

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 09



JUIN 2006

AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE

A7 et A9, des axes autoroutiers saturés

L'A7 et l'A9, axes de communication naturels entre l'Europe du Nord et du Sud, sont saturés un grand nombre de jours dans l'année.

Lieu de passage unique en Europe, l'A7 affiche une croissance du trafic de plus de 3% par an sur les quinze dernières années. Cette croissance n'a marqué depuis 2003 qu'un léger fléchissement, malgré les mises en service de l'A20 (axe

Paris/Toulouse/Espagne, juin 2003), du Viaduc de Millau (décembre 2004) et de la ligne TGV Valence/Marseille (2001). Depuis 1990, l'A7 a dû absorber en moyenne chaque année 400 poids lourds (PL) et 1 000 véhicules légers (VL) supplémentaires par jour.

L'A9 quant à elle connaît une évolution similaire. Plus récent, le phénomène est plus rapide du fait du dynamisme des échanges entre l'Espagne et l'Europe et du développement démographique.



CONTACT
M. Jean-Pierre BOULET
Directeur chargé de mission

Direction d'opérations
Mas des Cavaliers II
471, rue Nungesser
34130 MAUGUIO

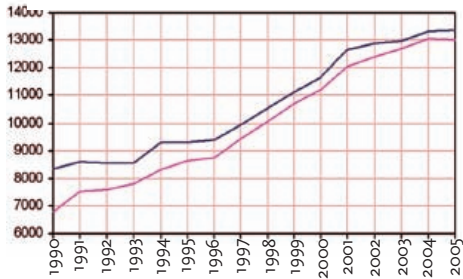
Tél. :
04 67 13 86 20
06 80 30 70 39

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



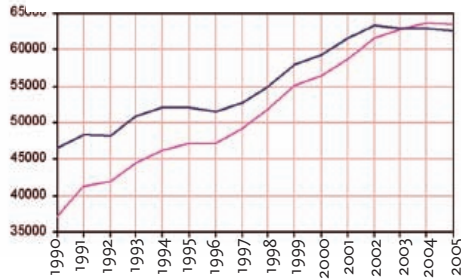
TRAFFICS MOYEN JOURNALIERS ANNUELS
POIDS LOURDS (véhicule/jour)



Nos prévisions de trafic moyen terme les plus raisonnables laissent entrevoir pour les 2 axes la poursuite d'une croissance modérée de l'ordre de 1% par an pour les VL, avec un phénomène plus marqué concernant les PL (de l'ordre de 2% par an d'ici 2015). En outre, si l'A51 ne s'achevait pas entre Grenoble et Gap, 4 000 véhicules/jour de plus seraient à écouler en 2020 par la vallée du Rhône.

Sur ces artères, vitales à l'économie et au tourisme, le flux ne s'écoule plus normalement, du fait de l'absence de toute réserve

TRAFFICS MOYEN JOURNALIERS ANNUELS
VÉHICULES LÉGERS (véhicule/jour)



de capacité.

Les conséquences sont multiples :

> **Pour les usagers, le niveau de service (confort et fluidité) se dégrade**

Au-delà des pics estivaux bien connus de tous et des grands week-ends fériés où le trafic peut atteindre 130 à 165 000 v/j, la gêne s'intensifie et s'étale sur les autres mois ;

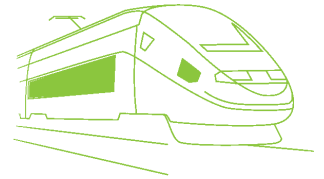
> **Le nombre de jours où le moindre incident mineur**

entraîne des perturbations est de plus en plus élevé.

Ce phénomène se produit lorsque le trafic dépasse 3 500 véhicules par heure et par sens. Il concerne actuellement 100 jours par an et devrait se situer entre 150 et 170 jours par an en 2015 ;

> **Lors d'événements graves nécessitant la coupure de l'autoroute,**

le trafic est reporté sur le réseau secondaire inapproprié pour absorber ces flux et qui se trouve lui aussi rapidement saturé.



INTENSIFICATION DE LA GÊNE ET DÉGRADATION DE LA SECURITE

Dans ce contexte de fort trafic, et du fait de l'absence d'un réseau de substitution performant, nous rencontrons de plus en plus de difficultés dans l'accomplissement de notre mission de service public conciliant maintenance de l'infrastructure, fluidité du trafic et sécurité routière.

> **Les travaux d'entretien courant**

(rénovation des chaussées, peinture des bandes blanches, réfection des glissières...) nécessitent pour la plupart des réductions de 3 à 2 voies. Or, les périodes propices à ces réductions deviennent de plus en plus courtes. Elles sont aujourd'hui de 3 mois en hiver (de janvier à mars) et de 2 mois en automne (de mi-octobre à mi-décembre). Elles ne seraient plus en 2015 que d'un mois en hiver et un mois en automne.

> **Ce phénomène se conjugue à un problème de sécurité**

des personnels chargés d'intervenir sur l'autoroute. Si l'on observe une nette amélioration de l'accidentologie des usagers (1 900 accidents sur A7 et A9 en 2005, contre plus de 2000 il y a 5 ans), les conditions de travail et de sécurité de nos personnels se dégradent progressivement. En 2005, on a

relevé sur notre réseau 40 heurts de véhicule d'intervention stationnant sur la bande d'arrêt d'urgence (soit près d'un par semaine) dont plus de 15 sur A7 et A9.



> **Du fait de la densité du trafic, la cohabitation VL et PL**

est la première inquiétude des usagers d'A7 et A9, comme l'attestent régulièrement

nos enquêtes clientèle. Enfin, le risque d'accident majeur impliquant des matières dangereuses n'est pas à exclure.

Devant ce constat préoccupant, c'est tout un ensemble de solutions qui doit être mis en œuvre. ASF présente ci-après celles qui la concernent plus particulièrement parmi les différentes mesures envisagées par l'État.

Une meilleure utilisation de l'infrastructure existante



> **ASF, en sa qualité d'exploitant d'A7 et A9, se doit de chercher des solutions concrètes,** réalistes et les moins contraignantes possibles pour l'utilisateur afin de contenir la dégradation du niveau de service. Les premières initiatives prises par ASF pour mieux réguler le trafic (Radio Trafic FM 107.7, panneaux lumineux...) datent de plus de 10 ans.

> **Parallèlement, nous modifions la gestion de nos chantiers afin de limiter la gêne aux usagers,** en recourant aux pratiques des réseaux urbains (chantier mobile, chantier de nuit...) et en planifiant au mieux les créneaux d'intervention, mais l'exécution des travaux de nuit, avec coupure d'autoroute, renvoie le trafic sur les axes secondaires traversant de nombreuses agglomérations en augmentant fortement la gêne des riverains.

> **Il convient également de rappeler le déploiement depuis 2 ans du dispositif de régulation dynamique des vitesses sur A7.**

Cette mesure, qui n'augmente pas le nombre de véhicules écoulés sur 24 h, améliore par contre notablement les conditions de circulation (moins de temps perdu, moins de stress au volant) en maintenant un débit maximal plus longtemps et en retardant la formation des bouchons. Ce système améliore également le bilan de l'accidentologie tout en diminuant la pollution émise. Il a vocation à être étendu.

> **Parmi toutes les voies d'améliorations possibles,** certaines mesures peuvent induire des contraintes fortes sur la circulation et donc sur la liberté des individus. De tels scénarios de rupture font aussi l'objet d'études, mais sont-ils acceptables par

les usagers de l'autoroute ?

Citons par exemple la régulation des accès qui consiste en une interdiction temporaire (par feux rouges) d'entrée sur l'autoroute, afin de ne pas la surcharger et retarder la formation des bouchons. Elle pénalise fortement les riverains et les usagers locaux.

Autre exemple, la modulation tarifaire qui consiste à faire varier le prix du péage en fonction du volume de trafic prévu, de façon à encourager la circulation dans des créneaux horaires à faible trafic. Elle peut s'appliquer à tous les véhicules ou être sélective (PL). Ce dispositif soulève une difficulté importante : l'application d'un tarif de péage plus élevé pour un niveau de service dégradé va clairement à l'encontre des attentes des usagers de l'autoroute. De même, une modulation tarifaire favorisant les grands flux de transit pénaliserait les trafics de proximité.

> **ASF explore toutes ces pistes d'amélioration, même les plus délicates, pour mieux gérer l'infrastructure existante.**

Cependant ces mesures d'exploitation ont des effets limités et ne constituent pas une réponse suffisante et durable à la croissance du trafic routier. Elles doivent se combiner à d'autres initiatives.



ASF, ACTEUR DU TRANSFERT MODAL



Parmi les solutions envisagées, dont la combinaison concourra à trouver une solution durable à la congestion croissante des couloirs rhodanien et languedocien, ASF s'est engagée dans le transport intermodal de marchandises.

ASF a ainsi pris la tête d'un groupement industriel visant à lancer la première autoroute ferroviaire de longue distance en France, entre Perpignan et le Luxembourg. Cette ligne devrait être opérationnelle au printemps 2007, et démarrera sur la base d'un aller et retour par jour, permettant le transport quotidien de 80 semi-remorques sur 1 000 km.

Son impact reste très modeste puisque cela ne représente que 0.6 % environ du trafic PL enregistré en moyenne sur les sections les plus chargées de l'A7 et de l'A9 en 2005. À périmètre constant des infrastructures ferroviaires, ce sont 3 à 6 aller et retour par jour que l'on peut espérer au mieux à court terme.



Une nécessaire solution autoroutière

> Vouloir se projeter à 20 ans c'est impérativement agir aujourd'hui,

quand on sait le temps nécessaire pour réaliser des infrastructures de transport fiables, sûres et respectueuses des hommes et de l'environnement.

Chacun aspire à des solutions harmonieuses et "douces", mais nous devons regarder la réalité en face. Ces solutions, même volontaristes, auxquelles ASF adhère et participe, sont insuffisantes pour répondre efficacement à la situation à laquelle nous sommes collectivement confrontés. Les systèmes alternatifs ne sont pas à même à eux seuls d'absorber la croissance du trafic correspondant à l'évolution économique et à l'augmentation de la demande de mobilité. Plusieurs solutions sont envisagées dans le cadre du débat public afin d'accroître les capacités routières :

> Elargir les RN adjacentes pour absorber le surplus de trafic de

l'autoroute dégraderait

gravement la situation des riverains en raison des nouvelles nuisances générées et nécessiterait un redimensionnement de ces infrastructures de desserte locale qui n'ont pas vocation à accueillir ces volumes de trafic.

> Elargir l'A7 en aménageant une 4^{ème} voie dans chaque sens de circulation constituerait une solution d'ores et déjà dépassée.

En effet, avec cette solution le gain de capacité resterait insuffisant et ne compenserait pas la dangerosité de son exploitation. En outre, sa réalisation sous circulation constituerait une gêne majeure imposée à tous les usagers pendant plusieurs années.

> Réaliser une augmentation de la capacité autoroutière à 2x2 voies

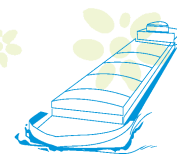
représente selon nous la seule solution à hauteur des enjeux de long terme.

Cette solution se décline en 2 possibilités :

- réaliser une autoroute nouvelle reliant Valence à Narbonne et desservant de nouveaux territoires (dite l'Ardéchoise) ;
- réaliser un aménagement de 2 nouvelles chaussées à 2 voies de part et d'autre de l'A7 entre Valence Sud et Orange et sur les sections les plus chargées de l'A9.

Cette deuxième possibilité permettrait un aménagement progressif de l'axe. Grâce à la dissociation des voies existantes et nouvelles, ses principaux avantages seraient de :

- permettre une séparation des flux VL et PL, en fonction du trafic, pour une meilleure sécurité et fluidité ;
- limiter fortement les cas de coupure totale de l'axe ;
- améliorer les conditions de circulation lors des opérations d'entretien ou de déneigement ;
- réaménager l'infrastructure existante, réduire l'effet de coupure et traiter les points noirs actuels.



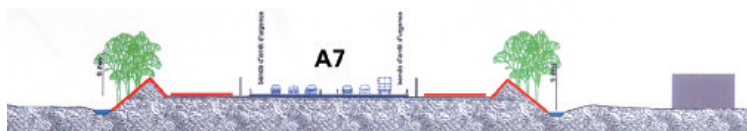
COMMENT RÉHABILITER L'AXE ACTUEL ?

Une augmentation de capacité des infrastructures autoroutières existantes, c'est l'opportunité d'une réhabilitation générale de celles-ci vis-à-vis de l'environnement, et notamment du bruit et de la protection des eaux. En effet, les programmes de réhabilitation environnementale engagés par ASF depuis 2002 restent limités par manque d'emprise et par l'extrême difficulté à concilier la réalisation d'opérations importantes avec la proximité de la circulation. Certains secteurs très contraints pourraient bénéficier d'un réaménagement d'envergure comme sur A7 le déport du trafic PL à l'opposé des zones habitées de Bollène à Piolenc ou des aménagements phoniques et paysagers ambitieux à Mornas et Mondragon.

Abaissement des voies nouvelles



Merlons latéraux larges



Conclusion

L'augmentation de capacité d'A7 et A9 sur leurs sections les plus chargées pourrait ainsi constituer une très bonne solution du point de vue socio-économique avec un coût raisonnable et une nette amélioration environnementale par rapport à la situation actuelle, pour répondre au défi auquel nous sommes collectivement confrontés, défi rappelé dans le dossier de presse du CIADT du 18 décembre 2003 indiquant : "Le couloir rhodanien, et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon, constitue un des axes majeurs de transport dans notre pays pour la route, le ferroviaire ou le fluvial. Son bon fonctionnement est une condition nécessaire à notre économie".