



DYNAMISME ROUTIER DANS LE MASSIF CENTRAL ET SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Georges Honoré, rapporteur de la CCTN

Malgré la crise économique, la croissance du trafic autoroutier a été élevée en 1993, et ceci grâce au maillage progressif du réseau. Les nouveaux axes semblent dynamiser de larges zones considérées antérieurement comme défavorisées. Ainsi, la façade atlantique et le Massif Central voient l'ensemble de leurs trafics augmenter fortement.

Seule, la vaste zone rurale de plaines allant de la Lorraine et de la Normandie jusqu'au sud du Limousin semble affectée par une relative stagnation des trafics.

La crise économique...

La croissance des trafics routiers a été très contrastée en 1993. L'ampleur de la crise économique a durement affecté le trafic de marchandises, en baisse de -4%, et ceci surtout dans sa composante internationale (-7%). On rappellera cependant que la baisse du fret a été encore plus forte pour le rail, ce qui a permis aux routiers de gagner un point de part de marché, comme les années précédentes.

...n'a pas vraiment freiné la croissance du trafic automobile

Pour leur part, les déplacements automobiles ont bien résisté, contrastant avec la chute des déplacements ferroviaires de voyageurs. Bien qu'il soit difficile d'identifier la part de chaque facteur dans ces évolutions, on ne peut négliger l'amélioration de l'offre autoroutière depuis deux ans.

Un trafic autoroutier dynamique

En effet, malgré une augmentation modérée du kilométrage moyen par voiture, le trafic sur routes et autoroutes augmente de 3,6% en 1993 (source : Bilan CCTN)*. Pour comprendre ces évolutions contradictoires, il faut abandonner l'optique nationale, et étudier en détail les flux de ville à ville. La situation devient alors beaucoup plus contrastée, mais elle souligne l'impact du maillage progressif du réseau autoroutier.

Du contournement de Paris par Reims...

Les tronçons en développement rapide sont nombreux. Mais deux grands axes affichent des croissances de l'ordre de 10% par an :

- l'axe «Lille-Reims-Dijon», qui permet d'éviter la région parisienne. Le transfert de trafic est évident. En effet, depuis deux ans, les trafics lourds régressent de -2% sur «Lille-Paris» et de -6% sur «Paris-Beaune». Pour les voitures, ce transfert semble plus modeste, compte tenu de l'ampleur des trafics parisiens. Les trafics légers, après une légère décroissance en 1992, progressent à nouveau de 3 à 4% en 1993.

...à la revitalisation possible du Massif Central

- l'autoroute A71-72 «Orléans-Bourges-Clermont-Ferrand» qui permet de rejoindre le Sud-Est en évitant les bouchons de l'autoroute Paris-Lyon. Surtout, cet axe draine tout le Massif Central. Préfigurant une nouvelle percée vers Montpellier et l'Espagne, il génère une croissance très importante des trafics sur les routes nationales du Sud du Massif Central.

Cette revitalisation du Massif Central est-elle durable? Certes, on constate une bonne tenue du trafic sur de nombreuses routes «secondaires». Mais cette croissance concernerait surtout les trafics «nord-sud» d'été. Accompagnant la

TRAFICS ROUTIERS

montée du tourisme vert, l'amélioration de la desserte autoroutière a-t-elle réanimé ces zones rurales en voie de désertification, mais au potentiel touristique élevé? Un constat définitif ne pourra être effectué qu'après l'achèvement de cette axe Nord-Sud.

Le dynamisme de la façade atlantique

La dynamique routière caractérise aussi les trafics vers l'ouest et le sud-ouest. Vers l'ouest, la croissance est déjà de l'ordre de 4% sur Paris-Caen, et Paris-Rennes. Elle frôle les 8% vers Nantes, où divers contournements urbains ont pu avoir un impact non négligeable.

Surtout, la mise en service du tronçon entre Rennes-Nantes donne enfin une certaine réalité à la desserte autoroutière de la façade atlantique. Toute la Bretagne et la côte normande semblent en profiter.

Sud-Ouest : Pau-Toulouse porte ses fruits

Plus au sud, le dynamisme n'est pas non plus négligeable. La circulation dans les Landes augmente rapidement. Pourtant frappée très durement par la crise, l'Espagne semble à la source d'une hausse du trafic dans le Sud-Ouest. L'autoroute «Bayonne-Pau-Toulouse», encore inachevée, draine un trafic croissant. De même, la circulation des poids lourds semble très dynamique en direction de Bordeaux. Le tourisme en Espagne et les importations de fruits et légumes ont-ils été dopés par les baisses successives de la peseta depuis deux ans?

Ainsi, tout le long de la côte atlantique, la vigueur de la circulation souligne les espoirs à mettre dans le futur système autoroutier allant de Dunkerque à Irun. Le dynamisme routier de ces grands axes contraste avec la modération de la circulation sur les routes nationales secondaires, en Normandie comme en Vendée ou dans le sud du Limousin, soulignant ainsi l'impact des travaux de modernisation sur la fréquentation des réseaux.

Circulation soutenue en Provence, ...

L'impact de l'offre autoroutière se manifeste aussi sur d'autres zones plus restreintes :

-la région de Marseille, dynamisée par les extensions du réseau en Camargue, vers Sisteron, et aussi vers Toulon. Par contre, notons la stabilité du trafic sur la Côte-d'Azur. A l'inverse de l'Espagne, les échanges touristiques avec l'Italie semblent souffrir de la crise économique.

...et dans les Alpes du nord

-dans les Alpes du Nord, la croissance du trafic reste assez modérée au vu des efforts réalisés pour la desserte des stations de ski à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992. Il est vrai que l'autoroute de la Maurienne n'est pas encore achevée.

Détournement du transit suisse en France?

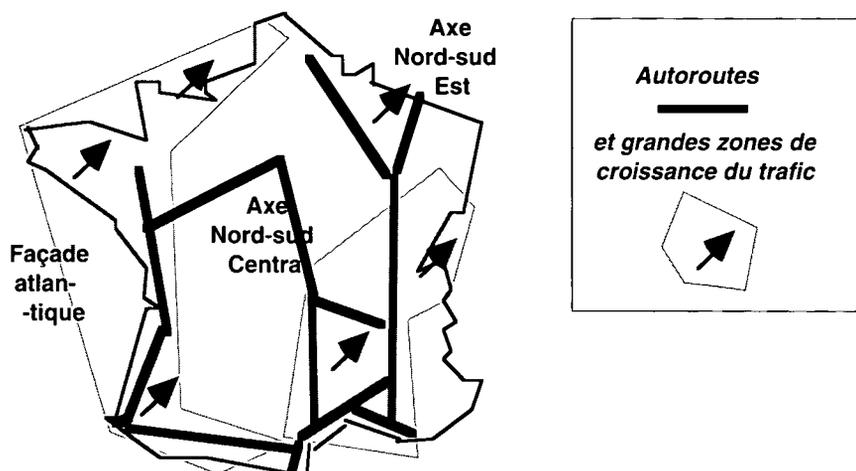
On notera de plus la tenue du trafic «Lyon-Mulhouse» en 1993, ainsi que la croissance de plus de 5% des passages de poids lourds aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Au vu de la récession en Allemagne et en Italie, il s'agit probablement d'un transfert en France d'une partie du transit transalpin découragé par la Suisse. De plus, il semble que cet accroissement des trafics lourds s'accompagne d'une baisse des trafics légers, ce qui serait dommageable pour l'activité touristique dans la vallée de Chamonix.

Des situations locales à étudier

Comme on le voit, les situations locales sont variées, et, compte tenu de l'importance des trafics à courte distance, elles mériteraient des développements détaillés que nous ne pouvons aborder dans cette note. Ainsi en est-il de certaines évolutions rapides des trafics en 1992, par exemple autour de Limoges ou dans l'Alsace et le sud des Vosges. L'offre autoroutière est certes une composante importante de l'augmentation de la circulation, mais elle ne peut expliquer, à elle seule, toutes les évolutions de la circulation dans certaines zones industrielles ou touristiques.

TRAFICS ROUTIERS

Carte 1 - Grands axes de développement de la circulation en France



Un maillage progressif du réseau

En résumé, le paysage autoroutier s'est profondément modifié depuis trois ans. Alors que tout le réseau ancien convergeait sur Paris, de nouveaux axes sont apparus. Ce maillage progressif semble induire une croissance des trafics mieux répartie sur l'ensemble du territoire.

Dans un proche avenir, le maillage du réseau autoroutier devrait s'accroître avec l'achèvement de Toulouse-Pau, de Sisteron-Grenoble, et surtout la desserte de toute la façade atlantique. A l'inverse, le manque de liaisons est-ouest risque de devenir plus aigu, que ce soit au niveau de la Loire ou entre Lyon et Bordeaux.

Ne pas négliger la circulation périurbaine

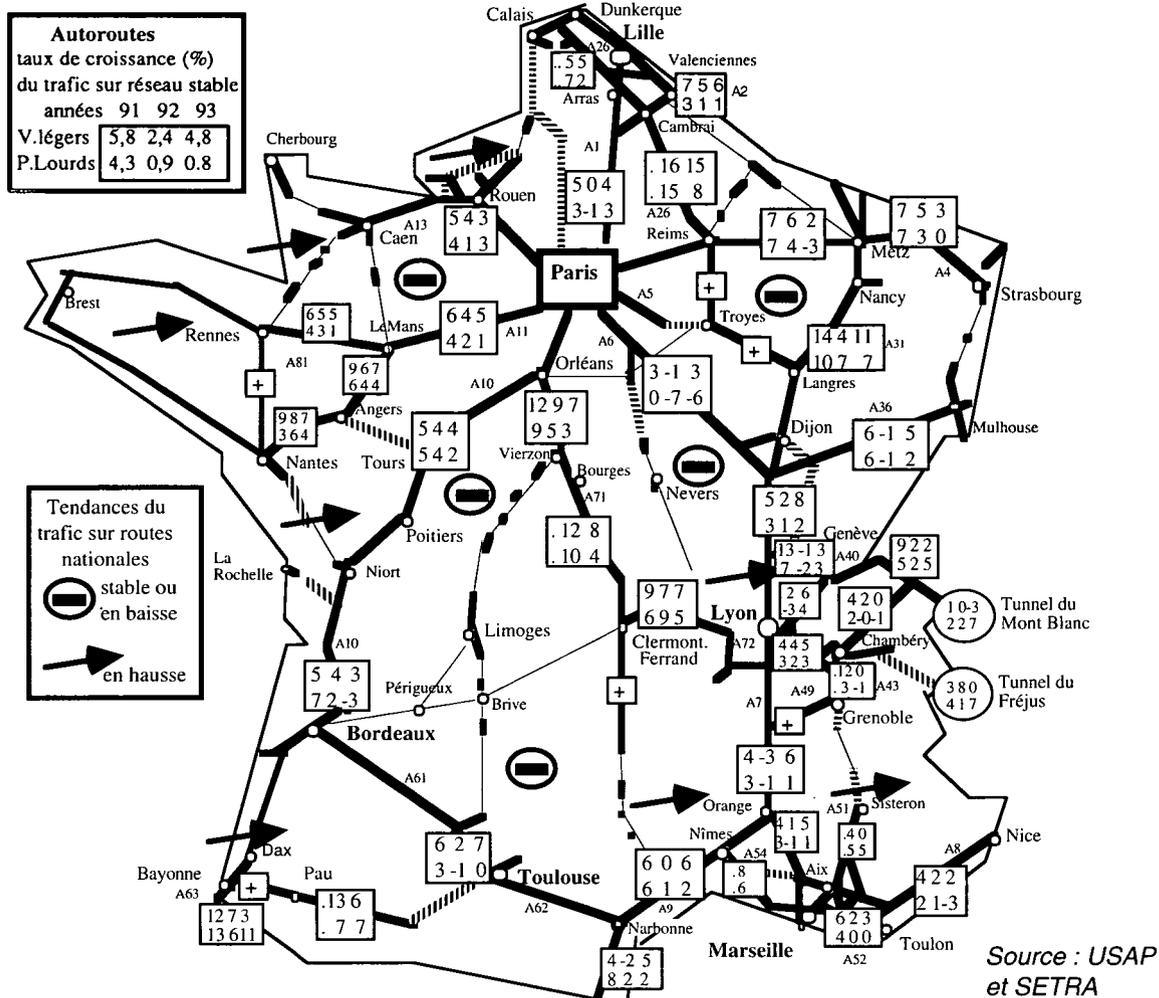
Cette analyse par grands axes est certes très parlante. Mais elle ne doit pas faire oublier que les déplacements interrégionaux, que ce soient les transports de marchandises sur longue distance et les grandes migrations estivales, sont minoritaires dans l'ensemble des déplacements. Les autoroutes urbaines de dégagement et les liaisons entre banlieues restent les voies les plus fréquentées. Ainsi, on notera parfois un contraste net entre la forte croissance des trafics de dégagement de certaines agglomérations et l'atonie du trafic régional avoisinant.

Souvent, l'attente, en matière de décongestion, porte sur ces axes courts et saturés. Or leur développement est souvent d'un coût prohibitif, et porteur de nombreuses nuisances. Non soumis aux régulations tarifaires, ils ne disposent pas de ressources financières affectées.

Les contradictions d'une politique tarifaire allant de la gratuité totale en zone urbaine saturée à une tarification parfois dissuasive sur certains axes autoroutiers, même après péréquation, peuvent induire des comportements néfastes. Ainsi, certains transporteurs routiers, sous la pression de la concurrence, seront tentés d'économiser quelques francs de péage (comme en témoigne, par exemple, l'abandon systématique par les poids lourds de l'autoroute du Sud au profit de la N10 entre Poitiers et Bordeaux), entraînant ainsi une détérioration accélérée des chaussées des routes nationales, des nuisances inutiles pour les riverains, et une gêne et des risques accrus pour les autres usagers de la route.

TRAFICS ROUTIERS

Carte 2 - Evolution détaillée des trafics sur les autoroutes et routes nationales



Dans chaque rectangle, les taux d'évolution des VLégers(ligne du haut) et PLourds(ligne du bas) sur autoroute pour 1991/90, 1992/91, 1993/92 sont arrondis à l'unité près. Il est fait référence ici à la publication des trafics pour des tronçons identiques (source: Usap-bulletin des autoroutes, sauf exception). Quand le tronçon est trop récent, on lui attribue le sigle "+"

Concurrence ou complémentarité modale?

En guise de conclusion, il est intéressant de voir qu'en matière de trafic routier, une dynamique semble se développer actuellement en dehors des grands radiales convergeant sur Paris.

De ce point de vue, et sans vouloir opposer un mode de transport à l'autre, ni Paris à la province, on comprend mieux l'intérêt que suscite l'autoroute pour beaucoup d'élus régionaux et locaux.

L'autoroute dégage ainsi une capacité de financement importante dont bénéficie l'ensemble des infrastructures de transport, comme en témoigne la volonté d'instaurer une péréquation des recettes entre les divers modes de transports.

Remarque méthodologique :

Cette note est basée sur les évolutions annuelles des trafics observés depuis 1990 pour les autoroutes à péage, et depuis 1991 sur la base de données provisoires pour les routes nationales. Bien sûr, la simple observation des trafics sur 3 à 4 ans ne permet pas de dégager des tendances lourdes. De plus, l'analyse en taux annuels d'évolution est réductrice. Elle doit être complétée par des études sur les niveaux, les fluctuations saisonnières, etc... Pour toute étude approfondie, nous invitons donc le lecteur à consulter l'un des sept Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE). Ces centres sont chargés du suivi des trafics, et ont une connaissance détaillée des évolutions de la circulation dans leurs zones d'action respectives.