

**Programme A7/A9 Mobilité durable**  
*Synthèse du 3<sup>ème</sup> comité de suivi A7 du 27 juin 2011*

## I. Ouverture

M. le Maire de Valence se félicite que le projet de contournement autoroutier au niveau du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) soit en voie d'abandon, car il soutient un projet alternatif d'effacement de l'autoroute au niveau de la traversée de Valence. Il porte également un projet de troisième pont sur le Rhône et un projet de multi-modalité autour du port de commerce. Tous ces projets, souligne-t-il, doivent permettre d'améliorer à la fois la sécurité et le respect de l'environnement.

M. le Préfet de la Drôme souligne l'intérêt de la réunion de ce jour pour aborder les sujets de manière pacifiée.

Sébastien Fraisse (ASF) remercie les participants d'avoir répondu présents à l'invitation d'ASF. Il rappelle que le comité de suivi a été mis en place à la demande d'ASF, pour suivre le programme d'actions d'amélioration de l'A7 et de son environnement, qui a fait suite au débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône en 2006. L'ensemble des acteurs seront associés à l'établissement du bilan de ce programme qui sera dressé fin 2011. Par ailleurs, le contrat de plan 2007-2011 est sur le point de s'achever. Les premiers échanges ont été initiés avec l'Etat pour la période 2012-2016. Dans ce cadre, ASF proposera des dispositions concernant l'A7, dans la continuité des actions engagées depuis plusieurs années.

Philippe Ledenvic (DREAL Rhône-Alpes) évoque le projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), qui devrait être approuvé prochainement. Ce SNIT accorde une place prépondérante aux modes les plus doux (train et fleuve). Il devrait être complété par un schéma régional permettant d'affiner la vision du SNIT sur les territoires infrarégionaux. Par ailleurs, il signale que, dans quelques jours, sera signée la convention de financement du sillon alpin sud, qui permettra d'améliorer la desserte en train à partir de Valence vers Grenoble et les Alpes. Il indique également que des études seront engagées prochainement sur la gare d'Eylan qui sera un élément important de couplage entre réseau routier et réseau ferroviaire. S'agissant de l'observatoire « élargi », Philippe Ledenvic indique que des travaux préparatoires ont été engagés à la fin de l'automne, en associant les différentes régions et les différents opérateurs. Il espère qu'une proposition d'observatoire pourra être effectuée à la fin de l'année 2011. Enfin, il cite les initiatives engagées suite à la réunion du comité de suivi d'avril 2010 : une étude menée par ASF concernant la traversée de Valence, des études sur l'optimisation de l'autoroute au Sud de Vienne et une enquête publique sur la déviation du Teil.

Philippe Marzolf (CNDP) rappelle qu'à la suite du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, la décision a été prise de ne pas augmenter la capacité de l'A7, mais d'améliorer son fonctionnement. Il remercie tous les acteurs qui se sont investis pour que les solutions d'amélioration trouvées soient collectives, et il remercie ASF qui a consacré des moyens financiers et humains pour répondre aux attentes des acteurs. Cela dit, il préconise, au moment de dresser le bilan du programme d'actions cinq ans après son lancement (c'est-à-dire en décembre 2011), d'associer les acteurs, mais également de consulter le grand public, pour vérifier si les actions mises en place sont satisfaisantes ou non et s'il faut aller plus loin. Enfin, Philippe Marzolf note que, dans la Vallée du Rhône, les tensions par rapport à l'A7 se sont apaisées (les « bruits de casseroles » des premières réunions publiques sur Valence de 2006 se sont tus), ce qui n'est pas le cas sur l'A9.

Alain Verbeke (Colère 26) regrette que, depuis le débat public de 2006, seul le sujet de l'autoroute ait été traité et demande que la démarche d'amélioration des transports dans la Vallée du Rhône englobe toutes les infrastructures. En effet, si ASF réalise un écran acoustique à un endroit, cet écran peut avoir un effet amplificateur des bruits émis par la voie ferrée et par les routes. Philippe Ledenvic précise que l'observatoire élargi qu'il veut mettre en place englobe l'ensemble des infrastructures présentes dans la vallée. La gouvernance est assez compliquée à mettre en œuvre. Les différents gestionnaires d'infrastructures seront représentés dans cet observatoire. Philippe Marzolf pense que le bilan de décembre 2011 devra être global. Comme les résultats du programme d'actions engagées autour de l'A7 sont probants, Philippe Marzolf espère que d'autres gestionnaires d'infrastructures de transport auront envie de suivre le chemin tracé par ASF.

Robert Penelon (MNLE Drôme-Ardèche) trouve que « les bruits de casserole » dénotent un mépris de la part de Philippe Marzolf vis-à-vis du grand public. Philippe Marzolf assure qu'il n'est en rien méprisant vis-à-vis du grand public. Il considère au contraire que l'intervention du grand public, parfois virulente, permet de faire évoluer les situations.

Jean de Guilhermier (Aménager sans nuire à Bollène) se félicite que des progrès sensibles aient été réalisés par ASF au niveau du bruit et remercie tous ceux qui y ont contribué. En dépassant le cadre d'ASF, il fait part de deux problèmes qui le préoccupent actuellement. Un problème de sécurité d'abord : ASF a sa part de responsabilités, mais également les industriels et tous ceux qui alimentent l'A7. Un problème d'âge ensuite : l'A7 est une infrastructure ancienne, qui n'est pas aux normes des dernières autoroutes construites. Sébastien Fraisse confirme les différences de normes appliquées entre les anciennes et les nouvelles autoroutes. Si l'A7 devait être construite aujourd'hui, elle le serait différemment et ne traverserait pas Valence. L'objectif d'ASF est d'améliorer la performance environnementale de l'A7, afin de la rapprocher progressivement des normes qui s'appliquent aux autoroutes nouvelles. Philippe Marzolf rappelle que, dans le débat public de 2006, le grand public ne comprenait pas la différence de normes entre les autoroutes anciennes et les nouvelles. Christophe Karlin (ASF) propose de revenir sur ce sujet dans la partie consacrée aux protections contre le bruit.

Jean-Luc Bres (Président de la FNTR) signale que 70 % des transports en France effectuent des trajets inférieurs à 150 kms. Il souligne le rôle joué par les transports routiers pour assurer la rapidité des livraisons et leur implication pour diminuer les nuisances des poids lourds (PL) en termes de bruit, d'émissions de CO2 et de sécurité routière. M. Ledenvic confirme la mobilisation des transporteurs

routiers dans la région pour réduire leurs impacts en termes de bruit et de pollution (37 conventions volontaires signées par les transporteurs).

Edmond Luca (Association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais) rappelle que l'un des objectifs du Grenelle est la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre des transports d'ici à 2020. Or au cours des dernières années, les camions ont réduit seulement de 5 % leurs émissions de gaz à effet de serre. Il espère que la France fera preuve de volontarisme pour promouvoir les modes alternatifs au transport routier, en prenant exemple sur l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse où la part du ferroviaire dans les transports est supérieure à 30 %. M. Ledenvic rappelle que le SNIT a précisément pour vocation de promouvoir le transport ferroviaire et le transport fluvial.

M. Gonella (FARE Sud) aimerait connaître les méthodes de calcul qui permettent à ASF de conjecturer sur la durabilité du transport routier. Sébastien Fraisse indique que chaque opérateur utilise ses propres modèles financiers, qui sont basés sur des hypothèses de trafic qui sont, en général, confidentielles, et régulièrement actualisées.

Pierre-Olivier Carel (FNVT) fait valoir que les autoroutes peuvent accueillir des autocars, qui sont beaucoup plus respectueux de l'environnement que les véhicules légers. En effet, un autocar sur l'autoroute, c'est 30 voitures de moins et 4 fois moins de bruit. De plus, un autocar consomme 30 % de carburant de moins sur un trajet de 200 km. La FNVT veut participer à des expérimentations de lignes régulières nationales d'autocars. Sébastien Fraisse confirme l'existence de réflexions sur des lignes d'autocars sur autoroute.

## **II. Environnement**

### **1. Travaux engagés pour la réduction des nuisances sonores**

Denis-François Durand (ASF) indique que 80 % du programme de réduction des nuisances sonores a été réalisé.

#### Protections de façades

234 isolations de façades étaient programmées sur la période 2008-2011. 156 sont d'ores et déjà réalisées. Le solde est en cours de réalisation. Seulement 2 sont en préparation. D'ici la fin de l'année, le programme sera terminé.

La 2<sup>ème</sup> tranche, initiée par le « paquet vert » de 2010, est un peu moins avancée mais doit se dérouler jusqu'à fin 2012 ; Les travaux démarreront très prochainement. 574 logements ont été identifiés. Un grand nombre de dossiers reste sans suite, soit parce que le propriétaire ne peut pas bénéficier de protection la construction étant trop récente (des permis de construire sont encore délivrés dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute), soit parce que le propriétaire refuse les protections.

#### Revêtement acoustiques

3 sections ont été réalisées en 2010. 2 sont en cours de réalisation en 2011. 3 autres sections sont programmées en 2012. D'ici fin 2012, 100 % du linéaire de la Vallée du Rhône sera doté de revêtements acoustiques. Ces revêtements permettent de diminuer le niveau de bruit par deux.

### Murs antibruit

3 sont terminés. 3 autres sont en cours. 2 sont en préparation (à Bollène).

### Partenariats

Les partenariats permettent d'aller au-delà de ce qui est imposé par la réglementation. 2 partenariats sont terminés : St Priest et Ventabren. 4 sont en cours de réalisation : St Rambert, Morières-Lès-Avignon, Orange-Le Grès, Lançon-de-Provence. 2 autres dossiers sont engagés : Coudoux et Salon-de-Provence.

### Document pédagogique sur le bruit routier

Ce document a été réalisé en 2009, en collaboration avec les associations. Il a été présenté une vingtaine de fois, principalement dans les communes où des chantiers sont réalisés.

### Comparatif des cadres réglementaires

Denis-François Durand montre les différences significatives de cadres réglementaires qui s'appliquent sur les autoroutes existantes et sur les autoroutes nouvelles ou les élargissements. Sébastien Fraisse souligne que, pour la requalification de l'A7, ASF essaye de tendre vers les normes qui s'appliquent aux élargissements d'autoroute, ce qui nécessite des moyens substantiels et une approche par priorités.

M. Gonella demande comment la décision est prise de construire des murs antibruit en verre ou des murs opaques et souhaite connaître la différence de coût entre les deux équipements. Denis-François Durand n'a pas d'éléments sur les coûts. S'agissant du choix entre mur opaque et mur en verre, il dépend de l'environnement : les murs en verre sont privilégiés en milieu urbain, lorsqu'il s'agit de maintenir une certaine transparence et les murs opaques en milieu rural.

Nicole Chassagnard (Fédération mieux vivre en Vaucluse) remercie ASF car la ville de Mornas aura enfin son mur antibruit. Elle demande quand Mornas aura son revêtement acoustique. Denis-François Durand répond qu'il existe déjà un revêtement acoustique au droit de Mornas, mais comme tous les revêtements acoustiques perdent de leur efficacité au fil du temps, il conviendra de le renouveler.

Nicole Chassagnard pense qu'il reste beaucoup à faire sur le ferroviaire et le fluvial.

Alain Verbeke souligne que les espoirs suscités par la loi sur le bruit de 1992 – voir enfin la question du bruit émis par les infrastructures traitée – ont été déçus. En effet, à part les actions mises en œuvre par ASF, qui a les moyens financiers, les autres opérateurs n'ont pas d'argent et, par conséquent, ne font rien. Il aimerait que l'Etat fixe des orientations pour que d'autres modes de transport s'attellent à la diminution des nuisances sonores qu'ils génèrent. Philippe Ledenvic signale les efforts significatifs consentis par RFF pour améliorer la protection contre le bruit de la ligne qui circule sur la rive droite du Rhône. RFF traite 400 maisons cette année et 400 maisons en 2012. Des points réguliers – au moins une fois par an – sont effectués par le Préfet de l'Ardèche sur le sujet. Par ailleurs, le Président de RFF lui-même s'est déplacé sur le terrain il y a 18 mois pour prendre la mesure des enjeux.

Jean Gonella demande si une réflexion est en cours pour définir une réglementation sur les bruits émergents. Alain Verbeke indique que la réglementation actuelle prend en compte le leq (*level equivalent*) ou bruit moyen et non la notion d'émergence. Sur le TGV Méditerranée, le bruit émergent est parfois supérieur de 25 dB au bruit moyen. Alain Verbeke plaide pour une prise en compte dans la réglementation des bruits émergents. La seule avancée est l'apparition dans la réglementation d'un leq nocturne qui abaisse le niveau moyen autorisé pendant la nuit. Philippe Ledenvic signale qu'il existe des réglementations sur l'émergence pour les installations industrielles, mais pas pour les transports, qui émettent un bruit discontinu. Les niveaux d'émergence cités par Alain Verbeke, jusqu'à 20 ou 30 dB, lui paraissent excessifs.

Philippe Marzolf pense qu'il serait intéressant, dans le bilan du programme 2007-2011, de montrer le montant financier de l'investissement sur les protections antibruit, comparé aux années précédentes, et de réaliser une enquête de satisfaction auprès des riverains. Sébastien Fraisse propose d'utiliser dans le bilan des indicateurs pertinents, tels que le nombre d'habitations protégées plutôt que le nombre de m<sup>2</sup> de murs.

## 2. Qualité de l'air

Marie-Blanche Personnaz (ASCOPARG & ATMO Drôme-Ardèche) et Anne-Sophie Desvarreux (ASF) présentent les premiers résultats de l'observatoire de l'air autour de l'A7 mis en place en 2010. Les objectifs de l'observatoire sont les suivants :

- la cartographie des territoires autour du tracé ;
- la localisation des zones sensibles ;
- les recherches de scénarios favorables à l'air ;
- l'évaluation des impacts des solutions envisagées sur la qualité de l'air.

14 campagnes de mesures ont été réalisées sur les 16 prévues. Le calcul des émissions de polluants a nécessité un travail d'harmonisation des outils entre les régions Rhône-Alpes et PACA. Ce travail sera réalisé au cours du mois de juillet. Le modèle de la qualité de l'air sera validé sur les campagnes de mesures cet été et la cartographie annuelle et la localisation des zones sensibles seront disponibles au 3<sup>ème</sup> trimestre 2011.

Marie-Blanche Personnaz commente un exemple de résultats sur le secteur de l'A7 au niveau de Vienne. Pour les oxydes d'azote et les particules, la situation est préoccupante et vaut à la France d'être sous le coup d'un contentieux européen. Pour les particules, la différence entre Vienne centre et les bordures d'autoroutes est peu importante, ce qui montre que l'apport direct de l'autoroute pour les particules est faible. En revanche, pour les oxydes d'azote, la contribution de l'axe est beaucoup plus importante.

Les variations temporelles du niveau de pollution observé sont importantes d'une saison à l'autre et selon les tranches horaires de la journée, comme le montre un exemple de résultats sur Montélimar. Autre observation intéressante, la décroissance des niveaux de pollution est très rapide autour de l'axe. Par conséquent, les servitudes instaurées dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe sont doublement importantes, car elles permettent de limiter l'exposition au bruit et de résoudre une partie des problèmes sur la qualité de l'air.

L'exploitation des données transmises par ASF sur le trafic horaire sur l'ensemble de l'axe et sur l'ensemble de la période permet d'ajuster la composition du parc de véhicules à utiliser pour le calcul des émissions sur l'A7. Globalement, les PL EURO V (les moins polluants) sont plus présents sur l'A7 et les EURO II moins présents que sur la moyenne des axes français. Ces résultats permettent de confirmer l'effort de la profession des transporteurs routiers pour moderniser le parc des PL.

Dans le cadre de l'observatoire, il est prévu d'étudier six scénarios (réduction des volumes de trafic, régulation des vitesses, évolution du parc de véhicules...), afin de déterminer quelles mesures ou combinaisons de mesures sont les plus favorables à la qualité de l'air. L'observatoire sera en capacité de fournir des résultats intéressants pour la fin 2011, à la fois en termes de mesures et en termes de scénarios. Sébastien Fraisse rappelle que ce sujet n'était pas présent dans la feuille de route au démarrage du programme et qu'il est apparu suite aux interpellations dans les groupes de travail.

Jean de Guilhermier fait part de sa déception que les seuls polluants étudiés soient l'oxyde d'azote et les particules. Marie-Blanche Personnaz a été volontairement synthétique dans l'exposé et s'est concentrée sur les polluants critiques pour la santé des riverains, mais les polluants étudiés sont plus nombreux. Christophe Karlin propose d'apporter à M. de Guilhermier des explications détaillées après la réunion.

Pierre-Olivier Carel regrette que les autocars soient considérés comme des PL, alors qu'ils permettent de limiter l'utilisation de la voiture particulière. Philippe Ledenvic souligne qu'il existe un saut en termes d'émissions entre les PL aux normes EURO II et III et les suivants. L'accélération du renouvellement du parc apportera une solution à la pollution de l'air autour de l'axe.

Roland Dorée (FNTR Drôme-Ardèche, CCI Drôme) cite les actions mises en œuvre par le transport routier pour diminuer les émissions, notamment le système Atblue, qui permet de diminuer les émissions de particules (en 20 ans, les particules émises par le transport routier ont diminué de 80 à 90 %) et l'implantation du port de commerce de Valence, qui permet aujourd'hui à 5 000 conteneurs d'être transportés par le fleuve entre Marseille et Valence, contre 0 conteneur il y a 5 ans.

Gilbert Giraud (Union régionale Rhône-Alpes CGT) sollicite des précisions sur la gouvernance de l'observatoire de l'air autour de l'A7. Par ailleurs, il s'interroge sur l'impact de la construction de murs de part et d'autre de l'axe sur les usagers de l'autoroute (concentration ou dilution de la pollution ?). Marie-Blanche Personnaz précise que l'observatoire a été mis en place par ASCO, un organisme agréé qui fonctionne sous forme associative et qui est composé, à parité, de quatre collèges (Etat, collectivités, opérateurs, associations). Toutes les données, ainsi que le modèle appartiennent à l'association et non à ASF. Par ailleurs, elle indique que les solutions technologiques comme les murs ne fonctionnent guère pour la qualité de l'air. Les trois mesures les plus efficaces sont la réduction de la bande d'impact, la modernisation du parc roulant et la réduction de la congestion. Pour Marie-Blanche Personnaz, respecter les bandes de réserve autour de l'autoroute est très important : ce sera la seule solution qui sera efficace en attendant que le parc se renouvelle.

Nicole Chassagnard signale que les études réalisées par Airmarex en 2004 avaient mis en évidence un niveau de pollution très élevé à Mornas et dans tous les villages situés au bord de l'A7. Marie-Blanche Personnaz travaille sur les charges critiques et explique qu'il faut pouvoir prévoir la baisse de la pollution générale et la baisse de la pollution sur l'autoroute pour arriver à équilibrer les tonnages acceptables dans telle ou telle activité.

Henri Fauqué (maire de Saulce/Rhône) trouve que le travail réalisé est très intéressant, mais il aimerait qu'ASF le complète par une étude plus précise sur les zones où l'A7 est proche de la N7 et que l'Etat fasse de même sur la N7. En effet, l'essentiel des convois exceptionnels circulent sur la N7. Or la Drôme connaît de nombreux villages-rues, où les maisons sont distantes de quelques mètres à peine de la nationale. Marie-Blanche Personnaz espère lancer prochainement un programme pour repérer les points noirs environnementaux et y réaliser des mesures. Philippe Ledenvic précise que, dans la pollution atmosphérique à un endroit donné, ce qui compte n'est pas le type de transport, mais la norme du véhicule (les PL EURO V sont beaucoup moins polluants que les EURO II) et le volume de trafic. Marie-Blanche Personnaz souligne que dans la pollution de l'air la part de l'infrastructure qui passe devant une maison n'est pas déterminante. Sur la rocade Sud de Grenoble, elle a pu mesurer que 75 % de l'exposition des riverains provient d'autres sources que l'infrastructure à proximité directe.

Philippe Marzolf demande si l'interdiction de délivrer un permis de construire dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute est respectée ou non. M. le préfet ne pense pas que des permis de construire sont délivrés pour des habitats neufs dans la bande des 100 mètres, mais il le vérifiera. En revanche, des permis de construire peuvent être délivrés pour des travaux de confortement.

### **3. Biodiversité**

Sébastien Fraisse rappelle que, dans le cadre du « paquet vert » signé en 2010, ASF s'est engagée à réaliser un certain nombre d'aménagements pour recréer des continuités écologiques et agir pour la mise en place de la trame verte et bleue, afin de favoriser le maintien des populations animales et végétales. Philippe Chavaren (ASF) présente la démarche mise en œuvre par ASF, qui a concerné cinq départements pilotes sur les 29 qu'ASF traverse : la Drôme, l'Hérault, les Hautes-Pyrénées, la Gironde et la Charente-Maritime. Pour sa démarche, ASF a travaillé avec un comité scientifique et technique (composé de scientifiques, de représentants institutionnels et de collectivités territoriales), des associations de protection de la nature et des bureaux d'études, des partenaires impliqués (fédérations de chasse et de pêche, conservatoires...)

Sur la base d'une cartographie des secteurs à enjeux complétée par des études de terrain, quatre aménagements ont été choisis dans la Drôme. ASF a réalisé durant l'hiver 2010-2011 deux fonçages de buses sur l'A7. Il s'agit de passages pour la petite et moyenne faune (lièvres, salamandres, taupes, renards...). ASF construit durant l'été 2011 une passe à poissons sur l'A7. Le secteur du Roubion fait également l'objet de mesures de protection de la ressource en eau afin d'agir de manière cohérente pour le milieu aquatique. Enfin, la réalisation d'un éco-pont au col du Grand Bœuf permettra à toutes les espèces de traverser l'autoroute. Philippe Chavaren insiste sur le fait que ces ouvrages doivent être impérativement concertés : si le même effort n'est pas reproduit en aval et en amont, l'effort d'ASF demeurera vain. Sébastien Fraisse souligne que l'A7 bénéficie ici d'aménagements habituellement réservés aux autoroutes neuves.

Roland Dorée souhaite connaître le montant des travaux. Sébastien Fraisse répond qu'il s'élève à 3,8 millions d'euros pour la Drôme.

Guy Robert (maire d'Orgon) signale que l'autoroute pourrait permettre de diminuer le risque d'inondation sur la commune d'Orgon, si le remblai autoroutier était requalifié en digue résistante aux crues décennales. Il demande si ASF a l'intention de consacrer des moyens financiers à la transformation de ce remblai en digue. Lionel Rossi (directeur d'exploitation Méditerranée ASF) indique que ce sujet est à l'étude. Il reviendra vers le maire d'Orgon pour lui apporter des précisions.. Le Vice-président du Grand Avignon et premier adjoint de Vedène fait état d'un partenariat passé avec ASF au niveau de Vedène, partenariat qui a permis de prendre en compte dans le schéma d'aménagement hydraulique les bassins de rétention réalisés par ASF le long de l'A7.

### **III. Fluidité sécurité**

#### **1. Bilan trafic et évolution de la congestion**

Laurent Nazzani (ASF) présente des données d'évolution du trafic sur l'A7 entre 2007 et 2010 :

- légère hausse du trafic estival (+ 1,2 %), sauf en 2008, où une baisse a été constatée, en lien avec la hausse du prix du carburant ;
- légère hausse des trafics de week-end : + 1,3 % ;
- forte augmentation des trafics du lundi : + 4,2 % ;
- près de la moitié des congestions se situent au droit des convergents (qui représente 15 % du linéaire) ; les mesures de régulation dynamique du trafic ne sont pas efficaces pour traiter ce type de congestions ;
- la congestion n'est pas linéairement liée à l'évolution du trafic : elle augmente, malgré l'impact positif du programme de mesures A7/A9 (entre 2007 et 2010, ces mesures ont permis d'économiser 15 % de congestion).

#### **2. Les mesures de fluidité mises en œuvre**

##### *a. Régulation dynamique de vitesse*

La régulation dynamique de vitesse a été expérimentée en 2004 pour la première fois. Il s'agit de la mesure la plus efficace en termes de diminution des accidents (23 %), de baisse de la congestion (30 %) et d'amélioration des temps de parcours (20 %). Des travaux sont en cours avec ATMO pour quantifier les gains environnementaux de cette mesure.

90 % des journées à fort trafic font l'objet d'activation.

Le déploiement a été progressif et continu. Il reste des déploiements à réaliser d'ici l'été 2012.

##### *b. Interdiction de doubler pour les poids lourds*

Cette interdiction concerne des zones sensibles sur l'A7, sur le plan de l'accidentologie ou de la fluidité. Suite à la mise en œuvre de l'interdiction de doubler pour les PL dans ces secteurs, l'accidentologie a diminué et la fluidité a été améliorée. Le déploiement concerté avec les professionnels du transport a permis d'harmoniser les créneaux horaires, entre 7h et 21h.

La concertation a également servi à éliminer des choix non opportuns, par exemple la montée de Remoulins. Laurent Nazzani précise que dix zones d'interdiction de doubler pour les PL ont été réalisées sur l'A7. La période actuelle est une période d'observation.

*c. Information sur les temps de parcours*

Cette information a été généralisée sur les panneaux à messages variables (PMV) depuis juin 2010. L'information est systématique en entrée de l'autoroute, avec une fréquence de répétition au quart d'heure ou à la demi-heure. Les temps de parcours sont calculés en temps réel. L'alerte de sécurité et la gestion événementielle restent prioritaires sur les PMV. Il reste 8 panneaux d'accès à déployer prochainement. A terme, 26 PMV sur l'autoroute et 28 PMV situés aux entrées seront mis en service sur l'axe A7.

*d. Télépéage sans arrêt*

Sébastien Fraisse souligne que le dispositif de télépéage sans arrêt à 30 km/h a été expérimenté à la barrière de St Martin de Crau puis étendu sur les deux barrières de Lançon de Provence et de Vienne. Le succès a été au rendez-vous, si bien que le dispositif a été étendu à Toulouse, Bordeaux, Clermont-Ferrand. Sur l'A7, la gare de péage de Valence Sud sera équipée avant fin 2012.

*e. Régulation des accès à l'autoroute*

Adrien Vittet (ASF) présente le dispositif expérimental sur l'aire de Montélimar. Ce dispositif consiste en la mise en place d'un feu de signalisation situé sur la bretelle d'accès à l'autoroute, qui s'adapte aux conditions de circulation sur l'autoroute et sur l'aire. Les résultats n'ont pas été à la hauteur des attentes, pour trois raisons :

- des effets en termes de fluidité inférieurs aux attentes ;
- un taux de respect assez faible (un usager sur 2 franchit le dispositif en infraction) ;
- insertions délicates présentant un risque accidentogène en présence de PL sur la voie de droite.

L'expérimentation a permis de démontrer que le dispositif n'est pas adapté au traitement de la congestion sur une autoroute de liaison. L'Etat a confirmé qu'il n'était pas pertinent de reconduire le dispositif.

Sébastien Fraisse souligne, en conclusion, que certaines mesures seront étendues (régulation de vitesse et télépéage sans arrêt), d'autres seront stabilisées (interdiction de doubler des PL) et d'autres encore ne seront pas déployées (régulation d'accès).

Philippe Marzolf demande si, finalement, la congestion a diminué ou non. Sébastien Fraisse répond que, sur la période 2007-2010, la congestion a augmenté, mais que les mesures de régulation prises par ASF ont permis de la limiter. ASF continue donc à les déployer.

M. le Préfet remarque qu'assez souvent, l'automobiliste est informé un peu tard des congestions sur l'autoroute, alors qu'il est déjà engagé et qu'il ne peut plus opter pour un trajet alternatif. Sébastien Fraisse indique que, pour répondre à ce reproche qui lui a été souvent adressé lors du débat public de 2006, ASF est en train de déployer des panneaux d'information sur l'ensemble des échangeurs de l'A7, à des points où les automobilistes peuvent encore décider de ne pas s'engager sur l'autoroute.

Concernant les télépéages sans arrêt, M. le Préfet fait savoir que des travaux sont bien engagés au niveau ministériel pour gérer la double contrainte de la fluidité et des contrôles douaniers. Sébastien Fraisse indique que les douanes pourront intervenir plus facilement en section courante, et pas uniquement au niveau des barrières de péage.

Jean Gonella pose trois questions. Premièrement, existe-t-il une statistique détaillée des dépassements des vitesses régulées ? Deuxièmement, qu'en est-il des études ASF sur les péages différentiels en fonction des taux d'occupation ? Troisièmement, il dit son étonnement que le préfet place la fluidité avant le respect de l'ordre public. M. le Préfet ne hiérarchise pas les priorités, mais considère que, sur tout domaine public routier, qu'il soit en régie ou concédé, l'automobiliste doit à la fois pouvoir circuler et pouvoir être contrôlé. Sébastien Fraisse indique que les mesures de limitation de vitesse en cas de congestion sont bien respectées par les automobilistes, de manière libre ou contrainte. En revanche, pour les mesures de limitation de vitesse en cas de pollution, les taux de respect sont faibles. Sur les péages différentiels, les études conduites par ASF ont porté, non pas sur les taux d'occupation des véhicules, mais sur les heures ou les jours de passage. Sur l'A7, ces études montrent que les gains sont très faibles et ASF recommande à l'Etat de ne pas mettre en œuvre cette mesure. Cela dit, la régulation de trafic fonctionne bien en péage d'accès en entrée de ville.

Sylvie Marquet (adjointe au maire de Donzère) demande pourquoi la limitation de vitesse ne s'applique pas également aux PL. Les VL roulent à 110 kms/h, mais les PL restent à 90 kms/h. Pourquoi ne pas abaisser la vitesse des PL ? Par ailleurs, elle suggère de traduire l'interdiction de dépasser des PL en anglais, pour que les conducteurs étrangers la respectent mieux. Sébastien Fraisse explique que le plus efficace pour diminuer la congestion est l'harmonisation des vitesses. Il n'est donc pas souhaitable d'abaisser la vitesse des PL en deçà de 90 kms/h. Laurent Nazzani explique que l'interdiction de doubler des PL est bien respectée, sur la durée. 9 PL sur 10 la respectent. L'un des facteurs de réussite réside dans le fait que les zones aménagées sont des zones de courte distance.

Sylvie Marquet félicite ASF pour l'amélioration du 107,7, pour informer les automobilistes. Sébastien Fraisse la remercie et l'encourage à faire de la publicité pour le 107,7 autour d'elle.

Marie-Françoise Mercier (CIQ du Val de Sibourg) fait savoir que son quartier serait heureux si une limitation de vitesse à 110 kms était mise en place dès la sortie du péage, afin de diminuer les accidents, ainsi que la pollution et le niveau de bruit. Sébastien Fraisse prend note de cette suggestion.

Un participant souhaite connaître le gain en termes de réduction de l'accidentologie et d'amélioration de la fluidité de l'interdiction de doubler des PL. Laurent Nazzani répond qu'il est observé une implication moins forte des PL dans l'accidentologie, de 20 à 15 %. Sur la fluidité, il est impossible de discriminer le gain apporté par la limitation de vitesse et l'interdiction de doubler, mais les deux mesures sont complémentaires.

Philippe Ledenvic fait savoir qu'une expérience a eu lieu sur le sujet fin 2011. Dans le cas particulier de l'A47, l'expérience s'est avérée non concluante (pas d'impact significatif de l'interdiction de doubler des PL sur la fluidité du trafic). Jean-Luc Bres souligne que la configuration de l'A47 est très particulière. Comme les entrées sur l'autoroute sont nombreuses, la mise en œuvre d'une interdiction de doubler des PL rendrait très difficile l'insertion sur l'autoroute. Par ailleurs, il indique que tous les chauffeurs français suivent une formation obligatoire tous les cinq ans sur la sécurité. Pour les chauffeurs étrangers, les obligations ne sont pas les mêmes. Ainsi, en Albanie, il n'existe pas d'auto-école pour les PL.

Jean Gonella demande pourquoi la France n'opte pas pour une baisse généralisée de la vitesse sur autoroute à l'instar du Japon et des Etats-Unis. Cette mesure permettrait une réduction des accidents (1 km/h en moins permet de diminuer de 4 % le nombre de morts sur la route), une baisse de la consommation de carburant, une diminution des nuisances, sans accroître significativement les temps de parcours.

Sébastien Fraisse n'est pas favorable à une réduction permanente. La vitesse autorisée à 130 kms/h ne pose pas de problème particulier. Chaque automobiliste est libre de rouler à 110 kms/h s'il le souhaite. Cela dit, ASF appliquera la législation en vigueur. En revanche, la limitation à 110 kms/h voire même 90 km/h apporte des gains lorsqu'elle est mise en place pour faire face à certaines circonstances comme un trafic très dense. Philippe Ledenvic confirme que la diminution de la vitesse autorisée sur autoroute a des bénéfices sur les émissions de CO2, sur la pollution sonore, sur les accidents et qu'elle favorise les petits modèles de véhicules qui sont fabriqués en France au détriment des grosses cylindrées allemandes. Sébastien Fraisse précise que les accidents sur le réseau autoroutier représentent en 2010 150 morts sur 4 000 et les accidents sur le réseau ASF 43 morts. Philippe Ledenvic confirme que, sur autoroute, la vitesse n'est pas le facteur principal d'accidentologie. Il considère qu'un abaissement de la vitesse autorisée n'aurait de sens que sur le réseau routier général. Jean Gonella demande si les réticences d'ASF à l'égard de l'abaissement de la vitesse autorisée sur autoroute ne sont pas dues à la concurrence avec le rail. Sébastien Fraisse répond par la négative.

Philippe Marzolf demande si ASF envisage de mettre en œuvre un dispositif de surveillance des interdistances moyennes entre PL. Sébastien Fraisse répond par la négative. Laurent Nazzani ajoute que Cofiroute a testé un tel dispositif de surveillance, mais que le système ne permet pas d'adresser le message « vous roulez trop près » au bon conducteur.

François Morand (adjoint à Bollène) signale que les panneaux d'information de sortie sont souvent peu lisibles, d'autant qu'ils sont souvent occultés par des files ininterrompues de camions qui circulent sur la voie de droite. Par ailleurs, il constate que, pour le paiement en espèces au péage, l'attente est très longue. En plus, des automobilistes se retrouvent piégés quand ils constatent qu'ils ne peuvent payer que par carte et reculent, ce qui est dangereux. Enfin, les véhicules qui restent sur la voie du milieu sont responsables d'une diminution de la fluidité. Sébastien Fraisse indique que, pour améliorer la visibilité des panneaux, ASF prévoit de rajouter des panneaux, en particulier sur tous les points d'accès à l'autoroute, et de systématiser les portiques. Au niveau des péages, ASF s'organise pour qu'il y ait toujours une présence humaine sur place ou à distance. Quant aux automobilistes qui roulent sur la voie du milieu, ils sont verbalisables et verbalisés par la gendarmerie, surtout les jours de fort trafic.

### 3. Le covoiturage

Pascal-Eric Chomel (Conseil Général de la Drôme) indique qu'un protocole d'accord a été signé le 25 octobre 2010 entre les deux Présidents des Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche et ASF en vue de l'aménagement de quatre aires de covoiturage. Ce protocole prévoit la réalisation de quatre parkings, représentant 400 places de stationnement, pour un coût de 2 millions d'euros TTC, avec le partenariat financier suivant :

- ASF est maître d'ouvrage et porte 50 % de l'investissement ;
- les collectivités locales (Conseils généraux, intercommunalités et communes) portent les 50 % restants, financés sur leurs taxes.

L'aire de Valence Nord a été inaugurée récemment. Celles de Tain L'Hermitage, de Loriol et de Montélimar Sud le seront à la rentrée. Ces aires de covoiturage se caractérisent par un contrôle d'accès pour assurer la sécurité des utilisateurs (contrôle d'accès par la technologie du télébadge qu'il est possible de se procurer gratuitement), un niveau d'équipement élevé et la gratuité pour les usages principaux (inférieurs à 24h), couvrant le domicile-travail, et au-delà de 24h, une tarification progressive qui permet de dissuader les voitures-ventouses.

Patrick Jourdan précise que le badge de télépéage équipe 80 % des clients qui empruntent l'axe pour des trajets domicile-travail. Ces parkings ne sont pas déclencheurs de frais de gestion pour tous les clients qui passeront moins de 24h sur ce parking. Au-delà, une tarification graduée est mise en place : 2 euros pour un stationnement de 1 à 2 jour, 5 euros pour un stationnement de 2 à 3 jours, 10 euros/jour pour les stationnements longue durée (afin de décourager les voitures ventouses »), un forfait de 4 euros du vendredi 17h au lundi 9h pour le covoiturage de loisirs et de week-end.

Un film présente des témoignages d'utilisateurs d'aires de covoiturage, satisfaits des avantages qu'elles présentent en termes d'économie, de convivialité et de respect de l'environnement.

Le Vice-président du Grand Avignon et premier adjoint de Vedène signale que les mesures de qualité de l'air sont meilleures au bord de l'usine d'incinération installée à Vedène qu'au bord de l'autoroute. Par ailleurs, il suggère d'étudier la création d'une aire de covoiturage au terminus de la ligne de tramway au niveau du Pontet. Sébastien Fraisse prend note de cette suggestion.

Le Vice-président du Grand Avignon met à disposition d'ASF l'Observatoire régional des transports PACA qui peut fournir des données utiles. Christophe Karlin signale qu'ASF travaille déjà sur les plans de déplacement d'entreprise.

Michel Clément (Conseil général de l'Ardèche) espère obtenir le soutien d'ASF pour la création d'un parking de covoiturage sur l'aire de Chanas. Sébastien Fraisse assure que, si le succès est au rendez-vous, ASF a l'ambition de développer les aires de covoiturage sur ses infrastructures.

#### 4. L'application Co-pilote Vinci Autoroutes

Patrick Jourdan présente l'application iPhone du Co-pilote et ses fonctionnalités : des panneaux virtuels à messages variables, des alertes et des messages de crise, des fiches descriptive des aires, avec la possibilité de noter la qualité des prestations, la signalisation des points d'intérêt touristique et écologique, des jeux multi-niveaux, une borne orange virtuelle (le Smartphone est géolocalisé), qui évitera à l'automobiliste en difficulté de se rendre à la borne orange physique pour passer un appel d'urgence, la possibilité pour le co-pilote de signaler des événements sur l'autoroute. Cette application ne fonctionne que sur le réseau ASF.

Le calendrier de mise en œuvre est le suivant. Dès l'automne prochain, un service d'alertes fonctionnera sur iPhone ou par e-mail. Au mois de décembre, seront mis en service les temps de parcours personnalisés et les alertes sonores de vitesse qui se déclenchent si l'automobiliste est en excès de vitesse et l'application pourra être installée sur le système Android. A horizon de quatre ans, 80 % de la population sera équipé de Smartphones.

Philippe Marzolf demande si les clients pourront signaler les radars. Patrick Jourdan répond que tout signalement est vérifié et qu'ASF censurera les signalements ayant trait à des radars. Sébastien Fraisse insiste sur le fait que le choix de ne pas signaler les radars a été effectué dès l'origine par ASF.

Une représentante de la Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature regrette que l'usage de l'autoroute devienne sélectif. Seuls ceux qui possèdent un télébadge auront accès aux aires de covoiturage et seuls ceux qui sont équipés d'un iPhone auront accès à l'application Co-pilote. Sébastien Fraisse précise que ceux qui n'ont pas de badge de télépéage peuvent s'en procurer un gratuitement : il s'agissait d'une demande forte des collectivités. Par ailleurs, il souligne que les applications sur iPhone ne se substituent pas mais s'ajoutent à tous les médias qu'ASF utilise par ailleurs et met à disposition de tous : panneaux lumineux, Radio 107.7.

#### IV. Conclusion

Philippe Marzolf estime que les comités de suivi et les groupes de travail intermédiaires fonctionnent bien parce que les acteurs émettent des propositions et qu'ASF est à l'écoute pour réaliser des études et mener à bien des réalisations concrètes. Il attend le bilan du programme fin 2011, pour connaître la position d'ASF sur la suite. Il faudra que ce bilan aborde notamment les résultats en matière de congestion, les mesures de qualité de l'air, les temps de parcours sur l'A7 et sur la N7. Il lui semble également que le grand public devrait être sondé sur sa perception de l'amélioration ou non de la congestion, la sécurité, etc.

Sébastien Fraisse constate qu'ASF a encore du travail à faire, en particulier sur l'élaboration du bilan du programme de mesures, en intégrant les réactions des acteurs et la préparation des discussions avec l'Etat sur le prochain contrat de plan à partir de 2012. Il retient des cinq années qui se sont écoulées qu'« en travaillant ensemble, on travaille mieux ». De fait, les travaux ont avancé conformément aux plannings et de nouveaux sujets (covoiturage, observatoire sur la qualité de l'air) ont émergé des échanges. Il donne à tous les participants rendez-vous pour le prochain comité de suivi qui permettra de dresser un bilan des cinq années écoulées et d'évoquer les perspectives pour la suite.

Philippe Ledenvic félicite ASF pour les réalisations concrètes mises en œuvre dans le cadre du programme de mesures et souligne, à la suite de Philippe Marzolf, l'intérêt de mettre en synergie tous les gestionnaires d'infrastructures (transport ferroviaire, routes nationales...) afin de limiter les impacts de celles-ci sur les riverains.

**Synthèse rédigée par la société Ubiquis - Tél. 01.44.14.15.16 - <http://www.ubiquis.fr> - [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)**