



Déplacement de Dominique PERBEN,  
ministre des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer

**Autoroute A7 - ASF**

Centre de contrôle du trafic de Vedène (Avignon nord)  
Aire de service de Montélimar est

Vendredi 11 août 2006

**DOSSIER DE PRESSE**

Paris, le vendredi 11 août 2006

---

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



Cabinet  
du ministre

## Déplacement de Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, sur l'autoroute A7 en Avignon et à Montélimar

Vendredi 11 août 2006, à la veille du week-end du 15 août, Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, se déplace sur l'autoroute A7 en Avignon et à Montélimar.

### Pour mieux apprécier la gestion des flux sur l'«autoroute du soleil»

#### **15h15 Centre de contrôle du trafic**

*A7 - Echangeur d'Avignon nord – Quartier Sainte-Anne  
Vedène – 84967 Le Pontet*

Les services des Autoroutes du sud de la France (ASF) présenteront au ministre le dispositif de régulation dynamique des vitesses mis en œuvre à titre expérimental depuis 2004 en collaboration avec les pouvoirs publics (*cf. fiche 1 du dossier de presse*), mais aussi les outils météorologiques (*cf. fiche 2*), de gestion du trafic et d'information.

### Les animations de détente pour les conducteurs

#### **17h20 Aire de Montélimar est**

*Autoroute A7 – Sens sud-nord en direction de Lyon*

Le ministre découvrira, aux côtés de Cyril MORE, champion olympique handisport d'escrime, le programme des animations de détente à caractère sportif (escalade, escrime, etc.) déployées chaque été, depuis 19 ans, par ASF et le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, afin d'inciter les usagers de la route à faire une pause sur la route des vacances (*cf. fiche 3*).

À l'occasion de ce déplacement, le Ministre rappellera les **prévisions de circulation routière de Bison Futé** pour les derniers départs en vacances et le week-end du 15 août (*cf. fiche 4*) et adressera aux conducteurs les **messages de prudence et de respect des limitations de vitesse**, notamment sur autoroute (*cf. fiche 5*).

---

# Sommaire

---

## COMMUNIQUE DE PRESSE

## FICHES

<b>I - Les systèmes de gestion dynamique de trafic .....</b>	<b>P. 4</b>
A. Le panorama des systèmes déployés en France.....	P. 4
B. Un exemple : le système de régulation des vitesses sur l'autoroute A7 .....	P. 6
<b>II - Les outils météorologiques au service des exploitants et des usagers de la route .....</b>	<b>P. 8</b>
A. La collaboration entre le ministère des Transports et Météo-France.....	P. 8
B. Les outils mis en place sur le réseau ASF, et plus spécifiquement dans le centre de contrôle du trafic de Vedène .....	P. 9
<b>III - Les animations estivales sur les aires de service .....</b>	<b>P. 10</b>
A. Vingt points d'accueil Bison Futé jalonnent la route des vacances .....	P. 10
B. Les animations estivales 2006 sur le réseau ASF .....	P. 10
<b>IV - Les conditions de circulation le week-end du 15 août 2006 prévues par Bison Futé ..</b>	<b>P. 11</b>
<b>V - Le respect des limitations de vitesse sur autoroute.....</b>	<b>P. 13</b>
Rappel des sanctions encourues en cas d'excès de vitesse .....	P. 15

## ANNEXES

1. "Le système de régulation des vitesses sur l'autoroute A7 : courbe d'optimisation de l'écoulement du débit de véhicules"
2. Affiches de la campagne nationale de communication sur le respect des limitations de vitesse sur autoroute.

## Les systèmes de gestion dynamique de trafic

---

### A. Le panorama des systèmes déployés en France

Les systèmes de gestion dynamique de trafic constituent un enjeu pour la circulation et la sécurité routières sur des sections régulièrement congestionnées. Ils visent à gagner en capacité, en fluidité, évitant les phénomènes d'"accordéon" à l'origine d'accidents sur autoroutes, ainsi qu'en confort de conduite des usagers. De surcroît, ils sont susceptibles de reporter la construction d'infrastructures nouvelles ou l'élargissement d'infrastructures existantes.

L'éventail des systèmes dynamiques possibles est étendu : modulation tarifaire, régulations d'accès ou de vitesses, utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme voie de circulation aux heures de pointe, etc.

#### • La régulation d'accès

Des systèmes de feu régulent les flux en entrée des autoroutes en fonction des niveaux de trafic. L'objectif est de retarder ou de limiter la congestion de la circulation.

Ce type de régulation est effectif aux heures de pointe sur l'autoroute A6 en région francilienne sur quelques accès dans le sens province / Paris. Deux accès régulés existent aussi sur la rocade de Bordeaux.

En Savoie, le système RECITA est déployé ponctuellement, lors des samedis d'hiver de grands départs vers la vallée de la Tarentaise, notamment le long de zones instables géologiquement (chutes de pierre possibles).

Un projet inscrit au Contrat de plan Etat Région (CPER) Ile-de-France 2000-2006 prévoit aussi d'équiper l'A86 et ses radiales.

#### • La régulation dynamique des vitesses

Une expérimentation de régulation dynamique des vitesses est menée sur l'autoroute A7 par les Autoroutes du Sud de la France (ASF), en collaboration avec les pouvoirs publics, depuis 2004 entre Vienne et Orange (*cf. partie B, page 6*). Les résultats de l'évaluation sont très encourageants tant en termes d'accidentalité que de réduction de la congestion.

D'autres sociétés d'autoroutes sont très intéressées par ce dispositif de régulation lié à l'importance du trafic. L'Etat et les sociétés d'autoroutes réfléchissent à l'extension de ce système sur des axes tels que les autoroutes A9 (réseau ASF), A8 (réseau ESCOTA, pour une régulation quotidienne), A10 (réseau Cofiroute) ou le réseau maillé autour de Dijon (APRR).

La mise en place d'un système de régulation dynamique de vitesse n'est possible que sous un certain nombre de conditions, parmi lesquelles :

- une déficience de capacité avérée du tronçon considéré ;
- une longueur de régulation assez importante (au minimum 40 à 50 kilomètres) ;
- peu d'échanges avec le réseau secondaire (pour éviter les "fuites") ;
- un trafic de transit important.

- **La gestion dynamique des voies**

Une expérimentation de gestion dynamique des voies, qui reprend un principe développé aux Etats-Unis, autorise la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) aux heures de pointe sur le tronçon commun A4/A86 en Ile-de-France. L'ouverture ou non de la BAU -appelée voie auxiliaire quand elle est circulée- à la circulation se fait dynamiquement selon les conditions de trafic.

L'évaluation de ce dispositif est en cours. Les premiers résultats sont très satisfaisants : le bouchon sur le tronçon commun, réputé jusqu'alors comme le plus important d'Europe, diminue considérablement quand la mesure est activée : selon les sections, la congestion peut diminuer entre une heure et une résorption totale ; cela se traduit par un gain de 20 à 50% de temps de parcours.

Un projet en partie similaire, entièrement financé par le Conseil général de l'Isère, est finalisé sur l'A48 en banlieue grenobloise : la bande d'arrêt d'urgence devient une voie dédiée à la circulation des autocars de transports en commun aux heures de pointe.

- **La régulation du flux poids lourds**

Cet autre système de gestion du trafic consiste à prendre des mesures d'interdiction de dépassement des poids lourds.

Une expérimentation a notamment été menée en Gironde, sur l'axe entre Poitiers, Bordeaux et la frontière espagnole. Les résultats concernant l'écoulement du trafic et la diminution de la gêne des véhicules légers sont positifs. Des réflexions sont en cours pour passer à une régulation dynamique qui serait liée, entre autres, au niveau de trafic et à la quantité de poids lourds.

## **B. Un exemple : le système de régulation des vitesses sur l'autoroute A7**

*Autoroutes du Sud de la France (ASF) déploie depuis l'été 2004, sur autorisation à titre expérimental du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et en collaboration avec les préfetures de la Drôme, du Vaucluse, et de l'Isère, un système de régulation dynamique de la vitesse sur l'autoroute A7. Ce système vise à limiter et à retarder la formation des bouchons les jours de fort trafic. Mise en place initialement dans le sens sud/nord sur une distance de 90 kilomètres entre Orange et Valence, l'expérimentation a été étendue durant l'été 2005 au sens nord/sud sur une distance de 160 kilomètres entre Vienne et Orange.*

- **L'autoroute A7 : une autoroute saturée**

Axe majeur de communication entre le nord et le sud de l'Europe, l'autoroute A7 supporte une charge de trafic de plus en plus élevée : plus de 70.000 véhicules par jour en moyenne annuelle, dont près de 20 % de poids lourds. En période estivale, la moyenne se situe autour de 110.000 véhicules par jour (avec des pointes à 165.000 véhicules/j). Le reste de l'année, les phénomènes de congestion apparaissent également près de trois jours par mois aux périodes de fête, vacances scolaires et certains jours ouvrables.

Cette situation est inconfortable pour les automobilistes ; elle rend également le travail des équipes de sécurité d'ASF de plus en plus difficile et réduit d'autant leurs possibilités d'intervention.

Pour déployer une politique de sensibilisation et d'information en faveur d'une conduite plus apaisée en général, mais aussi pour améliorer les conditions de circulation sur l'A7, principal axe d'accès à la côte méditerranéenne, ASF a engagé depuis plusieurs années une démarche volontaire d'amélioration de ses outils d'exploitation : généralisation de la vidéosurveillance, renforcement de l'information dynamique sur l'état de la circulation, mise en place de séparateurs lourds pour lutter contre les franchissements accidentels du terre-plein central et réduire les neutralisations de voies, etc. L'expérimentation du système de régulation dynamique des vitesses sur l'autoroute A7 s'inscrit dans cette politique.

- **Le principe de l'expérimentation**

L'expérimentation du système de régulation dynamique de la vitesse sur l'A7, menée en coordination avec les pouvoirs publics, poursuit trois objectifs :

- fluidifier le trafic ;
- renforcer la sécurité routière grâce à une vitesse homogène limitant les à-coups facteurs d'accidents ;
- améliorer le confort en limitant les effets de conduite «en accordéon», source de fatigue et de stress pour les conducteurs.

Les études et les expériences indiquent que la relation entre le débit et la vitesse pratiquée n'est pas linéaire. Selon l'intensité du trafic, il existe une vitesse optimale pour écouler le plus grand débit possible de véhicules en toute sécurité (*cf. courbe d'optimisation de l'écoulement du débit de véhicules, annexe 1*). A partir de ce constat, le système consiste à adapter la vitesse autorisée dès que la charge de l'autoroute atteint un certain niveau.

- **Le dispositif**

L'autoroute A7 est équipée de capteurs, implantés tous les cinq kilomètres, qui recueillent les données de trafic. Ces données sont exploitées par un système informatique conçu par ASF qui anticipe à court terme (30 à 45 minutes) les régimes de circulation instables pendant la montée en charge du trafic où tout incident mineur risque de créer une perturbation importante et durable de l'écoulement.

Lorsqu'un risque de déstabilisation du trafic est détecté, le système informatique propose une limitation de vitesse adaptée qui est ensuite validée par les opérateurs des postes de commandement trafic d'ASF. Les conducteurs sont informés de la limitation des vitesses via Radio Trafic FM (107.7) et des panneaux lumineux tout au long de la zone régulée. Le site Internet d'ASF est réactualisé en conséquence et les partenaires d'ASF (préfectures, Directions Départementales de l'Équipement, Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routières et forces de l'ordre) sont informés par courriel et par fax des modalités d'application de la mesure. Cette limitation est une prescription à respecter et non une simple recommandation.

- **Un bilan des étés 2004 et 2005 très positif**

En 2005 comme en 2004, les impacts de cette mesure de gestion de trafic ont fait l'objet d'une évaluation approfondie. La régulation des vitesses a ainsi enregistré les résultats suivants<sup>1</sup> :

- sur les vitesses pratiquées : une baisse de la vitesse moyenne de 3 km/h couplée à un respect élevé des consignes (90% pour la prescription à 110 km/h) ;
- sur l'accidentalité : une baisse du nombre d'accidents entre 20 et 40 % ;
- sur les encombrements : une diminution de 15 à 30 % du volume de bouchons (soit 200.000 heures économisées) ;
- sur l'appropriation du dispositif : les enquêtes de satisfaction menées par ASF indiquent des résultats excellents quant à l'utilité ressentie du système.

Au vu de ces bons résultats, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a autorisé ASF à reconduire le dispositif en 2006 et étudie les conditions de pérennisation du dispositif et de son extension à d'autres axes éventuels.

---

<sup>1</sup> Source Sécurité routière (DSCR) - CETE du Sud-Ouest / zone expérimentale et laboratoire de trafic  
Déplacement du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer - 11 août 2006

## **Les outils météorologiques au service des exploitants et des usagers de la route**

---

*Le service rendu aux exploitants routiers mobilise la compétence de Météo-France, de l'observation à la prévision numérique, en passant par l'expertise et l'assistance de prévisionnistes de proximité. L'objectif est de donner aux exploitants une marge d'anticipation toujours plus importante dans le cadre du maintien de la viabilité (traitement préventif ou curatif), de la programmation des travaux, de la gestion du trafic et de l'aide au déplacement. Le service de Météo-France repose aussi sur une longue expérience aux cotés des opérateurs publics et privés du secteur.*

### **A. La collaboration entre le ministère des Transports et Météo-France**

#### **• Les prestations d'assistance aux centres d'information routière**

Les liens entre Météo-France et le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, ont été renforcés par la signature, le 18 février 2005, d'une nouvelle convention de trois ans fixant l'assistance spécifique aux centres d'information routière.

Deux fois par jour, des bulletins spécialement destinés aux huit centres (le centre national / CNIR de Rosny-sous-Bois et les sept centres régionaux d'information et de coordination routières / CRICR), avertissent des phénomènes météorologiques susceptibles d'influer sur la sécurité routière et le trafic, et cela jusqu'à trois jours d'échéance. En cas de situation météorologique difficile, le CNIR et les CRICR accèdent directement à un prévisionniste de Météo-France, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Les centres d'information routière disposent également de terminaux météo dédiés («Météo+») permettant la visualisation en temps réel de la situation météo.

Par ailleurs, Météo-France participe aux "plans d'intempéries zonaux".

Les centres d'information routière diffusent vers les usagers les informations par divers canaux :

- panneaux à messages variables,
- site Internet [www.bison-fute.equipement.gouv.fr](http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr),
- service téléphonique audiotex 0826 022 022 (0,15 € la minute),
- radios.

La carte de vigilance météo visible sur le site Internet [www.meteo.fr](http://www.meteo.fr) prévient aussi le public des dangers, particulièrement à la veille de certains grands départs. Elle donne un accès immédiat à la carte de Bison Futé.

Enfin, Météo-France a mis en place une rubrique «météo sur le réseau routier» sur son service téléphonique : 32 50, choix 5 (0,34 € la minute).

- **Un effort de recherche qui profite à la circulation et la sécurité routières**

Les principaux axes de recherche bénéficient déjà ou prochainement au secteur de la météorologie routière, notamment :

- le développement du système AROME pour la prévision météorologique opérationnelle, qui participera, dès 2008, à une approche beaucoup plus fine de dangers tels que les orages, le vent ;
- la recherche sur les changements climatiques et leur impact notamment sur l'hydrologie, la neige...

Ces recherches laissent augurer des avancées dans les domaines suivants :

- la détection et la prévision immédiate des précipitations ;
- la détection et la prévision du brouillard ;
- la prévision de l'évolution des phénomènes neigeux ;
- l'impact du changement climatique sur les conditions hivernales.

## **B. Les outils mis en place sur le réseau ASF...**

Le partenariat noué entre Météo-France et Autoroutes du Sud de la France (ASF) répond à différents besoins : anticipation et suivi des événements météorologiques à caractère dangereux, notamment en période de viabilité hivernale, programmation des chantiers courants et non courants et information en temps réel des clients d'ASF sur les conditions météorologiques qu'ils vont rencontrer ou qui sont prévues sur leur trajet.

L'information fournie est particulièrement précise car adaptée au découpage du réseau par tronçons. Les centres opérationnels d'ASF s'appuient sur les structures régionales et départementales de Météo-France. ASF peut avoir recours à une assistance téléphonique 365 jours par an et 24H/24.

L'information circule auprès des collaborateurs d'ASF par divers canaux :

- sur les stations de travail «Météo+» avec un accès temps réel aux images satellite et radar et aux données des stations automatiques installées par ASF le long de son réseau,
- via un extranet dédié, intégrant des informations très localisées, mais aussi par fax, intranet, etc.

Les clients d'ASF sont alors avertis via Internet, Autoroutel et Radio Trafic 107.7.

### **... et plus spécifiquement au centre de contrôle du trafic de Vedène :**

L'information météorologique est intégrée au sein du système d'information destiné à la régulation et à la supervision du trafic.

Le centre de contrôle combine la surveillance du trafic routier avec la plupart des moyens d'information météorologique en temps réel (imagerie radar, carte de vigilance, imagerie foudre, météoflash, etc.).

Pour ce dispositif, ASF a obtenu à Chicago, en septembre 2004, le grand prix de l'innovation pour l'anticipation de l'aléa météorologique.

## Les animations estivales sur les aires de services

---

*Pour inciter les automobilistes et leurs passagers à prendre régulièrement leur pause et à se reposer le plus longtemps possible, les sociétés d'autoroutes et les directions départementales de l'Équipement (DDE) ne manquent pas d'idées d'animation. Les gestionnaires profitent aussi de ces moments pour tenir les conducteurs informés des conditions de circulation et les sensibiliser sur la conduite apaisée.*

### A. Vingt points d'accueil Bison Futé jalonnent la route des vacances

Vingt points d'accueil Bison Futé sont implantés sur les principaux axes routiers et autoroutiers. Des hôtes y accueillent les automobilistes et fournissent gracieusement tous les renseignements utiles au déplacement, par exemple : l'état de la circulation en temps réel, les itinéraires possibles pour rallier sa destination de vacances ou rejoindre son lieu d'habitation, la localisation des villages étapes, situés principalement à proximité des autoroutes. Dans la zone du CRICR Rhône-Alpes/Auvergne, trois points sont situés sur :

- la RN7 - aire de Bel Air dans la Loire,
- l'A75 - aire du Cézallier dans le Puy-de-Dôme,
- la RN88 - aire des Fangeas dans la Haute-Loire.

### B. Les animations estivales 2006 sur le réseau ASF

**Pour se détendre**, ASF et le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, en partenariat avec St-Yorre, proposent aux voyageurs de s'exercer gratuitement à vingt disciplines sportives sur des "Étapes sportives" implantées sur onze aires des réseaux ASF/ESCOTA, du 1<sup>er</sup> juillet au 27 août 2006.

ASF, mécène du programme biodiversité de la Fondation Nicolas Hulot, a imaginé des animations autour du thème de la préservation de l'environnement. Ainsi, le 30 juillet sur l'aire de Vidauban sud, A8 en direction de l'Italie, une journée spéciale pour sauver la tortue d'Hermann (seule tortue terrestre d'Europe) a été organisée en partenariat avec la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme, le CEEP<sup>2</sup>, la Soptom<sup>3</sup>.

Des animations sur l'A7 et l'A9 sont proposées aux vacanciers pour les inciter à respecter la forêt méditerranéenne, fragilisée par les incendies. Enfin, tout au long de l'été, Radio Trafic FM (107.7) rappelle aux conducteurs les bons gestes du tri sélectif des déchets après la pause détente, sur dix-sept aires de services.

**Pour sensibiliser à la sécurité sur autoroute**, ASF et la Matmut proposent aux automobilistes de vérifier gratuitement la pression de leurs pneus sur quatorze aires, du 1<sup>er</sup> juillet au 27 août 2006. Par ailleurs, le numéro spécial "Sécurité routière" du *Journal de Mickey*, conçu en partenariat avec ASF et la Sécurité routière, est distribué à un million d'exemplaires sur quatre grandes barrières de péage.

**Pour faire le plein d'informations** touristiques, gastronomiques ou culturelles, la nouvelle édition de "Paru Vendu Autoroutes" a été tirée à 2,3 millions d'exemplaires.

---

<sup>2</sup> Conservatoire des études des écosystèmes de Provence

<sup>3</sup> Station d'observation et de protection des tortues et de leurs milieux

---

- IV -

**Les conditions de circulation le week-end du 15 août 2006  
prévues par Bison futé**

---

Depuis deux ans, les départs en vacances sont nombreux en cette période aoûtienne. **Les difficultés sont donc prévisibles vendredi 11 août sur la moitié est du pays, et samedi 12 sur l'ensemble du pays.** Avec la première grande vague de retours de l'été -qui concernent notamment les Hollandais pour qui les congés scolaires se terminent- Bison Futé s'attend même à connaître un samedi très difficile...

La fête de l'Assomption, mardi 15 août, jour férié en France, incitera aussi certains à partir quelques jours en week-end prolongé. **Cependant, si l'on se réfère aux deux derniers mardis 15 août 1995 et 2000, extrêmement calmes sur le plan de la circulation routière, les retours du mardi 15 août ne devraient pas poser de problèmes particuliers.**

- **Vendredi 11 août classé ORANGE sur le plan national dans le sens des départs et ROUGE en Ile-de-France.**

Les perturbations toucheront encore une fois les contournements des grandes agglomérations régionales, même si le mois d'août est le mois le plus calme de l'année sur le plan de l'activité économique. Les liaisons inter-régionales seront aussi concernées par des difficultés au péage de Villefranche-sur-Saône au nord de Lyon, dans la vallée du Rhône sur l'autoroute A7, les nationales N7 et N86, puis sur le littoral méditerranéen (autoroutes A8, A9, A61) ; elles se concentreront entre 15 et 20 heures, alors que le reste de la journée sera plus calme.

- **Samedi 12 août classé ROUGE au niveau national dans le sens des départs comme dans celui des retours.**

Les départs en vacances affecteront la tranche 9-17 heures, et culmineront entre 11 et 14 heures. Aux sorties de Paris sur les autoroutes A13, A10, A6, A86 et N104, les perturbations seront présentes jusqu'aux péages de Mantes-la-Jolie, Fleury-en-Bière et Saint-Arnoult-en-Yvelines et jusque dans les régions de Normandie, Centre et de Bourgogne (départs de Paris et secteurs de Dourdan, Deauville, Orléans, Auxerre).

Le trafic sera aussi perturbé à partir des frontières de l'est de la France sur l'A31 ; à sa convergence avec l'A6, des encombrements sont à prévoir à Beaune puis sur l'agglomération lyonnaise, notamment sur ses rocade et ensuite sur l'A7, la N7 et la N86 en direction de la Méditerranée.

Sur les pourtours de la côte méditerranéenne, les axes habituellement empruntés seront chargés : l'A9, l'A61, l'A8 et l'A50.

Dans l'ouest de la France, les rocades des grandes agglomérations seront encombrées toute la matinée : Caen, Rennes, Nantes.

Pour le sud-ouest, les départs de cette dernière quinzaine entraîneront des perturbations aux accès des stations balnéaires de la côte aquitaine à partir de l'A10, ainsi qu'en direction de l'Espagne sur l'A63, de l'Andorre sur la N20. Il en sera de même entre Toulouse et la côte méditerranéenne où les flux en provenance de l'A61 et de l'A9 convergeront à Narbonne.

De même, dans le sens des retours, les difficultés débuteront le matin vers 10 heures à la jonction des autoroutes A8/A7 et A9/A7 en basse vallée du Rhône pour s'étendre au nord et remonter jusqu'aux frontières vers l'Est aux environs de 14 heures. Les difficultés ne devraient débuter qu'à partir de 15 heures en région parisienne.

Dans le sud-ouest, de la frontière espagnole sur l'A63 jusqu'à Bordeaux, les perturbations débuteront le matin. Sur la rocade de Bordeaux ainsi que sur l'A10 à Tours, à Orléans, puis en direction de Paris, les secteurs difficiles se succéderont.

Il en sera de même dans l'ouest, puis en régions Centre et Normandie. Ces problèmes persisteront jusqu'à 18 heures, puis s'atténueront peu à peu.

- **Dimanche 13, lundi 14 et mardi 15 août classés VERT**

Les difficultés seront restreintes aux accès locaux des destinations touristiques. Elles n'auront qu'un impact local car la proportion de longs trajets effectués ce jour-là restera faible.

## Le respect des limitations de vitesse sur autoroute

---

*La politique de contrôle du respect des vitesses mise en place par le gouvernement depuis 2002 a permis de sauver 203 vies sur les autoroutes de France : en tenant compte de l'augmentation du trafic, le nombre de personnes tuées a baissé de 38,5% entre 2002 et 2005.*

*En 2006, le respect des limitations de vitesse, en toute circonstance, et quel que soit le type de réseau sur lequel on circule, est au cœur du dispositif de sensibilisation de la Sécurité routière : 50 km/h en ville, 90 km/h sur route, 130 km/h sur autoroute. Pendant les vacances estivales, la Sécurité routière, au travers de sa campagne de communication menée en partenariat avec les sociétés d'autoroutes (cf. annexe 2 : affiches), réitère avec force un message essentiel aux automobilistes : 130 km/h, c'est la vitesse maximale autorisée pour circuler en sécurité sur autoroute par temps sec.*

- **130 km/h sur autoroute : une réglementation qui allie sécurité et fluidité du trafic**

La limitation de vitesse à 130 km/h prend en considération deux enjeux : un souci permanent de sécurité pour les automobilistes et la possibilité de circuler de manière fluide partout en France.

Dans sa conception, le réseau autoroutier répond à ces deux exigences. Virages en grandes courbes, pentes légères, tracés fluides : le tracé des autoroutes autorise une circulation plus rapide en toute sécurité. La séparation des voies de circulation par un terre-plein central ou le remplacement des carrefours par des échangeurs réduisent notamment les risques de choc frontal ou de collision.

- **Respecter la limitation de vitesse à 130 km/h sur autoroute sauve des vies**

Avec la baisse de l'accidentalité depuis 2002, l'autoroute reste aujourd'hui le réseau de circulation le plus sûr, dès lors que l'on circule en respectant la limitation de vitesse à 130 km/h en condition de circulation normale.

Depuis 2002, la vitesse moyenne sur autoroute a baissé de 5 à 6 % et le taux de dépassement du 130 km/h sur autoroute de liaison a été divisé par 1,5 (de 50 à 34%)<sup>4</sup>. Grâce à la politique de contrôle, notamment automatisé, des vitesses mise en place par le gouvernement depuis 2002, 203 vies sur les autoroutes de France ont été sauvées : en tenant compte de l'augmentation du trafic, le nombre de personnes tuées a baissé de 38,5% entre 2002 et 2005. En 2005, on comptabilise 0,29 décès par 100 millions de kilomètres parcourus.

On estime que la baisse du nombre de personnes tuées est due pour deux tiers au respect des limitations de vitesse.

- **Dépasser les 130 km/h, c'est mettre sa vie et celle des autres en danger**

La proportion des Français qui déclarent rouler à une vitesse égale ou inférieure à celle autorisée s'élève à 71 % sur autoroute<sup>5</sup>. Pourtant, des efforts doivent être poursuivis alors que la vitesse reste l'un des premiers facteurs d'accidents mortels sur ce réseau routier en 2005 : encore un accident mortel sur trois a pour origine une vitesse excessive ou une conduite dangereuse.

---

<sup>4</sup> Sources ASFA et Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) - Bilans 2005

<sup>5</sup> Source Baromètre Ifop pour la Sécurité routière - « Les Français et la Sécurité routière », avril 2006

En 2005, dix accidents mortels causés par des véhicules circulant à 160 km/h et plus ont provoqué la mort de douze personnes.

Parmi ceux-ci, quatre accidents mortels causés par des véhicules circulant à 200 km/h et plus ont été à l'origine de la mort de six personnes. La fatigue, que la vitesse accroît (*cf. encadré*), est aussi responsable d'un accident mortel sur trois sur autoroute<sup>6</sup>.

Dépasser la limitation de vitesse autorisée, c'est s'exposer à des risques supplémentaires sur autoroute. Les vitesses excessives, inadaptées au trafic ou aux conditions météo provoquent d'importants effets aggravants. Par exemple, lorsque l'on roule à 150 km/h au lieu de 130 km/h, la distance de freinage est de 166 mètres au lieu de 130 mètres. Le véhicule est encore à 80 km/h après 130 mètres parcourus et met 36 mètres avant de s'arrêter<sup>7</sup>.

#### **LES TROUBLES PHYSIOLOGIQUES LIES A LA VITESSE, FACTEURS D'ACCIDENTS**

La conduite rapide rend plus difficile la maîtrise de son véhicule en cas d'imprévu, mais provoque aussi des troubles physiologiques susceptibles d'accroître le risque d'accident :

**La vitesse fatigue** : contrairement à une idée reçue, ce ne sont pas les vitesses modérées qui provoquent l'endormissement par ennui, mais plutôt une conduite rapide. Obligeant le conducteur à traiter un grand nombre d'informations dans un minimum de temps et à adapter en permanence sa vision, la vitesse induit un stress important qui entraîne fatigue et perte de vigilance.

**La vitesse modifie le champ visuel** : 90 % des informations nécessaires à la conduite sont visuelles ; or, la capacité de perception visuelle diminue au fur et à mesure que la vitesse augmente.

- **Adapter sa vitesse sur autoroute en fonction des conditions de circulation, c'est adopter le bon comportement**

Même si l'autoroute est un réseau routier particulièrement sécurisé, les conditions de circulation évoluent en permanence. À tout moment, les conducteurs peuvent être confrontés à des situations imprévues (intempéries, travaux, ralentissements, accidents, obstacle sur la voie, éclatement de pneu, etc.). C'est pourquoi il faut impérativement respecter les limitations de vitesse sur autoroute, mais aussi les distances de sécurité pour être capable d'anticiper et de gérer ces événements.

Dans de nombreux cas (hors les imprévus), les automobilistes sont informés très en amont de la difficulté et sont invités à ralentir (panneaux à message variable, FM 107.7, signalisation, équipes de sécurité sur place, ...). Ces consignes doivent être impérativement respectées.

#### **LA SECURITE DU PERSONNEL INTERVENANT SUR LES RESEAUX AUTOROUTIERS EN JEU**

En 2005, 3 agents d'exploitation ont été gravement blessés et 15 légèrement.

Sur ces réseaux, pas moins de 60 000 chantiers, 540 000 kilomètres de balisage et plus de 225 000 interventions sont comptabilisés par an. Les agents d'exploitation des directions départementales de l'équipement (DDE) et des sociétés d'autoroutes sont des professionnels au service des usagers souvent conduits à travailler à proximité, voire au cœur des flux de circulation les plus importants.

<sup>6</sup> Source ASFA - Analyse des accidents mortels, 2005

<sup>7</sup> Source CETE de l'est - « Pour le respect de l'interdistance », décembre 2001

- **Des actions de contrôle efficaces et permanentes**

De nombreux contrôles de vitesse sont effectués sur autoroute par les services de police et de gendarmerie. De plus, 123 radars automatiques fixes sont installés sur le réseau autoroutier, ce qui représente 16% des 770 radars fixes déployés en France au 30 juin 2006.

**Rappel des sanctions encourues en cas d'excès de vitesse sur tous les réseaux routiers**

Moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée (vitesse maximale de circulation de 50km/h au plus)	Amende de 135 € et retrait d'un point sur le permis de conduire (90 € si paiement dans les 15 jours).
Moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée (vitesse maximale autorisée de plus de 50km/h)	Amende de 68 € et retrait d'un point sur le permis de conduire (45 € si paiement dans les 15 jours).
De 20 à 29 km/h au-dessus de la vitesse autorisée	Amende de 135 € et retrait de deux points sur le permis de conduire.
De 30 à 39 km/h au-dessus de la vitesse autorisée	Amende de 135 € et retrait de trois points sur le permis de conduire.
De 40 à 49 km/h au-dessus de la vitesse autorisée	Rétention immédiate du permis de conduire, amende pouvant aller jusqu'à 750 €, retrait de quatre points et suspension du permis de conduire pour une durée maximale de trois ans.
Grand excès de vitesse : 50 km/h et plus au-dessus de la vitesse autorisée	Amende pouvant aller jusqu'à 1 500 €, retrait de six points, suspension du permis pour une durée maximale de trois ans, rétention du permis de conduire (en cas de récidive dans les trois ans, l'amende est de 3 750 € à laquelle s'ajoutent trois mois de prison). Possibilité de confiscation du véhicule.

## Le système de régulation des vitesses sur l'autoroute A7 :

courbe d'optimisation de l'écoulement du débit de véhicules

