

VALLÉE DU RHÔNE ET ARC LANGUEDOCIEN

UNE SOLUTION SANS
AUGMENTATION DE L'OFFRE
AUTOROUTIÈRE EST ELLE POSSIBLE?

ANALYSE DES TRAFICS ET DES
BESOINS DE TRANSPORTS

La Vallée du Rhône : un espace saturé

- La vallée du Rhône a, de tous temps, été considéré comme un couloir naturel de circulation du fait qu'il s'agit d'un passage nord sud entre les alpes et le massif central mettant en communication le Nord et le Sud de l'Europe. Ce qui a conduit à la construction de multiples infrastructures de transports. Pour autant, la vallée du Rhône voit se produire, régulièrement, des embouteillages dont les médias se font les échos.
- La construction d'infrastructures autoroutières supplémentaires, reviendrait à considérer que l'espace est disponible à l'infini. Or, cela est faux car sur l'ensemble du territoire, l'espace est déjà occupé par des infrastructures, de l'habitat et des activités économiques en particulier agricoles.

Une meilleure utilisation des infrastructures existantes

Le problème qui est à l'origine de ce débat est le trafic sur
l'autoroute A7/A9

Une solution qui évite d'augmenter l'offre autoroutière suppose le
report sur les infrastructures existantes d'un part significative du
trafic

Or, ce trafic n'est pas monolithique. Il est à analyser en fonction de
la distance parcourue par les utilisateurs, cela pour les
personnes comme pour les marchandises

Enfin, pour les pointe de trafic, il est possible d'examiner le report s
le temps en étalant les flux sur deux jours au lieu d'un lors des
grands départs.

Un réseau routier inefficace

Héritage du passé, la conception du réseau routier dans la vallée du Rhône a pour caractéristique la plus marquante, une traversée systématique des agglomérations. Ce qui a deux conséquences principales :

- Une capacité réduite à la capacité permise par la plus difficile des traversées d'agglomération.
- De réels problèmes de sécurité dans les traversées d'agglomération

La présence de l'autoroute A7 apparaissant, initialement, comme la solution à ces deux problèmes les usagers se sont habitués à emprunter l'autoroute même pour des déplacements de courte distance ce qui en allonge la distance parcourue dans de cas des déplacements les plus courts (ce qui est logique, car l'autoroute n'est pas une infrastructure adaptée aux déplacements à courte distance).

Les trafics autoroutiers dans la Drôme et dans l'Hérault en sont l'illustration

Des améliorations dont les définitions existent

Chaque fois qu'une agglomération est traversée par une route à grande circulation, des projets de contournement sont étudiés afin d'évaluer les solutions potentielles. La réalisation de tels contournements peut être décidée tardivement, voire remise indéfiniment. Dans le cas de la vallée du Rhône, la présence de l'autoroute A7 a fourni le prétexte pour ne pas entreprendre la réalisation de contournement, au moins pour les cas les plus difficiles.

Cependant, des solutions, même complexes existent et il est, donc, possible de réaliser une évaluation de l'accroissement de capacité des nationales 7 et 86 qui résulterait de la suppression des traversées d'agglomération les plus difficiles.

En prenant comme référence les trafics actuels, il est possible d'estimer ces accroissements de capacité réelle. Les chiffres que l'on peut évaluer grossièrement montrent qu'il existe un réel potentiel qu'une étude plus approfondie, en utilisant en particulier les études de contournements déjà disponibles, pourra évaluer plus précisément.

La contribution ferroviaire

Le rééquilibrage de l'utilisation des modes de transports vers une utilisation plus importante de la voie ferrée est, certainement, l'élément le plus déterminant d'une véritable politique des transports qui s'attache à ce que chaque besoin de transport trouve la réponse qui soit, globalement, la plus efficace pour la collectivité.

La contribution ferroviaire peut s'exprimer suivants plusieurs axes:

- Le transports des marchandises à longue distance
- Le transports des marchandises à courte et moyenne distance
- Le transports des passagers à longue distance
- Le transports des passagers à courte et moyenne distance

Transport à longue distance des marchandises

Le transport à longue distance est certainement celui pour lequel l'utilisation de la voie ferrée est la plus prometteuse car les transports par la route à longue distance s'effectuent par camions au gabarit maximal autorisé par le code de la route. Ils sont, de ce fait, déjà regroupés

L'efficacité de tels modes de transports peut s'évaluer en estimant la part du trafic actuel de poids lourds sur l'A7 que pourrait remplacer un nombre donné de trains. En utilisant des configurations standards des convois de marchandises, on obtient un report de 1125 camions sur 45 trains.

Les lignes classiques disposent d'une capacité maximale de 150 trains par jour et par sens de circulation compte tenu des systèmes actuels de régulation des circulations (source : document d'étude des voies existantes du ministère des transports). Leur taux d'occupation étant, à ce jour inférieur, et de loin, à 50%, une importante capacité de circulation existe et permet d'envisager un nombre de trains suffisant pour avoir une réelle efficacité en matière de rééquilibrage des modes de transports.

Transport à courtes et moyennes distances des marchandises

Le transport des marchandises à courtes et moyennes distances ne peut se faire en utilisant les même solutions que pour la longue distance car les volumes sont beaucoup plus fractionnés et les expéditeurs plus dispersés sur le territoire.

Par contre, la mise en place de navettes de messagerie, de préférence couplée aux TER permettrait de proposer du transport de colis depuis et vers tous les arrêts du TER. Afin de fournir un véritable service porte à porte, il serait nécessaire d'organiser des collectes et distribution des colis pour les clients qui ne sont pas suffisamment proches des gares (Ce rôle est celui qui fut à l'origine du SERNAM).

Transport des personnes à longue distance en période de départ en vacances

Afin de réduire l'encombrement des autoroutes pendant les périodes de départ en vacances, il faut, paradoxalement s'intéresser à leur automobile et leur bagages. Cela, parce que les « vacanciers » ont besoin de leur automobile sur leur lieu de séjour ainsi que d'un important volume de bagages (cas d'une famille partant en camping au bord de la mer).

La solution du type « train auto-couche » est peu utilisée pour trois raisons :

- Coût élevé
- Peu de points de départ
- Procédures complexes

En réalité le transport tel qu'organisé pour le passage des véhicules et de leurs occupants dans le tunnel sous la manche semble plus prometteur. En permettant un chargement à l'arrivée des passagers, il serait possible sur les itinéraires à fort trafic d'organiser des convois qui emprunteraient les mêmes voies que les trains de marchandises. En effet, un voyage à la vitesse moyenne de 80 km/h est suffisant car il faut le comparer au même voyage dans les embouteillages et non à un trajet en TGV. Outre l'augmentation du confort et la diminution du stress, il y a également un bénéfice certain à attendre en matière d'accidentologie.

Transport des personnes courte et moyenne distance

Si l'on examine les volumes de trafic routier en fonction de la distance, il apparaît que les courtes et moyennes distances représentent une part importante du total. Cette situation s'est aggravée avec la mise en service des lignes à grande vitesse car la SNCF ayant donné clairement la priorité à ce mode de transport, les courtes et moyennes distances n'ont bénéficié que de peu d'investissement.

En fait pour répondre à ce besoin, il faut donner la priorité à un réseau dense avec de nombreux arrêts, la vitesse n'étant pas un impératif. La solution consiste donc dans l'amélioration des réseaux de TER.

Afin d'évaluer la baisse du nombre de véhicules sur l'autoroute qui correspond à une augmentation de fréquentation des TER, il faut estimer le nombre des passagers par véhicule routier dans les déplacements à courte et moyenne distance. En fait, il s'agit généralement d'une personne par véhicule car le déplacement individuel semble la règle

. La mise à niveau de l'ensemble du réseau secondaire est un élément prépondérant (par exemple: liaison Grenoble/Valence qui est, à ce jour en voie unique et non électrifié).

Réduction des pointes de trafic

Afin de réduire les pointes de trafic, essentiellement en week-end et pendant les migrations saisonnières des périodes de vacances, deux axes semblent prometteurs :

- Interdire tout trafic de PL pendant les périodes les plus chargées. Il est tout à fait remarquable que, pendant les week-end et les départs en vacances, malgré les interdictions de circulation de PL, il y a suffisamment de PL (circulants en dérogation) pour que la voie de droite de l'autoroute A7 ne soit pas pleinement utilisable par les VL. Ce qui réduit la capacité réelle de l'A7. Une telle disposition serait de nature à réduire considérablement les encombrements sans réellement pénaliser les transports de marchandises car les denrées périssables transportées à ce jour en dérogation sont quasi systématiquement transportées d'un entrepôt frigorifique vers un autre entrepôt frigorifique. Par ailleurs, les transports d'animaux vivants peuvent s'organiser de manière à ne pas devoir emprunter l'A7 pendant les quelques périodes critiques de l'année.

- Imposer des règles aux professionnels du tourisme pour éviter que toutes les locations se fasse de Samedi à samedi afin d'étaler les départs sur deux jours.

L'utilisation de la voie fluviale

Bien que nous ne soyons plus au siècle de Freycinet, l'utilisation de la voie fluviale pour le transport des marchandises reste une possibilité prometteuse à la condition de vouloir organiser ce mode de transport en tenant compte des réalités du XXI ème siècle en matière de transport.

Le Rhône se présente, entre la méditerranée et Lyon comme une voie navigable à grand gabarit. Un doublement des écluses a même été prévu, ce qui permettrait de faire face à toutes les augmentations de trafic.

Plusieurs types de marchandises sont susceptibles d'être transportés par la voie fluviale : les conteneurs, les pondéreux et les matières dangereuses.

Conclusions

L'examen des trafics et des possibilités des infrastructures existantes montre que l'on peut envisager des reports suffisants pour décharger l'A7/A9 à condition d'organiser les transports et non de se contenter de bâtir des infrastructures

Pour consolider cette approche, il faut pouvoir disposer de relevés de trafic pour toutes les infrastructures. Il s'agit, bien évidemment, des données brutes sans extrapolation, mais avec les conditions de mesure. Or, l'évaluation du trafic des marchandises en part longue distance, telle que contenue dans le document de support au débat pose question. 17% de PL effectuant un transit est une valeur non cohérente avec l'observation des PL sur l'autoroute.

Le recours à des solution innovantes en matière d'organisation des transports est impérative. Le volume de trafic dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien st tel que si une solution autoroutière était retenue, cela obérerait toute possibilité pour la France se se conformer à ses engagements en matière de réduction des émissions polluantes..