

PROSPECTIVE
entre RHONE
et
COIRON



Association Loi de 1901
J.O. 08 / 04 / 2000 N°135
Régis Privat de Fressenel
Président
33 rue de la Violle
07400 – ROCHEMAURE

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION
DANS LE CADRE DU
DEBAT PUBLIC SUR LA
POLITIQUE DES TRANSPORTS
EN VALLEE DU RHONE / ARC LANGUEDOCIEN.**



**SA VISION SUR
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
AU NIVEAU DU GOULET DE DONZERE.**

*L'édition de cette contribution – mi-juin 2006 – coïncide avec la diffusion par la Commission Nationale du Débat Public de son journal N°2.
Nous renouvelons ici notre satisfaction de pouvoir nous exprimer aussi largement que nous l'avons souhaité.*

SOMMAIRE

| | |
|--|------|
| I. Préambule. | p 3 |
| II. Contraintes géographiques. | p 5 |
| III. Historique des débats administratifs. | p 6 |
| IV. Point de vue culturel et touristique. | p 8 |
| V. Les risques majeurs. | p 9 |
| VI. Les aspects légaux. | p 11 |
| VII. Les questions techniques. Eléments de comparaison entre nord et sud. | p13 |
| VIII. Le point de vue économique. | p14 |
| IX. Conclusion. | p16 |
| X. Liste des pièces jointes. | p17 |

I . PREAMBULE.

► Notre Association.

L'Association « Perspective entre Rhône et Coiron » s'est constituée au printemps 2000 avec pour objectif de formaliser et pérenniser un débat transparent qu'avaient tenté d'entreprendre avant elle différentes associations locales tant à Rochemaure qu'à Le Teil sur le choix des tracés possibles pour une nouvelle liaison de la RN 102 avec la vallée, évitant le centre-ville de Le Teil. Elle a organisé plusieurs débats et plusieurs rencontres avec des élus locaux sur ce sujet.

Elle regroupe en son sein des membres du « Comité des quartiers de la Sablière » (Le Teil), du « Comité des quartiers sud de Rochemaure » et de l'association culturelle « Les Amis de Joviac ».

On notera par exemple qu'elle s'intéresse actuellement aux idées concernant l'aménagement du sentier de Grande Randonnée du « Léman à la mer » qui entraînera une réhabilitation du pont suspendu ancien enjambant le fleuve Rhône, hors service et propriété de la commune de Rochemaure.

« Prospective entre Rhône et Coiron » participe aux travaux du Comité Local de Développement du Pays d'Ardèche Méridionale et compte présenter un projet de découverte du plateau volcanique du Coiron apportant ainsi sa contribution à un tourisme culturel et environnemental.

Depuis sa création, il y a plus de six ans, notre Association suit l'évolution de la situation en matière d'aménagement du territoire entre le confluent de la Drôme et celui de l'Ardèche, étant précisé que les initiateurs de l'Association étaient déjà auparavant sensibilisés à cette question. L'organisation du débat public lancé le 27 mars 2006 répond à ses souhaits.

Sa contribution est le fruit des réflexions et observations d'habitants qui présentent leur vision en voulant l'inscrire dans celles de l'Etat et du conseil Régional et qui considèrent que l'intérêt général ne peut être l'exclusivité d'une association mais qu'il s'agit plutôt là d'emboîtements successifs à la façon des poupées gigognes : par définition l'horizon des représentants de l'Etat et celui des élus régionaux vont du lointain au local et ne se trouvent pas à la même distance que l'horizon des résidents.

Avec le lancement du Pays de l'Ardèche Méridionale (P.A.M.) l'organisation administrative s'adapte aux contraintes et possibilités de notre époque : le P.A.M. prépare l'avenir. Ne peut-on pas imaginer que « le pays de Montélimar » verra le jour bientôt et que celui d'Avignon l'imitera avant celui du Valentinois ? Quant à nous ces quatre pays cernent notre lieu de vie et constituent un ensemble avec des atouts susceptibles de participer à un développement durable.

L'amélioration des liaisons et notamment des liaisons transversales procède d'une exigence majeure. Le choix du tracé de la RN 102 à son débouché en Vallée du Rhône pourrait apparaître comme une préoccupation purement locale alors qu'il engage le futur d'un territoire nettement plus étendu. Le rôle de carrefour d'un bassin surchargé en équipements de tous genres est largement confirmé par le rôle dévolu à la sortie d'autoroute Montélimar-sud.

C'est pourquoi notre Association demande une étude approfondie du nouveau tracé de la RN 102 afin que le choix définitif s'effectue en fonction d'un ensemble de données que nous allons essayer de rappeler.

► **Diagnostic.**

Le bassin montilien est un carrefour. Au delà de la concentration observée tout au long de la Vallée quant aux différentes voies de communication, ce bassin est l'un des rares endroits où aboutissent transversalement une voie de pénétration au sein du Vivarais (Aubenas), et trois voies de pénétration vers les préalpes (Crest, Dieulefit, Valréas).

De ce fait il peut être le point central d'une réflexion globale relative au fleuve, relative à l'arrière-pays drômois mais aussi ardéchois, relative encore au secteur de vie Montélimar-Le Teil.

Les espaces signifiés sont remarquables dans leur diversité. Si la vallée est monopolisées par le transport, subsistent néanmoins de vastes espaces agricoles consacrés à l'agriculture tandis que le plateau du Coiron est voué à l'élevage. L'environnement nucléaire marqué par les usines du Tricastin mais surtout de Cruas-Meysses n'efface pas d'autres industries tributaires de la géographie (cimenteries de Cruas et Le Teil, barrage hydro-électrique Poincaré). La proximité des sites naturels des flancs du Coiron mérite une attention toute particulière alors que ces derniers ont été préservés en dépit de la concentration urbaine des localités avoisinantes de Montélimar, de Le Teil et de Viviers.

L'économie du bassin est fortement marquée par l'industrie énergétique et par sa qualité de nœud routier.

La notion de transversalité prend tout son sens en cet endroit de la Vallée où Le Teil, Viviers et Rochemaure, compte tenu de l'étroitesse de leurs terrains viabilisables, sont très dépendantes des activités commerciales et artisanales de Montélimar. Au delà des échanges routiers régionaux on constate une forte demande de l'échange local.

Il apparaît que, jusqu'alors il y a eu une espèce de « laisser-faire » et un manque de cohérence dans la politique d'approche du développement à terme du bassin, ce qui conduit à des constats négatifs : pas de distinguo véritable entre les zones d'habitat concentré et les zones pavillonnaires, dégradation du paysage à l'approche des communes (Le Teil, Rochemaure), trafic routier au centre des communes incompatible avec une vie quotidienne sereine, aucun entretien des lînes et marécages bordant le fleuve en rive droite en amont mais surtout en aval du confluent avec la rivière du Frayol.

► **Préparer l'avenir. Le rapport du conseil Régional Rhône-Alpes ;**

Il s'agit désormais de réfléchir sur un développement mal maîtrisé et d'anticiper les notions industrielles, les contraintes environnementales, les risques sécuritaires, la l'augmentation constante du trafic routier. Il s'agit de mieux tenir compte des impératifs économiques liés à l'activité touristique actuelle et future. Il s'agit de respecter une trame écologique indispensable.

La vie de l'homme « entre Rhône et Coiron » et dans le cadre du Plan Rhône. Le fleuve devrait demeurer le pôle vers lequel se tournent les préoccupations de ses riverains : prévention des inondations, maintien des activités rurales, exploitation des paysages et du patrimoine culturel qu'il a façonnés au cours des siècles. Qu'il se situe à Rochemaure, au niveau de l'ancien pont, ou à Viviers, à l'entrée du Robinet de Donzère, que ses berges puissent être préservées dans sa traversée de la Commune du Teil ou qu'il devienne une étape fluvio-touristique de plus en plus importante à Viviers, que les anciens greniers à sel du Teil, ancien port, soient pris en compte dans la préservation de l'histoire du fleuve, le Rhône doit être défendu comme un élément de « développement durable », il doit être réapproprié par des populations riveraines pour lesquels il a longtemps représenté son gisement économique.

Un modèle de développement. Il semble que la notion de développement « en arête de poisson » tel que préconisé par les rapports établis en Région concerne directement le bassin de vie entre Rhône et Coiron : une entité paysagère exceptionnelle existe depuis le fleuve, les flancs du volcan Chenavari et les domaines boisés qui le bordent, jusqu'au plateau du Coiron, entité qui peut et doit être préservée. Ce plateau basaltique tombe directement sur le bassin et il convient de l'associer à toute stratégie de développement réfléchi local. Notre Association est particulièrement sensible aux approches d'un secteur consacré à l'élevage et où il est loisible de développer une industrie touristique d'accueil et de randonnées pédestres et/ou équestres.

L'avenir de la planète ne peut être l'apanage de la seule Association Ushaïa : il se joue déjà en Vallée du Rhône et notamment dans cette partie du pays ardéchois.

► **Difficultés à résoudre.** Nous venons de situer notre pensée générale et notre action en l'intégrant dans la perception qu'en a précisément élaborée le Conseil Régional dans le cadre du débat en cours.

Nos interventions auprès des élus et de l'Administration ont été continues pour réclamer, dans le domaine de la jonction routière entre Auvergne et Vallée du Rhône, une vision d'Aménagement du Territoire. Aujourd'hui la discussion entamée sur la politique des transports régionale conforte notre Association dans son propos selon lequel la liaison de la RN 102 avec l'autoroute A 7 implique la construction d'un nouveau franchissement du fleuve en aval de Le Teil. Joindre ce pont et l'arrivée de la RN 102 depuis Aubenas doit être réalisé par l'itinéraire le plus rapide en temps de parcours, le moins dispendieux, et attendant le moins à la vie des habitants, à l'environnement naturel et au patrimoine culturel local.

On notera que sur la carte des infrastructures routières Vallée du Rhône – Arc languedocien telle qu'établie par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire le 18/12/2003 notre zone de carrefour est la seule avouant une « problématique des transports » et le document initial de la Cndp rappelle à ce sujet (en page 3) que « ... l'étoile figurant sur la carte [...] correspond à la décision du CIADT d'ouvrir un débat... » : l'Association Prospective traite du cœur du problème.

II . CONTRAINTES GEOGRAPHIQUES.

La moyenne vallée du Rhône et le bassin de Montélimar (*cf Annexe 1*) assument une liaison d'importance avec le Massif Central par le truchement de la Nationale 102 via Aubenas, Le Puy et Mende. A hauteur d'Alba-la-Romaine, à quinze kilomètres de la vallée du Rhône cet axe de communication offre deux itinéraires différents pour déboucher dans le bassin montilien :

- ❑ soit par la vallée de l'Escoutay et la départementale 107 (ex RN 102 déclassée en 1974) et débouchant à Viviers,
- ❑ soit par la RN 102 (initialement RN 540) et traversant Le Teil, une dizaine de kilomètres au nord de Viviers.

Cette liaison inter-régionale ouest-est, classée désormais « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire », assure chaque jour, selon les documents de la DDE publiés en 1999, le transit de quelque 5000 véhicules dont 17% de poids lourds en sa partie Alba-la-Romaine Viviers, et de 6000 véhicules dont 14% de poids lourds en sa partie Alba Le Teil.

La traversée des villes de Viviers et de Le Teil par un trafic d'une telle intensité est une source de

nuisances et risques graves pour les populations résidentes et constitue par ailleurs un obstacle réel à l'écoulement du flux routier. Ces difficultés ne sauraient que s'accroître dans les années qui viennent puisque l'augmentation du trafic est évaluée à 3% annuellement.

Ce sont ces raisons qui avaient amené les pouvoirs publics à envisager dans les années 1980 une déviation de la circulation par la départementale 107, itinéraire qui présente l'avantage d'être le plus court et le moins pentu. En dépit de son intérêt ce parti d'aménagement a été abandonné par la DDE et la priorité a été donnée à une modernisation particulièrement difficile du tracé de la RN 102 jusqu'à son débouché à Le Teil.

Le Schéma directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) Montélimar – Le Teil datant de 1983 prévoyait déjà un futur contournement de Le Teil par la RN 102 au sud de cette commune avec franchissement du Rhône par un nouveau pont : c'est cette solution d'un pont supplémentaire au sud de Le Teil et à hauteur du rond-point Lafarge qui semble désormais retenue par les Services de l'Équipement Régional.

Nous avons souligné la densité du trafic supporté par la RN 102. Avec un franchissement du fleuve au sud de Le Teil la « solution nord » défie la logique la plus élémentaire de fluidité du trafic à écouler vers l'autoroute A7 et son accès Montélimar-Nord. Le tracé nord Le Teil se raccorderait en effet à une déviation nord-sud de la RN 86 le long du Rhône - déviation dont l'exécution de la seconde tranche est décidée et financée et qui sera, il faut le rappeler, inondable : l'allongement du parcours saute aux yeux et ne repose sur aucune justification défendable.

III . HISTORIQUE DES DEBATS ADMINISTRATIFS.

Le 30 Juillet 1993 le préfet de l'Ardèche arrête le principe du projet de réalisation d'un contournement de la commune de Le Teil par ses confins nord. Ce projet, érigé en Projet d'Intérêt Général (P.I.G.), au sens de l'article L.121-12 du code de l'urbanisme, prévoyait une déviation de la RN 102, édifiée à trois voies sur les territoires nord de la commune de Le Teil et Sud de la commune de Rochemaure.

Au printemps 1999 la DDE Ardèche a organisé à Le Teil une réunion avec production de plans et photos et édition d'une plaquette destinée à informer la population locale des études en cours. Ces études telles qu'exposées définissaient des options de tracé éventuelles de détournement de la RN 102 soit par les confins nord de Le Teil, soit par les confins sud avec différentes variantes. Il faut souligner qu'aucun contact n'avait été pris avec les Services D.D.E. de la Drôme voisine, directement concernée par ce flux routier ouest-est...

Il était convenu publiquement que les études techniques concernant les tracés sud n'étant pas terminées, une décision quelconque ne pouvait être retenue.

Compte tenu de la préférence affichée de l'Administration pour une solution nord dans le cadre d'une « concertation » qu'elle estimait pour le moins tronquée, l'Association Prospective a alors décidé d'attaquer l'Arrêté préfectoral de 1993.

La décision du Tribunal Administratif fut favorable à notre Association. Mais, si elle rendait « illégales » les dispositions du P.I.G. de 1993, elle ne remettait pas en cause les études de projets tant nord que sud. Le jugement menait à une refonte du Plan d'Occupation des Sols des

communes de Rochemaure et du Teil, refonte qui a vu son achèvement en mai 2001, date à laquelle elle a été soumise à l'enquête publique. Or si, sur la commune de Rochemaure, cette révision a été menée avec indépendance d'esprit, il nous est apparu que sur Le Teil des orientations persistaient : elles ont d'ailleurs été amplement dénoncées dans les conclusions du Commissaire-Enquêteur lui-même.

Le 29 décembre 2000 un courrier du Ministère adressé à notre Association confirmait la notion d'« Etudes complémentaires » et « *une présentation [...] organisée auprès des collectivités locales et des associations avant de retenir une variante [...]* » devait avoir lieu. « *Un dossier d'avant projet sommaire sera ensuite soumis à l'approbation du Ministre...* » (cf Annexe 2).

Mais, le 20 février 2002, paraissait un Arrêté de mise à l'étude du projet de contournement des communes de Le Teil et de Rochemaure par la RN 102, Arrêté entérinant de facto une prise de position en faveur d'une solution nord Le Teil. Comme suite à cette décision nous avons opéré un recours gracieux auprès de monsieur le Préfet de l'Ardèche, recours qui n'a connu aucune réponse...

Tous les éléments en notre possession misaient sur des « études de même niveau » menées pour les options de tracé nord et sud Le Teil et sur une mise à disposition publique et transparente des résultats de ces études, lesquelles, au moment où a été exposée la position de la DDE Ardèche (printemps 1999), n'avaient pas été menées à leur terme. Cette notion « études de même niveau » suivies de concertation apparaît dans plusieurs courriers échangés (cf Annexe 3). Nous avons d'ailleurs été reçus le 8 novembre 2001, par un Conseiller technique du Ministère de l'Equipement. La position était souple et large, et l'assurance nous avait été donnée que « l'avis technique » fourni en mai 2000 par la DDE Ardèche en faveur d'une solution de contournement par le nord, n'impliquait aucunement qu'il soit suivi par les décideurs étant donné essentiellement que les études au sud n'étaient pas terminées.

En réalité la décision préfectorale a eu pour effet d'imposer une nouvelle révision du PLU sur les territoires des communes de Le Teil et de Rochemaure : sur le tracé projeté d'un contournement au nord de Le Teil les permis de construire ne sont plus accordés et les terrains sont gelés alors que sur le tracé projeté au sud aucune disposition concernant le foncier n'est bien entendu prise. On a donc accéléré un processus administratif en faveur de l'option ... tout en prétendant poursuivre des « études de même niveau »....

On observera que, jusqu'à ces derniers temps, le corps d'Etat départemental chargé du dossier n'avait guère évolué dans sa manière de l'aborder alors que l'environnement dudit dossier et la façon dont il devrait être considéré a, lui, dans le même délai, beaucoup changé :

- ❑ sur la commune de Rochemaure de nombreuses constructions neuves ont été édifiées qui sont menacées par le projet de la route à trois voies.
- ❑ sur la commune de Le Teil, le plateau de La Sablière est catalogué au plan communal comme zone résidentielle. Y habitent présentement quelque 1.200 habitants : il y en avait à peine 25% il y a dix ans.
- ❑ le domaine de Joviac bénéficie depuis juillet 2001 (cf Annexe 4) d'un classement protégeant un système hydraulique contemporain d'Olivier de Serres : l'alimentation en eau des ouvrages est directement menacée par le projet.
- ❑ la carte archéologique de l'Ardèche, mise à jour récemment, met en valeur l'existence d'un site d'époque gallo-romaine sur le tracé nord, site dont la valeur ne peut être déterminée mais dont la surface nécessitera des fouilles préalables minutieuses.

□ l'hypothèse récente et de plus en plus convaincante d'une gare TGV au sud de Montélimar démontre, s'il en était besoin, que cette problématique relève bien d'une conception d'Aménagement du Territoire.

On notera également - avec regret - que la révision du POS de Le Teil et l'enquête d'utilité publique nécessitées par le Jugement du Tribunal Administratif de Décembre 2000 avaient donné lieu à un certain nombre d'observations opportunes qui n'ont été suivies d'aucune révision de la position locale et préfectorale. L'enquête a été close le 10 Mai 2001 par le Commissaire-Enquêteur, Monsieur Barbe, de la façon suivante :

- « *En fait les éléments de révision de l'ensemble du POS paraissent s'appuyer sur une hypothèse qui ne semble plus faire de doute, à savoir le choix d'une déviation par le nord de la commune .*

- « *En l'état actuel du projet conduit par les Services de l'Etat, à ce jour, cette déviation comporte trois solutions possibles non officiellement arrêtées, chacune d'elle ayant ses partisans et ses détracteurs.*

- « *Ainsi, il paraît surprenant qu'un plan d'urbanisme soit conçu, sans le dire explicitement, de manière à privilégier l'une desdites solutions, sans même prendre en compte, fût-ce par des réserves, les autres choix qui pourraient être retenus [...]*

- « *... La desserte future des quartiers ouest paraît être liée au futur tracé de la déviation de la commune [...]*

- « *Sans l'exprimer expressément, le dossier de présentation du POS a pris l'option d'un contournement par le nord.*

- « *Cela se traduit dans le POS lui-même par une absence de protection du secteur boisé côté nord (où pourrait passer la voie projetée) alors que la protection est indiquée sur le côté sud (deuxième hypothèse théoriquement envisagée).*

- « *Comme nous l'avons précédemment souligné, il existe un paradoxe entre les intentions découlant du rapport de présentation et le plan d'urbanisme d'autre part.*

- « *On peut aussi s'étonner que l'on soit soucieux de protéger les sites boisés du sud, et que d'un autre côté sur la partie nord de la commune, l'on ne paraisse pas devoir donner une importance, aussi grande que le site classé devrait l'imposer, en englobant dans une seule zone, la protection des réseaux hydrauliques du château de Joviac avec la partie boisée qui s'y trouve liée, restreignant de façon congrue la zone de protection de ce secteur [...]* ».

Monsieur Barbe, dans son Rapport du 8 avril 2004, au Chapitre « Synthèse et analyse des observations formulées », écrit encore : « *Levons une ambiguïté. Le dossier soumis à enquête, évoque dans les textes et sur les cartes graphiques, le tracé de la déviation de la R.N. 102 par le nord du Teil. [...] Le fait d'avoir explicitement évoqué le tracé nord de la R.N. 102 dans le dossier de demande d'utilité publique de la déviation de la R.N. 86, a provoqué de vives réactions, puisque l'évocation de ce choix paraissant admis, est contraire aux engagements du Préfet de soumettre à enquête le dossier déviation de manière autonome.* »

IV . POINT DE VUE CULTUREL ET TOURISTIQUE.

Le tracé nord envisagé aurait un effet négatif sur l'environnement rapproché du château de Joviac d'une part et de ses ouvrages hydrauliques d'autre part, sites classés l'un et l'autre.

Le 31 juillet 1997 Catherine TRAUTMANN, Ministre de la Culture, écrivait déjà : « [...] Vous avez en particulier appelé l'attention sur les nuisances que comporterait cet aménagement dans son projet de tracé au nord de la commune, du point de vue environnemental et urbain. Pour répondre à votre intervention, j'ai demandé à Monsieur le Préfet du département de porter un regard particulièrement attentif sur ce dossier, notamment au regard de la protection du patrimoine architectural et historique (château de Joviac) et de m'en rendre compte [...] ». Nous ignorons quel a été le regard attentif de Monsieur le préfet de l'Ardèche quand il a pris l'Arrêté du 28 janvier 2002 mais nous constatons simplement que cette décision implique un non-respect de chacun des deux périmètres de 500 mètres convenus pour la protection des Monuments classés.

En ce qui concerne le système hydraulique, dont l'alimentation serait obligatoirement bouleversée par le passage d'une voie routière aussi importante, on ne peut passer sous silence les écrits de René REMOND, membre de l'Académie Française : [...] Il a « le mérite de retenir [...] l'attention [...] par [...] son exceptionnelle conservation. Il n'est pas nécessaire d'être grand spécialiste pour en ressentir l'intérêt . Alors que se développe l'archéologie industrielle, qu'on reconstitue, parfois à grands frais, des ouvrages disparus ou dont ne subsistaient plus que des fragments, ce serait une absurdité que de ne pas préserver soigneusement ce témoignage de l'intelligence industrielle de nos lointains ancêtres, qui en fait une belle réalisation du génie civil des temps modernes. Pis, ce serait une faute que nos descendants seraient en droit de nous reprocher comme nous-mêmes sommes enclins à condamner nos aînés qui assistèrent indifférents à la disparition de Cluny. Ne laissons pas commettre ce crime contre la mémoire ».

Un autre spécialiste, Michel ROUVIERE, Vice-Président du Centre d'Etudes de Recherche en Architecture Vernaculaire, écrit, lui : « L'ensemble patrimonial de Joviac doit être sauvegardé et entretenu dans son intégrité, sans négliger des zones plus discrètes, comme le secteur des sources ou les rives du ruisseau, à l'origine même du système [...] Il s'agit bien là de maintenir avec lucidité et conscience un de nos plus riches témoins du patrimoine agricole, hydraulique et industriel ardéchois [...] Dans le cadre de mes recherches sur « La pierre et l'eau » je n'ai jamais rencontré en Ardèche ou eu connaissance, d'aménagements similaires d'une telle importance. L'ensemble des travaux réalisés au XVII^e siècle est d'autant plus remarquable , que les ouvrages sont encore en fonction et en relation certaines avec les conseils donnés par Olivier de Serres dans son « Mesnage des champs ».

Quel serait finalement l'intérêt d'un ouvrage hydraulique - protégé - s'il n'était plus alimenté en eau ? Les cuvelages envisagés en cas de déviation de la RN 102 par le nord afin de maintenir l'alimentation du système hydraulique auraient une efficacité d'autant plus incertaine que les recherches effectuées démontrent que le débit des sources a déjà été sensiblement affecté il y a une trentaine d'années lorsque l'on a commencé à urbaniser le plateau de La Sablière.

Une voie de circulation interromprait gravement la communication naturelle des bords du fleuve avec l'arrière-pays alors que, précisément le plateau du Coiron débouche quasi directement sur la Vallée entre le château féodal de Rochemaure et le domaine de Joviac. Toute volonté de promouvoir une politique touristique de randonnées vers le plateau du Coiron serait compromise à cet endroit privilégié.

V . LES RISQUES MAJEURS.

Il faut rappeler que le bassin de vie qui est le nôtre se situe entre la Centrale de Tricastin et la Centrale de Cruas-Meysse. Le secteur se trouve sous un régime de vent dominant du nord (mistral) et la Centrale nucléaire de Cruas-Meysse se trouve justement au nord de Le Teil.

Le P.P.I. (Plan Particulier d'Intervention) destiné aux interventions et protections en cas de problème dans la Centrale nucléaire couvre une zone de dix kilomètres de rayon. Dans le cas qui nous intéresse, les ponts au nord de Le Teil (sur le Rhône puis sur le Canal) assurant la liaison entre un éventuel contournement nord de Le Teil et Montélimar se trouvent non seulement à l'intérieur des 10 kilomètres mais de surcroît sous vent dominant. On peut encore ajouter que la RN 86 et ses déviations étant inondables, en période de crue du Rhône le transit des secours via un contournement nord Le Teil serait fortement gêné.

En cas d'incident ou d'accident nucléaire le pont de Le Teil demeurerait, lui, utilisable car se trouvant au delà du rayon du P.P.I.. Toutefois cet ouvrage de qualité passable est régulièrement en réparation. Nous souhaitons qu'à l'occasion du projet de contournement envisagé on prenne en compte la proximité du site nucléaire de Cruas et que les services de la Protection Civile soient consultés à ce sujet. Le rapport de sûreté d'un site nucléaire est remis à jour tous les 10 ans pour prendre en compte les évolutions techniques de l'installation mais aussi la modification de l'environnement (routes, urbanisation, trafics aérien, fluvial, ferré) : faire rentrer plus de 6000 véhicules/jour sans intégration dans le P.P.I. est contraire à tout principe de précaution.

Il y a là des raisons supplémentaires pour prendre en compte l'étude d'un passage de la RN 102 par le sud de la commune de Le Teil, solution qui permettrait une bien meilleure évacuation des zones impactées, sans pour autant gêner le transit des soutiens logistiques nécessaires.

Des conclusions identiques au niveau des itinéraires d'évacuation s'imposent en cas d'accident routier ou ferroviaire impliquant des risques d'ordre chimique : **le simple principe de précaution, dans une zone classée SEVESO et où la population a t augmenté depuis 25 ans, a été occulté.**

La simple consultation du « Dossier Départemental des Risques Majeurs en Ardèche » - édité par la Préfecture - souligne que, sur les communes de Rochemaure et Le Teil on recense un maximum de Risques Majeurs (6). Nous n'en retiendrons simplement 3 ici, suffisamment édifiants :

- au niveau du risque nucléaire on ne peut que s'inquiéter du rejet du flux routier est-ouest sur la commune de Rochemaure qui se trouve dans le « petit périmètre » (5 kms) de la Centrale de Cruas, ce alors qu'on éviterait amplement le risque en passant au sud de Le Teil.**
- au niveau du risque « transport de matières dangereuses » si l'urgence s'impose de ne plus faire transiter de tels transports en centre ville Le Teil, on ne peut que s'étonner du projet qui consisterait à les faire passer en pleine zone habitée au nord de la commune, ce alors qu'on peut aisément l'éviter.**
- au niveau du « risque incendie dans la traversée des forêts » - forêts dont nous dont nous parlons plus loin (cf pages 11 et 12) – l'option contournement nord Le Teil pour la RN 102 serait un contresens.**

A l'énoncé de cet ensemble de risques ne faut-il pas se demander si l'étoile portée sur la carte du CIADT (cf page 5 du présent dossier) n'est pas le symbole d'un danger permanent ???

VI . LES ASPECTS LEGAUX.

□ La Loi sur l'air du 30/12/1996, dite Loi Lepage, en son Article 1, évoque le « droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé ». Or le tracé nord, avec des pentes de 8% clairement affichées dans le projet, provoquera une forte pollution de l'air dans les quartiers traversés. Le surcroît de pollution due aux gaz d'échappement de camions lancés à plein régime pour gravir la rampe, affecterait l'ensemble des habitations du fait du vent dominant de nord (mistral) : les moteurs diesel des poids lourds sont conçus pour émettre le minimum de polluants sur des pentes ne dépassant pas 4% et à une vitesse maximale de 90 kilomètres à l'heure alors que de nouveaux programmes de pavillons sont en cours d'élaboration à proximité immédiate du tracé retenu pour un éventuel contournement nord.

Les pics de pollution gazeuse tels que précisés dans le Code de l'Urbanisme risquent d'être localement dépassés.

□ Le législateur a, ces dernières années, pris un certain nombre de dispositions pour préserver la qualité de la vie des populations. La circulaire n° 96-21 du 11 mars 1996 émanant de Monsieur Leyrit Directeur des Routes déclarait « *Les projets routiers doivent ménager le potentiel écologique des milieux dans lesquels ils s'insèrent, et en maintenir les qualités de telle sorte que ce potentiel demeure disponible pour les générations futures* ».

Sur le plateau de La Sablière, une vingtaine d'habitations individuelles seraient isolées du reste du quartier. Un échangeur de type autoroutier avait été prévu au centre de ce quartier sous le prétexte officiel de « désenclavement » ; l'idée a ensuite été abandonnée discrètement de façon à faire apparaître un moindre coût d'exécution sur ce tracé par rapport à d'autres solutions. Les quartiers sud de Rochemaure, sur les deux versants de la vallée du Chambeyrol mais notamment au flanc sud de cette vallée, seraient également concernés d'une façon désastreuse par le tracé nord.

Compte tenu de l'Annexe 1 de l'Arrêté du 6 octobre 1978 du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie il apparaît qu'il aurait dû être portée à la connaissance du public la classification de la voirie projetée sachant que, de plus, cette voirie enfreindra nécessairement les Articles R 111-3/5/6 du Code de l'Urbanisme.

□ La Loi 95-101 du 2 janvier 1995 sur le renforcement de la protection de la nature, dite Loi Barnier, énonce en son Article 1 : « *Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde et de contribuer à la protection de l'environnement. Les personnes publiques ou privées doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences* ».

Or la voie nord, se glisserait non seulement entre des zones d'habitation dense mais, de plus, elle séparerait une forêt domaniale à l'ouest, qui escalade le plateau du Coiron, et la forêt de Joviac d'une superficie de 80 hectares, à l'Est, classée ZNIEFF de type 1. La réalisation d'une route au milieu de ces parties boisées serait donc une véritable atteinte à un écosystème. Une lettre du même Monsieur LEYRIT, Directeur des Routes, précise d'ailleurs que ce tracé « [...] présente de toute évidence des impacts forts, notamment [...] sur la forêt de Joviac » (cf Annexe 5).

Il ressort de ce que nous venons de dire que les échanges faunistiques entre les forêts traversées - seule des deux, la Forêt de Joviac, à l'est de la voie projetée, possède les sources et ruisseaux

pouvant abreuver le gibier - seraient affectés par le projet : aucune allusion à cette question par les Services de l'Etat alors que la circulation de grands mammifères sur ce parcours poserait inévitablement de sérieux problèmes de sécurité.

On observera aussi que dès l'instant où une voie traverserait le site, le tir y serait interdit pour des raisons évidentes de sécurité et de réglementation. Or, dans le cadre des Lois de 1901 et de 1937, ainsi que des Décrets de 1972 et 1975, les dégâts imputables aux chevreuils et aux sangliers et à la charge actuellement du détenteur du droit de chasse, se sont élevés, en 2001, à 10.300 € en dépit d'un prélèvement de 70 sangliers sur les territoires de Rochemaure et Le Teil ainsi que des battues dites administratives dans la forêt de Joviac (Code Rural R 222-28). Si la chasse est interdite ces mammifères vont proliférer et engendrer des migrations vers les zones agricoles.

Faudrait-il clôturer les deux rives de la voie et quel serait le coût d'un tel dispositif ? Ou alors, a-t-on prévu les dépenses initiées par des passages souterrains indispensables aux échanges animaliers entre les deux forêts ? Nulle part en tous cas le projet nord présenté n'a évoqué la question.

Les accidents véhicules-gibier sont prévisibles et, selon les dispositions des Articles 1382 et 1383 du Code Civil, la responsabilité de l'Administration pourra être mise en cause alors qu'elle ne semble pas prendre en compte le risque réel existant dans ce secteur particulier.

Par ailleurs et avant même la mise en service d'une telle voie, l'ouverture du chantier provoquerait inéluctablement le désairage des rapaces et nocturnes évoqué dans l'Article 3 de l'Arrêté du 8 juillet 1975.

□ La Loi 92-1444 du 31 décembre 1992 sur la lutte contre le bruit (confirmée par le Décret 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit et des aménagements et infrastructures de transports terrestres) ne pourrait guère, dans l'hypothèse d'un contournement nord de Le Teil par la RN 102, être respectée par les Services de l'Etat à moins que, dans la traversée sommitale du plateau de La Sablière, là où les nuisances seraient maximales pour toute une population, une couverture de la tranchée ne soit prévue, entraînant ipso facto une augmentation du coût global de la réalisation.

Les nuisances sonores ainsi engendrées par la nouvelle voie pourraient atteindre 80 décibels (seuil médicalement reconnu comme dangereux) pour les personnes habitant à proximité de la voie et cela en dépit des protections phoniques que l'on pourra imaginer, car dans le quartier résidentiel de La Sablière notamment, certaines maisons sont situées au voisinage immédiat et au-dessus de la tranchée portant la chaussée.

Le vallon du Chambeyrol constituerait une caisse de résonance particulièrement significative pour tous les habitants des quartiers de Rochemaure sud.

□ Les études menées sur le tracé nord par la DDE entendent préserver l'alimentation en eau du système hydraulique de Joviac. Après de laborieuses tractations entre la DDE Ardèche et la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) laquelle entendait protéger intégralement les nappes souterraines, la DDE Ardèche a finalement proposé d'exécuter des cuvelages particulièrement coûteux qui draineraient sous la future chaussée les eaux des huit sources concernées. Outre le surcoût notable d'un tel dispositif et outre qu'on puisse douter honnêtement qu'il soit efficace (cf Annexe 6), il convient de considérer que l'eau de ces sources alimente actuellement des habitations privées qui ne sont desservies par aucun réseau collectif. Nul ne

peut prédire qu'une fois les travaux effectués, l'eau reprendra son cheminement antérieur, nul ne sait si elle sera encore propre à la consommation. Auquel cas la Loi 92-3 du 3 janvier 1992 qui a prévu pour le citoyen la liberté de choisir l'eau qui lui convient ne serait pas non plus respectée.

A l'autre extrémité d'un tracé qui ne craint pas de passer à proximité directe des captages de Bauthéac, même s'il évite les sources elles-mêmes, la Loi sur l'eau serait elle aussi sérieusement menacée.

❑ La Loi du 2 février 1995 ne serait pas respectée puisqu'une mise à l'étude pour un tracé au nord de la commune du Teil a été imposée alors que les études n'ont jamais été effectuées de « façon comparative » avec le tracé sud. L'Arrêté préfectoral est donc en infraction avec les dispositions des articles 6 et 7 de la Charte de la Concertation..

Différents courriers entre nos mains évoquent des tables rondes et des consultations envisagées entre communes et associations intéressées au projet d'une part, et services de l'Etat d'autre part : à l'exception – notable - de la consultation actuelle sur l'avenir de la Vallée du Rhône, il n'y a eu aucune participation de l'ensemble des élus locaux à l'élaboration du projet (article 4 de la Charte de la Loi Barnier) et aucune transparence digne de ce nom (article 4 idem). Quant au garant prévu par les dispositions légales (article 7 idem) qui, « impartial », aurait pu arbitrer les conditions de déroulement des débats et rédiger « sa propre évaluation sur la manière dont la concertation a été menée », il n'a seulement jamais été envisagé.

Quant à l'orientation partisane et délibérée de la révision du POS de Le Teil, sans lien avec le plan d'urbanisme existant, sans remise en question à la lueur des observations du Commissaire-Enquêteur, elle est contraire aux dispositions légales existantes. Il y a là une infraction supplémentaire confirmant l'irrégularité de l'Arrêté préfectoral du 28 janvier 2002.

VII . LES ASPECTS TECHNIQUES. ELEMENTS DE COMPARAISON ENTRE NORD ET SUD.

Les sondages hydrogéologiques effectués sur le parcours nord révéleraient, selon des informations recoupées, un sous-sol instable exigeant des techniques particulières qui ne sont nullement requises si l'on passe au sud où les deux tiers du tracé sont assis sur un sous-sol calcaire, le tiers restant étant, lui, caractérisé par des affleurements de marne rouge ou bleue.

Les ouvrages d'art à envisager pour un parcours nord (viaduc en courbe et en pente à un bout, viaduc en courbe à l'autre bout, cuvelage délicat à hauteur des nappes souterraines de Joviac) coûteront très cher ; rien de tel au sud où les ponts enjambant les thalwegs n'ont aucunement le même caractère .

La zone de Le Teil, à urbanisation relativement lâche, qui serait concernée par une option sud, serait le vallon de La Violette. Le tracé de la route à cet endroit est prévu à flanc de coteau, largement au-dessus des quelques habitations existantes. La route ne pourra aucunement créer là de nuisances comparables à celles engendrées par le contournement nord qui, lui, toucherait de plein fouet une zone en pleine urbanisation, avec certaines habitations placées directement au-dessus de la voie et avec la plus grande partie du quartier sise à la hauteur ou un peu au-dessus du tracé projeté : les protections phoniques ne sauraient qu'atténuer les nuisances engendrées sans

les supprimer et ces mêmes protections, dans leur aspect routier, ne feraient qu'altérer davantage l'environnement naturel de ce secteur sensible.

A l'ouest du vallon de La Violette et jusqu'au Pontet, point de jonction du contournement sud avec la RN 102, le tracé sud concerne une vaste zone principalement occupée par des taillis maigres et des friches avec quelques maisons éparses, ainsi que, sur le plateau de La Rouvière, de rares terrains à vocation agricole. La traversée de ces espaces ne porterait atteinte que de façon tout à fait limitée à la tranquillité de ses habitants, elle n'affecterait aucun environnement protégé et aucun élément de patrimoine culturel, elle ne bouleverserait pas l'économie agricole.

L'examen topographique d'une option sud fait apparaître plusieurs vallons à franchir mais sans que cela nécessite d'ouvrages d'art aussi importants qu'au nord.

Si par ailleurs il existe au sud, entre le ruisseau de l'Etang et le Pontet, des terrains instables constitués par des affleurements de marne rouge et quelques uns de marne bleue, les deux tiers du trajet la voie seraient calés sur un sous-sol calcaire stable que l'on ne connaît aucunement au nord. Surtout, à aucun endroit il n'existe de terrains gréseux générateurs d'éboulements et de glissements comme il en existe au nord de Le Teil et qui ont été, dans cette commune, à l'origine des accidents mortels du 11 octobre 1988

En réalité de véritables études techniques comparatives menées sur les deux tracés projetés au nord et au sud, porteraient au grand jour que, malgré sa longueur supérieure, le tracé sud, compte tenu du terrain et compte tenu de l'absence d'ouvrages d'art aussi dispendieux que ceux prévus au nord, serait d'un coût nettement inférieur et indubitablement moins polluant à tous égards.

VIII . LE POINT DE VUE ECONOMIQUE.

La question des préjudices imputables à la réalisation d'une déviation de la RN 102 par les confins nord de la commune de Le Teil, peut être abordé sous des angles multiples :

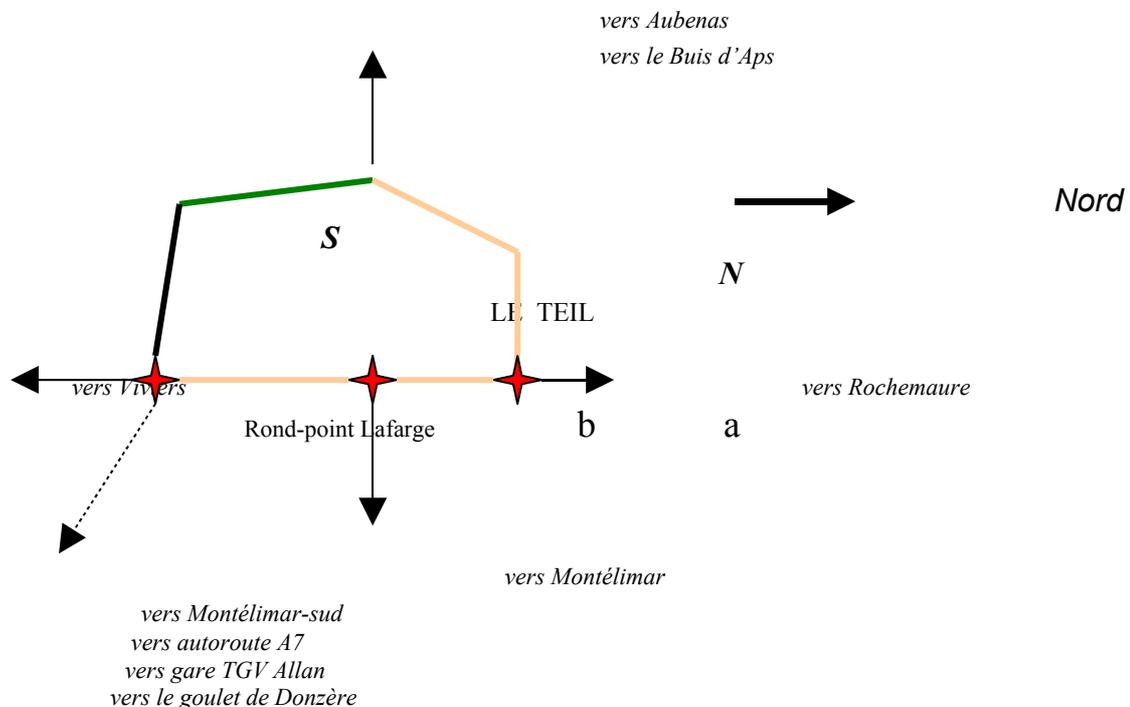
□ D'une part le coût qui serait supporté par le contribuable dans l'établissement d'une voirie impliquant des travaux énormes eu égard à la topographie et à la géologie : nous avons développé ci-dessus cet « aspect technique » et il parle de lui-même. Au delà du prix d'exécution il conviendrait d'ailleurs de s'arrêter aussi aux coûts d'entretien d'un tracé nord Le Teil de la R.N. 102 quand on sait que cette même RN 102 pose déjà beaucoup de problèmes dans son passage dit « montée des Combes » entre Alba et Le Teil.

□ D'autre part l'obligation pour des milliers de voitures et de poids lourds d'effectuer un crochet de quelque quatre kilomètres et la dépense cumulée qui - à notre connaissance - ne serait compensée par aucun avantage.

Le 12 mai dernier, lors de la réunion organisée à Le Teil devant les élus locaux, le Préfet de l'Ardèche a fait connaître la position actuelle de Monsieur PERBEN, Ministre de l'Equipement, qui considère que l'inscription de la RN 102 en tant que Grande Liaison conduit à rechercher une meilleure «[...] liaison du bassin d'Aubenas à la vallée du Rhône et à l'autoroute A 7 ».

Les documents présentés par la Direction Régionale de l'Equipement à cette occasion incorporent un nouveau franchissement du Rhône au sud du Teil. La Direction Régionale va même plus loin puisqu'elle s'appuie sur des schémas présentant le rond-point Lafarge comme

départ de la traversée de la vallée en direction de Montélimar-sud. Ces deux points correspondent parfaitement à la thèse que soutient « Prospective » depuis des années : la construction d'un nouveau pont est inéluctable et on ne peut guère l'envisager qu'au sud de Le Teil. Par contre la Direction Régionale a simultanément présenté deux tableaux « Impact sur le temps de trajet » qui comparent les trajets N et S rappelés dans le schéma ci-dessous et évaluent à 3 minutes 15 le temps de trajet supplémentaire exigé par N.



Cette évaluation comparative des temps de trajet est manifestement entachée d'une erreur importante : elle ne tient pas compte du fait qu'un contournement par le nord de Le Teil (trajet N) obligerait l'utilisateur venant de l'ouest à franchir deux ronds-points a et b (dont a selon un virage serré) - et ce par un itinéraire inondable en période de crue - avant de rejoindre le Rond-point Lafarge.

Par le sud (trajet S), l'utilisateur débouchera directement sur ce Rond-point Lafarge et sans crainte que l'itinéraire soit coupée par une inondation.

La circulation transversale grandissante - faut-il rappeler ici par exemple le bel avenir annoncé du fac-simile de la Grotte Chauvet - promet à l'automobiliste d'Aubenas appelé à prendre le T.G.V. à Allan et qui « profiterait » ainsi de ce crochet de la RN 102, d'avoir beaucoup plus de 3 minutes 15 de retard à la gare !

- ❑ On pourrait aussi chercher à évaluer ce que coûteraient les nuisances santé pour les résidents dans le cas d'un trajet N.
- ❑ On pourrait aussi faire une estimation de ce que coûterait à l'industrie touristique de plein air ardéchoise une idée aussi funeste que celle d'un crochet de la RN 102 par le nord.

IX. CONCLUSION.

En organisant le présent débat l'Etat soumet à notre appréciation six familles de mesures. Notre réponse se situe dans la famille du développement et de l'infrastructure routière.

Force est de constater que depuis de nombreuses années c'était l'incohérence la plus évidente qui présidait à ce projet de connexion de la RN 102 avec la Vallée du Rhône.

Incohérente a été la décision administrative consistant à ramener la route Le Buis d'Aps - Viviers à un statut de route départementale alors qu'il s'agissait d'un itinéraire géographiquement beaucoup plus simple à entretenir que l'itinéraire le Buis d'Aps – Le Teil (dite route des Combes) qui revient très cher à la collectivité : le Ministère demande désormais d'étudier à nouveau cette solution de la RD 107 comme jonction Auvergne – Vallée du Rhône.

Incohérente serait, maintenant, en cas d'option nord, la décision administrative inévitable, de requalifier la section de la RN 86 située entre les points **a** et **b** (cf notre schéma page 15) au profit de la RN 102 ...

Incohérente également, par exemple, la position de la Municipalité de Le Teil qui demeure la seule du bassin de vie montilien à soutenir que la solution nord est la meilleure. Ce alors que cette solution ne peut apporter que des nuisances à ses résidents de la périphérie ouest de la commune. Ce alors que cette Municipalité soutient un projet touristique de remise en service d'une ligne de chemin de fer montant vers le Buis d'Aps et donc vers les contreforts sud du Coiron : peut-on défendre une telle idée et, simultanément, s'accrocher à un projet de route dont le tracé, en coupant les approches du secteur concerné, est contraire à la promotion d'un tourisme de plein air bien compris ?

La consultation actuelle sur l'avenir des transports en Vallée du Rhône, tout autant que la vision globale d'une évolution telle que souhaitée par le Conseil Régional, et tout autant que les dernières Directives Ministérielles projetant désormais l'érection d'un pont au sud de Le Teil, constituent pour notre Association autant d'annonces d'une cohérence salutaire au regard de la transversalité qui concerne le bassin du Rhône moyen, bassin auquel il faut redonner ses lettres de noblesse en préservant notamment ses atouts sur la rive droite du fleuve.

Seule la mise au grand jour d'études de même niveau concernant le tracé de la RN 102 dans ses approches de la Vallée peut permettre d'apprécier les enjeux à moyen et long terme.

Le courrier du 3 mars 2006 adressé à J.C. FLORY, Député de l'Ardèche, Maire de Vals-les-Bains, par Monsieur PERBEN, Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer (cf Annexe 7), nous donne à penser que les intentions de l'Etat vont désormais dans le sens de l'intérêt général.