

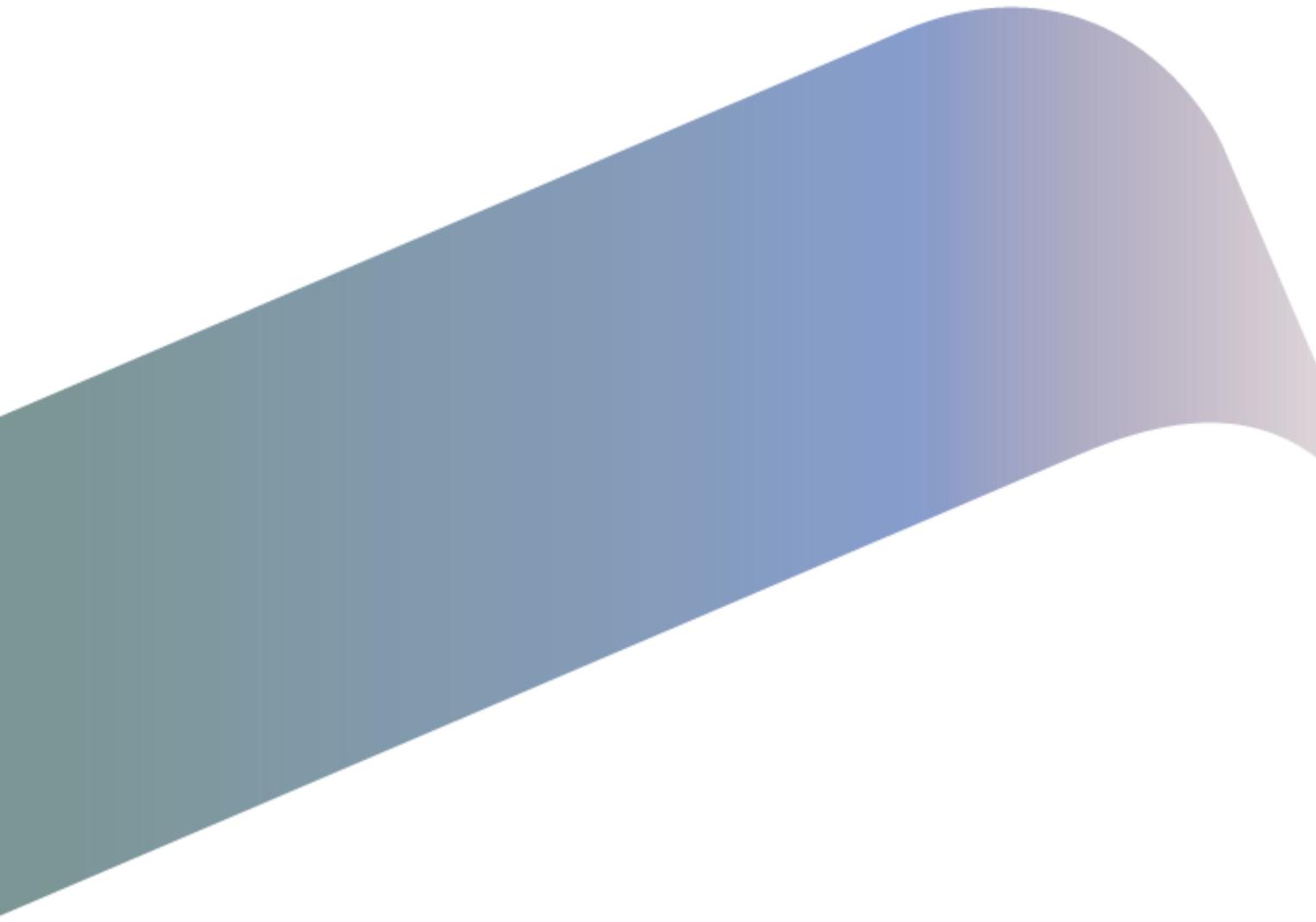


**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

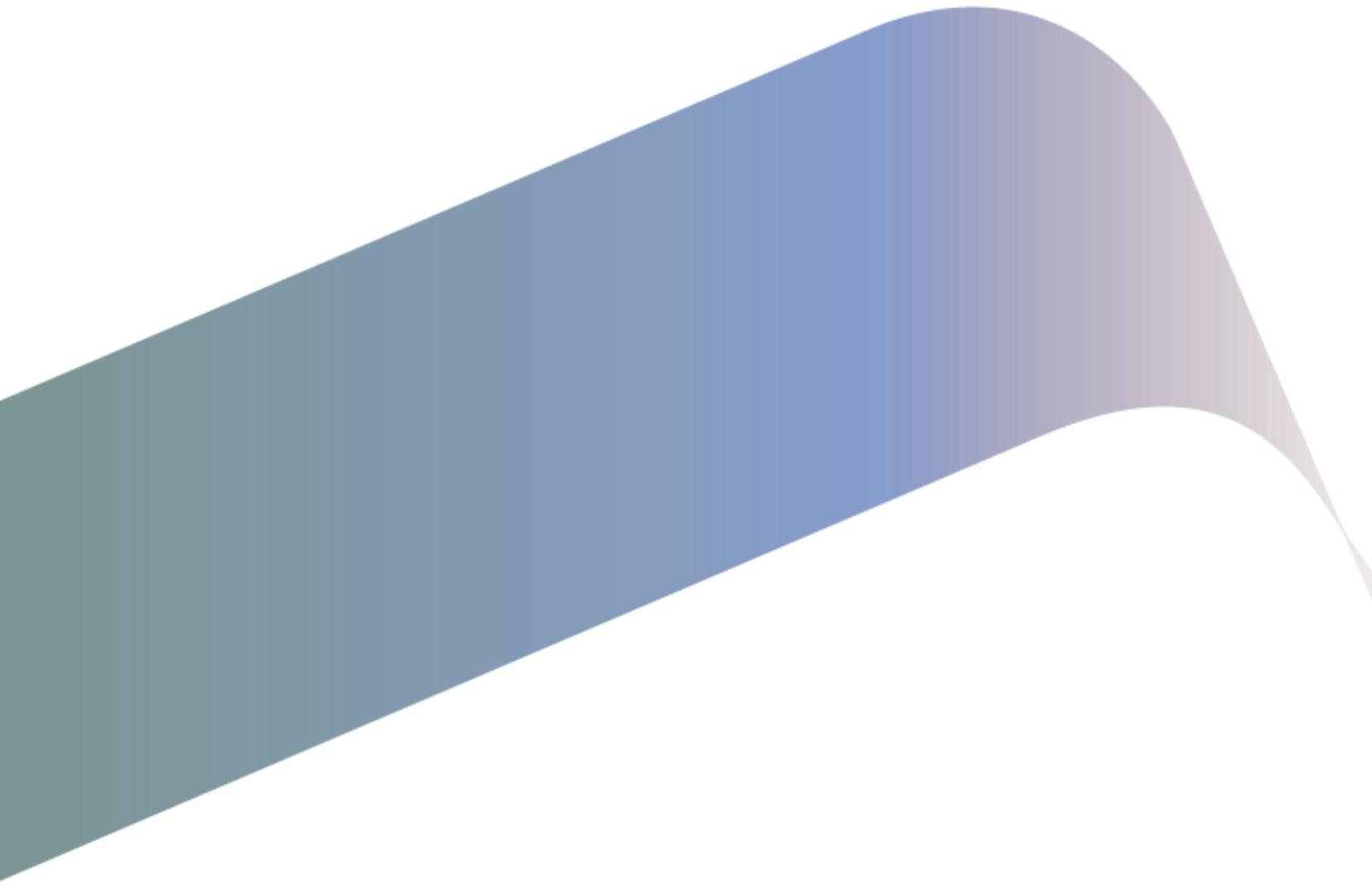
**SÉCURISATION DU VIRAGE DE LA TEYRE
SUR LA RN102 À THUEYTS
CONCERTATION PUBLIQUE
DU LUNDI 16 OCTOBRE
AU VENDREDI 17 NOVEMBRE 2023**

**Réunion publique
18 octobre 2023
À Thueyts**



SOMMAIRE

- Les intervenants
- Le contexte du projet
- La concertation préalable
- Le diagnostic
- Les objectifs du projet
- Les enjeux
- Les 5 scénarios
- L'analyse comparative
- Le calendrier prévisionnel et le financement
- Temps d'échange

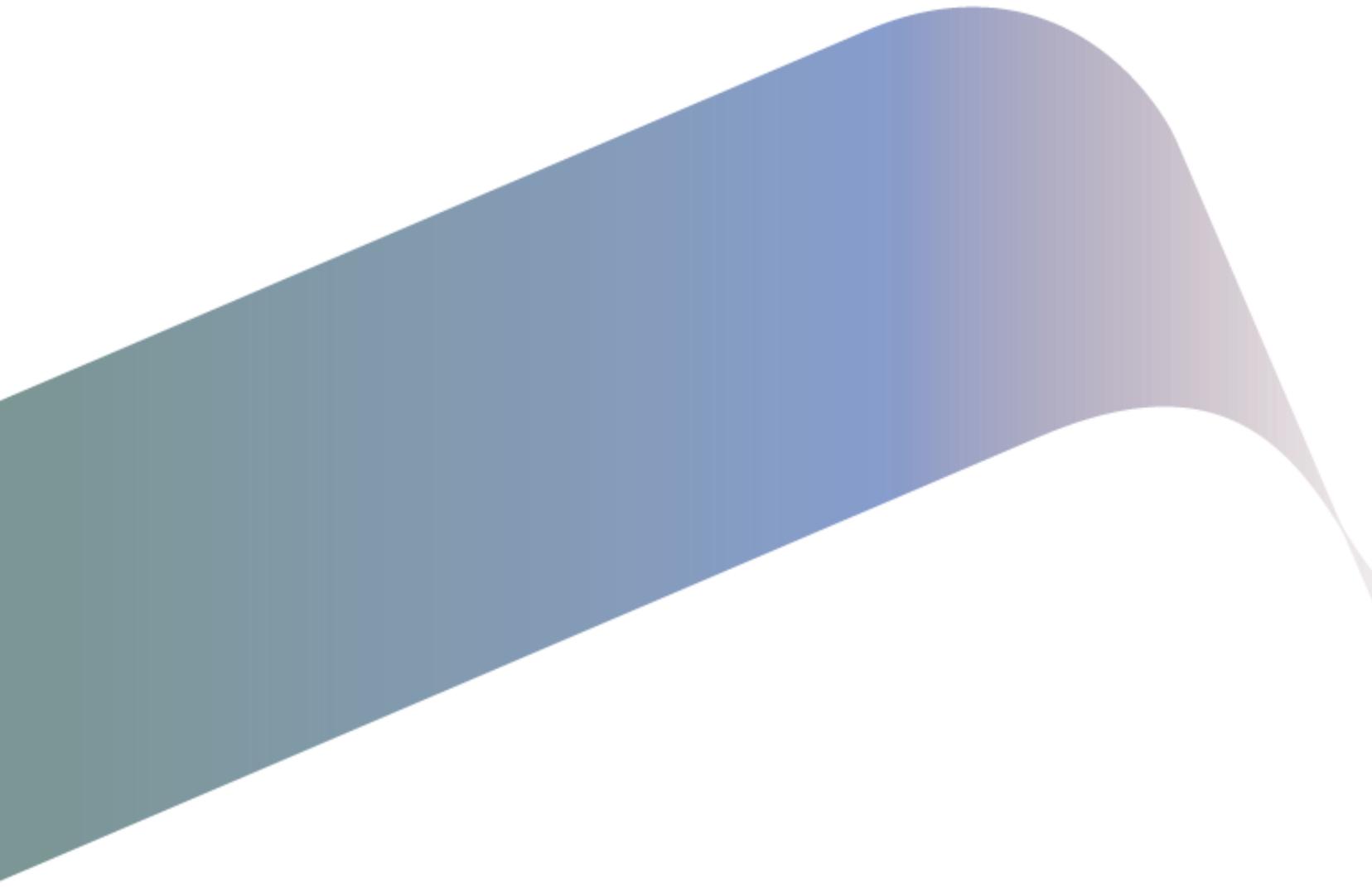
A decorative graphic element consisting of a blue and purple gradient shape that curves across the top of the page. The shape starts as a dark blue on the left, transitions to a lighter blue, then a purple, and finally fades into white on the right.

Les intervenants

-
- Mme Maryline REVOL, adjointe à la cheffe de pôle opérationnel Est
 - Mme Valentine DARRIEUS, responsable d'opérations routières au pôle opérationnel Est

Service Mobilité Aménagement Paysages DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

- Mme Mireille Jourget, garante



Le contexte du projet

LA RN102

166 km reliant le Massif central et la Vallée du Rhône.

Depuis plusieurs années, l'État se mobilise pour améliorer les conditions de circulation de cet axe routier.

Ses caractéristiques :

- Un trafic de transit important
- De nombreuses dessertes locales
- Des besoins d'amélioration ponctuels



8 000 véhicules/jour
10 000 en moyenne l'été
12% de PL

LE VIRAGE DE LA TEYRE

Commune de Thueyts

Le virage de la Teyre a été identifié comme l'un des points sensibles de l'axe RN102 en 2011 et sa sécurisation a été inscrite comme une priorité.

Les démarches engagées :

En 2013, acquisition et déconstruction d'une maison.

En 2020, une étude préliminaire.

En 2023, une concertation.



LES ACTEURS DU PROJET

L'aménagement de la RN102 est un projet partenarial, engageant les collectivités locales avec l'État.

Un comité de pilotage RN102*

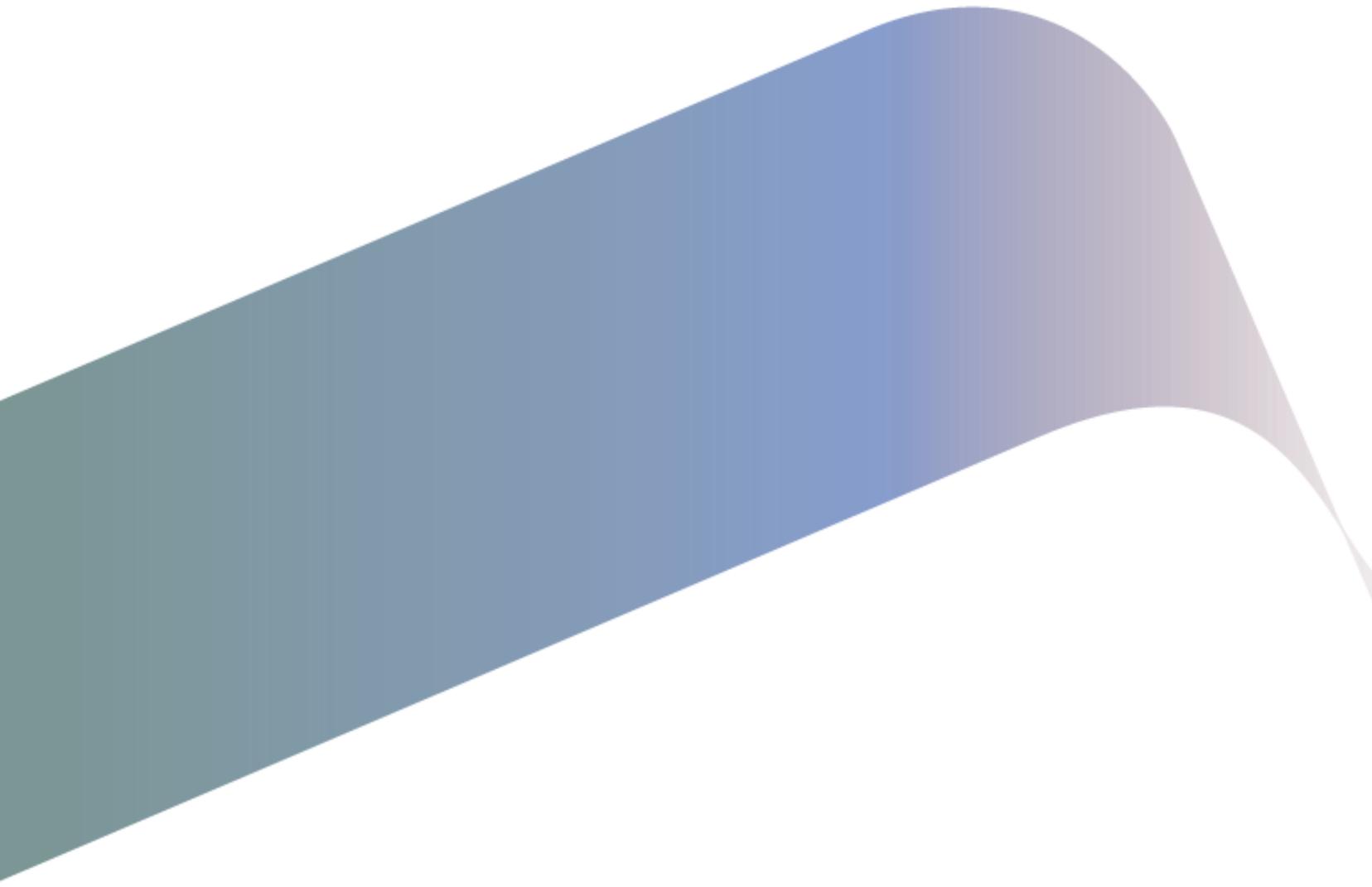
Il se réunit environ deux fois par an pour aborder l'ensemble des sujets relatifs aux aménagements portés par l'État sur la RN102 en Ardèche. Il est composé de :

- La préfète de l'Ardèche
- Les services de l'État (DIR Massif central et DREAL Auvergne Rhône-Alpes)
- Les sénateurs de l'Ardèche
- Le député de la 3^e circonscription de l'Ardèche
- Les communautés de communes
- Les maires des communes traversées par l'itinéraire

** Ne concerne pas le contournement du Teil, qui a son propre comité de pilotage.*

Un comité technique

Mis en place afin d'informer les partenaires, il prend les décisions techniques nécessaires à la réalisation du projet de sécurisation du virage de la Teyre.



La concertation publique



LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- Présenter les études réalisées et les solutions envisagées.
- Recueillir les remarques de la population et des acteurs locaux sur les enjeux et les 5 scénarios.
- 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.

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Un cadre règlementaire

Article L.121-16 du code de l'environnement

Un dispositif pour s'informer et s'exprimer

- Le dossier de concertation, une plaquette et la page internet du projet : **rn102virageteyre.fr**
- Les registres disponibles en mairies de Mayres, Barnas, Thueyts, Meyras et Pont-de-Labeaume.
- Un courriel : **rn102virageteyre.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr**
- L'adresse postale de la DREAL.

Une garante

Madame Mireille Jourget, tiers indépendant, désignée par le maître d'ouvrage.





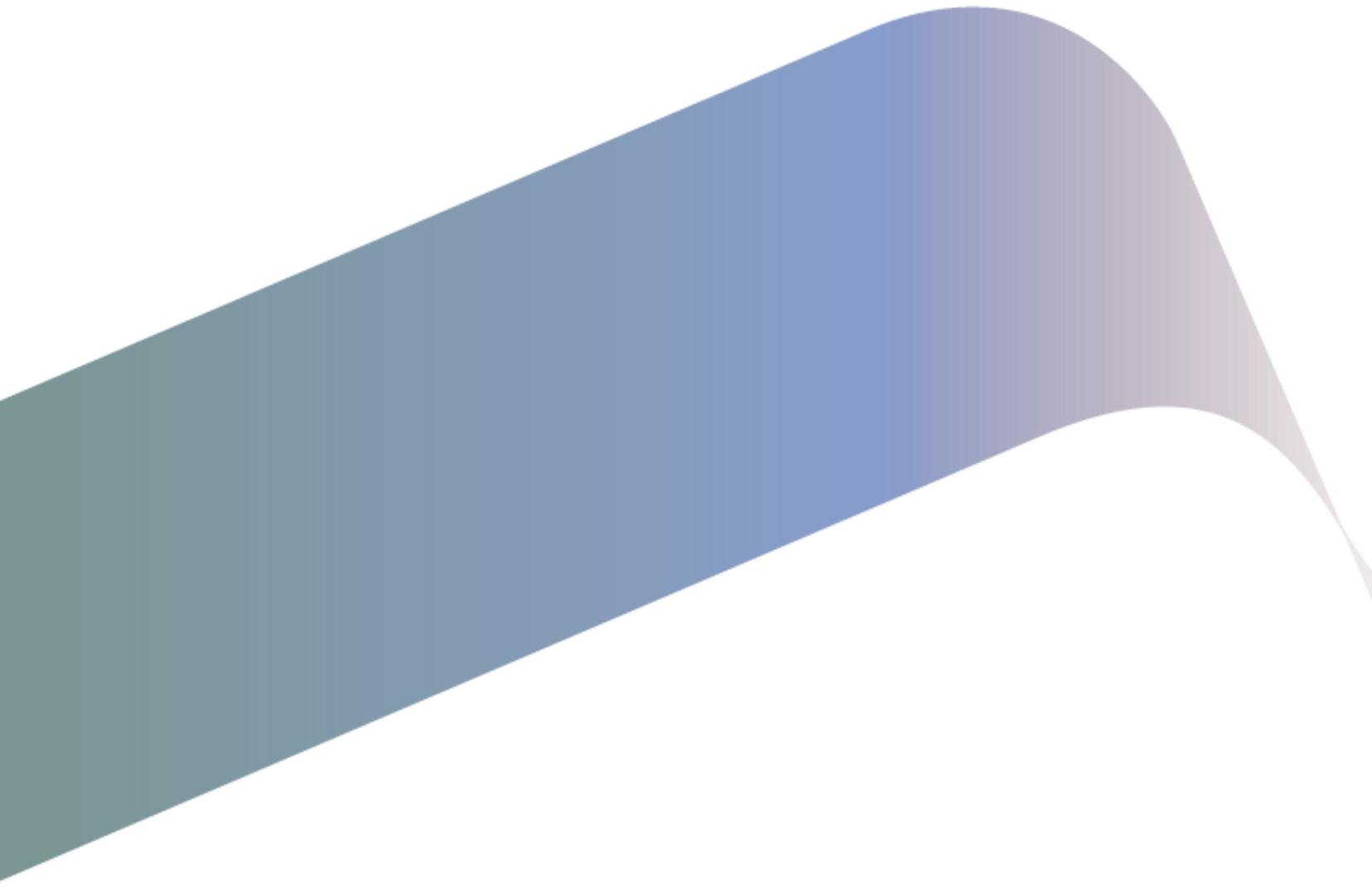
LE RÔLE DE LA GARANTE

Recrutée au sein du vivier des commissaires enquêteurs du département de l'Ardèche, 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.



La présentation du projet

UN RAYON DE COURBE INADAPTÉ

- Un rayon d'environ 25 m qui oblige les poids-lourds à se déporter.
- Une largeur des voies insuffisantes.
- Un parapet régulièrement accroché.



UNE VISIBILITÉ RÉDUITE

- Par la présence de deux bâtiments
- Par une suite de virages en pente dans la montée de la Gravenne (avenue du Val d'Ardèche).

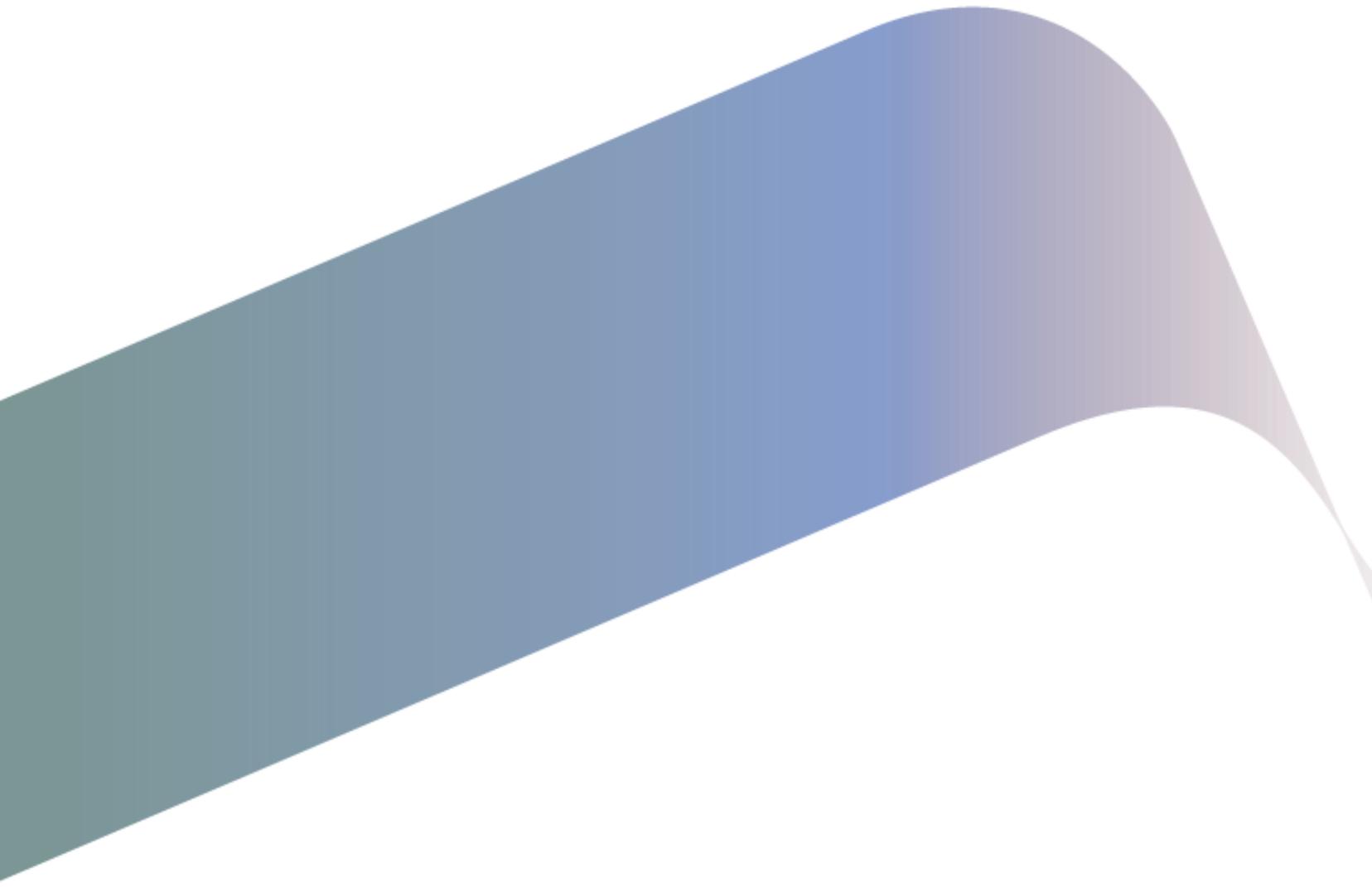


UN CARREFOUR TRÈS FRÉQUENTÉ

En proximité immédiate, un carrefour mène à la route du Pont du Diable et aux hameaux de Lestrade et de Mercier.

- L'intersection n'est pas très visible.
- 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.



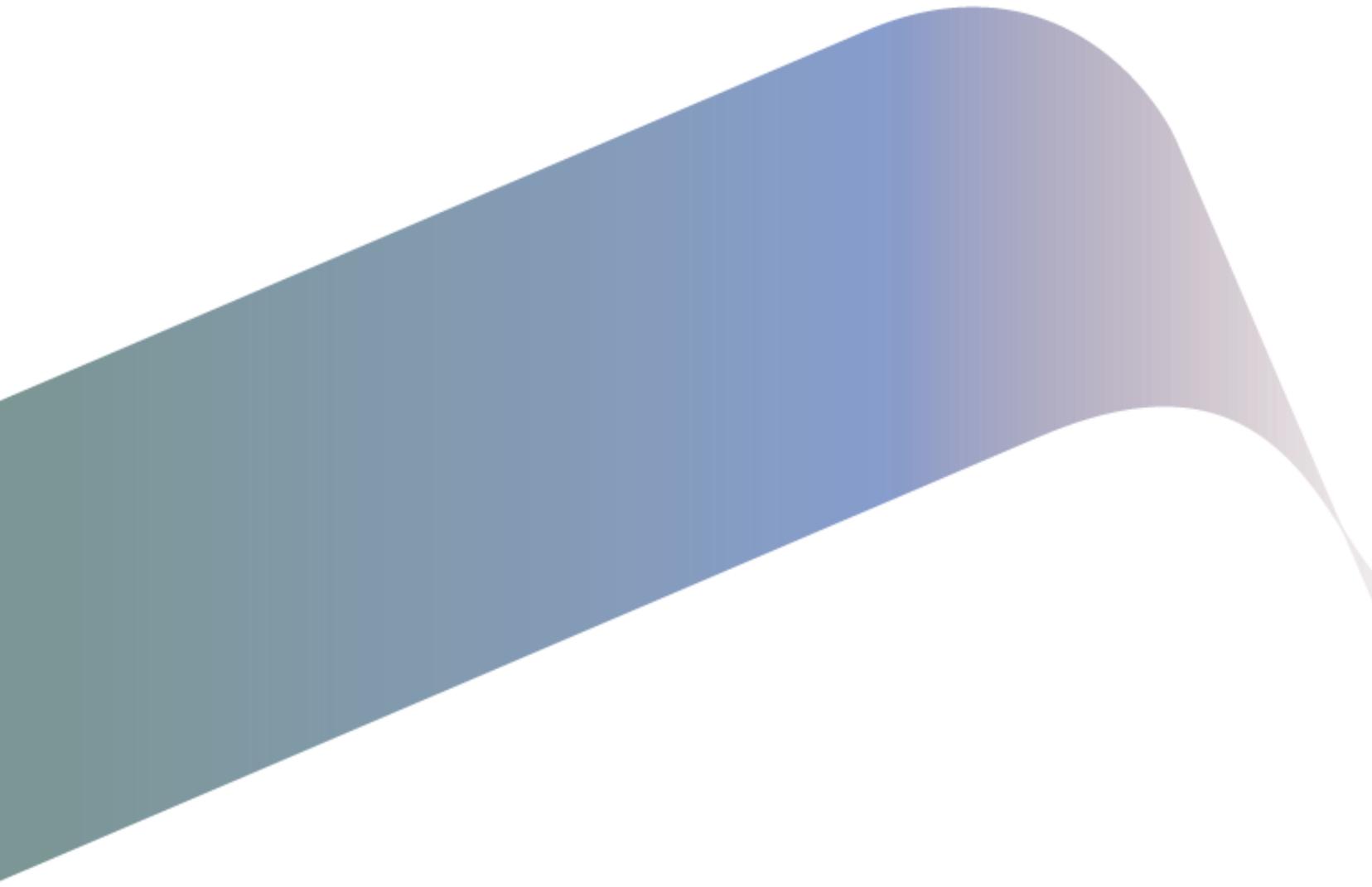


Les objectifs du projet



3 OBJECTIFS PRINCIPAUX

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



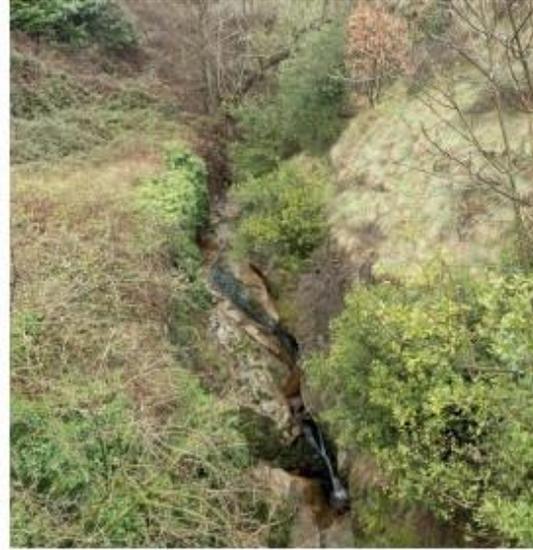
Les enjeux du projet

LA TEYRE

Cours d'eau de la trame bleue régionale, il est franchi par la RN102 au niveau du virage.

UN ENVIRONNEMENT DIVERSIFIÉ

- Sur la colline surplombant le virage : une ZNIEFF* de type 1 qui abrite trois plantes remarquables : le réséda de Jacquin, l'iberis de Timeroy et l'œillet du granite.
- Le hameau de la Teyre en pierre apparente typique.



* ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

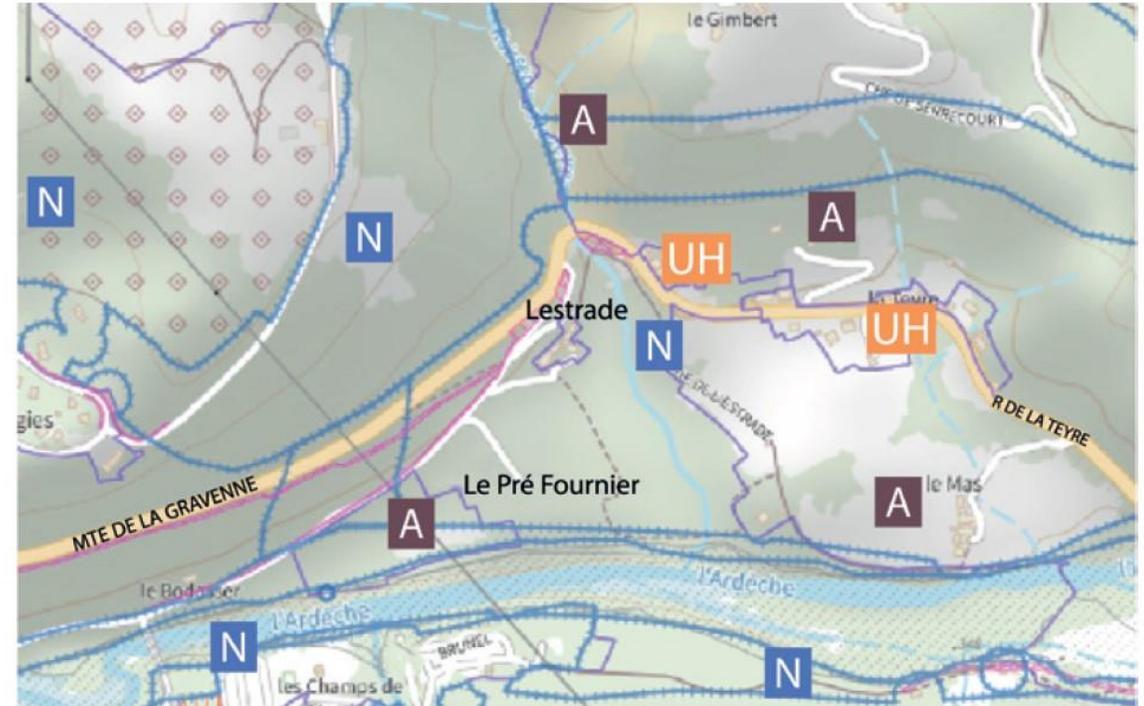
DES PROCÉDURES À PRENDRE EN COMPTE

Le nouveau PLUi de la Communauté de communes Ardèche des Sources et Volcans est compatible avec l'aménagement de sécurisation du virage.

Certains scénarios d'aménagement nécessitent des acquisitions foncières.

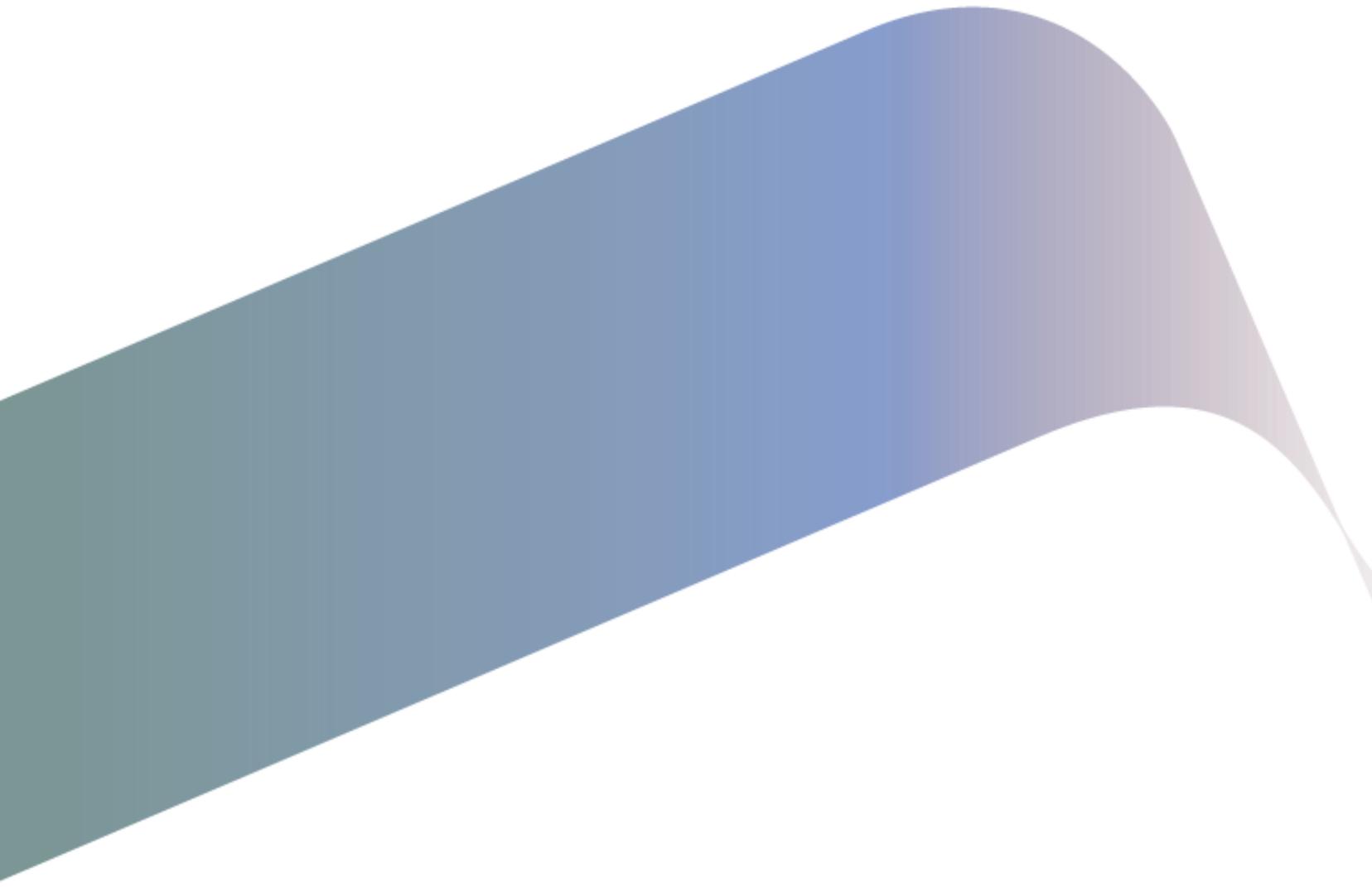
La procédure :

- Négociations avec les propriétaires et accord amiable.
- Si pas d'accord amiable, enquête publique pour acquisitions foncières par voie d'expropriation.



A zone agricole **N** zone naturelle

UH zone urbaine résidentielle



**5 scénarios présentés
à la concertation**

SCÉNARIO 1 ESTACADE EN INTÉRIEUR DE COURBE

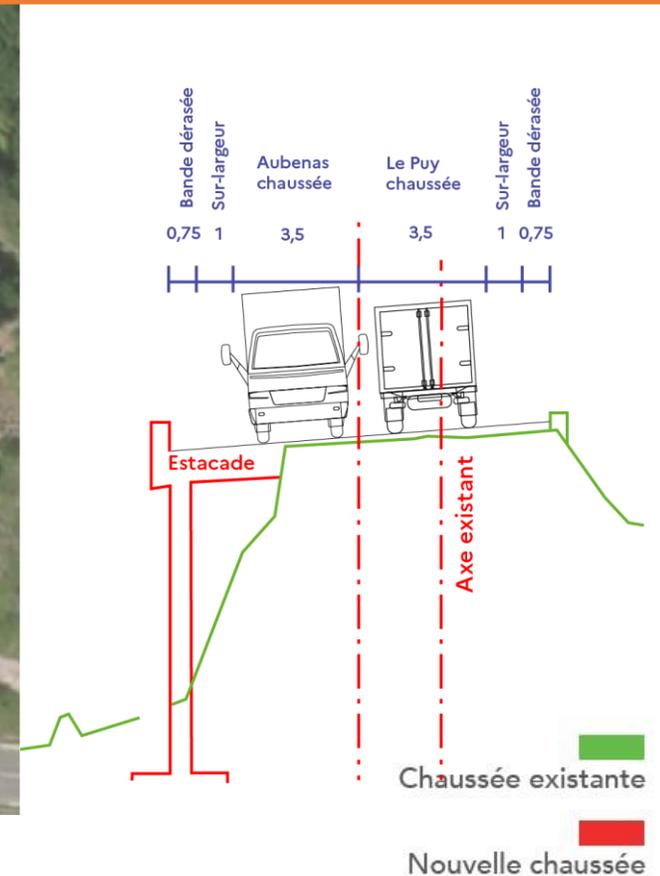
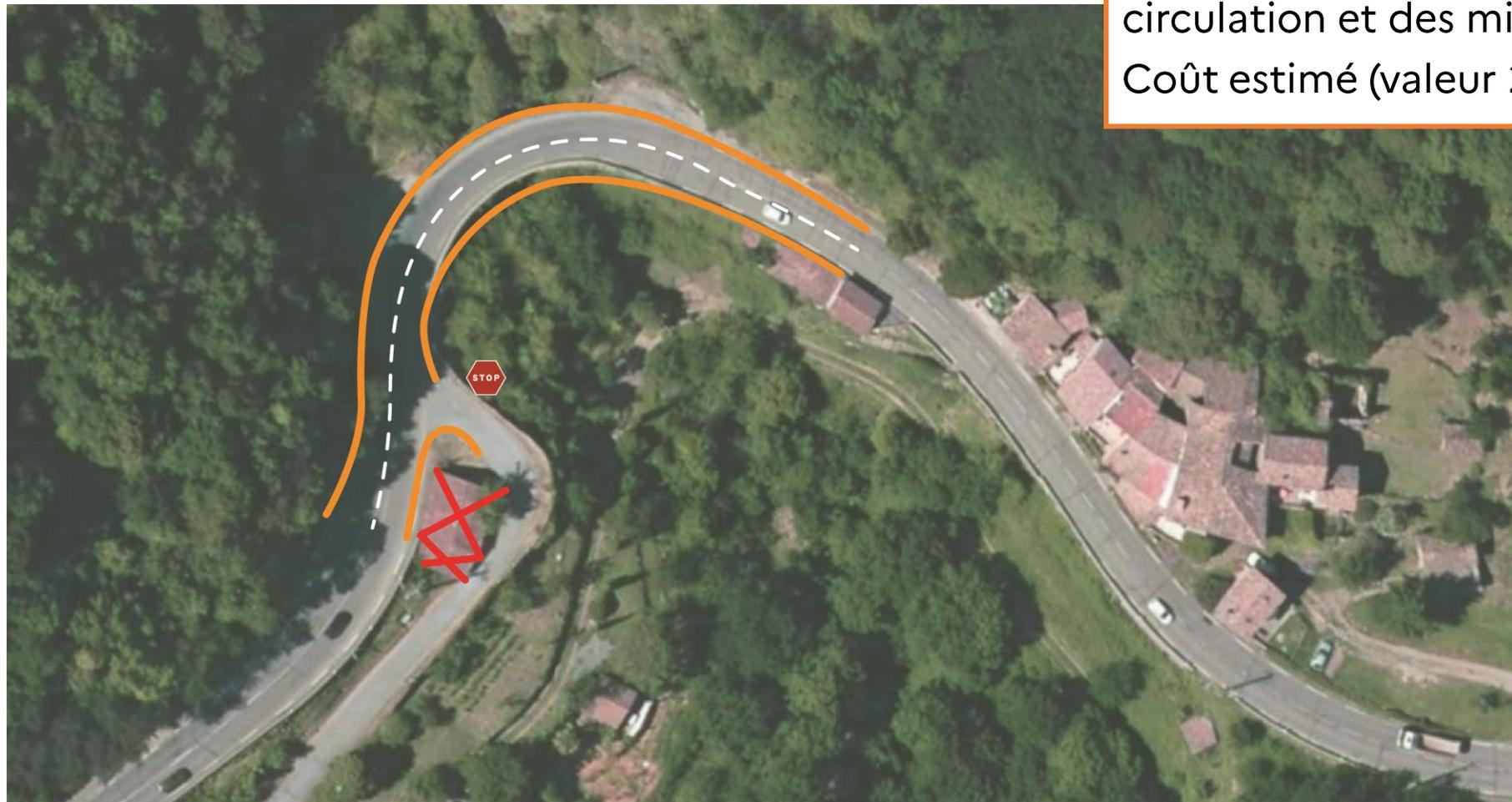
Elargissement de la chaussée

Limitation de la vitesse à 30 km/h

Stop sur la route du Pont du Diable

Travaux : 4 mois, avec des alternats de circulation et des microcoupures

Coût estimé (valeur 2020) : 2 920 000 € HT



X Suppression

SCÉNARIO 2 ESTACADE EN EXTÉRIEUR DE COURBE

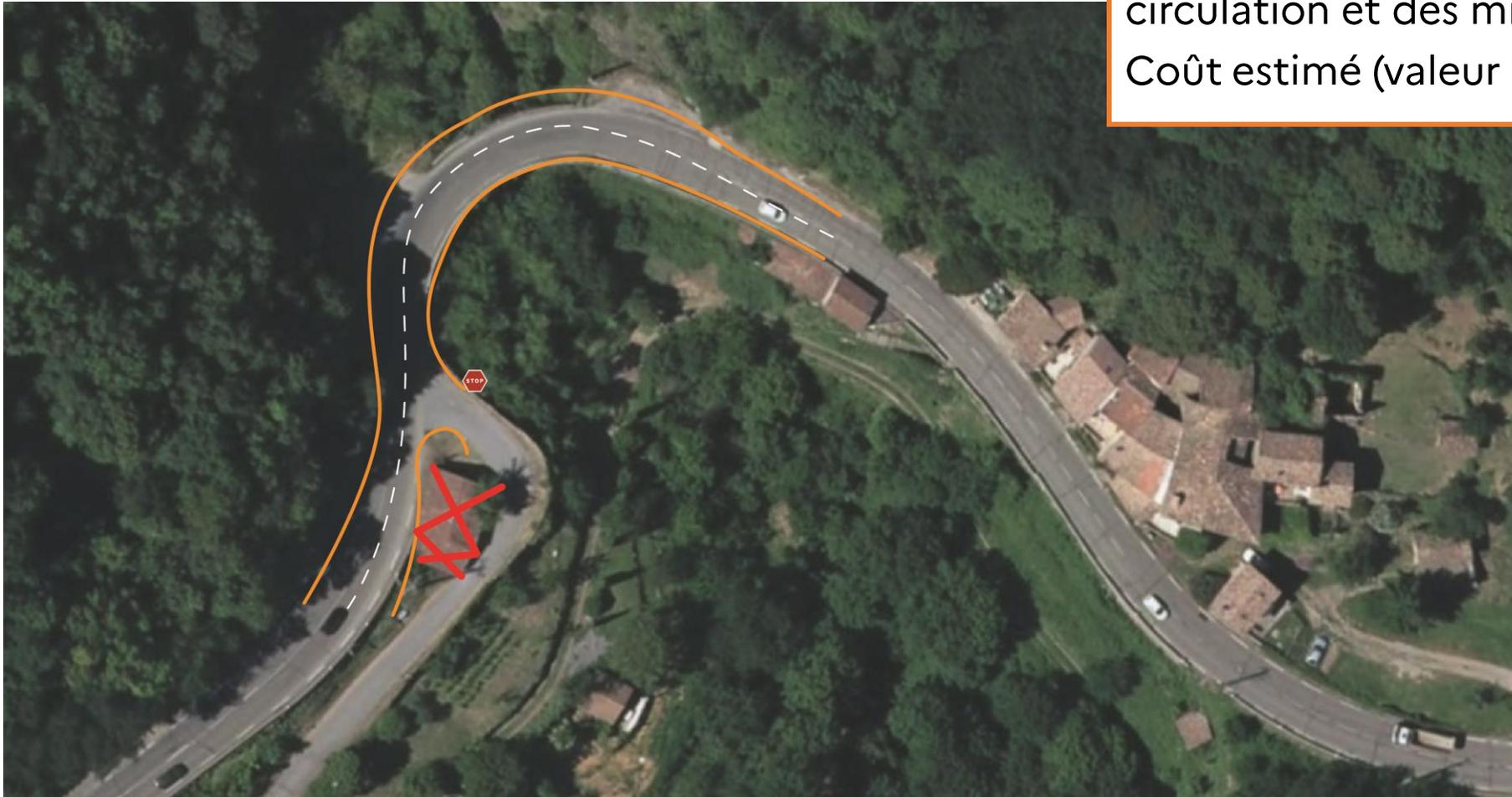
Elargissement de la chaussée

Limitation de la vitesse à 30 km/h

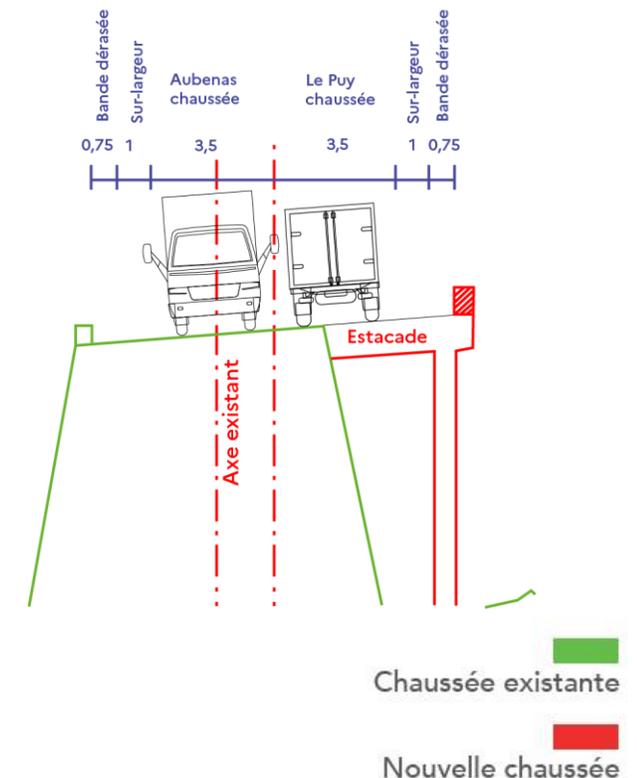
Stop sur la route du Pont du Diable

Travaux : 4 mois, avec des alternats de circulation et des microcoupures

Coût estimé (valeur 2020) : 2 920 000 € HT

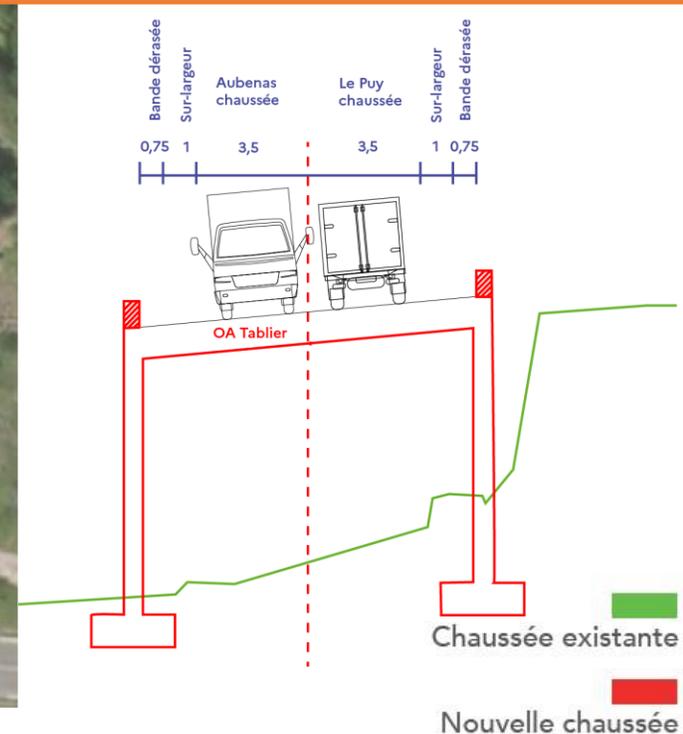
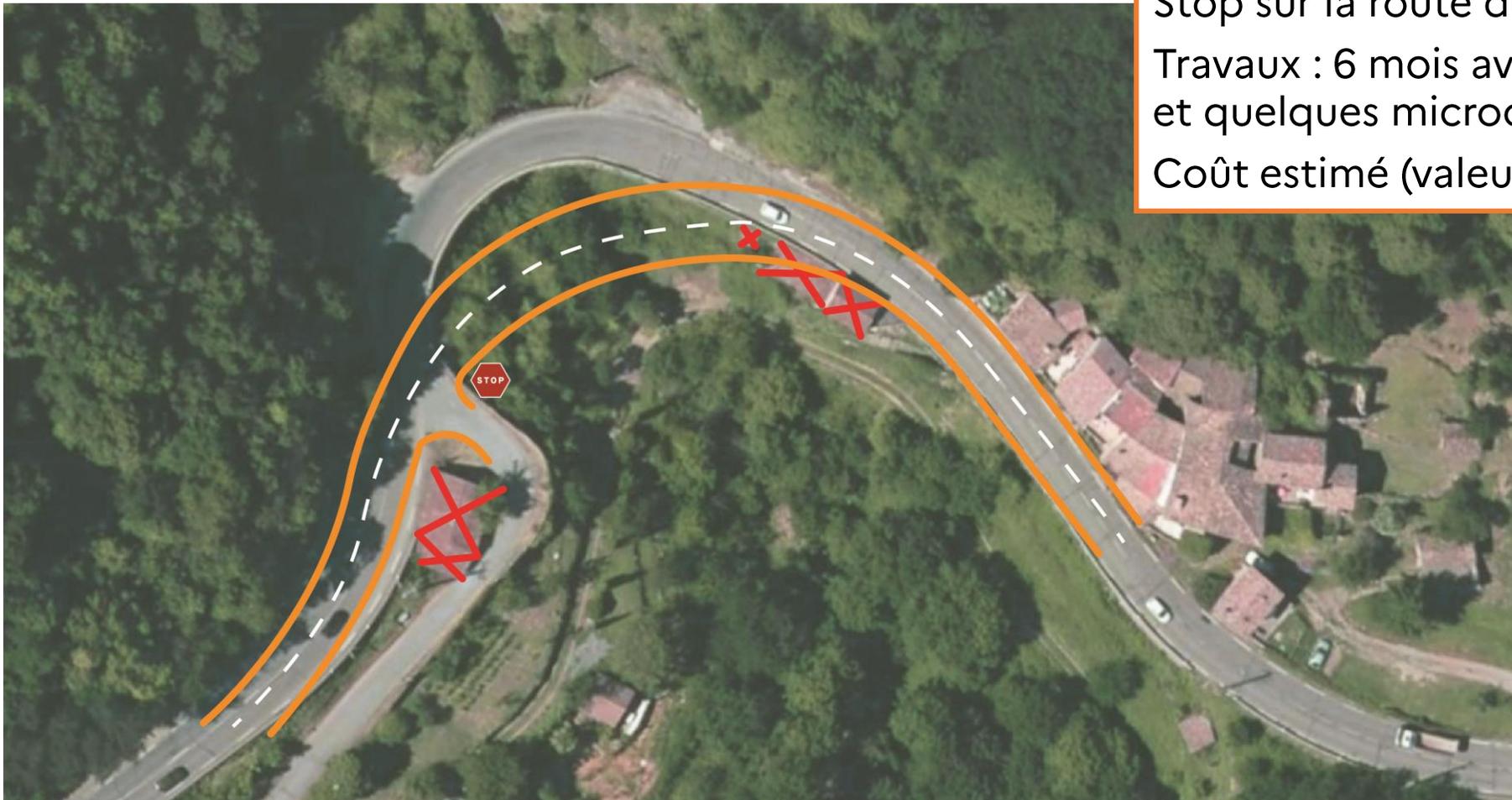


 Suppression



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

Viaduc long de 50 mètres
Elargissement de la chaussée
Création de remblais renforcés adossés à la RN
Limitation de la vitesse à 50 km/h
Stop sur la route du Pont du Diable.
Travaux : 6 mois avec maintien de la circulation
et quelques microcoupures
Coût estimé (valeur 2020) : 4 590 000 € HT



X Suppression

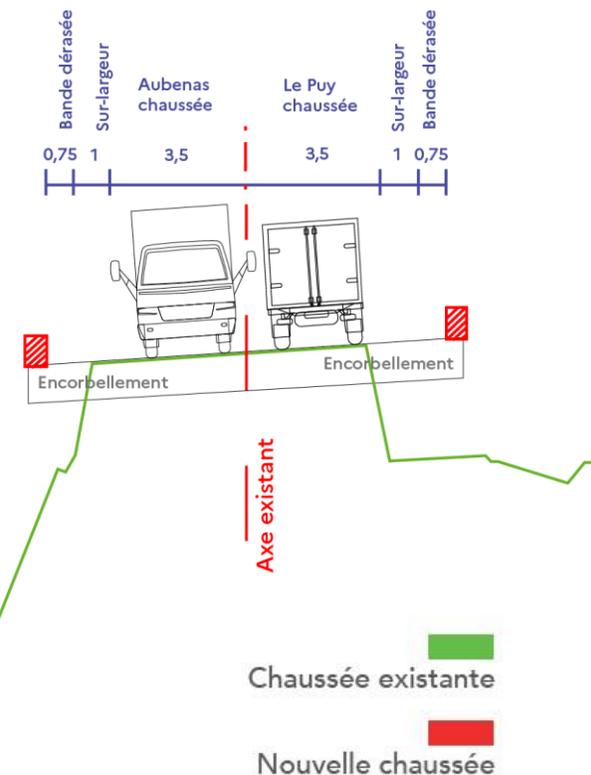
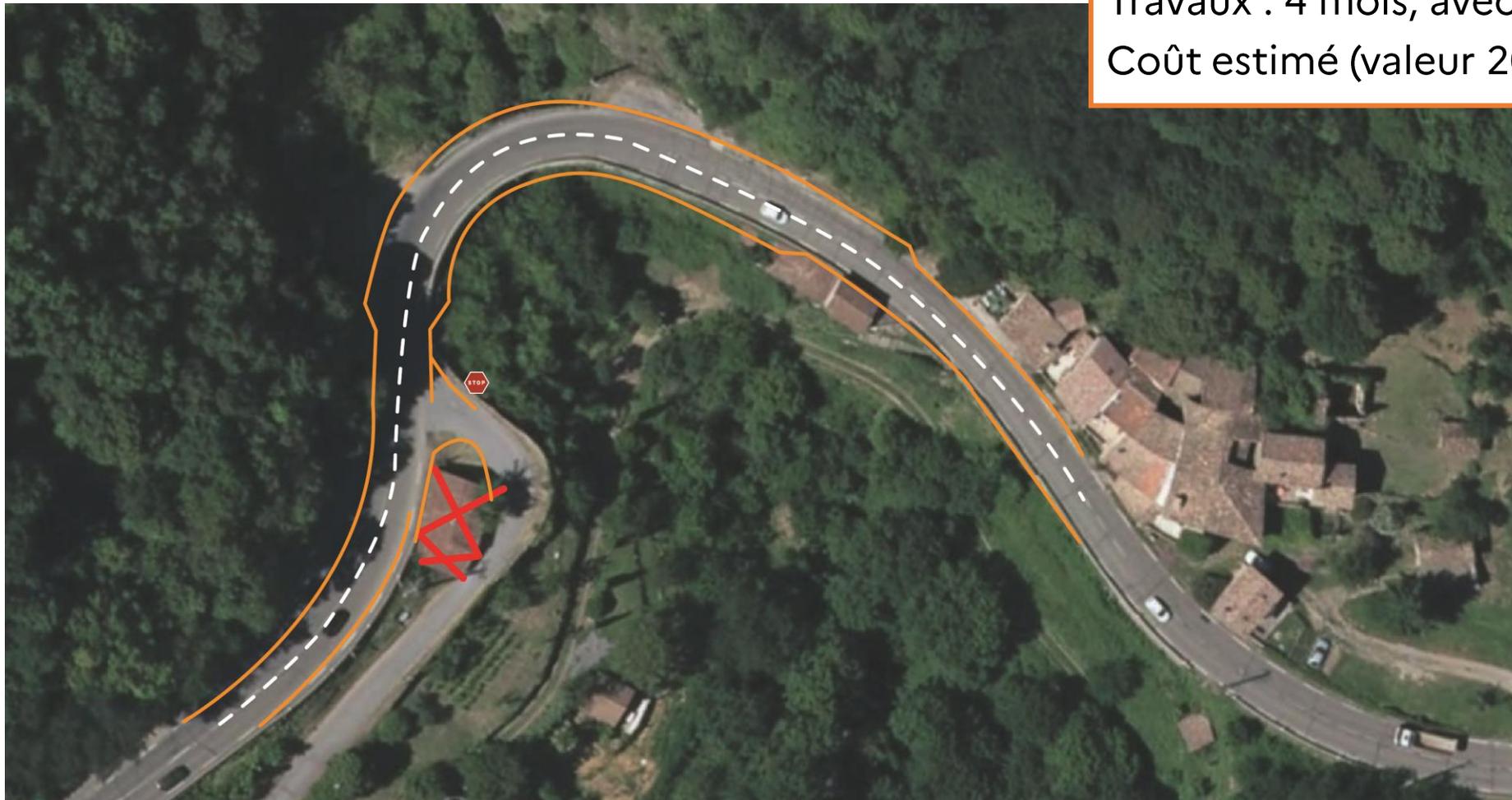
SCÉNARIO 4 ENCORBELLEMENT

Elargissement de la chaussée en intérieur et en extérieur du virage, avec travaux de remise en état de l'ouvrage existant

Limitation de la vitesse à 30 km/h

Travaux : 4 mois, avec coupure totale de la RN

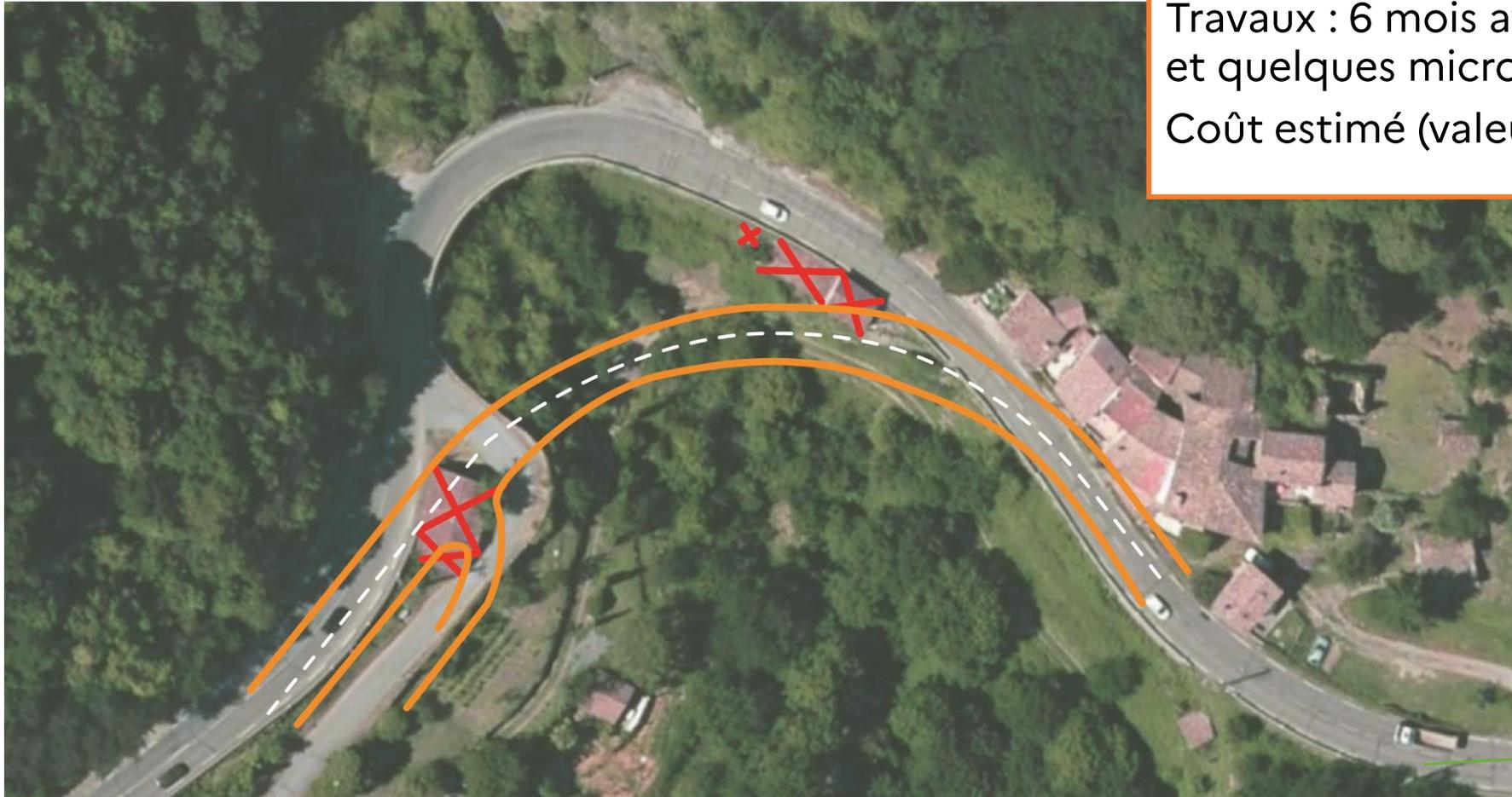
Coût estimé (valeur 2020) : 3 750 000 € HT



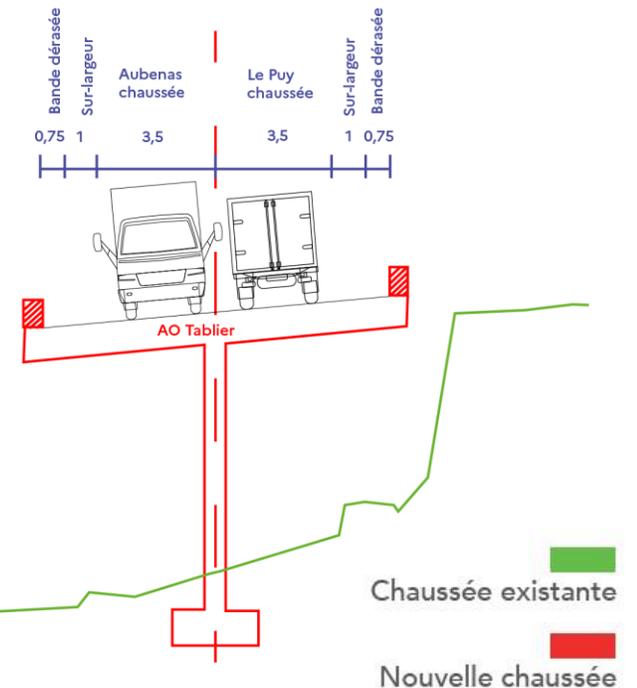
X Suppression

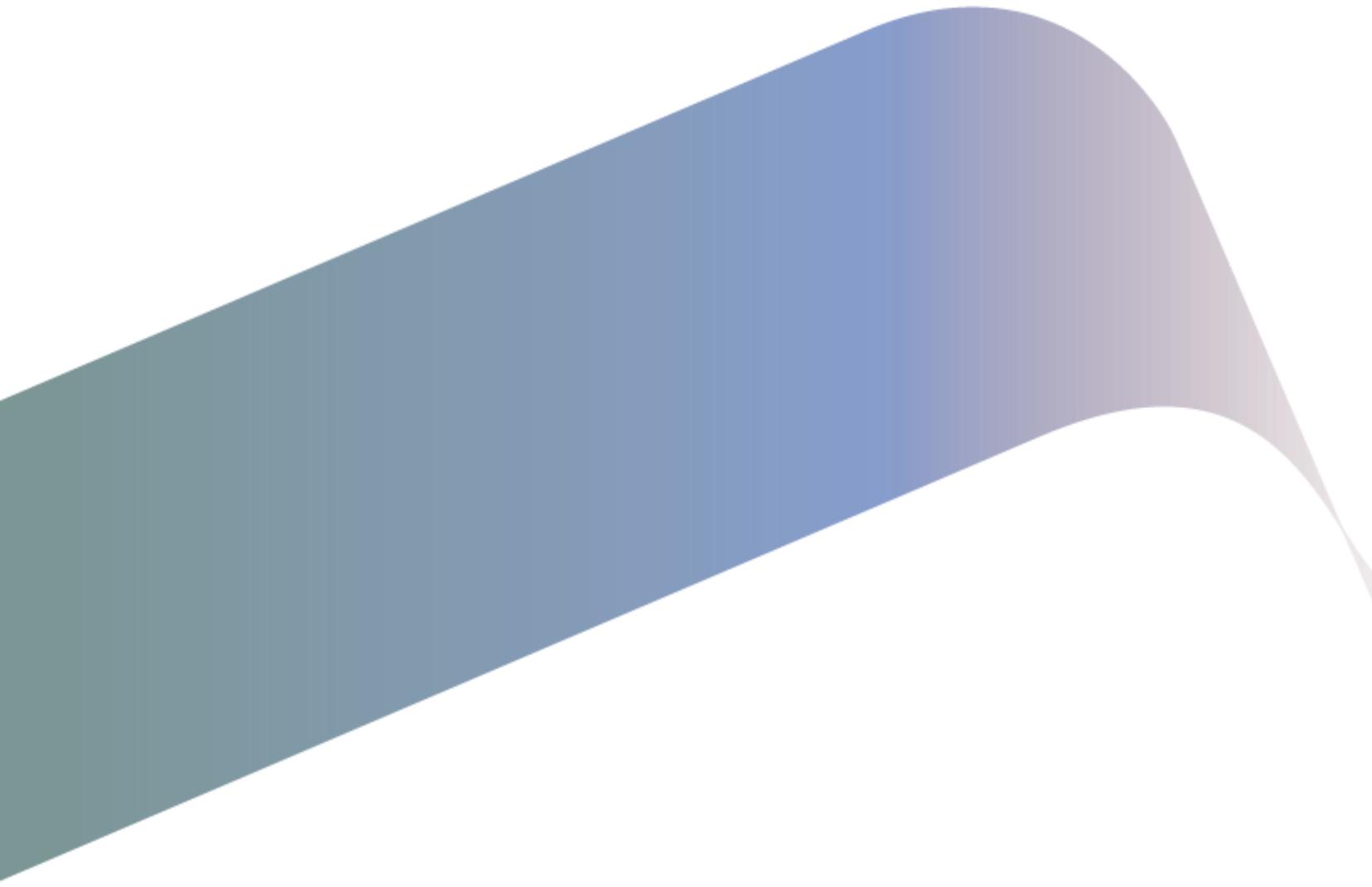
SCÉNARIO 5 CRÉATION D'UN OUVRAGE D'ART (VIADUC) LONG

Viaduc long de 80 mètres
Elargissement de la chaussée
Création de remblais renforcés adossés à la RN
Limitation de la vitesse à 50 km/h
Travaux : 6 mois avec maintien de la circulation
et quelques microcoupures
Coût estimé (valeur 2020) : 8 750 000 € HT



 Suppression





**L'analyse comparative
des scénarios**

FONCTIONNALITÉS

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

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

TRAVAUX

SCÉNARIOS	SCÉNARIOS 1 ET 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4	SCÉNARIO 5
	ESTACADE D'UN CÔTÉ	OUVRAGE D'ART	ENCORBELLEMENT	VIADUC
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)

 Impact très négatif  Impact négatif  Impact neutre ou faible  Impact positif

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

SCÉNARIOS	SCÉNARIOS 1 ET 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4	SCÉNARIO 5
	ESTACADE D'UN CÔTÉ	OUVRAGE D'ART	ENCORBELLEMENT	VIADUC

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			

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

RISQUE ET COÛTS

SCÉNARIOS	SCÉNARIOS 1 ET 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4	SCÉNARIO 5
	ESTACADE D'UN CÔTÉ	OUVRAGE D'ART	ENCORBELLEMENT	VIADUC
RISQUE*	Important (travaux sur ouvrages existants)	Modéré (ouvrage neuf)	Important (travaux sur ouvrages existants)	Modéré (ouvrage neuf)

*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).

SCÉNARIOS	SCÉNARIOS 1 ET 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4	SCÉNARIO 5
	ESTACADE D'UN CÔTÉ	OUVRAGE D'ART	ENCORBELLEMENT	VIADUC
COÛT TOTAL HT	2 920 000 €	4 590 000 €	3 750 000 €	8 750 000 €

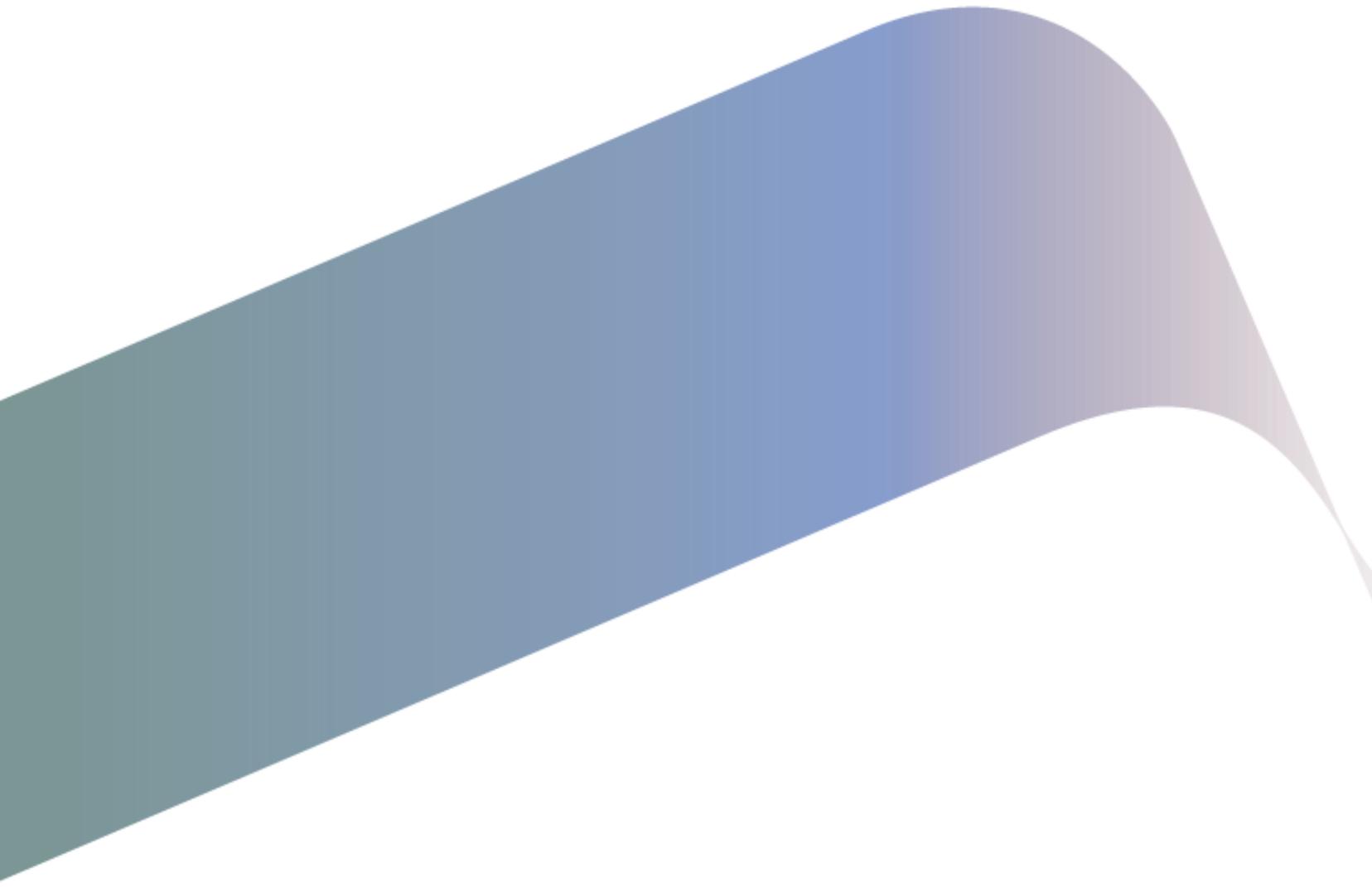
■ Impact très négatif
 ■ Impact négatif
 ■ Impact neutre ou faible
 ■ Impact positif

TABLEAU COMPARATIF

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).



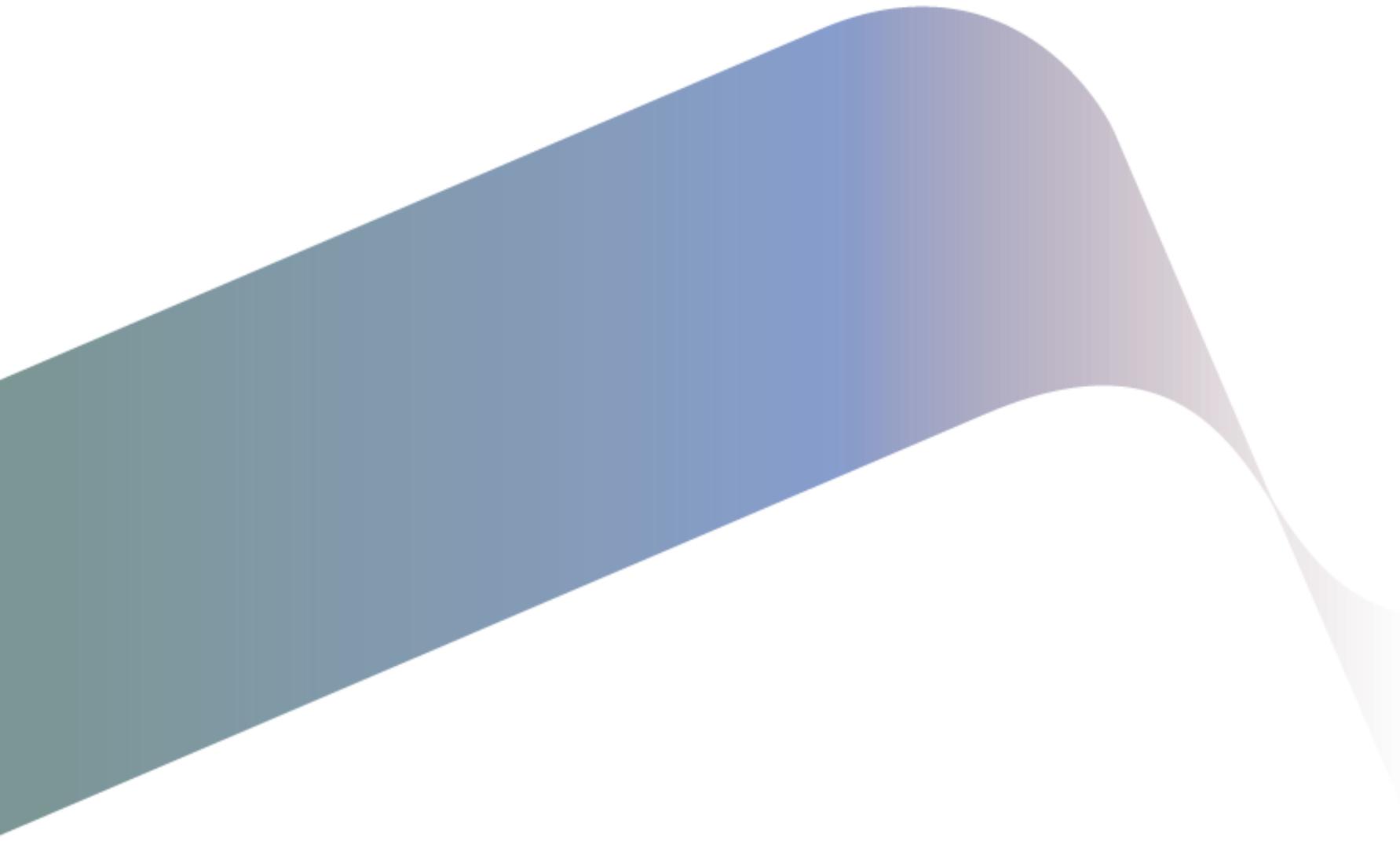
**Calendrier prévisionnel
et financement**

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL



LE FINANCEMENT

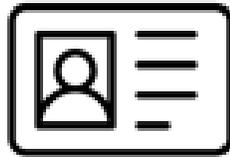
L'opération pourrait être financée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER), volet mobilités 2023-2027, ou dans le cadre de l'enveloppe de l'État dédiée à la modernisation du réseau routier national qui permet de financer des opérations de sécurisation.



Temps d'échange

A VOUS LA PAROLE !

*Les règles du jeu
du temps d'échange*



SE PRÉSENTER AVANT
DE PRENDRE LA PAROLE



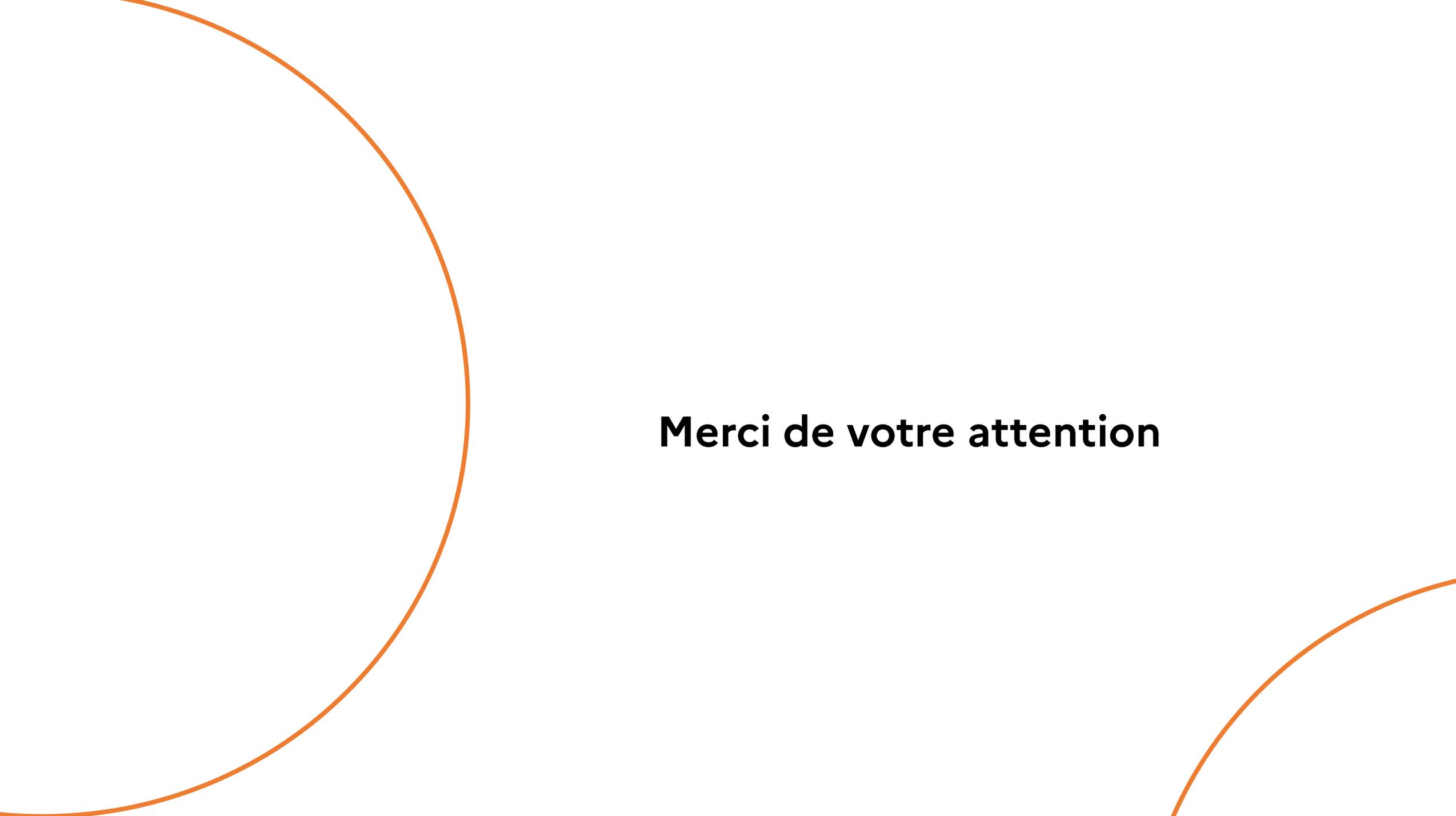
LIMITER SON TEMPS DE **PAROLE**



PRIORITÉ À CEUX
QUI N'ONT **PAS ENCORE PRIS LA PAROLE**



ÉCOUTER LES AUTRES
RESTER **COURTOIS**



Merci de votre attention