

# Le dossier du jour

## 90 km/h sur l'A8 : deux

La mesure, annoncée par l'ancien préfet de l'été 2018, était entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre suivant. Les usagers ont encore du mal à l'accepter. Mais elle semble avoir quelques effets positifs

Il y a deux ans, l'ancien préfet des Alpes-Maritimes, Georges-François Leclerc, annonçait vouloir passer 19 kilomètres d'auto-route entre Nice-Saint-Isidore et Antibes à 90 km/h. Une mesure qui prenait effet, finalement, sur 4 kilomètres entre Nice-Saint-Augustin et Cagnes-sur-Mer, le 1<sup>er</sup> octobre 2018. Une décision unilatérale du préfet, sur fond de bisbille avec le concessionnaire de l'A8, Vinci autoroutes/Escoata : le représentant de l'Etat souhaitait la mise en place d'un système automatisé de régulation de la vitesse (1) pour tenter de limiter les bouchons matinaux. Vinci souhaitait compenser, selon le préfet, par une hausse de péage... que lui estimait non justifiée. Vinci nuançait en évoquant « une question de contrat ». D'où cette mesure, fustigée par les automobilistes et les décideurs politiques locaux.

### « 50 % d'accidents corporels en moins »

Deux ans après, quel bilan ? Serge Castel, directeur de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Alpes-Maritimes (qui vient d'être nommé préfet dans le Cantal), prévient : « Les bilans se font à date anniversaire. Pour le moment, nous n'avons que celui de la première année... » Et d'exposer un bon bilan en termes de sécurité routière : « Lorsque cette portion



Deux ans après la mise en place de cette limitation, le bilan est positif en termes de sécurité routière, pollution ou nuisance sonore. (Photo Eric Ottino)

était encore à 110 km/h, entre le 1<sup>er</sup> octobre 2017 et le 1<sup>er</sup> octobre 2018, il y a eu sept accidents corporels (2), sept blessés au total dont cinq hospitalisés. Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2018 et le 1<sup>er</sup> octobre 2019, soit la première année à 90 km/h, il y a eu trois accidents corporels et trois blessés hospitalisés, ce qui représente environ 50 % en moins. Au 1<sup>er</sup> octobre, nous tirerons le bilan 2019-2020, mais ce retour d'expérience sera certainement biaisé par les deux mois

liés au Covid-19... » Il évoque aussi une amélioration de la fluidité du trafic : « On a d'ores et déjà constaté que cette configuration à 90 km/h avait quelques avantages dans le sens France-Italie : ça a limité le phénomène de congestion et ça a retardé les bouchons de quarante minutes. On constate aussi que ça a retardé les bouchons de vingt minutes dans l'autre sens. Ce qui, de fait, améliore la sécurité routière. Lorsqu'il y a un niveau de tra-

fic intense, on a remarqué sur cette portion 25 % d'accidents matériels en moins aux heures de pointe. Et moins d'accidents matériels, c'est plus de fluidité », martèle Serge Castel. Qui aborde aussi le thème de la pollution : « Par ailleurs, on a constaté une baisse des émissions de gaz à effet de serre : des diminutions de 3 à 11 % de dioxyde de carbone, de 4 à 9 % d'oxydes d'azote ou encore de 9 à 20 % de particules fines. » Autre volet, celui des nuisances so-

nores : « Les retours sont plutôt bons », assure Serge Castel.

### « Pas matière à bouger cet arrêté. Sauf si... »

Qui informe : « Nous verrons d'ici quelques mois, mais en l'état, il n'y a pas matière à bouger cet arrêté. Sauf à ce qu'Escoata mette en œuvre une régulation dynamique qui pourrait donner du sens », ose le directeur de la DDTM. « Mais à ce jour, nous n'avons pas connaissance d'un tel projet d'Escoata. » Et de tempérer : « C'est du ressort du contrat entre le ministère des Transports et le concessionnaire Escoata, et je ne peux pas m'y immiscer. Quoi qu'il en soit, ce serait une solution pour fluidifier le trafic, l'adapter aux conditions de circulation et éviter le phénomène de cisaillement des automobilistes qui changent constamment de file... » Contacté, Vinci autoroutes s'est limité à dire que « la porte n'est pas fermée » et de rappeler qu'« tant que concessionnaire, nous appliquons les mesures décidées par l'Etat », mais que « c'est une question de contrat ». Sous-entendu : le concessionnaire aussi a des droits...  
**YANN DELANOË**

1. Le système automatisé analyse la densité du trafic et peut moduler la vitesse en répercutant la vitesse à ne pas dépasser sur des panneaux lumineux – pour anticiper les phénomènes de congestion.  
2. Par ailleurs, deux Vençoises en scooter étaient décédées dans un accident sur cette portion d'autoroute en août 2017.

## La régulation dynamique « probablement plus efficace »

Paola Goatin est directrice de recherche à l'Inria, à Sophia Antipolis. Il y a quelques années, cette mathématicienne a été missionnée par l'Europe pour trouver des systèmes de régulation de la circulation. Elle donne un avis sur la situation sur ce tronçon : « La limitation à 90 km/h fixe, comme c'est le cas actuellement, si elle est efficace (mais il faudrait réaliser une étude

pour le vérifier), n'est probablement pas optimale ». Elle explique qu'« en fonction des conditions de circulation, une portion plus ou moins longue, avec des limites de vitesse variables en temps et en espace (on peut concevoir différentes limites sur différentes portions de route, et ces limites peuvent être inférieures ou supérieures à 90 km/h en fonction de la situa-

tion), peuvent amener à de meilleurs résultats. Mais une fois encore, il faudrait pour cela réaliser une étude, nécessitant les données trafic du secteur concerné. » Mais d'indiquer qu'« en général, toute action visant à améliorer la fluidité du trafic porte aussi une amélioration en termes de pollution (aérienne et sonore) et de temps de parcours moyens. »

Elle explique : « En effet, les conditions plus polluantes correspondent aux congestions, car les véhicules sont contraints de freiner et d'accélérer plusieurs fois, et la phase d'accélération est la plus polluante. » Et de conclure : « Donc une régulation "optimale" – avec des limitations de vitesse ajustables en fonction du trafic – serait probablement plus efficace que la fixe... »



Paola Goatin est directrice de recherche à l'Inria, à Sophia Antipolis. (DR)



En heure de pointe (et pas seulement), il est par endroits difficile d'atteindre 90 km/h. (Photo Eric Ottino)

## On a testé : en

On a testé en heures de pointe : pas de souci sur les 90 km/h, de toute façon, on roule globalement à 85 km/h maximum avant de trouver un ralentissement à hauteur de Saint-Laurent-du-Var dans le sens Nice-Cagnes. Et *idem*, dans une moindre mesure, dans le sens Cagnes-Nice au retour, où on se retrouve à 80 km/h, pas plus, dans le virage. D'autant que ceux qui veulent sortir à « Nice centre » peinent à s'insérer sur la voie de droite, qui est aussi celle d'insertion de ceux qui entrent sur l'autoroute par la bretelle laurentine. Donc ça freine... En revanche, hors heures de pointe, c'est un peu différent.

14 h 35, un jeudi. Je rentre sur l'autoroute à Nice depuis le Cadam, sur la voie d'insertion qui n'est pas très longue. Deux camions chargés de