



2^{ème} COMITE DE SUIVI A7
TABLE RONDE 2 :
Perspectives sur le thème
*“environnement et
aménagement du territoire”*

TABLE RONDE 2 : ENVIRONNEMENT – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DÉROULÉ DE LA TABLE RONDE N° 2 :

- Réduction des nuisances acoustiques
- Innovation en matière de lutte contre la pollution
 - ✓ l'observatoire de la qualité de l'air sur l'axe A7
- Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs
 - ✓ Un tunnel sous le col du Grand Bœuf
 - ✓ « L'effacement de l'A7 à Valence »

TABLE RONDE 2 : ENVIRONNEMENT – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- **Réduction des nuisances acoustiques**
- Innovation en matière de lutte contre la pollution
 - ✓ l'observatoire de la qualité de l'air sur l'axe A7
- Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs
 - ✓ Un tunnel sous le col du Grand Bœuf
 - ✓ « L'effacement de l'A7 à Valence »

RÉDUCTION DU BRUIT : OÙ EN SOMMES-NOUS UN AN APRÈS ?

- **Des engagements contractuels**
260 logements identifiés à « protéger » d'ici fin 2011 (A7 et A9)
(protections de façade ou murs anti-bruit)
- **Un programme complémentaire**
en anticipation des plans de prévention contre le bruit (PPBE)
- **Des partenariats innovants**
proposés aux Collectivités et aux particuliers

LE TRAITEMENT DES POINTS NOIRS BRUITS SUR 2008-2011

| | | |
|------------------------|------------|------------------|
| A faire | 234 | pour l'A7 |
| Fait en avril 2009 | 22 | pour l'A7 |
| Fait depuis Avril 2009 | 66 | |

**66 nouveaux logements traités au
30 mars 2010**



LES PARTENARIATS ENGAGÉS AVEC LES COLLECTIVITÉS (1)

- Convention signée avec la commune de St Priest (69) :
merlon 860 m, finitions en cours
- Convention avec la DIR Centre-Est sur St Rambert d'Albon (26) :
travaux phase 1 terminée
- Convention en cours avec Ventabren (13)
merlon dressé sur terrains ASF/ Commune
- Convention en préparation avec Morières-les-Avignon (84) :
rehausse merlon / 300 m + muret
- Convention en préparation avec Salon de Provence (13) :
muret béton 500 m
- Des études engagées pour les communes de Coudoux (13) :
merlon envisagé comme à Ventabren
et Piolenc (84) : écran de 1 000 m

EXEMPLE DE RÉALISATION : MERLON À SAINT PRIEST



PASSER DE LA RÉPARATION À L'ANTICIPATION

■ **Les critiques à l'encontre d'ASF :**

- ✓ Des successions de protections en façade, là où l'urbanisation légitimerait un écran (effet dit « multicouche »)

■ **Une étude et un changement de logique :**

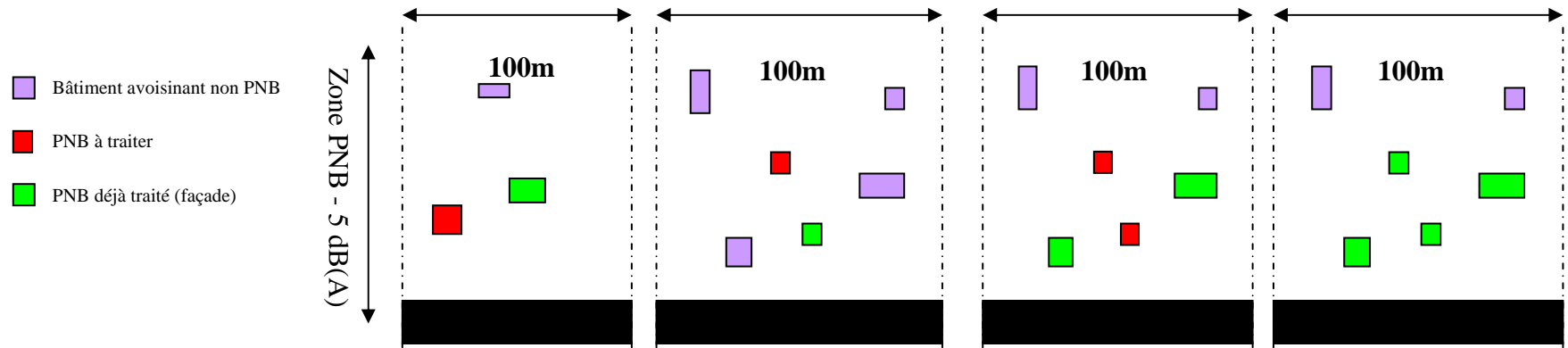
- ✓ Reprendre à zéro l'analyse des données pour identifier les zones protégées et à protéger (aujourd'hui et plus tard)
- ✓ Pour vérifier si certaines concentrations de PNB n'auraient pas été occultées

■ **Une volonté : aboutir à un diagnostic partagé**

- ✓ Cahier des charges et analyse des résultats réalisés avec le concours de l'association *Colère 26*, depuis septembre 2009

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE RÉALISÉE

Identification des concentrations de Points Noirs Bruits selon trois scénarii



Autoroute

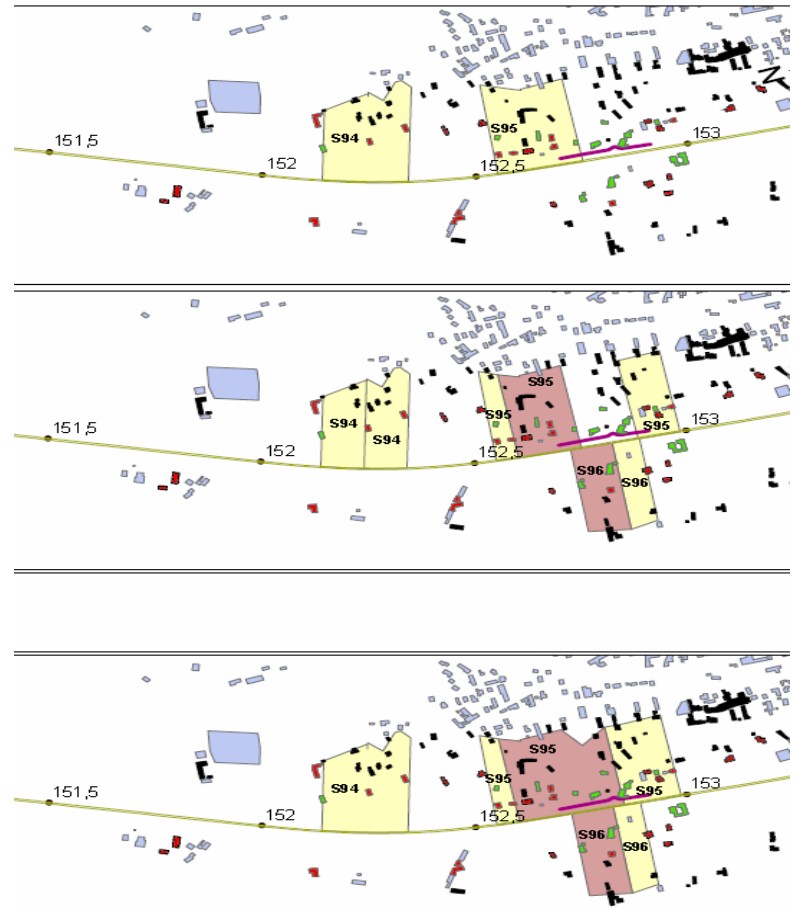
| | | | | |
|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------|----------------|
| Scenario 1 seuls | | | | |
| Scenario 2 + | | | | |
| Scenario 3 ou | Protection façade seule | Ecran moyen + façade | Ecran haut | Ecran haut |

DIAGNOSTIC RÉALISÉ

■ Scénario 1 :
 → Plus de situations mixtes qu'imaginé

■ Scénario 2 :
 → De nouveaux écrans haut à étudier

■ Scénario 3 :
 → Quelques longueurs d'écrans en plus



| | |
|------------------------|-------------------------------|
| ■ PNB nouveau | |
| ■ PNB protégé | ■ 4 PNB / 100m |
| ■ Construction exposée | ■ 2PNB / 5 constructions/100m |

RÉDUCTION DU BRUIT : ÉTUDES DE CAS « IMPOSSIBLES »



Topographie ou urbanisation qui conduirait à un ouvrage aux dimensions démesurées

LES ORIENTATIONS POUR LA SUITE

- Des murs antibruit pour tous les sites à concentration de PNB, actuels ou futurs, dès lors qu'une solution technique est viable en termes d'efficacité, de coût, et de faisabilité.
 - ✓ le dimensionnement de ces écrans prendra en compte, autant que possible, les PNB anciens traités par Isolation en Façades
- Des isolations en façades complémentaires à un écran, là où c'est nécessaire
- Des Isolations en façades à traiter en priorité :
 - ✓ PNB Isolés, sauf cas de partenariat
 - ✓ PNB concentrés, mais écran infaisable

TABLE RONDE 2 : ENVIRONNEMENT – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Réduction des nuisances acoustiques

- **Innovation en matière de lutte contre la pollution :**
 - ✓ **L'observatoire de la qualité de l'air sur l'axe A7**

- Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs :
 - ✓ Un tunnel sous le col du Grand Bœuf
 - ✓ « L'effacement de l'A7 à Valence »

MISE EN PLACE DE L'OBSERVATOIRE SUR L'A7

PRESENTATION PAR LES ASSOCIATIONS AGRÉÉES DE
SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR EN VALLÉE DU RHONE

→ *Cf. les diapos d'ATMO*

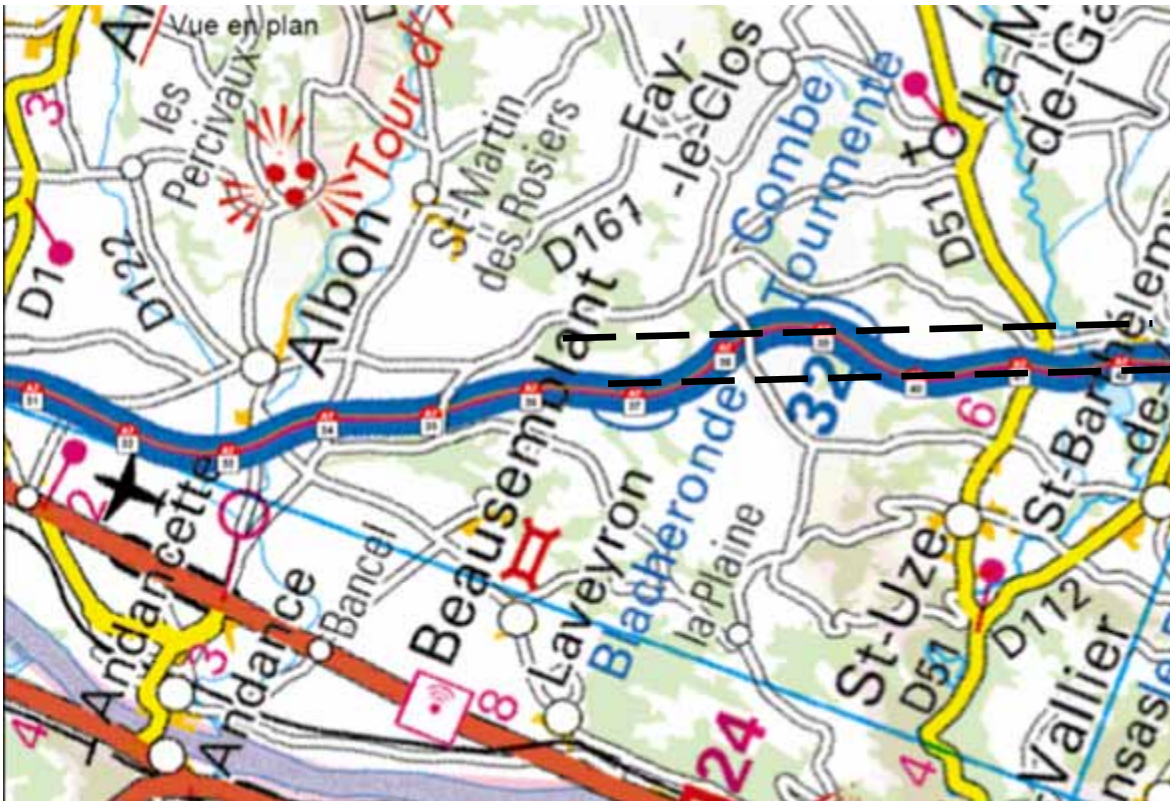
TABLE RONDE 2 : ENVIRONNEMENT – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Réduction des nuisances acoustiques
- Innovation en matière de lutte contre la pollution :
 - ✓ L'observatoire de la qualité de l'air sur l'axe A7
- **Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs :**
 - ✓ **Un tunnel sous le col du Grand Bœuf : analyse coûts / avantages**
 - ✓ « L'effacement de l'A7 à Valence »

RAPPEL DE LA DEMANDE D'UN TUNNEL SOUS LE GRAND BOEUF

- « Un tunnel sous le col du grand bœuf permettrait-il de **réduire le bruit autoroutier ?** » (GTT du 2 juillet 2009)
- « Un tunnel sous le col du grand bœuf permettrait-il de **rendre l'itinéraire plus sûr et plus fluide ?** » (GTT du 1^{er} déc. 2009)
- ➔ **En résumé, un tunnel sous le col du grand bœuf serait-il bénéfique sur le plan environnemental et sur celui de la sécurité, et à quelles conditions de réalisation et d'exploitation ?**

CONDITIONS DE RÉALISATION D'UN TUNNEL SOUS LE GRAND BŒUF



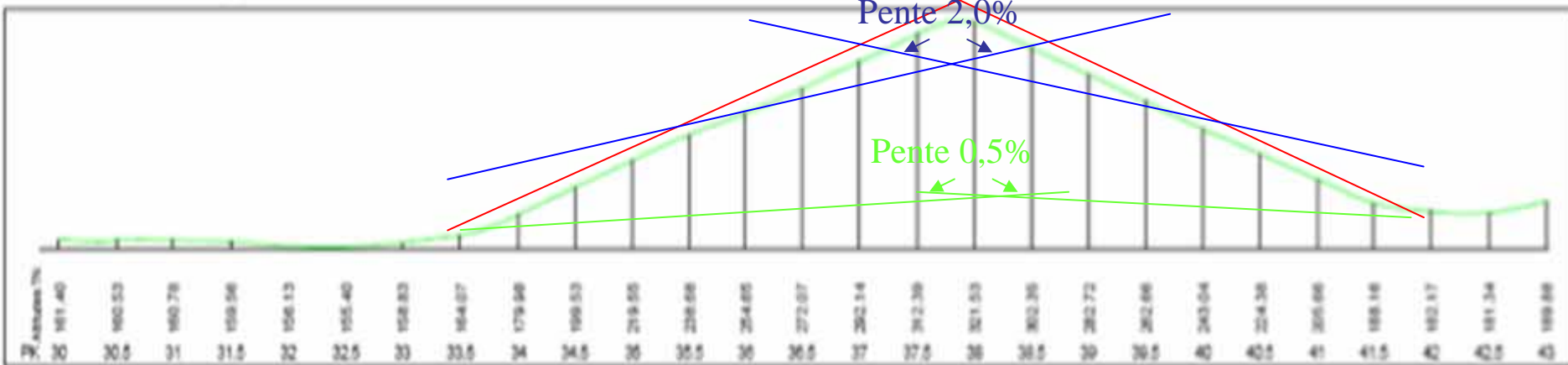
Cahier des charges d'un tracé en plan :

- La recherche d'un trajet plus rectiligne conduirait à une longueur d'un tunnel de l'ordre de 5 km
- Les impacts sur les territoires traversés ne sont pas étudiés à ce stade

CONDITIONS DE RÉALISATION D'UN TUNNEL SOUS LE GRAND BŒUF

- **Pente du tunnel : de 0,5% à 2% (contre +3,5% et -3,5% actuellement sur le col)**
- ✓ Avec amélioration des conditions de sécurité -sans dégradation majeure de la fluidité (Guide CETU)
- **Deux hypothèses sur sa longueur :**
- ✓ plus de 4km avec 3km de rampe d'accès de chaque côté à 3,5%
- ✓ 10 km sans rampe d'accès de part et d'autre

Profil en long Col du Grand Boeuf



UN OUVRAGE TRÈS IMPORTANT, DIFFICILE À RÉALISER ET À EXPLOITER

- **Un tunnel entre 5 000 et 10 000 m de longueur**
 - ✓ sans aucune équivalence sur le réseau français à ces conditions de trafic (Trafic moyen journalier annuel : 70 000 véh/j et 100 000 véh/j de pointe)

- **Une rampe d'accès importante (3,5% sur 2 x 2,5 kms, si tunnel de 5 000 m)**
 - ✓ des difficultés de circulation comme aujourd'hui mais un risque de pannes en tunnel plus important

- **Une faisabilité incertaine compte tenu de la géologie du site**
 - ✓ Un sous-sol instable (formations argilo-caillouteuses de *Chambaran-Bonnevaux*, sables de *Lens-Lestang*, marnes de *Hauterives*)
 - ✓ Une instabilité constatée lors de la construction de l'A7 (glissement de Combe tourmente) et plus récemment à 2 km au nord du col du Grand-bœuf, dans le remblai de Saint-Philibert

UN OUVRAGE TRÈS IMPORTANT, DIFFICILE À RÉALISER ET À EXPLOITER

■ Des travaux complexes, lourds et couteux

- ✓ Obligation de réaliser un tunnel à 2 x 3 voies plus BAU (normes et recommandations)
- ✓ Des contraintes géologiques qui pèsent sur la faisabilité réelle de l'ouvrage
- ✓ Durée estimative des travaux de 48 à 96 mois (hors procédures), ce qui pèserait sur la circulation durant ces travaux
- ✓ Des impacts importants sur l'environnement et les territoires durant la construction
- ✓ Un coût de réalisation sans doute très élevé, dû à des caractéristiques exceptionnelles

■ Des contraintes d'exploitation exceptionnelles

- ✓ Un tunnel « hors normes », forcément très surveillé
- ✓ Des coupures de l'A7 pour maintenance ou panne (systèmes de commande des équipements de sécurité)
- ✓ Des coupures de l'A7 pour incidents ou accidents de trafic aux conséquences plus importantes
- ✓ Une consommation d'énergie très élevée (ventilation, éclairage)

■ Premières conclusions : des bénéfices qui resteraient à démontrer au regard des contraintes supplémentaires très importantes sur l'axe

TABLE RONDE 2 : ENVIRONNEMENT – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Réduction des nuisances acoustiques

- Innovation en matière de lutte contre la pollution :
 - ✓ L'observatoire de la qualité de l'air sur l'axe A7

- **Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs :**
 - ✓ Un tunnel sous le col du Grand Bœuf : analyse coûts / avantages
 - ✓ « **L'effacement de l'A7 à Valence** »

EFFACEMENT DE L'AUTOROUTE Á VALENCE



**Présentation par Alain MAURICE, Maire de VALENCE
et
Président DE VALENCE AGGLO SUD RHONE-ALPES**

Cf. les diapos spécifiques

VALENCE AGGLO
Sud Rhône-Alpes



TABLE RONDE 2