

# Programme A7/A9 Mobilité durable

## Synthèse du 2<sup>ème</sup> comité de suivi A7 du 29 avril 2010

En ouverture, le Maire de Valence souligne que sa ville s'inscrit dans une démarche de mobilité durable qui consiste notamment à ne pas opposer les différents modes de transport, à favoriser les transports en commun (bientôt, un syndicat de transport unique couvrira la zone de Romans-Valence, ce qui permettra de relier la gare de Valence TGV en transport en commun) et les modes de déplacement doux (un dispositif de location de vélos sera bientôt installé à Valence) et à permettre à Valence de reconquérir ses berges. M. le maire reviendra dans la seconde table ronde sur le projet élaboré par ses services pour « effacer l'A7 ».

Le Préfet de la Drôme salue l'initiative originale du comité de suivi A7, qui procède d'une méthode concertée qui permet « d'additionner les intelligences ». Cette addition des intelligences des responsables d'ASF, des gestionnaires, des services de l'Etat et des collectivités riveraines a permis de gérer les crises de la circulation autoroutière avec sérénité. Il remercie par avance les participants pour les éclairages qu'ils apporteront au cours des échanges.

Sébastien Fraisse (ASF), après avoir remercié le Maire, le Préfet et Philippe Marzolf (CNDP), le tiers garant de la démarche, présente le programme de la matinée :

- bilan d'étape un an après le lancement du programme A7;
- table ronde 1 : perspectives sur le thème « sécurité – fluidité » ;
- table ronde 2 : perspectives sur le thème « environnement – ADT »

### **I. Bilan d'étape un après le lancement du programme A7/A9**

Christophe Karlin (ASF), après avoir rappelé les objectifs de la démarche, en tire les premiers enseignements. La charte d'information et de consultation a été bien acceptée. Le tiers garant joue activement son rôle. L'écoute est réciproque et le dialogue ouvert. 118 questions ont été posées et 36 propositions ont été avancées.

Sébastien Fraisse (ASF) fait le point sur les mesures qui ne seront pas abordées dans les deux tables rondes.

*La protection de la ressource en eau* – Les travaux pour la protection des zones de captage sont aujourd'hui achevés. La protection contre les pollutions accidentelles dans d'autres zones reste à réaliser.

*La régulation d'accès à l'autoroute pour éviter/retarder les congestions* – ASF envisage d'expérimenter dès l'été 2010 un dispositif de régulation des accès sur autoroute, en sortie de l'aire de service de Montélimar, sens Sud-Nord.

*L'interdiction de doubler des PL pour améliorer la sécurité et la fluidité* – Les résultats de cette mesure sont significatifs en termes de diminution des accidents et des congestions. Les zones où cette interdiction de doubler des PL est mise en œuvre sont les rampes autoroutières, de façon

permanente, pour réduire les chocs arrières, les convergents autoroutiers, avec des horaires variables pour éviter des PL de front (sur plusieurs voies), les zones de fort trafic, pour améliorer la cohabitation VL/PL. Chaque année, de nouvelles zones apparaissent et les plages horaires sont modifiées. La concertation est indispensable auprès des professionnels transporteurs. Le sujet n'est pas toujours bien compris par les transporteurs, mais ces mesures sont utiles et ne préfigurent pas, Sébastien Fraisse insiste sur ce point, une interdiction de doubler des PL généralisée.

*Le paquet vert autoroutier national* – L'Etat a signé en début d'année avec plusieurs sociétés d'autoroutes dont ASF le paquet vert autoroutier, un formidable accélérateur pour l'éco-rénovation des autoroutes, en vue de l'amélioration des services à la clientèle et de l'impact environnemental des infrastructures. Ce paquet vert représente pour ASF un investissement de 419 millions d'euros sur trois ans, dont 23 % seront consacrés au seul axe A7. Les 95 millions d'euros investis par ASF sur A7, seront répartis ainsi : 30 % pour la protection contre le bruit, 30 % pour la réduction du CO2 par l'information/régulation du trafic, 28 % pour l'éco-rénovation des aires, 7 % pour le traitement des eaux et 5 % pour la préservation de la biodiversité.

Philippe Ledenvic (DREAL) souligne que l'Etat se réjouit du travail réalisé par ASF sur l'A7, qui est d'une grande originalité par rapport à tous les autres territoires français. La démarche initiée par ASF est cohérente avec l'esprit du Grenelle. Le paquet vert s'articule de façon optimale avec le travail réalisé. En effet, la démarche de concertation préalable initiée par ASF permet de cibler avec pertinence les priorités.

A la demande de Philippe Ledenvic, Sébastien Fraisse (ASF) revient sur la gestion des crises neigeuses pendant l'hiver 2010. La mesure phare en matière de gestion du trafic est l'interdiction de circulation des PL sur l'autoroute et le stockage des PL en amont de la zone neigeuse. Il s'agit d'éviter qu'un PL ne coupe l'autoroute. Sébastien Fraisse souligne que la gestion des épisodes neigeux s'améliore chaque année grâce aux progrès de l'information des usagers.

Philippe Ledenvic (DREAL) indique que le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) devrait être prochainement approuvé par les ministres. Son élaboration a pris plus de temps que prévu car toutes les infrastructures ont été ré-analysées sous l'angle « grenellien ». Concernant le désenclavement des territoires isolés, la confirmation de la RN102 dans l'Ardèche permet d'ores et déjà d'engager un certain nombre de travaux. Philippe Ledenvic rappelle que, dans le cadre du paquet ferroviaire, l'Etat s'est engagé à financer massivement le transfert modal sur le rail. Le sillon alpin sud est une priorité pour l'Etat, le Conseil régional et RFF. S'agissant du contournement ferroviaire lyonnais, des orientations claires sont affichées sur la partie nord et des fuseaux ont été identifiés sur la partie sud. RFF travaille activement pour qu'à l'horizon 2020, le contournement ferroviaire lyonnais soit achevé dans sa partie nord et sud. Le projet Lyon-Turin avance : le Préfet de région réunira un comité de pilotage fin mai, début juin. Enfin, un travail a été engagé avec VNF, via des protocoles avec des chargeurs, pour favoriser le transfert sur le fleuve des marchandises.

Philippe Ledenvic termine son propos en évoquant l'observatoire attaché à l'autoroute évoqué à l'issue du débat public VRAL. Il soulève la question de principe de l'élargissement du périmètre d'un tel observatoire à l'ensemble des enjeux d'aménagement et d'infrastructures, et à leur impact sur l'environnement, sur le sillon rhodanien.

Philippe Marzolf (CNDP) souligne que la démarche poursuivie depuis un an avec ASF, à l'issue du débat public VRAL, est pionnière puisqu'elle est prévue par la loi Grenelle 2 qui n'est pas encore votée (suivi après le débat public et mise en place d'un tiers garant). Il remercie les participants aux

groupes thématiques ainsi qu'ASF. Du côté d'ASF, les réalisations sont tangibles. A l'entrée de l'autoroute, des panneaux à message variable indiquent désormais le temps de trajet. Pour les associations de riverains, les problèmes de bruit et de pollution atmosphérique aux abords de l'A7 persistent mais des mesures sont prises dans le bon sens. En revanche, Philippe Marzolf est plus critique vis-à-vis de l'Etat. Un point de rendez-vous a été fixé à fin 2011 afin de réexaminer la question de l'élargissement de l'A7/A9. Qu'en est-il ? Par ailleurs, les coordinations entre les autorités organisatrices de transport ne sont pas suffisamment claires. Philippe Marzolf aimerait que toutes les décisions prises à l'issue du débat public de 2006 soient mises en œuvre plus rapidement.

Philippe Ledenvic (DREAL) répond que le schéma national des infrastructures de transport doit apporter une réponse à la question posée à l'époque du débat public VRAL dans un autre contexte. Le projet de doublement de l'infrastructure avait émergé en 2006, mais il n'en a plus entendu parler depuis le Grenelle.

Philippe Marzolf (CNDP) préconise une information publique du ministre à ce sujet.

Roland Dorée (FNTR Drôme Ardèche) suggère une alternative à l'interdiction de doubler des PL dans la montée du Grand Bœuf en s'inspirant d'un dispositif vu en Suisse. Il s'agirait de permettre aux PL d'utiliser une BAU élargie en montée, de sorte que le reclassement des PL, qui ont en rampe des différentiels de vitesse importants, puisse s'effectuer sans gêner les trafics VL. En cas de véhicule stationné sur la BAU, celle-ci serait neutralisée grâce à des feux d'affectation de voie.

Sébastien Fraisse (ASF) se renseignera sur ce dispositif et en fera une présentation en groupe thématique.

Jacques Estour (Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-est) regrette que la commission de suivi de l'évolution du trafic dont la création avait été décidée à la suite du débat public VRAL n'ait pas encore été mise en place. Il souhaite en particulier avoir des informations sur l'évolution du trafic sur les sections principales de l'A7/A9.

Philippe Marzolf (CNDP) confirme que cette décision avait été prise à l'issue du débat public de 2006 (voir article 8). Cet observatoire impliquant l'Etat, les collectivités, les gestionnaires d'infrastructures de transport doit être rapidement mis en place.

Sébastien Fraisse (ASF) indique qu'ASF est disposée à fournir des données de trafics à l'OITC sous réserve de respect des règles liées notamment à la publication des comptes. Il propose à Jacques Estour de se rapprocher de Pierre Verdier, le responsable des tarifs et des trafics des ASF.

Hervé Rasclard (Conseil général de la Drôme) se félicite des résultats du comité de suivi A7/A9 et propose au nom des collectivités de décider ce jour la mise en place d'un comité permanent de suivi du débat public VRAL. Il attire l'attention du DREAL et du Préfet sur deux préoccupations fortes du département de la Drôme. La première concerne l'incidence sur l'A7 de l'application de l'éco-redevance sur les PL sur l'A75 et le second la concertation avec les collectivités locales sur le schéma national des infrastructures de transport.

Philippe Marzolf précise que le comité de suivi A9 n'existe pas, car aucune décision n'a été prise par l'Etat concernant le contournement de Montpellier.

M. le maire de Valence souligne que sa ville dispose d'atouts de taille pour organiser la complémentarité entre les différents modes de transport (rail, autoroute, fluvial et fluviomaritime). Il signale que les chargeurs attendent un arrêté du Préfet de région donnant la possibilité de faire accéder des convois exceptionnels au port de commerce de Portes-Lès-Valence.

M. le Préfet confirme que l'arrêté de transport exceptionnel est sur le point de paraître.

Jean De Guilhermier (Aménager sans nuire à Bollène) reconnaît que, depuis dix ans, des progrès significatifs ont été accomplis par ASF sur le plan du dialogue et des réalisations. En revanche, il estime que « l'Etat se contente de belles paroles et réalise peu ».

Philippe Ledenvic (DREAL) met en avant quelques réalisations de l'Etat comme l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg et le sillon alpin sud.

Philippe Marzolf (CNDP) rappelle qu'ASF est actionnaire de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg.

Nicole Chassagnard (conseillère municipale à Mornas) met en exergue les inquiétudes des riverains habitants à Mornas.

Alain Verbeke (Colère 26) voudrait que l'Etat engage une démarche similaire à celle du comité A7 sur le transport ferroviaire, les routes nationales, le fleuve voire les transports urbains.

Philippe Ledenvic (DREAL) se dit prêt à aller dans cette direction, tel était le sens de sa proposition de mise en place d'un observatoire sur le sillon VRAL dans sa globalité et non limité à l'autoroute comme envisagé au départ.

## **II. Table ronde 1 : Perspectives sur le thème « sécurité – fluidité »**

### **1. Encouragement au covoiturage**

Patrick Jourdan (ASF) indique que, depuis 2009, un travail a été effectué avec le Conseil général de la Drôme pour réfléchir à un aménagement de parkings dédiés au covoiturage. Quatre sites ont été identifiés : Tain-L'hermitage, Valence nord, Loriol et Montélimar Sud. Comment rendre ces parkings de covoiturage attractifs ? Patrick Jourdan met en avant quatre conditions : la qualité de l'infrastructure, des places toujours disponibles, l'universalité d'accès (badge de télépéage gratuit pour les covoitureurs), la promotion de ces sites et du comportement de covoiturage (en utilisant les médias ASF et en créant un site internet ASF de covoiturage maillé avec le site national « covoiturage.fr »).

Denis-François Durand (ASF) présente l'aménagement des futurs parkings de covoiturage au travers d'un exemple : accès sélectif avec des gabarits pour éviter les véhicules indésirables, vidéosurveillance, éclairage nocturne, contrôle d'accès et abri d'attente pour les piétons associé à un stationnement pour les vélos.

Hervé Rasclard (Conseil général de la Drôme) souligne que cette action est conjointe avec le Conseil général de l'Ardèche. L'étude et la concertation pour la mise en place d'un schéma directeur pour le développement du covoiturage pour les départements de la Drôme et de l'Ardèche démarreront début mai. Il salue le travail de l'association « Ecovoiturons en Drôme », qui est

soutenue par le Conseil général. Il reconnaît la forte motivation des ASF pour développer les aires de covoiturage. La gratuité de ces parkings est un point essentiel pour le Conseil général de la Drôme, lequel a débloqué une enveloppe financière pour pouvoir réaliser cet investissement.

Pour Jean-Marc Delorme (Ecovoiturons), il faut veiller, dans le cadre du schéma directeur, à ne pas tout miser sur Internet afin de ne pas attirer uniquement les cadres. Il espère que le schéma directeur pour le développement du covoiturage sera construit avec l'ensemble des acteurs.

Patrick Jourdan (ASF) estime qu'Internet est incontournable pour développer le covoiturage de longue distance. En tant que délégataire de service public, la réflexion sur l'universalité du média Internet est importante. ASF a pu noter que ceux qui fréquentent assidument l'autoroute sont très équipés en matière d'Internet. Ainsi, 60 % des nouveaux clients s'abonnent directement à la facture électronique. Aujourd'hui, ceux qui sont vraiment exclus de l'Internet en France seraient au nombre de 1,5 million. Pourquoi avoir choisi de s'associer au site « covoiturage.fr » ? Pour pouvoir offrir aux covoitureurs le maximum d'opportunités de covoiturer.

Wilfrid Pailhès (adjoint au maire de Bourg-lès-Valence) félicite les Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche pour leur volonté politique de trouver avec ASF des moyens de permettre à la population de se déplacer autrement. Il est interpellé par l'accessibilité aux aires de covoiturage. La modalité d'accès par télépéage est-elle arrêtée ? Par ailleurs, il souhaite que l'aire de Valence Nord ne soit pas dédiée uniquement au covoiturage.

Hervé Rasclard (Conseil général de la Drôme) indique que les co-investissements sont privilégiés. Le principe majeur de gratuité est à concilier avec la sécurité et la régulation. La solution qui est proposée aujourd'hui n'est pas idéale (le fonctionnement serait pris en charge par ASF, moyennant un accès via un badge, avec l'engagement que ce badge serait gratuit pour l'ensemble des usagers), mais elle lui semble la plus fiable.

Patrick Jourdan (ASF) souligne que le covoitureur réalise une économie mensuelle substantielle (25 à 55 euros de péage), qui est à comparer avec les 2 euros que coûte l'abonnement mensuel au télépéage. Cela dit, l'accès à l'aire de covoiturage sera gratuit.

Sébastien Fraisse (ASF) tient à maîtriser durablement le bon usage des parkings dédiés au covoiturage, pour éviter qu'ils ne deviennent au fil du temps des zones de non-droit.

Odile Blanc (élue au développement durable à la mairie de Bourg-lès-Valence) témoigne que ceux qui pratiquent le covoiturage depuis longtemps sont réticents à prendre une carte de télépéage, car philosophiquement, ils sont opposés à l'autoroute. Par ailleurs, elle souhaite savoir ce qui est prévu pour la sécurisation des parkings à vélos. Enfin, la tarification proposée pour le week-end lui semble excessive.

Patrick Jourdan (ASF) répond que des dispositifs seront prévus pour que les propriétaires puissent cadenasser leurs vélos. Il se dit également prêt à aménager des abris à vélos.

Sébastien Fraisse (ASF) évoque les problèmes de sécurité sur les parkings actuels. Il ne faut pas viser la perfection du premier coup, mais plutôt améliorer les parkings au fur et à mesure. Il souligne que les covoitureurs pourront limiter l'utilisation du badge de télépéage à l'accès au parking de covoiturage.

Patrick Jourdan (ASF) insiste sur le fait qu'un équipage de quatre covoitureurs réalise des économies substantielles (à mettre en regard des 6 euros de parking pour le week-end).

Hervé Rasclard (Conseil général de la Drôme) précise que si la commune de Bourg-lès-Valence souhaite prendre à sa charge le système de contrôle à l'entrée du parking de covoiturage et en garantir la gratuité, il n'y est pas opposé. En revanche, il est attaché à ce que cette aire soit sûre.

Françoise Garenq (DDT Isère) suggère d'installer des cages à vélos pour sécuriser le stationnement. Par ailleurs, elle propose d'intégrer l'intermodalité des aires de covoiturage avec les lignes de bus.

Patrick Jourdan (ASF) confirme que le lien entre les transports en commun et une aire de covoiturage est extrêmement vertueux. Une dynamique est à trouver à chaque fois avec l'agglomération pour la création d'une ligne desservant l'aire de covoiturage. Ainsi, l'agglomération nîmoise a souhaité créer un parc relais au terminus de son TCSP. ASF a cédé un terrain pour créer ce parc relais et, en contrepartie, une partie de ce parc sera dédiée au covoiturage.

## **2. Information des usagers**

Sébastien Fraisse (ASF) indique que l'information sur les temps de parcours sera généralisée dès le mois de mai. Cinq panneaux à message variable (PMVA) ont été installés en 2009, six PMVA supplémentaires seront mis en place au printemps 2010 et quatorze PMVA sont à venir. ASF travaille avec la DDR Méditerranée pour pouvoir afficher les temps de parcours jusqu'à Marseille (jusqu'à l'aéroport de Marignane dans un premier temps). Sébastien Fraisse (ASF) souligne que des participants aux groupes de travail ont mis en avant la nécessité de pouvoir disposer également, en accès à l'autoroute, les temps de parcours sur les itinéraires alternatifs pour que chacun puisse effectuer son choix en connaissance de cause. Il propose qu'en priorité ASF travaille sur ce point avec les gestionnaires des itinéraires BIS. Philippe Ledenvic y est favorable.

## **3. Modulation tarifaire**

Pierre Verdier (ASF) rappelle que la modulation tarifaire consiste à augmenter les tarifs aux heures de pointe et à les diminuer avant et après ces heures de pointe. Les périodes de congestion pendant l'été sont principalement concentrées sur les samedis aussi bien dans le sens sud-nord que nord-sud. Pendant l'été 2007, des enquêtes ont été réalisées auprès des automobilistes. Plus d'un tiers modifie déjà ses horaires et la moitié déclare avoir la possibilité de décaler l'heure de son départ au maximum de quatre heures. Pourquoi l'autre moitié se déclare-t-elle incapable de décaler ses horaires ? Souvent parce qu'elle est soumise à des fortes contraintes liées aux heures d'arrivée dans l'hébergement de vacances. Circulent ces jours de chassé-croisé des catégories socioprofessionnelles (50 % d'ouvriers et d'employés) qui sont sensibles à la contrainte budgétaire, nettement plus que les clients habituels de l'autoroute. Grâce à ces enquêtes de type trade off, une modélisation globale des comportements des clients de ces jours de pointe a pu être réalisée et appliquée à la situation observée le samedi 14 juillet 2007. Différentes simulations ont alors été effectuées pour évaluer l'impact de différentes grilles tarifaires. Pierre Verdier met en exergue les enseignements tirés de ces études :

- Pour atteindre une efficacité suffisante, il convient d'avoir des modulations tarifaires suffisamment fortes (de + 50% à - 30%).

- Ces modulations doivent être mises en œuvre progressivement au cours de la journée pour éviter des « effets de bord » contre-productifs. Ce qui oblige à faire varier les tarifs presque toutes les heures.
- Les périodes de congestion étant assez variables d'un samedi à l'autre (des décalages horaires allant jusqu'à 2 ou 3 heures tant en début qu'en fin de pointe), les grilles tarifaires devront être bien adaptées à la configuration de chaque samedi. Cette nécessaire adaptation pose en conséquence la question de la difficulté de la prévision, au risque d'avoir une modulation contre-productive.
- L'optimisation de la grille tarifaire permet au final une réduction sensible de la congestion, avec des reports limités sur la N7 ;
- en terme de sécurité, il convient toutefois de s'interroger sur des comportements à risque pendant les périodes de variation des tarifs (arrêts sur la bande d'arrêt d'urgence, vitesses excessives), et sur l'augmentation des trafics nocturnes dont on sait qu'ils génèrent un taux d'accidents double du trafic diurne ;
- en terme d'acceptabilité sociale, l'impact d'une telle opération se pose dès lors que les bas et moyens revenus risquent d'être majoritaires lors des hausses tarifaires qui dureront une bonne partie de la période diurne des samedis;
- en terme de satisfaction des clients, deux questions se posent : la difficulté de faire accepter de payer plus cher pendant les périodes où la circulation peut rester encore dégradée, et l'heure aléatoire de sortie du péage qui génère de fait une incertitude sur le tarif final à payer ;
- en terme de mise en œuvre, ASF souligne la difficulté d'informer à l'avance suffisamment largement les clientèles concernées (clientèles très variées géographiquement et culturellement ces jours là) et la qualité de la communication (entre 10 et 20 changements de tarifs chaque journée de modulation), d'où en conséquence la quasi-impossibilité de moduler les deux sens de circulation sur une même journée.

Philippe Ledenvic (DREAL) note que ce système peut poser problème vis-à-vis des clients captifs. De plus, un tel système peut produire des effets dès lors que les clients peuvent correctement anticiper. Or les usagers de cet axe pendant la période estivale ne peuvent pas bien anticiper car ils viennent de loin. Par ailleurs, les modèles ont des difficultés à prévoir les réactions des clients, comme le montre le dispositif du bonus/malus.

Sébastien Fraisse (ASF) convient que ces simulations ont des limites et que des travaux restent à faire pour approfondir ce sujet. Rendre lisible une grille tarifaire qui pourra être amenée à changer tous les samedis constitue un vrai défi. Le groupe de travail thématique sera tenu informé de l'avancée des études.

Jacques Estour (Office des transports du Sud-est interconsulaire) souligne que les entreprises que son office représente seraient fortement pénalisées par la mise en place d'une modulation tarifaire. L'OIT y est donc opposé, sauf si cette modulation tarifaire est extrêmement précise et stable.

Philippe Marzolf (CNDP) demande si des réflexions ont été menées dans les offices de tourisme pour des arrivées et des départs dans les hébergements d'autres jours que le samedi.

Sébastien Fraisse (ASF) suggère de s'inspirer de ce qui a été mis en place dans les stations alpines.

Le représentant de l'UNOSTRA PACA souhaite savoir si cette tarification modulaire concerne les classes 3 et 4.

Sébastien Fraisse (ASF) répond par la négative, ce qui est reçu par le représentant de l'UNOSTRA PACA comme une bonne nouvelle. Il ajoute que l'ensemble des mesures (régulation des vitesses, interdiction de doubler des poids lourds, tarification modulaire éventuellement) concourent à améliorer la fluidité du trafic. Il ne pense pas que la modulation tarifaire sera mise en œuvre si des bénéfices ne sont pas démontrés.

Philippe Girodon (CGT) propose de diminuer les prix des péages pour inciter les automobilistes à partir à d'autres créneaux horaires, et ce afin d'éviter de pénaliser les classes sociales les moins aisées.

Sébastien Fraisse (ASF) indique que l'équilibre des recettes fait partie des règles du jeu auxquelles ASF est soumis : s'il y a des tranches horaires avec tarif minoré, il y aura des tranches horaires avec tarif majoré.

Philippe Ledenvic (DREAL) voudrait éviter que certaines pistes ne soient écartées prématurément et qu'il convient donc de poursuivre et d'affiner les études et simulations.

Pierre Verdier (ASF) précise une limite de la modélisation. Les modèles considèrent une information pure et parfaite de tous les automobilistes, ce qui est rarement le cas les jours de grande affluence sur l'autoroute.

#### **4. Télépéage sans arrêt**

Sébastien Fraisse (ASF) précise que le télépéage sans arrêt est expérimenté sur la barrière de Saint Martin de Crau depuis janvier et sur la barrière de Vienne sud-nord depuis le 2 avril. D'ici la mi-juin, le télépéage sans arrêt sera expérimenté sur la barrière de Lançon dans le sens sud-nord et après l'été à Vienne et Lançon dans le sens nord-sud. Les premiers résultats en termes de ressenti client sont très satisfaisants. Le dispositif est très efficace et très apprécié. Il sera déployé, grâce au paquet vert autoroutier, sur l'ensemble des barrières ASF avec un système de signalisation qui sera homogène avec celui déployé sur les autres réseaux autoroutiers français.

### **III. Table ronde 2 : perspectives sur le thème « environnement – aménagement du territoire »**

#### **1. Réduction des nuisances acoustiques**

Denis-François Durand (ASF) indique que 66 nouveaux logements ont été traités depuis avril 2009. 234 points noirs bruit (PNB) restent encore à traiter d'ici 2011. Trois bureaux d'études ont été recrutés pour passer d'un rythme de 6 à 30 PNB traités par mois, afin de tenir les engagements.

Alain Verbeke (Colère 26) décrit la méthodologie de l'étude réalisée pour aboutir à un diagnostic partagé. Il précise que les niveaux considérés sont les niveaux moyens et non les niveaux crêtes. Il a effectué des préconisations qui ont été prises en compte. Cela dit, il recommande de rendre la présentation des résultats plus compréhensible pour les néophytes. Il a demandé à ASF de préciser que, sur certains points soumis à différentes sources sonores, une contribution des autres modes de transport est attendue. Il souhaite qu'ASF poursuive dans sa politique de transparence.

Sébastien Fraisse (ASF) souligne que, grâce au paquet vert autoroutier, ASF disposera de ressources supplémentaires pour installer des protections contre le bruit : 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 façade à traiter en priorité pour les PNB isolés sauf cas de partenariat, et pour les PNB concentrés où l'écran est infaisable. Sébastien Fraisse souligne que l'intégration des PNB passés pour le dimensionnement des écrans acoustiques doublera le nombre d'habitats protégés par des écrans.

Marie-Françoise Mercier (association CIQ du Val de Sibourg) indique que la mairie de sa commune a demandé au CETE Méditerranée de réaliser une étude acoustique pour son quartier. Cette étude a démarré en août 2009, mais depuis, le CETE est en attente de la part d'ASF d'informations complémentaires pour finaliser son étude, et notamment les mesures de vitesse réelle.

Denis-François Durand (ASF) a transmis au CETE les données de vitesse dont il disposait. En raison d'un dysfonctionnement technique, les données réclamées par le CETE Méditerranée ne sont pas toutes disponibles. Cela dit, il est en contact avec deux entreprises pour apporter une solution satisfaisante aux riverains.

Jean De Guilhermier (Aménager sans nuire à Bollène) regrette que les murs antibruit ne soient pas entretenus.

Christophe Karlin (ASF) propose de venir voir Mme Mercier d'une part et M. de Guilhermier d'autre part avec le chef de district et Monsieur Durand.

Sébastien Fraisse (ASF) souligne qu'il est évidemment important que ces ouvrages ne se délabrent pas.

Pierre Rémy (Aménager sans nuire de Piolenc) aimerait avoir des informations sur les 1 000 mètres de mur antibruit qui doivent être construits au niveau de Piolenc. Par ailleurs, il considère qu'ASF interprète la loi (4 PNB sur 100 mètres) et il demande à l'Etat de faire respecter les décrets, les circulaires et la directive européenne. Si les 1 000 mètres de mur antibruit sont construits sur Piolenc, les contribuables via les collectivités locales seront mis à contribution, ce que l'association refuse par principe.

Christophe Karlin (ASF) fait savoir qu'ASF a écrit au maire de Piolenc, mais n'a toujours pas reçu de réponse. En fonction de la réponse du maire, ASF passera très rapidement à l'action et réalisera la protection mixte seul si nécessaire.

Sur les sujets des partenariats, Sébastien Fraisse (ASF) indique qu'ASF est prêt à assumer ses responsabilités, mais considère que son devoir s'arrête quand il s'agit de constructions nouvelles. Si la collectivité choisit d'aménager des zones à proximité de l'autoroute, elle doit contribuer aux protections antibruit.

Philippe Ledenvic (DREAL) est interpellé par ce qui a été dit sur le non-respect d'une directive européenne. Il se dit prêt à échanger avec Monsieur Rémy sur ce sujet.

Olivier Lefèvre (délégué de quartier, Morières-Lès-Avignon) s'étonne que le sujet des enrobés acoustiques n'ait été évoqué jusqu'à présent.

Sébastien Fraisse (ASF) indique qu'ASF, à l'occasion du renouvellement des enrobés, opte pour des enrobés contribuant à la réduction des émissions sonores. Il souligne que la technique de l'enrobé acoustique évolue et que de nouveaux produits sont mis sur le marché. Il retient de l'intervention de Monsieur Lefèvre la nécessité de communiquer de manière pédagogique sur le sujet des enrobés acoustiques.

Philippe Marzolf (CNDP) remarque que le paquet vert autoroutier prévoit seulement une part de 30 % pour les protections contre le bruit.

Sébastien Fraisse (ASF) souligne que ce montant n'est pas négligeable.

## **2. Innovation en matière de lutte contre la pollution : l'observatoire de la qualité de l'air**

Marie-Blanche Personnaz (ATMO Drôme-Ardèche) présente le projet d'observatoire de l'air proposé autour de l'A7 du nord de Vienne au sud de Salon-de-Provence, en partenariat avec ASF après la présentation du travail réalisé sur Valence en groupe thématique en décembre 2009. Cet observatoire, véritable outil d'aide à la décision, permettra d'établir des cartographies des territoires autour de l'A7 (modélisation par des nouveaux outils plus fins et validation par des campagnes de mesures), de localiser les zones sensibles vis-à-vis de l'air (oxydes d'azote et particules), d'évaluer les impacts des modifications d'exploitation sur l'air et de proposer des scénarios plus favorables à l'air (calcul de charges critiques en termes d'émissions de polluant pour respecter les réglementations sanitaires sur l'exposition des territoires et des populations). Les premières campagnes de mesures démarreront en juillet 2010, pour se terminer en juillet 2011. Le modèle sera recalé en décembre 2011. En 2012, sept scénarios seront étudiés. Marie-Blanche Personnaz précise que la mise en place de l'observatoire sur ce filaire sera financée à hauteur de 280 000 euros par ASF. Ce travail fait partie pour l'observatoire de l'air rhônalpin d'un programme d'amélioration de la connaissance des expositions en proximité des grands axes et il est réalisé en collaboration avec l'observatoire de l'air en PACA. Les résultats seront publics et les organismes agréés les utiliseront également pour les reportings réglementaires, ces secteurs du territoire affichant actuellement des valeurs supérieures aux seuils cités dans la directive européenne.

Sébastien Fraisse (ASF) souligne qu'ASF a souhaité s'impliquer dans cette démarche, qui est novatrice à l'échelle d'un axe comme l'A7.

Philippe Ledenvic (DREAL) note que cette démarche axiale est nouvelle, ce qui est très intéressant. Pour les polluants réglementés (oxydes d'azote et particules), il existe des limites réglementaires à ne pas dépasser dans les textes européens. Cela dit, la région PACA est particulièrement concernée par la pollution à l'ozone qui est un polluant secondaire. Depuis 2004, des mesures ont été mises en place pour réduire la pollution à l'ozone. Le dispositif de régulation de vitesse permet de réduire les émissions de NOx et d'autres polluants : en soi, il s'agit d'une bonne piste. Le dispositif d'alerte aux pics de pollution existe depuis 2004, mais, pour Philippe Ledenvic, il doit être rénové dans une logique axiale.

Nicole Chassagnard (conseillère municipale à Mornas) souhaite savoir comment ASF fait respecter les limitations de vitesse en cas de pic d'ozone.

Philippe Ledenvic (DREAL) est conscient qu'il n'est pas aisé de faire respecter ces limitations. Le seul moyen consiste à déployer des contrôles de police renforcés.

Sébastien Fraisse (ASF) confirme qu'ASF n'a pas de pouvoir de police. Il précise également que les systèmes de contrôle de la vitesse moyenne par les tickets de péage n'étant pas fiables, ASF privilégie l'affichage sur les panneaux installés sur des portiques au-dessus de l'autoroute des plaques minéralogiques des automobilistes qui roulent à une vitesse excessive.

Pierre Rémy (Aménager sans nuire à Piolenc) rappelle qu'en 2004 son association avait réalisé une étude sur la pollution de l'air qui était alarmante. Au-delà de la limitation de vitesse, il lui semble indispensable de favoriser le report modal sur le transport ferroviaire.

Philippe Ledenvic (DREAL) n'a pas l'intention d'attendre le résultat des observations pour prendre des mesures. L'une des difficultés vient du fait que les solutions concernent ASF, mais également un certain nombre d'autres acteurs (sur les NOx, les dépassements sont surtout observés dans les agglomérations).

Mme Personnaz (ATMO) confirme les propos du DREAL par des chiffres. Mme Personnaz souligne l'intérêt de la mise en place d'une étude très sérieuse pendant deux ans permettant de caler un outil de modélisation qui permettra précisément de connaître la part des différentes émissions dans les concentrations respirées en bordure d'axe. Par ailleurs, elle met l'accent sur l'impact de la modernisation du parc automobile. Aujourd'hui, la mesure la plus efficace pour réduire la pollution atmosphérique serait d'interdire aux anciens modèles de véhicules (plus polluants) de rouler, ce qui paraît moins possible sur un axe autoroutier que dans une agglomération. Les limites de vitesse sont un premier pas permettant d'éviter jusqu'à 15% des émissions de NOx ou particules en bordure d'axe. Pour l'ozone, l'effet est moins direct mais toute émission évitée est utile.

Sébastien Fraisse (ASF) précise que l'observatoire de la qualité de l'air sera évoqué dans les groupes thématiques.

### **3. Réponses aux demandes d'aménagement des acteurs**

#### *a. Un tunnel sous le col du Grand Bœuf : analyse coûts-avantages*

A l'occasion d'un groupe de travail les acteurs ont soulevé la question de la pertinence d'un tunnel sous le Col du Grand Bœuf. Richard Bertoli (ASF) présente les résultats d'une analyse par les experts d'ASF. Les travaux seraient complexes et coûteux, d'autant que des contraintes géologiques pèsent sur la faisabilité réelle de l'ouvrage. La durée des travaux serait comprise entre quatre et huit ans (avec des impacts sur l'environnement importants qu'il resterait à quantifier plus précisément), pour un tunnel dont la longueur serait de cinq à dix kilomètres de longueur –ce qui n'existe pas aujourd'hui en Europe pour un trafic comme celui d'A7, en particulier en Poids-Lourds.. Le coût de réalisation serait sans doute très élevé. Enfin, les contraintes d'exploitation seraient lourdes, tant en termes de maintenance ordinaire qu'en cas de coupure pour incident ou de panne. En conclusion, les bénéfices d'un tel ouvrage resteraient à démontrer, au regard des contraintes supplémentaires très importantes sur l'axe qui en résulteraient inévitablement.

*b. « L'effacement de l'A7 à Valence »*

M. le maire estime que Valence, dans le prochain schéma national des infrastructures de transport, doit être repérée comme un territoire à enjeux, qui doit évoluer dans un contexte qui est nouveau aujourd'hui : la possibilité d'un dialogue resserré entre ASF, l'Etat et les collectivités, dans un contexte post-Grenelle de l'environnement. La ville de Valence a bâti un projet pour reconquérir les berges du Rhône et mettre en valeur son port fluvial de l'Epervière. Elle propose une couverture partielle de l'autoroute sur l'avenue de Provence. Il s'agit d'une idée pour répondre aux objectifs de la ville de réouvrir les accès de la ville aux berges du fleuve, il peut bien sûr y en avoir d'autres.

M. Ledenic (DREAL) répond que, tant que le schéma national n'est pas arrêté par le ministre, plusieurs projets sont en suspens. Il reconnaît que Valence, qui est coupée en deux par l'autoroute, est dans une situation rare et difficile. M. Ledenic remercie la ville pour avoir proposé un projet. Il pense que cette problématique et ce projet doivent être présentés à la direction des infrastructures de transport, qui n'est plus la direction générale des routes, ce qui n'est pas qu'un symbole.

Sébastien Fraisse (ASF) confirme qu'ASF, en tant que concessionnaire, répondra aux questions et aux commandes d'études qui lui seront posées par l'Etat.

Jacques Estour (Office des transports du Sud-est interconsulaire) rappelle que, dans le Grenelle 1, le contournement de Valence est déjà mentionné. Il encourage donc les acteurs à « ne pas relâcher la pression ». Par ailleurs, il se demande s'il ne serait pas plus sage de présenter un projet à 2 x 4 voies plutôt que 2 x 3 voies, afin de tenir compte de l'augmentation future du trafic.

Sébastien Fraisse (ASF) attendra que l'Etat lui demande d'avoir un avis. Il lui semble toutefois nécessaire d'intégrer dès l'amont l'exploitation quotidienne d'un ouvrage de cette nature.

M. le Maire espère que sa demande auprès des services de l'Etat aboutira.

Philippe Marzolf (CNDP) remarque que la concertation fonctionne et que, plus elle avance, plus de nouveaux besoins apparaissent. Aujourd'hui, tout le monde est satisfait des progrès réalisés par ASF. Sur les questions de bruit, des progrès sont encore attendus. Philippe Marzolf attend que des décisions soient prises rapidement concernant l'A9 et le schéma national des infrastructures de transport. Des propositions concrètes ont été émises, comme la mise en place d'un comité permanent de suivi du débat public VRAL. Si les décisions tardent à venir, Philippe Marzolf se permettra en tant que garant d'écrire au ministre. Il félicite les responsables qui animent la concertation du côté d'ASF et les participants qui donnent de leur temps pour faire vivre cette concertation.

Sébastien Fraisse (ASF) remercie les participants pour leur présence et leur donne rendez-vous pour de prochains groupes thématiques et pour un prochain comité de suivi dans un an.

Vous avez la possibilité de modifier, de rectifier et de supprimer des propos qui vous concernent en contactant Christophe Karlin.