

Débat public Vallée du Rhône et arc languedocien

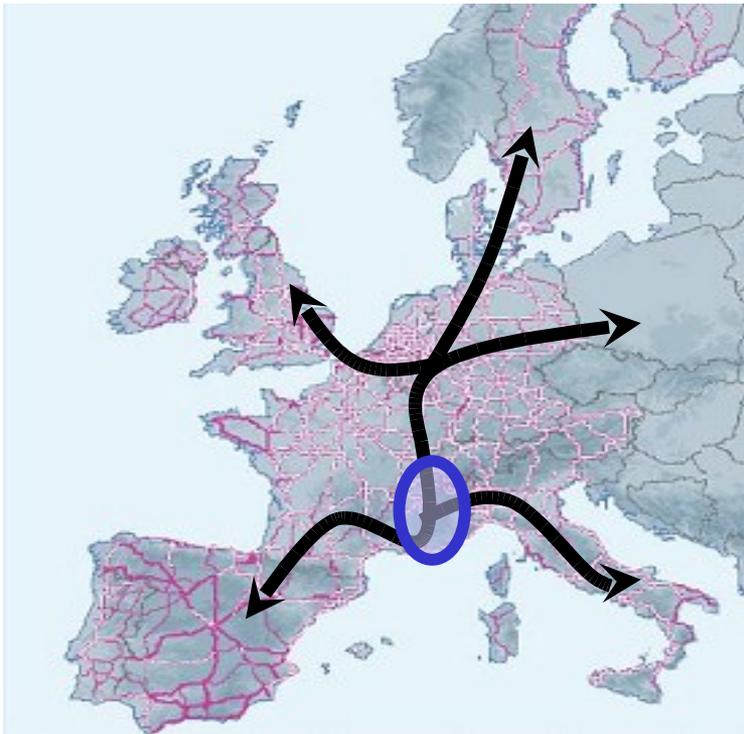
Le point de vue d'ASF

Audition publique du 17/05/2006

Marseille

Jean-Pierre Boulet : ASF

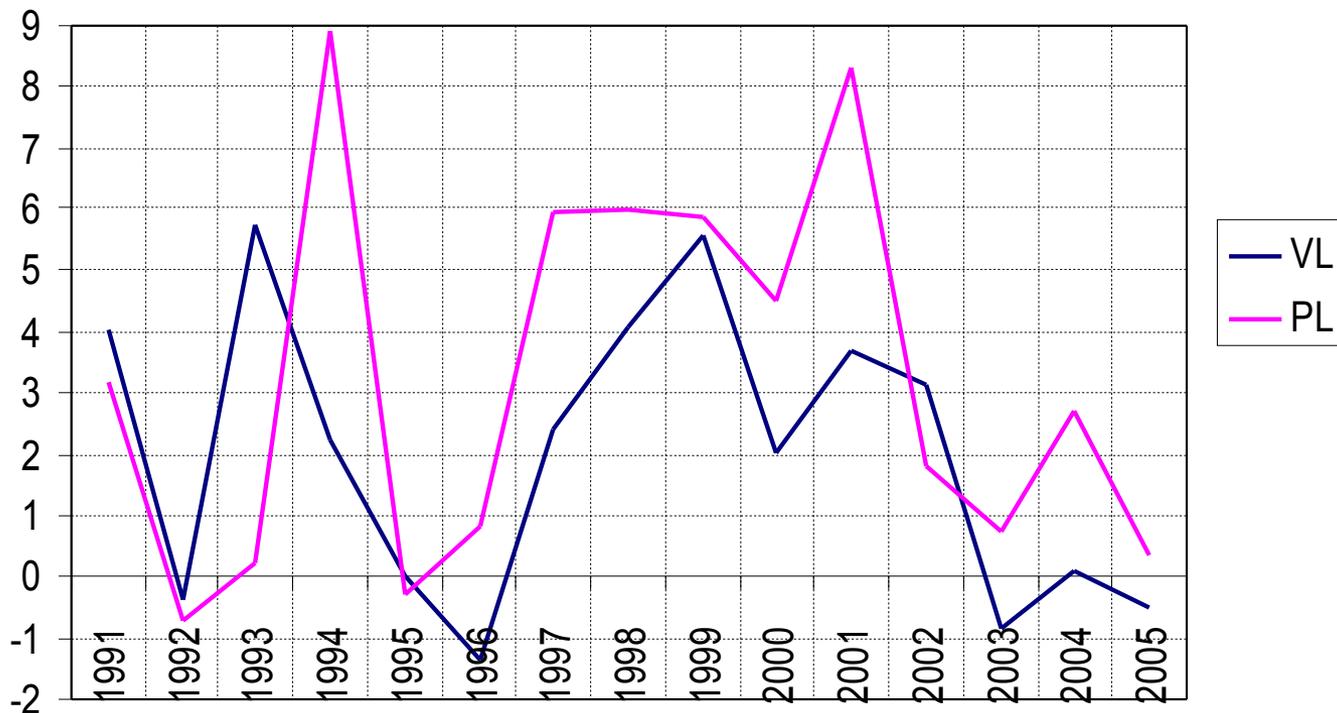
L' A7 et l' A9 en quelques chiffres



- ❖ Un des axes de liaison les plus fréquentés d'Europe
- ❖ Un axe à 2x3 voies écoulant (2005) :
 - 76 000 veh/j (moy. annuelle)
 - 120 000 veh/j (moy. estivale)
 - 165 000 veh/j en pointe
 - 14 500 PL/jour (entre 18 et 19% du trafic total) parmi lesquels :
 - ▶ 3 à 4% de PL matières dangereuses
 - ▶ 30 à 55% de PL étrangers

Evolution annuelle des trafics sur A7

Evolution annuelle du trafic en %



❖ croissance moyenne de 2,6% par an sur les 15 dernières années

❖ Un phénomène plus rapide pour les PL : 4% de croissance annuelle moyenne sur ces 15 ans

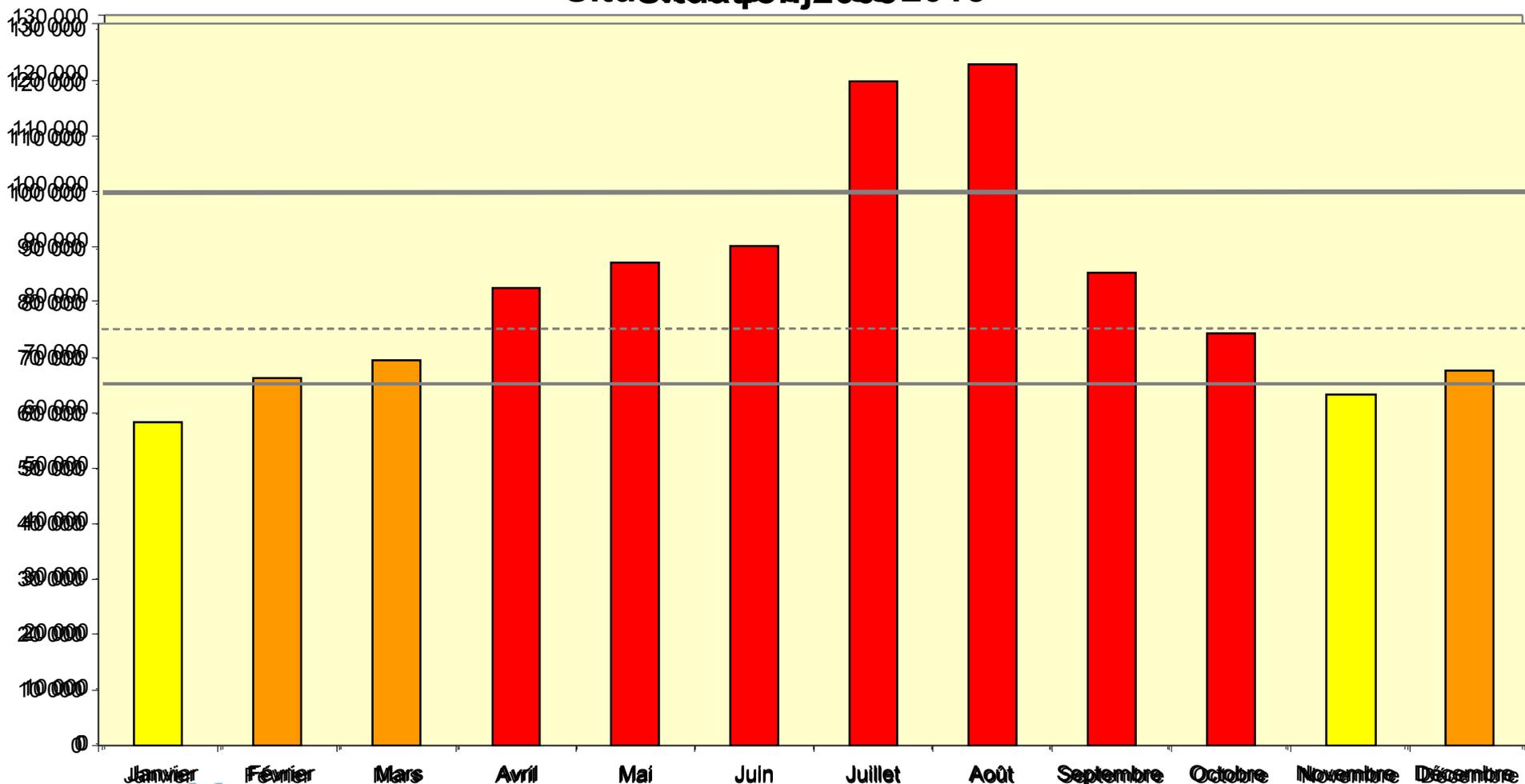
❖ Des prévisions de croissance à moyen terme : + 1% par an jusqu'à 2015 (hyp. Basse)

Phénomènes marquants identifiés :

- ❖ 1992 : Grève des routiers et effet guerre du golfe décalé
- ❖ 1995 : augmentation de la TVA (18,6 à 20,6%)
- ❖ 1996 : libéralisation trafic aérien - politique tarifaire SNCF
- ❖ 2003 : mise en service TGV méd. (+offre commerciale) + A20
- ❖ Fin 2004 : ouverture viaduc Millau (A75)
- ❖ 2005 : augmentation prix carburant

Répartition mensuelle des trafics et niveaux de service sur A7

Traffic Moyen Mensuel sur A7 (section Val de Saône Sud Lyon / 2 sens
sens autoroutiers)
Situation 2015

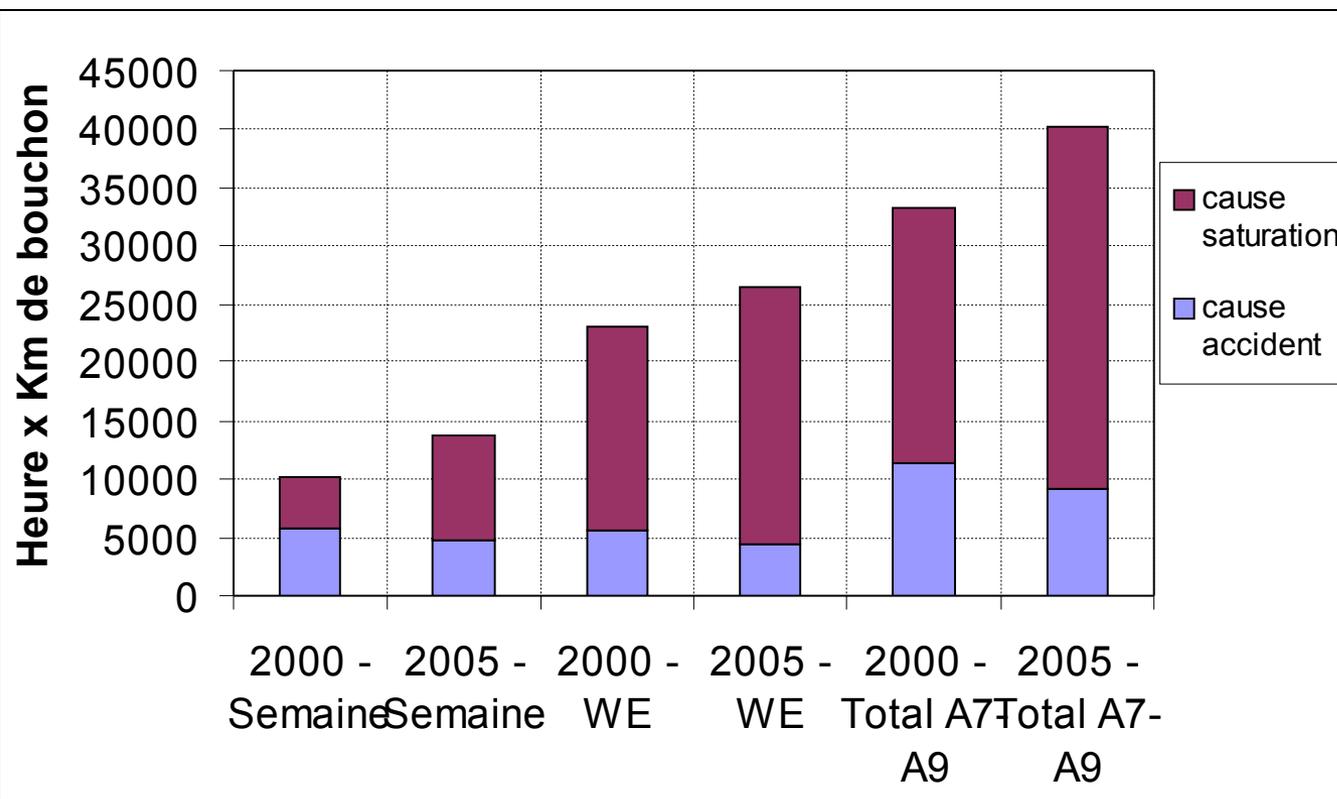


Congestion – Situation 2005 et évolution 2000/2005

❖ 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%

Une politique active en matière de sécurité routière

ASF a engagé dès 2000 un programme ambitieux (de plus de 25 M€) en terme d'équipements et outils de sécurité routière :

- ❖ **Installation de caméras (50) de vidéo-surveillance sur A7 et A9, afin d'être plus réactif en terme de détection d'incidents**
- ❖ **Sécurisation du terre-plein central en installant des glissières béton en lieu et place des glissières métalliques**
- ❖ **Équipements en « glissières moto » sur échangeurs et bifurcations**
- ❖ **Mise au point de procédures d'intervention concertées (ASF, gendarmerie, pompiers)**
- ❖ **Action sur la maîtrise des vitesses : Mise en œuvre, en liaison avec les Autorités (niveau local, national), de plusieurs actions :**
 - **Déploiement des radars fixes vitesses : 5 sur A7 et A9**
 - **Limitations de vitesses permanentes à 110 km/h sur A7 (traversée de Valence) et A9 (entre Vendargues et St Jean de Védas)**
 - **Actions de sensibilisation : opérations sécurité, campagnes d'information**

Une politique active en matière de gestion et d'information trafic

- ❖ **Développement de divers services d'information trafic : 107,7, Panneaux Lumineux, internet, services de nouvelle génération (terminaux embarqués, téléphone mobile, information sur les aires)**
- ❖ **Participation à l'élaboration de Plans de Gestion Trafic avec les Autorités (plans neige par ex.)**
- ❖ **Expérimentations innovantes permettant de contenir le niveau de saturation de l'A7 :**
 - **Interdiction de doubler pour les PL (A7 – Valence)**
 - **Régulation dynamique des vitesses**

Expérimentation de régulation des vitesses sur A7

- ❖ Lancée en 2004 et poursuivie en 2005, elle a eu de très bons résultats parmi lesquels :
 - ▶ Une diminution de 25% du nombre d'accidents pendant les périodes régulées
 - ▶ Un taux de respect des vitesses très fort : 90% des automobilistes respectent le 110 km/h lorsqu'il est affiché
 - ▶ Une très bonne appréciation de la part des usagers interrogés :
 - 85% pensent avoir tiré un bénéfice de cette opération
 - 83% considèrent l'opération comme non contraignante
 - ▶ Une diminution de 20 à 30% des bouchons
 - Plus de 200 000 heures de bouchon économisées
 - ▶ Une réduction des émissions polluantes :
 - 550 tonnes de CO2 économisées
- ❖ Ce système ne permet cependant pas d'augmenter la capacité maximale de l'axe ; il retarde seulement l'apparition des bouchons



L'autoroute ferroviaire Luxembourg / Le Boulou : un complément judicieux à l'autoroute



L'OPERATEUR

La société LORRY-RAIL, créée le 29 mars 2006, sera l'opérateur du service ferroviaire entre le Luxembourg et Le Boulou, près de la frontière espagnole.

Elle rassemble 5 partenaires :

- **ASF , leader du groupement**
- **La Caisse des Dépôts et Consignations**
- **Modalohr, concepteur du wagon surbaissé permettant l'utilisation des voies ferrées existantes pour le transport de poids lourds**
- **La SNCF**
- **Les Chemins de Fer Luxembourgeois**

Le système Modalohr

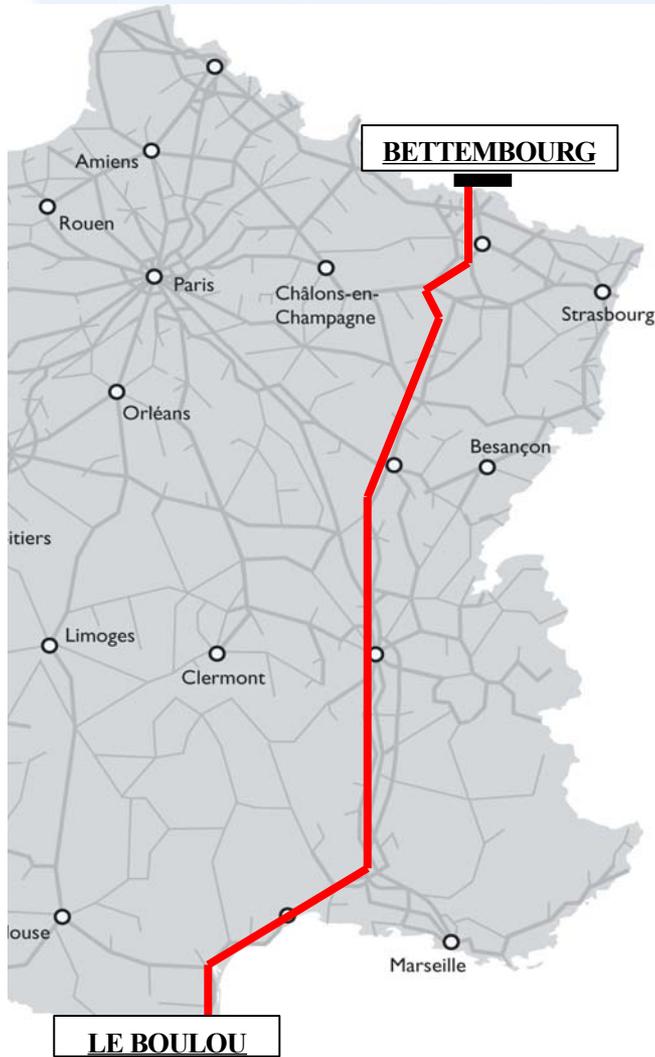


OBJECTIFS



OBJECTIFS

- ❖ **Développer un service économiquement viable sans subvention d'exploitation**
- ❖ **Premières circulations mars 2007**
- ❖ **Démarche prudente à court terme, mais politique de développement ambitieuse à moyen terme**



Une distance ferroviaire de 1 057 km

❖ 1ère phase : 2007

- circulation de 1 train par jour en mars 2007, puis de 2 trains par jour (1 train dans chaque sens) à partir de juin 2007
- un départ prévu en fin d'après midi, une arrivée des trains dans la matinée

❖ 2ème phase : 2008 - 2010

- augmentation du nombre de trains sur le même trajet
- étude d'autres liaisons d'autoroutes ferroviaires

❖ 3ème phase : 2010 - 2015

- mise en service des autres liaisons économiquement viables

Contraintes d'exploitation



- ❖ **Nécessité de sillons ferroviaires de qualité**
- ❖ **Problèmes de capacité ferroviaire dans l'axe mosellan, dans la traversée de Lyon et de Nîmes à Montpellier (la LGV nouvelle sera en service qu'en 2015)**

La nécessité d'une augmentation des capacités routières

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 (la saturation est due pour l'essentiel aux VL et non aux PL).**
 - ❖ **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.**

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?

3. La réalisation d'une autoroute coaxiale sur les sections les plus saturées de l'axe existant constituerait l'application d'un principe de précaution cumulant tous les avantages :

- **restauration durable de la fluidité de l'axe.**
- **amélioration considérable du confort de conduite et de la sécurité des automobilistes grâce à la séparation des flux VL et PL pendant plus de 80 % du temps.**
- **de façon plus générale, optimisation de la gestion de l'axe actuel et très forte limitation des cas de coupure totale de l'axe**



Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?

- 3. La réalisation d'une autoroute coaxiale sur les sections les plus saturées de l'axe existant constituerait l'application d'un principe de précaution cumulant tous les avantages :**
- réhabilitation d'envergure de l'autoroute A7 actuelle à l'occasion de la construction de l'autoroute coaxiale, permettant une bien meilleure protection des riverains que dans les autres solutions.**
 - cette solution intitulée 2 x (3+2) serait un complément à la mise en œuvre de toutes les autres solutions impératives et ne les empêcherait en rien.**

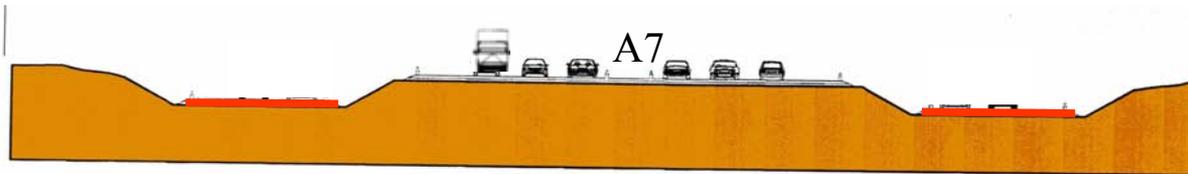
La solution 2 X (3+2) : les principes

- **réalisation de deux nouvelles chaussées à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute actuelle, sur les sections les plus chargées (Valence Sud / Orange pour l'A7).**
- **accès possible aux quatre chaussées depuis les échangeurs existants.**
- **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'A7 suffiront, d'où une séparation totale des trafics VL/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**

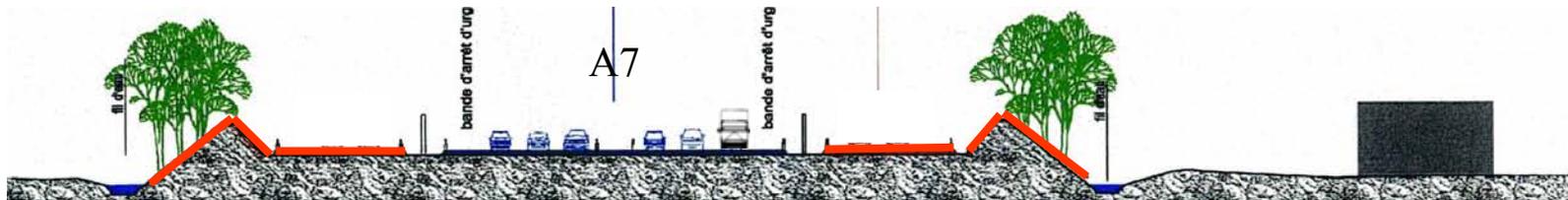
Comment réhabiliter ?

❖ ACQUISITIONS PNB

❖ ABAISSEMENT DES VOIES NOUVELLES



❖ MERLONS LATÉRAUX LARGES



❖ DESAXER (Exemple BOLLENE)

