

PRÉFECTURE DE RHÔNE-ALPES

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Rhône-Alpes

Service Aménagement, Paysage, Infrastructures

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 de la réalisation du contournement nord du Teil (RN 102) dans le département de l'Ardèche

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'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes, Service Aménagement Paysages et Infrastructures 69453 LYON CEDEX 06.

I – Présentation de l'opération

1-1- Les objectifs

Le contournement du Teil, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la liaison entre Aubenas et l'autoroute A7. De plus, la RN102 constitue le seul axe transversal reliant le Massif central et la vallée du Rhône passant par l'Ardèche dont les deux points durs principaux sont la traversée du Teil et l'arrivée sur la déviation de Montélimar. Il s'agit donc de reporter le trafic de transit de la RN102, qui engorge actuellement la traversée du Teil sur une déviation au Nord cette commune. Les objectifs de l'opération, indiqués dans le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, sont :

- la réduction d'une part importante du trafic dans la traversée du Teil, très urbanisée ,
- l'amélioration de la fluidité du trafic, pour les trafics de transit, comme pour les trafics d'échange de Montélimar et de Rochemaure vers la RN102 à l'Ouest du Teil (direction Aubenas),
- l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité pour les usagers et les riverains des itinéraires actuels, en particulier dans la traversée du Teil,
- la réduction des nuisances (notamment bruit et pollution de l'air) pour ces mêmes riverains.

1-2- Le projet

Le projet soumis à enquête consiste à réaliser une nouvelle infrastructure routière pour contourner l'agglomération du Teil par l'ouest et le nord, depuis le hameau du Pontet sur la RN 102 (commune du Teil), jusqu'à la déviation de la RD 86 à Grimolles (commune de Rochemaure).

Le contournement du Teil est une 2 x 1 voie de 4,5 km comprenant une voie supplémentaire pour les véhicules lents d'environ 1,5 km dans le sens Rochemaure – Aubenas et 2 viaducs (un de 200m pour le franchissement du vallon du Frayol et un autre de 160m pour le franchissement du talweg de Chabassot).

Le raccordement à la RN 102 au niveau du hameau du Pontet se fait par un demi échangeur (assurant les mouvements centre du Teil - Aubenas). Le raccordement à la RD 86 à Grimolles se fait par un giratoire à trois branches.

Un trafic de l'ordre de 7 000 véh/jour est attendu à la mise en service.

Cette nouvelle infrastructure constitue une déviation, classée route à grande circulation. Les accès riverains sont interdits selon l'article L 152-1 du Code de la Voirie Routière.

La surface d'emprise du projet est estimée à 163 000 m². De manière à limiter l'emprise des talus de déblai et permettre le rétablissement du chemin du Mayour sans impacter le bâti, le projet prévoit la mise en œuvre d'une paroi clouée de 10 mètres de hauteur sur environ 250 mètres côté Vermille au droit du contournement de la colline de Montagnole.

Des murs en gabions sont également prévus pour limiter l'emprise des remblais les plus importants (secteur du Mayouet et du Chambeyrol) ainsi que l'emprise au niveau du passage en déblai dans le secteur du quartier de la Sablière.

Le profil en long intègre des valeurs de déclivité de 7 à 0,5 % du fait de la topographie du site. Compte tenu de la longueur de la pente à 7% (670m) au droit du vallon du Chambeyrol, un lit d'arrêt d'urgence est aménagé pour le sens Ouest-Est.

Le profil en travers type de la voie nouvelle est d'une largeur de 12,50m, dont 7 mètres de chaussées bidirectionnelle (2 x 3,50m) et deux accotements de 2,75 mètres, comprenant une bande revêtue de 2,00 mètres. Le choix d'accotements revêtus se justifie pour assurer la circulation sécurisée des cyclistes, maintenir la possibilité de stationnement des poids lourds en période hivernale dans le cadre de l'application du Plan Neige Vallée du Rhône (PNVR) et faciliter l'entretien. Ce profil intègre, sur 1,5 km, une voie supplémentaire de 3,50m et des biseaux de décrochement associés au droit de la voie spécialisée pour véhicules lents

Quatre bassins de rétention sont prévus afin d'écrêter les débits ruisselés par l'opération et traiter et stocker les pollutions. Les écoulements naturels seront rétablis par des ouvrages hydrauliques. Un dispositif spécifique est mis en œuvre pour la préservation des apports hydrauliques des zones humides de Mayour et du ruisseau de Joviac afin d'assurer l'alimentation du système hydraulique du château de Joviac, système agricole et artisanal, qui fait l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques.

Par ailleurs, un dispositif spécifique d'assainissement assurera la collecte et le traitement des eaux pluviales de la plateforme avant rejet dans le milieu naturel.

L'Autorité Environnementale a émis son avis sur le projet le 27 octobre 2010. Suite à un premier avis en date du 22 octobre 2009, faisant état d'insuffisances au niveau de la prise en compte des aspects environnementaux, le maître d'ouvrage avait engagé de nouvelles études et modifié la géométrie du projet. L'autorité environnementale, dans son deuxième avis, indique que le dossier est «complet et de bonne qualité et qu'il a été notablement amélioré par les études complémentaires».

Concernant les rétablissements de communications, les voies interceptées seront rétablies sur place ou à proximité immédiate par des franchissements dénivelés.

Un passage à faune est prévu au niveau du hameau de la Montagnole afin d'assurer la continuité des traversées de la faune.

Le futur contournement ne comportera pas d'éclairage. La hauteur des remblais du projet oscillant de 2 à 6 mètres, des dispositifs de protection adaptés sont prévus de part et d'autre de la chaussée.

Aucune aire d'arrêt ou de repos n'est prévue sur le contournement, les bandes dérasées de 2m de large permettant l'arrêt éventuel des véhicules en difficulté.

L'actuelle RN 102 sera rétrocédée à la commune du Teil. Afin d'assurer la continuité du réseau routier national, la RD 86 entre le giratoire du pont du Teil et le futur giratoire RN 102 - RD 86 sera reclassé dans le domaine routier national. Les voiries rétablies dans le cadre du projet conserveront leur domanialité.

1-3- Le règlement d'urbanisme

Le projet nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Teil approuvé le 25 septembre 2007. La mise en compatibilité porte sur la modification du règlement de la zone N, du plan de zonage pour l'inscription d'un emplacement réservé et de la liste des emplacements réservés.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune du Teil.

Le projet nécessite également la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols, valant PLU, de la commune de Rochemaure, modifié le 16 juillet 2006.

La mise en compatibilité porte sur la modification du règlement des zones NAa, NC, ND, UB et US, du plan de zonage pour l'inscription d'un emplacement réservé et de la liste des emplacements réservés.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du plan d'occupation des sols, valant PLU, de la commune de Rochemaure.

II – Le caractère d'utilité publique du projet

Il a été procédé du 1er décembre au 18 janvier 2011, simultanément, sur le territoire des communes de Rochemaure et du Teil aux enquêtes publiques préalables suivantes :

- à la déclaration d'utilité publique de la réalisation du contournement Nord du Teil (RN 102) sur le territoire des communes de Rochemaure et du Teil, dans les formes prévues par les textes encadrant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et code de l'environnement).

- à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme du TEIL et du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de ROCHEMAURE, dans les formes prévues à l'article L 126-16 du code de l'urbanisme et R-123-23 du code de l'urbanisme ,

- nécessaire à l'obtention d'une autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement,

Le présent exposé des motifs traite de l'utilité publique de l'opération de contournement nord du Teil (RN 102) et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme du TEIL et du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de ROCHEMAURE.

Concernant l'obtention d'une autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement, le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau fera l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique comme le prévoit la procédure.

L'étude d'impact intégrée au dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente les mesures destinées à éviter, à réduire ou à compenser les effets du projet sur l'environnement, ainsi que le coût de ces mesures.

Dans son avis du 30 mars 2011, le Commissaire Enquêteur indique « qu'en état des documents proposés à l'enquête, hormis un tracé théorique sur la carte, aucun élément concret opposable permet de considérer que la solution de tracé sud aurait été plus pertinente et de nature à moins créer de nuisances que celle de la solution nord retenue, que la déviation par le nord de la RN 102 sur les communes du Teil et de Rochemaure répond à l'obligation de réduire l'exposition aux dangers d'une circulation intense des habitants en centre ville du Teil,

que le projet répond aux objectifs d'amélioration de fluidité du trafic de l'axe national appelé Grande Liaison d'Aménagement du Territoire et aux soucis d'amélioration de sécurité routière».

Le Commissaire Enquêteur émet un avis favorable au projet reconnaissant par là-même son caractère d'utilité publique, en l'assortissant de trois réserves :

1) que, **dans la mesure du possible**, il soit tenu compte de la demande de modification du tracé à proximité du château de Joviac ; cette proposition ayant apparemment le double avantage d'amoindrir le coût de l'opération publique et celui de réduire les nuisances sonores dans ce secteur sur les habitations voisines.

2) qu'il soit recherché au plan technique les solutions de nature à réduire le plus possible les perturbations diverses attendues, en particulier les troubles sonores, si possible en allant au-delà des contraintes actuelles.

3) qu'il soit pris en compte sérieusement les avertissements exprimés concernant les risques géologiques et hydro-géologiques, en faisant effectuer des vérifications scientifiques sur les observations faites sur ce sujet, de manière à éviter d'éventuels problèmes pour l'avenir.

Par ailleurs, lors de l'enquête publique, des demandes d'intégration au projet d'un échange avec la voirie locale au niveau du quartier d'habitations de la Sablière afin d'améliorer l'accessibilité de ce quartier (demandes de la part des habitants et des élus (de la commune du Teil et du conseil général de l'Ardèche)) ont été exprimées. Elles ont été relevées par le Commissaire Enquêteur dans son rapport de conclusion d'enquête sans pour autant que celui-ci n'en fasse ni une réserve ni une recommandation.

L'opportunité de cette demande locale fera l'objet d'échanges entre l'Etat et les collectivités locales.

Le Commissaire Enquêteur émet un avis favorable concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Le Teil et du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de la commune de Rochemaure.

III – Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête publique permettant de lever les réserves du Commissaire enquêteur

II-1 Première réserve : Concernant la demande de modification de tracé à proximité du château de Joviac, après examen, la réalisation d'une telle modification du projet aurait les incidences suivantes :

- nécessité de la réalisation d'un viaduc biais d'environ 100 mètres de franchissement du Chambeyrol, de la RD 86 déclassée et de la voie ferrée Lyon-Nîmes avec une hauteur de tablier de plus de 2 mètres,
- du fait du viaduc, nécessité de rehaussement du profil en long de la voie avec un volume de remblai supplémentaire qui aggraverait le déséquilibre du mouvement des terres et aurait un impact environnemental significatif,
- nécessité d'une dérivation du cours d'eau du Chambeyrol sur une centaine de mètres afin de limiter la longueur du viaduc, avec des impacts au niveau environnemental significatifs.
- le projet serait situé dans la zone inondable du ruisseau du Chambeyrol.
- la voie serait située à 90 mètres du château de Joviac, actuellement protégé au titre des Monuments Historiques (au lieu de 170 mètres avec la solution initiale), avec des hauteurs de remblais de plus de 10 mètres. Au pied des remblais, côté château, le chemin de Mayour serait à rétablir. L'impact visuel serait très prononcé par rapport au château de Joviac et à son environnement immédiat (boisements et champs qui bordent le domaine et qui participent à la mise en scène et à la qualité d'ensemble du site).
- trois habitations pourraient être conservées avec cette variante mais se trouveraient alors situées à toute proximité de la nouvelle voie, en face du remblai, à environ 40 mètres
- la réalisation de cette variante imposerait la suppression de deux bâtiments d'activité.

- au niveau de l'impact acoustique, l'éloignement du tracé du quartier d'habitations situé plus au nord du projet maintiendrait la nécessité de protections pour respecter la réglementation pour ces habitations, et induirait la réalisation de protections supplémentaires pour les trois habitations conservées à proximité immédiate de la variante. Pour le secteur sud (le château de Joviac), les impacts sonores seraient plus élevés et les protections légèrement plus conséquentes par rapport à la solution initiale .
- la variante sud entraînerait un surcoût global évalué à plus de 4 millions d'euros, soit environ 8% du coût global du projet, liés principalement au coût du viaduc, des matériaux de remblais supplémentaires nécessaires, des gabions supplémentaires en pied de remblai afin de ne pas impacter sur la zone inondable du Chambeyrol.
- à noter par ailleurs que le projet ainsi modifié sortirait du fuseau actuel soumis à l'enquête publique.

Enfin, dans un courrier en date du 12 août 2011 à l'attention du maître d'ouvrage, la DRAC Rhône-Alpes précise qu'elle conteste la rédaction faite dans le rapport d'enquête par M. le Commissaire Enquêteur lorsqu'il écrit « le projet de modification côté nord du tracé a reçu l'approbation de la DRAC qui ne voit aucun inconvénient à rapprocher la voie nouvelle du château ». La DRAC qui a souhaité corriger cette interprétation, a indiqué au maître d'ouvrage dans ce courrier, que « plus le tracé sera éloigné du domaine, moins il sera susceptible de porter atteinte à sa qualité patrimoniale, architecturale et paysagère, ces trois aspects étant bien entendu majeurs dans le cas de ce monument historique classé »

A contrario, le tracé initial plus éloigné du château et plus proche de la topographie du terrain naturel, induit un impact visuel moindre et permet une meilleure intégration de la voie dans son environnement, notamment en terme de paysage. Les volumes de remblai sont beaucoup moins importants, du fait de la topographie du site et d'un ouvrage d'art d'une longueur inférieure. En conséquence, le déséquilibre du mouvement des terres est beaucoup moins prononcé que pour la variante sud. La solution initiale ne nécessite pas de dérivation du cours d'eau du Chambeyrol, avec des impacts environnementaux moins importants. Par ailleurs, cette solution présente un bilan financier moins coûteux.

L'acquisition et la démolition de trois habitations est nécessaire pour la solution initiale mais le bilan environnemental, paysager et financier de celle-ci permet de justifier la nécessité de retenir cette solution.

C'est pourquoi, au vu de ce bilan environnemental, paysager et financier, le maître d'ouvrage décide de conserver le tracé initial présenté dans le dossier d'enquête publique.

III-2 Deuxième réserve : Concernant la recherche de solutions de nature à réduire le plus possible les perturbations attendues et notamment sonores, le maître d'ouvrage rappelle que des modèles acoustiques éprouvés ont été utilisés pour les simulations lors des études préalables à l'enquête publique. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter la réglementation en vigueur (article L 571-9 du Code de l'Environnement, décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres abrogé par le décret 2007-1467 du 12 octobre 2007 et intégré au livre V de la partie réglementaire du Code de l'Environnement, arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières), à effectuer des campagnes acoustiques de vérification après mise en service et à entreprendre les mesures correctives si nécessaire. Le maître d'ouvrage indique que là où des protections acoustiques à la source sont prévues, celles-ci sont calibrées pour protéger les habitations les plus exposées, ce qui induit de fait une protection au delà de la réglementation en vigueur pour les habitations les moins exposées.

III-3 Troisième réserve : Concernant les risques géologiques et hydro-géologiques, le maître d'ouvrage rappelle que le projet, à son niveau d'étude actuel, a pris en compte l'ensemble de ces risques et il s'engage, comme proposé par le Commissaire Enquêteur dans son rapport, « à effectuer les études de projet nécessaires à un approfondissement préalable de tous ces points techniques avant l'engagement des travaux ». Le maître d'ouvrage s'engage également à s'adjoindre une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage spécialisée sur ces aspects durant les études de niveau projet. Par ailleurs, une expertise externe sera également produite à l'issue des études de niveau projet afin de vérifier la qualité, la performance et la pertinence des solutions techniques qui seront proposées à ce stade par le maître d'ouvrage.

En conséquence, par le présent exposé des motifs, le maître d'ouvrage considère avoir répondu aux trois réserves émises par le commissaire enquêteur, au titre de la déclaration d'utilité publique du projet.

En conclusion, le bilan global de l'opération étant très favorable (réduction de l'exposition aux dangers d'une circulation intense des habitants en centre ville du Teil, amélioration de fluidité du trafic, amélioration de la sécurité routière), et le maître d'ouvrage s'engageant à prendre en compte les impacts du projet de contournement nord du Teil avec la mise en place de mesures associées, le maître d'ouvrage propose au Préfet de déclarer l'opération d'utilité publique.

Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

~~DREAL Rhône-Alpes~~

~~Pour le directeur régional empêché~~

~~Le directeur régional adjoint~~

Jean-Philippe DENEUVY