

3.4 Accroître les capacités des infrastructures

Une troisième catégorie de mesures pouvant être mises en œuvre, au-delà des investissements prévus par le CIADT, concerne l'accroissement de capacité des infrastructures existantes, afin de renforcer l'amélioration des niveaux de service, déjà obtenue grâce aux mesures présentées précédemment. Il s'agit :

- d'améliorer les infrastructures et équipements actuels du réseau fluvial, de doubler les écluses sur le Rhône ;
- de mettre en service le TGV sud-européen entre Montpellier et Perpignan ;
- d'accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9 ou la construction d'une nouvelle autoroute du piémont.



Copyright : RFF - Photo : Jean-Jacques d'Angelo

3.4.1 Améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial

COUT ELEVE

La mesure

L'objectif est d'abord de moderniser, dans un délai d'une dizaine d'années, le réseau fluvial assurant l'essentiel du trafic de marchandises. Outre la poursuite de la restauration de ce réseau par l'Etat, ceci se traduit également par l'insertion d'un volet fluvial important dans les contrats de plan 2000-2006. Il s'agit de valoriser le potentiel qu'offre le mode fluvial pour la desserte des ports maritimes. Cela nécessite de bonnes infrastructures d'accès, ainsi qu'une évolution de la réglementation permettant de faciliter l'accès des unités fluviales aux zones de navigation maritimes. Les ports intérieurs jouent également un rôle essentiel en tant que plates-formes multimodales pour renforcer la place du transport fluvial dans les chaînes logistiques. Pour la Saône et le Rhône, les travaux et l'exploitation sont du ressort de Voies Navigables de France (VNF) sur la Saône, et de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) sur le Rhône.

Enfin, l'intégration des ports intérieurs dans le réseau trans-européen des transports va permettre de mieux structurer la politique de report modal aux niveaux européen, national et régional autour des dynamiques portuaires. Le doublement des écluses serait nécessaire à partir d'un trafic de 20 Mt, afin d'accroître la capacité du bassin.

Conditions de mise en œuvre

La plupart de ces actions nécessite des investissements relativement lourds.

Les conditions de navigation, en cas de longues périodes de crues, devront faire l'objet de solutions alternatives.

Avantages

Ces actions permettraient :

- de capter de gros chargeurs identifiés pour le vrac (céréales, industrie, etc.) et le fret conteneurisé ;
- d'accroître la capacité pratique de l'axe ;
- de fluidifier le trafic fluvial en réduisant les goulets d'étranglement ;
- d'accroître la vitesse de navigation, le remplissage et la rentabilité des bateaux ;
- de fiabiliser le transport fluvial en limitant les retards et les imprévus ;
- de favoriser l'intermodalité (fluvio-maritime en particulier).

Inconvénients

L'augmentation du gabarit des navires (généralement des péniches ou des barges avec pousseurs) nécessitera un accroissement du tirant d'eau et/ou du tirant d'air.

L'augmentation du tirant d'air pourra entraîner des travaux de démolition et de reconstruction d'ouvrages d'art (ponts de Lyon) ou de réalésage (c'est-à-dire d'agrandissement) de voûtes (dans le cas de canal en tunnel).

COUT MOYEN

COUT FAIBLE



3.4.1 Améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial (suite)

Impacts

Globalement, toute amélioration des infrastructures ou de l'exploitation du mode fluvial, dont l'objectif est de capter du trafic routier, a des impacts positifs sur l'environnement. En effet, le report modal d'un certain nombre de poids lourds vers le transport fluvial conduit à une réduction des accidents, des pollutions, de l'effet de serre et du bruit.

En revanche, les travaux permettant une augmentation du tirant d'eau ou du tirant d'air devront faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement pour éviter, notamment, des conséquences sur la nappe phréatique et des risques de pollution des captages d'eau, des atteintes au milieu naturel et aux écosystèmes, des impacts paysagers.

En effet, l'augmentation du tirant d'eau, notamment par des travaux de dragage, aura des conséquences environnementales, telles que la mise en décharge des sédiments et la mise en dépôts des déblais, mais aussi des difficultés techniques de mise en œuvre en cas d'affleurement de la nappe phréatique et d'influence sur les niveaux des cours d'eaux avoisinants. Les fondations des ouvrages d'art seront éventuellement à consolider. En cas d'élargissement de la voie d'eau, il faudra prévoir une reconstruction des berges. Dans les courbes, des rescindements seront à prévoir.

Coût et délais

Le montant estimé du doublement des écluses sur le Rhône est d'environ 500 M€.

L'AMÉNAGEMENT FLUVIAL DU PORT DE FOS : PLATE-FORME DES TELLINES ET TERMINAL FLUVIAL À CONTENEURS - BASSIN DU GLORIA – QUAI BRÛLE-TABAC

- Plate-forme des Tellines.

Dans le cadre des travaux programmés par le Port autonome de Marseille pour lui permettre de développer son hinterland (voir lexique) par voie fluviale, un aménagement de surface serait prévu pour le terminal polyvalent des Tellines (plate-forme maritime et fluviale). Ce terminal relie le bassin du Gloria (transport maritime) au canal Saint-Louis (transport fluvial) et permet l'accès à l'écluse jouxtant la commune de Saint-Louis-du-Rhône, vers le Rhône, ainsi qu'à une boucle de voies ferroviaires de marchandises (transport ferroviaire). Il permet également d'atteindre un accès routier, conduisant à la RD35, allant vers Arles et les autoroutes A8 et A9 (transport routier). Les travaux prévus concerneraient l'extension des cellules de stockage de céréales et la construction d'équipements de manutention permettant de doubler la capacité du terminal, qui passerait de 0,5 à 1 Mt/an. Le terminal verrait ainsi sa rentabilité améliorée et sa compétitivité accrue.

L'Association d'Investissement des Tellines (AIT) est maître d'ouvrage des travaux d'aménagement. Ces travaux initialement prévus dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2000/2006, sont reportés au-delà de 2006.

- Terminal fluvial à conteneurs.

La ligne fluviale régulière de transport de conteneurs, entre Fos-sur-Mer, Lyon, Mâcon et Chalon-sur-Saône, mise en service en octobre 2001, est en pleine progression. Les pré/post-acheminements fluviaux de conteneurs ont été multipliés par 11 entre 2000 et 2003 pour atteindre 29 000 EVP en 2003.

Actuellement, le chargement des barges fluviales s'effectue sur le terminal à conteneurs de la société Graveleau. C'est pourquoi l'aménagement d'un terminal fluvial à conteneurs dédié, situé quai Brûle-Tabac, permettrait d'optimiser le transbordement des conteneurs fluviaux maritimes.

Le PAM a prévu de prendre en charge les investissements nécessaires à l'aménagement du terminal fluvial dont l'exploitation sera confiée à un opérateur privé. Sa désignation est indispensable à la concrétisation du projet.

Les aménagements et l'exploitation du terminal à conteneurs dédié permettront une amélioration des chargements des barges fluviales, qui sont actuellement exploitées sur le quai Graveleau en concurrence avec les navires porte-conteneurs.

Cet investissement, dont le coût est estimé à 5,6 M€, faciliterait l'augmentation du trafic. Il pourrait être réalisé à l'horizon 2007.

COÛT ÉLEVÉ

COÛT MOYEN

COÛT FAIBLE

3.4.2 Mettre en service le TGV sud-européen entre Montpellier et Perpignan

COUT ELEVE

Entre la France et l'Espagne, est inscrite dans les projets reconnus comme prioritaires au niveau européen la réalisation d'une ligne nouvelle du TGV sud-européen, soit Montpellier - Perpignan - Barcelone - Madrid. La réalisation complète du TGV sud-européen permettra à terme de relier Barcelone à Montpellier en 1h30, à Lyon en 3h00 et à Paris en 4h30.

Entre Perpignan et Barcelone, la mise en service de la ligne nouvelle concédée à grande vitesse pour trafic mixte (voyageurs et marchandises) est prévue pour 2009. A la même époque est prévue la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier dans le prolongement de la LGV Méditerranée. La mixité des trafics y est également prévue.

Entre les deux sections précédentes, soit entre Montpellier et Perpignan, et dans le même temps, sont également programmés des aménagements de capacité sur la ligne actuelle. Ces aménagements de capacité permettront dans un premier temps l'amélioration de la fluidité du trafic sur ce tronçon de ligne et l'ensemble du parcours.



Scène de quai TGV.
Copyright : SNCF - CAV Patrick Leveque

A plus long terme, si des problèmes de capacité se posent effectivement, et afin que la capacité de ce tronçon de ligne ne soit pas un frein au développement du mode ferroviaire, la continuité de la ligne nouvelle entre les deux villes est prévue.

COUT MOYEN

COUT FAIBLE

3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9

La mesure

L'augmentation de la capacité de ces autoroutes consiste en un aménagement sur place, portant sur la construction le long de l'autoroute existante d'une infrastructure additionnelle et indépendante (appelée co-axiale), disposant de points de liaison avec la première, pour optimiser le fonctionnement. Ce projet est désigné sous le vocable d'autoroutes à « deux fois trois plus deux voies » ($2 \times (3+2)$ voies).

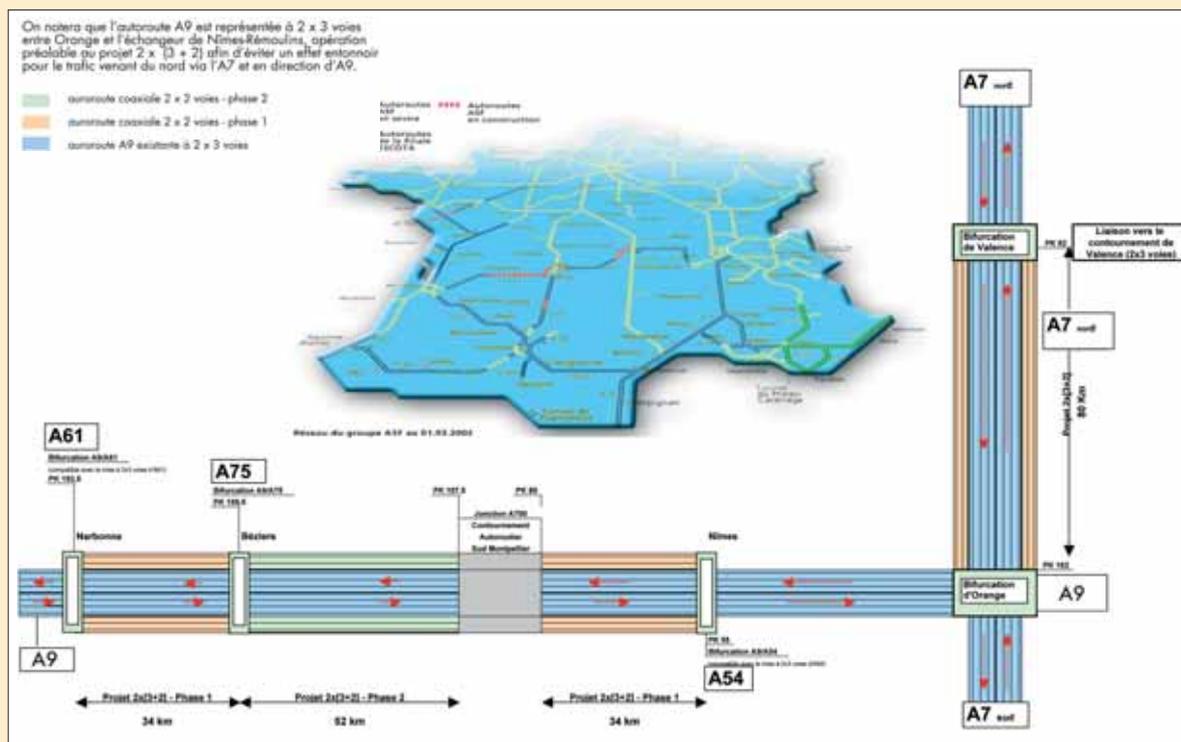
Cette conception permet de diviser les flux de circulation pour rester à des niveaux raisonnables, voire de faire une répartition de ces flux en fonction de la typologie des véhicules ou de la nature des déplacements, notamment sous certaines conditions de trafic ou face à des événements particuliers. La mise à $2 \times (3+2)$ voies de ces sections d'autoroutes est une solution novatrice, aux implications multiples.

Sa mise en œuvre suppose qu'une attention particulière soit apportée au traitement de points singuliers tels que le passage au droit des sites fortement urbanisés ou des zones présentant une fragilité environnementale.

Ces voies co-axiales seraient construites :

- sur le tronçon Valence-Orange de l'A7 ;
- sur le tronçon Nîmes-Narbonne (et hors contournement de Montpellier) de l'A9.

La mesure peut toutefois être mise en œuvre sur l'A7 et l'A9 de manière distincte.



La possibilité de spécialiser les voies en fonction des trafics, sous certaines conditions et à certains moments, suppose la mise en place d'un dispositif d'information en temps réel auprès des usagers concernés et, le cas échéant, de moyens de contrôle.

La mise en œuvre de la mesure suppose qu'une attention particulière soit portée aux points difficiles, en particulier le passage au droit des sites fortement urbanisés ou des zones présentant une fragilité environnementale.

COUT ÉLEVÉ

COUT MOYEN

COUT FAIBLE

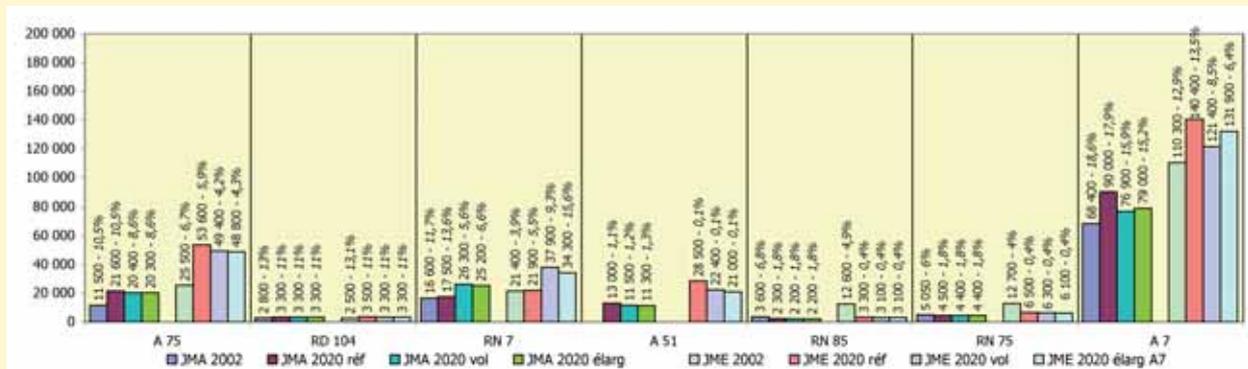
3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9 (suite)

COUT ELEVE

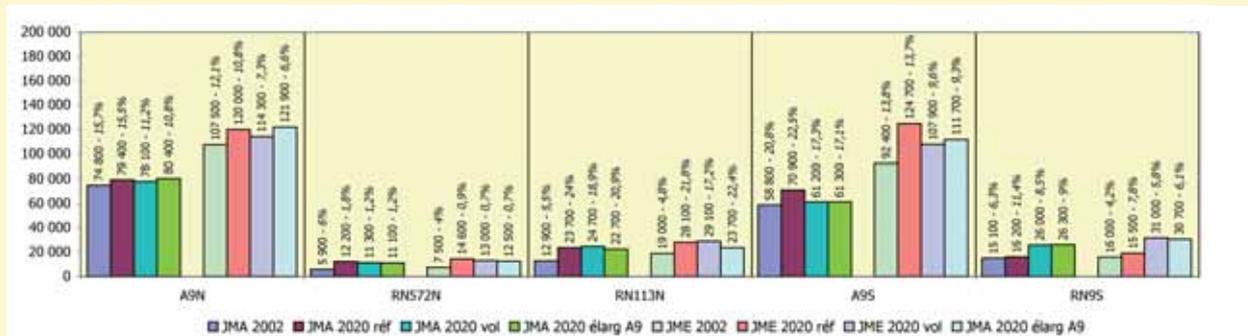
Trafics et niveaux de service

Les niveaux de service présentés ci-après tiennent compte des mesures du scénario volontariste et d'un élargissement des autoroutes A7 et A9.

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



Dans la vallée du Rhône, l'élargissement de l'A7 conduit à une augmentation du trafic par rapport au scénario volontariste. Ce trafic dans l'hypothèse de l'élargissement reste néanmoins inférieur à celui de la situation de référence. Parallèlement, on constate une stabilisation ou une baisse du trafic sur les autres axes de la vallée du Rhône. Le trafic poids lourds évolue peu, en valeur absolue, par rapport au scénario volontariste. Toutefois, la RN7 connaît une hausse sensible de son trafic poids lourds.

La tendance est globalement identique sur l'arc languedocien. Le trafic de l'A9 élargie est stable ou en augmentation par rapport au scénario volontariste, alors qu'il stagne ou baisse légèrement sur les autres axes. Là encore, le trafic poids lourds évolue globalement peu.

L'élargissement de l'A7 et de l'A9 n'a que peu d'impact sur le trafic de l'A8, qui reste globalement stable, tant sur le plan général qu'au niveau du trafic poids lourds.



Photo : photothèque ASF

COUT FAIBLE

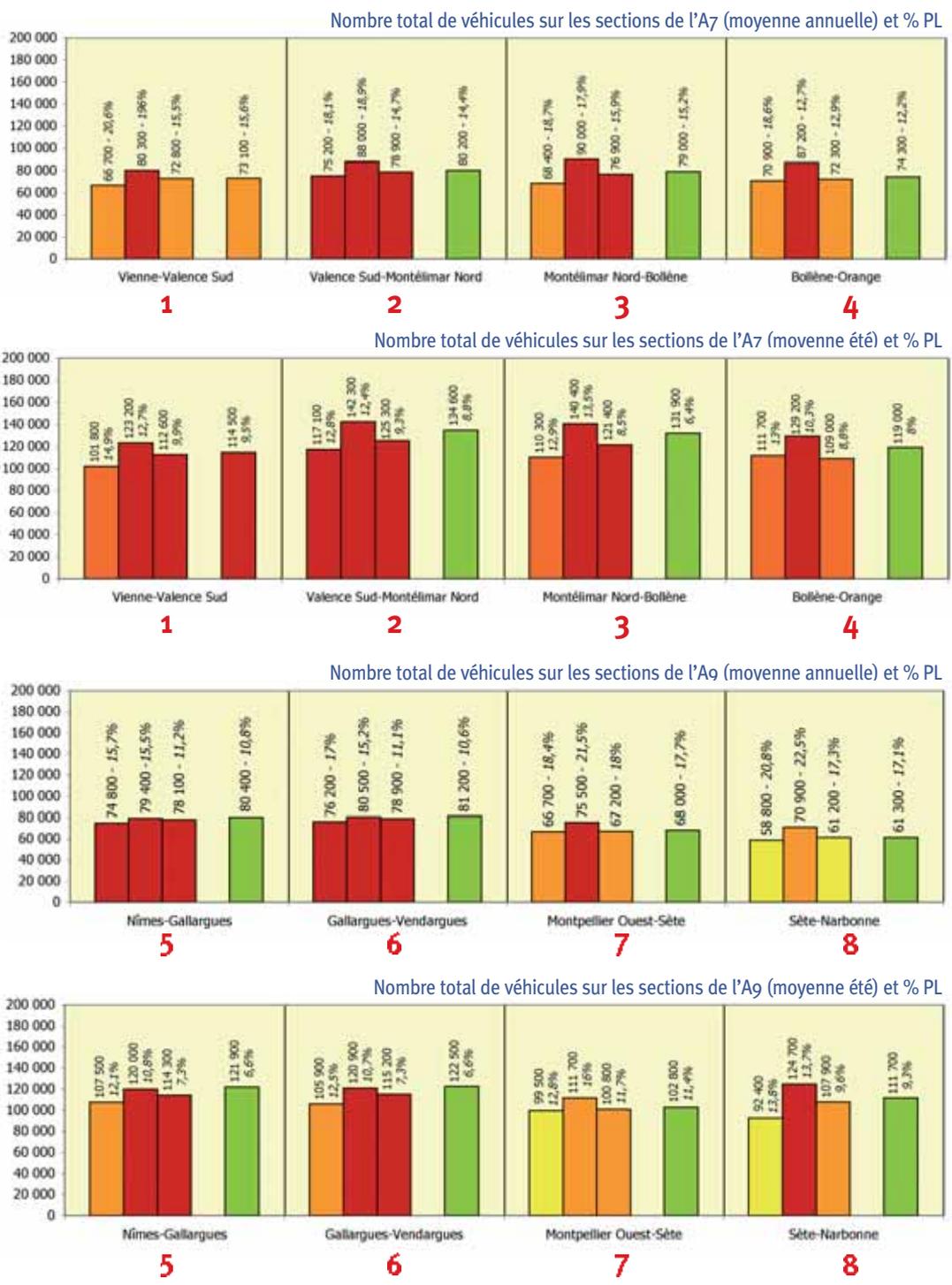
3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9 (suite)

Dans chacun des graphiques ci-contre, sont indiquées de gauche à droite : les valeurs de l'année 2002, celles de la situation de référence,

celles du scénario volontariste et enfin, à droite, les valeurs en cas d'élargissement des autoroutes A7 et A9.

Attention, les seuils de saturation, dans le cas de l'élargissement, ne sont pas les mêmes que dans les graphiques précédents (voir référentiel) : un même trafic s'écoule plus facilement sur 5 voies que sur 3. C'est ce qui explique que, à un trafic plus élevé dans le cas de l'élargissement que dans le scénario volontariste, puisse correspondre une moindre saturation.

Les cartes des sections sont présentées en parties 1 et 2



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

3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9 (suite)

COUT ÉLEVÉ

Avantages

Le concept envisagé permet d'augmenter la capacité des axes A7 et A9 et d'améliorer sensiblement les niveaux de service, avec en corollaire une réduction de la congestion annoncée par une augmentation flexible de capacité. De plus, l'élargissement peut être mené de manière phasée dans le temps, en fonction des niveaux de trafics.

L'élargissement des autoroutes A7 et A9 offre des possibilités d'exploitation plus souples, résultant du basculement rapide rendu possible entre les voies, en dehors des diffuseurs, il favorise l'entretien des infrastructures, diminue la probabilité de coupure totale de l'axe et autorise une gestion simplifiée des opérations de viabilité hivernale (la séparation des flux selon leur sensibilité aux phénomènes hivernaux ou le stockage des poids lourds). La sécurité routière est améliorée et les interventions d'urgence facilitées. L'amélioration de la fluidité facilite les relations avec la péninsule ibérique d'une part et avec Marseille d'autre part.

Ces travaux d'élargissement peuvent être réalisés sans gêne majeure à l'écoulement du trafic, les chaussées étant réalisées à côté de l'infrastructure existante. Ce dispositif innovant, sur une telle longueur, est plus favorable qu'un élargissement à 2 x 4 voies par la modularité qu'il propose.

Sur le plan environnemental, l'élargissement serait l'occasion de réaliser des investissements pour la protection de l'environnement, notamment par l'application, sur certains points particulièrement délicats, des réglementations les plus récentes, par exemple en matière d'acoustique. C'est le cas au droit de la commune de Mornas, qui pourrait bénéficier d'une couverture partielle des voies de circulation.

Par ailleurs, l'élargissement d'une infrastructure permet de limiter l'impact sur l'environnement, en comparaison de la construction d'une infrastructure nouvelle. Il permet enfin de profiter de la définition

de nouvelles emprises foncières pour traiter certains dysfonctionnements tels que les friches industrielles et les points noirs paysagers.



*Simulation de couverture
à Mornas dans l'hypothèse
de l'élargissement.*

COUT MOYEN

Inconvénients

L'élargissement de l'A7 et A9 renforce la fonction de corridor national et européen de transit de la vallée du Rhône, ce qui signifie qu'elle ne contribue pas à désenclaver certains territoires, comme l'Ardèche.

Si l'aménagement ne crée pas de nouvel effet de coupure, il a néanmoins pour conséquence d'accentuer l'effet de coupure actuel. Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure rend l'axe plus attractif, ce qui ne manque pas d'augmenter les nuisances sonores et environnementales. Les émissions de gaz à effet de serre ne devraient varier que très faiblement par rapport au scénario volontariste : l'augmentation du trafic sur l'axe étant compensée par une meilleure fluidité.

A ces éléments s'ajouteraient les nuisances provoquées par la période de travaux.

COUT FAIBLE

3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9 (suite)

Impact sur les territoires

En termes d'aménagement et développement du territoire, le développement des agglomérations se libère et peut s'organiser sur la base d'un fonctionnement polycentrique qui s'appuie sur des pôles urbains de taille suffisante, répartis sur le territoire, et l'organisation de coopérations spécialisées ou complémentaires entre ces pôles.

En termes de développement économique, le gain de fluidité favorise le maintien du secteur économique qui retrouve son attractivité et son positionnement par rapport à la concurrence (marché Saint-Charles de Perpignan, port de Marseille-Fos, etc.). Il permet un nouveau fonctionnement en réseau des principales agglomérations. Les projets trouvent la fluidité des transports qui conditionnait leur développement. Le Valentinois peut profiter du maintien de la qualité des transports pour accompagner son expansion. Une politique de valorisation du pôle économique d'Avignon doit être engagée pour profiter de cette opportunité. Le développement des chantiers de transports combinés en liaison avec les ports maritimes constitue un axe d'aménagement renouvelé à l'échelle du territoire régional.

Cette mesure maintient une accessibilité du flux touristique de bonne qualité qui profite à la Drôme et à l'Ardèche.

Coût et délais

Le coût de la mesure est aujourd'hui estimé à environ 890 M€ pour l'élargissement de l'A7 et à environ 580 M€ pour l'élargissement de l'A9, soit un montant total de 1,47 Md€.

La mise en œuvre de cette mesure serait envisageable à partir de 2020. Elle peut porter sur la mise à 2x(3+2) voies des deux autoroutes concomitamment ou être décalée dans le temps, ce qui permet de chercher à bénéficier au mieux des effets des mesures précédemment développées et de répartir la charge financière des investissements à venir.

L'ÉLARGISSEMENT À 2X4 VOIES

Une solution envisageable aurait pu être d'élargir l'A7 et l'A9 à 2x4 voies. En effet, cette solution peut être considérée comme moins coûteuse et ayant moins d'impact sur l'environnement, tout en permettant une augmentation de la capacité de l'axe.

Pourtant, les études menées sur la question montrent, outre une complexité accrue des travaux (nécessité de reprendre les ouvrages d'art, par exemple les piles de pont), que ces derniers engendreraient une forte gêne pour les usagers, puisqu'ils se feraient sur l'emprise actuelle. Mais surtout, l'exploitation d'une autoroute 2x4 voies, si elle permet effectivement un gain de capacité, n'offre pas toute la souplesse des infrastructures séparées : gestion différenciée des flux, basculement du trafic sur l'une ou l'autre des infrastructures en cas de besoin, intervention facilitée des équipes de secours et de sécurité, etc. Par ailleurs, les VL pourraient se trouver encore plus pénalisés par le trafic PL, ces derniers se permettant plus facilement des dépassements compte tenu de l'existence d'une voie supplémentaire. On peut donc craindre, d'une manière générale, que, à l'exception de l'augmentation de capacité, une 2x4 voies génère les mêmes inconvénients que la 2x3 voies actuelle, mais de manière amplifiée.



Travaux d'élargissement sur autoroute.
Photo : photothèque ASF

COÛT ÉLEVÉ

COÛT MOYEN

COÛT FAIBLE

3.4.4 Accroître les capacités routières : la construction d'une nouvelle autoroute du piémont

COUT ELEVE

La mesure

La mesure proposée ici consiste à réaliser une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 x 2 voies, en rive droite du Rhône, entre les autoroutes A7 au sud de Valence et A9 au sud de Narbonne : elle quitterait la vallée du Rhône à partir de Loriol, puis se dirigerait vers Alès, traverserait le pays de l'Ardèche pour atteindre le Gard, passerait au droit de Privas, Aubenas et Alès, en restant en piémont des Cévennes puis des monts du Minervois, avant de se raccorder sur l'A9 au sud de Narbonne. A ce stade des études, il est beaucoup trop tôt pour envisager des tracés précis : le fuseau retenu pour cette infrastructure pourrait être celui matérialisé sur la carte ci-dessous.

Il est à noter que les milieux économiques de l'Ardèche et des Cévennes demandent un meilleur raccordement à la vallée du Rhône. L'amélioration des performances de l'itinéraire existant, assuré par l'enchaînement des RD904 et 104 et de la RN304, pourrait y contribuer : des élargissements, quelques contournements de sites urbanisés paraissent suffisants pour fluidifier le trafic et faciliter la circulation des poids lourds sans pénaliser les régions traversées. Cette amélioration permettrait de rejoindre la région de Valence à Alès, et de là, à Nîmes par la RN106 à 2 x 2 voies : elle offrirait une opportunité supplémentaire pour les véhicules se dirigeant vers Nîmes.

Mais, ses performances réduites en termes de vitesse notamment et sa longueur limitée n'en font pas une solution pour un délestage efficace des autoroutes entre Valence et Narbonne.

Le fuseau de l'autoroute du piémont.



COUT MOYEN

COUT FAIBLE

3.4.4 Accroître les capacités routières : la construction d'une nouvelle autoroute du piémont (suite)

Avantages

La construction d'un itinéraire autoroutier nouveau allège très sensiblement les axes principaux que constituent l'A7 et l'A9 en proposant une alternative au corridor rhodanien et en séparant les trafics Nord-Sud et Est-Ouest. Elle améliore la sécurité routière et assure une desserte performante de régions enclavées. Elle offre une gestion facilitée des trafics sur la vallée du Rhône qui nécessitera une information très en amont des usagers.

Les agglomérations de Montpellier et Béziers peuvent se développer vers le nord, au-delà de la bande littorale. Enfin, le Valentinois peut trouver un nouveau développement logistique en constituant un pôle stratégique relais entre le sud de l'Europe, l'Italie et les pays de l'Est.

La vallée du Rhône bénéficie des effets de la fluidité de l'axe Nord-Sud précédemment décrit.

En termes de développement du territoire, les retombées de ce projet répondent bien à la demande de désenclavement du territoire traversé et favorisent son développement. La création d'un itinéraire autoroutier du piémont ouvre un cadre nouveau de développement de l'arrière-pays de l'axe languedocien, dans le cadre d'une politique locale volontariste, de développement industriel, commercial et surtout touristique, tout en préservant les zones naturelles les plus sensibles des contreforts des Cévennes. La moyenne vallée du Rhône bénéficie d'une réelle option d'aménagement du territoire pour la région Rhône-Alpes, avec l'amélioration de la desserte des aires urbaines de Privas et Aubenas, ainsi qu'une grande partie du plateau ardéchois.

Inconvénients/ Impacts

L'autoroute du piémont constitue un encouragement à l'utilisation du mode routier et crée une demande nouvelle. Elle traverse des milieux aujourd'hui préservés et y introduit notamment un effet de coupure des territoires traversés, ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre associés à un trafic qui s'écoulerait, en l'absence de cette nouvelle infrastructure sur l'A7 et l'A9. Les émissions de gaz à effet de serre ne devraient varier que très faiblement par rapport au scénario volontariste, l'augmentation du trafic sur l'axe étant compensée par la diminution kilométrique des trajets et par une meilleure fluidité. Les milieux naturels traversés sont sensibles, on recense de nombreuses zones classées Natura 2000, notamment les garrigues du Montpelliérain, les zones humides du Narbonnais et le massif de Fontfroide. On peut également noter les nuisances (bruits et pollutions) liées au chantier de l'infrastructure.

Coût et délais

Le coût de cette nouvelle infrastructure est aujourd'hui estimé à 3,4 Md€.

COUT ÉLEVÉ

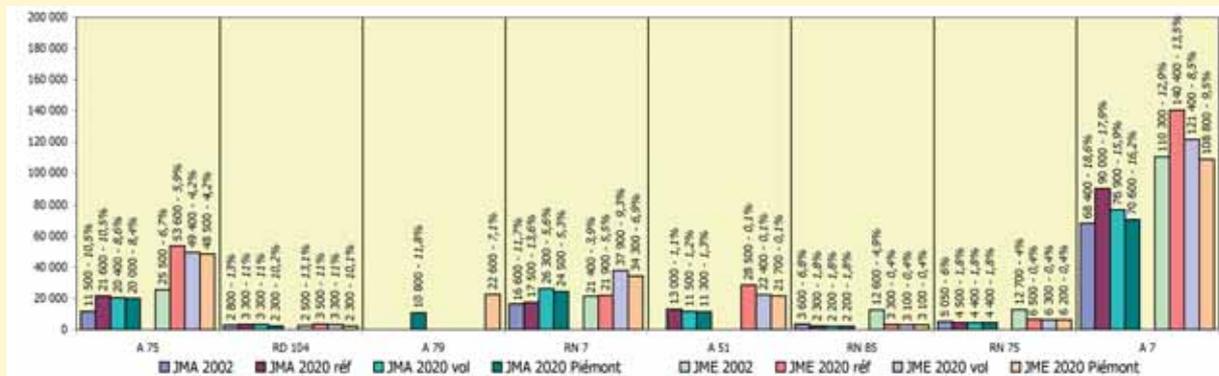
COUT MOYEN

COUT FAIBLE

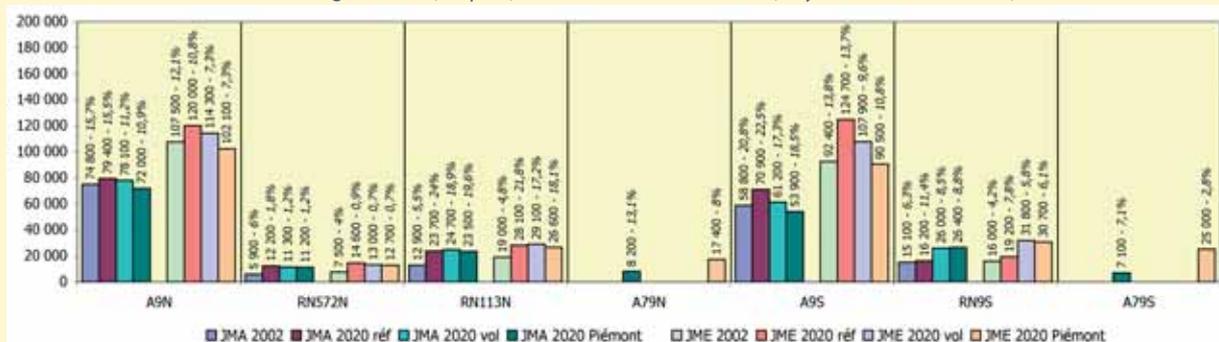
3.4.4 Accroître les capacités routières : la construction d'une nouvelle autoroute du piémont (suite)

Traffics et niveaux de service

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



Dans la vallée du Rhône, l'autoroute du piémont entraîne une stabilisation ou une diminution du trafic dans la vallée du Rhône par rapport au scénario volontariste. Le trafic diminue de 8 à 10 % sur l'A7 et de 7 à 9 % sur la RN 7. Le trafic poids lourds a également tendance à diminuer, sauf sur l'A51 où il est stable. La RN7 et la RD104 connaissent des diminutions du nombre de poids lourds pouvant aller jusqu'à plus de 30 %.

Sur l'arc languedocien, la baisse du trafic va jusqu'à 12 % (16 % en été), à l'exception de la RN9 Sud, sur laquelle ce trafic augmente de 2 % en moyenne annuelle. L'évolution est similaire pour le trafic poids lourds : diminution sur l'ensemble des axes, à l'exception de la RN9 Sud (+ 5 % en moyenne annuelle, + 2 % en été).

Il est à noter que les chiffres de trafic présentés prennent en compte l'aménagement des RN7 et RN86.

Comme dans le cas de l'élargissement, l'autoroute du piémont n'a que peu d'impact sur le trafic de l'A8, qui reste stable.



Photo : photothèque ASF

COUT ELEVE

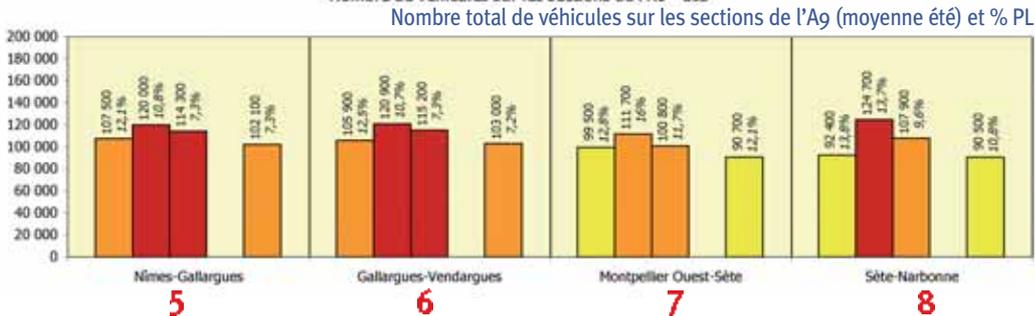
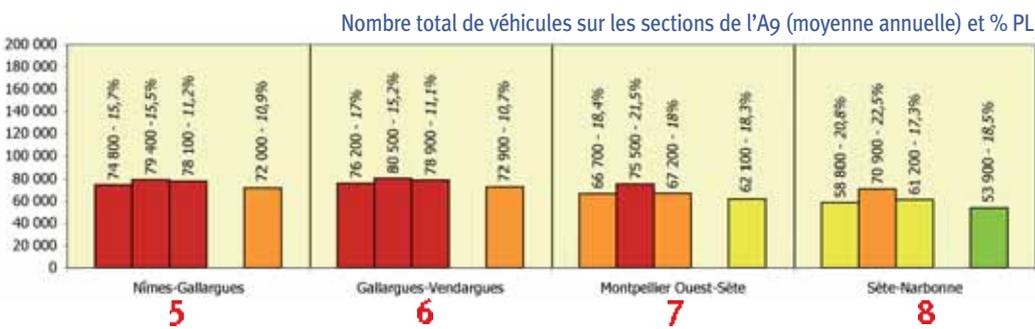
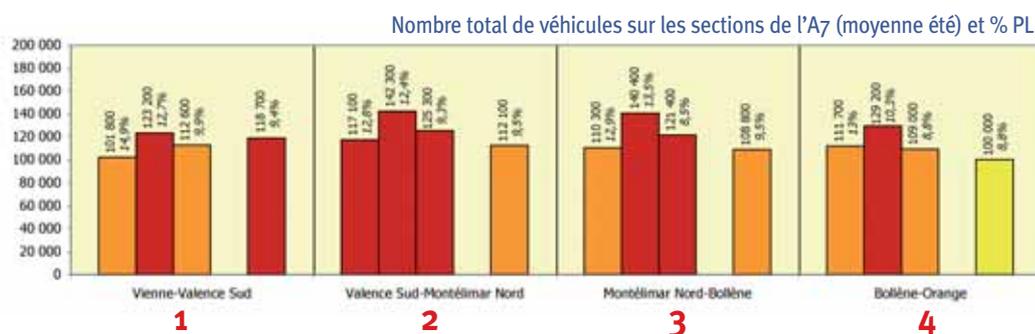
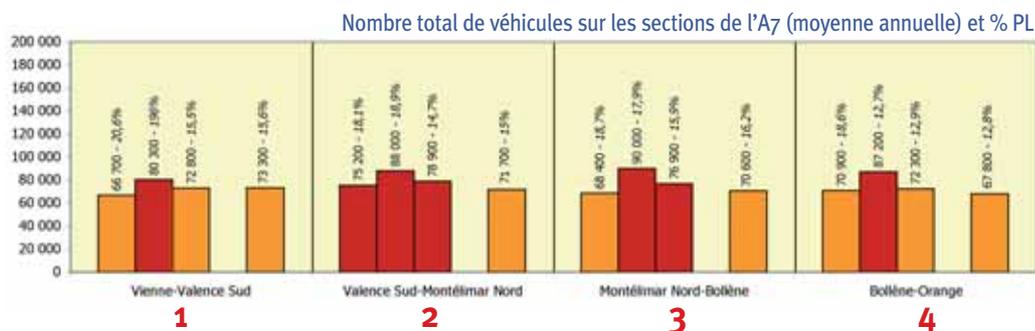
COUT MOYEN

COUT FAIBLE

3.4.4 Accroître les capacités routières : la construction d'une nouvelle autoroute du piémont (suite)

Dans chacun des graphiques ci-contre, sont indiquées de gauche à droite : les valeurs de l'année 2002, celles de la situation de référence, celles du scénario volontariste et enfin, à droite, les valeurs dans le cas de la construction de l'autoroute du piémont.

Les cartes des sections sont présentées en parties 1 et 2



L'autoroute du piémont permet à l'autoroute A7 de voir son trafic, tant général que poids lourds, se stabiliser ou diminuer en fonction des sections. L'axe retrouve ainsi des situations moins dégradées par rapport au scénario volontariste. De même, pour l'A9, la nouvelle infrastructure permet un retour à des situations « simplement » dégradées, notamment à l'Ouest de Montpellier. La section Sète-Narbonne retrouve même une situation fluide.

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

COUT ELEVE

COUT MOYEN

COUT FAIBLE