

Débat public vallée du Rhône et arc languedocien

La saturation de l'A9
La nécessité d'une augmentation des capacités routières
La solution 2 x (3+2)

***Réunion territoriale du 13/06/2006
Montpellier
Jean-Pierre Boulet : ASF***

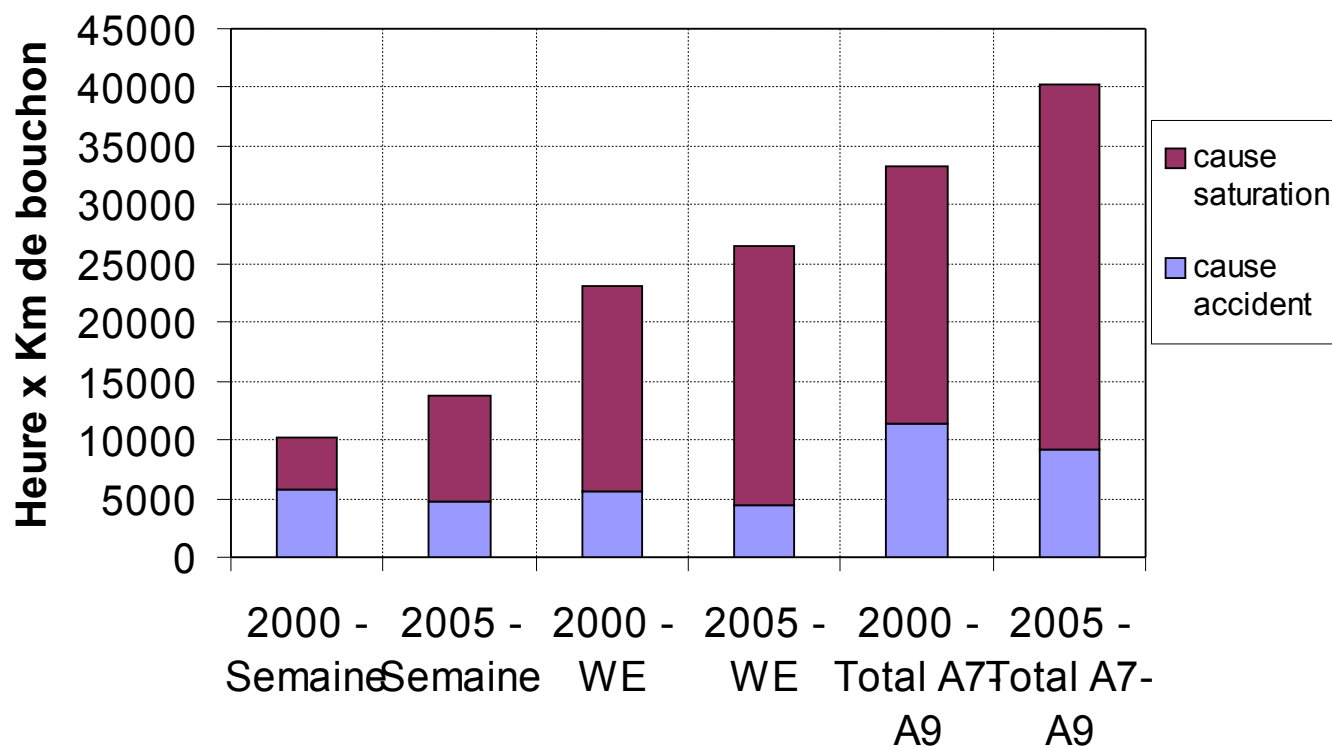
- ❖ **L'axe A7/ A9 est l'un des plus chargés d'Europe.**
- ❖ **En dehors du secteur situé au droit de Montpellier, la section la plus chargée est Lunel/ Vendargues avec en 2005 :**
 - **84 200 véhicules / jour en moyenne annuelle, dont 13 700 PL (16 %)**
 - **113 300 véhicules / jour en moyenne juillet / août**
 - **plus de 150 000 véhicules / jour en pointe**
 - **croissance de 17 % en 5 ans en moyenne annuelle**

Congestion – Situation 2005 et évolution 2000/2005

❖ Situation 2005 :

- A7 (Vienne/Orange) et A9 (Orange/Narbonne) pèsent pour 50% des bouchons enregistrés sur le réseau ASF
- Les bouchons de ces axes sont causés à 75% par la saturation du réseau

❖ Évolution 2000/2005 :



❖ Total : croissance de 20%

❖ Semaine :

– Croissance de 30%

– Croissance de 100% de la "cause saturation"

❖ WE : croissance de 15%

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?

- ❖ En raison du diagnostic alarmant sur la situation actuelle et de l'incapacité des autres familles de solutions à résoudre à elles seules le problème posé.
- ❖ les autoroutes A7 et A9 sont déjà saturées depuis plusieurs années et le nombre, la longueur et la durée des bouchons augmentent de façon spectaculaire depuis l'année 2000, malgré les mises en service postérieures de la LGV Valence-Marseille, de l'A20 Paris / Toulouse / Espagne, et du viaduc de Millau.



Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?



- ❖ les mesures d'exploitation déployées par ASF depuis plus de 10 ans trouvent aujourd'hui leurs limites et ne permettent pas d'augmenter le débit maximal possible d'A7 et A9 ;

Cf la régulation de vitesse qui, dans les périodes de pointe, ne fait que retarder l'apparition des bouchons.

- ❖ des mesures nouvelles telles que la modulation tarifaire ou la limitation des entrées sur l'autoroute en période de saturation ne paraissent pas souhaitables :

effet limité, problème d'acceptabilité par les usagers concernés.

- ❖ le report souhaitable du transport de marchandises vers la voie d'eau et le rail ne permettra même pas d'absorber la croissance attendue de ce trafic dans les 20 ans à venir.

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?

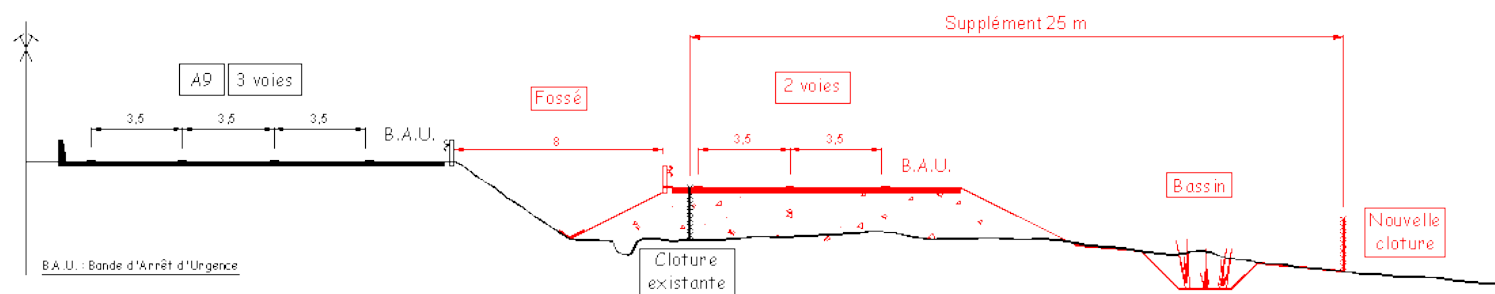
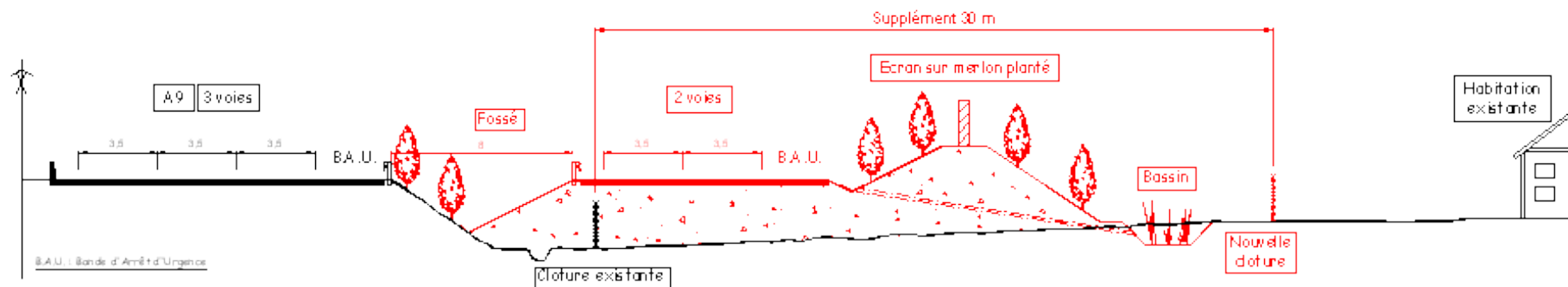
- 1. Parce que refuser a priori tout accroissement de capacité routière serait la pire des stratégies.**
 - ❖ **la congestion et la pollution augmenteraient .**
 - ❖ **cela ne freinerait pas l'accroissement de la demande de transport de marchandises qui est étroitement corrélée à la croissance économique au sein de l'union européenne.**
 - ❖ **les conséquences seraient très défavorables pour les facilités de déplacement des automobilistes, au premier rang desquels les usagers locaux, ceux qui circulent le plus souvent sur les autoroutes A7 et A9 ; la fréquentation touristique des trois régions et les déplacements affaires seraient également pénalisés.**
 - ❖ **les riverains des routes parallèles seraient extrêmement pénalisés par les nuisances induites par la nécessité de fermer de plus en plus souvent les autoroutes pour réaliser des travaux de nuit.**

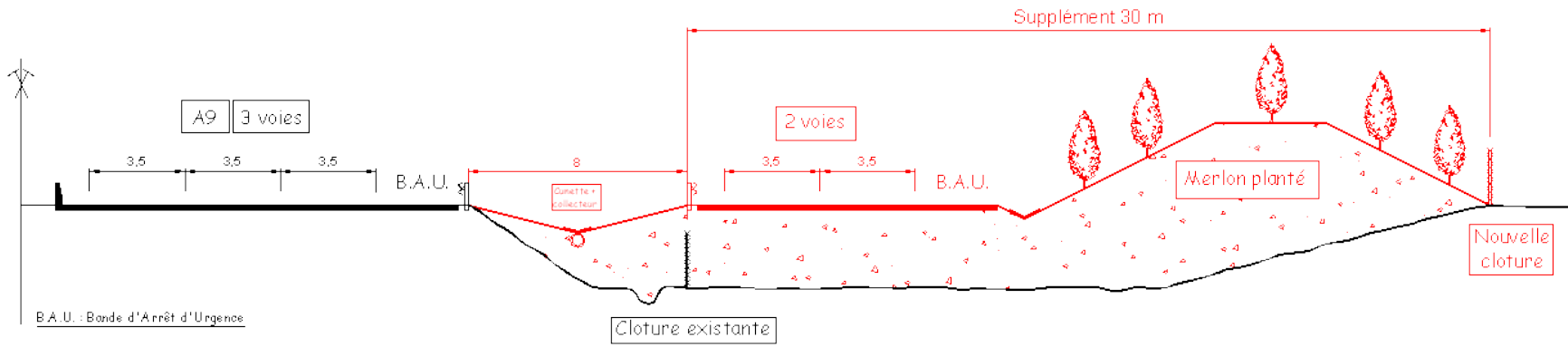
La solution 2 X (3+2) : les principes

- ❖ **réalisation de deux nouvelles chaussées à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute actuelle, sur les sections les plus chargées (Nîmes Ouest / Montpellier et Béziers / Narbonne pour l'A9)**
- ❖ **emprise supplémentaire limitée et aucun morcellement supplémentaire des territoires**
- ❖ **circulation des poids lourds sur les voies nouvelles, sauf évènement exceptionnel**
- ❖ **gestion du flux de véhicules légers en fonction du trafic :**
 - **hors été et grands week-ends touristiques, les 6 voies actuelles de l'A9 suffiront, d'où une séparation totale des trafics de transit VL et PL**
 - **en cas de besoin lors des grandes migrations, les VL pourraient emprunter s'ils le souhaitent les voies nouvelles destinées en priorité aux PL**

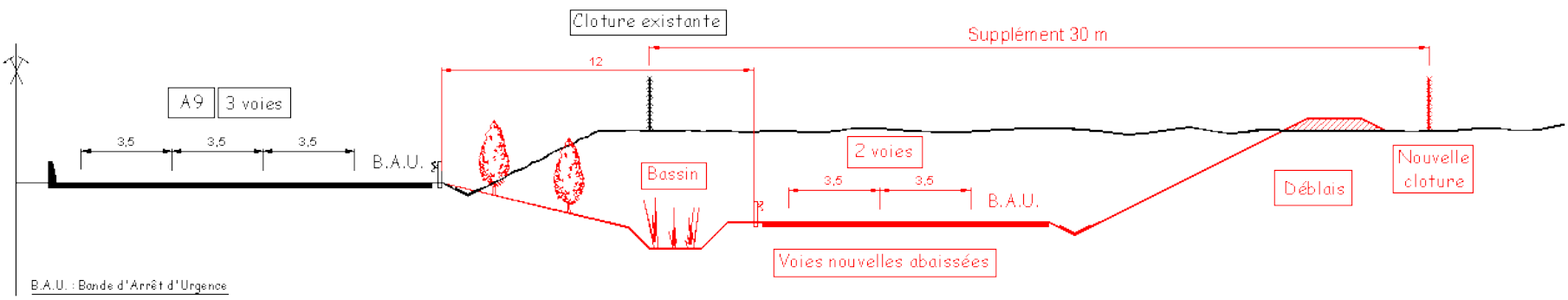
La solution 2 X (3+2) : les principes

- ❖ **réhabilitation d'envergure de l'autoroute actuelle permettant une bien meilleure protection que dans les autres solutions, notamment vis-à-vis du bruit et de l'impact paysager.**
 - **merlons latéraux larges arborés**
 - **abaissement des voies nouvelles PL dans les sites les plus sensibles**





B.A.U. : Bande d'Arrêt d'Urgence



B.A.U. : Bande d'Arrêt d'Urgence