

Document accompagnant la décision déclarant l'utilité publique en application de l'article L.11-1.1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de la déviation de la RN90 en rive gauche à Montgalgan

Le présent document relève des dispositions de l'article L11-1.1. du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.* »

A cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ce document, afin de qualifier de façon détaillée le caractère d'utilité publique de l'opération. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes – Service Infrastructures – 165 rue Garibaldi – BP 3203 - 69401 Lyon Cedex 03.

I – Présentation de l'opération

1-1- Les objectifs

La RN 90 constitue l'axe principal de la vallée de la Tarentaise, supportant ainsi toute l'activité économique de la vallée. Le trafic atteint 14 000 véhicules par jour (dans les deux sens) en moyenne sur l'année, en sortie Est de Moûtiers, et peut atteindre 35 000 véhicules par jour en période hivernale de pointe du fait des liaisons avec les stations de sports d'hiver.

Cet axe est soumis dans les gorges de Montgalgan, à un risque important de chutes de blocs.

De tels événements peuvent représenter un danger vital pour les usagers de la R.N. 90, mais peuvent également générer des perturbations importantes de la circulation, lorsque des blocs importants terminent leur course sur la chaussée ou lorsque la chaussée est inondée. Le dernier événement significatif de chute de blocs a eu lieu le vendredi 10 mars 2006 à 5h15mn où l'éboulement d'une masse rocheuse d'une trentaine de m³ à est venu finir sa course sur la RN 90 , juste avant d'arrivée à la ZA de la Saulcette (dans le sens montant).

Les études conduites par le CETE de Lyon (Groupe Mécanique des Roches) ont mis en évidence l'aléa suivant (volumes en m3) :

Probabilité / Délai	Imminent	Très court terme	Court terme	Moyen terme	Long terme	Très long terme
Très élevé	0,1	1 - 10	10 - 100			
Élevé		0,1 - 1		100 - 500		
Modéré				1000 - 1500		
Faible						
Très faible		?				

En terme de propagation, les trajectoires sont susceptibles d'atteindre la RN rive droite et l'Isère (après rebond sur la chaussée), avec des énergies de l'ordre de 40.000 kJ, soit l'équivalent d'un bloc de 20 m3 chutant à 150 km/h.

Le projet d'aménagement de la RN 90 entre Moûtiers et Pomblière vise donc à sécuriser la RN 90 vis à vis des chutes de blocs dans les gorges de Montgalgan (zone des Cordeliers et falaises de Montgalgan et de Pomblière).

L'opération permettra d'autre part de réduire le risque d'inondation de la RN actuelle contiguë à l'Isère. Lors d'une crue centennale, la RN actuelle serait en effet inondée sur environ 150 mètres de part et d'autre de l'actuel ouvrage d'accès à la carrière, jusqu'à 0,55 mètres de hauteur.

Le projet prend enfin en compte le Parti d'Aménagement à Long Terme (PALT) de la RN 90 entre Moûtiers et Aime, prévoyant deux voies montantes et une voie descendante ainsi que deux créneaux de dépassement à 2 x 2 voies (déjà réalisés au droit de la montée de Pomblière et de la déviation de Centron). La section à 3 voies est débutée en amont du franchissement de l'Isère en venant de Moûtiers.

1-1- Le projet

Le tracé projeté de la RN 90 se développe sur un linéaire d'environ 1 750 m depuis le virage de la boucle SNCF côté Moûtiers à la montée de Pomblière côté Saint-Marcel. Il comprend la mise à 3 voies de la RN 90 (deux voies montantes et une voie descendante) sur environ 1 100 m après le franchissement de l'Isère en venant de Moûtiers.

En aménagement sur place aux deux extrémités du projet, la plate-forme routière s'installe en rive gauche de l'Isère dans sa partie médiane, franchissant le cours d'eau au moyen de deux viaducs.

Le projet prenant place en rive gauche en partie sur la voie de desserte de la carrière de la Loyettaz, cette voie sera reconstruite et décalée vers l'Est de façon à maintenir les circulations dans la carrière. L'accès à cette voie se fera depuis le hameau de Pomblière.

Le passage en rive gauche de l'Isère de la RN 90 nécessite la reprise et le confortement des deux berges de l'Isère. Le lit sera porté à 18 m environ, la sur largeur étant gagnée sur la RN 90 actuelle qui sera partiellement détruite. Des enrochements liés seront mis en place sur la berge rive gauche ainsi qu'un traitement végétal et des empierrements en rive droite pour conforter les berges.

La RN 90 aménagée ne comportera aucun échange entre le raccordement au carrefour des Cordeliers côté Moûtiers et l'échangeur de Pomblière – St Marcel. Le fonctionnement de l'accès à Pomblière et à la ZA de La Saulcette est maintenu à l'identique

II – Le caractère d'utilité publique du projet

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) et l'enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Saint Marcel se sont déroulées conjointement du 2 mars au 3 avril 2009 inclus.

L'étude d'impact compris dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente les mesures destinées à atténuer et à supprimer les effets du projet sur l'environnement, ainsi que le coût de ces mesures.

Dans son avis du 18 mai 2009, le commissaire enquêteur considère notamment :

- *« le caractère évident d'utilité publique du projet de sécurisation de la RN90 dans sa partie soumise aux chutes de rochers issus de la falaise de Montgalgan qui présente aujourd'hui des caractères de dangerosité notoires et par la même occasion (permet) d'améliorer la capacité du lit de l'Isère et de réduire ainsi sensiblement les risques d'inondation »*
- *« l'intérêt pour l'Etat d'améliorer sensiblement les caractéristiques de ce tronçon de voie afin de mieux assurer les déplacements de la population locale et touristique en toutes saisons ».*

Aussi émet-il un avis favorable à la réalisation du projet, et se prononce-t-il en faveur de son utilité publique.

III – Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête publique

L'avis du commissaire enquêteur est assorti de deux recommandations portant sur :

- *« la suppression du nouveau pont d'accès à la carrière par utilisation du pont communal existant conforté » ;*
- *« la réalisation complète et le raccordement de la voie verte en même temps que la déviation routière. Le maître d'ouvrage pourra solliciter le Département de la Savoie ou tout autre maître d'ouvrage partenaire pour une coordination permettant d'atteindre cet objectif. » ;*

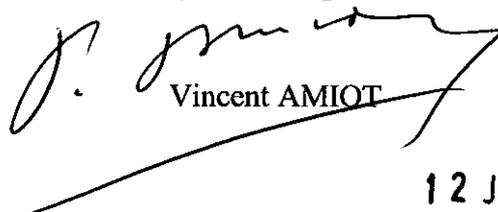
Ces deux recommandations seront prises en compte.

Le nouveau pont d'accès à la carrière initialement envisagé ne sera pas réalisé. Le pont communal existant sera en tant que de besoin conforté dans le cadre de l'opération.

La mise en compatibilité du POS de la commune de Saint Marcel avait pour objet de prendre en considération la réalisation du nouvel ouvrage d'art de desserte de la carrière. Il ne sera pas donné suite à l'enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de Saint Marcel devenue sans objet.

La voie sur berge sera revêtue et raccordée à ses extrémités au réseau routier, dans le cadre de l'opération.

Le Directeur régional et départemental de l'équipement



Vincent AMIOT

12 JUIN 2009