

Données utilisées

La question des données utilisées lors de l'étude est à dissocier selon le secteur géographique :

- sur les VRU strasbourgeoises, le système de recueil de données de Gutenberg a permis une connaissance fine du réseau, déjà exploitée lors de l'évaluation de Gutenberg :
 - Données de trafic (données 6 min stations SIREDO octobre 2007, comptages horaires bretelles et section courante décembre 2009, TMJA, %PL)
 - Données d'accidentologie,
- hors des VRU strasbourgeoises, peu de moyens de recueils de données étant déployés, il a fallu s'appuyer sur d'autres sources :
 - Données de trafic (données de trafic horaire tous véhicules et trafic moyen journalier annuel PL)
 - Données d'accidentologie (recherche de ZAAC)
 - Mesure de temps de parcours et parcours du réseau
 - Mains courantes de Gutenberg

A ceci se rajoutent le fond d'études thématiques déjà abondant, les documents liés aux plans de gestion de trafic et de plans intempéries, ainsi que les interviews des principaux responsables de l'exploitation des deux districts et les visites du CISGT.

Principes directeurs des stratégies proposées

Afin d'améliorer la compréhension globale du dispositif de gestion de trafic aux yeux de l'utilisateur, les différentes stratégies déclinées localement sont issues d'une réflexion à l'échelle de l'intégralité du réseau. Les principes directeurs de ces stratégies sont les suivants :

- Opportunité de l'IDPL et de la régulation de vitesse (utilisation de la note méthodologique du PCI de Lyon « Régulation dynamique »)
- Sur événements récurrents ou saisonniers :
 - Détection automatique des perturbations du trafic
 - Information de type « Queue de bouchon » (utilisation de PMV placés en amont des zones de congestion)
- Sur événements exceptionnels :
 - Information de type « Alerte Bouchon » (détection auto si possible)
 - Reroutage en appui des mesures PGT (utilisation de PMV placés aux points de choix)
 - Accompagnement du stockage PL (utilisation de PMV placés au niveau des zones de stockage prévues dans le PIZE)
- Possibilités de report modal
- Ponctuellement, autres stratégies : Temps de parcours, Voies auxiliaires, Contrôle d'accès, ...

Synthèse des propositions

Grand Strasbourg (hors réseau Gutenberg actuel)

Proposition	PMV	SRDT	Signalisation permanente	Autres équipements	Divers
IDPL sur A352			- Panneaux B3a - Pannonceaux 6h30 - 9h30		Sur rocade Sud ?
Régulation de vitesse sur les pénétrantes Nord et Sud	Prévus dans la seconde phase de Gutenberg (7)	Réutilisation des existants	- Panneaux « Section à vitesse régulée » - B14 à la fin de section régulée - C51b à la fin de la section régulée	Système de contrôle des PMV, courants ?	
Régulation d'accès (6 possibles)		En amont et en aval sur section courante +2 sur bretelle	- C50, A17+B1, B14 et B21 sur bretelle	Feux (R22 ou R23)	Équipements de contrôle et d'alimentation ?

Entrées du Grand Strasbourg et accès aux frontières suisses et allemandes

Proposition	PMV	SRDT	Signalisation permanente	Autres équipements	Divers
« Queue de bouchon » à l'approche de l'échangeur A4/A35	1 PMV	1 SRDT (complémentaire aux 2 stations actuelles)	Panneau supplémentaire de limitation à 110km/h	1 caméra pour assurer la supervision du réseau	Intégration de cette section au SAGT (gestion des équipements en temps réel)
Extension de Gutenberg au sud du futur échangeur A352/A35	1 PMV supplémentaire (sens Sud-Nord)	Nb SRDT à déterminer en fonction de la taille de la l'extension de Gutenberg	?	Caméras déjà prévues au niveau de l'échangeur A352/A35	Intégration de nouveaux équipements au SAGT (dans sa configuration actuelle)
« Queue de bouchon » à l'approche du poste frontière	1 PMV (échangeur 37 de St Louis)	Éventuellement d'autres SRDT si les stations existantes insuffisantes		Camera au niveau de l'échangeur 37 (St Louis)	Évolution de Gutenberg ou supervision d'un fonctionnement en local du PMV/SRDT
Alerte « Bouchon » à l'approche des échangeurs 36 et 37 (St Louis)	1 PMV (échangeur 35 de Bartenheim)	Utilisation des SRDT situées à l'approche de la frontière	Panneau de limitation de la vitesse à 110 km/h		Évolution de Gutenberg ou supervision d'un fonctionnement en local du PMV/SRDT
Aide au stockage des PL au niveau de Ensisheim	2 PMV				

Alsace centrale

Proposition	PMV	SRDT	Signalisation permanente	Autres équipements	Divers
<i>RN83 – Détection d'évènements et l'analyse des mesures à prendre</i>		Nb et position des SRDT à déterminer en fonction des autres stratégies		Nb et position des caméras à déterminer en fonction des autres stratégies	Évolution de Gutenberg pour intégrer ces équipements et leurs alertes
<i>RN 83 – Aide à la mise en œuvre de l'itinéraire reroutage</i>	2 PMV		Itinéraire S sur environ 30 km		Évolution de Gutenberg
<i>RN 83 – Régulation des vitesses</i>	7 PMV	5 SRDT placées en amont et en aval de zone régulée puis en entrée et sortie et de façon équidistante des 3 stations actuelles (2 sur la RN83 +1 sur l'A35)	- Panneaux « Section à vitesse régulée » - B14 à la fin de section régulée - C51b à la fin de la section régulée	Caméras (au minimum en entrée et en sortie de la zone régulée)	Évolution de Gutenberg
<i>RN 83 - Limite d'accès à la RN83 (sur évènement)</i>	1 PMV/branche équipée				
<i>Alerte « Bouchon » à l'approche de l'échangeur 23 (Houssen)</i>	1 PMV (commun à la régulation des vitesses sur la N83)	1 SRDT (commune à la régulation des vitesses sur la N83)			Évolution de Gutenberg ou supervision d'un fonctionnement en local du PMV/SRDT
<i>Alerte « Bouchon » à l'approche de l'échangeur 24 (Horbourg-Wirrh)</i>	1 PMV	1 SRDT			

Focus sur deux stratégies

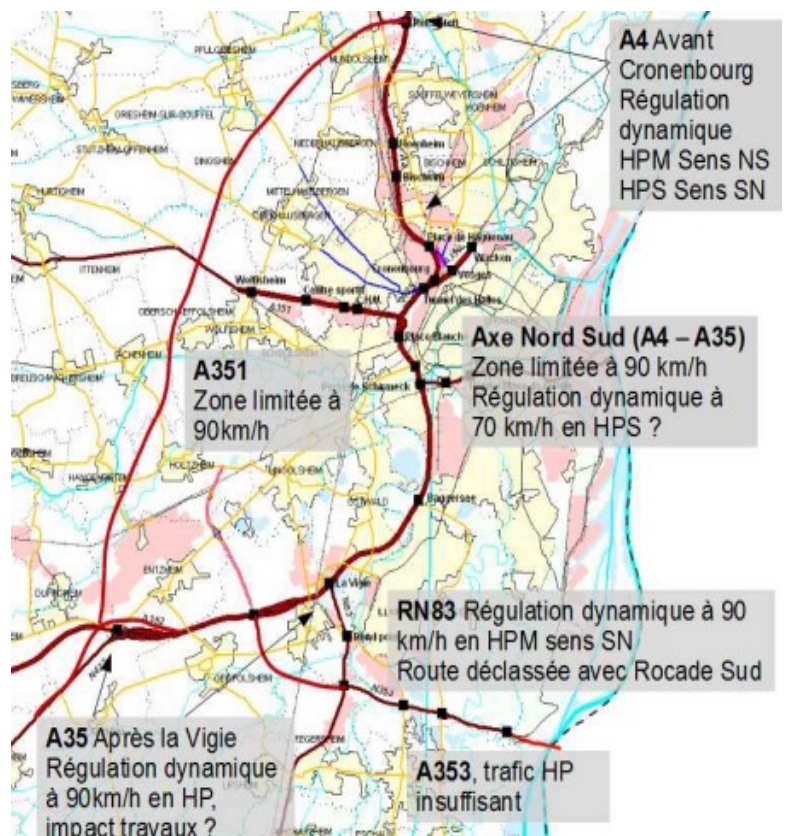
La pertinence des stratégies d'IDPL et de régulation dynamique de vitesse est jugée sur la base des critères proposés dans le rapport « *Domaine d'emploi des mesures de régulation dynamiques – Proposition de critères d'analyse pour application au sillon lorrain et au sillon rhénan* » (PCI Régulation Dynamique des Réseaux de Transport - CETE de Lyon). Toutefois, compte tenu des données disponibles, l'exploitation de ces critères doit être considérée comme un premier filtre qui permet d'écarter les zones dans lesquelles ces mesures ne s'appliquent pas et d'identifier celles pour lesquelles il est pertinent d'approfondir l'étude d'opportunité de ces mesures. En l'absence de données trafic par voie, ceci est particulièrement vrai pour la régulation dynamique de vitesse.

Régulation de vitesse sur le Grand Strasbourg

Les propositions de stratégie de régulation dynamique sur le secteur du Grand Strasbourg sont synthétisées dans le schéma ci-contre.

Elles intègrent les projets à court et moyen termes sur le territoire, notamment :

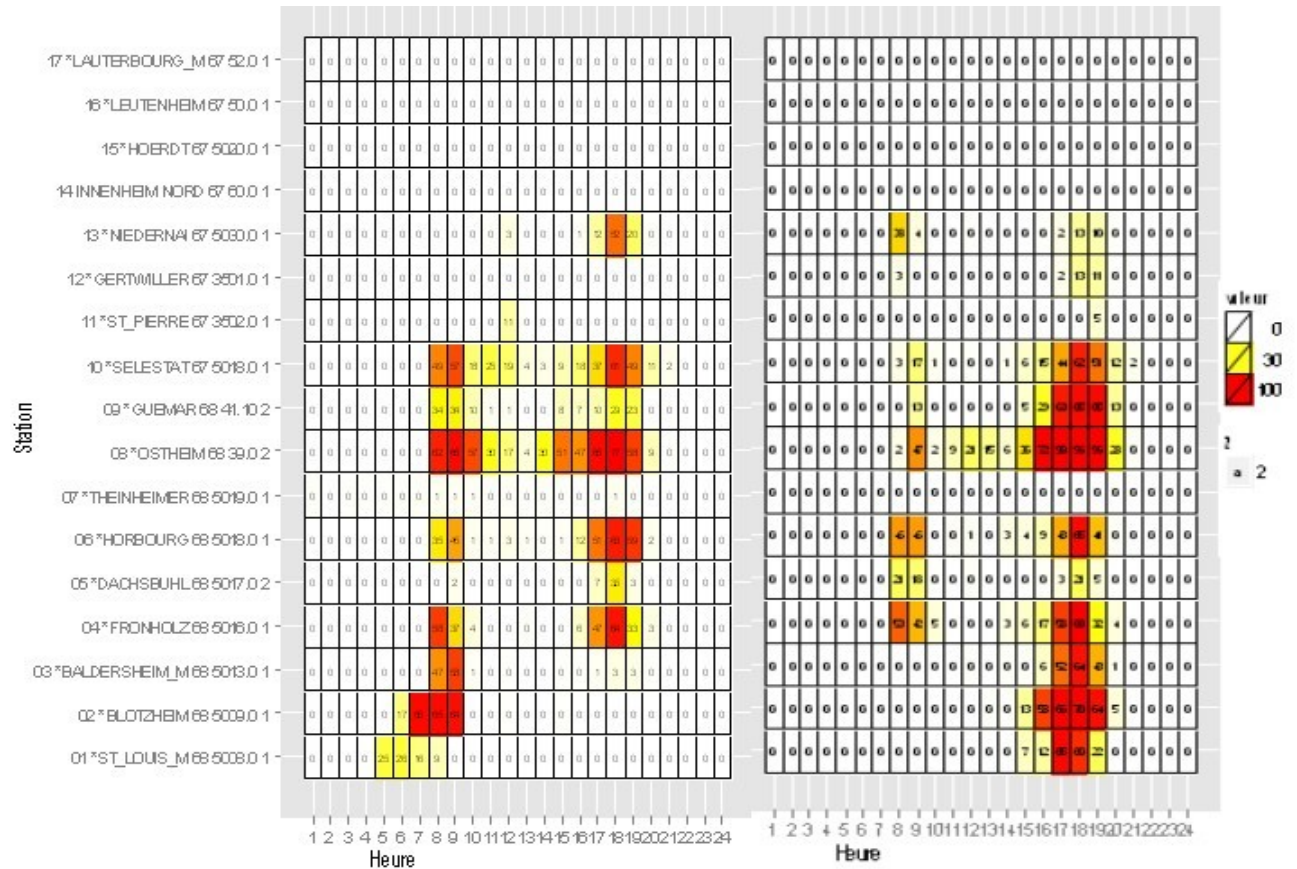
- Le Grand Contournement Ouest (ouverture prévue à l'horizon 2015).
- A l'extrémité Sud de ce grand contournement, les travaux de liaison entre l'A35 et l'A352 en cours de réalisation (fin 2010).



- La Rocade Sud, au stade de l'avant-projet (ouverture prévue à l'horizon 2014).
- La Voie de Liaison Intercommunale Ouest et la Rocade Est, pour l'instant déclinés uniquement sous la forme de tracés de principe.

Interdiction de dépassement PL – Hors Grand Strasbourg

L'analyse par tranche horaire de la pertinence d'une mesure d'IDPL, selon les critères proposés par le PCI RDRT, a permis de mettre en évidence les secteurs pour lequel l'IDPL peut s'avérer pertinente, l'impact plus précis de la mesure et l'intérêt d'une déclinaison dynamique restant à apprécier plus finement dans un second temps.



Contacts :

- Marie-Reine Bakry – CETE Sud Ouest
- Thomas Durlin – CETE Nord-Picardie