

## Les autoroutes

### Situation actuelle

Être positionnée au carrefour des autoroutes A9 et A54 ne donne plus à Nîmes un avantage stratégique car ces autoroutes sont au bord de l'asphyxie. La fréquentation de ces deux autoroutes est respectivement, en nombre de véhicules/jour de 41 127 pour l'A54 avec une forte progression annuelle et de 62 937 pour l'A9.



Près de 80 % des marchandises transportées en Europe transitent par voie routière, le nombre de camions en circulation devrait augmenter de 40% dans cinq ans.

Diesel bon marché, dumping sur les salaires des chauffeurs, explosion des commandes sur Internet, production et livraison à flux tendu, facilité d'organisation de transport en points à points sont bien sûr la raison de ce choix suicidaire.

Leur saturation est essentiellement due au flux traversier des camions.

L'A 9 est l'une des autoroutes les plus accidentogènes.

Le trafic poids lourd était en progression de 4.3% en 2017 par rapport à l'année précédente. Le flux moyen sur l'axe Lyon-Marseille est de l'ordre de 100 000 Tonnes par jour pour 75 871 v/j pour des camions dont la charge utile maximum ne dépasse pas 25 Tonnes. Ce constat s'aggrave du fait que le taux moyen de remplissage des camions est inférieur à 40%.

Le flux est en croissance continue. De quelle solution disposerons-nous en cas de blocage de plus en plus récurrents ? Agrandir une autoroute engendre des perturbations importantes sur un trafic déjà saturé et est souvent incompatible avec les exigences écologiques (biodiversité, imperméabilisation des sols)

Devra-t-on réagir quand il n'y aura plus de place à la moindre évolution avant thrombose ?

### Evolution possible

Délestés de cette surcharge de flux de marchandises, l'usage qui pourra être fait de ces autoroutes peut être plus sécurisé, moins polluants et plus pratique.

Le déroutement des conteneurs venant de Fos sur mer et de Sète, associé aux actions induites du Ferroutage, ponctionnent une part des camions composant le trafic autoroutier actuel.

Le Pôle multimodal optimise le remplissage des camions et réduit donc le nombre de véhicules circulant. Actuellement, le sud de l'Europe consomme des produits qui proviennent majoritairement

du Nord. Les camions ayant descendu la marchandise remontent souvent à vide. L'une des vertus de ce projet est de pouvoir rééquilibrer les flux Nord Sud.

Même si le fait de détourner une part de trafic très faible peut sembler anecdotique, cela peut éviter la saturation définitive. Nous avons pu mesurer récemment le coût financier et écologique du dédoublement de l'A9 au Sud de Montpellier. Au-delà de la gêne occasionnée à la circulation qui s'est étalée sur une longue période, la réalisation de cette extension n'est pas systématiquement réalisable compte tenu de l'urbanisation galopante de notre région. Par ailleurs il semble raisonnable de ne pas favoriser le flux croissant de trafic autoroutier car une prise de conscience écologique, telle que cette étude, devrait changer les mentalités à moyen terme. La mise en pratique des préconisations décrites permet d'absorber le pic du débit circulant.

Cet allègement du trafic redonnera sa place aux véhicules légers qui devraient devenir de plus en plus vertueux. On ne peut pas se permettre d'attendre que les camions soient autonomes ou fonctionnent à piles à combustibles ou encore se déplacent en convois automatisés. Il sera alors trop tard.

**L'objectif n'est donc pas de moins utiliser les autoroutes mais de les utiliser mieux.**