

ITINERAIRE A GRAND GABARIT

Contexte de la prestation

La Direction Interdépartementale des Routes du Sud Ouest exploite l'itinéraire à Grand Gabarit (nommé IGG par la suite) entre les communes de Langon (33) et Cornebarrieu (31) depuis novembre 2006. Auparavant, depuis 2005, il était exploité par les 4 DDE traversées (33, 40, 32 et 31) avec un PC IGG implanté à Campus Trafic. Cet itinéraire permet aux convois transportant les éléments de l'A380 d'Airbus de rejoindre Toulouse depuis Langon.

Fin 2009, lors d'une réunion avec Airbus, la question de l'adéquation du nombre d'équipements avec le niveau de service requis a été posée. Suite à cette réunion, il a été décidé d'engager une

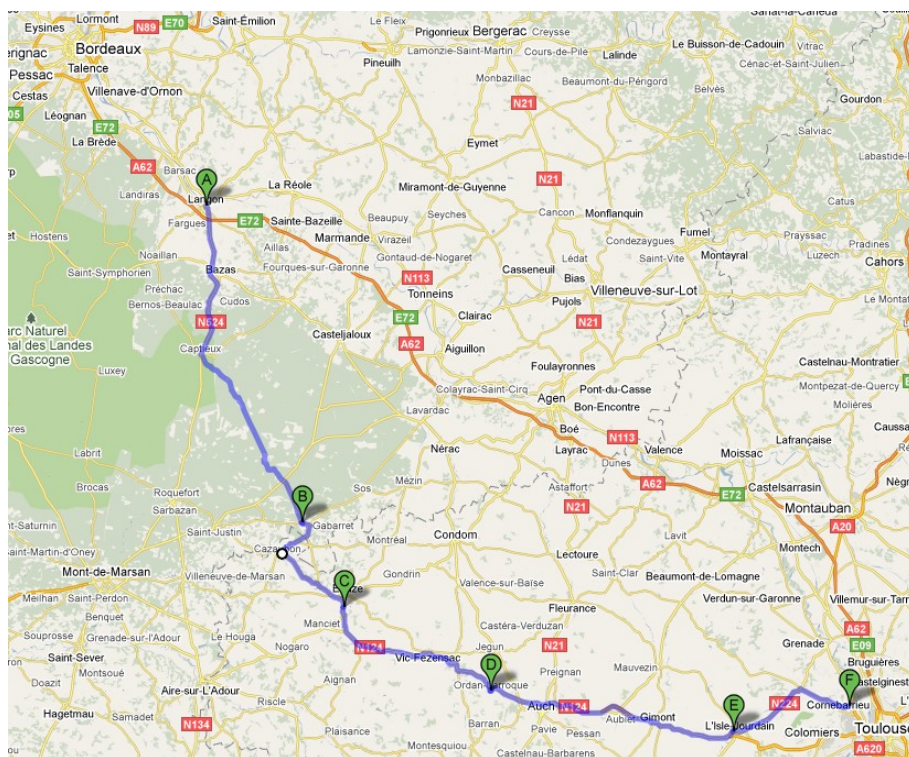
démarche d'évaluation du dispositif mis en place pour l'IGG. Cette prestation a été confiée à la ZELT.

L'IGG est un itinéraire routier majoritairement composé de routes nationales. Sa longueur est de 228 km. Le trajet des convois de l'A380 s'effectue

actuellement en trois nuits principalement du lundi soir au jeudi matin avec une nuit de secours. Les convois circulent

entre 22h et 5h pour les deux premières nuits et entre 22h et 1h pour la dernière.

Le convoi suit un séquentiel horaire défini préalablement. L'itinéraire est coupé à tous les autres véhicules par cantons successifs. Le convoi est escorté par la gendarmerie et les équipes sous-traitantes (Trafic Center) du transporteur (Capelle) qui ont pour mission d'enlever les éléments de signalisation gênants et d'assurer la sécurité et le passage du convoi (enlèvement des véhicules gênants, fermeture des carrefours,...). Le convoi comporte



normalement 6 composants (3 morceaux de fuselage, l'empennage arrière et les deux ailes) et son passage par section ou canton peut s'étaler sur une durée d'une demi-heure.

Objectifs de l'évaluation

Cette prestation avait pour principaux objectifs de mesurer l'impact de l'IGG sur les usagers, d'évaluer l'itinéraire de l'IGG (en terme de fiabilité des d'équipements, de présence de signalisation) ainsi que les améliorations à apporter et l'impact du passage de convoi en deux nuits.

Principaux résultats

De façon générale, les riverains de l'IGG ont appris à se déplacer avec ces contraintes. L'information fournie (Internet, Newsletter, PMV, presse) leur permet de s'adapter. Les usagers surpris sont relativement peu nombreux. L'attrait du convoi et son faible impact ponctuel n'entraînent que peu de mécontentement. La zone entre Langon et Captieux, les carrefours de Lapeyrade (40), La Jalousie (32), la déviation d'Aubiet (32), l'arrivée à l'Isle Jourdain et le carrefour avec la RD1 sont les zones les plus fréquentées.

Il n'est pas rare de constater des intrusions dans le convoi. La présence de la gendarmerie et des barrières en bon état sont des éléments primordiaux pour la sécurité du convoi.

Par manque de données, on ne peut pas juger de l'impact de l'IGG sur la circulation des PL. A l'inverse il semble que le nombre de TE est lui en augmentation. Il faut noter que l'IGG est unique en France (gabarit illimité en hauteur, largeur de 8m , tonnage admissible de 245T), connu et apprécié et donc utilisé par les transporteurs.

La sécurité pourrait être améliorée (signaux supplémentaires) au niveau du carrefour de Lapeyrade (40), à l'entrée de la piste de Gabarret (40) et au niveau du carrefour avec la RD1 (en Haute Garonne).

On a pu consulter les rapports de fin de nuit. Même s'ils ne sont pas constamment utilisés (16 sur 45 possibles) ils permettent de constater que des problèmes de barrières sont systématiquement remontés sur au moins un carrefour (7 dans le pire des cas, survenu une fois), preuve de leur utilité pour le convoi . Un entretien régulier est donc nécessaire.

Les barrières fixes qui ferment les pistes réservées à l'IGG ne sont pas en bon état. Seules 4 (sur 14) sont encore en place en Haute Garonne, plus aucune à Gabarret tandis que les 4 le sont encore à Captieux. Un autre type de fermeture devrait être envisagé, on peut par exemple penser à des plots (J11).

Ils sont d'ailleurs encore très présents et en excellent état (97% de présence sur 295 emplacements prévus). Le seul bémol est le risque qu'il représentent pour les motards de la gendarmerie de nuit (manque de contraste).

Un seul problème de signalisation (un panneau cédez le passage inutile) a été noté.

La matérialisation de l'IGG dans les giratoires traversés de part en part doit être homogénéisée sur l'ensemble de l'itinéraire. Les carrefours entre les pistes et des routes doivent tous être signalés (un manque à Montaigut – 31).

Vu les contraintes imposées par le gabarit de l'IGG, il est important que celles-ci soient connues par l'ensemble des personnes ayant en charge de grands projets d'infrastructures sur l'itinéraire de l'IGG. Ce fut le cas sur l'A65 (Pau-Langon), sur les aménagements à 2x2 voies de la RN124 entre Toulouse et Auch et cela devra l'être pour les Lignes à Grande Vitesse Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-Espagne.

Sur l'IGG il est possible d'améliorer encore la sécurité et l'information aux usagers. De plus nous préconisons la réalisation de visites préalables afin de garantir un bon déroulement du convoi.

Il faut impérativement améliorer les points suivants:

- la présence d'obstacles (îlots séparateurs) sur la chaussée entre Langon et Captieux,
- la difficulté de visibilité de la route dans les Landes (un seul marquage central où le transporteur aimerait également du marquage de rives),
- le maintien du gabarit, entravé par la pousse des végétaux.

En outre, le passage à un convoi en deux nuits doit nécessairement prendre en compte les conditions météorologiques car les marges de manœuvre seront plus étroites. De plus, cela impactera les usagers. Il devrait y avoir plus de monde aux abords du convoi près d'Auch, Aubiet et à Cornebarrieu et moins au niveau de Lévigac.

Conclusion

L'évaluation du fonctionnement de l'itinéraire à Grand Gabarit entre Langon et Beauzelle témoigne d'un itinéraire performant, assez peu contraignant pour les usagers, nécessitant une maintenance régulière indispensable (pour la sécurité des convois et l'information des usagers). Dans l'optique d'un passage à deux nuits des convois de l'IGG des aménagements seront nécessaires afin de permettre un parcours facilité aux convois qui autorisera moins d'imprévus et de gardes fous que le parcours actuel en trois nuits.