

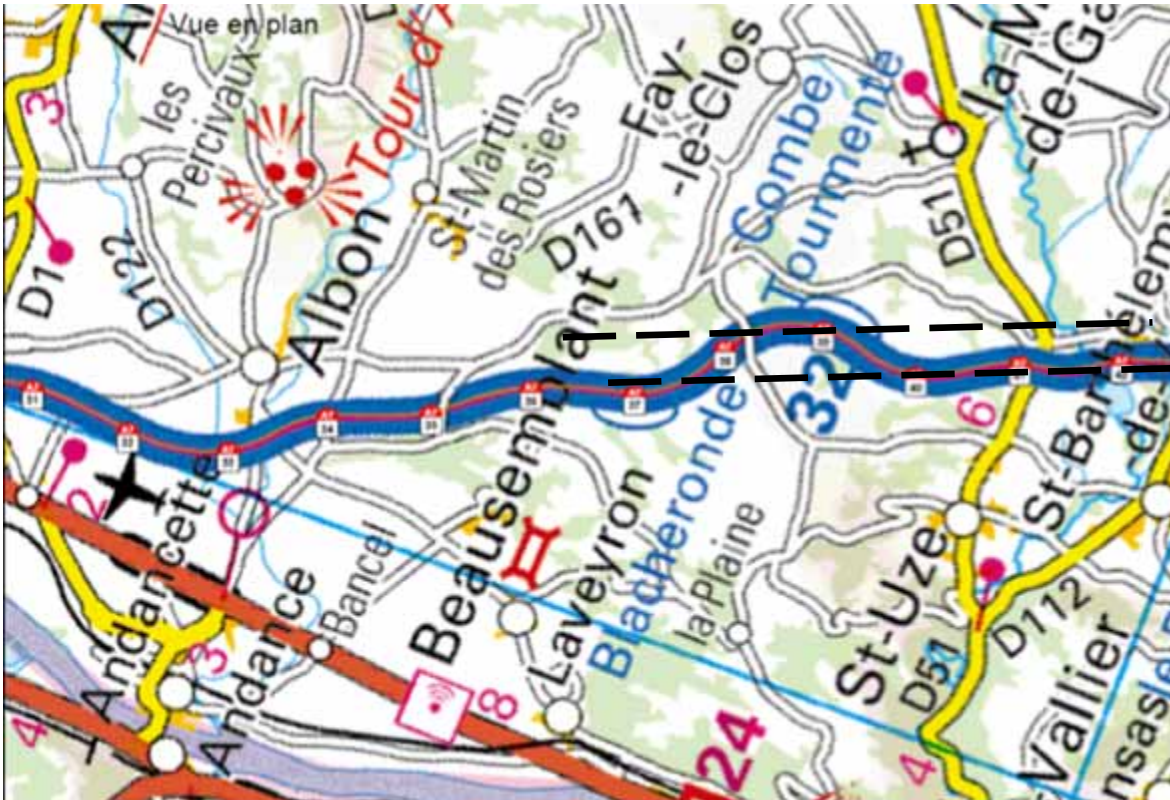


2^{ème} COMITE DE SUIVI A7
TABLE RONDE 2 :
Un tunnel sous le col du
grand bœuf

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



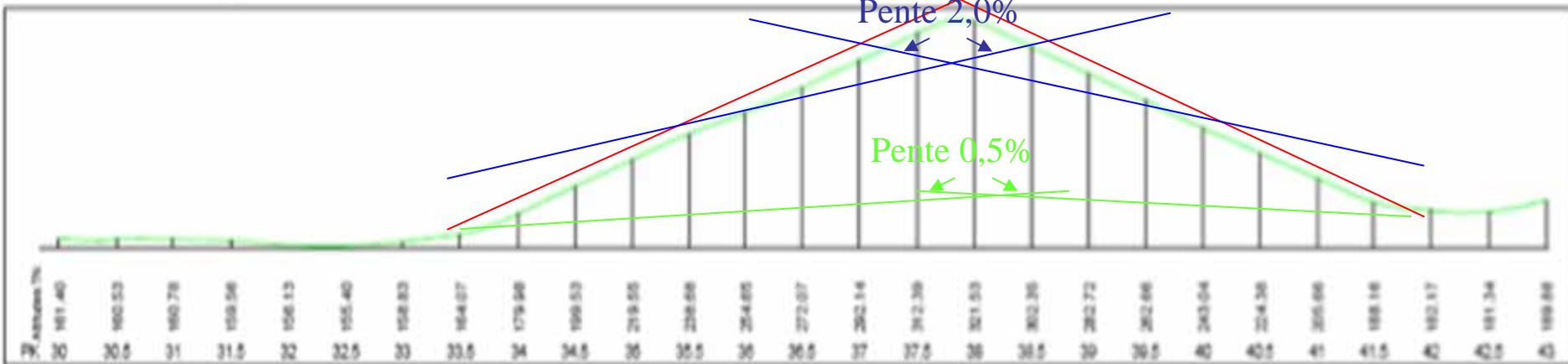
Cahier des charges d'un tracé en plan :

- 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