

# *Evolution du Trafic Albigeois*



# *Trafic Marchandises*



Pour l'ensemble du réseau français, la circulation de poids lourds est estimée entre 5 et 15 % du trafic total, arrivant à 35% aux alentours de la frontière sur les axes littoraux.

---

---

# *Transport de marchandises*

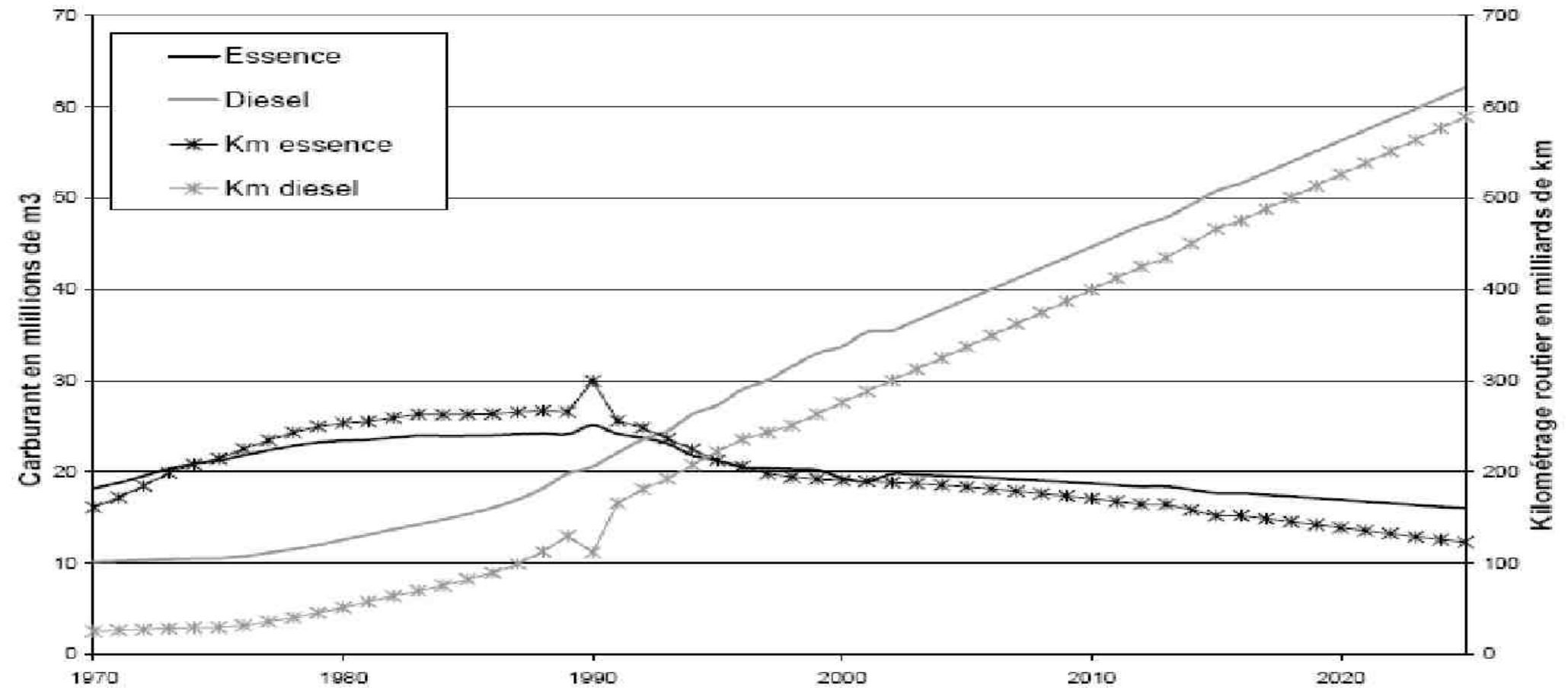
- Le transport routier de marchandises *a doublé en 20 ans* (ANDEME), *croissance encore plus grande des véhicules de livraisons en ville* (flux tendus)
  - Il représente *40% de l'énergie utilisée en transport*
  - *Le fer entre l'Europe et l'Espagne n'assure que 4,3 %* des 110 millions de tonnes échangées
- 
-

# Diesel: Evolution des consommations entre 1970 et 2025

\* Achats de véhicules diesel (ADEME): 2000= 49%,  
2003= 67,4%, 2004= 69,2%

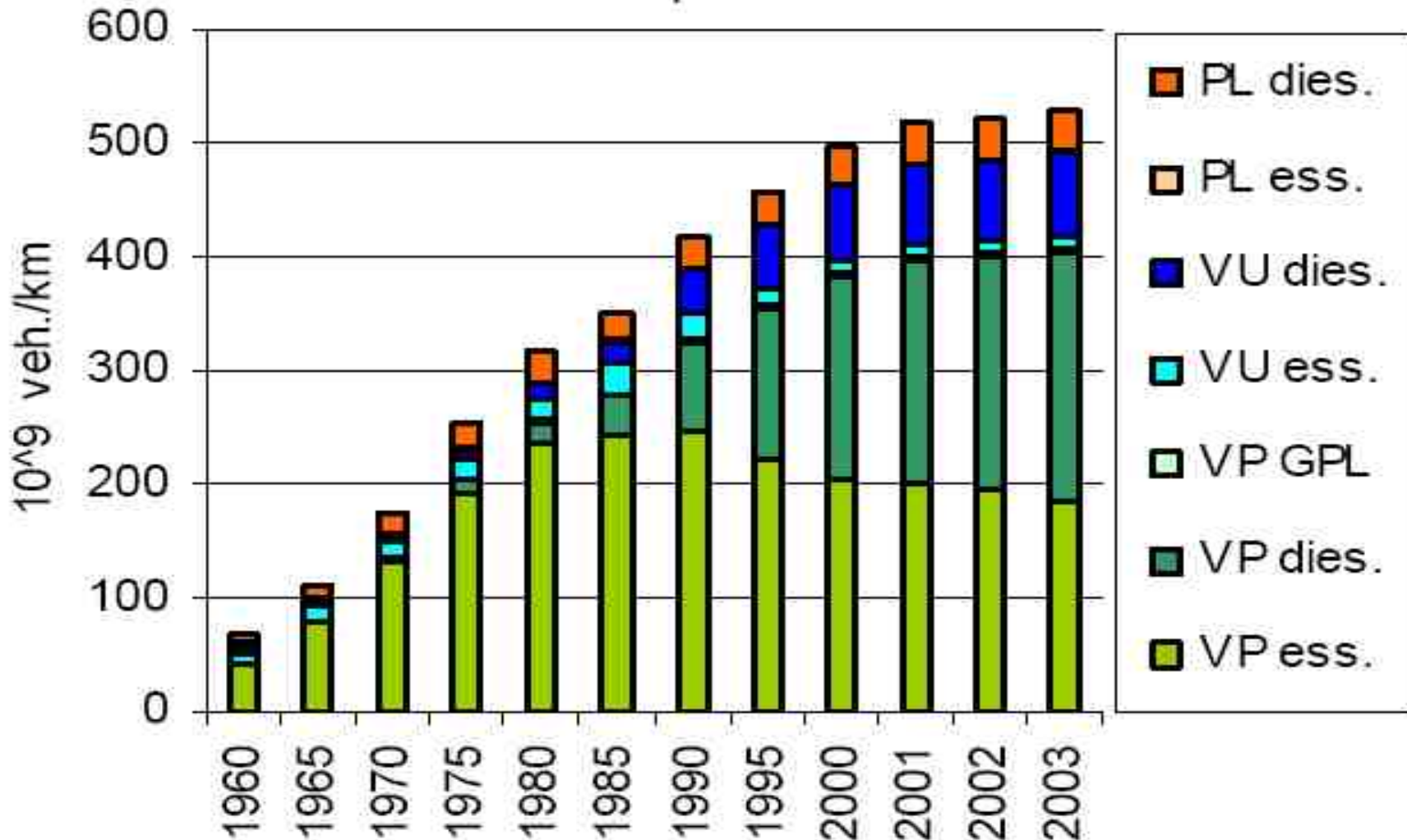
\* Part du diesel dans le parc roulant: 4% en 1980 et 48% en  
2006 (INRETS)

Ce second graphique issu du rapport INRETS « transport routier, parc, usage et émissions des véhicules en France de 1970 à 2025 » de septembre 2004 propose une évolution des consommations entre 1970 et 2025 selon un modèle mis au point par l'Inrets.



# Evolution du Parc de 1960 à 2003

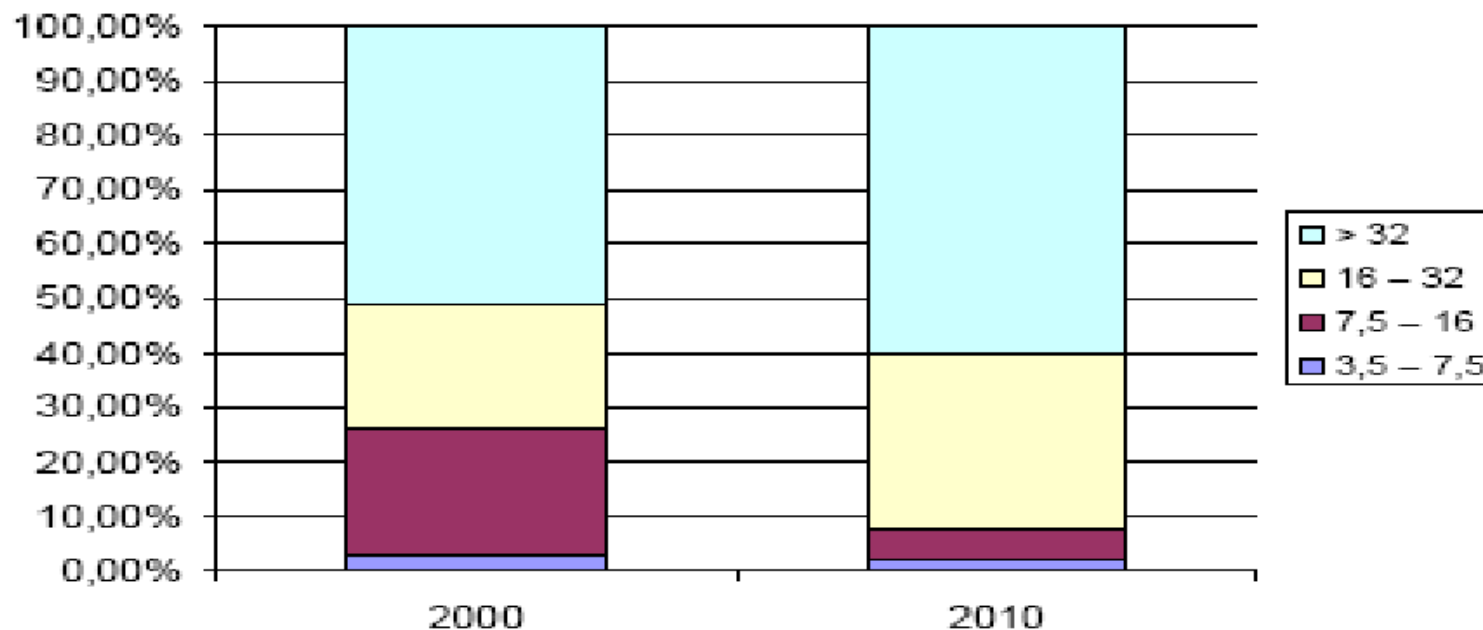
Evolution du parc roulant en France  
métropolitaine



# Evolution du parc poids lourds

En 10 ans les > de 16 tonnes passeront de 74% à 92%

Typologie des PL en 2000 et 2010



Les prévisions d'évolution du parc des poids lourds fournies par L'Ademe et l'Inrets sur la base des tendances observées indiquent, que la taille des poids lourds va progresser de manière très significative à l'horizon 2010. Par exemple les PL de plus de 16 t vont passer en dix ans de 74 % du parc à 92 %.

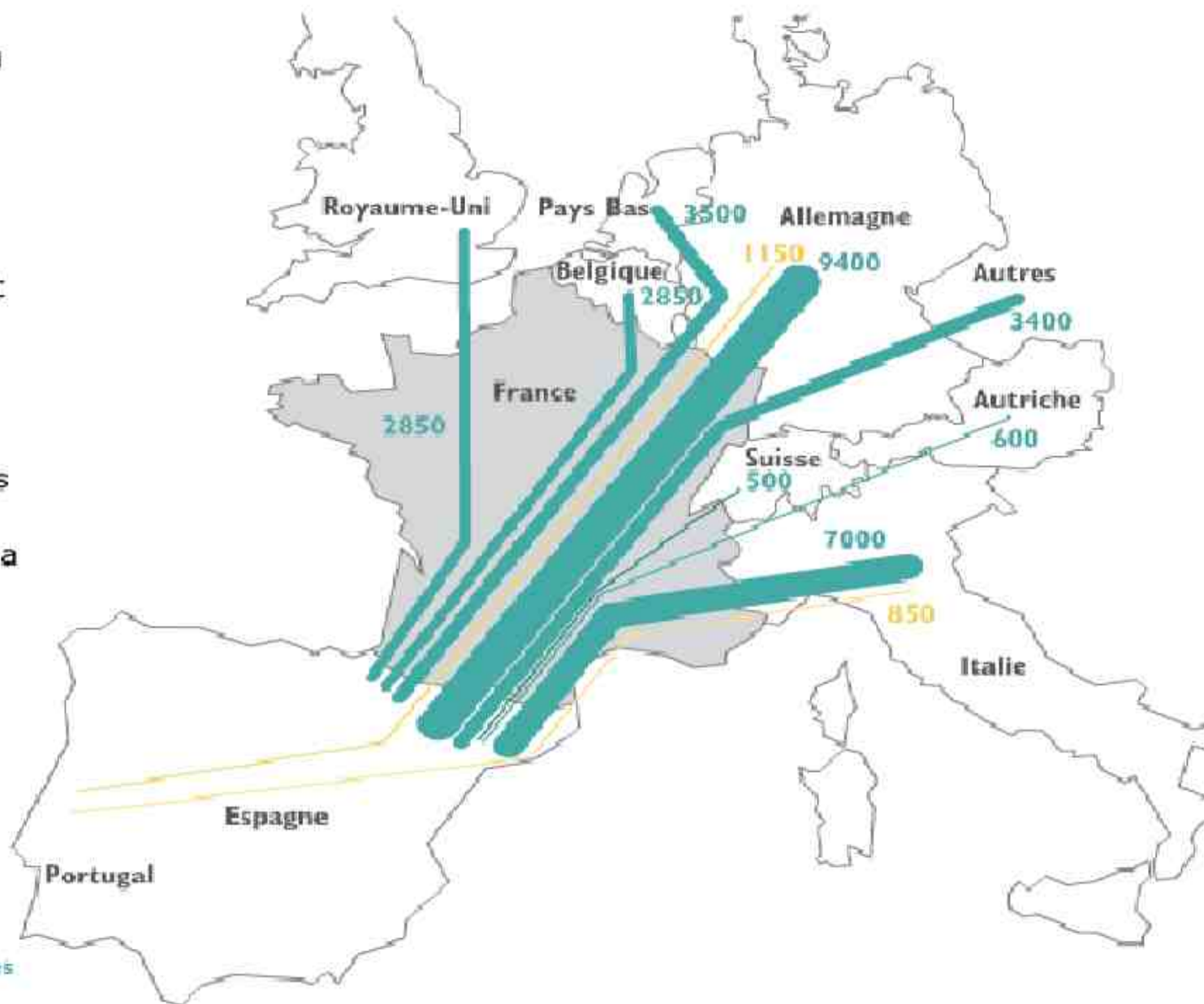
# *Prospective des transports en 2050*

- \* La part des **échanges internationaux et du transit** se **développera plus vite** que celle du **trafic national**
  - \* Une **croissance du fret ferroviaire et fluvial resterait peu significative** sur les flux globaux de marchandises (effets locaux plus importants)
  - \* Une **croissance** de 70 MtK à 90MtK du **trafic fer + mer**, ne diminuerait le transport routier que de **4,5%**
- 
-

# Trafic marchandises: Europe-Péninsule Ibérique

## En 1993 75% du trafic de marchandises de transit en France

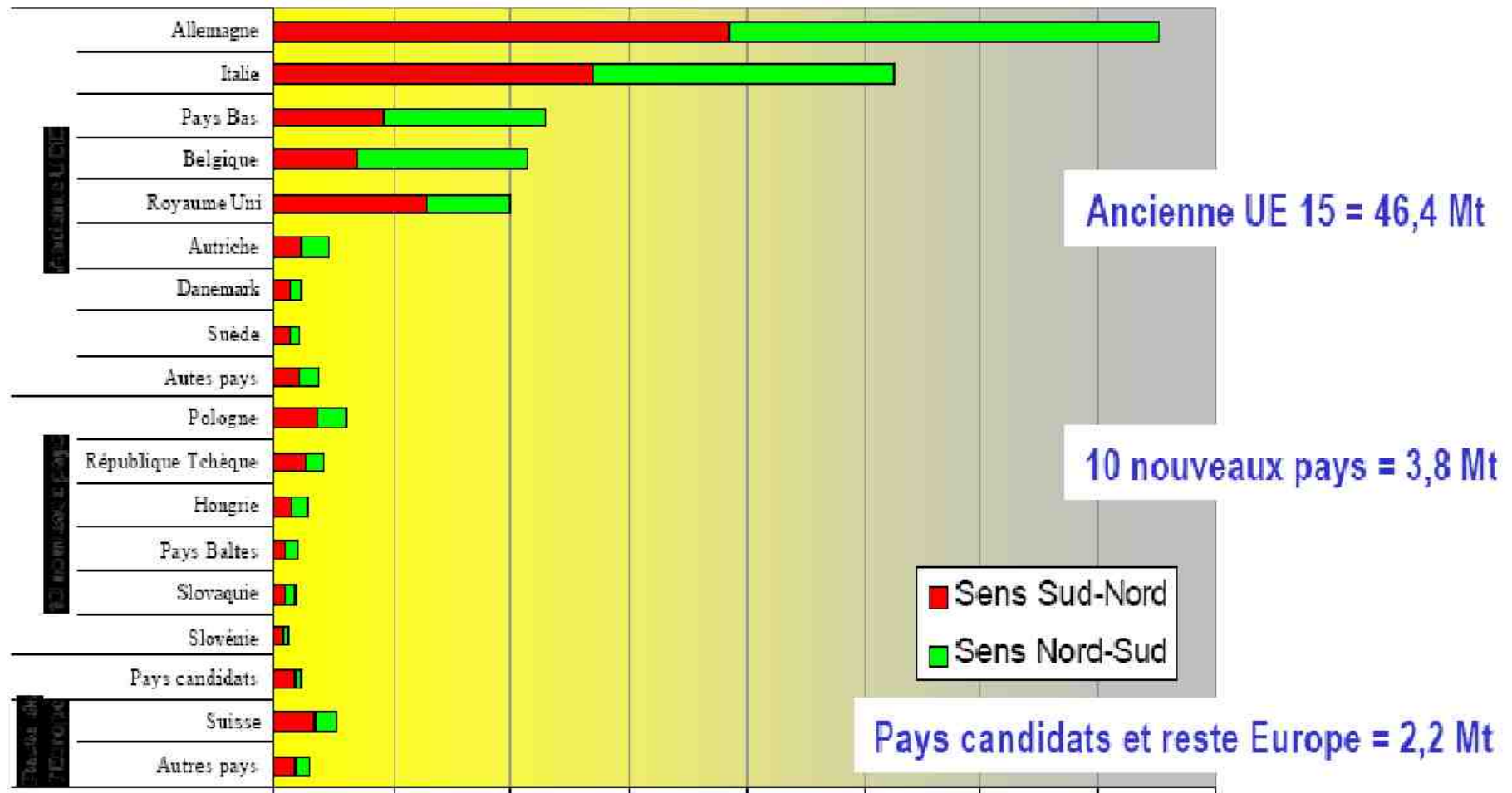
La France est un lieu de transit entre les pays européens, du nord au sud et de l'est à l'ouest. Les transits entre la Péninsule ibérique et l'Europe (hors la France), traversant les Pyrénées, représentaient en 1993 75 % de toutes les marchandises transitant à travers la France.





# Trafic trans-pyrénéen

## Répartition par pays du transit sur les 2 autoroutes



en millions de tonnes

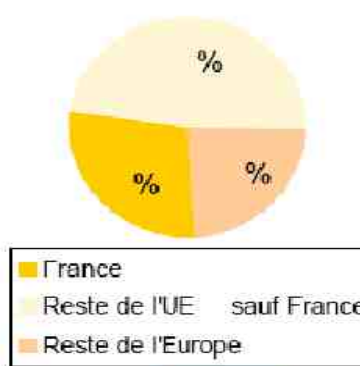
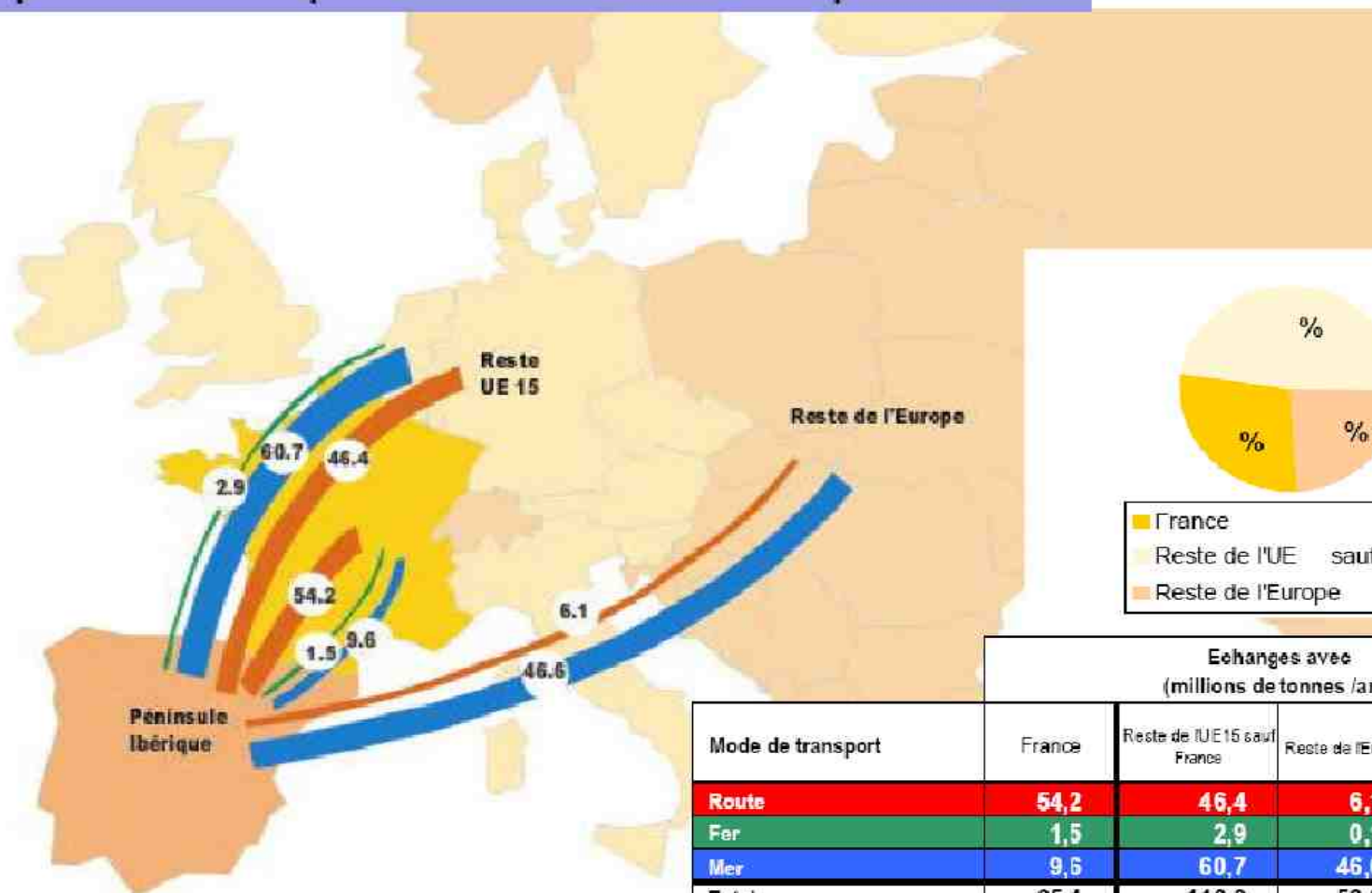
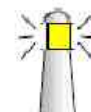
Total : 52,4 Mt

# Pourcentage du tonnage marchandises Fer/Routes

Part du fer France-Espagne: 1,6% et pour Europe-Espagne : 2,9%

## Trafics

Répartition du transport de marchandises en 2004 par mode



Echanges avec (millions de tonnes /an)				
Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Reste de l'Europe	Total
<b>Route</b>	<b>54,2</b>	<b>46,4</b>	<b>6,1</b>	<b>106,7</b>
<b>Fer</b>	<b>1,5</b>	<b>2,9</b>	<b>0,1</b>	<b>4,6</b>
<b>Mer</b>	<b>9,6</b>	<b>60,7</b>	<b>46,6</b>	<b>116,9</b>
<b>Total</b>	<b>65,4</b>	<b>110,0</b>	<b>52,8</b>	<b>228,2</b>

Reste de l'Europe = Suisse, Norvège, Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Biélorussie, Ukraine, Moldavie et Russie.



Route Mer Fer

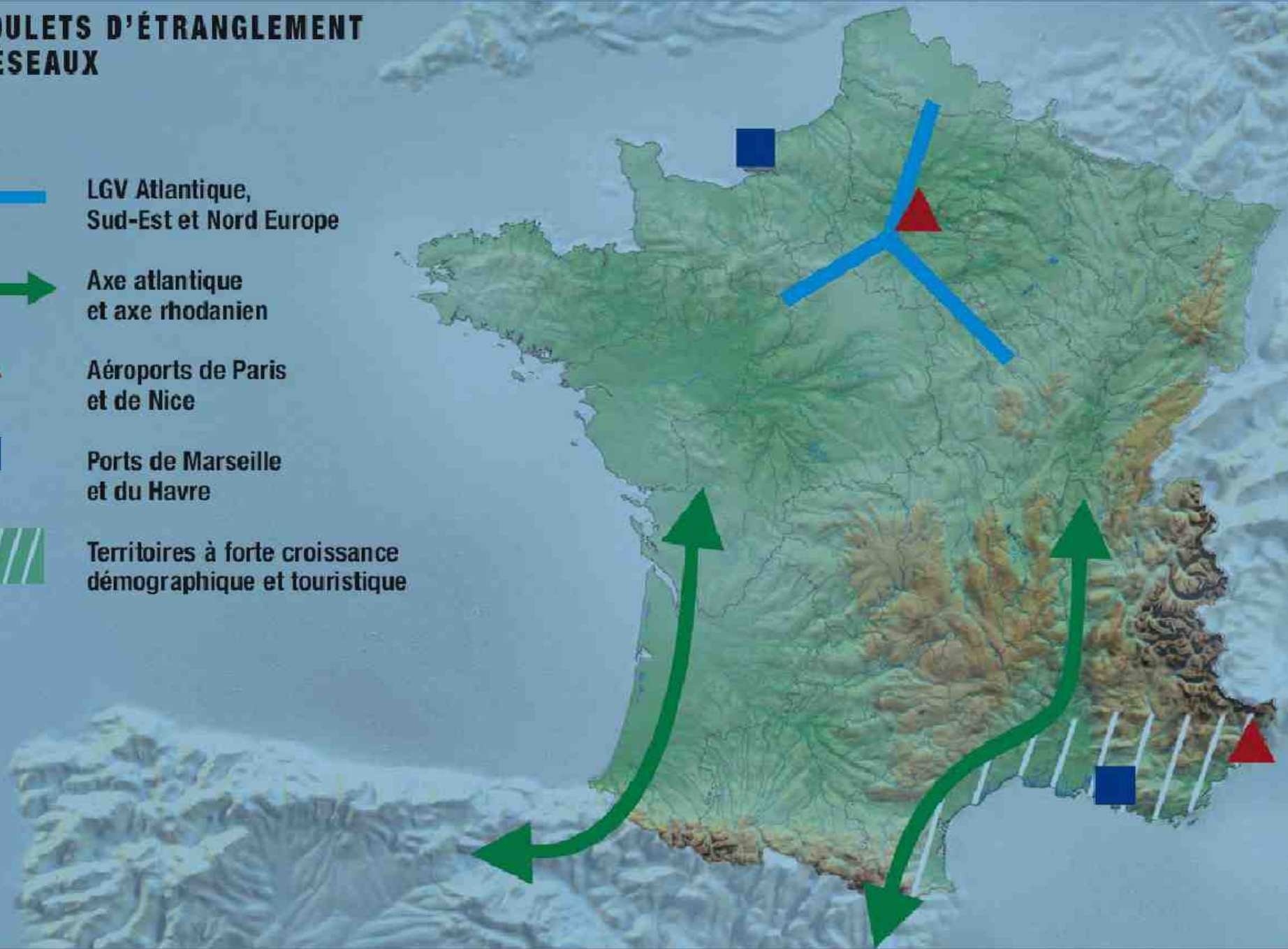
# *Prospective des transports en 2050*

- \* Dans une **perspective de croissance de 80% à 120% du trafic routier interurbain**, les **aménagements déjà prévus** (2 900 km d'autoroutes, 1 600 km d'élargissement à 3 voies, 3 000 km de nationales à 2 x 2 voies, les contournements de Marseille, Toulouse et Bordeaux ?), **devraient donc suffire** à assurer la fluidité, moyennant des limitations pour les PL, des régulations d'accès et de vitesse..
  - \* **Les risques d'étranglement seraient concentrés** sur: traversées péri-urbaines et **quelques goulets d'étranglement** ( **vallée du Rhône, arc languedocien, axe atlantique**)
- 
-

# Goulets d'étranglement

## LES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT DES RÉSEAUX

-  LGV Atlantique, Sud-Est et Nord Europe
-  Axe atlantique et axe rhodanien
-  Aéroports de Paris et de Nice
-  Ports de Marseille et du Havre
-  Territoires à forte croissance démographique et touristique



# *Le Grand Sud et l'Espagne*

Le *massif pyrénéen est resté peu perméable* en dehors des deux franchissements côtiers

Quelques *axes complémentaires sont en train de se consolider*: Pau vers le Somport, Toulouse vers le Val d'Aran et le Puymorens

« *Ces derniers itinéraires se poursuivent par des axes autoroutiers, encore incomplets, à travers le Massif Central, par Limoges et Clermont-Ferrand* »

Un projet existe entre la Catalogne et Midi-Pyrénées par Salau

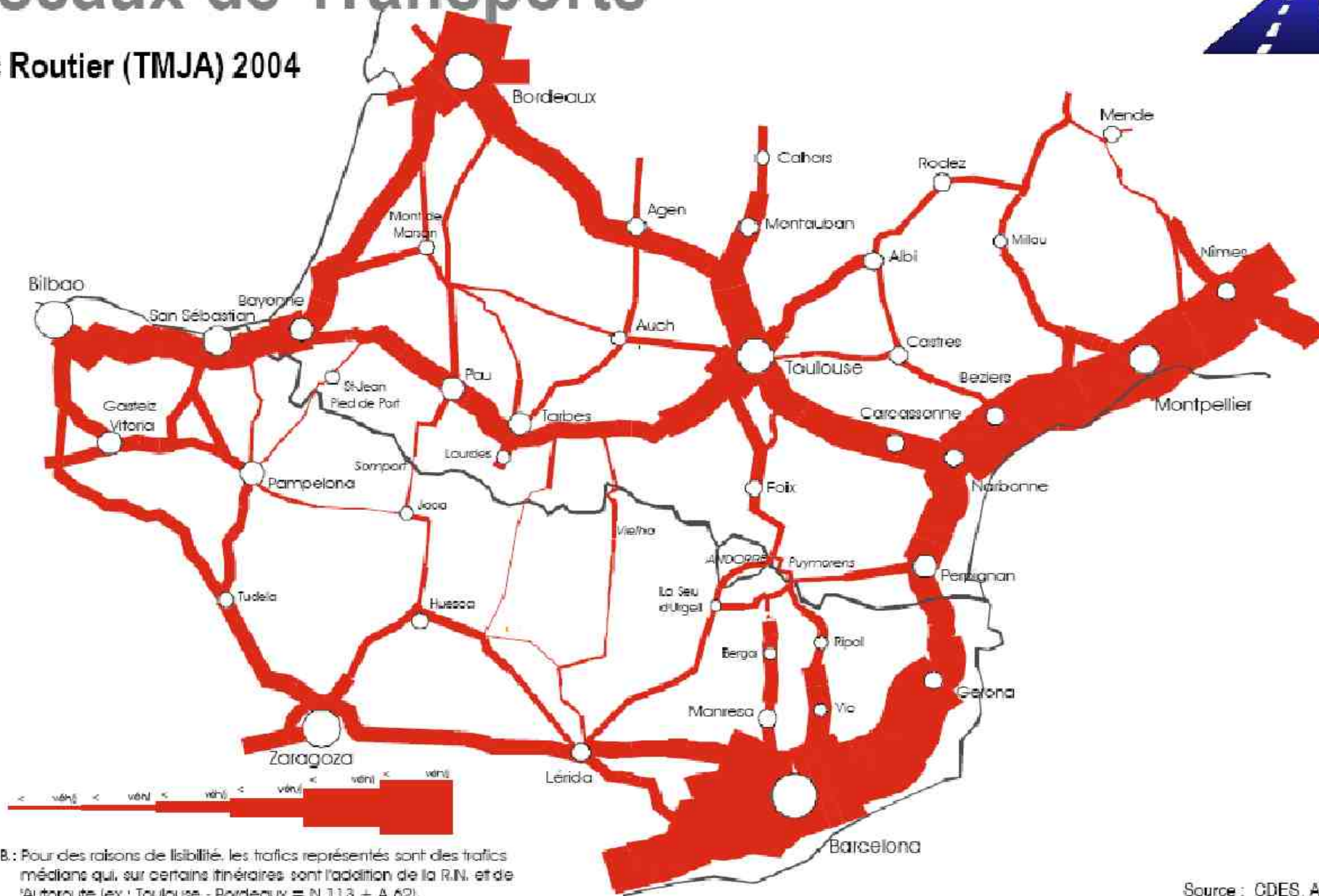
---

---

# Trafic trans pyrénéen 2004

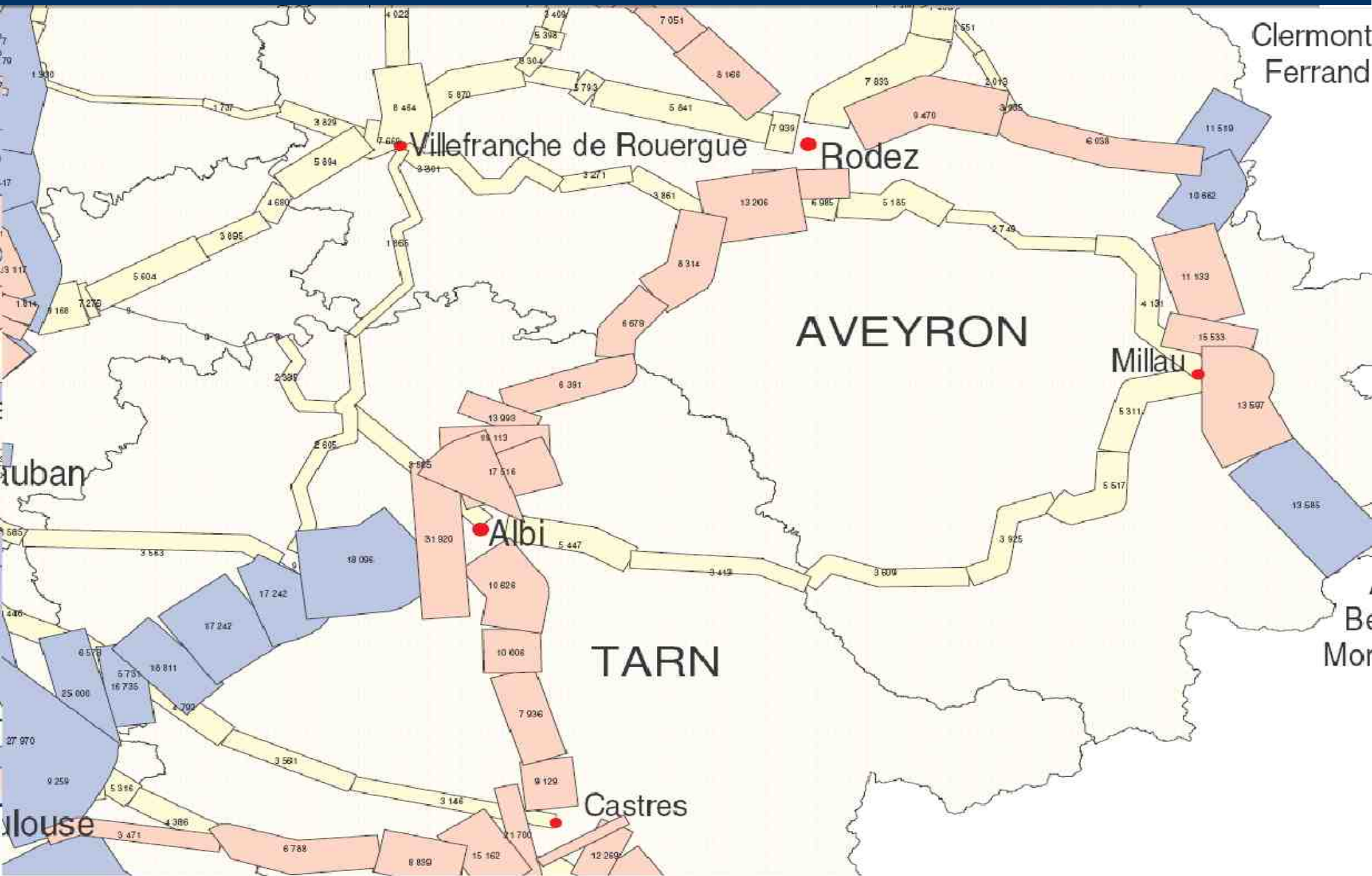
## Réseaux de Transports

Trafic Routier (TMJA) 2004

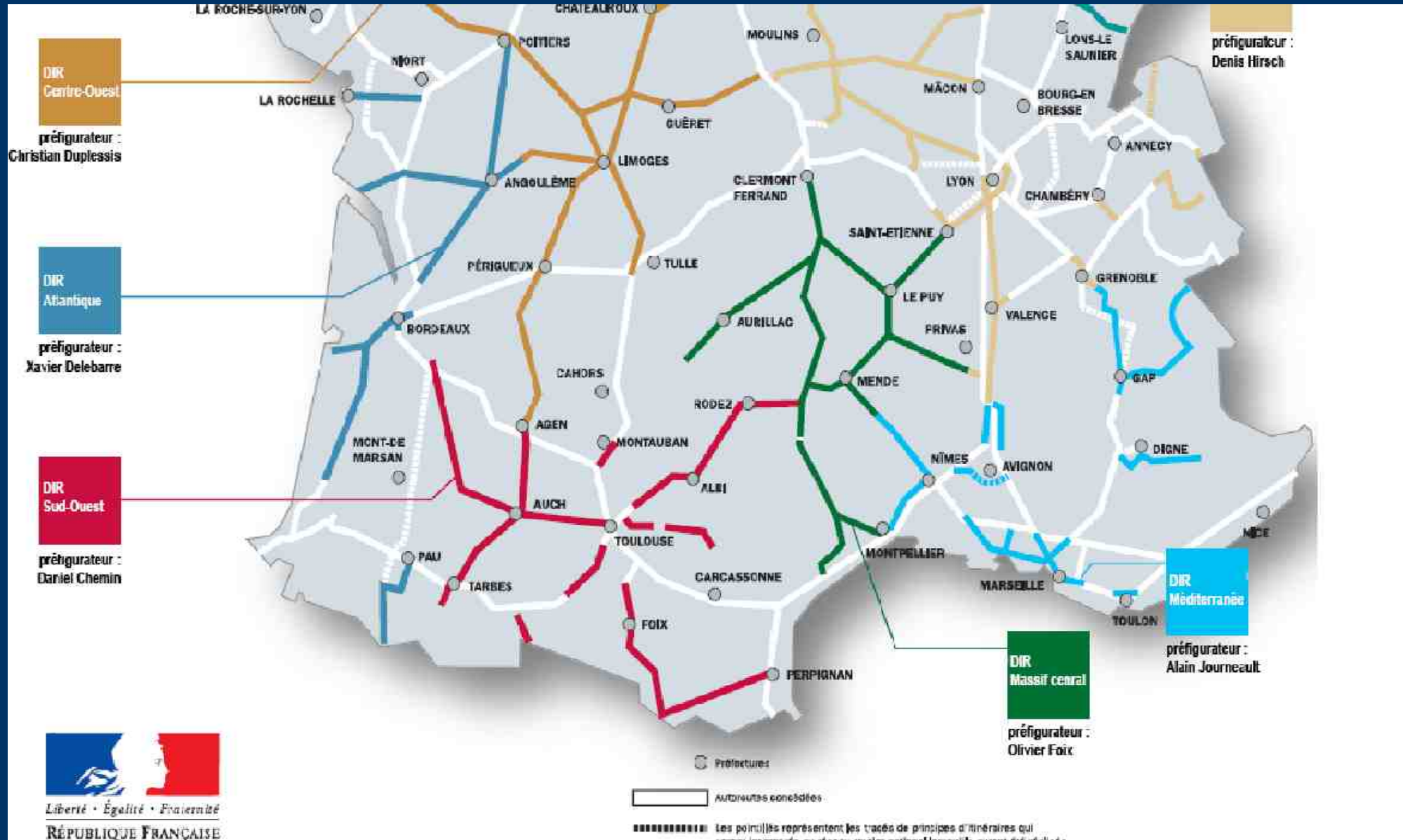


N.B. : Pour des raisons de lisibilité, les trafics représentés sont des trafics médians qui, sur certains itinéraires sont l'addition de la R.N. et de l'Autoroute (ex : Toulouse - Bordeaux = N 113 + A 62).

# Trafic moyen journalier annuel DRE



# Axe Lyon Toulouse: le plus court et le moins cher par ALBI





# Projets approuvés trans frontaliers

## 2006-2007



*Le doublement de la rocade d'Albi amènera à terme en pleine zone urbaine un surplus de pollution engendrée par le trafic de poids lourds Lyon-Toulouse* ou Europe du nord et centrale vers l'Espagne et le Portugal

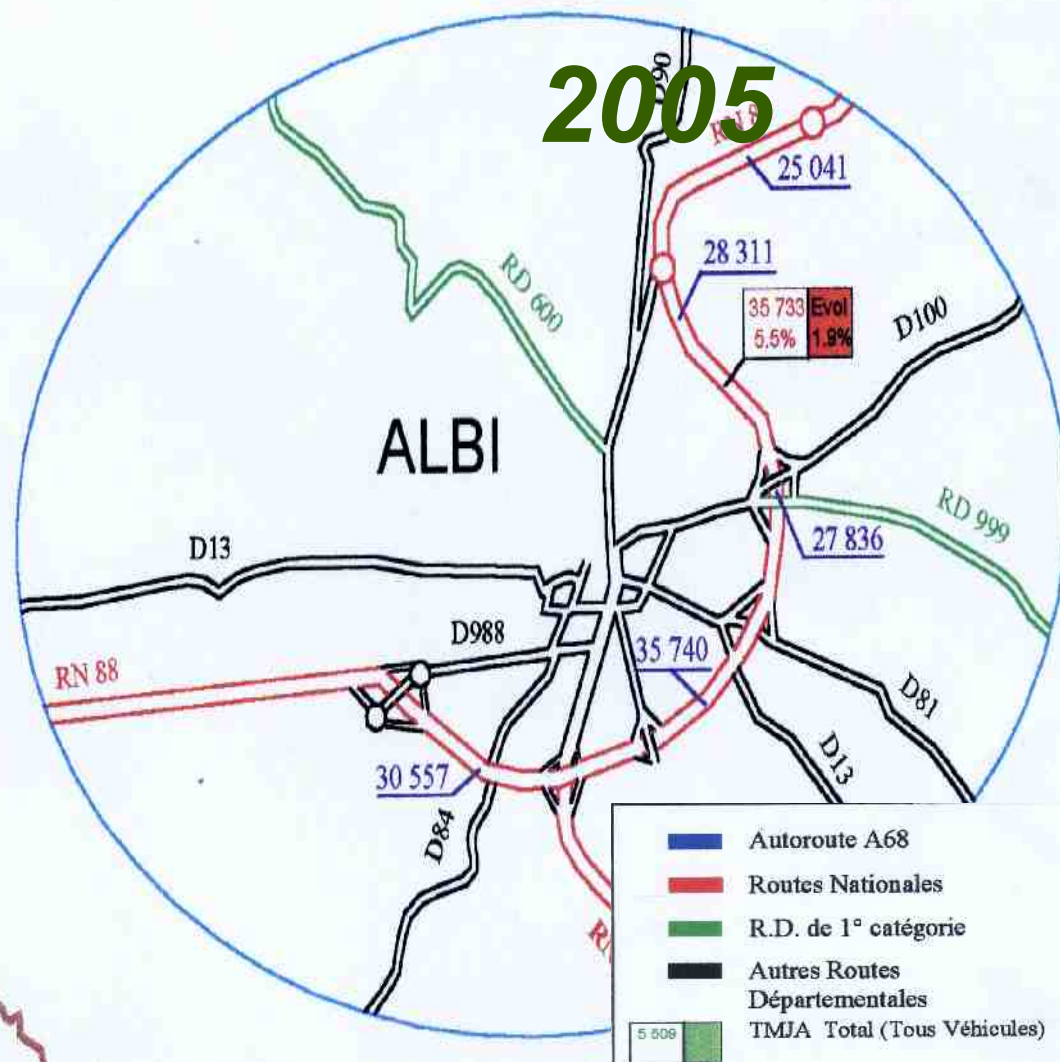
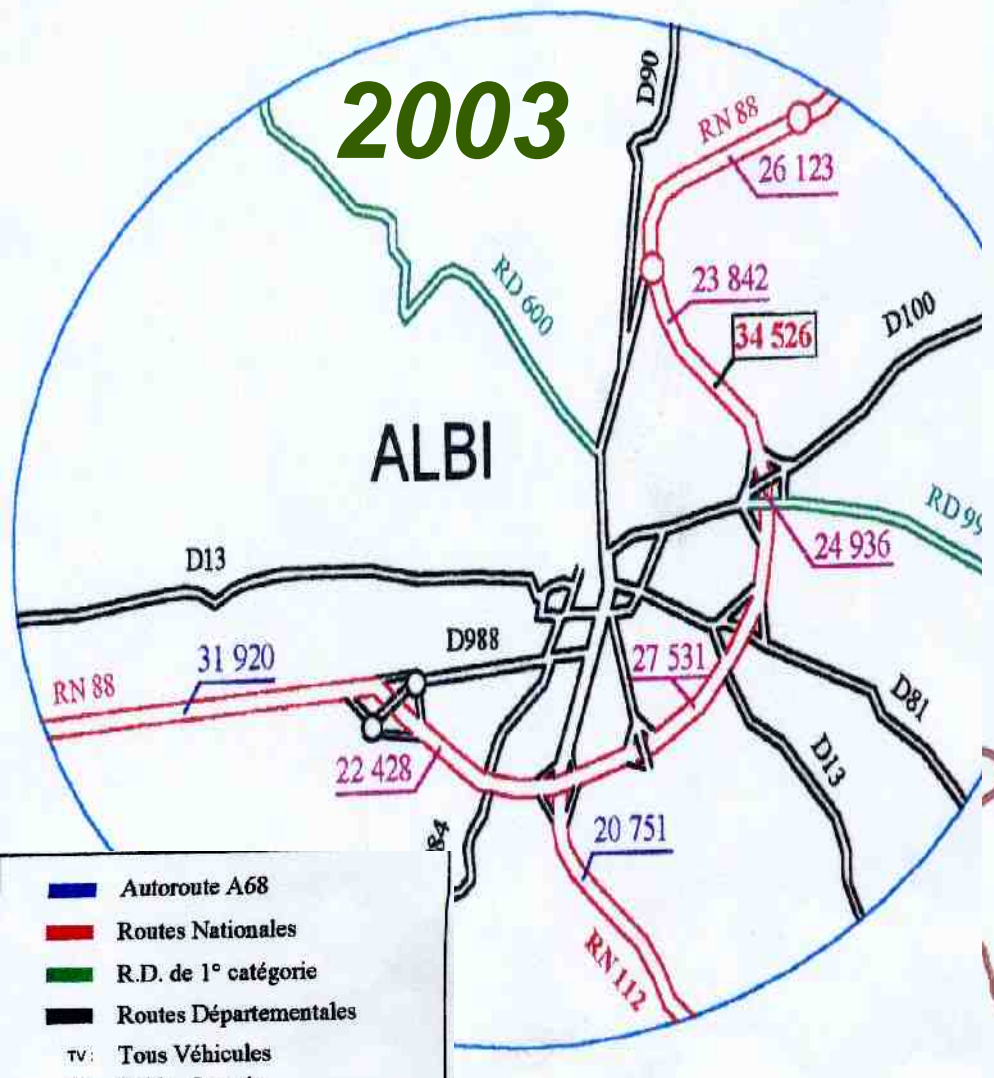
*Le trafic engendré par la 2 X 2 voies Severac-Toulouse a été sous évalué* (+ 16% en 2010) de même que la pollution engendrée par le trafic aux alentours de la future 2 x 2 voies

---

---

# Rocade d'Albi (Comptages DDE)

+ 30% entre 2003 et 2005 portion centrale



- Autoroute A68
- Routes Nationales
- R.D. de 1<sup>o</sup> catégorie
- Routes Départementales
- TV: Tous Véhicules
- PL: Poids - Lourds
- TMJA des postes de comptages permanents

TV: 12 071  
PL: 357

18 098 TMJA des comptages tournants 2003

21 564 TMJA des comptages tournants 2002 actualisés

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

- Autoroute A68
- Routes Nationales
- R.D. de 1<sup>o</sup> catégorie
- Autres Routes Départementales
- 5 808 TMJA Total (Tous Véhicules)
- 4.3% % Poids - Lourds
- Evol 0.7% Evolution de 2004 à 2005

21 564 TMJA des comptages tournants 2005

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

- *La décision récente du ministre des transports de ne pas doubler le couloir rhodanien ne peut qu'augmenter le trafic de transit sur la 2 X 2 N 88*
- *L'enquête de 2005 a donc nettement sous évalué ce supplément de trafic, initialement estimé à 2000 ou 5000 véhicules jours*

Le pourcentage de poids lourds sera nettement supérieur à 15% (déjà 12,5% en 1999)

NB: 35% au Perthuis et à Hendaye en 2004

---

---

*Le constat pour la santé et le trafic est consternant .  
Est-il possible d'enrayer la machine infernale ?*

*En diminuant la vitesse*



# Vitesse Climatisation et pollution

- Concernant les *véhicules diesels*, pour tous les paramètres, les *émissions décroissent avec la vitesse jusqu'à 50Km/h*, puis croissent légèrement

(Laboratoire central des Ponts et Chaussées)

- *La climatisation est à l'origine d'une surconsommation pouvant atteindre de 15 à 50% , l'émission de NOX pouvant être multipliée par 3 pour un véhicule à essence catalysée*

(Institut National de Recherche sur les transports et leur sécurité)

- *En passant de 80 à 110 km/h, on multiplie les émissions de CO par 3,5 et de NOX par 1,7; les particules pour les diesels sont multipliées par 2,4*

**La courbe des émissions a une forme en U avec un minimum entre 40 et 75 km/h**

---

---

# **Réduction de vitesse de 110 à 90 Km/h et diminution de pollution ?**

**ORAMIP 2006 TOULOUSE**

- Une étude a été réalisée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine pendant l'été 2006 avec **réduction de vitesse sur le périphérique de 110 à 90 Km/h** résultat: **réduction de 10% de carburant**
- On observe une **diminution de 10.9% des Nox, de 18.2% des particules, de 38% des polluants métalliques**, de 10.2% du SO<sub>2</sub>, de 8,6% des composés organiques volatiles, de 7.7% du benzène
- **Sur l'ensemble de l'agglomération les réductions sont plus modestes: 2.5% pour le Nox, 4,3% pour les particules, 0,8% pour le SO<sub>2</sub>**

**Les émissions de Microparticules PM 10 sont directement liées aux conditions de circulation sur le périphérique et en particulier à la vitesse**

---

---

# Rocade de Toulouse

-10% Diesel, - 25% CO, -11% Nox, -18% Particules, -8%Benzène

Comparaison des émissions de polluants sur le périphérique toulousain à 110 km/h et à 90 km/h

	Emissions 2006 (kg/J) 110 km/h	Emissions 2006 (kg/J) 90 km/h	Gain (kg/J)	Gain (%)	Gain été 2006 (kg)
Essence Consommation	52 315	46 393	5 923	11.3%	544 880
Diesel Consommation	181 758	164 118	17 640	9.7%	1 622 876
CO	3 430	2 559	871	25.4%	80 121
NO <sub>x</sub>	2 821	2 513	308	10.9%	28 375
COV	260	237	22	8.6%	2 054
Particules	219	179	40	18.2%	3 663
CO <sub>2</sub>	731 957	659 072	72 885	10.0%	6 705 462
SO <sub>2</sub>	19	17	2	10.1%	173
Plomb	0.16	0.14	0.02	11.2%	2
Cadmium	0.0021	0.0013	0.0008	37.9%	0.07
Cuivre	0.40	0.36	0.04	10.2%	4
Chrome	0.011	0.009	0.001	12.4%	0.12
Nickel	0.016	0.014	0.002	11.4%	0.17
Sélénium	0.0021	0.0013	0.0008	37.9%	0.07
Zinc	0.23	0.21	0.02	10.1%	2
CH <sub>4</sub>	30	26	4	13.6%	377
N <sub>2</sub> O	82	77	5	5.7%	427
NH <sub>3</sub>	94	94	0	0.2%	14
HAP	0.093	0.092	0.000	0.4%	0.036
benzène	6	6	0	7.7%	44



*Le constat pour la santé et le trafic est consternant .  
Est-il possible d'enrayer la machine infernale ?*

*En éloignant les voies à grand trafic  
des zones fortement urbanisées  
quand cela est possible*



# *L'exemple de Rodez*

**Les politiques et les décideurs ( DDE, DRE, ministère) ont des responsabilités décisives:**

- \* Le Maire de Rodez Marc Censi, se bat depuis 10 ans « **pour que sa ville ne soit pas traversée par un égoût à camions dangereux, puant et bruyant** ».
- \* Dans le Tarn, **nous finançons avec l'Etat des travaux pharaoniques (+ 232% de dépassement) pour l'échangeur du Séquestre, sur une rocade vieillissante et saturée vers 2020.**

Nos politiques, les DDE et DRE , concernant le tracé et la réalisation du grand contournement, en panne d' imagination et d'argent depuis 2000, n'ont toujours pas présenté en 2007 de projet de contournement sérieux

---

---

# *L'exemple de Rodez*

Vers un centre ville fermé à la circulation

## **Création d'un pôle multimodal**

- Le 16 Mai 2007: « Le Midi Libre »

Inauguration du *pôle multimodal*, dans le cadre du plan global des déplacements du grand Rodez, ayant pour but de diminuer le trafic automobile en favorisant les déplacements urbains en transports publics

-Création d'un *pôle routier au quartier de la gare*: correspondances entre les lignes SNCF nationales et régionales, les cars intrurbains régionaux et départementaux, les taxis et lignes scolaires

-Création d'une *navette Bourran-centre ville* avenue Victor Hugo

-*Parking voitures de 140 places à la gare et parking Vélo* près des arrêts de bus

---

---

\* **Nos élus ne se sont pas opposés à ce que la DDE double la rocade en déviation d'agglomération**, au lieu d'un boulevard urbain comme à Rodez, ce qui aurait empêché un passage autoroutier

\* En attendant, la situation actuelle, **en termes d'impact sur notre santé**, ne va pas s'arranger avec le doublement de la rocade, même si on réalise un pont au nord d'Albi, ou la bretelle de Lescure: solde pour les Albigeois, avec un parking de plus en centre ville: entre 13,25 et 22 morts par an pendant 25 ans au moins = **331 à 550 morts**

\* **Une vie perdue sur la route coûte 1,5 million d'Euros** (Rapport Boiteux) et **900.000 Euros pour un décès secondaire à la pollution atmosphérique** (Rapport Künzli 1999)

---

---

# ***Décès en cas d'augmentation de la circulation ou de non contournement***

- \* Les **décès annuels à court terme** secondaires à la pollution de l'air à Albi étaient **en l'an 2000 de 11 /an**: ORSMIP 2003 (en dehors de toute canicule)
- \* La **pollution de l'air à Albi**, ville peu industrialisée, est due à **80% à la circulation**
- \* **La mortalité à long terme est 2 à 4 fois supérieure** au court terme, soit 22 à 44 décès; soit au total avec le court terme: **33 à 55 décès**  
**La pollution dûe à la circulation (80%) est responsable de 26,5 et 44 décès**
- \* Il serait possible de réduire de moitié la mortalité à long terme en ramenant les PM 2.5 à un taux de  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (norme OMS)

**Ce qui correspond en 25 ans à un nombre de décès entre 331 et 550**

---

---

*Le constat pour notre santé et le trafic futur est consternant  
Est-il possible de modifier l'évolution prévisible ?*

*L'évolution des carburants, des moteurs, les filtres et autres catalyses vont diminuer la pollution*



# *Les gains obtenus par la diminution des émissions de polluants sont plus que perdus par l'augmentation du trafic*

## **de plus:**

- \* Ils ne détruisent pas la totalité des polluants
  - \* Ils se bouchent quand on fait trop de ville
  - \* Ils n'agissent qu'à chaud et la plupart d'entre nous utilisons la voiture sur de trop courtes distances
  - \* On retrouve à la sortie des produits plus toxiques que ceux qui pénètrent dans le pot d'échappement
  - \* Le marché du diesel continue de croître augmentant les NOx et les particules
- 
-

*Le constat pour notre santé et le trafic futur est consternant  
Est-il possible de modifier l'évolution prévisible ?*

*Il faut convertir nos mentalités et nos habitudes et se sentir tous concernés par le Pacte Ecologique proposé aux élus*

---

---



- \* ***Circulations douces:*** marche, vélo
  - \* ***Transports en commun:*** bus, chemin de fer
  - \* ***Eviter le parking pendulaire*** en allant au travail
  - \* ***Organiser le covoiturage*** à l'échelle du quartier ou du travail
  - \* ***Maîtriser nos dépenses d'énergie, source de pollution:*** climatisations, voitures hybrides....
  - \* ***Isolation des maisons, chauffage solaire....***
  - \* ***S'unir à travers le pays pour exiger le ferroutage du transit européen.....***
- 
-

# *Programme de réduction de Nuremberg*

- Au départ **concentration élevée de NO<sub>2</sub> à 94 µg/m<sup>3</sup>** en centre Ville entre 1983 et 1987
- **Extension des zones piétonnes et modification de la circulation**, entre 1991 et 1993
- Les nouvelles analyses entre 1993 et 1998: **réduction de la pollution moyenne de 33%** dans toute la ville et de **54% au centre**

(Congrès Environnement et transport Avignon 19-20 Juin 2003)

**Des grandes villes comme Rome et Londres ont interdit le centre ville aux non résidents et Paris se prépare à réduire la circulation de 40%**

---

---