

Premier Comité de suivi A7

I. Enjeux du Programme A7/A9

• Introduction de l'Etat

Vincent AMIOT, Directeur régional de l'Equipement Rhône-Alpes, indique que cette réunion s'inscrit dans la suite du débat sur la problématique des transports de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien qui s'est déroulé du 27 mars au 26 juillet 2006 (débat VRAL). Ce débat s'est conclu par la décision ministérielle du 4 décembre 2006 qui n'a pas retenu l'élargissement de l'autoroute A7 pour faire face à l'accroissement du trafic et a décidé :

- la mise en place d'un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre »
- la priorité au développement des modes ferroviaires, fluvial et maritime
- des mesures d'amélioration de l'exploitation de l'autoroute A7
- le renforcement d'axes routiers d'aménagement du territoire susceptibles de soulager l'autoroute
- la mise en place d'un observatoire de la mobilité.

Il précise que la mise en place de ce comité de suivi a pour objet de présenter le programme de mesures envisagées pour réduire les nuisances, améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation sur l'autoroute telles qu'elles ont été demandées par l'Etat concédant au concessionnaire ASF par la décision ministérielle du 24 juin 2008.

Il indique rapidement l'avancement depuis 2 ans des autres décisions prises à l'issue du débat VRAL :

- le plan d'action « transport, urbanisme, effet de serre » a été repris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement avec les deux projets de loi préparés par le gouvernement
- les projets ferroviaires : mise en place du cadencement des TER en Rhône-Alpes, autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, tracé arrêté pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, DUP le 18/12/2007 pour le tunnel international Lyon-Turin, appel à candidature lancé pour le contournement de Nîmes et Montpellier, débat public en cours pour la section Montpellier-Perpignan, travaux engagés pour la modernisation et l'électrification du sillon-alpin entre Grenoble et Chambéry, études lancées pour la gare d'Allan
- les modes fluvial et maritime : 160 M€ d'investissements inscrits au contrat de plan interrégional Etat Région sur le Rhône, développement des terminaux à conteneurs et interfaces fluviaux-maritimes sur le port de Marseille
- aménagements routiers : contournement de Montpellier, achèvement de l'autoroute A75, amélioration du raccordement de la RN 102 à l'autoroute A7, études engagées pour l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport prévu par la loi Grenelle 1.
- Observatoire des déplacements : n'a pas été mis en place tel que prévu mais la loi Grenelle 1 prévoit d'organiser un suivi à l'échelle nationale.

Exposé des enjeux et de la démarche proposée pour ASF

Sébastien FRAISSE, Directeur d'exploitation du Sud-Est (ASF), explique qu'ASF s'est approprié les conclusions du VRAL. Elles peuvent se résumer en un refus d'élargir les autoroutes, mais également en une volonté d'optimiser les infrastructures existantes en matière :

- de sécurité,
- de fluidité du trafic,
- de respect de l'environnement.

Ce cadre constitue pour ASF un challenge à relever : faire des axes A7 et A9 des laboratoires d'innovation dans le domaine des techniques d'exploitation mais aussi sur le mode d'association des acteurs du débat de 2006 à son action. Elle construira des indicateurs afin d'évaluer son action.

L'actuelle consultation vise à améliorer la contribution de l'autoroute en matière de « mobilité durable ». Dès 2007, des actions ont été entreprises dans ce domaine (régulation de vitesse par exemple). Sébastien FRAISSE précise que la consultation porte sur les modalités de mise en œuvre d'un projet dont les contours sont déjà définis par les décisions ministérielles de 2006 et 2008.

Christophe KARLIN, Directeur du dialogue territorial (ASF), présente les modalités de fonctionnement de la consultation. Celle-ci fait l'objet d'une validation de la part de la Commission nationale du Débat public (CNDP) ; elle tient compte des conclusions du Grenelle de l'Environnement.

Deux comités de suivi se réuniront, l'un à propos de l'A7, l'autre à propos de l'A9, afin de faire le point sur l'état d'avancement du programme. Ils seront complétés par des groupes de travail thématiques chargés de formuler des recommandations sur des thèmes précis.

Plusieurs moyens sont d'ores et déjà envisagés pour informer le grand public (riverains, usagers de l'autoroute) de ces travaux.

• **Rôle du garant de la démarche**

Philippe MARZOLF, Vice-président de la CNDP, indique que le garant de la démarche a pour rôle de valider la démarche de consultation proposée par ASF. Il doit également vérifier l'exhaustivité et la transparence des informations diffusées aux participants, et s'assurer que chaque participant puisse s'exprimer. Enfin, à la fin de la consultation, le garant en dressera le bilan.

Philippe MARZOLF invite les présents à le joindre à tout moment s'ils souhaitent formuler une observation sur l'actuelle consultation.

• **Échanges avec les participants**

Michel GREGOIRE, Vice-président du Conseil général de la Drôme, rappelle la forte volonté du Département de développer l'intermodalité en matière de transports. C'est pourquoi, au-delà de la seule amélioration de l'infrastructure autoroutière, il souhaite traiter du développement des autres modes de transport, du renforcement des dispositifs de covoiturage et des moyens que déploiera l'Etat en la matière.

Vincent AMIOT convient qu'il serait utile de dresser un bilan annuel de l'action de l'Etat, afin d'en informer les collectivités.

Sébastien FRAISSE s'accorde sur la nécessité d'aménager des parcs de stationnement dédiés au covoiturage. Cependant, ce sujet doit être étudié à l'échelle de l'ensemble de l'axe autoroutier, sur la base d'un cahier des charges global définissant des priorités d'intervention.

Jacques FRAISSE, Vice-président de la CFE-CGC, demande s'il est envisagé de rendre souterraine l'autoroute A7 au niveau de la ville de Valence.

Sébastien FRAISSE répond que le sujet n'a pas été étudié. Il précise que si tout paraît faisable sur un plan technique, ce projet serait tout de même complexe et donc très onéreux compte tenu qu'il est délicat de rendre souterraine une section particulièrement congestionnée à certaines périodes de l'année.

La représentante de la CCI de Marseille s'interroge sur les actions qu'ASF serait disposée à entreprendre pour inciter les usagers et les transporteurs de fret à ne pas emprunter l'autoroute pour leurs longs trajets.

Sébastien FRAISSE considère que l'information des usagers sur le trafic, le covoiturage et la dynamisation des autres modes de transport y contribueront. Il précise qu'ASF n'est pas l'acteur le mieux placé pour juguler la circulation du fret.

Vincent AMIOT précise que la politique engagée en 2006 vise à optimiser les capacités existantes (routières, ferroviaires et fluviales). L'autoroute est une de ces capacités : il convient de faire en sorte de l'utiliser au mieux.

Guy ROBERT, Maire d'Orgon, souhaite savoir s'il est envisagé d'adapter le prix des péages afin d'inciter les transporteurs de marchandises à circuler sur l'autoroute plutôt qu'en traversant les villages environnants.

Sébastien FRAISSE estime que cette proposition n'est pas à l'ordre du jour et que diminuer le prix du péage pour les poids-lourds n'est pas véritablement dans l'air du temps si l'on veut faciliter le transfert modal.

Danielle GRANDIN, Aménager sans nuire Piolenc, remarque que les mesures de réduction du bruit à la source apportent une solution beaucoup plus complète que les protections individuelles.

Sébastien FRAISSE répond qu'ASF s'attache à améliorer progressivement l'infrastructure, grâce entre autres aux partenariats ouverts avec les collectivités.

Roland DOREE, FNTR 26, sollicite la mise en œuvre de panneaux électroniques qui permettraient de gérer plus finement les interdictions de dépassement.

Sébastien FRAISSE indique que les mesures d'interdiction de dépassement seront mieux adaptées à la réalité du trafic.

Régis BERGOUNHOU, FNAUT, souhaite connaître l'opinion de l'ASF sur la taxe poids lourds.

Sébastien FRAISSE répond qu'ASF n'a pas de raison de s'opposer à cette mesure. Cependant, les modalités techniques de mise en œuvre de cette taxation ne sont pas encore connues.

Vincent AMIOT ajoute que cette taxe a été votée et sera mise en œuvre, mais que son déploiement est complexe : il prendra donc du temps.

Le Président de FNE Drôme Ardèche appelle de ses vœux une incitation financière au covoiturage, qui pourrait être assise sur une augmentation des tarifs pratiqués envers les transporteurs. Ensuite, il s'enquiert de la rentabilité de l'A7 pour ASF.

Sébastien FRAISSE souligne que l'économie générée par le regroupement des passagers dans un seul véhicule est en soi une incitation au covoiturage. Tout autre dispositif incitatif serait

particulièrement délicat à mettre en œuvre. En ce qui concerne la tarification (entre autres, des poids lourds), ASF remplit des objectifs fixés par l'Etat. Enfin, la rentabilité ne peut se calculer qu'à l'échelle de l'ensemble du réseau ASF car l'Entreprise est assujettie à une concession unique.

Le représentant de l'OITC considère que le Comité de suivi national « Grenelle de l'Environnement » ne suffira pas à répondre aux questions que se posaient les participants au VRAL, et pour lesquelles ils ont souhaité organiser un Observatoire spécifique.

Sébastien FRAISSE en convient.

Gabriel BIANCHERI, Maire de Hauterives, insiste sur la nécessité de mettre en place un échangeur pour la vallée de la Galaurie.

Sébastien FRAISSE répond qu'une étude est en cours sur l'échangeur de Saint-Uze.

Maurice FISCH, Association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, souhaite savoir si ASF est disposée à accepter sur son réseau des « méga-camions » de 60 tonnes.

Vincent AMIOT rappelle le démenti du ministre à propos des rumeurs qui faisaient état d'une autorisation de circuler pour les poids lourds de 60 tonnes.

Jean GONELLA considère que la capacité des transporteurs à prendre en charge leurs coûts externes conditionne l'ensemble du débat relatif aux modes de transport. Il suggère qu'ASF soit chargée par l'Etat d'intervenir dans le domaine ferroviaire, ce qui encouragerait le développement de l'intermodalité.

II. Contenu du Programme A7/A9

Sébastien FRAISSE présente les différentes mesures envisagées, qui se déclinent autour de deux objectifs.

- *Réduire les nuisances et protéger l'environnement*
Il s'agit de réduire les nuisances sonores (protections acoustiques, notamment sur les « points noirs bruit ») et de protéger la ressource en eau (traitement des rejets).
- *Améliorer la fluidité du trafic, diminuer la congestion*
Cet objectif sera atteint en orientant les usagers, en régulant la circulation et en maîtrisant l'accès à l'autoroute. La régulation de la vitesse y contribuera, ainsi que l'interdiction de dépasser pour les poids lourds ou l'information des automobilistes et des transporteurs avant et pendant leur trajet. Il est aussi question d'envisager de procéder à une modulation tarifaire, de déployer des dispositifs qui permettront de passer au péage sans s'arrêter, ou encore de fermer ponctuellement certaines voies d'accès afin de réguler le débit d'entrée sur l'autoroute.

Sébastien FRAISSE invite les présents à s'inscrire à un ou plusieurs groupes de travail thématiques chargés d'approfondir l'étude de ces mesures :

- Environnement et Aménagement,
- Sécurité et Fluidité.

- **Échanges avec les participants**

Pascal PERTUSA, Maire de Chabeuil, s'interroge sur les prévisions de trafic sur l'A7. Il souhaite savoir si ASF envisage de solliciter à nouveau un élargissement de l'axe s'il s'avère que les mesures envisagées ne suffisent pas à absorber le trafic.

Sébastien FRAISSE indique que l'accroissement du trafic sur les dernières années s'est situé autour de 1 % par an. Cependant, en 2008, celui-ci a diminué d'environ 1,5 %, sans doute en raison de la

hausse du prix du carburant au deuxième trimestre puis de la crise économique à partir de l'automne. Ces variations et le contexte économique actuel rendent les prévisions de circulation à moyen terme très incertaines. Par ailleurs ASF ne sollicitera pas d'élargissement de l'autoroute car l'infrastructure dont elle n'est que la concessionnaire est la propriété de l'Etat.

Jean GONELLA propose une réduction généralisée des vitesses maximales autorisées de circulation.

Sébastien FRAISSE remarque que cette proposition fait débat qui ne concerne pas que l'axe A7 mais l'ensemble du réseau routier national. ASF est disposée à participer à toute étude ou réflexion à ce sujet.

Joël DUBOS, FNE, signale que la préservation de la qualité de l'air est un impératif de protection de l'environnement : la France doit respecter ses objectifs d'émission de gaz à effet de serre.

Sébastien FRAISSE considère que l'ensemble des mesures de régulation contribueront à réduire les rejets dans l'air.

Alain VERBEKE, Colère 26, souhaite que l'Observatoire du bruit lié aux transports terrestres soit réactivé. En ce qui concerne la régulation de trafic, il suggère une interdiction totale de la circulation des poids lourds en période de très fort trafic.

Sébastien FRAISSE indique que l'élaboration et la publication des cartographies du bruit vont probablement entraîner une réactivation de l'Observatoire du bruit. S'agissant de la circulation des poids lourds, il considère que le fonctionnement actuel, avec des jours où la circulation des poids lourds est interdite sauf dérogation, résulte déjà d'un arbitrage et qu'aucune solution ne peut satisfaire tous les usagers.

Philippe MARCHESINI, DDE de la Drôme, précise que l'Observatoire du bruit lié aux transports terrestres n'est pas en sommeil mais en phase de collecte de données. Une identification des « points noirs bruit » et des mesures à mettre en œuvre est en cours.

Sandro DUCA, Maire d'Etoile, souligne la fluidité du passage au péage en Italie. La voie de gauche y est interdite aux véhicules attelés. Par ailleurs, l'interdiction de dépasser pour les poids lourds est appliquée de 6 heures à 20 heures en Allemagne ; il serait bon de reproduire ces exemples étrangers.

Sébastien FRAISSE remarque que le dispositif italien a inspiré la réflexion d'ASF en matière de passage sans arrêt aux péages.

Philippe MARCHESINI précise qu'en France, il est d'ores et déjà interdit aux véhicules attelés de circuler sur la voie de gauche.

Monsieur REMY, Aménager sans nuire Piolenc, souhaite que les circulaires publiées en matière de bruit soient remplacées par des décrets afin qu'elles deviennent applicables à ASF. Il déplore que le principe d'antériorité ne soit pas applicable aux maisons construites dans les années 80 car à l'époque, le trafic était nettement inférieur à ce qu'il est.

Christophe KARLIN précise avoir démontré à Monsieur REMY, par ses engagements, qu'ASF est prête à aller au-delà de ses obligations légales pour protéger les riverains du bruit.

Sébastien FRAISSE se propose de faire de son mieux, au cas par cas et au-delà des seules obligations légales, pour améliorer la situation. Il rappelle toutefois que dans les années 80 l'axe A7 était déjà parmi les plus structurants et trafiqués d'Europe.

Vincent AMIOT explique que l'Etat traite le cas des biens situés à proximité d'une autoroute, et qui existent avant sa construction. L'évolution du trafic entre les années 80 et les années 2000 ne

justifie pas un élargissement du champ d'application de ce principe d'antériorité. En outre, bien que les circulaires ne soient pas juridiquement applicables au concessionnaire, l'Etat demande tout de même à ASF de mener une politique de prévention du bruit cohérente avec la politique nationale.

Olivier LEFEVRE, Mairie de Morières, signale que le bruit ambiant peut être réduit de 70 % en adoptant certains types d'enrobés.

Sébastien FRAISSE indique qu'ASF privilégie les enrobés améliorant la sécurité des usagers, mais aussi ceux qui présentent une véritable efficacité acoustique. Il semble que certains nouveaux enrobés soient aussi susceptibles d'absorber les NOX, ce qui est encourageant.

En conclusion, Sébastien FRAISSE propose aux présents d'approfondir le débat en groupe de travail, mais aussi de ne pas hésiter à contacter ASF ou le garant de la consultation en cas de besoin.

Philippe MARZOLF invite les présents à s'inscrire aux groupes de travail. Il se propose d'inventorier les espaces de discussion qui leur permettront de s'exprimer sur les modes de transport extérieurs à l'autoroute et qui ont été évoqués à l'occasion du VRAL.

Vincent AMIOT indique avoir pris note des questions posées en matière de politique des transports. Les mesures envisagées par l'ASF sont primordiales pour atteindre un objectif de mobilité durable, et chacun des acteurs peut intervenir pour que les actions projetées soient mises en œuvre dans les meilleures conditions possibles.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com