

## PROGRAMME A7/A9

2 juillet 2009



Pour une autoroute plus sûre, plus fluide  
et plus respectueuse de l'environnement

# La régulation de la vitesse des voitures et du doublement pour les PL

# La régulation dynamique de vitesse

(suite du film projeté en réunion)

# Constats

- Résultats positifs dès les premières années :
  - ⇒ Gains de temps en congestion (- 30% de bouchons)
  - ⇒ Gains en accidentologie (- 25%)
  - ⇒ Baisse des émissions polluantes non négligeables
  - ⇒ Usagers-clients satisfaits (85%)

# Perspectives et marges de progression

- Mieux vaut gérer dynamiquement les vitesses qu'imposer mécaniquement des vitesses basses
- Il y a néanmoins des marges de progression :
  - ⇒ Elles sont faibles (voire très faibles) d'un point de vue technique (extension de la mesure prévue sur l'A7 Nord)
  - ⇒ Elles sont importantes en matière de comportements :
    - Conduite apaisée (plus régulière et plus fluide)
    - Programme d'éco-conduite
    - Que peut-on faire en ce domaine ?

## 2- La régulation du doublement pour les PL

# Qu'est-ce-que l'IDPL ?

- **Le principe**
  - ⇒ La mesure consiste à interdire aux poids lourds de doubler sur certaines sections :
    - Pour la sécurité
    - Pour la fluidité
- **Véhicules concernés**
  - ⇒ Poids-lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes



# Interdiction de dépasser pour les PL

- Complément au dispositif de régul. de vitesse
  - ⇒ Prévenir les accidents dans les zones à risques
  - ⇒ Améliorer les conditions de circulation sur des sections à fort trafic
  - ⇒ Améliorer la sécurité et la fluidité dans les zones de fortes rampes et à la jonction A7-A9

**Donc** : un système rudimentaire permettant d'accentuer les effets vertueux de la régulation de vitesse (sécurité, fluidité et confort)

# Interdiction de dépasser pour les PL

- En 2007 : Interdiction de dépasser pour les PL > 12t et les caravanes
  - ⇒ Sur 6km dans la montée du col du Grand-Bœuf de manière permanente dans le sens nord-sud (sécurité)
  - ⇒ Sur 24km entre Loriol et Montélimar-Sud dans le sens nord-sud pendant les périodes de fort trafic (fluidité)

# Interdiction de dépasser pour les PL

- En 2008 : Interdiction de dépasser pour les PL > 3,5t
  - ⇒ Sur 10km dans la zone du col du Grand-Bœuf dans les 2 sens (montée et descente) de manière permanente
  - ⇒ Sur 20km entre Loriol et Montélimar-Sud dans le sens nord-sud pendant les périodes de fort trafic (fluidité)

# Proposition d'extension du dispositif

## Détail des mesures proposées cet été :

- A7 Roussillon (Département de l'Isère) :

Sens 1, PK 16,000 à 19,000

Dépt 38 sens 2, PK 19,000 à 16,000

IDPL permanente H24 (pour raison de sécurité)

- A7 Gd Boeuf (Département de la Drôme):

Sens 1, PK 31,950 à 42,200

Sens 2, PK 42,000 à 32,900

IDPL permanente H24 (pour raison de sécurité)

- A7 Montélimar (Département de la Drôme) :

sens 1, PK 97,700 à 117,700

IDPL temporaire pour fort trafic de 7H à 20H du 10 juillet  
au 30 août 2009



# Constats sur ces deux mesures

- Résultats positifs dès les 1ères années :
  - ⇒ Gains en accidentologie : - 30% d'accidents
  - ⇒ Diminution des congestions : - 25% de bouchons
  - ⇒ Gains de temps en congestion : - 20% sur les temps de parcours
  - ⇒ Baisse des émissions polluantes : -370 t GES (estimation)
  - ⇒ Economie de carburant : -410 t (estimation)
  - ⇒ Usagers-clients satisfaits (85%)

# Proposition d'extension du dispositif

⇒ **A7 Gd Boeuf (Département de la Drôme) :**

Sens 1, PK 31,950 à 42,200

Sens 2, PK 42,000 à 32,900

IDPL permanente H24 (pour raison de sécurité)

Délai de mise en œuvre: immédiat, les panneaux sont en place

⇒ **A7 Montélimar (Département de la Drôme) :**

sens 1, PK 97,700 à 117,700

IDPL temporaire pour fort trafic de 7H à 20H du 10 juillet au 30 août 2009

Délai de mise en œuvre: immédiat, les panneaux sont en place

# Perspectives et marges de progression

- **Constat** : Mieux vaut gérer dynamiquement les vitesses qu'imposer mécaniquement des vitesses basses
- **Question** : Intérêt et faisabilité d'une interdiction dynamique pour le doublement des PL ?
- Il y a néanmoins des marges de progression :
  - ⇒ Elles sont faibles (voire très faibles) d'un point de vue technique (hors extension de la mesure prévue sur l'A7 Nord)
  - ⇒ Elles sont importantes en matière de comportements :
    - Conduite apaisée (plus régulière et plus fluide)
    - Programme d'éco-conduite
    - Que peut-on proposer ?

# Questions à débattre

- Pour la régulation des vitesses :
  - ⇒ Quelles actions mettre en place pour favoriser l'éco-conduite ?
  - ⇒ Faut-il mettre en place des CSA (radars) ?
  
- Pour la régulation du doublement des PL :
  - ⇒ Limitations horaires du dispositif ? (la nuit ?)
  - ⇒ Interdiction dynamique de doublement des PL ?
  - ⇒ Etendue des zones proposées, pertinence ?