

DISPOSITIF DE RÉGULATION DE VITESSE



UN CONTEXTE PARTICULIER

Le réseau A7-A9, exploité par ASF, est l'un des réseaux les plus fréquentés d'Europe. Particulièrement chargé en été, il présente des congestions récurrentes qui dégradent fortement son niveau de service. Par ailleurs, avec un réseau parallèle de faible capacité et l'absence de perspectives d'élargissement décidé lors du Débat public de 2006, les améliorations ne peuvent être envisagées qu'au moyen de mesures adaptées.

UN DISPOSITIF INNOVANT MIS EN PLACE AVEC L'ÉTAT

En étroite collaboration avec l'État, ASF a donc conçu et déployé depuis 2004 un dispositif innovant de régulation dynamique des vitesses permettant d'améliorer :

- la qualité environnementale du réseau par une réduction des émissions de polluants,
- le niveau de service offert par l'autoroute par un accroissement de la sécurité et une réduction des congestions.

Ce dispositif permet en effet d'optimiser l'écoulement du trafic pendant les périodes de pointe en adaptant dynamiquement les limitations de vitesse aux conditions de circulation. Des stations de comptage implantées environ tous les 5 km permettent de recueillir des données de trafic toutes les 6 minutes. Le traitement de ces données par un outil de régulation adapté permet d'anticiper en temps réel les régimes de déstabilisation du trafic. Lorsqu'un risque de déstabilisation est détecté, l'outil de régulation analyse les conditions de circulation et propose dynamiquement une limitation de vitesse adaptée sur cette section.

L'affichage des limitations de vitesse est piloté par ASF sur décision interpréfectorale reconduite annuellement. Les limitations de vitesse, dont l'évolution est progressive par palier de 20 km/h (110 km/h - 90 km/h - 70km/h), s'affichent sur les panneaux lumineux aux accès et sur l'autoroute avec un point d'affichage tous les 10 km en

moyenne. Des messages d'information spécifiques sont également diffusés sur Radio Trafic FM (107.7), sur la base d'un message toutes les 15 minutes. Enfin, ces informations sont également diffusées sur le site Internet d'ASF.

Ce dispositif a été expérimenté en 2004 sur une section de 90 km de l'A7 entre Orange et Valence, sens sud-nord avec l'objectif d'évaluer la faisabilité et la performance d'un tel système en grandeur nature. À la suite de l'évaluation conjointe réalisée avec le MEEDDM qui démontrait des résultats positifs, le dispositif a été ensuite reconduit et étendu sur les autoroutes A7 de Vienne à Orange (sens nord-sud sur 160 km) en 2005 et sur A9 de Montpellier à Narbonne (80 km) en 2008.

Il s'agit d'un dispositif de référence pour les autoroutes de liaison interurbaines et il s'adresse essentiellement au trafic de grand transit. Il est principalement activé pendant les migrations estivales afin de limiter ou retarder les congestions et améliorer les conditions de sécurité. De nouvelles perspectives d'application de ce dispositif sont par ailleurs envisagées dans le cadre de la viabilité hivernale, de la gestion des événements et de la lutte contre la pollution atmosphérique.

À la suite du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (dit « VRAL »), l'État a par décisions ministérielles des 4 décembre 2006 et 26 juin 2008, demandé à ASF de « généraliser le dispositif de régulation dynamique de vitesse sur les autoroutes A7, A8 et A9 », et en particulier de « pérenniser le dispositif existant sur A7 ».

De plus, l'État a décidé par décision ministérielle du 4 décembre 2006 de mettre en œuvre un Plan National de Régulation de Vitesse (PNRV), conformément à l'actualisation du plan climat.

La mesure est donc de fait sortie de son cadre expérimental, sauf sur le point particulier du dispositif de signalisation dynamique associé, qui reste dérogatoire sur autorisation annuelle de la DSCR, jusqu'à publication désormais imminente de la 9^e partie de l'instruction interministérielle de signalisation routière relative à la signalisation variable.

DES GAINS SIGNIFICATIFS AU PLAN DE LA SÉCURITÉ, DE LA FLUIDITÉ ET DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de consolider les résultats constatés suite à la mise en œuvre du dispositif en 2004, une évaluation technique est réalisée chaque année par le CETE du Sud-ouest (ZELT) dont les résultats sont présentés chaque année à la DIT et la DSCR. Ces résultats sont basés sur 6 ans d'exploitation et confirment une nette amélioration du niveau de service, notamment sur les plans de la sécurité, de la fluidité et de l'environnement :

- en permettant un trafic plus laminaire, notamment par une réduction des différentiels de vitesses, le dispositif de régulation de vitesse continue de prouver son efficacité à réduire les accidents. On constate ainsi une diminution de 20 à 30 % du nombre d'accidents.
- on assiste à une réduction du volume de congestion d'environ 20 %. Ce résultat illustre l'aptitude de la régulation à maintenir plus longtemps des débits élevés, et ce, dans des proportions significatives. On constate ainsi une augmentation des débits écoulés en période de pointe variant de 15 à 25 %.

Par ailleurs, une évaluation socio-économique réalisée en 2006 par la DSCR et l'INRETS a montré des gains en matière environnementale, sur la base d'un bilan 2004-2005 avec 250 km régulés : 1470 tonnes de gaz à effets de serre et 470 tonnes de carburant économisées.

Enfin, une enquête a révélé l'excellente perception de la clientèle. Sur 2000 conducteurs interrogés, 83 % jugent cette opération utile et non contraignante. Le confort de conduite apporté par le dispositif, qui atténue fortement la conduite en accordéon, explique en partie ce résultat.

