

Débat public vallée du Rhône et arc languedocien

Réunion de clôture du 20 juillet 2006

Les priorités d'ASF

Jean-Pierre Boulet - ASF

EN PREAMBULE

- ❖ **Croissance économique, liberté de se déplacer et préservation de l'environnement sont compatibles**

- ❖ **Il faut retenir un large éventail de solutions pour répondre au défi auquel nous sommes collectivement confrontés : assurer le bon fonctionnement du couloir rhodanien et de son prolongement jusqu'à l'Espagne**

- ❖ **ASF a confiance en l'avenir et croit au progrès technique. En particulier, la recherche vers des véhicules propres aura un triple impact positif vis-à-vis des préoccupations majeures exprimées dans le débat :**
 - réduction des émissions de gaz à effet de serre
 - réduction de la consommation pétrolière
 - réduction des nuisances pour les riverains

LES TROIS PRIORITES D'ASF

- ❖ **Imaginer, expérimenter et mettre en vigueur l'exploitation de demain**
- ❖ **Passer de l'incantation à la pratique concernant le report modal des transports de marchandises**
- ❖ **Etudier une augmentation de capacité routière de l'axe A7/A9 en faisant de celle-ci un véritable projet d'aménagement, avec un impact très positif sur l'environnement**

1. OPTIMISER L'EXPLOITATION DE L'AXE EXISTANT

- ❖ **Régulation des vitesses : en cours depuis 2004 sur l'A7, elle a vocation à s'étendre sur l'A9**
- ❖ **Interdictions de doubler bien ciblées pour les PL : dans le temps et dans l'espace**
- ❖ **Information des usagers : déjà très développée, elle sera complétée dans les années à venir par une information sur les temps de parcours avant l'entrée sur l'autoroute**
- ❖ **Expérimentation de mesures nouvelles et innovantes, avec le soutien des pouvoirs publics et des élus locaux :**
 - **Contrôle d'accès**
 - **Modulation tarifaire**

2. L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

PERPIGNAN / LUXEMBOURG

- ❖ **ASF est très favorable au report modal et va y participer en tant que promoteur et principal actionnaire de l'opérateur LORRY-RAIL**
- ❖ **ASF est en charge des travaux de la plate-forme de Perpignan, qui vont démarrer début août prochain**
- ❖ **Premières circulations au printemps 2007, mais au démarrage de l'opération 0,6 % seulement du trafic PL A7/A9 sera reporté sur le rail**
- ❖ **Opération financièrement équilibrée sans subvention d'exploitation**

3. ETUDIER UNE AUGMENTATION DE CAPACITE DE L'AXE

Un constat :

Un seul cordon autoroutier relie les réseaux denses et maillés des Régions Rhône-Alpes et PACA



3. ETUDIER UNE AUGMENTATION DE CAPACITE DE L'AXE

Quelques rappels :

- ❖ 40 % d'augmentation du trafic sur l'axe A7/A9 entre 1990 et 2005
- ❖ en 2005 sur les sections les plus chargées de l'axe :
 - 13 500 à 15 500 PL/J
 - 63 000 à 92 000 VL/J
- ❖ travaux de maintenance possibles sous circulation seulement 5 mois sur 12 aujourd'hui , 2 mois en 2015



3. ETUDIER UNE AUGMENTATION DE CAPACITE DE L'AXE

- ❖ **40 000 heures x km de bouchons en 2005 sur l'ensemble A7/A9, en progression de 20 % depuis 2000**
- ❖ **20 coupures de l'axe en 2005 suite à des accidents de PL**



LE CORDON AUTOROUTIER ACTUEL EST DE PLUS EN PLUS FRAGILE

3. ETUDIER UNE AUGMENTATION DE CAPACITE DE L'AXE

- ❖ **L'autoroute coaxiale 2 x (3 +2) présente beaucoup d'avantages :**
 - Elle résout définitivement le problème de la saturation routière, permet une gestion optimisée de l'écoulement des flux VL/PL, améliore la sécurité, enfin assure la possibilité d'une bonne maintenance de l'infrastructure
 - C'est un véritable projet d'aménagement du territoire ...
 - qui évite le risque de déclin économique des régions desservies ...
 - et qui permet une réhabilitation d'envergure sur le plan de l'environnement

- ❖ **Il faut donc l'étudier de façon complète...**

- ❖ **et faire des réservations foncières pour pouvoir, s'il y a lieu, faire les travaux dans quelques années**

LE PRINCIPE DE PRECAUTION EXIGE DE PRESERVER L'AVENIR EN MAITRISANT L'URBANISATION DE L'AXE