

# Programme A7/A9 Mobilité durable

## Compte rendu de la réunion du 9 novembre 2010

### SOMMAIRE

<b>Groupe de travail thématique « environnement – aménagement du territoire » .....</b>	<b>3</b>
I. Thématique « qualité de l'air » .....	3
1. Point sur les mesures effectuées par les associations de surveillance de la qualité de l'air de Rhône-Alpes et PACA dans le cadre de l'Observatoire mis en place sur la qualité de l'air .....	3
2. Point d'étape sur l'expérimentation souhaitée par l'Etat, afin de prévenir les seuils critiques ozone et particules .....	5
II. Thématique « sécurité des riverains » .....	5
1. Parole donnée à des associatifs pour la création d'un groupe de travail sur ce thème.....	5
III. Thématique « bruit » .....	6
1. Point d'étape sur la réduction des nuisances sonores (dont l'étude bruit conduite le long de l'A7).....	6
2. Dire d'expert sur les revêtements acoustiques .....	8
 <b>Groupe de travail thématique « fluidité-sécurité » .....</b>	 <b>10</b>
I. Bilan des mesures de régulation du trafic mises en place cet été pour lutter contre la congestion.....	10
II. Point sur la réalisation et l'exploitation des parkings de covoiturage.....	12
III. Perspectives de développement pour l'information des usagers/clients.....	14

Après un mot de bienvenue, Christophe KARLIN (ASF), Directeur du dialogue territorial, se félicite de la participation en hausse au sein des groupes de travail et présente le déroulement de la journée en signalant un rajout à l'ordre du jour initial, qui portera sur la sécurité des riverains après concertation avec les associatifs et les Préfets concernés. Il précise par ailleurs que tous les débats feront l'objet d'un compte-rendu public et disponible en ligne, avec la possibilité pour chaque intervenant d'un droit de rectification sur ses interventions.

Sébastien MORANT (ASF) explique qu'il succède à Sébastien FRAISSE au poste de Directeur d'exploitation du Sud-Est. Il rappelle que la décision ministérielle de 2008 s'est accompagnée d'un certain nombre de demandes d'expérimentation vers les deux types de publics d'ASF : les riverains (à travers l'environnement et l'aménagement du territoire) et les usagers (à travers la fluidité et la sécurité). Les bilans de ces études seront analysés au sein des groupes de travail thématiques puis les conclusions seront transmises à l'Etat (le concédant).

Philippe MARZOLF (Commission nationale du débat public) se félicite de l'initiative d'ASF d'organiser des groupes de travail avec les usagers et les riverains et rappelle que la loi Grenelle II oblige maintenant les maîtres d'ouvrages à organiser des débats publics. La CNDP joue, dans la présente réunion, le rôle de tiers garant.

Christophe KARLIN (ASF) fait un rapide point d'étape pour les nouveaux acteurs présents, sur les premiers enseignements de cette consultation : la gouvernance grenellienne qui a été mise en place il y a presque 2 ans dans ce programme A7-A9 anticipait la législation, notamment par les textes Grenelle 1 et 2 récemment adoptés au Parlement ; d'autre part, le tiers garant nommé par la CNDP est bien présent et joue pleinement son rôle et enfin ; une écoute réciproque et un dialogue ouvert sont à l'œuvre dans ces réunions qui nous rassemblent et ASF forme le vœu que cela puisse continuer.

Comme dans tout dialogue par ailleurs, des demandes particulières voient le jour au fil des échanges. Cela soulève des problématiques qui n'étaient pas envisagées dans le programme : c'est le cas de la qualité de l'air pour laquelle ASF a accepté de mettre en place un Observatoire allant de Vienne à Marseille. Une 1<sup>ère</sup> en France. Cela soulève également des préoccupations qu'ASF se devait de prendre en compte. C'est le cas de la sécurité des riverains qui va être mise à l'ordre du jour de la matinée –et dont une partie du sujet relève également des services de l'Etat.

Alain VERBEKE (Colère 26) suggère d'élargir la réflexion à l'utilisation d'autres modes de transports afin de rendre le débat plus pertinent.

Philippe MARZOLF (CNDP) explique que le débat public ne peut être élargi à d'autres partenaires que s'ils souhaitent y participer, à défaut d'obligation légale.

Lydie BOSC (DREAL Rhône-Alpes) confirme la constitution prochaine d'un Observatoire partenarial de la mobilité à l'échelle des régions PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon, action dans la suite du débat public de 2006 (politique de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien) Il concernera l'ensemble des modes de transports.

Sébastien MICHEL (Attaché parlementaire du député-maire Franck Reynier) confirme l'évolution nécessaire dans ce domaine.

## Groupe de travail thématique « environnement – aménagement du territoire »

### **I. Thématique « qualité de l'air »**

#### **1. Point sur les mesures effectuées par les associations de surveillance de la qualité de l'air de Rhône-Alpes et PACA dans le cadre de l'Observatoire mis en place sur la qualité de l'air**

Anne-Sophie DESVARREUX (ASF) rappelle que cet observatoire a été créé à l'issue des débats organisés en 2009 et grâce à un partenariat avec des associations d'observation de la qualité de l'air.

Le projet consiste premièrement à établir une cartographie de la qualité de l'air sur les territoires autour du tracé et à localiser les zones sensibles du point de vue de la pollution atmosphérique. Des modélisations auront ensuite lieu, ce qui permettra d'émettre des recommandations sur l'exploitation de l'autoroute.

ASF transmet ses données de trafic aux associations pour qu'elles puissent effectuer leurs simulations.

Isabelle RIOS (ATMO Drôme Ardèche) précise que les études sont prises en charge à hauteur de 230 000 euros par ASF et de 120 000 euros par les associations. Ces associations étant agréées par l'Etat, toutes les données d'études seront donc publiques.

Les polluants visés par les mesures sont les oxydes d'azote et les particules fines. Les données sont collectées notamment en temps réel par un camion de mesures. Les mesures sont réalisées à diverses distances de l'autoroute pour mesurer la dispersion de la pollution.

Anne-Sophie DESVARREUX précise que quatre sites de mesures ont été définis, aux alentours de Vienne, Montélimar, Avignon et Salon-de-Provence.

Isabelle RIOS explique qu'un premier rapport sera publié fin 2011 et que les premiers scénarii seront proposés en juin 2012.

Daniel GRANDIN (Aménager sans nuire Piolenc) signale qu'un rapport d'études localisé sur sa commune a été réalisé en 2006 dans le cadre du débat public VRAL. Il est disponible.

Isabelle RIOS en a connaissance.

Philippe MARZOLF demande comment les sites de mesures ont été choisis.

Isabelle RIOS explique que diverses configurations ont été choisies pour éprouver le modèle. Les quatre sites sont caractéristiques des situations que l'on peut trouver aux abords de l'autoroute. Des mesures fixes sont également disponibles.

Guy ROBERT (maire d'Orgon) précise qu'une école sur sa commune est en bordure de l'autoroute. Il souhaite pouvoir informer la population sur l'exposition constatée à l'issue de ces mesures.

Isabelle RIOS confirme que des informations seront disponibles.

Louis COSTEPLANE (Communauté d'agglomération du Grand Avignon) précise que des plans Air et Bruit sont en préparation pour le Grand Avignon et que de nouveaux PRSE vont être lancés par les Régions Rhône-Alpes et PACA.

Jérôme CICILE (ADEME PACA) note que toute la région PACA n'est pas concernée par l'étude, puisque l'A8 et le réseau ESCOTA y échappent. La collaboration avec les Régions Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon est indispensable, dans un contexte de pression réglementaire croissante. De même les DREAL réalisent leurs propres études.

Isabelle RIOS indique que cet outil pourra être généralisé sur des territoires beaucoup plus vastes que le voisinage de l'A7.

Marie-Blanche PERSONNAZ (directrice ASCOPARG et ATMO Drôme Ardèche) précise qu'à Lyon et Grenoble notamment, des expérimentations de ZAPA (Zones d'actions prioritaires sur l'air) sont en cours : elles donnent des possibilités réglementaires nouvelles comme le fait d'exclure en permanence ou temporairement les véhicules les plus polluants. Les corridors interurbains, tels que les autoroutes, sont soumis à des pressions réglementaires moins importantes.

Marie-Françoise MERCIER (CIQ du Val de Sibourg) se demande pourquoi la pollution n'est pas mesurée au voisinage immédiat des péages, pour le personnel ASF par exemple.

Isabelle RIOS explique qu'aucune mesure n'aura lieu dans ces zones mais qu'il sera possible de modéliser la pollution.

Christophe KARLIN ajoute qu'ASF effectue déjà toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ses salariés ne sont pas exposés à la pollution..

Nicole CHASSAGNARD (mairie de Mornas) souligne que l'étroitesse du couloir rhodanien joue sur la pollution et demande si le relief est pris en compte.

Isabelle RIOS confirme que les données aérologiques et topographiques sont incluses dans le modèle.

Laeticia MARY (ATMO PACA) annonce qu'une campagne de mesures est prévue dans le Vaucluse dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère.

Gilbert BELLES (Communauté d'agglomération du Grand Avignon) prône la création d'une plateforme qui permettra de coordonner les actions des différents plans.

Marie-Blanche PERSONNAZ précise que des points noirs environnementaux ont été définis. Les sorties d'autoroutes en font partie. Les seuils de pollution ont par ailleurs été déterminés en fonction des impacts environnementaux possibles.

Alain RODRIGUEZ (Aménager sans nuire à Bollène) se demande quelles mesures seront prises en cas de pollution avérée.

Christophe KARLIN rappelle qu'une des finalités de l'Observatoire est de parvenir à réduire les niveaux de pollution (en jouant sur la typologie du parc de véhicules, la vitesse, etc.).

## **2. Point d'étape sur l'expérimentation souhaitée par l'Etat, afin de prévenir les seuils critiques ozone et particules**

Lydie BOSC (DREAL Rhône-Alpes) présente une expérimentation consistant à limiter la vitesse des véhicules légers de 130 à 110 km/h en journée sur l'A7, entre Vienne et Montélimar, en cas de dépassement (ou risque de dépassement) des seuils de pollution pour l'ozone et les particules. Cette initiative est motivée par le constat que la région Rhône-Alpes est fortement impactée par ces pollutions et que la France est sous le coup d'un contentieux européen en ce qui concerne les particules. L'objectif est donc de réduire le nombre de jours de pollution, de manière à respecter les normes européennes. L'expérimentation, par arrêté inter préfectoral, se déroule d'août 2010 à fin février 2011. Elle fera l'objet d'une évaluation. Le dispositif a été déclenché deux jours en octobre dernier.

Alain VERBEKE (Colère 26) propose d'effectuer un retour d'expérience sur des mesures analogues déjà en œuvre dans l'agglomération grenobloise.

Marie-Blanche PERSONNAZ estime que la situation est très différente pour les rocade autour de Grenoble : la vitesse est plus basse (70 km/h) et la densité de poids-lourds est faible. Il n'est absolument pas envisageable de limiter la vitesse à 70 km/h sur l'A7, car la pollution due aux poids-lourds augmenterait. L'objectif de la mesure pour l'A7 est d'éviter 5 à 10 jours par an de dépassement du seuil pour les particules.

Christophe KARLIN précise que l'évaluation se fera à travers l'observation de la chimie de l'air, des données de trafic relatives au respect de la limitation de vitesse et avec une enquête auprès des clients.

Un intervenant se demande comment faire respecter la limitation, sachant que les seuils des radars ne sont pas ajustés lors d'épisodes de pollution ou par temps de pluie.

## **II. Thématique « sécurité des riverains »**

### **1. Parole donnée à des associatifs pour la création d'un groupe de travail sur ce thème**

Christophe KARLIN explique que les riverains souhaitent connaître les mesures prévues si un poids-lourd accidenté franchit les limites de l'autoroute.

Alain RODRIGUEZ (Aménager sans nuire à Bollène) précise que trois camions transportant des matières dangereuses ont été successivement accidentés près de Bollène, ce qui a motivé les associations à solliciter un groupe de travail pour réfléchir à la protection des riverains.

Il s'agirait dans un premier temps de situer les zones à risques (présences d'habitations en contrebas de l'autoroute par exemple). Une première série de mesures peut consister, dans les zones concernées, à :

- limiter la vitesse à 110 km/h ;
- empêcher les dépassements de poids-lourds ;
- installer des glissières en béton ;
- vérifier le bon état des murs et clôtures ;
- il s'agirait également de rappeler les risques inhérents à la construction en bordure d'autoroute.

Christophe KARLIN s'engage à mettre en œuvre le groupe de travail souhaité par les associations. ASF est également prêt à organiser une simulation d'accident avec les services de l'Etat.

Un intervenant explique que le Code de l'urbanisme interdit les constructions à moins de 100 mètres de l'autoroute mais malheureusement, des dérogations peuvent être introduites dans le PLU.

Nicole CHASSAGNARD suggère d'inviter les représentants de l'Etat au groupe de travail étant donné que le domaine autour des autoroutes est sous leur responsabilité.

Lydie BOSC indique que la Mission Zone de défense et de sécurité Sud-Est (DREAL-Préfecture Rhône-Alpes ; sa zone de compétence est constituée des régions Rhône-Alpes et Auvergne), qui ne peut être présente aujourd'hui, souhaite participer à ce groupe de travail ainsi créé. Elle précise qu'une réflexion a été lancée dans la Drôme et l'Ardèche, avec la démarche SEVRE (Stratégies d'exploitation en Vallée du Rhône), l'idée étant d'établir des procédures d'intervention lors d'événements importants sur l'A7. La phase de concertation devrait commencer début 2011. Cette démarche, au regard de son évaluation, pourrait être généralisée à d'autres territoires dans le futur.

Alain RODRIGUEZ estime que la coordination des secours doit être envisagée à un niveau interdépartemental si un accident se produit à la limite de deux départements.

L'adjoint au maire de Bollène s'associe à la demande d'Alain RODRIGUEZ.

### **III. Thématique « bruit »**

#### **1. Point d'étape sur la réduction des nuisances sonores (dont l'étude bruit conduite le long de l'A7)**

Denis-François DURAND (ASF) rappelle qu'au cours des sessions précédentes, ASF a présenté l'état de ses engagements en matière de protection contre le bruit. 260 logements à protéger ont été identifiés dans un premier temps, puis, avec le Paquet Vert autoroutier (engagements pris par Vinci Autoroutes) cette liste a été rallongée de 536 logements supplémentaires. Plus de 230 logements sont à ce jour protégés.

Deux actions en partenariat ont été achevées, aux alentours de Saint-Priest et Ventabren. Trois autres actions sont en cours, deux conventions sont en préparation et des études ont été engagées pour trois autres communes.

Une représentante de Lançon-de-Provence, ville concernée par l'un de ces trois projets, signale qu'elle n'a pu obtenir aucune information de la mairie.

Gérard CHAVANNE (Collectif des riverains de l'A7) expose le résultat du partenariat mené près du hameau de Bel-Air (commune d'Orange). Les travaux sont en cours de préparation. Ils consistent en deux merlons et un mur anti-bruit. Ce dernier protégera des habitations particulièrement proches de la chaussée. Les propriétaires ont consenti la mise à disposition de bandes de terrain dont la largeur peut atteindre 17 mètres pour l'édification du merlon sud. Pour le merlon nord, un dispositif a dû être prévu pour permettre l'écoulement des eaux pluviales. L'assistance d'ASF a été très utile pour faire aboutir les négociations pour faire admettre l'ensemble des habitations dans le périmètre du point noir bruit.

Un intervenant s'interroge sur le niveau sonore (y compris pour les bruits émergents) ; il propose de réaliser des mesures après l'installation du dispositif.

Gérard CHAVANNE indique que Sécuritas a réalisé des mesures dans les habitations. Le volume sonore est légèrement inférieur à 60 décibels.

Denis-François DURAND précise que le gain peut aller jusqu'à 10 décibels. ASF effectuera des mesures pour vérifier que l'objectif d'atténuation est rempli. Parfois, il est nécessaire de combiner un équipement de protection à distance et une protection de façade.

Denis-François DURAND explique que les revêtements de chaussée absorbent en partie les bruits. L'installation du nouveau revêtement est prévue successivement sur trois tronçons. Plusieurs chantiers ont également été programmés pour l'installation d'écrans phoniques. Ces chantiers peuvent durer jusqu'à cinq mois. Des projets complémentaires sont en cours d'étude. Plus de 150 bâtiments sont concernés.

Les riverains ont fait part d'un besoin de diagnostic partagé pour les travaux de protection contre le bruit.

Alain VERBEKE (Colère 26) souligne que l'acceptation du bruit est une notion personnelle, mais qu'en revanche, il est possible de partager des informations objectives sur le bruit. Il ne s'agit pas uniquement d'apprécier le bruit moyen mais également, par exemple, sa progression, car il est plus facile de s'habituer à un bruit qui augmente graduellement que si ce bruit apparaît brusquement. L'analyse contradictoire est également un principe fondamental pour pouvoir aboutir à un diagnostic partagé. Les analyses doivent être objectives, en laissant aux riverains la possibilité de se prononcer sur l'acceptabilité du bruit.

Une difficulté du processus est la juxtaposition des infrastructures : la nuisance sonore peut aussi bien venir de l'autoroute que de la ligne de chemin de fer voisine. Dans l'idéal, il faudrait analyser simultanément l'ensemble des sources de bruit.

Les simulations de réduction de bruit paraissent assez performantes, pour peu que la topographie ne soit pas trop complexe.

Un intervenant demande s'il est possible de connaître la répartition spectrale du bruit.

Alain VERBEKE explique que cela nécessite l'usage d'un sonomètre spécifique. Le sujet n'est pas neutre car la fréquence spectrale d'émission des véhicules peut varier, de même que l'efficacité des équipements dépend de la longueur d'onde.

Denis-François DURAND explique qu'ASF est capable d'estimer le niveau de bruit dans toutes les habitations voisines de ses aménagements.

Jean de GUILHERMIER (Aménager sans nuire à Bollène) demande quels acteurs peuvent prendre part aux partenariats.

Denis-François DURAND indique qu'il peut s'agir de collectivités, d'entreprises partenaires qui apportent leur savoir-faire ou d'associations de riverains. La mise à disposition de terrains facilite grandement la résolution de certaines situations. De même, des matériaux peuvent être récupérés gratuitement et servir à l'édification d'équipements de protection.

Jean de GUILHERMIER cite un précédent fâcheux lors de la présentation d'un logiciel de simulation.

Christophe KARLIN indique qu'ASF travaille justement à la réalisation d'un support plus pédagogique, après un diagnostic partagé établi sur les résultats obtenus.

## 2. Dire d'expert sur les revêtements acoustiques

Michel TRAINS (ASF) livre des informations techniques sur les revêtements phoniques. Il indique tout d'abord que sur les trois origines du bruit des véhicules (le moteur, le déplacement dans l'air et le roulement), la troisième devient prépondérante à haute vitesse. D'où l'intérêt d'agir sur les pneumatiques et sur les revêtements pour réduire le bruit. Les propriétés phoniques des revêtements dépendent de trois caractéristiques :

- la taille des granulats (pour réduire les vibrations du pneu sur la route) ;
- la circulation de l'air entre les granulats, en surface (pour permettre à l'air de ne pas être comprimé entre le pneu et la chaussée) ;
- la porosité dans l'épaisseur (pour atténuer la réflexion du bruit).

Les revêtements autoroutiers doivent également répondre à des impératifs techniques :

- une adhérence élevée (avec donc des granulats avec de fortes aspérités) ;
- une résistance aux contraintes mécaniques (notamment celles liées au passage des camions) ;
- la résistance aux contraintes hivernales, sachant que le verglas se forme plus rapidement sur des enrobés drainants – les plus silencieux – et que le retour à une situation normale est plus lent

ASF utilise deux familles d'enrobés : les enrobés drainants (au confort acoustique optimal) et les enrobés très minces (plus résistants au froid). La taille des granulats a été réduite à 6 millimètres. Des formules permettent d'utiliser des granulats de 4 millimètres mais il n'existe pas encore de retour d'expérience dans des conditions d'utilisation aussi sévères que des autoroutes à fort trafic. Le bruit peut être réduit de l'ordre de 2 décibels, en bord de chaussée, avec certains revêtements c'est l'équivalent de 35% de trafic en moins.

Alain RODRIGUEZ se demande dans quelle proportion le bruit pourrait être réduit en abaissant la vitesse limite de 130 à 110 km/h.

Michel TRAINS estime le gain à 1,5 décibel. Par ailleurs, il est possible de gagner plus de 2 décibels avec certains types de pneumatiques.

Christophe KARLIN rappelle que les usagers sont majoritairement attachés à la possibilité de rouler à 130 km/h sur autoroute. La question de la réduction de la vitesse n'a d'ailleurs pas été reconnue comme prioritaire par le Gouvernement.

Jérôme CICILE (ADEME PACA) souligne que cette mesure permettrait d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre de 11 %. Par ailleurs, il rappelle que l'usure exercée par un camion est 10 000 fois plus importante que celle d'une voiture.

Michel TRAINS indique que ce chiffre ne s'applique pas au revêtement de surface mais à la structure de la chaussée.

Gilbert BELLES annonce la mise en place d'un groupe de travail début 2011. Ce dernier pourrait préconiser la réduction de la vitesse sur certains tronçons en zone urbanisée.

Olivier LEFEVRE (délégué de quartier, Ville de Morières) souligne qu'un Groupe concurrent de Vinci annonce avoir trouvé un revêtement qui pourrait réduire le bruit de 5 décibels. Quelles sont par ailleurs les relations avec les fabricants de pneus ?

Michel TRAINS indique qu'ASF ne se fournit pas en revêtements seulement auprès de Vinci . Des tests sont menés régulièrement sur les nouveaux produits. Le gain de 5 décibels annoncé concerne certainement le bruit au niveau de la roue, et non au bord de la chaussée.

Sébastien MORANT ajoute que les fabricants de pneumatiques sont impliqués, en collaboration avec les constructeurs automobiles, à la réduction du bruit des véhicules.

Christophe KARLIN signale par ailleurs que des programmes de recherche sont en place, comme le PREDIT par exemple, sous l'égide des ministères concernés et de l'ADEME.

Nicole CHASSAGNARD déplore le manque d'implication des responsables du transport fluvial et du transport ferroviaire pour appliquer les décisions prises en 2006.

Philippe MARZOLF convient qu'il serait utile que l'Etat dresse un bilan des travaux engagés en d'ici la fin 2011. Il s'étonne enfin qu'il ait entendu parler d'une réunion technique en septembre, relatif à la mise en place d'un comité de suivi global post-VRAL, sans en avoir été informé officiellement.

## **Groupe de travail thématique « fluidité-sécurité »**

Christophe KARLIN (ASF) rappelle en introduction l'objectif et le principe de la modulation tarifaire et qu'ASF s'était engagé, lors du dernier comité de suivi A7, à affiner ses premiers résultats et à simuler d'autres journées, pour les présenter aux acteurs du programme A7-A9, afin de recueillir leur avis. Compte tenu de la complexité du sujet et du temps nécessaire pour aborder sérieusement ce sujet piloté par Monsieur VERDIER, un groupe de travail sera consacré à cette seule question et les acteurs seront invités à y participer très bientôt.

### **I. Bilan des mesures de régulation du trafic mises en place cet été pour lutter contre la congestion**

Pierre VERDIER (ASF) présente les données sur le trafic d'été 2010 par rapport à 2009. Le trafic des six principaux week-ends de départs et de retours a été analysé. Le trafic diminue en moyenne de 1,4 % les week-ends, mais il augmente de 2,5 % les lundis suivant ces week-ends : une part croissante des vacanciers circule le lundi.

Le trafic estival sur le tronçon Vienne-Orange est stable, avec une intensité kilométrique moyenne de 107 000 véh./jour (2 sens). La congestion se contracte de 20 %, phénomène attribuable à la baisse du trafic pendant les week-ends les plus circulés et aux mesures de régulation du trafic :

- activation des itinéraires bis ;
- information sur les temps de parcours ;
- régulation de vitesse ;
- interdiction de doubler pour les poids-lourds ;
- passage à 30 kilomètres à l'heure au péage.

Jérôme WABINSKI (ASF) détaille les démarches mises en œuvre par ASF pour fluidifier le trafic et améliorer la sécurité des usagers :

- une information régulière et réactive permettant aux usagers d'adapter leur conduite, grâce à des panneaux à messages variables (25 à terme) qui délivreront des indications pratiques et notamment du temps de parcours (hors information sur événement qui reste prioritaire) ;
- la régulation dynamique des vitesses, c'est à dire. l'adaptation en temps réel de la vitesse maximale en fonction du risque de congestion du trafic ;
- l'interdiction de doubler pour les poids-lourds, mesure complémentaire de la précédente, dont le but est de réduire le risque d'accident et le risque de congestion, dispositif qui sera mis en place sur 13 zones de l'A7 et de l'A9 ;
- test de régulation d'accès à l'autoroute.

Cette dernière mesure a été expérimentée en sortie de l'aire de service de Montélimar : un feu rouge a été installé en sortie de bretelle pour filtrer les véhicules selon la densité du trafic sur l'autoroute.

Même si les résultats définitifs ne sont pas encore connus, quelques enseignements provisoires ont pu être tirés (le bon fonctionnement technique du dispositif et notamment la « vidange » automatique de la bretelle lorsque la queue remontait trop pour éviter la congestion de l'aire). Néanmoins, l'accès à l'autoroute semble difficile lorsque des poids-lourds sont présents sur l'autoroute (ce qui n'est pas pris en compte correctement par le dispositif), et un nombre non négligeable d'usagers ne respecte pas le feu rouge.

Christophe PAGE (ASF) indique que le télépéage sans arrêt comporte aujourd'hui quatre voies ouvertes à Saint-Martin-de-Crau, Vienne et Salon-de-Provence dans le sens Sud-Nord. Des travaux sont également en cours pour le sens Nord-Sud. Une expérience est en cours à Béziers, où les voies à 30 km/h ont été placées dans l'axe de la circulation. Une autre étude a lieu à Valence Sud, une gare de sortie de réseau qui présente de fortes similitudes avec la gare de Béziers.

Plusieurs sujets sont à approfondir :

- la signalisation de l'assistance sur les voies ;
- la visibilité de l'interphone ;
- la mise en place de moyens d'assistance du client à distance.

Roland DOREE (CCI Drôme) s'enquiert de l'évolution du nombre d'usagers du télépéage. Il souhaite d'autre part que l'autorisation de dépassement pour les poids-lourds soit levée la nuit et que les zones d'interdiction de dépassement fassent l'objet d'une concertation. Il propose également de rappeler les distances de sécurité aux poids-lourds à l'approche des zones où l'accès des bretelles est régulé. Enfin, il souhaite que l'emplacement des téléphones d'urgence (à droite de la chaussée) soit rappelé régulièrement.

Christophe KARLIN rappelle que le nombre de zones d'interdiction de dépassement a été fixé par l'Etat. Les concertations ont été organisées ces deux dernières années avec les professionnels, pour déterminer les modalités de mise en oeuvre en question, tout en se donnant les moyens de renoncer à une zone si sa pertinence n'avait pas convaincu les parties prenantes. Par ailleurs, une campagne de sensibilisation des chauffeurs de poids-lourds sur les interdistances est envisagée avec les représentants économiques de ce secteur et leur organisme de formation.

Patrick JOURDAN (ASF) indique que 10 % des véhicules légers français et 75 % des poids-lourds sont équipés de dispositifs de télépéage. Les usagers peuvent désormais commander ou remplacer leurs badges sur Internet. Une publicité sur le sujet a été lancée et le taux d'équipement s'envole.

Monsieur AUBERT indique que la demande d'assouplissement pour le Col du Grand Bœuf a été entendue. Cette mesure a été reconnue comme pertinente et les statistiques ne prônent pas une ouverture la nuit.

Christophe KARLIN souligne que les positions des riverains et des transporteurs routiers à propos de l'interdiction de dépassement sont divergentes. Il convient donc de trouver un juste milieu entre ces demandes contradictoires.

Nicole CHASSAGNARD salue le tarif préférentiel accordé aux usagers épisodiques du télépéage.

Alain VERBEKE demande si les interdictions de dépasser sont respectées.

Monsieur AUBERT constate que certains véhicules, enfreignent cette règle, notamment sur le Col du Grand Bœuf et tout particulièrement la nuit. Malgré ce non-respect ponctuel de la règle, la congestion est abaissée de 7 % et les accidents impliquant des poids lourds sont moins fréquents. Enfin, sur le respect des interdistances il est impossible de sanctionner les fautifs avec un système de camera sur portique car leur plaque d'immatriculation ne serait pas lisible.

Jean ROUMEZI (Communauté de communes de la région de Saint-Vallier) s'enquiert des travaux de l'échangeur de la Galaure.

Christophe KARLIN répond que l'étude a bien été réalisée par ASF et que le dossier est entre les mains du Préfet concerné.

Françoise GLEIZE (FNTR – FNTV Languedoc-Roussillon) signale que les forces de l'ordre sanctionnent de plus en plus le non-respect des interdistances (infractions constatées par hélicoptère). Elle soulève un problème lié à l'application du Code de la route, car théoriquement, un conducteur qui vient de se faire doubler est responsable. Elle suggère enfin de ne pas multiplier exagérément les messages d'information.

Christophe KARLIN souhaiterait maintenant que la réponse relative à l'utilisation de la BAU en Suisse qu'ASF s'était engagé à apporter à un acteur, soit développée ici par les experts concernés.

Laurent NAZZANI (ASF) présente donc le retour d'expérience sur ce que l'on appelle « la gestion dynamique des voies ». Comme cela a été signalé, cette mesure est à l'œuvre en Suisse mais également sur divers tronçons en zone périurbaine en Europe et même en France. Ce dispositif consiste à juguler la congestion des voies en ouvrant la bande d'arrêt d'urgence à la circulation (avec parfois une utilisation réservée à certains types de véhicules comme les véhicules de transport collectif). Une telle mesure nécessite un équipement conséquent de mesure du trafic et de surveillance, et soulève des questions de sécurité (limitation nécessaire de la vitesse, accès plus complexe pour les véhicules de secours).

Jérôme CICILE (ADEME PACA) rapporte qu'une expérimentation est à l'étude à l'entrée de Marseille. Il s'agirait de réserver la bande d'arrêt d'urgence aux véhicules de transport collectif.

Un intervenant rappelle que lorsque l'autoroute Aix-Marseille a été doublée, l'effet d'appel a été tel que l'autoroute a été de nouveau saturée six mois plus tard.

## **II. Point sur la réalisation et l'exploitation des parkings de covoiturage**

Pascal-Eric CHOMEL (Conseil général de la Drôme) introduit une initiative innovante émanant des Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche, projet auquel ASF s'est associé, s'engageant à mettre à disposition quatre parkings réservés au covoiturage, pour une capacité globale de 400 places. Les collectivités locales participent à 50 % de l'investissement (hors taxe), ASF assumant les coûts d'exploitation et de maintenance jusqu'au terme de son contrat de concession (2033). Ce projet s'inscrit dans un schéma directeur bi-départemental sur le covoiturage (aires de stationnement, mise en relation des usagers, promotion du dispositif). Ce projet est exemplaire dans la mesure où toutes les parties prenantes sont gagnantes :

- Les collectivités territoriales peuvent promouvoir le covoiturage.
- ASF résout les problèmes de stationnement sur les parcs concernés.
- La communauté peut profiter du système.

Les trois clés de la réussite d'un tel partenariat sont :

- la régulation d'accès des aires de covoiturage ; assortie d'une tarification incitative (gratuité du parking pour moins de 24 heures de stationnement avec le télébadge et tarification progressive qui décourage le stationnement de longue durée) ;
- un niveau d'équipement élevé.
- Une promotion conjointe du comportement

La mise en service des quatre aires est envisagée d'ici l'automne 2011.

Denis-François DURAND précise que les parkings ont été conçus de telle manière qu'il n'est pas nécessaire de traverser une chaussée pour y accéder. Cette préoccupation est d'autant plus forte avec le passage au péage sans arrêt. Des places seront naturellement réservées aux PMR. Dans la mesure du possible, ces parkings seront intermodaux, c'est-à-dire accessibles aussi bien à pied qu'en vélo ou en bus. Des itinéraires sont prévus pour que les piétons circulent en sécurité sur le parking.

Patrick JOURDAN indique que les covoitureurs sont soucieux d'accéder non seulement à des parcs de covoiturage, mais également à des outils – des sites internet notamment – qui leur permettent de rencontrer des covoitureurs. Les Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche envisagent la création d'un site internet dédié. ASF offrira ses propres capacités de promotion. Une autre orientation à surveiller concerne le covoiturage de longue distance.

Denis-François DURAND indique que le site de Valence Nord devrait ouvrir en avril 2011. Suivront les aires de Tain L'Hermitage, Loriol et Montélimar Sud. Le coût du dernier site est nettement supérieur aux autres en raison de la réalisation d'un pont pour le franchissement d'un talweg.

Jean-Marc DELORME (Ecovoiturons) demande quand l'affiliation à Covoiturage.fr sera officielle. Il propose également d'organiser un covoiturage pour la prochaine réunion des GTT.

Patrick JOURDAN indique qu'un lien vers Covoiturage.fr est disponible sur le site de VINCI Autoroutes et que le partenariat est actif.

Roland DOREE demande si des solutions ont été trouvées pour le stationnement des poids-lourds à Valence Nord.

Patrick JOURDAN et Pascal-Eric CHOMEL estiment que des possibilités existent aux alentours du site, de manière diffuse sans recréer de parking spécifique dédié aux PL.

Un intervenant évoque une incompatibilité possible du covoiturage et de certaines assurances.

Patrick JOURDAN pense que, suivant l'exemple de MAAF, les assureurs finiront par intégrer le covoiturage aux garanties standard.

Christophe KARLIN puis Pascal-Eric CHOMEL ajoutent que dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, il a été convenu que l'Etat réfléchirait à la sécurisation juridique du covoiturage.

Alain VERBEKE demande si un site est prévu à Valence Sud.

Pascal-Eric CHOMEL confirme qu'une aire de covoiturage, qui pourrait être couplée à un parking-relais prévu au PDU de l'agglomération valentinoise, pourrait y être aménagée à terme.

### III. Perspectives de développement pour l'information des usagers/clients

Laurent NAZZANI (ASF) indique que depuis le 15 juin, ASF fournit une estimation du temps de parcours aux utilisateurs, sur tout le réseau, tant sur les PMV à l'entrée de l'autoroute que sur l'autoroute elle-même, sans oublier Radio Trafic (107.7 FM) et d'autres médias tels Internet. ASF mesure les conditions de trafic à partir de capteurs situés dans la chaussée et des transactions aux péages – qui permettent de calculer les temps de parcours. Les informations sont rafraîchies toutes les 6 minutes. Une amélioration du service est encore possible par l'estimation des temps de parcours jusqu'à Marseille par exemple et en informant les usagers sur les itinéraires alternatifs.

Stéphane LOQUET (ASF) explique qu'ASF étudie la possibilité d'utiliser les « floating mobile data », un historique des positions des téléphones mobiles des usagers. Il précise que les informations sont anonymes. Un partenariat a été conclu avec Orange et une expérience a été conduite autour de Toulouse. Les résultats sont concluants dans la mesure où les anomalies de trafic sont détectées. Néanmoins, la localisation via le réseau de téléphonie mobile est moins précise que par le GPS.

La seconde source de données disponible sont les « floating car data », c'est-à-dire les informations envoyées par les véhicules équipés de GPS communicants. Cette technologie est plus performante mais le nombre de véhicules équipés est insuffisant pour délivrer une information de qualité. Néanmoins, le dispositif pourrait être étendu : ASF va proposer une application disponible pour l'instant sur iPhone qui permet aux utilisateurs un accès en temps réel aux informations de trafic à l'endroit où ils se trouvent. Les informations sur la position des utilisateurs de cette application pourraient également être exploitées.

L'intérêt de ces deux méthodes est que des temps de parcours peuvent être calculés y compris sur des voies non équipées de capteurs.

Laurent NAZZANI ajoute que ces supports communicants peuvent aussi être exploités pour diffuser des messages d'alerte ou d'information. Des enquêtes sont en cours à propos de ces nouveaux vecteurs d'information.

Stéphane LOQUET estime qu'une première version du PMV virtuel devrait sortir avant la fin de l'année. Il est envisageable à terme de recueillir des informations d'autres plates-formes, voire des clients eux-mêmes.

Philippe MARZOLF demande s'il est envisageable de permettre aux usagers en difficulté de se signaler par l'intermédiaire de leur téléphone mobile.

Stéphane LOQUET confirme que cela pourrait être possible à terme.

Christophe KARLIN souligne qu'actuellement, deux situations sont relativement perturbantes : les clients en panne qui utilisent leur téléphone portable plutôt que les bornes d'urgence, et ceux qui passent par l'intermédiaire de leur « assistant ». Dans les deux cas, il est difficile de les localiser précisément, d'où un problème de sécurité.

Jean de GUILHERMIER attire l'attention d'ASF sur des incohérences d'information sur les régulations de vitesse et dans la signalisation des travaux, et sur des problèmes de transmission d'information vers les dépanneurs.

Un intervenant précise que la régulation de vitesse est appliquée seulement sur les tronçons où c'est nécessaire.

Un intervenant demande si les régulations dynamiques sont opposables aux usagers.

Christophe KARLIN répond que le dispositif de régulation de vitesse est basé sur des arrêtés préfectoraux réglementaires, et le pictogramme du panneau de limitation de vitesse est reproduit sur les panneaux à messages variables. Il reste une incertitude juridique que l'Etat devrait supprimer en faisant évoluer la réglementation sur la signalisation routière. En revanche, un message du type : « Attention pollution : levez le pied ! » n'est pas opposable.

Alain VERBEKE si la décision d'abaisser la limitation de vitesse est prise en concertation avec les autorités de police.

Pascal AUBERT explique que la régulation est introduite dans le cadre d'un arrêté interpréfectoral, et que la décision est immédiatement communiquée aux services de police.

Un intervenant précise que pour les travaux courants, des panneaux normalisés peuvent être utilisés. En revanche, pour les travaux exceptionnels, un dossier d'exploitation est soumis aux autorités préfectorales, qui délivrent alors une dérogation spéciale.

Patrick JOURDAN rappelle que les dépannages sur autoroute nécessitent de recourir à des dépanneurs agréés, et que le nombre de dépanneurs est prévu de telle façon que le dépannage en moins de 30 minutes soit garanti (hormis certains jours de fort trafic). ASF a les moyens de suivre le parcours des dépanneurs par un dispositif afin de vérifier s'ils sont de mauvaise foi lorsqu'ils arrivent en retard. Par ailleurs, les clients qui attendent sur la bande d'arrêt d'urgence sont rappelés pour les rassurer. Enfin, Patrick JOURDAN indique que 92 % des clients dépannés sont satisfaits, et qu'ils sont assez nombreux à envoyer des lettres de remerciements.

Alain VERBEKE demande si toutes les informations diffusées sur les panneaux sont compréhensibles des utilisateurs de toutes nationalités.

Laurent NAZZANI répond que l'information essentielle est résumée dans un pictogramme.

Pascal-Eric CHOMEL demande si les nouvelles technologies permettant de recueillir des informations sur le trafic rendront aussi des économies d'investissements possibles. En termes de gouvernance, il s'interroge sur les conséquences de la communication, par les opérateurs de télécommunications, de conseils d'itinéraires qui seraient contraires à ce que préconisent les gestionnaires de voirie, et dans le cas de crise à une position préfectorale.

Laurent NAZZANI considère que le dispositif de comptage actuel reste indispensable : il offre une information complète sur la vitesse des véhicules et la densité du trafic. En revanche, les nouvelles technologies peuvent servir à communiquer des informations de temps de parcours aux clients.

Quant à la deuxième question, un meilleur contrôle pourra être exercé par le biais d'applications telles que le PMV.

En guise de conclusion, Philippe MARZOLF se réjouit du succès croissant du débat organisé par ASF, de l'introduction de nouveaux thèmes et des discussions autour de thèmes relativement difficiles, comme la limitation de vitesse. Il souhaiterait que le Comité sur l'A9 soit mis en place en 2011. L'Etat sera par ailleurs interrogé sur son action en rapport avec les décisions de 2006.

Sébastien MORANT remercie l'ensemble des participants. Il confirme qu'ASF s'engage à travailler sur les questions soulevées au cours de la réunion. Le prochain groupe de travail thématique se tiendra en février ou mars 2011. Le Comité de suivi A7 se tiendra au printemps.