



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale des routes
Direction de la sécurité et de la circulation routières

Paris, le

24 JUIN 2008

Monsieur le Directeur Général,

Vous m'avez transmis, pour approbation, un dossier synoptique portant sur la mise en oeuvre des mesures d'amélioration de l'exploitation prévues dans la décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

1- L'ÉTAT ACTUEL

1-1 Le contexte

La décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien prévoit, pour les autoroutes A7 et A9, d'une part que seront réalisés des aménagements visant à améliorer le cadre de vie des riverains par un programme complémentaire de protections acoustiques et hydrauliques et d'autre part, la mise en oeuvre de mesures de gestion et de régulation du trafic sur ces mêmes autoroutes afin de fluidifier la circulation en période de pointe. Il s'agit de :

- la régulation des vitesses
- l'interdiction de doubler pour les poids lourds
- l'information donnée aux usagers sur les temps de parcours avant leur entrée sur l'autoroute
- les modulations temporelle et écologique des péages
- l'encouragement au covoiturage.

Ces différentes mesures ont été inscrites dans un volet spécifique du contrat de plan conclu entre l'Etat et ASF pour la période 2007-2011. Un montant global de 30 M€ a été inscrit et des mesures complémentaires de régulation des accès ont été ajoutées.

Monsieur Pierre ANJOLRAS
Directeur Général
Société ASF
9, place de l'Europe
92 851 RUEIL-MALMAISON CEDEX

1-2 Les actions engagées en 2007

A la demande de l'Etat, ASF a reconduit en 2007 le dispositif de régulation des vitesses en place sur A7 depuis 2004 et a engagé l'expérimentation de la mesure d'interdiction de doubler pour les poids lourds, afin d'améliorer au plus tôt les conditions de circulation sur les autoroutes A7 et A9 et de disposer d'un retour d'expérience permettant d'ajuster le programme d'actions objet de la présente décision.

L'évaluation du dispositif de régulation dynamique des vitesses révèle des résultats positifs sur la sécurité routière, sur l'écoulement du trafic en régime dense et l'amélioration du niveau de service en période de circulation chargée.

L'évaluation de la mesure d'interdiction de dépassement des poids lourds a conduit quant à elle à des observations plutôt positives sur l'écoulement du trafic sans dégradation de l'accidentalité, sans cependant que la causalité soit clairement établie et les gains notables. Elle apporte par ailleurs indéniablement un confort de conduite aux véhicules légers. Il semble donc pertinent de la prolonger, de l'étendre progressivement avec prudence et de continuer à l'évaluer pour consolider les connaissances sur ses impacts.

Ces évaluations ont permis de définir les conditions de déploiement de ces deux mesures, détaillées ci-après.

2- LA MISE EN OEUVRE DES MESURES

2-1 L'amélioration du cadre de vie des riverains

2-1-1 La réduction des nuisances sonores

L'évolution du trafic dans la vallée du Rhône, principalement celle du trafic poids lourds, aggrave les nuisances sonores et leurs impacts sur la santé des riverains, situés proches des autoroutes A7 et A9.

Dans la continuité du programme de résorption des points noirs bruit (PNB) achevé en 2007 sur le réseau exploité par ASF, 260 nouveaux sites ont été identifiés à proximité de l'A7 et de l'A9. Ils seront protégés avant fin 2011, principalement par des protections individuelles.

Par ailleurs, ASF pourra participer au financement d'opérations de construction de murs anti-bruit, en partenariat avec les collectivités locales concernées.

2-1-2 La protection des ressources en eau

Les autoroutes A7 et A9 ayant été construites avant l'entrée en vigueur de la réglementation relative à la protection de la ressource en eau, un programme de protection des zones vulnérables a été engagé en 2002. Ce programme de rattrapage a été achevé en 2007.

2-1-3 La limitation des émissions de gaz à effet de serre

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, particulièrement importantes lors du redémarrage des véhicules après un arrêt, ASF expérimentera un dispositif de passage sans arrêt au péage.

La mise en oeuvre de cette mesure se traduira par le déploiement avant fin 2011, d'un dispositif sur les entrées de la barrière pleine voie de Lançon de Provence sur l'autoroute A7.

Afin d'inciter les transporteurs à utiliser des poids lourds modernes, moins polluants et moins consommateurs de carburant, la mise en place, sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé, d'un dispositif de modulation des péages en fonction de la classe de pollution des poids lourds (norme EURO) sera mis à l'étude.

ASF participera aux réflexions menées par l'Etat avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les fédérations de transporteurs sur les modalités d'application d'une telle mesure et mettra en œuvre les mesures qui auront été arrêtées.

2-2 Les mesures de gestion et de régulation du trafic

2-2-1 La régulation des vitesses

La régulation des vitesses consiste à diminuer la vitesse autorisée lorsque le flux de trafic approche du niveau à partir duquel des fluctuations importantes de la vitesse sont observées, afin d'augmenter la régularité de l'écoulement et donc le débit. Cette mesure permet ainsi de réduire le volume de congestion et donc le niveau des émissions de polluants; elle contribue également à l'amélioration de la sécurité.

La mesure de régulation des vitesses sera déployée, d'ici la fin 2011, sur l'autoroute A7 entre Ternay et Orange et sur l'autoroute A9 entre Nîmes et Narbonne conformément au programme indicatif suivant :

-en 2008, la régulation sera étendue sur l'A9 de Montpellier à Narbonne dans le sens nord-sud et le dispositif existant sur l'A7, entre Vienne et Orange dans le sens nord-sud et d'Orange à Valence dans le sens sud-nord, sera pérennisé;

-en 2009, la mesure sera étendue sur l'A7 nord entre Vienne et Ternay (bifurcation A7/A46 au sud de Lyon), ainsi que sur la section montpelliéraine de l'A9 (sous réserve de sa faisabilité);

En 2010 et 2011, la mesure pourra être étendue sur l'A9 de Narbonne à Montpellier dans le sens sud-nord puis sur l'A7 de Valence à Vienne dans le sens sud-nord et sur l'A9 de Nîmes à Vendargues (sous réserve de sa faisabilité).

Le programme qui précède pourra faire l'objet de propositions d'adaptation afin de tenir compte du retour d'expérience (suivi des zones déjà couvertes) et de l'évaluation des nouvelles zones d'implantation de la mesure.

2-2-2 L'interdiction de doubler pour les poids lourds

L'interdiction de doubler pour les poids lourds permet, en diminuant les changements de files des véhicules lents et encombrants, de réduire les différentiels de vitesse des véhicules circulant sur les mêmes voies de circulation, limitant ainsi les risques de chocs arrières, de ralentissements et de changements de voies brusques. L'interdiction concerne les poids lourds de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes.

Les évaluations des expérimentations de l'été 2007 ont démontré que cette mesure peut être permanente, lorsque la problématique est sécuritaire et sur les zones périurbaines congestionnées quotidiennement, ou activée temporairement en fonction du niveau du trafic, ou encore associée à la régulation des vitesses afin d'en renforcer l'efficacité.

Les mesures d'interdiction de doubler pour les poids lourds déjà mises en oeuvre sur l'autoroute A7 sont maintenues et étendues aux poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes, elles concernent les secteurs suivants :

-la traversée de Valence et la rampe du Col du Grand-Boeuf, sont soumises à des interdictions permanentes dans le sens nord-sud , respectivement sur 5 et 10 km;

-au niveau de Montélimar, la mesure est activée pendant les périodes de fort trafic dans le sens nord-sud, sur 20 km.

La mesure d'interdiction de doubler pour les poids lourds sera déployée, d'ici la fin 2011, sur les autoroutes A7, A9, A46, A54 et A61, conformément au programme indicatif suivant :

-en 2008,

sur une zone significative de l'autoroute A46 (dont les limites seront fixées par arrêté préfectoral) incluant la section entre Le Velin et Manissieux, une interdiction permanente sera mise en oeuvre dans les deux sens de circulation ;

sur l'autoroute A7, la traversée de Valence et la rampe du Col du Grand-Boeuf seront soumises à des interdictions permanentes dans le sens sud-nord, respectivement sur 5 et 10 km ;

sur l'autoroute A54, la Montée de Broussan sera soumise à une interdiction permanente dans le sens sud-nord sur 3 km, ainsi que le convergent avec A9 sur 3 km en direction de Montpellier ;

-en 2009,

sur l'autoroute A7 au niveau de Roussillon, une interdiction permanente sera mise en oeuvre dans les deux sens de circulation, sur 4 km ;

sur l'autoroute A7, le convergent A7/A9 sera soumis à une interdiction activée pendant les périodes de fort trafic sur 3 km en direction de Valence ;

sur les autoroutes A7 et A8, les deux axes du convergent A7/A8 seront soumis à une interdiction permanente, chacun sur 2 km en direction d'Orange ;

sur l'autoroute A9 entre Le Perthus et Perpignan sud, une interdiction permanente sera mise en oeuvre dans les deux sens de circulation, sur 6 km;

-En 2010 et 2011, la mesure sera étendue à de nouvelles zones sur A7 et A9 (deux zones permanentes et deux zones activées par fort trafic) ainsi que sur l'autoroute A61 (4 zones activées par fort trafic).

Le déploiement de la mesure d'interdiction de doubler pour les poids lourds (soumis à des arrêtés préfectoraux) sera précédé d'une concertation avec les professionnels du transport routier, sous l'égide des directions régionales de l'équipement.

Le programme qui précède pourra faire l'objet de propositions d'adaptation afin de tenir compte de la concertation, du retour d'expérience (suivi des zones déjà couvertes) et de l'évaluation de l'efficacité de la mesure sur les nouvelles zones d'implantation.

2-2-3 L'information des usagers et le recueil de données de trafic

L'information des usagers, prévisionnelle et en temps réel, représente un des moyens d'action de l'exploitant pour améliorer la sécurité routière, pour maintenir la viabilité et pour gérer les flux. Les usagers des axes A7 et A9 bénéficient déjà d'informations en temps réel par les panneaux à messages variables (PMV) implantés en accès aux autoroutes et en section courante, et, par l'information dédiée au trafic diffusée par la radio autoroutière (107,7).

Afin de renforcer les moyens d'information des conducteurs, tant sur le réseau qu'en amont et améliorer la qualité et la fiabilité de la diffusion d'information, les programmes suivants seront réalisés :

-de 2008 à 2011, les zones à fort trafic d'A7, A9 et A54 seront systématiquement équipées de grands panneaux à messages variables (PMV) implantés en section courante. Ce principe sera également décliné sur des sections à trafic moindre de l'A7 et de l'A9 conduisant à l'implantation de 17 à 23 grands PMV.

-les échangeurs des axes A7, A9 et A54 seront systématiquement équipés de PMV en accès. Ces équipements permettront de diffuser une information complète sur les temps de parcours et les conditions de circulation en entrée et sur le réseau. Ce programme nécessite l'implantation de 45 à 60 PMV.

L'implantation définitive des PMV d'accès aux autoroutes sera décidée en concertation avec les collectivités locales concernées et les gestionnaires des réseaux adjacents, de façon à ne pas provoquer des conséquences négatives sur l'environnement.

-en 2009, des dispositifs permettant des décrochages adaptés aux conditions opérationnelles du trafic (jours de très fort trafic, alerte événementielle, viabilité hivernale...) seront mis en œuvre afin d'aménager la taille des zones de diffusion de la radio autoroutière (107,7). La diminution de la zone couverte par chaque studio permettra une information dédiée, donc plus précise, sur l'A7 d'une part et sur l'A9 d'autre part.

-dès 2009, de nouvelles technologies de l'information seront développées : déploiement de la radio numérique testée en 2007 sur A7 (entre Lyon et Valence) en fonction des résultats de l'expérimentation et du plan de développement national de la radio numérique qui sera retenu par le CSA, développement de nouveaux services internet (webcams pour la visualisation des conditions de circulation aux points stratégiques) et expérimentation de services d'information s'appuyant sur de nouveaux systèmes embarqués (navigateurs, communications véhicules / infrastructure).

La connaissance des conditions de circulation et des événements survenant sur le réseau, afin notamment d'élaborer l'information à destination de l'utilisateur et comme outil d'exploitation, nécessite la mise en œuvre de nombreux équipements afin de disposer d'une bonne couverture, d'une information suffisamment détaillée et d'une alerte sur certains événements, tels que les bouchons.

Afin d'améliorer la qualité de l'information délivrée à l'utilisateur, la densité des stations de recueil de données de trafic ainsi que les moyens de vidéosurveillance seront renforcés, conformément au programme suivant :

-en 2008, les études d'implantation des caméras et de définition des solutions techniques seront réalisées;

-de 2009 à 2011, au minimum 110 caméras seront déployées pour étendre le taux de couverture du réseau en fonction des niveaux de service constatés ainsi que 10 stations de comptage afin de fiabiliser le recueil de données trafic et les temps de parcours;

-les études préalables à la mise en place de la détection automatique d'incident (DAI) seront menées sur la période 2008-2009; le déploiement sera réalisé, sous réserve de faisabilité technique et fonctionnelle, entre 2010 et 2011.

2-2-4 La modulation tarifaire

La modulation tarifaire se caractérise par une évolution des prix du péage en cas d'excès de la demande de trafic par rapport à la capacité offerte. L'action sur les prix apparaît comme un moyen de tendre vers un point d'équilibre minimisant les congestions.

La modulation tarifaire en fonction des conditions de circulation peut être mise en oeuvre sur certains tronçons d'autoroutes de façon permanente, ou limitée à des créneaux horaires.

Des études préalables ont été réalisées en 2007, et, au cours de l'année 2008 des études de trafic seront réalisées dans le but de modéliser différents scénarios de modulation (calendrier, grille tarifaire associée, reports de trafic attendus, conséquences sur les conditions de circulation et les recettes), ainsi que l'étude d'impact sur le système informatique de péage.

Les conditions de mise en oeuvre de la mesure seront définies après l'achèvement des différentes études, dans une décision ultérieure le cas échéant.

2-2-5 L'encouragement au covoiturage

ASF encouragera les initiatives d'incitation au covoiturage portées par les collectivités territoriales et les acteurs économiques intéressés dans la mesure où les actions proposées s'inscrivent dans une logique d'interface multimodale.

2-2-6 La régulation des accès

La régulation d'accès consiste à limiter le nombre de véhicules entrant sur une section d'autoroute au niveau admissible pour ne pas générer de congestion, en stockant momentanément les véhicules sur les bretelles d'accès à l'autoroute, ceci sans générer de congestion supplémentaire sur les réseaux adjacents. Cette mesure apparaît comme un moyen complémentaire des précédents lorsque la congestion se forme du fait de la convergence de plusieurs flux sur une zone en ponctuelle sous-capacité.

Une expérimentation sera donc menée afin d'évaluer son efficacité. Trois sites présentant des caractéristiques différentes ont été identifiés et feront l'objet d'études préalables en 2008, en concertation avec les gestionnaires et collectivités concernés, avant déploiement éventuel d'un dispositif expérimental en 2009 et 2010.

Les trois sites susceptibles de servir de cadre à la mise en oeuvre expérimentale de la mesure sont les suivants : l'échangeur de Valence Sud sur l'autoroute A7 dans le sens nord-sud, l'aire de Montélimar sur l'A7 dans le sens sud-nord et l'échangeur de Vendargues sur l'A9 dans le sens nord-sud.

Ce programme pourra être adapté et, le cas échéant complété, pour tenir compte des résultats des études des concertations et des expérimentations.

2-3 Le coût des mesures

Un montant global de 30 M€ est inscrit au contrat de plan conclu entre l'Etat et ASF sur la période 2007-2011 pour la mise en oeuvre des différentes mesures détaillées dans la présente décision.

2-4 Suivi de la mise en oeuvre du programme

Dans le cadre du bilan de l'exécution du contrat de plan conclu entre l'Etat et ASF pour la période 2007-2011, un comité de suivi ASF/DGR/DSCR se réunira annuellement afin de suivre l'avancement du programme, l'évaluation des résultats du déploiement des mesures et de valider les adaptations qui seraient nécessaires.

Les productions destinées aux travaux de l'observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen, créé à l'article 8 de la décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, seront définies dès que celui-ci aura été constitué.

3- DECISION

Après instruction par nos services, nous approuvons le déploiement sur les autoroutes A7 et A9 des différentes mesures prévues dans la décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, ainsi que le déploiement de la mesure d'interdiction de doubler pour les poids lourds sur les autoroutes A46, A54 et A61.

Des décisions techniques, spécifiques à chacune des mesures, viendront compléter le dispositif.

Vous tiendrez étroitement informées la Direction générale des routes et la Direction de la sécurité et de la circulation routières des concertations engagées avec les acteurs locaux et les usagers préalablement à la mise en oeuvre des différentes mesures.

ASF s'associera à toute démarche de communication nationale mise en oeuvre par l'Etat et bâtira un plan de communication propre à la société, à destination des acteurs locaux et des usagers de son réseau.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de notre considération distinguée.

La directrice de la Sécurité
et de la Circulation Routières

Cécile PEYRÉ

Le chef du service de la
gestion autoroutière déléguée

Pierre-Denis COUX

Copies :

- M. le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- M. le préfet de la région Languedoc-Roussillon
- M. le préfet de la région Rhône-Alpes
- M. le préfet de la région Midi-Pyrénées
- M le préfet du département de l'Aude
- M le préfet du département du Gard
- M le préfet du département de l'Hérault
- M le préfet du département des Pyrénées Orientales
- M le préfet du département des Bouches-du-Rhône
- M le préfet du département du Vaucluse
- M le préfet du département de l'Ardèche
- M le préfet du département de la Drôme
- M le préfet du département de l'Isère
- M le préfet du département du Rhône
- M le préfet du département de Haute-Garonne
- DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur
- DRE Languedoc-Roussillon
- DRE Rhône-Alpes
- DRE Midi-Pyrénées
- DIREN Provence-Alpes-Côte d'Azur
- DIREN Languedoc-Roussillon
- DIREN Rhône-Alpes
- DIREN Midi-Pyrénées
- DDE de l'Aude
- DDE du Gard
- DDE de l'Hérault
- DDE des Pyrénées Orientales
- DDE des Bouches-du-Rhône
- DDE du Vaucluse
- DDE de l'Ardèche
- DDE de la Drôme
- DDE de l'Isère
- DDE du Rhône
- DDE de Haute-Garonne
- DIR Méditerranée
- DIR Centre Est
- DIR Massif Central
- DIR Sud Ouest
- CETE Sud-Ouest - ZELT
- SETRA
- IGR - MIGT n° 10 et 11
- SG/MS
- DGMT/SG/MDS
- DSCR/R
- DGR/GD
- DGR/GD-CT
- DGR/PRD
- DGR/IR