

### 3.3 Les niveaux de service du réseau routier et les impacts prévisibles des mesures présentées

Les trafics et niveaux de service de l'A7 et l'A9, résultant de ce scénario volontariste, sont présentés, comme dans les situations précédentes, selon deux indicateurs, afin de permettre une comparaison avec les situations actuelles et de référence :

- le trafic sur coupure de l'A7 et de l'A9 et des principaux axes parallèles ;
- le trafic moyen sur les différents tronçons de l'A7 et de l'A9.

Ces résultats montrent que les autoroutes A7 et A9 connaîtront une situation de conduite fortement ou très fortement dégradée durant certaines heures de la journée, pendant quasiment tous les jours de l'année.

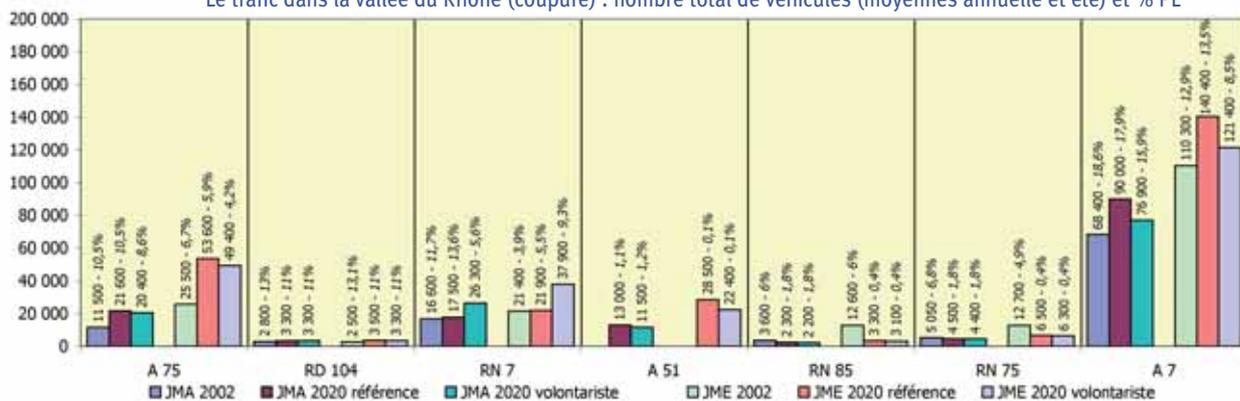
Il faut de plus noter que, si les hypothèses favorables à la réduction du trafic routier sur les autoroutes A7 et A9 ne se concrétisaient pas, la situation de conduite serait encore plus dégradée sur la vallée du Rhône :

- si les routes nationales n'étaient pas aménagées sur l'ensemble de leur parcours, il faudrait ajouter 8 500 véhicules/jour ;
- si l'A51 n'était pas réalisée, il faudrait ajouter de 2 000 véhicules /jour ;
- si le trafic fluvial augmentait selon son rythme habituel, il faudrait ajouter 2 050 poids lourds en jours ouvrables sur l'autoroute ;
- si le trafic ferroviaire fret ne connaissait pas un fort rebond par rapport à la tendance actuelle, il faut ajouter 3 350 poids lourds en jours ouvrables.

Ces hypothèses n'envisagent pas l'éventualité d'une croissance économique plus forte et l'augmentation de trafic qu'elle induirait.

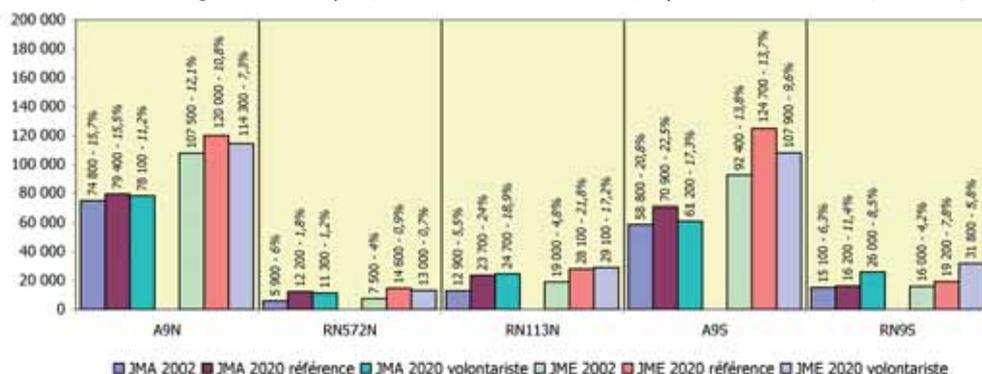
#### 3.3.1. Les niveaux de trafic sur coupure de l'A7 et de l'A9 et des principales routes et autoroutes parallèles

Le trafic dans la vallée du Rhône (coupure) : nombre total de véhicules (moyennes annuelle et été) et % PL



Le trafic sur l'arc languedocien (coupure) : nombre total de véhicules (moyennes annuelle et été) et % PL

La carte des coupures est présentée en partie 1 et 2.



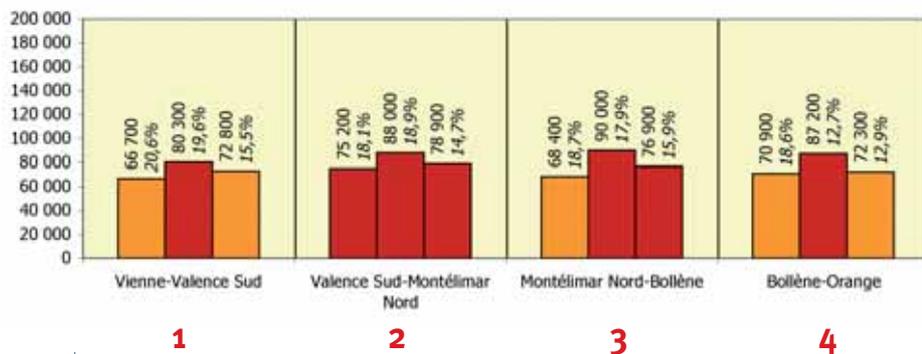
Sur la vallée du Rhône, le scénario volontariste aboutit, en moyenne annuelle, à une diminution du trafic global par rapport à la situation de référence comprise entre 0 et - 15 %, à l'exception de la RN 7 qui voit son trafic s'accroître de 50 %. En été, cette tendance à la baisse se confirme, avec toujours une augmentation sur la RN 7 (+ 73 %). Le trafic poids lourds est lui aussi en diminution sensible (- 24 % sur l'A7 et jusqu'à - 38 % sur la RN 7).

Sur l'arc languedocien, le trafic global diminue sur l'A9 et la RN 572, mais augmente sur la RN 113 (+ 4 %) et la RN 9 (+ 60 %). Cette même RN 9 voit circuler un nombre de poids lourds en augmentation de 20 % en moyenne annuelle et 23 % en été, ce trafic diminuant sur les autres axes (jusqu'à - 39 % sur l'A9 Sud en été).

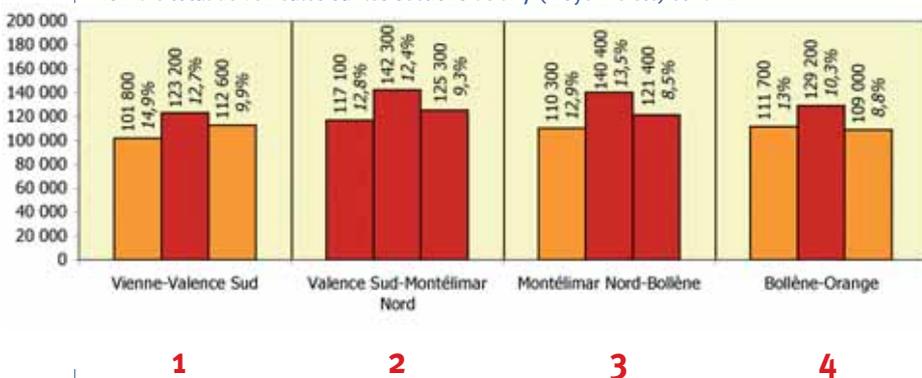
Sur l'autoroute A8, le scénario volontariste entraîne une diminution du trafic de l'ordre de 3 à 4 %.

### 3.3.2. Le trafic moyen sur les différentes sections de l'A7 et de l'A9 et les niveaux de service qui en découlent.

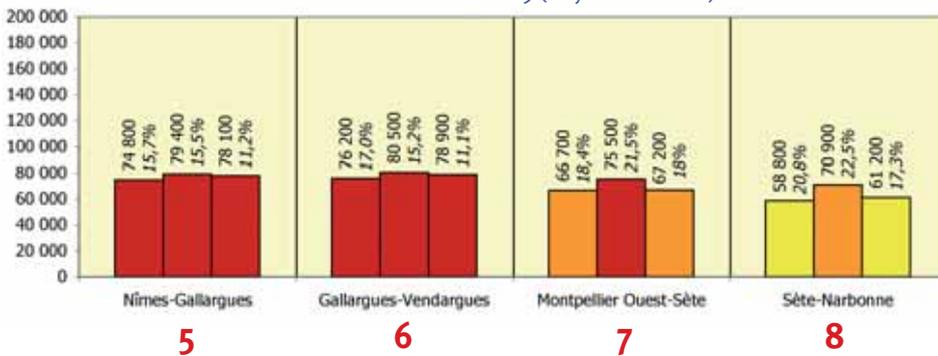
Nombre total de véhicules sur les sections de l'A7 (moyenne annuelle) et % PL



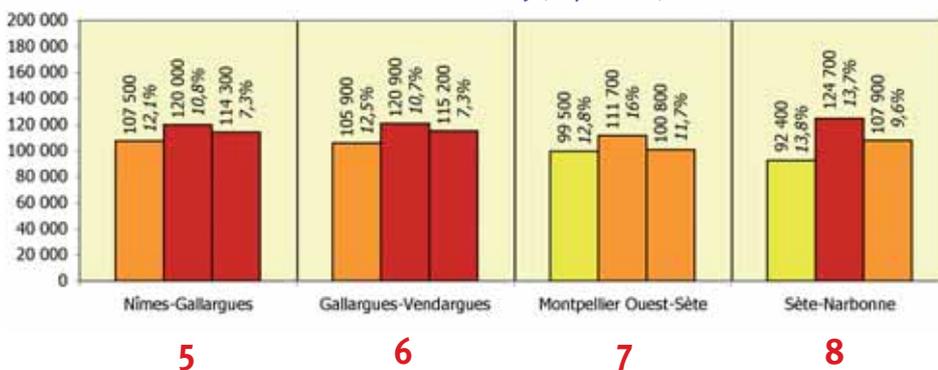
Nombre total de véhicules sur les sections de l'A7 (moyenne été) et % PL



Nombre total de véhicules sur les sections de l'A9 (moyenne annuelle) et % PL



Nombre total de véhicules sur les sections de l'A9 (moyenne été) et % PL



Sur chacun des graphiques ci-contre, la partie gauche représente les valeurs de l'année 2002, celui du centre les valeurs de la situation de référence et la partie droite les valeurs du scénario volontariste.

LEGENDE :

- = situation fluide
- = situation dégradée
- = situation fortement dégradée
- = situation très fortement dégradée.

Les critères d'appréciation de ces situations sont présentés en référentiel - point R 4.2



Photo : photothèque ASF

Sur l'A7, le trafic moyen annuel diminue globalement, par rapport à la situation de référence, de 9 à 17 % en moyenne annuelle et de 9 à 16 % en été. Malgré ces diminutions, les conditions de circulation restent très fortement dégradées sur 3 des 4 sections de l'axe. Le trafic poids lourds diminue également, dans une fourchette allant de -16 % à -46 %, en fonction des sections et de la période considérée.

Sur l'A9, la diminution du trafic par rapport à la situation de référence, est comprise entre 2 et 14 % en moyenne annuelle, et entre 5 et 13 % en été. Les sections Nîmes-Gallargues et Gallargues-Vendargues n'en restent pas moins en situation très fortement dégradées, les deux autres sections revenant à des niveaux moins tendus. Le trafic poids lourds baisse dans tous les cas, de - 25 à - 39 %, en fonction des sections et de la période.

## LE REPORT DE TRAFIC VERS LES ROUTES NATIONALES PARALLÈLES

Dans le cadre du scénario volontariste, les routes nationales parallèles aux autoroutes A7 et A9, à savoir les RN7, RN86 et RN113, sont supposées aménagées de façon continue à 2x2 voies en artères interurbaines, c'est-à-dire avec des carrefours giratoires et non des carrefours dénivelés (ou échangeurs). Par ailleurs, les prévisions de trafic prennent en compte la déviation de toutes les agglomérations.

Bien que cet aménagement soit destiné à répondre à la forte demande locale de transport, qui emprunte aujourd'hui l'autoroute du fait de la congestion et du médiocre niveau de service offert par les RN, on peut craindre que certains trafics à moyenne et longue distance ne se reportent également de l'autoroute vers l'itinéraire parallèle, compte tenu de sa gratuité. Ce report représente un enjeu important puisqu'il a été évalué à environ 8 500 véhicules/jour pour la vallée du Rhône.

L'évaluation des reprints vers les RN parallèles nécessite la prise en compte d'un réseau détaillé rendant la modélisation complexe. Le chiffre de 8 500 véhicules/jour, cité précédemment, est à considérer comme un ordre de grandeur, en section courante, de report de l'autoroute vers la RN7. La validité de ces chiffres est liée à un aménagement continu ou quasi continu de l'itinéraire parallèle et à la réalisation de déviations au droit des agglomérations.

Au terme du XII<sup>ème</sup> contrat de plan, des aménagements discontinus sur les routes nationales parallèles aux autoroutes A7 et A9 seront réalisés sur environ 35 km, pour un montant de 92,7 M€ :

- sur la RN7, des aménagements discontinus sur une longueur cumulée de 20 km pour un montant de 55 M€ ;
- sur la RN86/580, la déviation de Bagnols-sur-Cèze pour un montant de 19,8 M€ et la suppression des passages à niveau de la RN580 pour un montant de 3,05 M€ ;
- sur la RN113, la première tranche de la déviation de Lunel-Viel - Lunel (8,6km) pour un montant de 14,8 M€.

D'autres aménagements resteront à financer :

- pour la RN7, 180 km, un montant de l'ordre de 700 M€ ;
- pour la RN86/580, 28,5 km, des travaux estimés à 132 M€ ;
- pour la RN113, 37 km, une mise à 2x2 voies (plus de 200 M€).



La RN7. Photo : Direction des routes - Eric Bénard

### 3.3.3. les impacts environnementaux et en terme de nuisances

La mise en œuvre d'un ensemble de mesures complémentaires, visant, d'une part, à optimiser les capacités des infrastructures et des modes de transport existants et, d'autre part, à orienter les comportements vers l'usage de modes moins nuisants, a un effet positif en termes environnementaux.

Il en résulte un niveau de trafic routier inférieur à la situation de référence à la même période, et par conséquent un niveau de nuisances inférieur dans les mêmes proportions.

Les principaux impacts concernent donc la diminution des accidents, des pollutions et des risques en général. En matière d'effet de serre, le scénario volontariste se traduit à horizon 2020 par une baisse de quelques pour cents du nombre de kilomètres parcourus par jour et de la production de CO<sup>2</sup> par rapport au scénario de référence. Il ne permet pas toutefois, malgré les mesures volontaristes qu'il comporte, d'inverser la tendance.

Ces impacts positifs peuvent toutefois être légèrement modérés par une possible augmentation du niveau des nuisances sonores associée au développement de nouveaux services ferroviaires.