Signes
DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

La Lettre d'Information du Syndicat des Equipements de la Route N° 4 - MAI 1999

Conseil Général des Hauts-de-Seine

SITER Pour une politique globale de partage de la route

34 panneaux d'information dynamique de 1,80 m X 3,20 m à affichage par diodes luminescentes orientent les usagers et participent ainsi à la fluidité du trafic du Département.

Régulation du trafic, vidéosurveillance, information dynamique des usagers, ouverture sur les nouveaux médias, SITER, le système de régulation du trafic mis en place par le Conseil Général des Hauts-de-Seine fait figure de laboratoire des nouvelles technologies au service du partage de la route.
Loin d'être une gageure, SITER est en passe de gagner un défi hier insurmontable : concilier le confort de tous les usagers et la rentabilité des investissements liés à l'exploitation de la route.

Le projet SITER est né d'une idée simple : avant de décider de modifier une infrastructure routière, il y a lieu d'optimiser la gestion des flux existants en favorisant l'écoulement du maximum de trafic au regard des capacités réelles de la voirie.
Faciliter les déplacements en suscitant des itinéraires, participer à Suite page 2

édito

Les nouveaux anges-gardiens

L'augmentation du trafic constitue une des causes de la pérennisation de l'insécurité routière et ce, malgré toutes les politiques mises en œuvre pour la juguler.
Pourtant toutes les études montrent que nos concitoyens ne sont pas prêts à abandonner la liberté que leur offre l'automobile.
Dans ce contexte, la maîtrise des flux automobiles apparaît comme une solution efficace pour réguler, orienter, informer les usagers et les aider à participer à la fluidité du trafic, facteur de sécurité avéré. En favorisant l'information et par là même une conduite sans stress, apaisée, les nouvelles technologies développées par les constructeurs d'équipements de la route en partenariat avec les villes, les départements et l'ensemble des gestionnaires des réseaux routiers font chaque jour la démonstration de leur efficacité. Désormais, entièrement pilotée à distance, la signalisation verticale, née de ces recherches, ouvre de nouveaux horizons, ici pour gérer l'ensemble du trafic à l'échelle d'un département, là pour diriger l'usager vers le parking le plus proche du lieu où il se rend, ici encore pour offrir des possibilités d'intervention en temps réel sur le réseau, là pour offrir une véritable interactivité des informations entre l'automobiliste et ceux qui constituent désormais leurs anges-gardiens.
Autant d'expériences qui, au-delà de l'amélioration de la sécurité routière, placée au rang de Grande Cause Nationale pour l'An 2000, contribuent à fluidifier le trafic, lutter contre la pollution, favoriser le partage de la route et participer ainsi à l'amélioration du cadre de vie de l'ensemble des habitants.

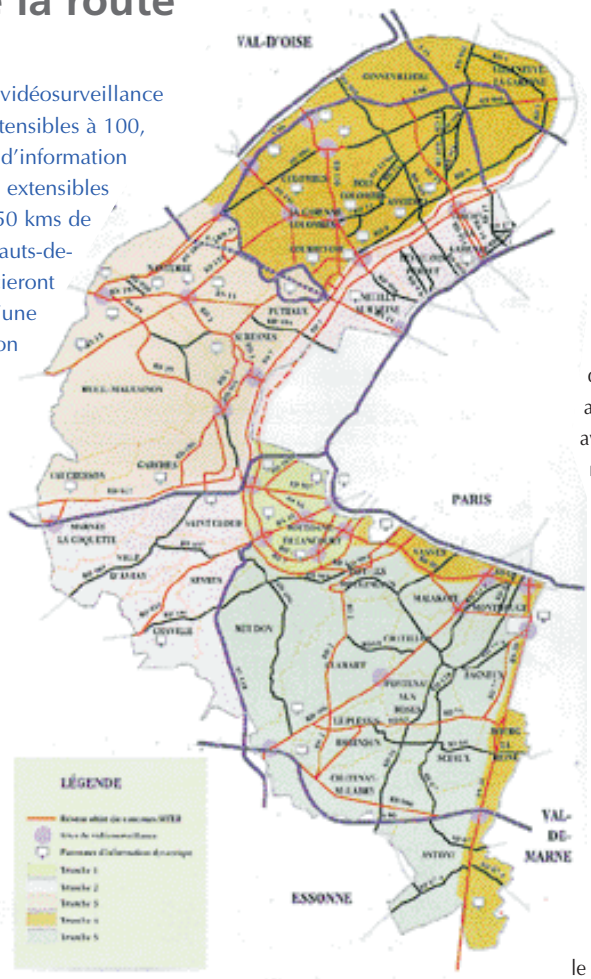
Alain Claude
Président du SER

SITER : Pour une politique globale de partage de la route

Suite de la Une

la qualité de la vie locale en fluidifiant des échanges entre communes et quartiers, améliorer la sécurité routière de tous les usagers, réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, sont autant d'effets induits par le premier système de gestion centralisé du trafic à l'échelle d'un département.
«Notre stratégie est de fidéliser les usagers sur des axes que nous sommes capables de contrôler, explique Y. Jouvenel, Responsable de la Division Equipements Routiers au Conseil Général des Hauts-de-Seine. Pour ce faire il est primordial de donner une information fiable et crédible afin d'éviter que les automobilistes soient tentés d'emprunter un réseau qui ne supporterait pas le trafic. Aussi notre objectif était-il de gérer et de rendre compatibles les relations entre trafic privé et transports en commun avec la possibilité de donner la priorité à ce dernier à chaque instant.»

28 sites de vidéosurveillance extensibles à 100, 34 panneaux d'information dynamique extensibles à 100, les 550 kms de voirie des Hauts-de-Seine bénéficieront à terme d'une gestion centralisée du trafic.



La première phase d'équipement pour le département comprend 7 Panneaux d'Information Dynamique mais le système pourra supporter une évolution jusqu'à 100 PID. Ceux-ci renseignent et informent l'usager sur les conditions de circulation afin qu'il puisse organiser son itinéraire en conséquence. Un dispositif particulièrement utile pour un département très urbain supportant notamment dans le nord, des heures de pointes très intenses matin et soir.
«Nous avons cherché à développer un véritable système industriel applicable à tous ceux qui, départements ou agglomérations, souhaiteraient se doter d'un système de gestion centralisé du trafic.
Comme nous disposons d'un parc de contrôleurs de carrefours hétérogène, 3 à 4 marques et autant de générations, nous avons passé un accord avec les constructeurs de matériaux et de panneaux dynamiques afin de réaliser un protocole de dialogue unique qui est en passe de devenir une norme nationale sous l'appellation de DIASER (Dialogue Série pour les Equipements de Régulation). Cette interface s'applique à tous les matériels (PID, feux, postes de comptage ...) et est directement contrôlée via un logiciel unique par le Poste de Commande permettant de prendre en temps réel les options les plus adaptées au trafic.
De par sa conception, SITER est en effet ouvert d'une part à la prise en compte des transports en commun selon plusieurs modes (liaison locale, liaison via un système d'aide à l'exploitation géré par la RATP) et d'autre part à l'interactivité avec les autres postes de commande de régulation d'Ile-de-France.

Un concept gratuitement dupliquable par toutes les collectivités

S'il est encore trop tôt pour tirer un bilan général, cette approche globale constitue une expérience que chacun peut s'approprier à l'instar de la ville de Strasbourg qui a inscrit ce système dans le cahier des charges de la refonte de la gestion centralisée de son trafic.

Tout savoir

Conseillers Généraux : Fonction en évolution

L'Assemblée des Présidents de Conseils Généraux (APCG) a décidé de changer de nom pour devenir «l'Assemblée des Départements de France» (ADF). Au-delà d'un simple changement d'appellation, la volonté de l'Assemblée est d'apporter sa contribution à l'évolution considérable du rôle des conseillers généraux qui en 17 ans, sont devenus des relais indispensables des préoccupations du terrain. Président de l'ADF, Jean Puech a appelé, premièrement, à la création d'un «grand Conseil des associations d'élus qui symbolisera la parfaite entente entre les différents échelons territoriaux», deuxièmement, à l'élaboration d'une nouvelle loi de décentralisation pour l'an 2000». Par ailleurs, parmi les 20 propositions formulées à l'occasion des troisièmes Assises des Conseillers Généraux, on retiendra cet appel à «la clarification du financement des routes nationales et la mise en œuvre de procédures de maîtrise d'ouvrage déléguée en cas de cofinancement».

Station balnéaire et port de commerce normand, la ville de Dieppe fait circuler alternativement voitures et bateaux en plein centre ville... Tenir informer les automobilistes de l'état de ce ballet hors du commun pour éviter les encombrements, tel était le challenge à relever pour la ville. Etat des lieux.

Fluidité du trafic

D'une rive à l'autre

Enjambant depuis 1889 le bras de mer donnant accès aux bassins portuaires, le pont Colbert ne constitue plus un point d'encombrement obligé.

Question : comment éviter les embouteillages dans une ville de 35 000 habitants, contrainte de couper la circulation plusieurs fois par jour sur ses deux axes principaux ? Construits à la fin du XIXème et au milieu du XX ème siècle, les ponts Colbert et Ango assurent le trait d'union entre les quartiers dieppois et bloquent l'accès aux bassins portuaires. Actionnés en fonction des besoins du trafic maritime, les ponts obligent les automobilistes à attendre leur réouverture à la circulation.
«Hors saison, la fréquentation des ponts s'élève déjà à plus de 4000 véhicules / jour, précise Christian Cuvilliez, Député-Maire de la ville de Dieppe. Inutile de dire que le week-end ou en pleine saison, le trafic a une nette tendance à s'intensifier et avec lui les encombrements. Nous avons donc cherché à réduire les temps d'attente des usagers, à améliorer leur confort et surtout à assurer la sécurité des piétons en leur permettant d'évoluer dans un paysage plus lisible». De là, le dispositif imaginé par les services techniques de la ville et la Direction Départementale de l'Equipement de la Seine-Maritime, prévient les automobilistes de l'interruption de la circulation avant qu'ils ne s'engagent dans les voies desservies par les ponts et leur conseille d'emprunter d'autres axes de communication au sud de la ville.

Réduire le temps d'attente des automobilistes et assurer la sécurité des piétons

« Nous avons établi un cahier des charges demandant aux entreprises de prévoir l'installation, en amont des accès à ces voies, de quatre panneaux dynamiques à fibres optiques de verre, technologie la plus performante pour ce type d'utilisation» indique Sébastien Giard, chef de cabinet à la mairie de Dieppe.
Commandé à distance par onde radio, un signal lumineux clignotant informe les usagers de l'ouverture des ponts dès que ces derniers sont en mouvement.
Réalisés sous circulation en décembre et janvier derniers, les travaux d'installation de cet équipement ont eu un coût inférieur de 5 % au budget prévisionnel. Fortement sollicités dès le mois de mars, période durant laquelle le pont Colbert fut totalement immobilisé pour des travaux d'entretien, les signaux lumineux furent activés en permanence afin d'éviter aux automobilistes de se laisser piéger.
«Depuis sa mise en service, ce dispositif a été salué par les usagers et la presse locale, affirme Christian Cuvilliez. Même s'il nous reste à vérifier son efficacité durant les week-ends de la prochaine période estivale, nous tirons d'ores et déjà un bilan positif de cet investissement. Une extension de cet équipement sur le front de mer est d'ailleurs prévue dans le cadre de la mise en place de la dernière phase de notre nouveau plan de circulation.»

Tout savoir

La grande cause de l'an 2000

Faisant déjà figure de mauvais élève européen, la France a connu en 1998 une année particulièrement noire en matière de sécurité routière. Décidé à prendre le problème à bras le corps, le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) a déclaré le 2 avril dernier «la sécurité routière, grande cause nationale en l'an 2000» et se donne pour objectif de réduire de moitié la mortalité routière en cinq ans. Outre une politique de prévention /répression accrue, le CISR a choisi de systématiser les contrôles de sécurité de toutes les nouvelles infrastructures sur le réseau d'Etat et de lancer deux programmes pluri-annuels, l'un traitant des obstacles latéraux, l'autre de l'installation de dispositifs de protection des motards.

Téléjalonnement des parkings

70 000 habitants versus 63 000 véhicules

Confrontée à une augmentation de son trafic de près de 30 % en période estivale et soucieuse d'optimiser la gestion de ses parkings, la commune d'Antibes - Juan-les-Pins a misé sur l'information pour regagner en fluidité. Pari réussi.

Le jalonnement dynamique directionnel a relégué les encombrements en centre ville au rang de mauvais souvenirs.

Grande station balnéaire méridionale (70 000 habitants hors saison), la ville d'Antibes - Juan-les-Pins connaît en période estivale une affluence qui n'étonnera personne : 63 000 véhicules / jour, arrivant par trois axes principaux depuis Nice, l'autoroute Estérel et Cannes. Chargés de désengorger le centre ville et d'inciter ainsi les vacanciers à la promenade, les 4 parkings disposés aux abords du centre ville, soit près de 2600 places, accueillent les véhicules des visiteurs qui rejoignent alors le centre ville en navette. Eviter les chassés-croisés de plusieurs centaines de véhicules en quête des places disponibles, telle était alors la mission des services techniques de la ville. «Nous avons demandé aux entreprises soumissionnaires d'établir un jalonnement dynamique directionnel avec un double affichage afin de renforcer la signalisation et de faciliter la compréhension des automobilistes», explique le responsable voirie de la ville d'Antibes. «Nous avons alors eu recours à un affichage alphanumérique sur 8 caractères délivrant les messages «ouvert» ou «complet» et un affichage signalétique par feu vert ou rouge intégré dans le panneau». Installé en cinq semaines sous circulation en début de saison, «ce système apporte une aide importante, essentiellement aux estivants à la recherche de stationnement et permet d'améliorer sensiblement la circulation». Effet secondaire particulièrement bénéfique, les vacanciers ont le sentiment d'être accueillis dès leur arrivée dans la ville. «Il était important pour nous que cette installation soit évolutive et souple d'utilisation. En période estivale, lorsque des manifestations se produisent sur ces parkings, immobilisés pour l'occasion, l'affichage alphanumérique nous permet d'annoncer les événements». Attendue dans le courant de l'année, une deuxième phase d'installation devra permettre d'étendre le dispositif d'information jusqu'aux parkings de Juan-les-Pins.

Renforcer la signalisation et faciliter la compréhension des automobilistes

Stationnement de la Ville de Nancy : Suivez le guide

Mis en œuvre depuis les années 1994-95, le jalonnement des parkings de la ville de Nancy par des panneaux à messages variables a d'ores et déjà permis d'augmenter leur fréquentation de 10 à 15 %. «Privés à l'époque de voies de contournement de la ville et d'une véritable hiérarchisation de la voirie, nous étions confrontés à un mélange général du trafic de transit et du trafic de desserte locale, explique Jean-Marie Aubry, responsable à la Direction Générale Voirie-Circulation de la ville. Alors que le nombre de places disponibles sur les parkings était suffisant, le stationnement sur les chaussées saturait et les trottoirs étaient souvent occupés par du stationnement de courte durée. Aujourd'hui, on peut affirmer que ce jalonnement des parkings a marqué le renouveau d'une politique de stationnement dans la ville, laquelle nous conduit à créer un observatoire du stationnement qui mesure en permanence les différents phénomènes en cause». Aussi, à l'occasion de la mise en service du tramway à Nancy, le plan de circulation de l'ensemble de la ville est actuellement en cours de refonte et avec lui le jalonnement des parkings. S'inspirant de l'expérience de villes comme Grenoble ou Annecy, Nancy projette de mettre en œuvre un «système de desserte du centre ville et un jalonnement successif des ouvrages informant l'usager des différents parkings qui correspondent à son itinéraire. L'automobiliste sera ainsi en mesure de choisir le parking le plus intéressant pour lui compte tenu du nombre de places disponibles». Et Jean-Marie Aubry de poursuivre : «La seconde idée consiste à choisir une couleur spécifique pour le jalonnement des parkings, éventuellement des lettres jaunes sur fond noir, de façon à orienter l'usager, non pas vers un parking pré-choisi comme c'est le cas aujourd'hui, mais vers un parking sur sa propre destination et dans lequel il y a de la place. Cette mesure, coordonnée avec le futur plan de circulation, permettrait de rééquilibrer l'utilisation des différents ouvrages».

Panneaux d'information à diodes électro-luminescentes

Directeur de la publication : Alain Claude - Comité de rédaction : Pierre Calvin, Lionel Couche, Arnold Delaney, Jean-Marc Dieulefet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception - Réalisation : All Write.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71.