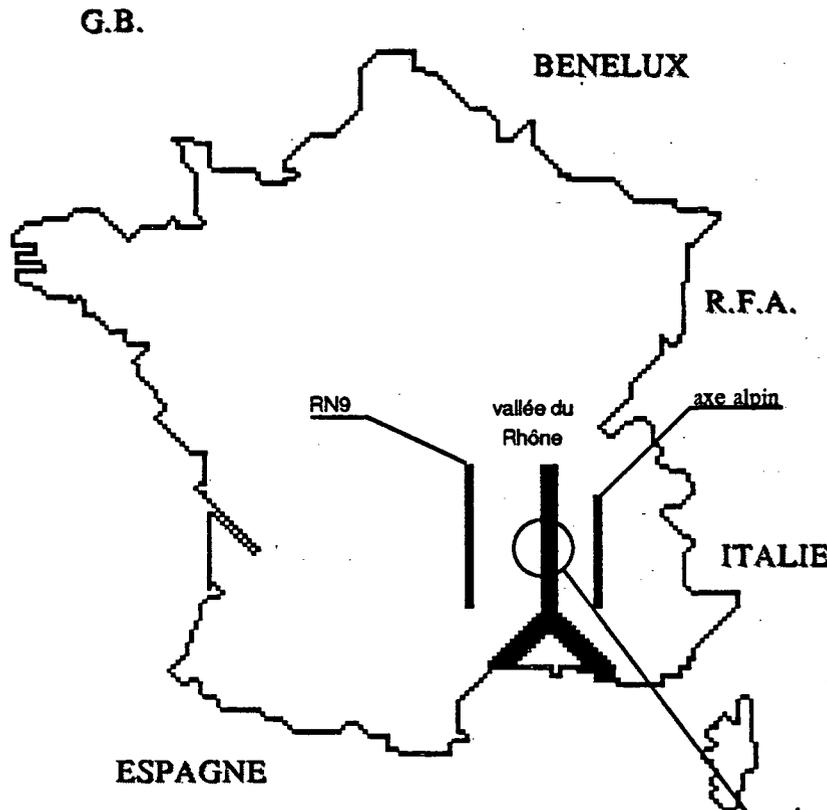


LA VALLEE DU RHONE

un couloir dense en voies de communication à la limite de la congestion



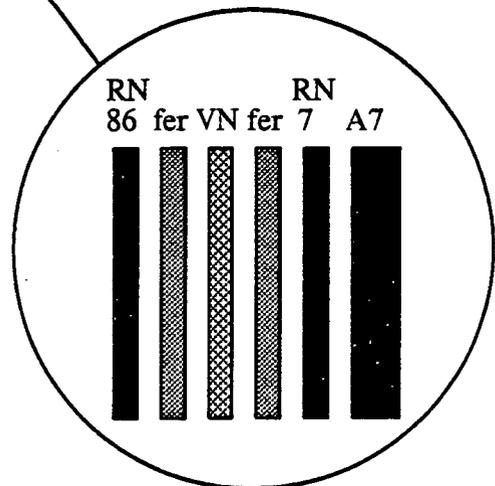
A7 : autoroute 2 x 2 voies et 2 x 3 voies.

RN7 : essentiellement sections à 2 ou 3 voies

RN86 : sections à 2 voies.

fer : les 2 lignes sont électrifiées, la rive droite est spécialisée dans le trafic de marchandises tandis que la rive gauche écoule le trafic de -voyageurs.

VN : le Rhône en aval de Lyon permet le passage de convois poussés de 3 à 5000 tonnes



Observatoire Economique et Statistique des Transports

Département des Etudes et de la Planification

55, rue Brillat Savarin
75013 PARIS
tel. 45 89 89 27

D'ici à l'an 2000 seul le trafic sur le réseau routier posera problème ...

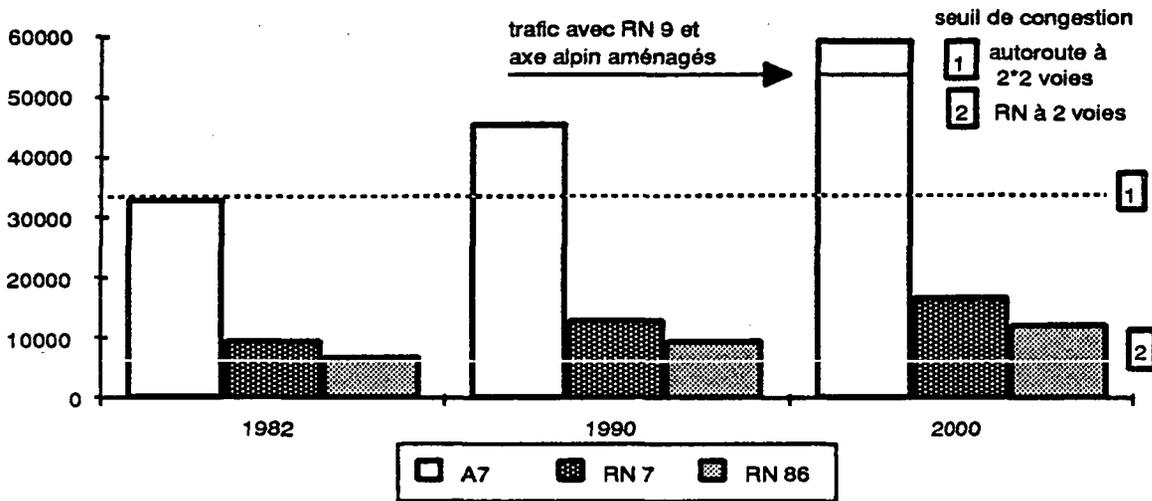
...La densité de trafic sur l'autoroute entraînera des périodes de congestion

Le nombre de trains restera très inférieur au seuil critique! Le trafic du Rhône sera loin d'atteindre les 20 millions de tonnes que représente sa capacité annuelle. Les installations aériennes existantes ou programmées permettront de faire face à l'augmentation de demande.

En 1990, l'autoroute sera congestionnée toute l'année entre Lyon et Valence, le seuil critique étant largement dépassé durant l'été. En 2000 les seuils de congestion seront partout dépassés y compris en hiver. L'aménagement de la RN 9 et de l'axe alpin - d'un effet non négligeable - ne permettrait cependant pas d'éviter la saturation.

la congestion sur le réseau routier

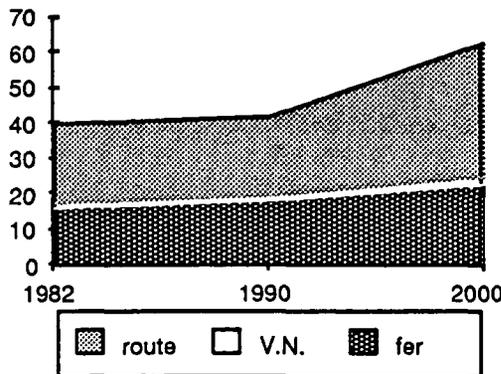
unité : nombre de V.L. et P.L. par jour



L'origine de la croissance de trafic est imputable au trafic voyageurs et marchandises

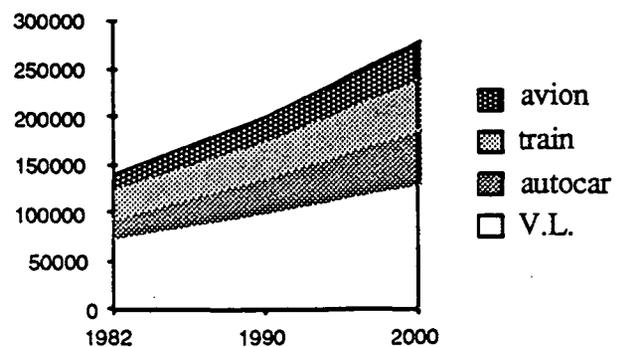
trafic marchandises au sud de LYON

unité: millions de tonnes par an



trafic voyageurs au sud de LYON

unité: voyageurs par jour



Les solutions

des opérations légères réalisables à court terme

améliorer la desserte ferroviaire à moyenne distance

création d'une desserte cadencée entre les villes moyennes de la Vallée du Rhône en utilisant les trains existants et en créant quelques nouveaux services.

augmenter la capacité de l'offre aérienne

programmation de services supplémentaires sur les lignes du Sud-Est par l'utilisation des capacités disponibles (périodes creuses, surcapacité due au T.G.V. Atlantique.).

Développer la complémentarité intermodale pour le transport de marchandises

vers la voie d'eau

recherche d'une meilleure utilisation du potentiel que représente le Rhône aménagé à grand gabarit (hors remise en service du tunnel du Rove).

vers la voie ferrée

création d'une desserte ferroviaire rapide de nuit pour les poids lourds du type "route roulante" allemande.

des opérations lourdes à long terme

Accroître la capacité routière

élargissement de l'autoroute

aménagement sur place à 2 x 3 voies entre Lyon et Marseille. Il pourrait être terminé en 1990.

nouvelle autoroute

liaison entre le contournement EST de LYON et ORANGE (200 km). Elle pourrait être réalisée vers 2000.

Améliorer la desserte ferroviaire de voyageurs à longue distance

construction d'une ligne nouvelle entre Lyon et Marseille. Elle pourrait être mise en service en 1996.

**Les solutions ...
le bilan des
scénarios....**

| Investissement | coût (Mf 1984) | avantage 2000/coût (1) | impact routier (2) |
|---|------------------|------------------------|--------------------|
| élargissement de A7 autoroute nouvelle (6) | 490 | 155% | 2% |
| - et axes parallèles (4) | 4600 | 13% | 3% |
| - sans axes parallèles | 4600 | 24% | 5% |
| T.G.V. Marseille | 11500 (7) | 20% | -5% |
| desserte cadencée (5) | - | (8) | -0,1% |
| voie d'eau | 25 | 30% | -0,1% |
| route roulante | 45 | 14% | -0,1% |
| air | - | - | -0,2% |

(1) : avantage pour la collectivité.

(2) : en pourcentage du nombre total de véhicules exprimé en équivalent VL.

(3) : il s'agit de la poursuite de travaux déjà engagés.

(4) : seul l'impact sur le trafic de l'aménagement de la RN9 et de Grenoble-Sisteron est considéré et non les coûts.

(5) : les coûts d'acquisition de matériel ne sont pas comptabilisés comme investissement.

(6) : élargissement de A7 supposé réalisé

(7) : y compris matériel roulant

(8) : avantage positif

**Des mesures à court
terme ou à moyen
terme qui
amélioreront
significativement la
qualité de l'offre...**

**...et la nécessité de
procéder à des
études détaillées
pour les projets à
plus long terme**

Une stratégie d'action se dessine afin de diminuer rapidement la gêne subie par les usagers de la route du fait de la capacité insuffisante des infrastructures tout en préservant l'avenir.

- l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute à compléter par des mesures d'exploitation en vue de diminuer les super pointes.

- le scénario de *desserte cadencée* qui présente l'avantage de n'entraîner aucun coût d'investissement.

- l'aménagement de la RN 9 dans le massif central et de l'axe alpin de Grenoble à Sisteron.

Ces études porteraient sur :

- le T.G.V. Lyon Marseille : Il faut dès à présent prévoir une réservation d'emprise.

- Une autoroute nouvelle en cas de croissance importante du trafic

Il faut remarquer que la sensibilité des résultats aux hypothèses d'évolution du trafic est plus grande pour les scénarios routiers que pour les scénarios ferroviaires.