

\*Cerema/DTerO, [guenaelle.bernard@cerema.fr](mailto:guenaelle.bernard@cerema.fr), \*\*Cerema/DTerCE/ERA38, [sylvain.belloche@cerema.fr](mailto:sylvain.belloche@cerema.fr) - \*\*\* Cerema/DterMed, [sandrine.rousic@cerema.fr](mailto:sandrine.rousic@cerema.fr).

### Introduction

Des entretiens ont été réalisés avec des maîtres d'ouvrage routiers (DSCR, DGITM), des experts (IFSTAR, Cerema) et des gestionnaires routiers (Direction Interdépartementales des Routes, conseils généraux, sociétés d'autoroute) afin d'identifier les manques, les difficultés et les besoins (techniques, matériels ou réglementaires) pour le déploiement de mesures de gestion dynamique des voies (GDV) afin de mieux orienter SERRES, mais également les prochaines actions de recherche.

### Un grand intérêt de la GDV : « un dispositif du futur ou d'avenir »

Les personnes interrogées reconnaissent tout l'intérêt de la GDV, eu égard aux résultats performants des expériences étrangères, même si elle est très peu connue et utilisée aujourd'hui en France. Elle est un moyen d'optimiser l'infrastructure existante pour différents critères, notamment la capacité pour tous les véhicules, ou de favoriser la circulation de certains usagers (comme les transports en commun ou le co-voiturage) pour réduire l'auto-solisme. Ce dispositif permet de retarder, voire de se substituer à une solution plus coûteuse comme un élargissement d'infrastructures ou la création d'un axe complémentaire.



Voie réversible du pont de St-Nazaire

Equipements	Coût	Lisibilité	Maintenance	Exploitation	Avis global
FAV	😊	😊	😊	😊	😊
BRA	😐	😊	😞	😊	😊
GMA	😞	😊	😞	😞	😞
Plots lumineux	😊	😊	😊	😊	😊
PMV	😊	😊	😊	😊	😊

Avis des personnes interrogées sur les équipements

### Les difficultés majeures :

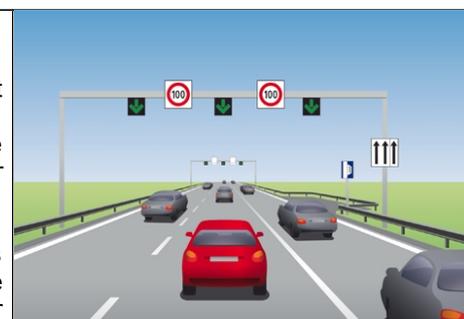
- acceptabilité des usagers quand on favorise un ou plusieurs modes autre que la voiture individuelle
- gouvernance pour les projets favorisant le déplacement des transports en commun
- absence de doctrine technique et d'expérimentations à grande échelle
- absence d'équipements et de schémas de signalisation standardisés : une simplification et une durabilité des équipements à rechercher
- lourdeur des mesures mises en oeuvre : « la ceinture et les bretelles » pour se protéger
- nécessaire formation de l'exploitant, notamment sensibilisation aux difficultés d'exploitation d'une GDV.
- contrôle sanction spécifique GDV pour la crédibilité du système

### La compréhension des dispositifs de GDV par les usagers

La difficulté pour l'utilisateur est l'intégration de plusieurs facteurs dans un environnement complexe et congestionné avec différents niveaux de compréhension.

Les nouveaux dispositifs doivent être simples, standardisés, lisibles et utiliser une signalisation déjà pré-existante (FAV par exemple) pour la signalisation dynamique pour favoriser une bonne compréhension.

Enfin, il s'agit de développer des méthodes pour l'évaluation de l'acceptabilité sociale des usagers. En effet, l'aspect humain est souvent mis au second plan dans un projet de gestion de trafic alors qu'il est primordial pour son succès. Les outils tels que le simulateur de conduite, le tachistoscope et les interviews sont des outils à adapter pour évaluer ce type de projets.



Exemple d'utilisation de la BAU aux heures de pointe en Suisse

### Conclusions (et perspectives)

Ces entretiens ont permis de souligner tout l'intérêt des dispositifs de gestion dynamique des voies, mais également de mettre en évidence des besoins complémentaires qui pourraient faire l'objet d'une nouvelle opération de recherche : les actions pour favoriser l'alternatif à la voiture solo, une simplification des dispositifs implantés, les plots lumineux, l'apport des systèmes coopératifs pour l'exploitation et les « voies à haut niveau de service » (HOT, HOV).