

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction interdépartementale des routes Atlantique

Bordeaux, le 4 mars 2009

Dossier de presse

Rocade de l'agglomération bordelaise information des usagers sur l'état du trafic à destination des principaux nœuds routiers

ALIENOR est le système d'information dynamique des usagers sur l'état de la circulation des voies rapide urbaines de l'agglomération bordelaise (rocade : A 630, A 631 et RN 230 ; principaux axes de transit connectés à la rocade : A 10 – Paris/Bordeaux ; A 62 – Bordeaux/Toulouse, A 63 – Bordeaux/Bayonne/Arcachon ; RN 89 – Bordeaux/Lyon). Il vise à favoriser une gestion dynamique du trafic et des conditions d'accès aux itinéraires pour une meilleure sécurité des usagers et, plus largement, pour optimiser la qualité de service.

Un investissement conséquent a été réalisé ces dernières années (10,9 M€), notamment à travers le contrat de plan État-Région 200/2006 (6,9 M€). Il sera complété en 2009 pour achever la phase 1 du système (1,2 M€). Il a permis le déploiement de nombre de matériels, dont des panneaux à message variables (PMV) qui sont une des clés majeures de la relation avec l'utilisateur pour la gestion dynamique du trafic qui contribue à sa fluidité et à la sécurité.

Ces matériels sont d'ores et déjà mobilisés pour apporter une information opportune et pertinente lors d'événements aléatoires ou singuliers (notamment accidents, travaux, remontées de queues et bouchons).

Pour répondre aux fortes attentes des usagers et des partenaires en matière d'informations sur la circulation sur la rocade, en mobilisant les nombreux matériels opérationnels du dispositif ALIENOR, l'état qualitatif du trafic sur la rocade est fourni à compter 2 mars 2009, aux usagers de la rocade en provenance des principaux axes (A62, A63, RN 89, A10 et aéroport) sur les sept panneaux à messages variables implantés sur ces axes ou sur la rocade à proximité de ces axes. Le trafic est ainsi qualifié de fluide, dense ou saturé, à destination des principaux nœuds routiers (A 62, A 63, A 10, Aéroport, Bordeaux Centre, Bordeaux Lac) les plus proches, sur la rocade. Cette information est le reflet de la situation

du trafic de la rocade publiée (cf. illustration ci-après) sur le site internet bison futé (www.bison-fute.gouv.fr).



Les messages de sécurité relatifs aux bouchons et accidents gardent dans tous les cas la priorité sur l'information concernant l'état qualitatif du trafic.

Le tableau de synthèse ci-après précise les destinations retenues en fonction des provenances.

En provenance de	Information aux usagers sur l'état du trafic à destination de
A 10	Aéroport – Bordeaux Lac A 62 – A 63
RN 89	A 10 – A 62
A 62	Bordeaux Centre – Aéroport
A 63	A 62 – Aéroport
Aéroport	A 62 – A 63 A 10 – Bordeaux Lac

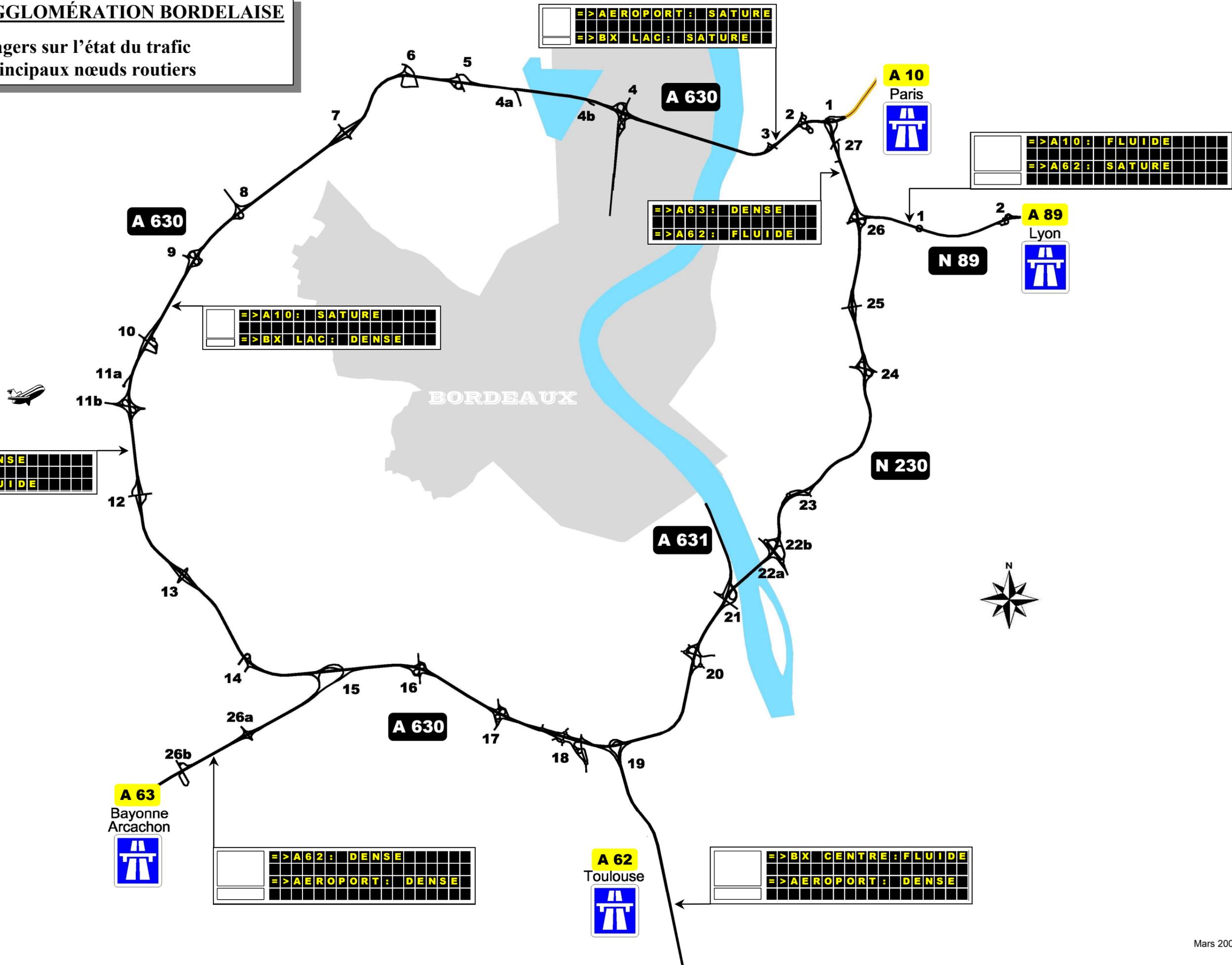
Le plan ci-joint illustre l'information fournie aux usagers.

Opérationnel depuis le 2 mars 2009, ce service est offert pendant la période de l'heure de pointe du matin les jours ouvrés, où le trafic constaté est le plus chargé, soit de 6h00 à 10h00 environ du lundi au vendredi. Compte tenu de la situation nettement plus favorable du trafic pendant la période d'été, ce service sera interrompu du 11 juillet au 30 août.



ROCADE DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE

Information des usagers sur l'état du trafic à destination des principaux nœuds routiers



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Direction interdépartementale des routes Atlantique

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction interdépartementale des routes Atlantique

Bordeaux, le 4 mars 2009

Dossier de presse

Plan de relance de l'économie française

Opérations d'entretien et de réparation sur le réseau routier national Atlantique

Lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 2 février 2009, le gouvernement a arrêté la consistance du plan de relance de l'économie française. Pour le réseau routier national Atlantique, qui comprend environ 750 km de routes nationales, pour une grande part à 2x2 voies, et autoroutes non concédées en Aquitaine et Poitou-Charentes (cf. carte jointe), le montant total arbitré s'élève à 14,68 M€. Il vient ainsi abondé de 34 %, un budget annuel 2009 de montant global 43 M€.

Ce budget d'investissement spécifique sera consacré à anticiper dans le temps, des travaux nécessaires d'entretien préventif, de grosses réparations, de régénération des chaussées ainsi que des travaux de réparation des ouvrages d'art.

Les travaux d'entretien préventif consistent à renouveler la couche de roulement de la chaussée (constituée en général de béton bitumineux sur 2 à 6 centimètres d'épaisseur), avant que l'état de dégradation n'impose une intervention curative lourde. Cette couche de roulement contribue à la sécurité des usagers ainsi qu'à leur confort. Le montant des travaux d'entretien préventif inscrit au plan de relance de l'économie française pour le réseau routier national Atlantique est de 6 M€ pour traiter un linéaire routier de 26 km. Il abonde le montant budgétaire 2009 (6,7 M€) de 90 % .

Les travaux de grosses réparations de chaussée consistent à renforcer les chaussées dégradées. C'est une action plus curative que préventive visant à renouveler la résistance de la partie supérieure de la structure de la chaussée. Elle passe par un rabotage de la partie supérieure de la chaussée qui est ensuite reconstituée en enrobés bitumineux avant d'être revêtue de la couche de roulement en surface. Le montant des travaux de grosses réparations de chaussée inscrits au plan de relance de l'économie française pour le réseau

routier national Atlantique est de 1,65 M€ pour traiter un linéaire routier de près de 7 km. Il abonde le montant budgétaire 2009 (5,88 M€) de 28 %.

Les travaux de régénération de chaussée associent des travaux de grosses réparations, pour renouveler la résistance de la chaussée, et le réaménagement de sa configuration géométrique (profil en travers) pour la normaliser en regard de la réalité de son usage. Ainsi, pour la section de RN 11 retenue au plan de relance, les bandes d'arrêt d'urgence et celles le long du terre-plein central seront recalibrées ; les glissières de sécurité seront remises à niveau. Le montant des travaux de régénération de chaussée inscrits au plan de relance de l'économie française pour le réseau routier national Atlantique est de 5,5 M€ pour traiter une section qui s'étend sur près de 22 km. Il abonde le montant budgétaire 2009 (1,91 M€) de 288 %.

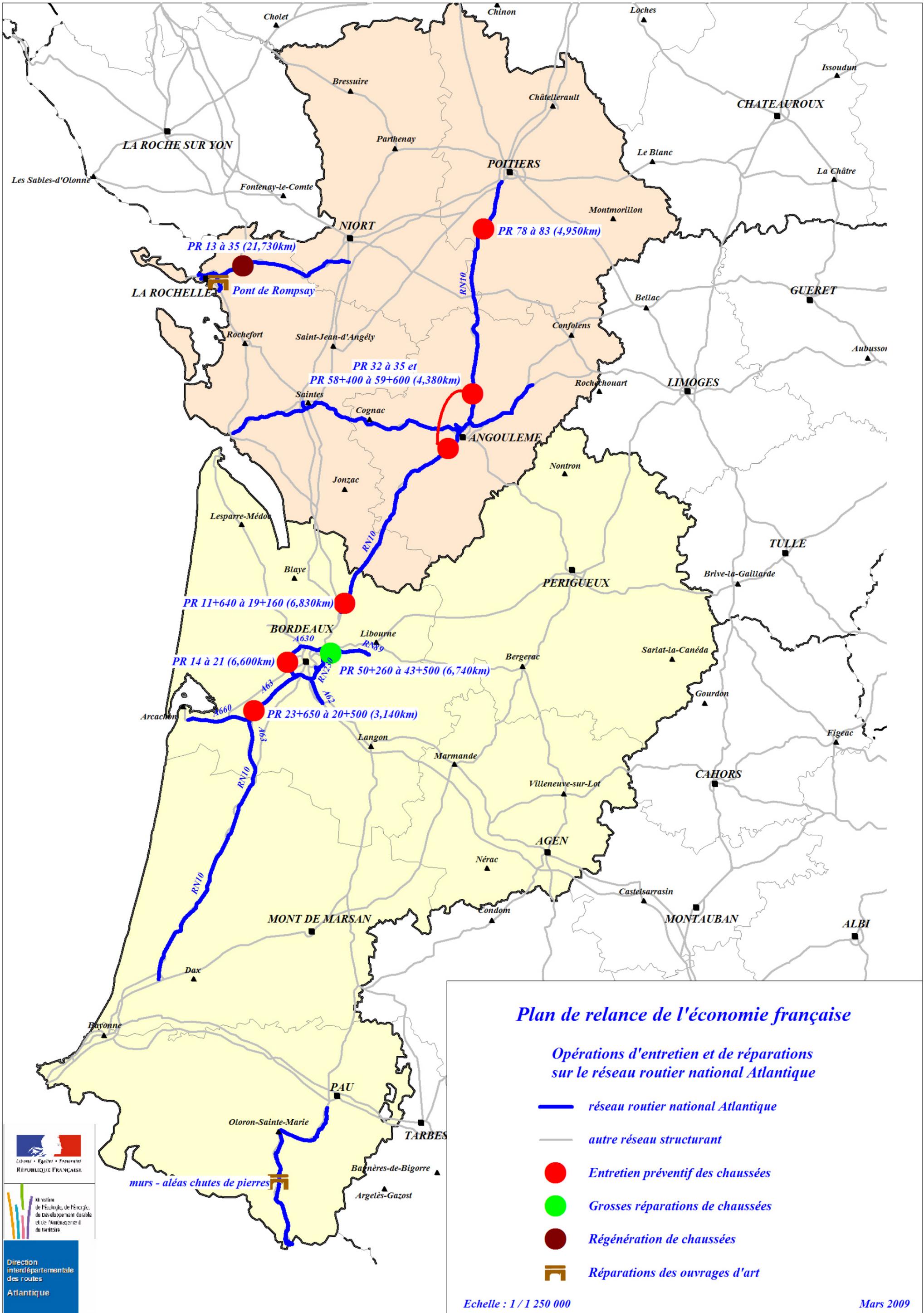
Les travaux de grosses réparations des ouvrages d'art concernent des interventions conséquentes, à caractère curatif et préventif, qui dépassent le cadre de l'entretien courant de petite ampleur technique et financière. Les travaux sur le Pont de Rompsay (RN 137 – Rode de La Rochelle) comprennent notamment le changement des appareils d'appui (du tablier du pont sur ses culées), le changement des joints de chaussée (assurant la transition entre la chaussée sur le tablier et celle de part et d'autre du tablier) et le renouvellement normalisé du dispositif de retenue sur le pont. Les travaux sur la RN 134 visent à mettre en œuvre des dispositifs de protection contre les chutes de pierres. Le montant des travaux de grosses réparations des ouvrages d'art inscrits au plan de relance de l'économie française pour le réseau routier national Atlantique est de 1,13 M€. Il abonde le montant budgétaire 2009 de (0,755 M€) de 150 %.

Les sections choisies répondent aux critères techniques permettant d'établir les priorités pour garantir la pérennité des infrastructures routières. Elles sont récapitulées sur la carte synthétique ci-jointe.

Ces travaux, qui se dérouleront sous circulation, débuteront au 2ème trimestre 2009. Il est prévu d'en achever la plus grande part au 3ème trimestre. La totalité sera achevée au 4ème trimestre 2009.

La DIR Atlantique disposera de plus d'un budget pour le renouvellement de la signalisation horizontale sur les routes à 2x2 voies. Les sections concernées seront choisies suivant les critères techniques normalisés en vigueur permettant d'apprécier la performance de la signalisation en place.

A noter enfin que la direction interdépartementale des routes Atlantique bénéficie dans le cadre du plan de relance de l'économie française d'un budget de 1,245 M€ pour le renouvellement de ses matériels roulants spécialisés, afin d'accélérer la mise à la norme EURO V de son parc de véhicules. Cette norme plafonne le taux de CO2 émis par les véhicules en application des décisions prises pour la lutte contre l'évolution climatique.



Plan de relance de l'économie française

Opérations d'entretien et de réparations sur le réseau routier national Atlantique

- réseau routier national Atlantique
- autre réseau structurant
- Entretien préventif des chaussées
- Grosses réparations de chaussées
- Régénération de chaussées
- Réparations des ouvrages d'art

Echelle : 1 / 1 250 000

Mars 2009


 République Française

 Ministère de l'Équipement, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
 Direction interdépartementale des routes Atlantique

Direction interdépartementale des routes Atlantique

Bordeaux, le 4 mars 2009

Dossier de presse

Évolution des vitesses maximales autorisées sur les pénétrantes de l'agglomération bordelaise à proximité de la rocade

La vitesse maximale autorisée a été ramenée de 110 km/h à 90 km/h pour les véhicules légers sur la rocade de Bordeaux (A 630, A 631 et RN 230) en juin 2007. Elle a été ramenée de 90 km/h à 80 km/h pour les poids lourds en janvier 2008. Ces dispositions avaient pour but de limiter la pollution par la circulation automobile dans l'environnement urbain, améliorer la sécurité des usagers, et fluidifier le trafic.

Une première évaluation de l'effet de ces mesures, sur un an pour les véhicules légers (juin 2007 à juin 2008), a montré leur impact positif sur la pollution de l'air, notamment avec une diminution des taux de particules fines, de monoxyde de carbone et de dioxyde d'azote dans l'air à proximité de la rocade. Cette évaluation a également décelé une gravité moindre des accidents avec les vitesses maximales autorisées plus basses. Elle n'a pas permis d'esquisser de conclusion nette concernant l'effet sur la fluidité du trafic.

Si ce bilan encourageant reste nécessairement à conforter sur un terme plus long, la question d'une homogénéisation cohérente des vitesses maximales autorisées des pénétrantes dans l'agglomération bordelaise avec celles de la rocade se pose de façon plus immédiate. Il s'agit en premier lieu de susciter auprès des usagers, l'adaptation de leur vitesse en amont immédiat de la rocade. De plus, à grande proximité de la rocade, ces pénétrantes (A 10 – Bordeaux/Paris ; RN 89 – Bordeaux/Lyon ; A 62 – Bordeaux/Toulouse ; A 63 – Bordeaux/Bayonne/Arcachon) s'insèrent dans un environnement urbain ou suburbain, souvent comparable à celui de la rocade.

Cette mise en cohérence relève ainsi des mêmes objectifs que ceux qui ont présidé à la modification des vitesses maximales autorisées sur la rocade :

- ✓ l'amélioration de la sécurité routière ;
- ✓ la maîtrise de la pollution de l'air ;
- ✓ la contribution à la maîtrise de la fluidité du trafic.

L'étude menée dans ce sens par la direction interdépartementale des routes Atlantique en liaison avec la direction régionale d'exploitation de Niort des Autoroutes du Sud de la France, a intégré une approche par l'accidentalité, notamment les accidents par choc arrière symptomatiques de ralentissements, les vitesses moyennes pratiquées par les usagers ainsi que la situation des remontées de queue occasionnées du fait de la densité du trafic.

Sur la base de cette étude, il est proposé d'aménager les vitesses maximales autorisées sur les pénétrantes de l'agglomération bordelaise :

- ✓ **dans le sens de circulation vers la rocade de Bordeaux**, la vitesse maximale autorisée sera fixée à 90 km/h sur 1 à 3 km avant l'entrée sur la rocade.
Pour les autoroutes (A 10, A 62, A 63), la vitesse maximale autorisée sera fixée à 110 km/h sur 1 à 4 km en amont de cette zone à 90 km/h, permettant la transition avec la section courante d'autoroute sur laquelle la vitesse maximale autorisée est fixée à 130 km/h sauf point singulier. Les longueurs d'application sont adaptées au contexte particulier de chacune de voies, notamment la configuration géométrique et le nombre d'échangeurs présents, la densité constatée du trafic aux heures de pointe, dont la part appréciée de trafic local ainsi que le caractère plus ou moins urbain de l'environnement.
- ✓ **dans le sens de circulation en provenance de la rocade de Bordeaux**, la vitesse maximale autorisée sera en général fixée à celle correspondant à la section courante de la voie.
Lorsque que le contexte urbain à proximité de la rocade amène une part de trafic local significatif entraînant de nombreux échanges ou que la configuration de la voie l'impose, la vitesse maximale autorisée sera plafonnée sur une courte de distance en sortie de rocade à 90 km/h sur voie express (RN 89) et 110 km/h sur autoroute (A 10, A 63).

La déclinaison de ces principes pour chaque pénétrante est détaillée dans le tableau ci-joint et illustrée sur les cartes ci-jointes présentant l'état actuel et l'évolution proposée.

Cette évolution est soumise à concertation en vue d'une décision de mise en œuvre au cours du deuxième semestre 2009.

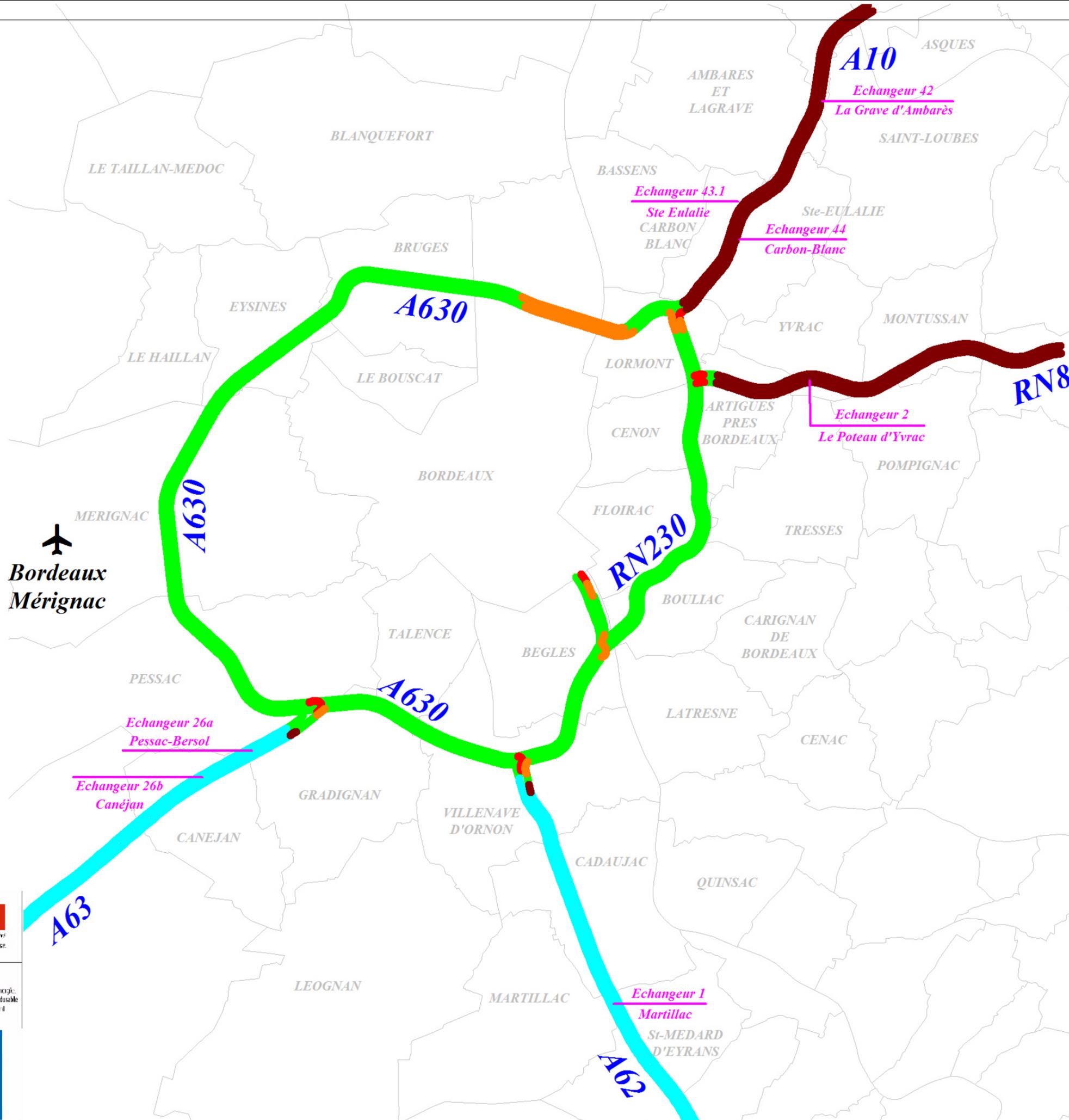
La mise en œuvre des évolutions sera accompagnée d'un suivi pour apprécier leur impact, notamment en matière de sécurité routière.

Vitesses maximales autorisées des pénétrantes de l'agglomération bordelaise – Synthèse des évolutions proposées

	Vers la rocade		En provenance de la rocade	
	Situation actuelle	Évolution proposée	Situation actuelle	Évolution proposée
A 10 Bordeaux/ Paris	110 km/h depuis le péage Virsac	130 km/h en amont de l'échangeur n°42 – La Grave d'Ambarès	110 km/h jusqu'au péage de Virsac	110 km/h jusqu'à l'échangeur n°43.1 – Sainte-Eulalie (3,2 km) puis 130 km/h
		110 km/h entre les échangeurs n°42 – La Grave d'Ambarès et n°44 – Carbon-Blanc (4,2 km)		
		90 km/h entre l'échangeur n°44 – Carbon-Blanc et les bretelles d'accès de la rocade (2,3 km)		
A 62 Bordeaux/ Toulouse	90 km/h sur 250 m en amont des bretelles de l'échangeur après une zone de 250 m à 110 km/h	90 km/h sur 1,8 km après une zone de 2,5 km à 110 km/h	130 km/h dès la sortie des bretelles d'échangeur	
A 63 Bordeaux/ Bayonne/ Arcachon	90 km/h sur 700 m en amont des bretelles de l'échangeur après une zone de 200 m à 110 km/h	130 km/h en amont de l'échangeur n°26b de Canéjean	130 km/h dès la sortie des bretelles d'échange avec la rocade	110 km/h jusqu'à l'échangeur n°26a de Pessac-Bersol (1,1 km) puis 130 km/h
		110 km/h entre les échangeurs n°26b de Canéjean et n°26a de Pessac-Bersol (1,4 km)		
		90 km/h entre l'échangeur n°26a de Pessac-Bersol et les bretelles d'accès à la rocade (1,9 km)		
RN 89 Bordeaux/ Lyon	50 km/h à l'approche des feux (150 m) après 90 km/h sur 350 m	70 km/h sur 600 m en amont de la zone (150 m) à 50 km/h à l'approche des feux	90 km/h de la sortie de bretelle venant de la rocade jusqu'à l'échangeur n°1 – Le Moulinat (300 m)	90 km/h de la sortie de bretelle venant de la rocade jusqu'à la station-service (700 m)
		90 km/h à partir de l'échangeur n°2 – Le Poteau d'Yvrac (2,3 km)		
		110 km/h en section courante	110 km/h au delà, en section courante	

Rocade et pénétrantes de l'agglomération bordelaise

Vitesses maximales autorisées
Situation existante




**Bordeaux
Mérignac**



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire

Direction
interdépartementale
des routes
Atlantique

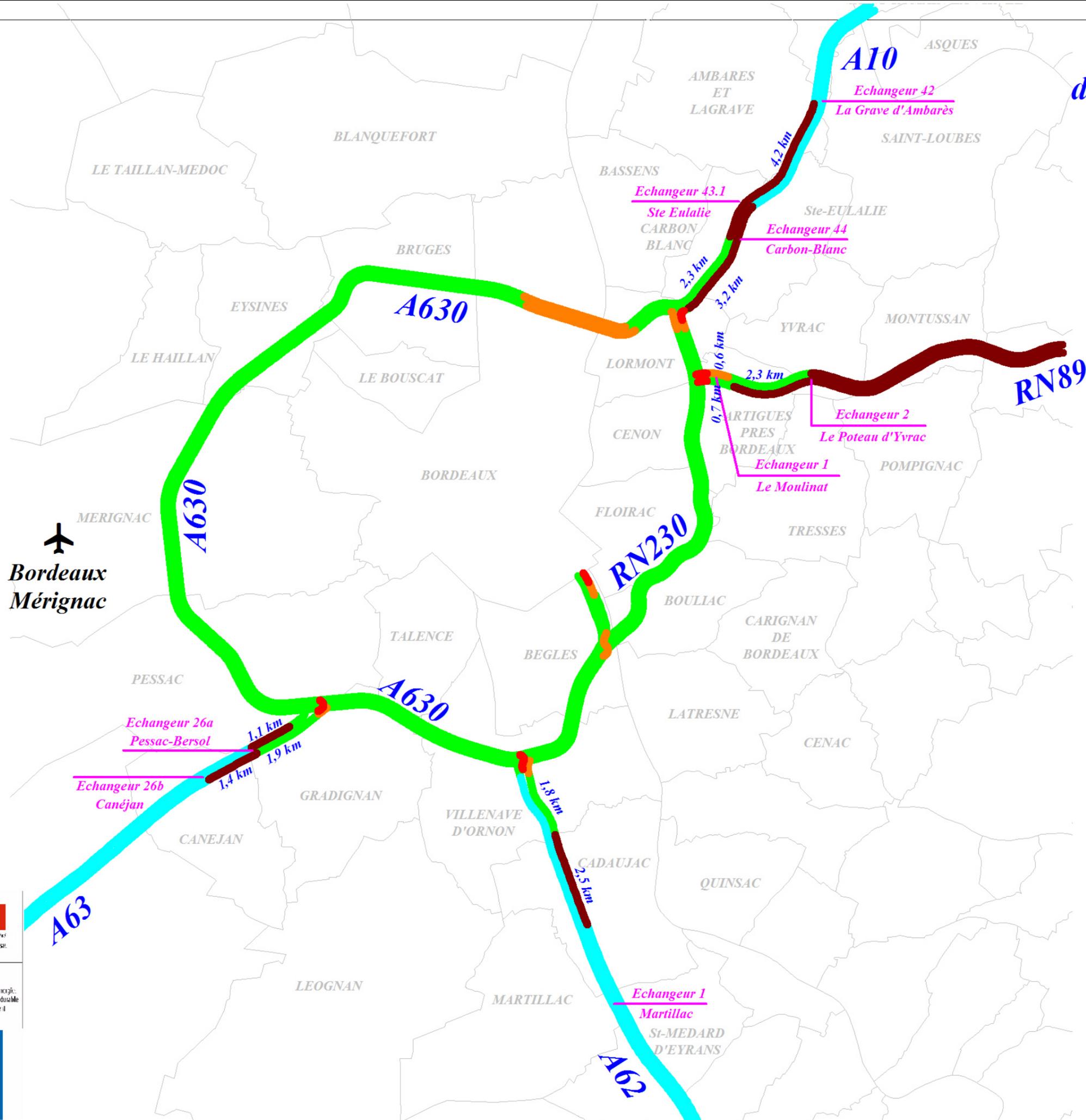
- Limitation à 130 km/h 
- Limitation à 110 km/h 
- Limitation à 90 km/h 
- Limitation à 70 km/h 
- Limitation à 50 km/h 

Mars 2009

Echelle : 1/100 000

Rocade et pénétrantes de l'agglomération bordelaise

Vitesses maximales autorisées
Evolutions proposées



- Limitation à 130 km/h █
- Limitation à 110 km/h █
- Limitation à 90 km/h █
- Limitation à 70 km/h █
- Limitation à 50 km/h █

Mars 2009

Echelle : 1/100 000



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Direction interdépartementale des routes Atlantique

Bordeaux Mérignac