

Les schémas directeurs d'agglomération de la gestion du trafic

Journée Cotita Ouest

12 octobre 2017

Nicolas Sproni / Anthony Mitrano

DGITM / DIT / GRT-ES



Les fondements de la politique de gestion de trafic

- Congrès de la modernisation routière organisé par le DIT en juin 2013 :
 - Constat : difficultés pour développer de nouveaux usages de la route
 - Besoin d'une politique nationale de gestion de trafic plus affirmée
- Rapport de la commission « Mobilité 21 » de juin 2013 pour un Schéma national de mobilité durable :
 - Des gains possibles par l'optimisation des infrastructures existantes avec l'incitation au développement de mesures de gestion dynamique du trafic
- Contexte budgétaire contraint pour les investissements et la maintenance

Les enjeux de la politique de gestion du trafic

- Les phénomènes de congestion récurrente sur le réseau routier structurant au droit des grandes agglomérations
- L'amélioration de la mobilité dans les zones périurbaines étendues
- L'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes et du parc d'équipements associés
- La transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air avec l'incitation :
 - Au recours aux mobilités propres (transports en commun, covoiturage, véhicules à très faibles émissions, ...)
 - Au développement de l'intermodalité



Note de politique de gestion de trafic du DIT - Avril 2014

- Les mesures de gestion dynamique de trafic comme une réponse plus rapide que les investissements lourds pour agir sur la congestion au droit des agglomérations :
 - régulation dynamique des vitesses, régulation d'accès, gestion dynamique des voies, interdiction de dépasser les poids-lourds
- Favoriser le parcours de certains usagers avec :
 - Des mesures de partage de la voirie (voies réservées)
 - Des aménagements spécifiques : aires intermodales, arrêts TC, aires de covoiturage
- Diffusion des guides CEREMA de la collection « projets de gestion de trafic »

Annnonce d'une instruction pour la réalisation de schémas directeurs d'agglomération de la gestion de trafic (SDAGT) pour les principales agglomérations, diffusée le 12 février 2015

Des actions inscrites dans la politique de transition énergétique

- Action 26C de la feuille de route environnementale 2015 :

« A l'appui des politiques de gestion durable des circulations et du stationnement : l'État et les collectivités encourageront le déploiement des systèmes de gestion dynamique du trafic routier adaptés aux conditions locales : régulation de vitesses, régulation d'accès, régulation des usages de la voirie. »

- Article 56 de la loi TECV du 17 août 2015 :

« Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet 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. Il présente des propositions sur les modalités de contrôle du caractère effectif du covoiturage. Il évalue également l'impact que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion de ces routes selon les heures de la journée. Ce rapport propose les mesures législatives ou réglementaires permettant de lever les freins au déploiement des opérations opportunes. »

Rapport du Gouvernement du 17 août 2016 (article 56 LTECV)

- **Objectif N°1** : Stabiliser à court terme (1 an) un cadre juridique et technique pour des voies réservées aux seules lignes régulières de transports publics collectifs
 - Évolutions ponctuelles du code de la route et de l'IISR, guide VRTC et vidéo-verbalisation des VRTC
- **Objectif N°2** : Créer les conditions d'ici 4 ans (soit mi-2020) du développement de deux types de voies réservées pouvant être constituées en mobilisant l'une des voies de circulation existantes (ouverture en complément aux véhicules à très faibles émissions, aux transports publics particuliers de personnes, et au covoiturage 2+ ou 3+)
- **Objectif N°3** : Assurer progressivement un traitement homogène du secteur des transports publics particuliers de personnes

Objectifs des SDAGT

- Développer une **culture commune** de la mobilité au niveau des grandes agglomérations et partager des objectifs coordonnés entre les différents acteurs (AOM, gestionnaires routiers, ...)
- Faire aboutir un **ensemble cohérent de projets d'optimisation** sur le réseau routier structurant autour des grandes agglomérations, tenant compte des orientations des documents de planification
- Donner la priorité aux mesures de gestion trafic et de partage de la voirie dont les coûts et les délais en font de véritables **alternatives à court ou moyen terme aux projets d'infrastructures nouvelles**
- Disposer d'un **outil de programmation pluri-annuelle** des opérations de gestion de trafic pour l'État (vision globale) avec un premier horizon à 5 ans
- **Améliorer l'offre de mobilité** (fiabilité du réseau routier, performance des TC, lisibilité de l'offre intermodale depuis le réseau routier, ...) et accompagner le **développement de nouvelles mobilités** (covoiturage, autopartage)

Périmètre des SDAGT

- **Aires urbaines > 250 000 habitants** comprenant un réseau routier structurant composé de sections du RRN non concédé aux **caractéristiques autoroutières**
- Intégration du réseau structurant de l'agglomération et des différentes offres de transport
- Prise en compte des projets décidés ou en cours de réalisation
- Pilotage de la démarche partenariale par les DIR sous l'autorité des préfets coordonnateurs des itinéraires routiers
- Financement des opérations sur le RRN non concédé par l'AFITF avec recherche de cofinancement auprès des partenaires locaux

COMMANDE

phase 0

Commande d'une note stratégique proposant

- la liste des SDAGT à réaliser
- l'organisation du pilotage et le calendrier

- Principaux enjeux (trafic, problèmes de congestion, enjeux TC, ...)
- Contexte local (acteurs, projet en cours, partenariats possibles, ...)
- Périmètre géographique

COMMANDE MINISTÉRIELLE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

phase 1

Diagnostic

- constat : identification des besoins
- définition des objectifs : hiérarchisation des besoins

- Prise en compte des orientations SCOT, PDU, ...
- Perspectives de développement (urbanisme, déplacements, infrastructures, ...)
- Analyse des phénomènes de congestion récurrents et perturbations des TC

phase 2

Élaboration des stratégies (une stratégie est un ensemble de mesures localisées et hiérarchisées)

- diagnostic complémentaire du fonctionnement des réseaux
- définition et évaluation des différentes stratégies
- choix des stratégies retenues

- Etude de pré-faisabilité de certaines mesures pour en conforter l'opportunité (RA, VR)
- Hiérarchisation des mesures (RA, RDV, IDPL, GDV)
- Consultation des collectivités concernées

APPROBATION MINISTÉRIELLE

PROGRAMME

phase 3

Étude de la mise en œuvre des stratégies

- diagnostic technique
- étude de faisabilité
- étude de l'implantation des équipements et de leurs raccordements
- coûts

Avis MARRN

phase 4

Programmation

- mise à jour des stratégies en fonction des coûts
- phasage
- calendrier prévisionnel de réalisation
- financements
- dispositif de suivi

- Identification des besoins d'expérimentation
- Définition du plan d'évaluation a posteriori

APPROBATION MINISTÉRIELLE

Avis MARRN

Avancement des SDAGT

- Élaboration d'un SDAGT commandée :
 - DIRO : Rennes et Nantes (finalisation de l'étude d'opportunité) ; étude d'opportunité pour Brest approuvée
 - DIRSO : Toulouse (étude d'opportunité attendue d'ici fin 2017)
 - DIRMED : Aix-Marseille-Provence (voies réservées en cours de réalisation, intégration au SDAGT : étude d'opportunité en cours)
 - DIRCE : Lyon et Saint-Etienne (diagnostic finalisé)
 - DIRE : Strasbourg (étude d'opportunité en cours)

Avancement des SDAGT

- Réflexion à poursuivre sur le périmètre du SDAGT :
 - DIRA : projet ALIENOR en cours sur Bordeaux (information sur les radiales, RA, RDV, ...), intégration éventuelle des réflexions sur le partage de la voirie dans le cadre d'un SDAGT
 - DIRN : projet ALLEGRO (RA, RDV, information aux points d'accès, ...) en cours sur Lille, intégration éventuelle d'une réflexion sur le partage de la voirie dans le cadre d'un SDAGT
 - DIRIF : plusieurs opérations (RA, VRTC, Vaux, information aux accès, ...) et stratégie à définir dans le cadre du renouvellement et de la modernisation de SIRIUS
 - DIRNO : pour Rouen et Caen, projets Géricaut et Mirbeau en cours ; réflexion SDAGT à poursuivre en étudiant des mesures de gestion dynamique de trafic et de partage de la voirie en associant les partenaires locaux
- DIRCO et DIRMC : non concernées



Merci de votre attention

