

Dossier de presse

A31

Mise en place d'un affichage du temps de parcours entre Thionville et la frontière luxembourgeoise

Communication

Mars
2017

Bilan de la mise en place de la régulation dynamique des vitesses sur l'A31 Nord



Direction interdépartementale des routes Est
10 et 16 promenade des Canaux - BP 82120 - 54021 NANCY cedex

www.dir-est.fr

SOMMAIRE

I – Mise en place d'un affichage sur le temps de parcours entre Thionville et la frontière luxembourgeoise

II – Bilan de la régulation dynamique des vitesses sur l'A31 Nord

A/ Abaisser les vitesses pour améliorer les conditions de circulation

B/ Évaluer le dispositif de manière continue

1. Suivi du dispositif d'évaluation et des impacts

2. Les premiers résultats de l'évaluation

Annexe : présentation de la DIR Est

I – Mise en place d’un affichage sur le temps de parcours entre Thionville et la frontière luxembourgeoise

L’affichage des temps de parcours a été très fortement sollicité au moment du déploiement du dispositif de régulation dynamique des vitesses sur l’A31, par les membres du groupe d’usagers créé à cette occasion.

1/ Un équipement pour diffuser l’information disponible sur le réseau

L’information « temps de parcours » s’appuie sur les équipements installés sur l’A31. Vingt-quatre stations de mesure du trafic et huit panneaux dynamiques permettront de calculer et de diffuser les temps de parcours, grâce à un module informatique développé par la DIR Est.

2/ Un affichage du temps de parcours pour :

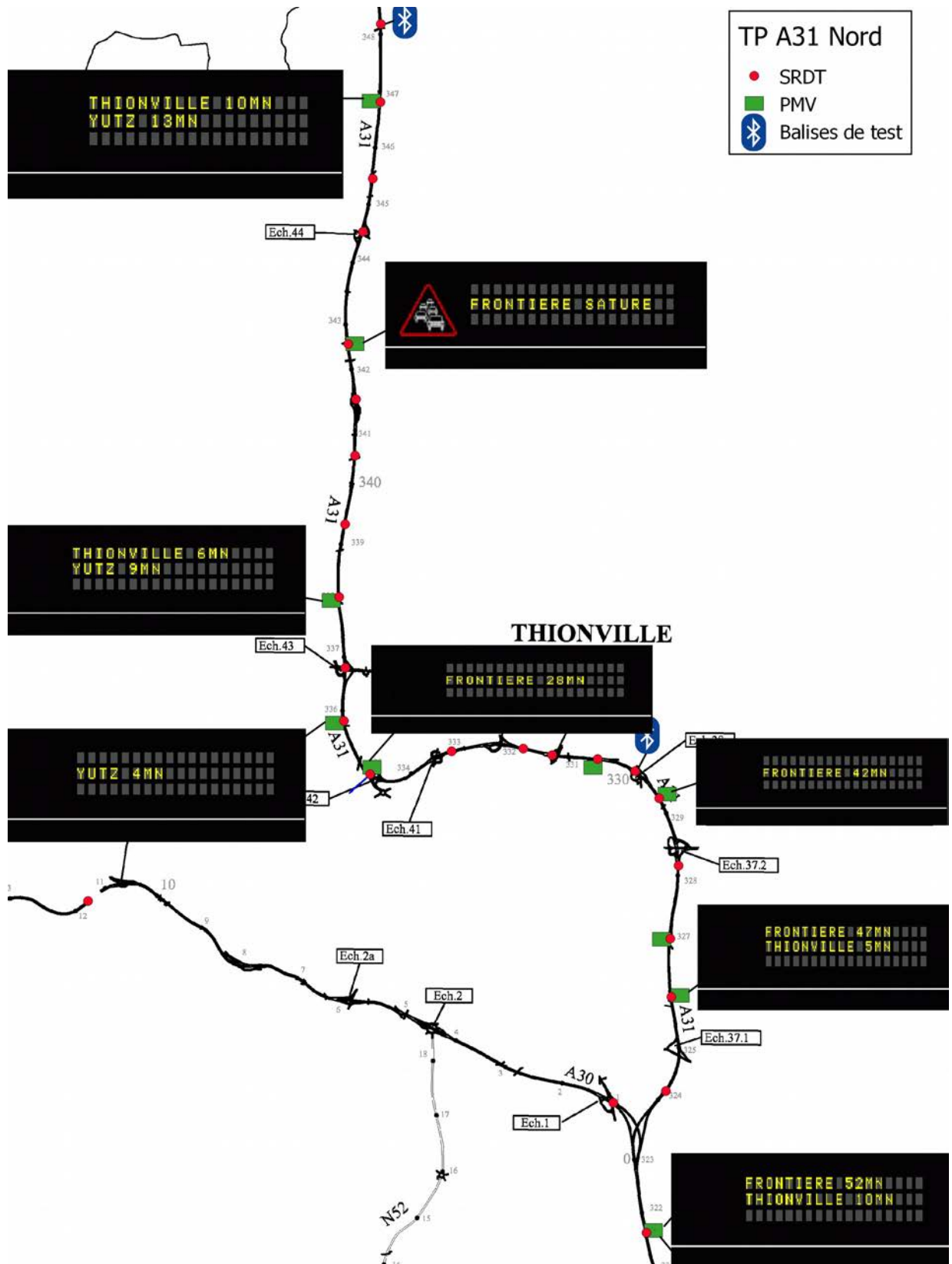
- aider l’usager à « comprendre » le fonctionnement du réseau et l’état des perturbations
- permettre aux usagers, par cette information, d’adapter leur stratégie de déplacement.

3/ Un indicateur de performance du réseau pour la DIR Est

La diffusion de l’affichage des temps de parcours permet aussi à la DIR Est :

- de répondre à une demande forte de la part des usagers qui veulent se déplacer tout en étant correctement informés sur les éventuelles perturbations routières et les temps de trajet ;
- d’améliorer le niveau de service et de renforcer les services à l’usager.

La carte ci-dessous reprend la localisation des panneaux à messages variables installés sur l'axe concerné :



II – Bilan de la régulation dynamique des vitesses sur l’A31 Nord

La régulation dynamique des vitesses (RDV), mise en place sur l’A31 depuis le 16 octobre 2015, relève d’une stratégie proposée conjointement par la DIR Est et le Centre d’Études et d’Expertise sur les Risques de l’Environnement, la Mobilité et l’Aménagement (CEREMA) pour faire face aux congestions récurrentes de Richemont à la frontière luxembourgeoise. C’est le premier dispositif de ce type déployé par une DIR en France, sur le réseau non concédé.



A - Abaisser les vitesses pour améliorer les conditions de circulation

La régulation dynamique des vitesses est une stratégie de gestion de trafic qui répond à la volonté annoncée par la ministre de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie, fin août 2015, de lutter contre les ralentissements et contre la pollution en réduisant la vitesse.

L’objectif est de demander aux automobilistes d’adapter leur vitesse afin de maintenir le plus longtemps possible un débit de trafic proche de la capacité maximale de l’autoroute.

- C’est demander aux automobilistes de se conformer à la vitesse affichée pour fluidifier le trafic et améliorer son écoulement aux heures de pointe,
- C’est homogénéiser le trafic en limitant les différentiels de vitesse entre véhicules,
- C’est favoriser une meilleure utilisation de l’ensemble des voies de circulation.

Cette mesure permet :

- de retarder et réduire l’apparition des congestions,
- de mieux maîtriser les temps de parcours notamment aux heures de pointe,
- d’améliorer les échanges avec les réseaux secondaires (ou parallèles) en réduisant les remontées de file observées.

C'est également :

- améliorer la sécurité des usagers en limitant le nombre d'accidents observés sur la section concernée et réduire le nombre d'accidents en queue de bouchons,
- diminuer globalement les effets polluants du trafic sur l'environnement (émissions de gaz à effet de serre et polluants locaux).

Le dispositif technique pour la régulation dynamique des vitesses a été installé progressivement à partir de 2013, d'abord sur la section de Richemont à Thionville, puis il a été étendu jusqu'à la frontière luxembourgeoise. 26 km dans les deux sens de circulation ont ainsi été progressivement équipés de matériel adapté à ce système dont 12 panneaux dynamiques d'accotement.

Depuis son fonctionnement, une évaluation continue du dispositif a été réalisée. Son objectif est de déterminer les effets réels de la régulation dynamique des vitesses sur la section A31 Nord.

Les impacts ont été évalués dans plusieurs domaines :

- sur le fonctionnement de l'axe (fluidité du trafic, maîtrise du temps de parcours),
- sur l'amélioration de la sécurité des usagers (réduction du nombre et de la gravité d'accidents),
- sur le confort de l'utilisateur,
- sur les impacts liés à l'environnement (réduction des émissions de polluants et émissions de gaz à effet de serre).

L'évaluation a également pris en compte les retours du groupe d'utilisateurs/experts constitué dans le cadre de ce dispositif.

B - Évaluer le dispositif de manière continue

1. Suivi du dispositif d'évaluation et des impacts

La DIR Est a assuré le suivi du dispositif, notamment sur la fiabilité du système et sur l'acceptabilité par les usagers.

Le suivi a été assuré de manière continue depuis la mise en place du dispositif. Il ressort que le dispositif est un système fiable. Les équipements installés n'ont pas enregistré de panne majeure sur les panneaux à messages variables. Le module informatique est un outil de pilotage fonctionnel avec un algorithme robuste.

La DIR Est a par ailleurs procédé à une analyse de l'accidentalité.

Le CEREMA a réalisé le suivi des impacts, notamment sur l'écoulement du trafic (vitesses et congestion), sur le confort des usagers (temps de parcours et conditions de conduite), sur la sécurité routière (distances inter-vehiculaires) et sur l'environnement.

2. Les premiers résultats de l'évaluation

D'une manière générale, un respect des vitesses prescrit pour les usagers, encore trop faible.

2.1 - Une amélioration des conditions de circulation entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, dans le sens Thionville => Luxembourg

Des effets sensibles ont été observés sur la section de Thionville à la frontière luxembourgeoise, en direction du Luxembourg, notamment :

- un recul de la congestion
- une diminution du temps de parcours de Richemont à la frontière
- un taux de vitesse très faible en baisse
- une meilleure utilisation de la voie lente
- une augmentation du temps et distance inter-véhiculaires
- une baisse du nombre d'accidents entre 2014 et 2016 sur cette section.

2.2 - La traversée de Thionville, dans le sens vers Metz reste très compliquée.

- augmentation de la congestion malgré la RDV
- légère augmentation du temps de parcours entre la frontière luxembourgeoise et Richemont
- la traversée de Thionville reste toujours difficile.

2.3 - Pas de tendance significative pour les autres sections

Les résultats obtenus au bout d'un an de fonctionnement devront être complétés. Le système est encore en évolution.

L'enjeu des années à venir consiste à faire respecter le dispositif de la RDV.

La DIR Est - Direction Interdépartementale des Routes Est (créée par décret du 16 mars 2006) est un service du Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer.

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.

Plus de 1 000 agents travaillent en continu pour assurer l'entretien et le fonctionnement de ce réseau routier national, mais aussi pour construire les routes de demain.

Son organisation s'articule autour :

- 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, SIR Alsace Franche-Comté

