

Le poids des camions sur le trafic

Le transit des poids lourds sur la rocade continue de susciter des études.



L'essentiel des poids lourds passe sur la rocade est et sud. (arch. f. c.)

Faut-il interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe sur la rocade ? Le débat ne date pas d'aujourd'hui et il est probable qu'il ne soit pas tranché demain.

Le dossier s'est en tout cas de nouveau invité au Conseil de communauté urbaine de vendredi dernier, à l'occasion d'un point sur la rocade effectué par Vincent Feltesse, le président de la CUB.

Et le vice-président Gérard Chausset (EELV/Les Verts) en a profité pour rappeler sa proposition d'interdire la circulation des poids lourds en transit aux heures de pointe sur la rocade. Une proposition déjà avancée... en 2003.

Rappelons qu'un camion est équivalent à 2,5 voitures en terme d'occupation d'une route et que, par transit, on désigne une circulation ayant son origine et sa destination en dehors des frontières de l'agglomération. Ce trafic de transit représente plus de 50 % du trafic poids lourds sur la partie est (rive droite) et sud (vers l'Espagne) de la rocade. Lorsque le trafic est dense sur la rocade est, les poids lourds occupent à eux seuls la voie lente ce qui met en évidence la fameuse formule du « mur de camions ».

L'essentiel du trafic de transit poids lourd correspond à du trafic nord-sud, via l'autoroute A 63 au sud et l'autoroute A 10 au nord. Le trafic de transit est quasi inexistant sur la partie ouest et nord de la rocade.

Pour autant, si on se fie aux nombreuses études qui ont été réalisées sur le trafic de la rocade, il n'y a pas forcément une corrélation directe entre l'importance du trafic des

poids lourds et l'importance des bouchons. C'est en effet sur la rocade ouest, là où le trafic poids lourd est le plus faible, que les conditions de circulation sont les plus dégradées.

La Communauté urbaine, seule ou avec d'autres partenaires dont l'État, a d'ailleurs plusieurs enquêtes et études au feu à propos du trafic poids lourds. Comme favoriser l'usage de véhicules moins polluants en cœur d'agglomération, ou gérer et réguler les flux poids lourds à l'aide de l'outil stationnement (comme des zones d'accueil en amont de l'agglomération), ou encore une étude sur les enjeux de la filière logistique à l'échelle de l'agglomération.