

DIAGNOSTIC MIRABEL

Contexte de la prestation

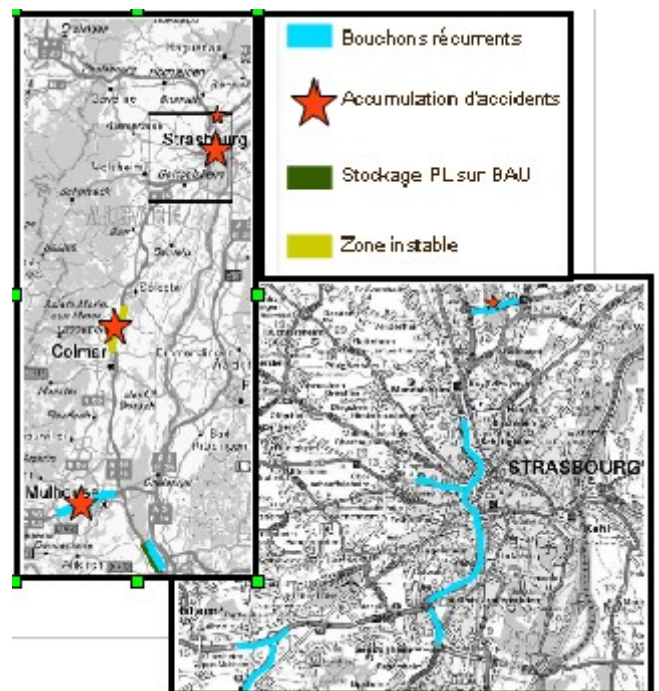
Cette étude a été confiée au PCI ESAD constitué d'équipes du CETE NP et du CETE SO. L'analyse confiée au CETE NP concerne l'axe Nord-Sud à l'exception de l'agglomération de Strasbourg, confiée au CETE du Sud Ouest. Cette étude dresse un diagnostic de fonctionnement du réseau et propose des ensembles de stratégies de régulation.

- Phase n°1 : Diagnostic de fonctionnement du réseau
- Phase n°2 : Objectifs et stratégies de régulation retenus

La première phase d'analyse doit permettre de connaître précisément les principaux problèmes du réseau, justifiant des mesures d'exploitation, et de s'approprier le mode de fonctionnement du CISGT.

En effet, le sillon rhénan est supervisé par le CISGT Gutenberg, créé entre 2000 et 2006. Les objectifs de ce CISGT, communs aux quatre gestionnaires des réseaux routiers de l'agglomération strasbourgeoise, sont les suivants :

1. améliorer la sécurité des usagers et en particulier les interventions sur accident.
2. améliorer le confort des usagers en :
 - assurant la continuité des autoroutes de liaison et le maintien de la capacité.
 - en limitant sur le réseau les répercussions dues aux perturbations non récurrentes prévisibles (travaux) et non prévisibles (accidents). Le réseau GUTENBERG ne possédant pas de véritables itinéraires concurrents la mise en œuvre du projet ne pouvait pas viser à délester le réseau.
 - en gérant les situations de pics de pollution.
3. prendre en compte les points d'échange.
4. favoriser l'utilisation des transports en commun et les pratiques multimodales de déplacement : la diffusion et la signalisation d'informations appropriées sur les parkings-relais, de conditions de circulation et de stationnement constituaient les premiers outils envisagés.



Ce rapport avait également pour objectif de synthétiser les études précédemment réalisées ainsi que les principaux éléments disponibles qui pouvaient influencer et orienter la politique d'exploitation.

Objectifs de l'étude

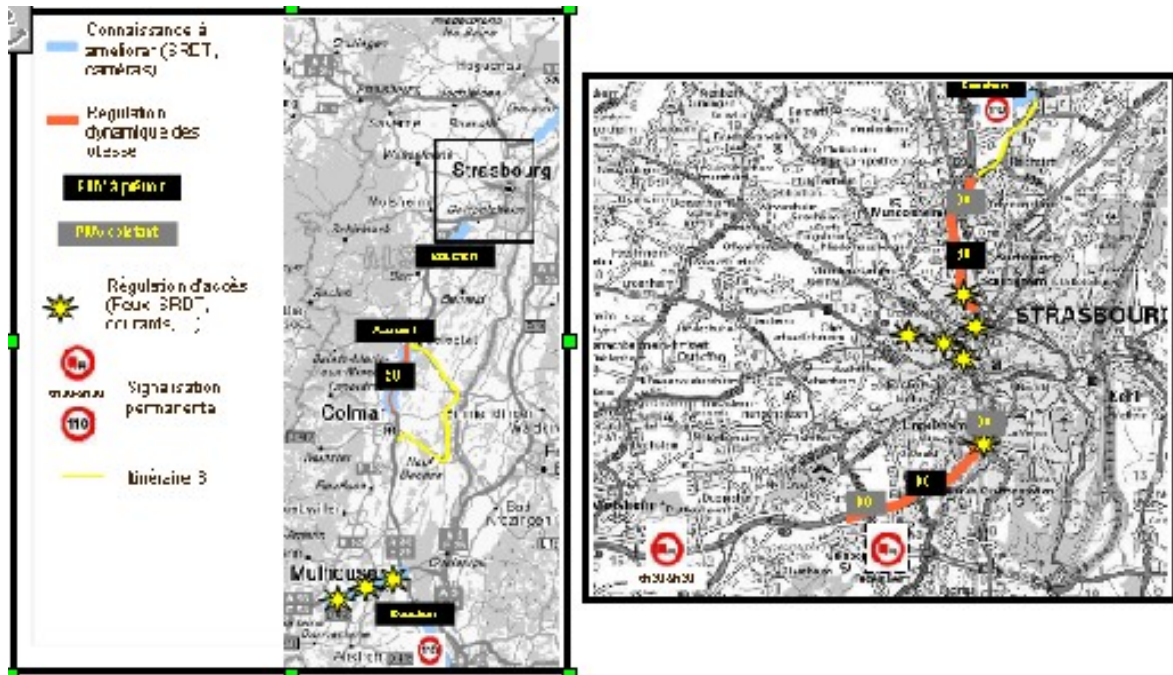
Le but de cette étude est de réaliser une analyse de l'axe nord-sud du réseau alsacien, appelé Sillon Rhénan et géré par la DIR Est. Cette étude permettra d'initier la rédaction de l'APSM. Il s'agit donc dans un premier temps de réaliser un diagnostic permettant de connaître précisément les principaux problèmes du réseau, justifiant des mesures d'exploitation, et de s'approprier le mode de fonctionnement du CISGT pour ensuite présenter des objectifs et des propositions à mettre en oeuvre.

Principaux résultats et propositions

L'étude a sectionné le Sillon Rhénan en 7 sections et a permis de mettre en évidence des zones à enjeux forts, tant au sein de l'agglomération strasbourgeoise que sur le Sillon Rhénan. Ces zones à enjeux se confondent avec les villes principales traversées par l'axe. Une attention particulière doit donc être portée sur ces zones.

A titre d'exemple, nous citons quelques préconisations faites :

- Pour la section reliant Sélestat à Colmar, d'après les données recueillies, il apparaît que la mise en place de l'IDPL se justifie sur l'ensemble de cette section. La régulation de la vitesse est nécessaire à Ostheim le matin entre 7h et 9h et le soir entre 17h et 19h.
- Pour la section reliant Colmar à Mulhouse, la mise en place de l'IDPL s'avère pertinente lors des heures de pointe du matin et du soir pour certains tronçons. En revanche, la mise en place d'une régulation dynamique ne semble pas se justifier au regard des données. Le report modal ne semble pas non plus envisageable car la ligne de chemin de fer est trop éloignée de l'A35.
- La section allant de Bâle à Mulhouse semble propice à la mise en place de l'IDPL. La régulation dynamique de vitesse présente un intérêt limité. Il est envisageable de penser au report modal vers le fer sur cette section mais il faut repenser le parking qui ne semble pas dimensionné pour recevoir un nombre important de véhicules.



Conclusion

Les principales propositions retenues laissent présager la mise en place de dispositifs permettant la régulation des accès, ainsi que la régulation dynamique des vitesses. La mise en place de IDPL est également envisagée sur certaines sections.