

# 1 Objectifs et périmètre du plan PALOMAR

---

## 1.1 Contexte

Les grandes migrations estivales occasionnent ponctuellement, durant certaines périodes de l'été (essentiellement les samedis), des pointes très importantes du trafic sur les grands axes routiers du territoire.

On constate que, de manière récurrente, certains vendredis, ainsi que les nuits du vendredi au samedi, sont des périodes de trafics en augmentation.

Les périodes les plus critiques seront celles des chassés-croisés du dernier week-end de juillet et du premier week-end d'août et les zones les plus critiques concernent d'une part, l'axe Poitiers / Bordeaux / Espagne (le point noir étant la traversée du département de la Gironde) et d'autre part, dans une moindre mesure, l'axe Vierzon / Limoges / Toulouse (le point noir étant ici le tronc commun A20/A89 au Nord de Brive-la Gaillarde)

Il en résulte des conditions de circulation difficiles pour les nombreux usagers concernés :

- des retards importants et d'une grande variabilité : congestions importantes de manière récurrente en certains points particuliers du réseau (exemples : traversée de l'agglomération de Bordeaux, barrières de péage, etc.) et ponctuellement lorsque des incidents interviennent sous fort trafic) ;
- un confort de conduite réduit par des conditions délicates et fatigantes, liées à l'importance du trafic sur l'ensemble du réseau, au temps perdu et au stress accumulé dans les bouchons, à la longueur des trajets effectués, et à des conditions climatiques souvent difficiles (chaleur, orages, ...)
- des conditions de sécurité altérées d'une part par l'importance et la diversité du trafic (catégories de véhicule, différentiels de vitesse, etc.) et d'autre part par la fatigue des automobilistes, notamment en période de fin de nuit.

## 1.2 Objectifs poursuivis

Dans ce contexte, l'objectif du Plan PALOMAR Sud-Ouest consiste à offrir aux usagers du réseau routier de la zone Sud-Ouest les meilleures conditions de circulation possibles lors de ces pointes estivales du trafic.

Il prévoit essentiellement :

- des mesures de gestion du trafic (itinéraires Bis, itinéraires alternatifs, gestion d'entrées sorties sur échangeurs autoroutiers, ...), visant à optimiser la répartition du trafic sur le réseau pour réduire les congestions et ainsi limiter les temps de trajet de l'ensemble des usagers ;
- des mesures d'information aux usagers sur les conditions de circulation en temps prévisionnel et en temps réel. Ces mesures d'information servent de support à certaines mesures de gestion du trafic et visent également à offrir un service aux usagers ;
- des dispositions permettant de fournir, en temps réel, aux autorités institutionnelles (préfectures, CNIR) et aux autres partenaires (CIGT, autres CRICR, sociétés d'autoroutes, centres de gestion de trafic en Espagne), une information fiable et complète sur les conditions de circulation dans la zone ;
- une organisation, coordonnée par le PC Zonal de circulation sous l'autorité du préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest et regroupant les services gestionnaires routiers (DIR, SCA, collectivités locales) et les forces de police, qui permet la mise en œuvre des actions précitées à l'échelle de la zone Sud-Ouest (4 Régions : Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes, Midi-Pyrénées).

Cette organisation repose notamment sur un système de remontée et de centralisation du renseignement au CRICR Sud-Ouest.

## 1.3 Réseau routier concerné

Le domaine d'application du plan PALOMAR Sud-Ouest couvre l'ensemble de la zone de défense Sud-Ouest, à savoir les 4 régions Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées.

Le plan PALOMAR s'applique sur le réseau routier national constitué par :

- l'ensemble des autoroutes concédées et non concédées de la zone de défense Sud-Ouest ;
- les routes nationales participant aux fuseaux de trafics migratoires (exemple : N10 entre Poitiers et St André de Cubzac) ;
- certains axes des collectivités territoriales constituant les itinéraires bis et les itinéraires alternatifs situés dans la zone de défense Sud-Ouest, et tels que définis en partie B du présent document.