant l'édition par les collectivités de cette base de données. Les services numériques de navigation par GPS seront tenus de prendre en compte en continu ces informations, hors évènement routier sur le réseau principal, précisés par arrêté. Ces évènements sont les suivants : - fermetures de routes, voies, ponts ou tunnels ; - accidents ; - travaux routiers ; - mesures temporaires de gestion de la circulation ; - conditions météorologiques affectant la surface ou la visibilité de la route. À partir de mars 2023, l'article 122 de la loi du 22 août 2021 précitée impose par ailleurs aux calculateurs d'itinéraires spécifiques aux poids lourds d'intégrer la réglementation qui s'applique à ces véhicules. Le décret du 3 août 2022 précise ainsi que les restrictions de circulation à prendre en compte sont celles mises à disposition au travers de la base de données nationale des arrêtés de circulation et de stationnement des poids lourds, actuellement en développement et portée par le ministère chargé des transports sous le nom « DiaLog ». Ce dispositif permettra aux administrations dotées d'un pouvoir de police de circulation de renseigner les restrictions qu'elles souhaitent voir transmises aux services numériques de navigation via un service en ligne. Ce service, encore en développement à ce jour, pourra permettre aux administrations utilisatrices d'obtenir des informations sur les réglementations qui auront été intégrées ou non dans les services numériques de navigation par GPS. Ces défauts de prise en compte pourront, passé un délai d'instruction à définir, faire l'objet de signalements.