



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

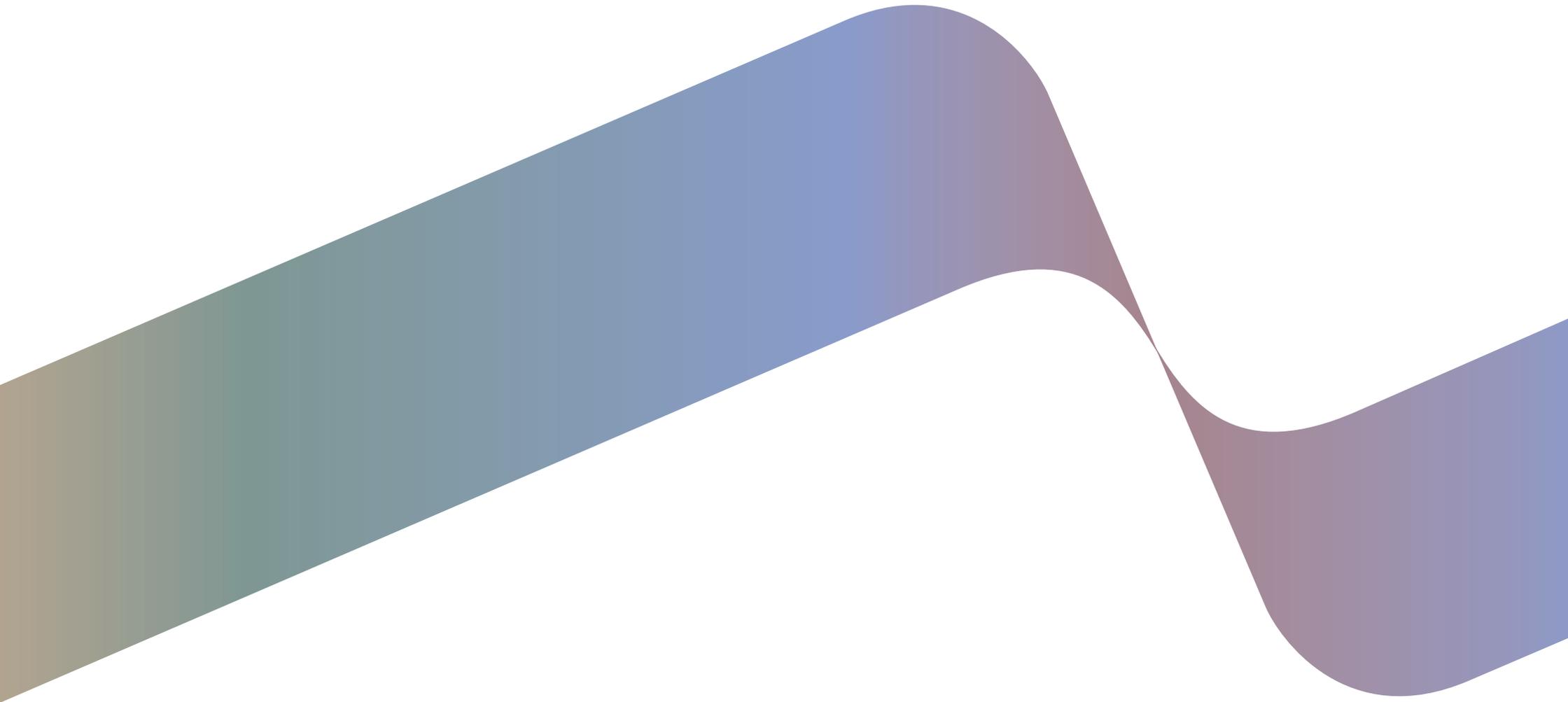
*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA SÉCURISATION DU VIRAGE DE LA TEYRE SUR LA RN102 À THUEYTS

**DOSSIER
DE CONCERTATION**

Du lundi 16 octobre
au vendredi 17 novembre
2023





SOMMAIRE

LA CONCERTATION PRÉALABLE

- 04 L'OBJET DE LA CONCERTATION
- 05 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION
COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?
UNE CONCERTATION AVEC GARANT, POUR QUOI FAIRE ?

L' ENVIRONNEMENT DU PROJET

- 06 UN AXE AUX USAGES VARIÉS
DES BESOINS D'AMÉLIORATION PONCTUELS
UN POINT SENSIBLE
LES ACTEURS DU PROJET

LA PRÉSENTATION DU PROJET

- 07 UN RAYON DE COURBE INADAPTÉ
- 08 UNE VISIBILITÉ RÉDUITE
- 09 UN CARREFOUR TRÈS FRÉQUENTÉ
LES OBJECTIFS DU PROJET

DES ENJEUX VARIÉS

- 10 LA TEYRE
UN ENVIRONNEMENT DIVERSIFIÉ
DES PROCÉDURES À PRENDRE EN COMPTE

CINQ SCÉNARIOS PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION

- 11 SCÉNARIO 1
- 12 SCÉNARIO 2
- 13 SCÉNARIO 3
- 14 SCÉNARIO 4
- 15 SCÉNARIO 5

L'ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS

LES SUITES À DONNER ET LE FINANCEMENT

- 17 LES ÉTAPES SUIVANTES
LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL
LE FINANCEMENT

LA CONCERTATION PRÉALABLE

L'OBJET DE LA CONCERTATION

Longue de 166 kilomètres, la route nationale (RN) 102 traverse le territoire de l'Ardèche méridionale et de la montagne ardéchoise, faisant le lien entre le Massif central et la vallée du Rhône. Elle relie l'A75 à Lempdes-sur-Allagnon à la RN7 et l'A7 au droit de Montélimar sur l'axe rhodanien. Elle dessert également la RN88 au niveau de Pradelles et répond ainsi à un objectif fort de désenclavement des territoires.



Depuis plusieurs années, l'État se mobilise pour améliorer les conditions de circulation de cet axe routier, qui supporte un trafic de transit important, tout en assurant la desserte locale des territoires traversés.

En 2011, les secteurs de la RN102 pouvant nécessiter des aménagements ont été identifiés dans le cadre d'une étude de définition d'aménagements, d'amélioration et de modernisation de l'itinéraire pilotée par l'État.

Le virage de la Teyre, situé sur la commune de Thueyts, a été identifié comme l'un des points sensibles de l'axe et sa sécurisation a été inscrite comme une priorité.

La sécurisation du virage de la Teyre est l'objet de la présente concertation préalable.



L'objectif de la concertation est de présenter les études réalisées et les solutions envisagées pour améliorer la sécurité des usagers de la RN102 et les conditions de vie des habitants.

Cette concertation vise à recueillir, sur la base du présent dossier, les remarques de la population (usagers, entreprises, milieux associatifs...) et des acteurs locaux (collectivités locales, services de l'État, chambres consulaires, élus parlementaires...) sur les enjeux et les variantes d'aménagement étudiées.

Les enseignements de la concertation permettront d'éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet et sur le choix de la solution d'aménagement à retenir pour la suite des études.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L.121-16 du code de l'environnement. L'information et la participation des citoyens sur un projet pouvant avoir une incidence sur l'environnement est en effet obligatoire. La concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les usagers, les associations locales et toute autre personne concernée. L'objectif d'une concertation préalable est de confirmer le choix du (ou des) parti(s) d'aménagement afin de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires. En tant que maître d'ouvrage de l'opération, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes pilote cette concertation. Elle permet aux habitants des communes et aux usagers de la RN102 directement impactés par le projet de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des choix opérés par le maître d'ouvrage.

COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?

POUR S'INFORMER

- Le dossier de concertation déposé dans les mairies de Mayres, Barnas, Thueyts, Meyras, Pont-de-Labeaume.
- Le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes : rn102virageteyre.fr
- Une réunion publique dans la salle polyvalente de Thueyts, organisée le 18 octobre 2023 à 18h00.

UNE CONCERTATION AVEC GARANT, POUR QUOI FAIRE ?

La concertation est placée sous l'égide d'une garante, Madame Mireille JOURGET.

Celle-ci est un tiers indépendant désigné par le maître d'ouvrage qui souhaite que la concertation se déroule dans des conditions satisfaisantes. Recrutée au sein d'un vivier national de garants, son rôle est de s'assurer que :

- le dispositif de concertation est adapté aux enjeux du projet ;
- le public dispose de l'ensemble des informations nécessaires pour émettre un avis ;
- il peut être fait état de propositions et d'avis ;
- les débats se déroulent dans un cadre respectueux.

A l'issue de la concertation, la garante rédigera son bilan de la concertation. Celui-ci portera une appréciation sur son déroulement et fera la synthèse des observations et des propositions formulées.



POUR S'EXPRIMER

- Une adresse mail : rn102virageteyre.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes à l'attention du service MAP Pôle opérationnel Est
5 place Jules Ferry
69453 LYON CEDEX 06.
- Lors de la réunion publique.
- Sur les registres disposés à côté des dossiers de concertation en mairies.

L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

UN AXE AUX USAGES VARIÉS

La RN102 relie la vallée du Rhône au Massif central. À ce titre, elle supporte un **trafic de transit** qui vient s'ajouter aux trafics de **desserte locale** et aux trajets **domicile-travail**. Sur le secteur concerné, 8 000 véhicules la fréquentent en moyenne chaque jour.

En période estivale, la fréquentation touristique fait passer le trafic moyen à 10 000 véhicules/jour.

LE SAVIEZ-VOUS?

12%

c'est le taux de poids lourds dans le trafic. Très supérieur à la moyenne nationale (5,6 %), il confirme un trafic de transit élevé.

DES BESOINS D'AMÉLIORATION PONCTUELS

En 2011, l'État a réalisé une étude de définition d'aménagements, d'amélioration et de modernisation de la RN102.

Il en est ressorti que la route présente des configurations très variables selon les secteurs. D'un point de vue général, et compte tenu des contraintes physiques (présence de la montagne, traversée de communes, enjeux de paysage et environnementaux...), elle est globalement adaptée à sa destination. Néanmoins, des difficultés ponctuelles ont été recensées. L'étude conclut que :

« L'optimisation du fonctionnement de l'infrastructure passera de préférence par des aménagements localisés plutôt que par des augmentations importantes de capacité. »

UN POINT SENSIBLE

Le virage de la Teyre a été identifié comme l'un des principaux points sensibles et sa sécurisation est considérée comme une priorité.

En 2013, l'État a acquis et détruit une maison afin d'améliorer la visibilité et faciliter le croisement des véhicules dans le virage.

En 2020, une étude préliminaire a proposé 5 variantes d'aménagement, qui font l'objet de la présente concertation.

Par ailleurs, plusieurs aménagements sont en cours ou à venir sur la RN102. Ils sont portés par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (contournement du Teil) ou la DIR Massif Central (lit d'arrêt, créneaux de dépassement...).

LES ACTEURS DU PROJET

L'aménagement de la RN102 est également un projet partenarial, engageant les collectivités locales, en plus de l'État. Un comité de pilotage RN102 se réunit environ deux fois par an. Il permet au préfet de l'Ardèche, aux services de l'État (DIR Massif Central et DREAL Auvergne-Rhône-Alpes), à la sénatrice de l'Ardèche, au député de la 3^e circonscription de l'Ardèche, aux communautés de communes et aux maires des communes traversées par l'itinéraire, d'aborder l'ensemble des sujets relatifs aux aménagements portés par l'État sur la RN102 en Ardèche.

Un comité technique est mis en place afin d'informer les partenaires et de prendre les décisions techniques nécessaires à la réalisation du projet de sécurisation du virage de la Teyre.

LA PRÉSENTATION DU PROJET

Le virage du pont de la Teyre se situe à l'est de la commune de Thueyts et à proximité immédiate du hameau de la Teyre. Il n'est soumis à aucune restriction de vitesse particulière : on peut donc théoriquement y circuler à 80 km/h. Sa configuration présente néanmoins plusieurs caractéristiques qui le rendent peu praticable, voire dangereux.



UN RAYON DE COURBE INADAPTÉ

Le rayon du virage, d'environ 25 m, oblige les poids lourds, à se déporter sur le sens opposé. Cela nécessite l'arrêt des véhicules venant en sens inverse pour permettre leur passage. La largeur des voies est par ailleurs insuffisante. La nécessité de remettre en état régulièrement le parapet du pont, qui subit de nombreux accrochages, heureusement sans gravité, témoigne des difficultés qu'éprouvent les usagers sur le site.



UNE VISIBILITÉ RÉDUITE

Une suite de virages en pente

La montée de la Gravenne (avenue du Val d'Ardèche) est très sinueuse et contribue à une mauvaise visibilité dans les deux sens.



La présence de bâtiments

A proximité du virage, la présence de deux bâtiments limite la visibilité du virage et la possibilité d'anticiper les manoeuvres.



UN CARREFOUR TRÈS FRÉQUENTÉ

En proximité immédiate du virage, un carrefour mène à la route du Pont du Diable, lieu touristique important, et point central d'activités de loisirs génératrices de trafic : plage, via ferrata, camping. Cette route permet d'accéder également au hameau de Lestrade.



Situé entre le virage de la Teyre lui-même et la montée de la Gravenne, le carrefour n'est pas très visible. Par ailleurs, sa configuration oblige les poids lourds venant de la route du Pont du Diable à empiéter sur la voie opposée lorsqu'ils tournent à droite vers Aubenas.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet vise à remplir trois objectifs principaux :

- Faciliter le croisement des véhicules.
- Améliorer le niveau de service et de sécurité sur ce point précis de la RN102.
- Aménager et sécuriser l'accès au secteur du Pont du Diable.

DES ENJEUX VARIÉS

LA TEYRE

Cours d'eau de la trame bleue régionale, le torrent de la Teyre est franchi par la RN102 au niveau du virage grâce à la présence d'un ouvrage d'art. Se déversant dans l'Ardèche, située en contrebas, son débit est très variable selon les conditions climatiques.



UN ENVIRONNEMENT DIVERSIFIÉ

Le virage se situe à proximité immédiate d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 qui abrite trois plantes remarquables : le réséda de Jacquín, l'iberis de Timeroy et l'oeillet du granite, et qui couvre la colline surplombant le virage. Il jouxte également le hameau de la Teyre, dont l'architecture en pierre apparente est typique du territoire. Par son apparence, le pont de la Teyre s'inscrit parfaitement dans ce paysage.

DES PROCÉDURES À PRENDRE EN COMPTE

Le virage de la Teyre est couvert par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes Ardèche des Sources et Volcans. Le nouveau PLUi, approuvé le 31 mars 2022, est compatible avec l'aménagement de sécurisation du virage de la Teyre qui se situe aux confins de zones agricoles (A), naturelles (N) et urbaines préférentiellement résidentielles (UH).

Par ailleurs, certains scénarios d'aménagement nécessitent des acquisitions foncières, qui entraîneront des négociations avec les propriétaires. En l'absence d'accord amiable, une enquête publique s'avérerait nécessaire pour permettre les acquisitions foncières par voie d'expropriation.



5

SCÉNARIOS
PRESENTÉS À
LA CONCERTATIONSCÉNARIO 1
ESTACADE EN INTÉRIEUR
DE COURBE

Ce scénario consiste à élargir de 3,5 m la chaussée existante grâce à la réalisation d'une estacade à l'intérieur du virage.

L'élargissement comprend une augmentation de la largeur de 1 m par sens de circulation, et une bande dérasée de droite (BDD) de 0.75 m par sens également.

La déclivité de la route serait légèrement inférieure à 6 %.

Les bâtiments situés à proximité de l'accès au Pont du Diable sont à acquérir et à démolir afin d'améliorer la visibilité du carrefour.

Conditions de circulation

Limitation formelle de la vitesse à 30 km/h dans le virage.

Mise en place d'un stop sur la route du Pont du Diable.

Travaux

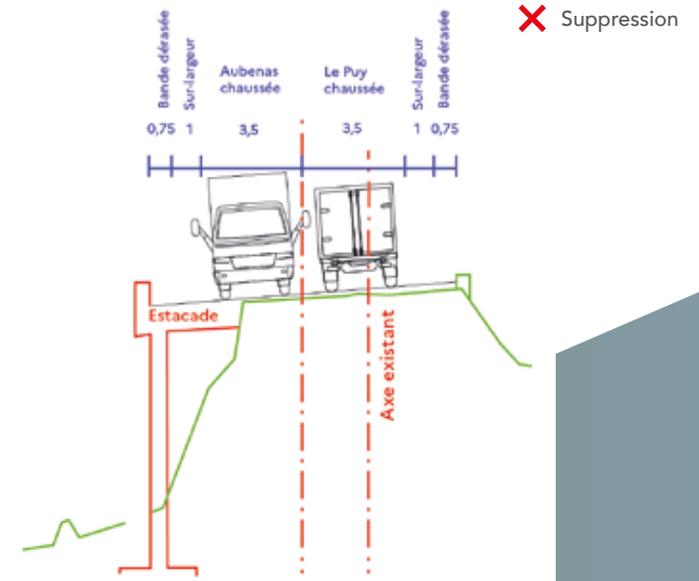
Durée : 4 mois, avec des alternats de circulation et des microcoupures.

Coût estimé* (valeur 2020) :

2 920 000 € HT.



Plan schématique du scénario 1



*Les coûts présentés dans ce dossier comprennent l'ensemble des travaux, les frais de maîtrise d'oeuvre et les acquisitions foncières.

Plan schématique du scénario 2

SCÉNARIO 2 ESTACADE EN EXTÉRIEUR DE COURBE

Ce scénario consiste à élargir de 3,5 m la chaussée existante grâce à la réalisation d'une estacade à l'extérieur du virage.

L'élargissement comprend une augmentation de la largeur de 1 m par sens de circulation, et une bande dérasée de droite (BDD) de 0.75 m par sens également.

La déclivité de la route serait légèrement inférieure à 6 %. Les bâtiments situés à proximité de l'accès au Pont du Diable sont à acquérir et à démolir afin d'améliorer la visibilité du carrefour.

Conditions de circulation

Limitation formelle de la vitesse à 30 km/h dans le virage.
Mise en place d'un stop sur la route du Pont du Diable.

Travaux

Durée : 4 mois, avec des alternats de circulation et des microcoupures.

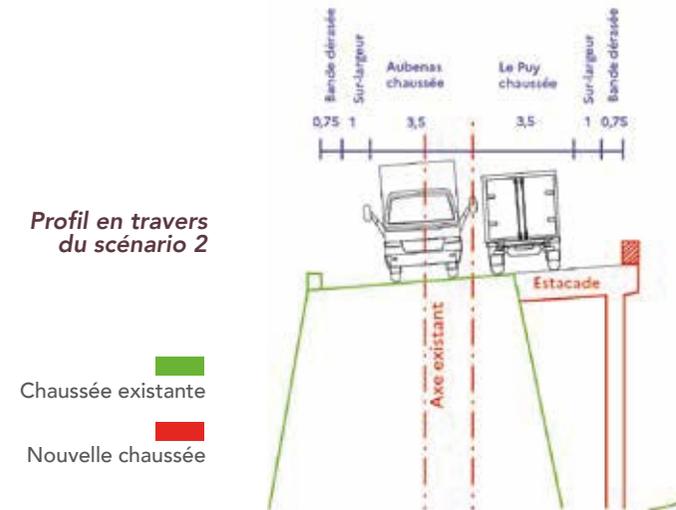
Coût estimé* (valeur 2020) :

2 920 000 € HT.



✗ Suppression

Profil en travers
du scénario 2



*Les coûts présentés dans ce dossier comprennent l'ensemble des travaux, les frais de maîtrise d'oeuvre et les acquisitions foncières.

SCÉNARIO 3 CRÉATION D'UN OUVRAGE D'ART (VIADUC) COURT

Dans cette proposition, la création d'un ouvrage d'art en portique d'une vingtaine de mètres d'ouverture permet de disposer d'un rayon de courbe de 50 mètres. Des remblais renforcés adossés à la route nationale existante complètent le dispositif.

L'élargissement comprend une augmentation de la largeur de 1 m par sens de circulation, et une bande dérasée de droite (BDD) de 0.75 m par sens également.

La déclivité de la route serait légèrement inférieure à 6 %.

A noter : l'acquisition et la démolition de plusieurs bâtiments du côté du hameau de la Teyre sont nécessaires pour la réalisation de cet ouvrage. La même opération pour le bâtiment en bordure de la route du Pont du Diable permettrait d'améliorer sensiblement les conditions de visibilité.

Conditions de circulation

Limitation formelle de la vitesse à 50 km/h dans le virage.
Mise en place d'un stop sur la route du Pont du Diable.

Travaux

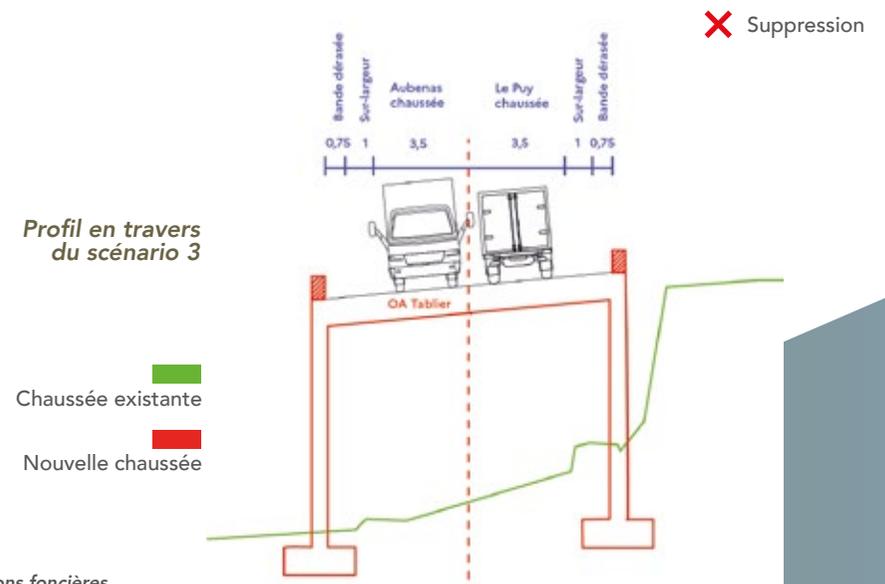
Durée : 6 mois, avec maintien de la circulation sauf quelques coupures ponctuelles pour réaliser les raccordements.

Coût estimé* (valeur 2020) :

4 590 000 € HT.

C'est ce scénario qui a été préféré par le comité technique, principalement en raison de son rapport coût/bénéfices attendus.

Plan schématique du scénario 3



*Les coûts présentés dans ce dossier comprennent l'ensemble des travaux, les frais de maîtrise d'oeuvre et les acquisitions foncières.

Plan schématique du scénario 4

SCÉNARIO 4 ENCORBELLEMENT

Cette proposition consiste à élargir l'axe existant de 1,75 m de chaque côté de la route.

Ce scénario nécessite de réduire l'épaisseur de l'ouvrage existant de 40 cm (en supposant une dalle existante de 80 cm) et de mettre en place une nouvelle dalle de 80 cm. L'étude de la capacité de résistance de l'ouvrage d'art actuel constitue un préalable à tous travaux.

Par ailleurs, il faut noter que la nature même des travaux impliquerait une coupure totale de la RN102 pendant au moins 4 mois.

Les bâtiments situés à proximité de l'accès au Pont du Diable sont à acquérir et à démolir afin d'améliorer la visibilité du carrefour.

Conditions de circulation

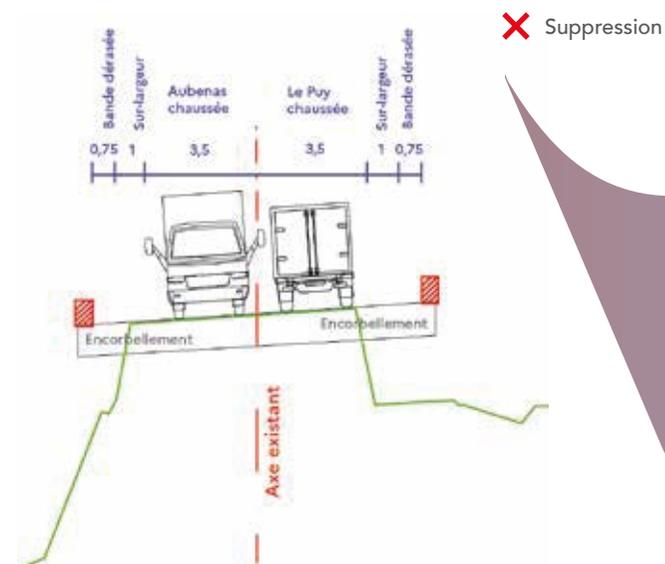
Limitation de la vitesse à 30 km/h.

Travaux

Durée : 4 mois, avec coupure locale de la RN.

Coût estimé* (valeur 2020) :

3 750 000 € HT.



*Les coûts présentés dans ce dossier comprennent l'ensemble des travaux, les frais de maîtrise d'oeuvre et les acquisitions foncières.

SCÉNARIO 5 CRÉATION D'UN OUVRAGE D'ART (VIADUC) LONG

Cette proposition repose sur la construction d'un viaduc de 80 m de portée qui permet d'élargir le rayon à l'axe à 55 m (contre 25 m actuellement).

Elle permet d'améliorer les conditions de circulation du côté de Thueyts : visibilité améliorée et suppression de contre-courbes.

A noter : l'acquisition et la démolition de plusieurs bâtiments du côté du hameau de la Teyre et en bordure de la route du Pont du Diable sont nécessaires pour la réalisation de cet ouvrage.

Conditions de circulation

Limitation de la vitesse à 50 km/h.

Travaux

Durée : 6 mois, avec maintien de la circulation et microcoupures.

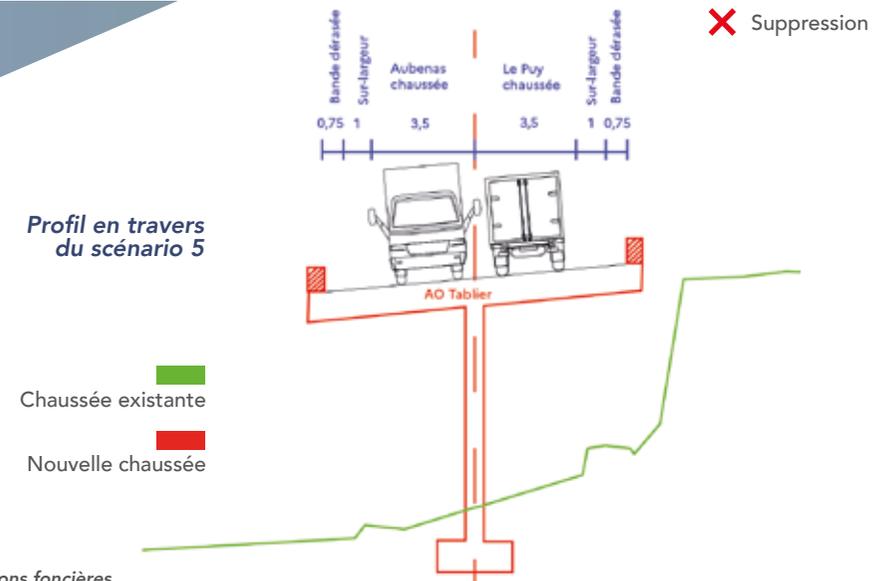
Coût estimé* (valeur 2020) :

8 750 000 € HT.

Plan schématique du scénario 5



Profil en travers
du scénario 5



*Les coûts présentés dans ce dossier comprennent l'ensemble des travaux, les frais de maîtrise d'oeuvre et les acquisitions foncières.

L'ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS

SCÉNARIOS	SCÉNARIOS 1 ET 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4	SCÉNARIO 5
	ESTACADE D'UN CÔTÉ	OUVRAGE D'ART	ENCORBELLEMENT	VIADUC
FONCTIONNALITÉS	Croisement possible des poids lourds			
	Visibilité correcte sur le virage			
	Vitesse limitée à 30 km/h	Vitesse limitée à 50 km/h	Vitesse limitée à 30 km/h	Vitesse limitée à 50 km/h
	Accès (entrée et sortie) au Pont du Diable maintenu tel qu'existant	Accès (entrée et sortie) au Pont du Diable maintenu avec des caractéristiques égales	Accès (entrée et sortie) au Pont du Diable maintenu tel qu'existant	Accès (entrée et sortie) au Pont du Diable maintenu avec des caractéristiques égales
	Maintien à l'identique des conditions de visibilité depuis et vers la route du Pont du Diable	Amélioration des conditions de visibilité depuis et vers la route du Pont du Diable		
	Maintien à l'identique des conditions de visibilité en approche du carrefour			Amélioration des conditions de visibilité en approche du carrefour
TRAVAUX	4 MOIS	6 MOIS	4 MOIS	6 MOIS
	Alternat (4 mois)	Maintien de la circulation	Coupure de la circulation localement (4 mois)	Maintien de la circulation
	Microcoupures (nuit, WE)	Coupures pour raccordement (jours entiers)		Microcoupures pour raccordement (nuit, WE)
URBANISME ET ENVIRONNEMENT	Compatible avec les documents d'urbanisme			
	Acquisitions / démolitions nécessaires			
	Impact faible sur le paysage	Impact notable sur le paysage	Impact faible sur le paysage	Fort impact sur le paysage
	ZNIEFF type 1 à proximité sans procédure associée			
	Déclaration au titre de la loi sur l'eau possible			
	Présence d'espèces à enjeux			
RISQUE*	Important (travaux sur ouvrages existants)	Modéré (ouvrage neuf)	Important (travaux sur ouvrages existants)	Modéré (ouvrage neuf)
COÛT TOTAL TTC	2 920 000 €	4 590 000 €	3 750 000 €	8 750 000 €

■ Impact très négatif
 ■ Impact négatif
 ■ Impact neutre ou faible
 ■ Impact positif

* Un risque est un événement incertain qui, s'il s'avère, a un impact négatif sur au moins un des objectifs du projet (délai, coût, qualité, périmètre, performance).

LES SUITES À DONNER ET LE FINANCEMENT

LES ÉTAPES SUIVANTES

A l'issue de la concertation publique, le garant et le maître d'ouvrage réaliseront chacun un bilan de la concertation.

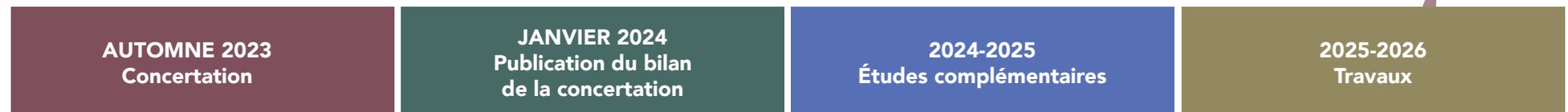
Ces bilans résumeront la façon dont la concertation s'est déroulée, comporteront une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionneront les évolutions qui en résultent.

Sur la base de ces bilans, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage. Cette solution fera l'objet d'études techniques affinées en vue de définir précisément les caractéristiques de l'aménagement et une évaluation environnementale du projet pourra être réalisée. Cette phase d'études permettra également de déterminer si le projet doit être déclaré d'utilité publique.

LE FINANCEMENT DES TRAVAUX

L'opération pourrait être financée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER), volet mobilités 2023-2027, ou dans le cadre de l'enveloppe de l'État dédiée à la modernisation du réseau routier national qui permet de financer des opérations de sécurisation.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL





**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT,
ET DU LOGEMENT (DREAL)
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES**
5 place Jules Ferry - 69453 LYON CEDEX 06

Conception-Rédaction : MD Conseil & associés - Crédits photos : DREAL ARA, MD Conseil et associés