

## **Opérations ou projets en Drôme susceptibles d'être évoqués lors du débat Vallée du Rhône Arc Languedocien**

### **Echangeur supplémentaire sur l'A7 dit de « La Galaure »**

La construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A7 au niveau de la Vallée de la Galaure, dans le nord de la Drôme, a été demandée depuis plusieurs années par les responsables locaux (députés Gabriel Biancheri et Henri Bertholet, Président du Conseil Général Jean Mouton, Conseillers Généraux et Maires du secteur de la Galaure).

Par lettre du 7 mars 2003, le Ministre de l'Équipement indiquait au Président d'ASF que tout échangeur supplémentaire étant de nature à perturber l'écoulement du trafic du transit existant, la création d'échangeurs supplémentaires sur A7 n'était pas souhaitable et que la décision de création de l'échangeur de la Galaure était liée aux orientations qui seront dégagées du débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône. Cependant, sans préjuger de ce débat, il demandait qu'ASF réalise une étude de faisabilité de l'opération portant sur la meilleure implantation possible et sur l'évaluation des participations financières que les collectivités locales devront apporter.

ASF a réalisé cette étude qui a été adressée début 2004 à la Direction Générale des Routes et qui a été présentée aux élus locaux le 14 juin 2004 en Mairie de St-Uze. Cette présentation a fait ressortir :

- une préférence d'ASF pour un échangeur positionné sur la RD 112 à St-Barthélémy-de-Vals (motifs liés à la sécurité routière et aux impacts plus faibles sur le milieu naturel et humain) ;
- une préférence des élus de la communauté de communes pour une solution branchée sur la RD 51 à St-Uze qui irriguerait mieux leur projet de Zone d'Activités de 40 ha ;
- que l'opération est en « petit équilibre » et qu'il faut donc dégager des crédits locaux pour financer l'investissement, chiffré à **13,4 M€** pour la solution « RD 112 » et **18 M€** pour la solution « RD 51 ».

La Direction Générale des Routes ne s'est pas prononcée définitivement sur l'étude technique et financière d'ASF et aucune décision correspondant à cet aménagement ne sera prise avant que soient connues les conclusions du débat public sur les politiques des transports dans la Vallée du Rhône qui se déroulera en 2006. On notera par ailleurs que le processus engagé pour la privatisation d'ASF n'est pas a priori de nature à modifier le processus de validation éventuelle puis de réalisation d'un tel échangeur.

## **- Liaison entre A7 et A49 et/ou contournement autoroutier de Valence.**

Dès 1972 la direction des Routes du Ministère de l'Équipement avait lancé les études du tout ou partie d'un contournement autoroutier de Valence.

Suite à l'enquête d'utilité publique qui s'était déroulée du 06/02 au 07/02/1992, le 26/03/1993, par décision du Ministère de l'Équipement, il était arrêté de ne pas donner suite à la procédure de DUP du contournement autoroutier Est de Valence et de réexaminer dans le cadre plus général de l'aménagement des infrastructures dans la Vallée du Rhône, les solutions qui pourraient être envisagées pour résoudre, à moyen terme, les problèmes de la saturation de l'autoroute A7.

En décembre 1997, la Direction des Routes avait lancé une étude dont l'objectif général était d'étudier différents scénarii destinés à supprimer l'actuelle coupure urbaine formée par l'autoroute A7 dans la traversée de Valence. Cette étude n'avait pas pour but d'anticiper sur les décisions qui pourraient être prises ultérieurement, notamment dans le cadre des schémas de service, en ce qui concerne le devenir de l'autoroute A7 dans la Vallée du Rhône mais devait être présentée au comité technique du dossier de voirie d'agglomération de Valence pour réfléchir sur l'organisation de l'agglomération. Cette présentation a été repoussée du fait des incertitudes liées au devenir du système de transport de la Vallée du Rhône.

Ces études préalables du contournement autoroutier de Valence ont fait l'objet de quatre options :

- une option de contournement Ouest en Ardèche (12 à 13 km)  $\cong$  500 ME
- une option d'aménagement sur place de l'autoroute A7 traversant Valence  $\cong$  300 ME
- une option de contournement Est, (tracé neuf 24 à 34 km)  $\cong$  300 ME
- une option de contournement grand Est (tracé neuf 45 à 48 km)  $\cong$  500 ME.

Par ailleurs l'Etat a décidé de réserver le long de la déviation de la RN7 de Valence (et lors de la réalisation de cette infrastructure) des emprises foncières qui auraient permis de doubler cette déviation et de constituer ainsi une liaison entre A49 (autoroute Grenoble - Valence) et l'A7 au sud de Valence. Une partie des terrains a été achetée par ASF pour le compte de l'Etat et la servitude instaurée pour les autres terrains est caduque depuis 2004. L'Etat s'efforce depuis d'empêcher l'ouverture à l'urbanisation de ces terrains.

Parallèlement, le « schéma de service collectif transports » adopté par le gouvernement par décret en avril 2002 indique que :

*La « stratégie globale de réponse aux perspectives de forte dégradation du niveau de service des autoroutes A7 et A9 à l'horizon 2020 comprendra, à moyen terme :*

- *la valorisation des possibilités offertes par le développement des TGV, du fret ferroviaire et de la voie d'eau,*
- *l'achèvement de l'autoroute A 75 à l'ouest (Clermont – Béziers) et de l'itinéraire Bourg-en-Bresse – Grenoble – Valence à l'est,*

- la mise en oeuvre d'une stratégie volontariste d'exploitation et de modulation des péages, afin d'optimiser la capacité des autoroutes et des axes alternatifs,
- un complément de liaison autoroutière entre les autoroutes A49 et A7 au sud de Valence et l'aménagement d'un raccordement autoroutier entre les autoroutes A49 et A48 au droit de Voiron,
- un aménagement progressif en artère interurbaine de la RN 7 dans la vallée du Rhône, de la RN 113 entre Nîmes et Montpellier, et de la RN 86 entre Bollène et l'A9 destinés à répondre aux besoins d'échanges locaux.

*Pour le long terme, le schéma prévoit, au cas où les mesures exposées ci-dessus s'avèreraient insuffisantes pour pallier l'engorgement de la vallée du Rhône et du couloir languedocien, que le débat devra se poursuivre pour rechercher des réponses, au-delà de celles envisagées aujourd'hui, privilégiant des solutions modales alternatives. Pour le mode routier, devra en particulier être examinée la pertinence de réponses fondées sur l'aménagement dans la vallée des autoroutes existantes. Pour le mode ferroviaire devra être examinée la pertinence de réponses susceptibles d'accentuer le report des trafics vers ce mode, tel que le ferroutage. Les mesures de préservation et de réalisation correspondantes pourront alors être prises, si nécessaire ».*

Mais ce schéma a été abrogé par l'ordonnance du 8 juin 2005 portant suppression des schémas multimodaux de services collectifs de transports.

De ce fait, à ce jour, il n'existe plus aucun acte ou décision juridique relatif soit au contournement autoroutier de Valence soit à la liaison A49 ↔ A7 sud de Valence.

### **- Protections phoniques le long du T.G.V. en Drôme.**

Au nord de Valence,, sur la ligne TGV Ligne Nouvelle 4, des aménagements complémentaires concernant le bruit et l'insertion paysagère ont été réalisés en application des prescriptions du Rapport Chassande (CGPC) du 26 mai 1997, (à l'exception d'un mur écran à MUREILS et de quelques aménagements paysagers ponctuels.).

Au sud de Valence sur la Ligne Nouvelle 5 (mise en service en juin 2001), une analyse technique des nuisances pour les riverains a été faite début 2002, à la demande du Préfet de la Drôme et suite aux demandes des riverains et d'élus locaux qui critiquaient l'insuffisance des protections réalisées . Lors de la présentation de cette analyse devant le comité de suivi le 10 décembre 2002, l'Etat a souligné que ses engagements en matière de bruit, tels que contenus dans la DUP du TGV Méditerranée, ont été tenus et a rappelé que si des compléments de protection phonique pouvaient éventuellement être réalisés, aucun engagement notamment d'ordre financier n'avait été pris par aucune collectivité ou établissement public. C'est dans ce contexte qu'a été commandée (par M. le Ministre de l'Equipement) la mission du Conseil Général des Ponts et Chaussées qui a été confiée à Bertrand DESBAZEILLE, IGPC, et qui a fait l'objet d'un rapport daté du 28 août 2003. Ce rapport soulignait que la réglementation en vigueur et les engagements pris ont été respectés. Il proposait cependant une liste de travaux complémentaires qu'il serait raisonnablement souhaitable de réaliser, incluant le mur de MUREILS, pour apporter une réponse définitive aux demandes des riverains de la ligne. Ce programme de travaux

présenté en comité de suivi le 12 septembre 2003, a été complété par quelques aménagements supplémentaires souhaités par le Comité.

L'Etat, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de la Drôme et R.F.F. (Réseau Ferré de France) ont passé, sur les bases des propositions de Monsieur l'Ingénieur Général DESBAZEILLE et des comités de suivi, une « convention relative aux modalités d'exécution des études d'avant projet et des études de projet puis de réalisation de protections acoustiques complémentaires et de divers aménagement paysagers liés à la ligne TGV dans la Drôme ». Les travaux (écrans de protection, merlons, isolation de façades, plantations) d'un coût total de ~ 2,8 M€ sont financés par l'Etat (36,15 %), la région Rhône-Alpes (13,44 %), le Conseil Général de la Drôme (16,45 %) et RFF (33,96 %). La mise au point détaillée de cette convention, puis sa signature, ont nécessité une longue procédure qui a conduit à sa signature effective le 7 juillet 2005..

Un comité de suivi de la mise en œuvre de la convention s'est réuni le 7 novembre 2005 et doit se réunir à nouveau avant fin avril 2006.

Les études sont en cours et les travaux doivent s'étaler de mi-2006 à fin 2007.

### **- Étude sur l'amélioration de la desserte TGV du bassin de Montélimar – Sud Ardèche/Drôme et Nord Vaucluse/Gard.**

La création d'une nouvelle gare TGV pour mieux desservir le bassin de Montélimar est demandée de longue date par les élus locaux de la Drôme. Ce souhait a suscité une attitude prudente voire réservée de la SNCF qui n'est pas, par principe, favorable à la multiplication du nombre de gares, donc d'arrêts, qui « perturbent » le cadencement des trains. Lors de sa visite dans la Drôme, le 24 juillet 2003, M. BUSSEREAU (Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer) avait annoncé la réalisation d'une étude économique sur la faisabilité d'une nouvelle gare TGV à Allan.

Une convention a été passée fin 2004 entre la Région et la SNCF pour réaliser cette étude (coût total 120.000 € HT financés par la SNCF pour 20.000 € et la Région à hauteur de 100.000 € HT) et un comité de pilotage mis en place. L'étude comporte l'étude du territoire et l'identification de scénarii contrastés.

Une réunion de présentation de l'état d'avancement de l'étude s'est tenue le 3 mars 2006 à Donzère. A l'horizon 2020 (avec comme hypothèse le TGV Rhin-Rhône réalisé) 5 variantes ont été comparées :

- renforcement de la gare TGV de Montélimar
- réalisation d'une gare TGV à Allan (coût ~ 100 M€)
- gare d'Allan + Montélimar
- renforcement des TER
- raccordement entre le fer classique et le TG à Lapalud.

Le scénario le plus performant en nombre de voyageurs est le 3 (gare d'Allan) : + 170 000 voyageurs / an (référence : 5.000.000 voyageurs). La SNCF estime (sans le dire de façon très forte) que ce surcroît de trafic ne justifie pas l'investissement.

Le résumé des positions principales exprimées lors de cette réunion est le suivant :

- M. TESTON (PCG 07) : il n'est pas question que le département contribue à un investissement qui participera à la poursuite de la dégradation de la desserte du département, déjà sensible depuis la mise en œuvre du TGV Méditerranée.
- M. BESSON (Député 26) : les drômois n'ont pas vocation à voir installer sur leur territoire des infrastructures de transports, sans en tirer un bénéfice.
- M. MARITON : pour la gare d'Allan, s'étonne de ne pas avoir un bilan financier comparé des variantes.

En conclusion, il a été décidé de poursuivre l'étude avec un volet économique (coût des investissements, performance, avec notamment l'impact sur les autres ouvrages : la gare d'Allan diminuera la fréquentation de Valence TGV). Ceci posera notamment la question du lien routier de la gare d'Allan avec l'Ardèche.

### **- Amélioration de l'accessibilité à la Vallée du Rhône et de la liaison entre le bassin d'Aubenas et la Vallée du Rhône et l'A7.**

Le secteur Le Teil (07) - Montélimar (26) est concerné par divers projets d'aménagements routiers :

- déviation de la RN 86 nord du Teil (l'enquête d'utilité publique a eu lieu en 2005 et la DUP va être prise)
- déviation de la RN 102 au nord ou au sud du Teil (pour raccorder la RN 102 en provenance de Privas à la RN 86). Le choix entre les 2 options n'est pas définitivement arrêté (même si le CPGR actuel prévoit de réaliser les études de DUP par le Nord).
- Contournement de Montélimar par la RN 7 (projet très peu avancé et qui relève plus de « l'idée »).

De plus, l'inscription de la RN102 en tant que « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire » sur la carte des infrastructures routières en 2025 à l'occasion du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 conduit à rechercher une amélioration de l'accessibilité et de la liaison du bassin d'Aubenas à la vallée du Rhône et à l'autoroute A7.

Les études engagées jusqu'à présent s'inscrivent à la fois dans le cadre de l'aménagement de la RN102 à l'ouest d'Aubenas et de la liaison RN7-RN102 entre le Teil et Montélimar sans toutefois envisager un prolongement jusqu'à l'autoroute A7.

Afin de pouvoir déterminer les aménagements à réaliser, une étude d'opportunité et de faisabilité des différentes solutions permettant un raccordement à l'autoroute A7 apparaît nécessaire. Cette étude a été « commandée » le 1<sup>er</sup> février 2006 par le Ministre des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer à M. le Préfet Région Rhône-Alpes (DRE) et est souhaitée par les collectivités territoriales et élus concernés (ils ont écrit conjointement à ce sujet le 23 janvier 2006).

L'objectif des études consiste à préciser l'intérêt économique de réaliser depuis Aubenas une liaison de bonne qualité se raccordant à l'autoroute A7, réduisant de façon fiable le temps de parcours actuel et à déterminer les grandes options possibles en termes de tracé et de nature d'aménagement afin de pouvoir apprécier la faisabilité et les principales données fonctionnelles, techniques et financières afférentes à ces différentes options.

Dans ce cadre, une étude de trafic destinée à apprécier à la fois les trafics concernés notamment poids lourds ainsi que les effets de redistribution des trafics au niveau des échangeurs avec A7 au droit de Montélimar sera à réaliser. Aucun nouvel échangeur autoroutier ne sera envisagé, le raccordement se faisant par un échangeur déjà existant, éventuellement réaménagé, en veillant à ne pas dégrader le niveau de service sur l'autoroute A7.

Les différentes options pour réaliser cette liaison comporteront notamment, pour la section Est depuis Buis d'Aps, un fuseau empruntant la RD107 s'orientant en direction du sud vers l'échangeur sud de Montélimar.

Au regard des différentes options qui seront déterminées, une analyse comparative multicritères sera conduite et portera en particulier sur les éléments suivants :

- l'intérêt fonctionnel de la liaison et les trafics qui l'emprunteraient en estimant les gains de temps par rapport à la situation actuelle, compte tenu de la nature de l'aménagement proposé et du fuseau de tracé ;
- l'appréciation de la faisabilité et des principales difficultés techniques et environnementales et notamment les conditions de raccordement à l'autoroute A7 ;
- l'évaluation sommaire du coût et la rentabilité économique associée ;
- l'analyse de l'intégrabilité de la déviation nord du Teil dans le projet de liaison jusqu'à l'autoroute A7.

Cette analyse doit en premier lieu permettre d'apprécier l'intérêt fonctionnel et économique d'une telle liaison.

## **RN 86 – Déviation de Guilhaud-Granges/St-Péray/Cornas (ring valentinois)**

Dans le cadre du développement de l'agglomération valentinoise qui englobe les communes ardéchoises de Guilhaud-Granges, St-Péray et Cornas, se traduisant par un volume d'échanges entre les deux rives du Rhône d'environ 50 000 véhicules par jour, les études de déviation de la RN 86 au droit de ces communes ont été engagées par l'Etat et ont fait l'objet d'une concertation avec les partenaires concernées. Elles se poursuivent depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de l'Ardèche, nouveau gestionnaire de la RN 86.

En l'état actuel, elles ont montré l'intérêt du principe d'une telle opération en tant que poursuite du ring valentinois en prenant en compte la réalisation d'un 3<sup>e</sup> pont sur le Rhône au nord de l'agglomération.

Ce 3<sup>e</sup> pont viendrait compléter les 2 traversées du Rhône existantes (pont Mistral reliant le centre ville de Valence à Guilhaud-Granges et pont des « Lônes » situé à hauteur de l'échangeur sud de Valence de l'A7 qui a été mis en service fin 2004). Mais cette opération relève actuellement plus de l'idée que du véritable projet même s'il a fait l'objet de quelques études préliminaires. En effet, la mise au point du plan de financement du 2<sup>e</sup> Pont (50 M€) dont l'Etat a accepté d'assurer la maîtrise d'ouvrage, a été particulièrement difficile et l'Etat a de longue date affirmé qu'il n'était pas prêt à en assurer l'ouvrage d'un 3<sup>e</sup> pont et à participer à son financement. Cette position voit son fondement conforté par le transfert de la RN 86 au Conseil Général de l'Ardèche. Au total, il n'y a actuellement pour le 3<sup>e</sup> pont ni maître d'ouvrage, ni tracé retenu, ni plan de financement.