

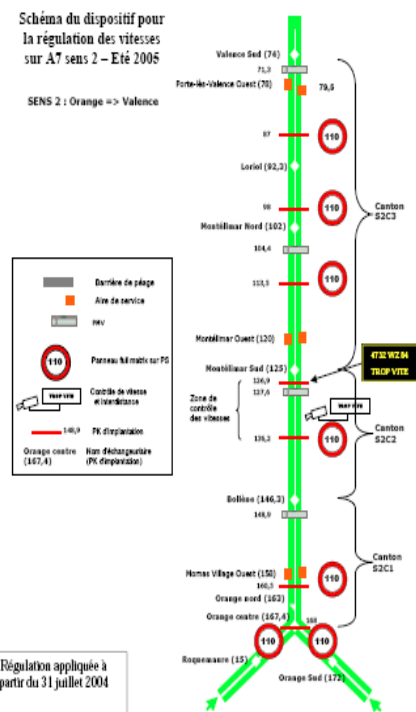
RÉGULATION DES VITESSES ET INTERDICTION DE DÉPASSER POUR LES POIDS LOURDS SUR LE RÉSEAU D'ASF

Contexte de la prestation

Cette prestation intervient à la suite des évaluations réalisées par la ZELT depuis 2004 concernant la régulation de vitesse de l'autoroute A7 entre Vienne ou Valence et Orange et depuis 2008 sur l'A9. Elle intervient à la suite des évaluations de 2007 et 2008 pour ce qui concerne l'IDPL.

Depuis 2004, un suivi annuel est effectué sous la forme de l'établissement d'un tableau de bord d'indicateurs des différents impacts.

L'interdiction de dépasser pour les poids lourds (en abrégé IDPL), a été mise en place pour la première fois en 2007 dans le sens Nord Sud dans le col du Grand Bœuf et dans la zone de Montélimar ; elle a donné lieu à une évaluation détaillée. En 2008, la prestation a consisté à définir des indicateurs de suivi de l'IDPL sous la forme d'un tableau de bord semblable à celui établi pour la régulation des vitesses. Pour 2009, l'établissement du tableau de bord IDPL, pour les zones du sens Nord – Sud d'A7 réglementées depuis 2007, et pour la zone du Grand Bœuf dans le sens 2 où l'IDPL n'est en vigueur que depuis l'été 2008 est poursuivi. De plus, est intégrée l'analyse des zones d'IDPL réglementées depuis 2009 sur A9 au niveau du convergent avec l'A54 et sur l'A54 entre Nîmes et Arles.



Objectifs de l'évaluation

Cette évaluation s'inscrit dans la ligne droite de celles des années précédentes. Elle a pour objectif d'effectuer un suivi de l'impact de la mise en œuvre de la régulation de vitesse sur la congestion et l'accidentologie des autoroutes A7 et A9. Un second objectif concerne quand à lui le suivi de la mise en œuvre de l'IDPL en 2009 sur l'A7, l'A9 et l'A54 ainsi que l'établissement d'un tableau de bord des impacts (respect de l'IDPL, trafic, vitesse, capacité, congestion, accidentologie). Ces suivis se font également en comparant les résultats avec ceux obtenus les années précédentes (depuis 2004 dans le sens Sud-Nord et depuis 2005 dans le sens Nord-Sud). Pour établir ces comparaisons, on effectue au préalable un recalage des dates afin de faire coïncider les jours entre eux (on ne comparera pas les 4 juillet entre eux mais les

premiers samedis de juillet entre eux par exemple). Les conditions de trafic sont analysées à l'aide des volumes de bouchons (mesurés en h/km) mesurés sur l'axe.

Principaux résultats

La mise en place de la **régulation des vitesses** continue de prouver son aptitude à atténuer les congestions puisque malgré un contexte de trafic défavorable, on constate une réduction des congestions de près de 40 % durant les périodes régulées par rapport à 2008.

De plus, sur l'ensemble des corridors de régulation de vitesses, l'impact favorable se traduit entre 2008 et 2009, par un maintien, voire une légère diminution du nombre d'accidents survenus en période de régulation (- 4 %) alors que le contexte général est en hausse (+18 % d'accidents pour l'ensemble de la période estivale).

Tableau de synthèse des indicateurs de suivi de la régulation des vitesses sur le réseau ASF A7-A9 pendant l'été 2009 - Evolution brute des indicateurs par rapport à l'année précédente				
	unité	2009	2008	évolution 2009/2008 en % (ou points)
Longueur du réseau régulé	km	239	239	0
Régulation (prise en compte si elle est activée sur au moins 1 canton d'A7 ou A9)				
Nombre de jours de régulation	jours	39	35	11,4
Nombre d'heures de régulation	heures	229	248	-8,0
Durée moyenne journalière de régulation	heures	5,9	7,1	-17,4
pourcentage de durée régulée à 90 km/h	%	4,7	9,5	-4,8
Contexte trafic				
Moyenne journalière (tous véhicules) été		55332	53550	3,3
Moyenne journalière (tous véhicules) des jours de régulation		67962	64963	4,6
Congestion				
HKM été (toutes périodes confondues)	HKM	27988	19163	46,1
HKM en périodes régulées	HKM	3148	5221	-39,7
Nombre moyen de HKM par heure de régulation	HKM / heure régulée	13,8	21,0	-34,5
Accidentologie				
Nombre total d'accidents été (toutes périodes confondues)	Nombre	248	211	17,5
Nombre total d'accidents en périodes régulées	Nombre	27	28	-3,6
Nombre moyen d'accidents par heure de régulation	accidents / heure régulée	0,118	0,113	4,8

L'**interdiction de doubler aux poids lourds** réduit ou limite l'apparition de congestions (cela confirme les résultats de 2008). L'analyse des données RDT montre en effet une réduction de 20 % des bouchons par rapport à 2008, pour une augmentation des ralentissements de 11 %, sur les tronçons où la mesure est déployée (analyse des stations RDT). De plus, d'après les données de source CRICR relatives aux bouchons, la mesure semble pouvoir limiter la croissance des bouchons. Pour une croissance des perturbations de 24 % là où le dépassement est autorisé, elle n'est que de 17 % là où le dépassement est interdit.

Enfin, la mise en place de l'IDPL permet d'améliorer l'écoulement des « forts débits » (+ 28% par rapport à 2008), au même titre que ce qui avait été démontré pour la régulation de vitesse lors des analyses détaillées des années précédentes.

Conclusions

L'augmentation de la demande de trafic en 2009 s'impose comme un point fort potentiellement explicatif des phénomènes de congestion et déterminant dans l'analyse des impacts de la régulation des vitesses.

De plus, on retiendra pour l'année 2009, dans un contexte de baisse du trafic PL, que les impacts de l'IDPL restent souvent difficiles à cerner. Ils diffèrent selon les zones, mais s'avèrent plutôt favorables, en particulier en terme de congestion et d'accidentalité.