

**REDUCTION DE LA LIMITATION DE VITESSE
DE LA ROCADE EST DE DIJON
à 90 KM/H**

La rocade de Dijon a été mise en service en 1982, d'abord en 2x1 voie puis en 2x2 voies en 1996. Assurant le contournement Est de Dijon, cette route est limitée à 110km/h. Depuis son ouverture, le trafic n'a cessé d'augmenter et la récente mise en service du TRAM a déplacé une partie du trafic routier du centre ville vers la rocade.

En février 2014, la rocade va être prolongée de 6,5 km grâce à la mise en service de la LINO qui va assurer le lien entre l'A38 et la RN274. Du fait de sa configuration et de son trafic, la LINO sera limitée à 90km/h sur les sections à 2x2 voies (créneaux de dépassement) et 70 km/h sur les sections à 2x1 voie.

Dans une logique de continuité d'itinéraires et dans une période où les itinéraires sont réaménagés en faveur de la sécurité et du développement durable, la Direction interrégionale des routes centre Est (DIRCE) présente dans ce document les arguments qui justifient une réduction de la vitesse sur la rocade à 90km/h.

1 - Présentation de la rocade Est

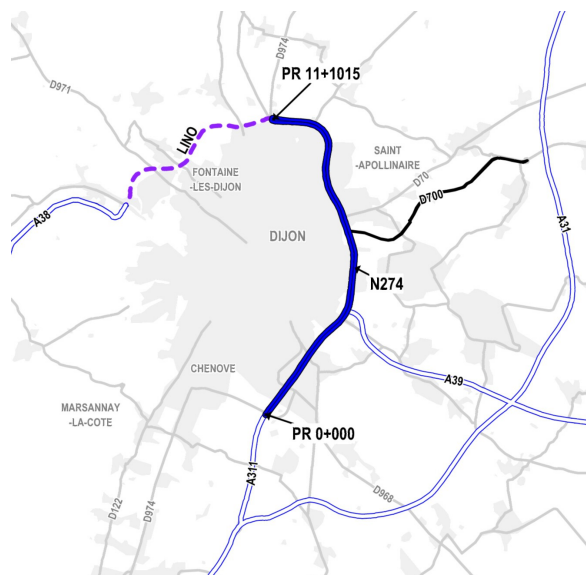
Le réseau

La RN274 est composée de 12 km de 2x2 voies limités à 110 km/h.

De Beauregard à Pompidou, 6 échangeurs permettent les entrées et sorties avec des voies d'entrecroisement, parfois très courtes (250 m).

Avec l'échangeur du Zénith, il y en aura bientôt 7.

Son exploitation est assurée par la DIRCE (Centre d'Entretien et d'Intervention de DIJON).



Le trafic

Le trafic moyen journalier annuel est le suivant :

- Ruffey-les-Echirey 31 098 véhicules/j dont 8,7% PL
- Dijon Mirande 65 945 véhicules/j dont 7,4% PL
- Dijon (RD 905) 51 380 véhicules/j dont 7,6% PL

Aux heures de pointe, le trafic moyen journalier annuel varie de 1500 à 3000 véhicules/heure par sens de circulation.

La continuité de l'itinéraire

La rocade est insérée dans un réseau routier limité à 90 km/h en arrivant à Dijon.

Les changements de vitesse successifs manquent de lisibilité et surprennent les automobilistes.



2 - Trois motifs justifiant le passage à 90 km/h

Améliorer la sécurité

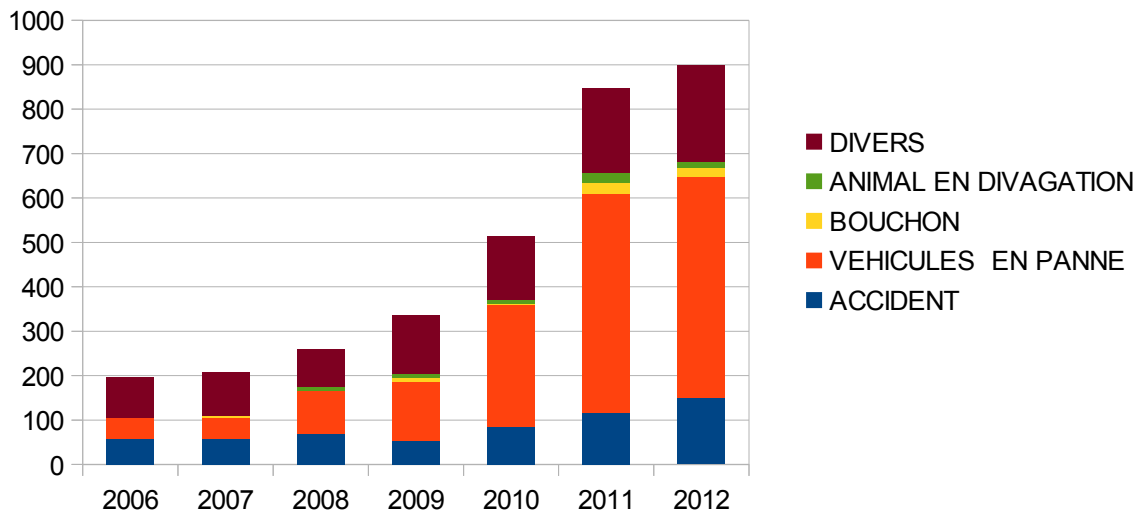
Les équipes de la DIRCE protègent les zones d'accident, les obstacles et tout événement qui risque de surprendre l'automobiliste.

Le nombre de ces interventions est proportionnel au trafic sachant que lorsque le trafic se densifie, il y a un « effet cascade » : c'est-à-dire que chaque événement entraîne un autre événement en amont.

En 2012, 900 interventions ont été recensées et ce nombre a été multiplié par 3,5 en 5 ans.

La moitié des interventions consiste à protéger les passagers d'un véhicule en panne et les opérations de remorquage. Le nombre de véhicules en panne arrêtés sur la bande d'arrêt d'urgence a été multiplié par 2 en 3 ans. Le nombre d'accidents augmente de 30% par an depuis 3 ans. Un accident matériel est enregistré tous les 2 jours.

Evolution des interventions



Recensement annuel des interventions au CEI de Dijon

Pour faire face à cette rapide augmentation, la DIRCE adapte ses équipes et a placé les agents en poste 2x8 pour assurer une meilleure présence.

Mais il faut agir aussi sur la cause et prendre des mesures compensatoires. **La réduction de la vitesse permettra de réduire les événements en cascade et devrait faire diminuer le nombre d'accidents.**

D'autre part, la distance d'arrêt à 110 km/h est de 185 m alors qu'à 90 km/h elle n'est que de 130 m. La réduction de la limitation de vitesse de 20 km/h générera un gain de 30 % de la distance d'arrêt et une réduction de la violence d'un éventuel choc.

Enfin en septembre 2011, la rocade a été ouverte à la circulation des transports exceptionnels pour éviter leur passage dans l'agglomération dijonnaise. Les convois les plus contraignants (une vingtaine par semaine) sont ainsi autorisés à emprunter la RN274 uniquement la nuit (21h à 5h) dans des conditions (vitesse réduite, emprise sur les 2 voies) qui nécessitent un accompagnement par la DIRCE pour sécuriser leur déplacement. **Une limitation de vitesse à 90 km/h permettra d'accroître davantage la sécurité de la rocade en réduisant le différentiel de vitesse entre ces convois et les autres usagers.**

Renforcer la fluidité du trafic

Les échangeurs sont en moyenne distants de 1,5 km.

La réduction de la vitesse sur les voies rapides urbaines (rocales urbaines) a été adoptée par de nombreuses villes telles que Bordeaux, Nantes, Grenoble, Chambéry, Saint Etienne, Nancy. Le périphérique parisien sera prochainement limité à 70 km/h. **Cette réduction de vitesse a fait ses preuves pour améliorer la fluidité du trafic. Elle permet de laisser davantage de temps à l'automobiliste pour prendre sa décision. La circulation est plus sereine limitant les effets d'accordéon.**

A 110 km/h, les véhicules légers (VL) doublent les poids lourds (PL), changent de voies, font des écarts et provoquent des ralentissements qui se transforment en accordéon. Ceci limite le nombre de véhicules passant en un point donné pendant un laps de temps donné.

Au contraire, **à 90 km/h les VL et les PL roulent sensiblement à la même vitesse ce qui réduit le nombre de changements de voie et fluidifie le trafic.**

Ce phénomène peut être illustré par l'effet du riz dans l'entonnoir : plus on verse le riz lentement, plus il coule vite dans le goulot.

Ainsi, **en réduisant le différentiel de vitesse entre véhicules, on augmente le débit et on limite les risques d'accident, notamment aux heures de pointe.**

Les ralentissements aux échangeurs devraient être moins nombreux.

Réduire l'impact sur l'environnement

Pollution atmosphérique

Avec l'évolution actuelle de la circulation et en tenant compte de la mise en service du TRAM et de la LINO, les taux d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines risquent de passer au-dessus des valeurs réglementaires en 2015.

En réduisant la vitesse à 90 km/h, ces émissions resteront en-dessous des seuils réglementaires.

A trafic constant, la réduction de la vitesse sur la rocade à 90 km/h entraîne une réduction des émissions de NOx de 3% et de particules fines de 18%.

Nuisance sonore

Le niveau sonore dépend de nombreux paramètres, mais les études s'accordent à dire qu'en réduisant la vitesse de 110 à 90 km/h, le niveau sonore de la circulation des VL s'abaisse de 3,6 dB(A).

Pour pouvoir comparer l'effet, **cette réduction sonore correspondrait à une chute du trafic de 50%.**

Économies d'énergie

Les études mettent en évidence que la réduction de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h permet de réduire la consommation de carburant du véhicule de 30%.

Ainsi, **un usager qui utilise quotidiennement la Rocade Est deux fois par jour pendant 47 semaines peut économiser environ 150 € par an s'il roule à 90 km/h au lieu de 110 km/h.**

3 - La concertation

En février 2011, la DIRCE a consulté les concessionnaires, les collectivités et les forces de l'ordre sur la base d'un projet d'arrêté limitant la vitesse de la rocade à 90 km/h. Des réponses favorables ont été obtenues des acteurs suivants :

- conseil général de la Côte d'Or
- communauté d'agglomération du Grand Dijon
- commune de Longvic
- commune de Dijon
- commune de Ruffey-les-Echirey
- commune de Saint Apollinaire
- direction départementale de la sécurité publique de Côte d'Or
- groupement de gendarmerie du département de Côte d'Or

Le 8 mars 2012, la DIRCE était présente lors de la commission consultative des usagers pour la signalisation routière. A cette occasion, le sujet du passage de la rocade à 90 km/h a été abordé et a rencontré un avis favorable.

Le 16 décembre 2013, la préfecture de Côte-d'Or a organisé une réunion de concertation avec les acteurs concernés qui se sont à nouveau prononcés en faveur de la réduction de la vitesse à 90 km/h à partir de la mi-janvier 2014, en phase pédagogique, et de façon définitive à compter de la mise en service de la LINO.

4 - Les étapes du passage à 90 km/h

- Phase d'information : du 8 janvier au 16 janvier (8h)
 - Information des médias
 - Affichage d'informations sur les panneaux à messages variables (PMV) situés sur la rocade est.
- Phase transitoire : du 16 janvier (8h) à l'ouverture de la Lino, afin de permettre aux usagers de s'approprier la nouvelle limitation de vitesse, la limitation à 90 km/h sera effective mais le radar fixe ne verbalisera qu'au delà de 110 km/h.
 - Installation de 4 radars pédagogiques
 - Installation des panneaux de limitation à 90 km/h
 - Affichage d'informations sur les PMV
 - Le radar fixe restera réglé à 110 km/h
- Phase définitive : à l'ouverture de la LINO, le radar fixe verbalisera au-delà de 90 km/h