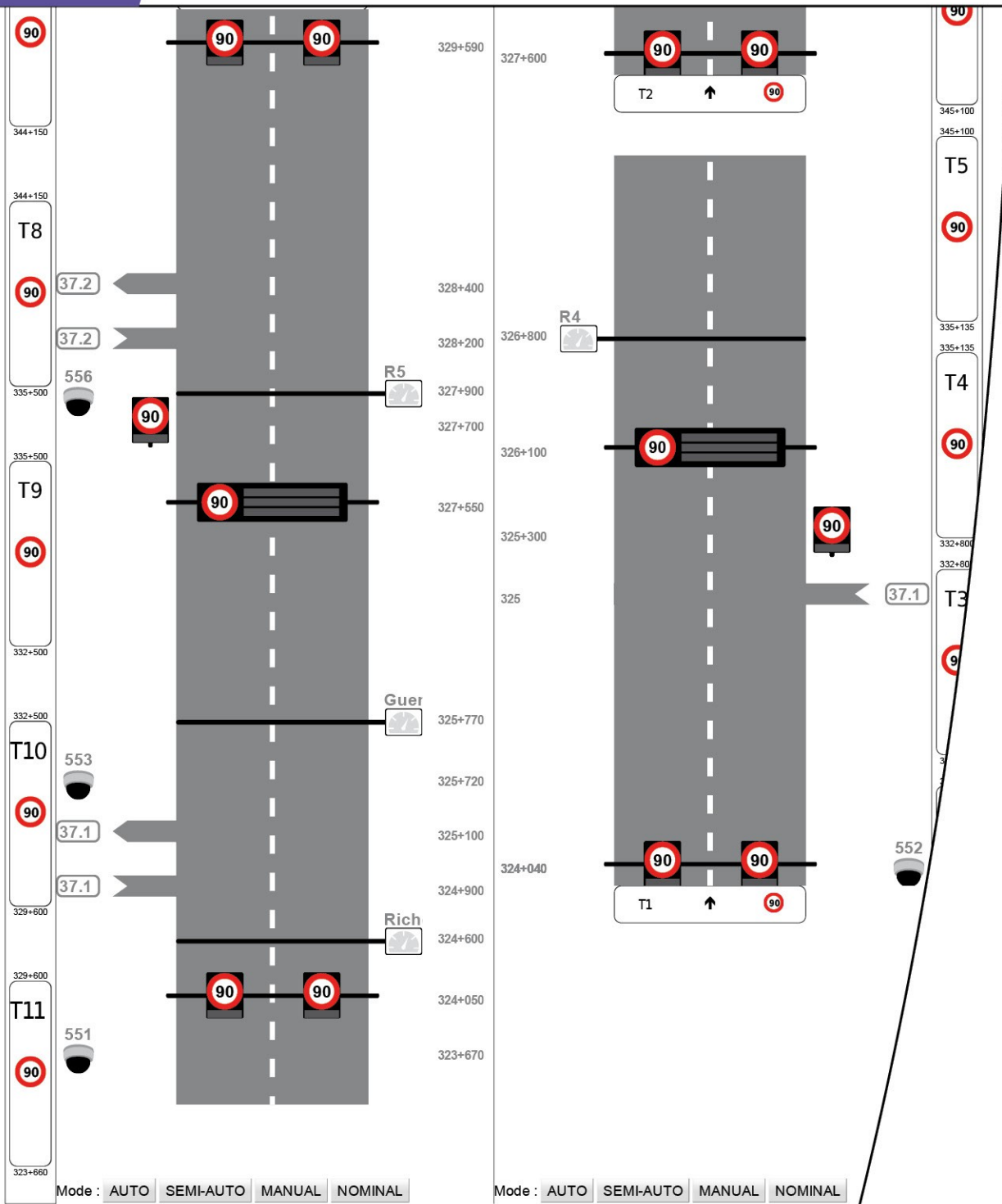


Dossier de presse

A31 - Expérimentation d'adaptation des vitesses



horodate	sujet	événement
18:00:00	T11	Regulation de vitesse, passage a 70 km/h.
17:45:00	T11	Regulation de vitesse, passage a 70 km/h.
08:25:00	T2	Regulation de vitesse, passage a 90 km/h.



DIR
Direction
interdépartementale
des Routes
EST

DOSSIER DE PRESSE

Améliorer les conditions de circulation sur l'A31

SOMMAIRE

Communiqué de synthèse

- 1. L'adaptation des vitesses, c'est quoi ?**
- 2. L'activation du dispositif de régulation du trafic**
- 3. Synoptique de régulation du trafic**
- 4. Les autres moyens pour améliorer la fluidité de l'A31**

Annexe : présentation de la DIR Est

La DIR Est doit faire face à un enjeu majeur : concilier croissance du trafic, sécurité routière et fluidité, en particulier sur l'axe A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise.

En cohérence avec la politique routière de l'Etat, la DIR Est envisage la mise en place d'un nouveau dispositif : la régulation du trafic par l'adaptation des vitesses afin d'améliorer la fluidité de l'A31. Ce dispositif sera mis en place à partir du 26 novembre 2013 sur une zone limitée dans un premier temps à 5 km entre Richemont et Thionville.

Exemple de congestion sur ce secteur

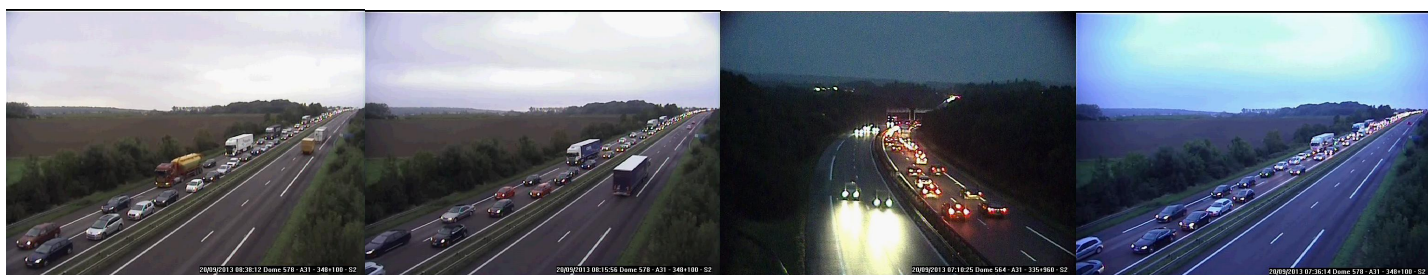
Sur cette section, la DIR Est enregistre un trafic de près de 42 000 véhicules chaque jour pour chaque sens de circulation. Les difficultés de circulation se produisent de manière récurrente, dans les deux sens de circulation, en semaine, à l'heure de pointe le matin dans le sens Sud => Nord et à l'heure de pointe le soir dans le sens Nord => Sud. Ainsi, 50% des congestions de l'A31 sont concentrées entre Richemont et la frontière luxembourgeoise.



Pour réduire ces congestions et retarder leur apparition, la DIR Est va conseiller aux usagers des vitesses adaptées à la situation du trafic et permettre ainsi une conduite apaisée.

L'homogénéisation des vitesses de tous les véhicules doit permettre de maintenir le plus longtemps possible le débit de trafic proche de la capacité maximale de l'A31 et permettre ainsi de réguler le trafic.

La DIR Est va expérimenter cette nouvelle mesure à partir de l'automne 2013 et sur toute l'année 2014 sur la section de l'autoroute A31 comprise entre Richemont et Thionville.



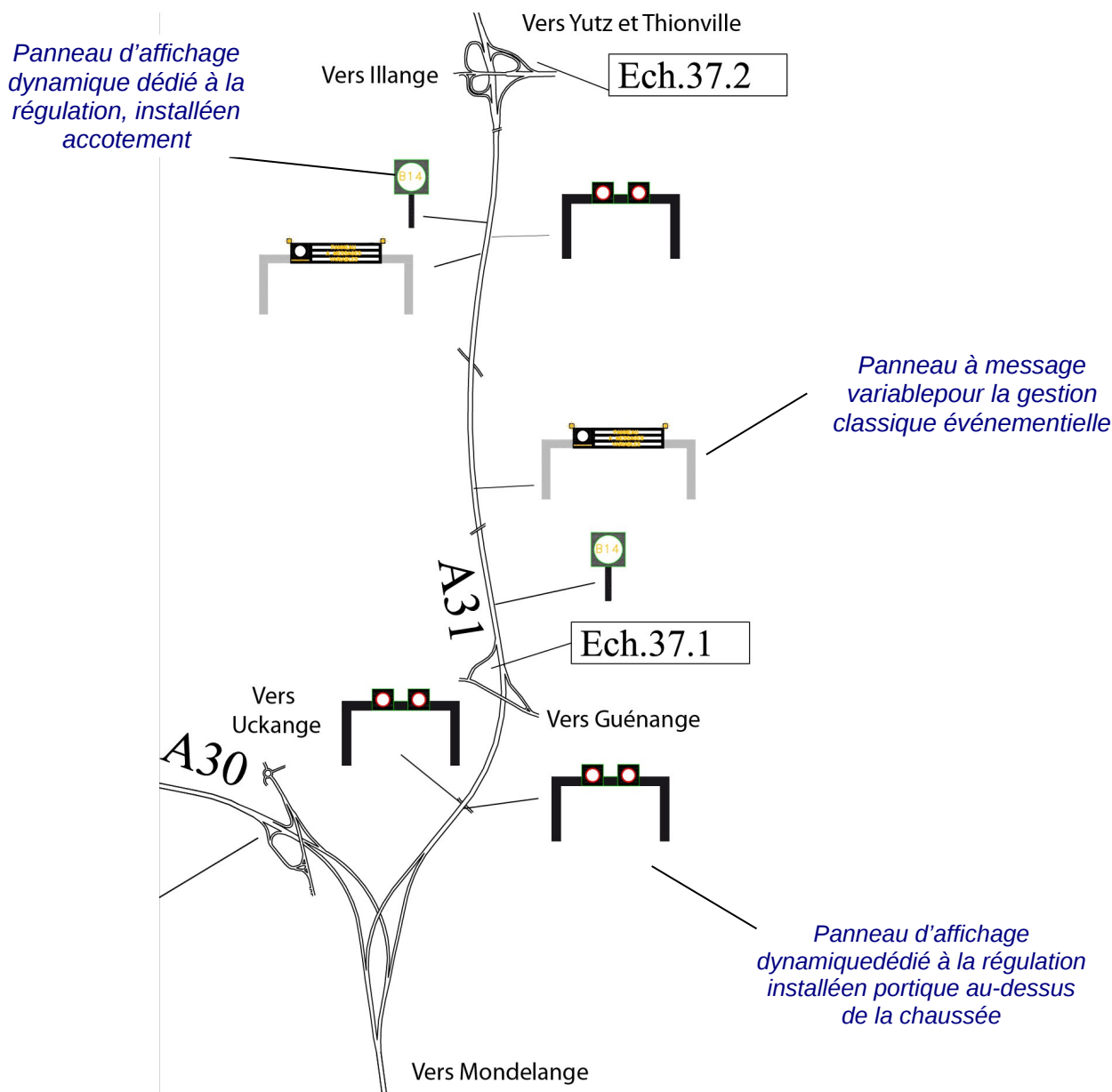
Extrait de la zone Nord

Fin 2014, en fonction de l'évaluation technique de cette expérimentation et après la poursuite du déploiement des équipements de terrain, une généralisation du dispositif est envisagée sur l'ensemble de la section Richemont – Frontière Luxembourgeoise.

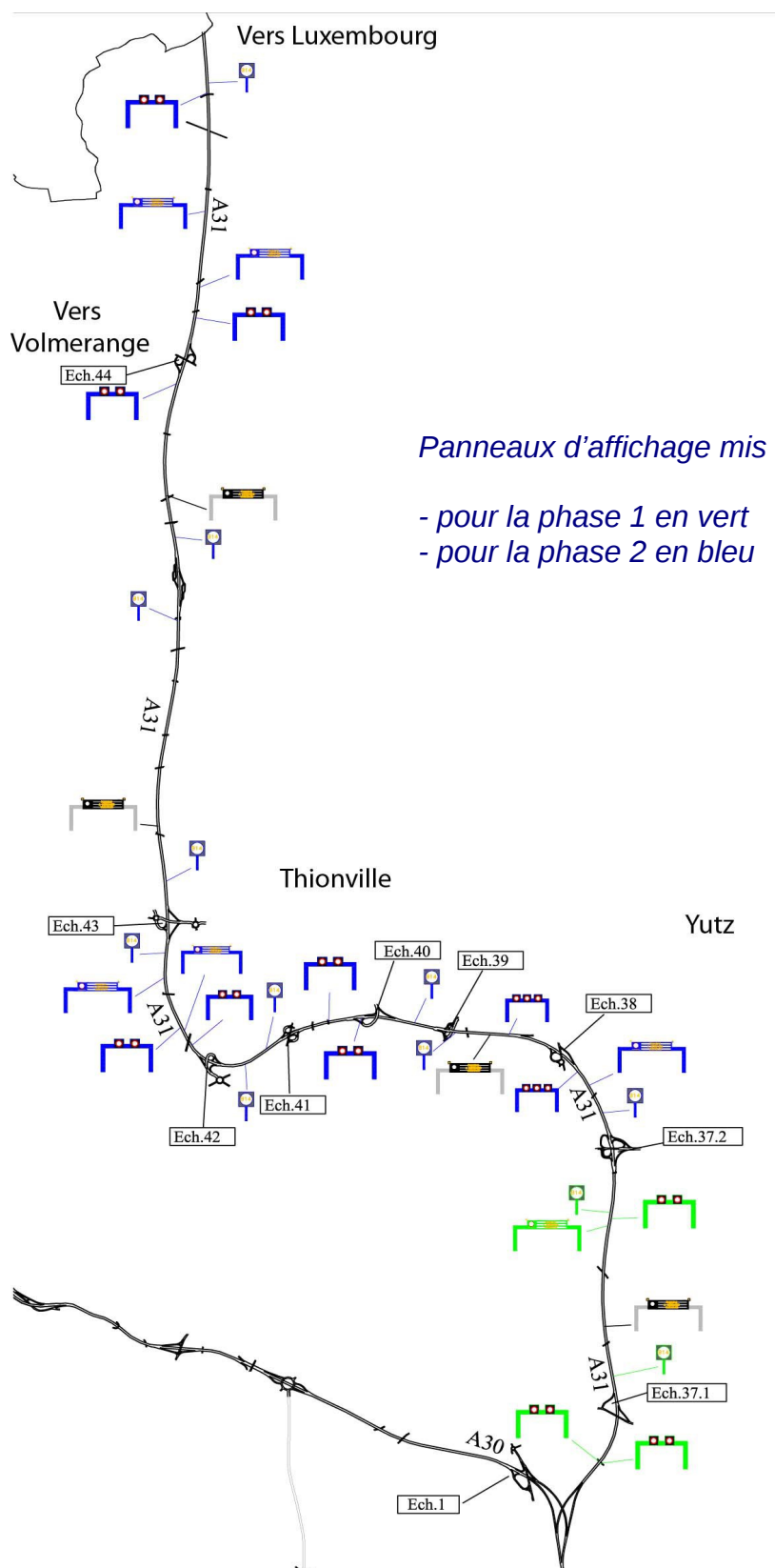
Le calendrier prévu :

- à partir de l'automne 2013, sur la section de Richemont à Thionville, la DIR Est affichera les vitesses de circulation adaptées sur les panneaux à messages variables,
- à partir de 2015, l'ensemble de la section Nord de l'A31 (Richemont – Frontière Luxembourgeoise) pourrait bénéficier d'une régulation dynamique des vitesses. Dès lors, lorsque le dispositif sera actif, les vitesses sur l'ensemble de l'itinéraire seront régulées.

Phase 1 – Dispositif installé sur 5 km



Phase 2 – Dispositif étendu jusqu'à la frontière



1. L'adaptation des vitesses, c'est quoi ?

C'est proposer les vitesses de tous les véhicules afin de maintenir le plus longtemps possible le débit de trafic proche de la capacité maximale de l'autoroute.

- C'est adapter la vitesse des véhicules pour fluidifier le trafic,
- C'est homogénéiser le trafic en limitant les différentiels de vitesses entre véhicules,
- C'est retarder l'apparition des congestions,
- C'est maintenir le plus longtemps possible le débit de trafic proche de la capacité de l'autoroute.

Ce sont donc des bénéfices attendus pour les usagers de l'A31, notamment par :

- un **meilleur confort** de conduite grâce à :

- * la diminution des ralentissements (effet accordéon)
- * la diminution des manœuvres de dépassement
- * l'optimisation de la répartition des véhicules sur les voies circulées

- une **diminution du stress** grâce à une conduite plus apaisée

- un **gain de temps** : une réduction des vitesses pratiquées peut faire gagner plusieurs minutes en évitant la formation de bouchons*

- des **économies de carburant**

- une **augmentation de la sécurité** : la régulation de vitesse permet de réduire de 25 % les accidents*

- un **gain sur les impacts environnementaux** de 10 % notamment sur les émissions de gaz à effet de serre*.

* selon les références nationales et internationales

2. L'activation du dispositif de régulation du trafic

La DIR Est met en place un système informatique qui analyse les données de trafic recueillies en temps réel notamment par les capteurs installés dans la chaussée et au bord de l'A31. Quand le système détecte la hausse et la densification du trafic jusqu'au dépassement d'un seuil critique, il propose des vitesses adaptées. La vitesse est alors diminuée par palier de 10km/h jusqu'à atteindre 70km/h. L'information est relayée auprès des usagers par les panneaux d'affichage dynamique des vitesses, installés le long de l'A31 et par Radio France Bleu Nord Lorraine. Le système fait évoluer les vitesses en fonction des conditions de circulation réelles.

1ère étape : le déclenchement de la réduction des vitesses conseillées

Le dispositif s'appuie sur un système informatique qui analyse les données de trafic recueillies en temps réel notamment par les stations de comptage.

Il détecte la hausse et la densification du trafic jusqu'au dépassement d'un seuil critique.

Il propose les vitesses adaptées avant la saturation du trafic.

Boucle magnétique (comptage routier)



2ème étape : la mise en œuvre de la régulation du trafic

Salle de contrôle du CISGT



Le système fait évoluer les vitesses en fonction des conditions de circulation réelles.

L'opérateur du CISGT (Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic) contrôle la pertinence de la vitesse conseillée et valide la proposition.

La vitesse conseillée est affichée sur les panneaux dynamiques.

3ème étape : l'information des usagers

En plus de l'information sur les panneaux d'affichage dynamique des vitesses conseillées, la DIR Est transmet l'information à France Bleu Nord Lorraine.

Les panneaux d'affichage des vitesses conseillées sont installés dans la zone de régulation de trafic, soit à droite de l'A31, soit sur des portiques enjambant cette autoroute.

La zone de régulation du trafic est identifiée sur l'A31 :

- par un panneau d'information annonçant le début et la fin de la zone expérimentale



Panneaux d'affichage dynamique des vitesses

Photo non contractuelle

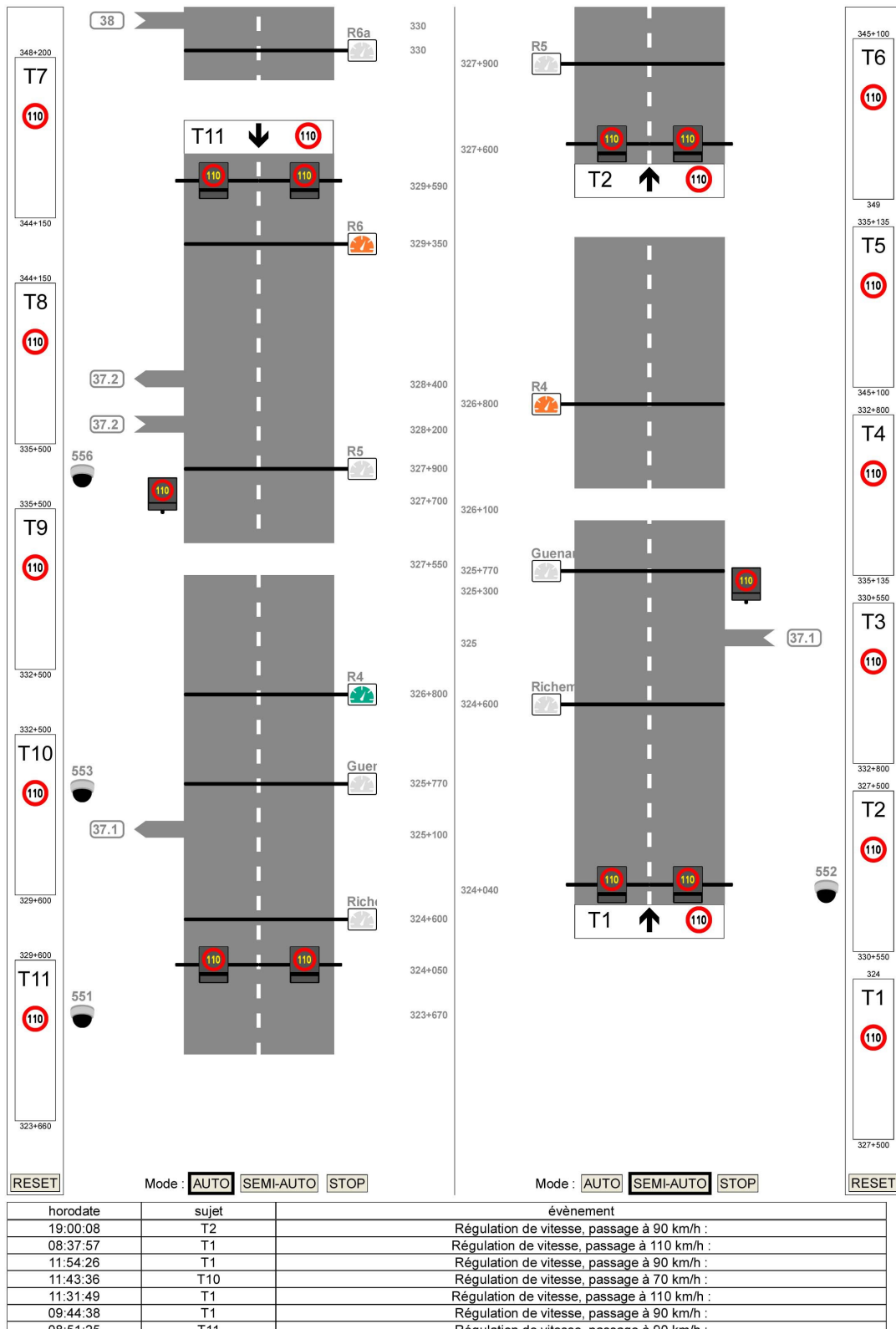


3. Synoptique de la régulation du trafic

Ce synoptique est issu de l'application informatique développée pour la régulation du trafic.

Karrus Régulation De Vitesse DIRE

<http://10.57.2.38:8080/dire-rdv-op/>

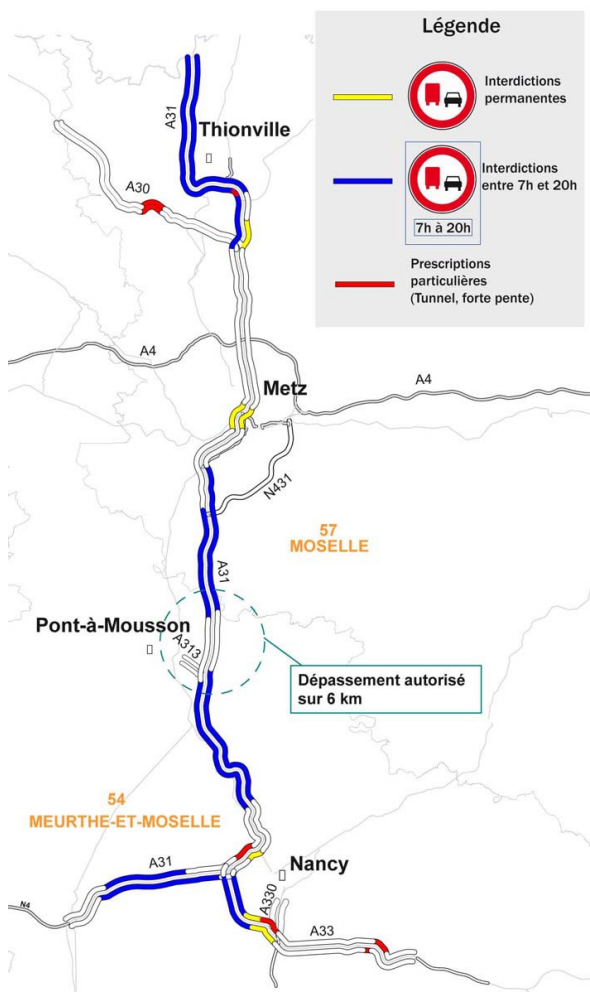


4. Les autres moyens pour améliorer la fluidité sur l'A31

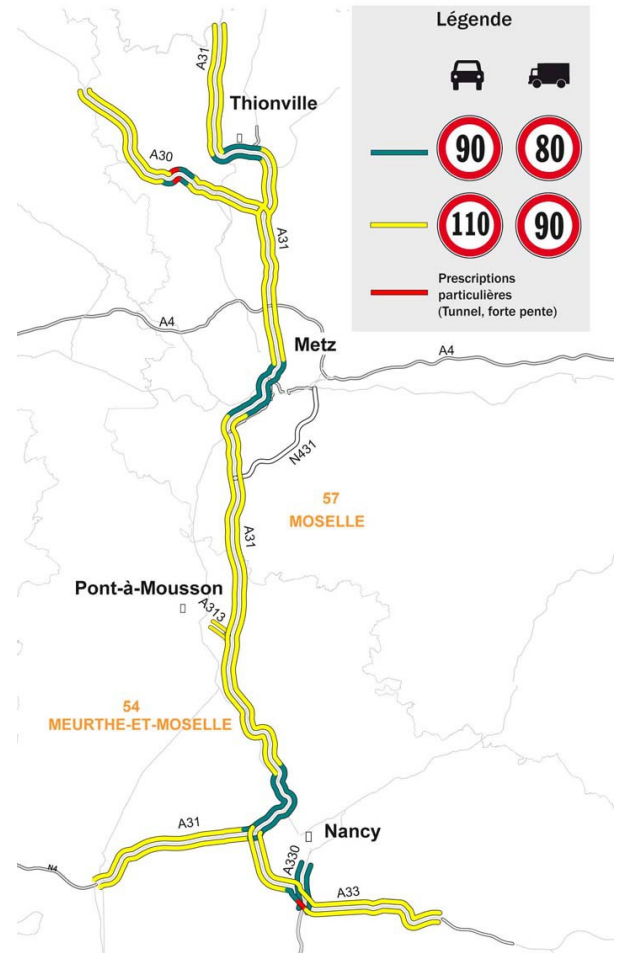
Pour traiter la gestion du trafic sur l'A31 et parvenir à le fluidifier, la DIR Est a mis en place depuis plusieurs années des mesures spécifiques. Il s'agit principalement de :

- l'interdiction de doubler des poids lourds (IDPL) entre Toul et la frontière luxembourgeoise avec des créneaux en nombre limité sur lesquels les dépassements sont toutefois autorisés,
- l'harmonisation des limitations de vitesse sur cette même section.

Interdiction de dépasser pour les poids-lourds



Harmonisation des vitesses pour tous les véhicules



Par ailleurs, la DIR Est mène aujourd'hui une étude visant à permettre l'affichage des temps de parcours sur certaines « séquences » de l'A31.

L'ensemble de ces mesures vise à :

- permettre une conduite apaisée sur la totalité de l'A31 entre Toul et la frontière avec le Luxembourg,
- accroître la sécurité des usagers de cet axe,
- diminuer l'impact environnemental de la circulation.

A La DIR Est – Direction Interdépartementale des Routes Est (créée par décret du 16 mars 2006) est un service du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

N Son réseau de 1 650 km traverse 12 départements du quart Nord-Est de la France. Il est composé des routes nationales et des autoroutes non concédées (gratuites) de ce secteur.

N Ce sont 1 098 agents qui travaillent en continu pour assurer l'entretien et le fonctionnement de ce réseau routier national, mais aussi pour construire les routes de demain.

E Son organisation s'articule autour :

- X**
- des services du siège situés à Nancy
 - de 3 divisions d'exploitation : Besançon, Metz et Strasbourg
 - de 2 services d'ingénierie routière (SIR) : SIR Lorrain et SIR Alsace Franche-Comté.

E

Le réseau de la DIR Est

