

**Françoise Conac**

Agrégée de l'université

Chargée de recherche au C.N.R.S. (e r)

Ancien membre du Groupe Permanent d'Etudes

OREAM de Marseille (DATAR)

(DDE des Bouches-du-Rhône)

Joviac

1915, Bd de la Croix de la Lauze

07400 Rochemaure

**Juillet 2006**

***CONTRIBUTION AU  
DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLÉE DU RHÔNE***

**LE PROBLEME DES TRANSPORTS**

**ENTRE L'A7, LE SUD DE L'ARDECHE**

**ET LE MASSIF CENTRAL :**

**POUR UNE VOIE RAPIDE**

**AVEC UN NOUVEAU PONT SUR LE RHONE**

Tout d'abord, il faut se féliciter de l'organisation d'un débat public, qui est le premier du genre, sur la politique des transports dans une région aussi cruciale dans ce domaine que la vallée du Rhône. L'initiative associant le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et le ministère de l'Écologie et du Développement durable témoigne d'une volonté d'améliorer les infrastructures de transport indispensables au développement économique futur de la région, tout en préservant le milieu naturel et humain ainsi que le patrimoine historique. C'est dire aussi que ce ne sont pas seulement les préoccupations immédiates qui vont guider les choix, mais les objectifs à moyen et long terme définis dans une perspective cohérente locale, régionale et nationale mais aussi européenne.

Le présent avis concerne le problème de la liaison routière et des transports entre d'une part le sud des deux départements de l'Ardèche et de la Drôme, lui-même en relation directe avec la côte méditerranéenne, l'Italie et au-delà les Balkans, et d'autre part le Massif Central et l'Ouest de la France.

Le présent avis est aussi rédigé dans l'espoir qu'il apportera une contribution utile à la réflexion et aux décisions finales des pouvoirs publics français et européens. Il cherche à resituer les problèmes des transports dans cette région dans un contexte géographiquement plus large. Il est inspiré par le souci que l'aménagement de la liaison transversale majeure entre le Massif Central et l'Italie soit susceptible non seulement d'améliorer la circulation des transports routiers mais encore de contribuer le plus efficacement possible au développement économique, touristique et culturel des deux départements les plus concernés, l'Ardèche et la Drôme.

Dans une première partie, nous remettons les problèmes des transports entre le Massif Central et la vallée du Rhône dans leur contexte national et européen et dans une deuxième nous évaluons les solutions envisageables pour raccourcir et améliorer la liaison Massif Central-vallée du Rhône par le sud Ardèche conformément à une perspective d'aménagement du territoire.

## **1ère partie**

### **LES PROBLEMES DANS LEUR CONTEXTE**

## **1. LA VALLÉE DU RHÔNE : LE SEUL SILLON NORD-SUD DE L'EUROPE**

Le secteur sud Ardèche et sud Drôme est situé au milieu de la zone soumise au débat et qui forme au cœur de l'Europe un grand delta, axé le long du cours moyen et inférieur du Rhône, avec son sommet à Lyon et sa base le long des côtes méditerranéennes de part et d'autre de Marseille vers Nice, l'Italie et les Balkans et vers Perpignan et la péninsule ibérique.

Au nord de Lyon ce couloir est ouvert par la vallée de la Saône vers les pays de l'Europe du nord-ouest et vers Paris et le Royaume-Uni. Il l'est aussi par la vallée du Rhône à l'est vers la Suisse. Au sud de Lyon sa vocation méridienne s'affirme et il débouche sur la côte méditerranéenne. Il est donc pour l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, les pays scandinaves et le Royaume-Uni le grand axe naturel de circulation pour atteindre la Méditerranée, Marseille, l'Espagne et l'Italie. Il n'est pas étonnant que le transport routier international y soit important et croissant.

De surcroît cet axe est unique. Il n'a pu se former que dans l'étroit fossé qui séparait deux blocs géomorphologiques majeurs de l'Europe, les Alpes tertiaires et l'ensemble hercynien du Massif Central. A l'Est les Alpes opposent une barrière continue de 1 900km. Elles sont de surcroît relayées par les chaînes balkaniques. Les routes les franchissent par des cols élevés et les chemins de fer par des tunnels très longs (le nouveau tunnel du St Gothard entre la Suisse et l'Italie aura 67km) et extrêmement coûteux (le projet de tunnel du Brenner entre l'Autriche et l'Italie, 56 km, coûtera 7-8 milliards d'euros, dont 20% seront financés par l'Union européenne).

Le complexe Rhône-Saône est aussi la seule artère navigable qui relie le nord de l'Europe et la Méditerranée. Mais c'est une chance qui n'est que très sous exploitée. Il manque une liaison à gabarit européen avec le Rhin, projet qui n'est pas actuellement retenue, bien qu'elle pourrait être en mesure de valoriser de manière optimale les canaux de navigation de la Compagnie Nationale du Rhône en aval de Lyon.

Le couloir rhodanien est néanmoins un corridor multimodal, et le principal axe de transit nord-sud de l'Europe. Mais il est déséquilibré. D'un côté les potentialités de fret ferroviaire et surtout de transport fluvial sont sous-exploitées et d'un autre la route est saturée.

Il est en outre le principal lieu de circulation transversale dans le sud de la péninsule européenne, entre d'une part un courant issu de l'Europe industrielle du nord-ouest, du bassin parisien, de la France du centre, et un courant provenant de la péninsule ibérique et d'autre part la Suisse et l'Italie et les Balkans. D'évidence les enjeux ne sont pas simplement locaux, ils sont nationaux et européens.

Etant donné la dimension européenne du couloir rhodanien et son importance pour les relations entre le nord et le sud de l'Europe, la Commission européenne devrait être logiquement impliquée dans la recherche et le financement de solutions pour améliorer les infrastructures routières qui longent le fleuve et celles qui le traversent.

## **2. ATOUTS ET CONTRAINTES DE L'ARDECHE DU SUD**

Le sud Ardèche correspond à un potentiel touristique et culturel exceptionnel dans une zone de climat méditerranéen (plus de 250 jours ensoleillés par an). Déjà grâce aux gorges de l'Ardèche et plus récemment à la découverte de la grotte Chauvet il a acquis une notoriété internationale.

D'autres sites sont nombreux et remarquables mais moins connus. Ils pourraient être plus fréquentés et beaucoup mieux mis en valeur : les paysages naturels comme la montagne ardéchoise, ou humanisés (vignobles et champs cultivés), le patrimoine historique (ses vieux villages fortifiés comme Rochemaure, Balazuc, Cruas..., les vestiges romains d'Alba, les châteaux forts (Rochemaure, Cruas) et les châteaux (Vogüé, Joviac, Chambonas, Aubenas), les fermes anciennes, les pigeonniers, les vieux ponts, les églises romanes (Cruas, Mélas...), les villes d'art comme Viviers, les humbles vestiges du labeur des anciens, comme les « faysses », les « gourgues », les canaux d'arrosage... ), sans oublier le lieu de mémoire qu'est le domaine du Pradel, fondé par le plus grand agronome français, Olivier de Serres.

Le tourisme de loisirs et le tourisme culturel, sa vocation naturelle, et le tourisme thermal de Val les Bains ont besoin, pour assurer leur développement durable, d'infrastructures d'accueil plus nombreuses et de grande qualité, et d'infrastructures de désenclavement respectueuses de l'environnement et du patrimoine. C'est un défi à relever si on veut faire de l'Ardèche du sud ce qu'elle peut devenir, une grande région touristique.

Le sud de la Drôme, le nord du Vaucluse et le nord du Gard sont aussi des régions très attractives et l'amélioration des liaisons routières transversales dans le sud Ardèche leur sera profitable.

Mais plus que ces trois autres départements l'Ardèche est défavorisée par les contraintes imposées par le relief très fragmenté, où les plaines sont rares, par l'étendue des affleurements instables et par des ressources hydrauliques faibles et émiettées. Dans la vallée du Rhône, lieu de concentration de tous les modes de transport, la rive droite est généralement une bande très étroite (alors que la rive gauche est plus large, sauf à Donzère), où routes et voies ferrées sont coincées entre le fleuve, les agglomérations et les collines. L'habitat faute de place tend à conquérir les premières pentes. La pression des infrastructures et de l'urbanisation sur la rive droite du Rhône est très forte sur un environnement le plus souvent de qualité, mais fragilisé par les risques. Le *Dossier départemental des risques majeurs en Ardèche* publié en décembre 2005, révèle leur importance dans le sud Ardèche. Les trois communes de Rochemaure, Le Teil et St Marcel d'Ardèche sont les seules du département à souffrir de 6 risques majeurs recensés (feux de forêt, inondation, mouvements de terrain, sismicité IA, transport de matières dangereuses, risque nucléaire).

L'industrie dans la vallée du Rhône à hauteur du sud Ardèche est représentée par des importantes cimenteries à Cruas et au Teil et surtout par la plus forte concentration nationale de centrales nucléaires. Sur 30km à vol d'oiseau sont implantées du nord au sud les centrales de Cruas, du Tricastin, l'unité d'enrichissement de l'uranium Areva à Pierrelatte, et la centrale de Marcoule. Le sud Ardèche est une région agricole en survie. Les exploitations sont émiettées, peu performantes et de moins en moins nombreuses. Vals-les-Bains avec le thermalisme et la mise en bouteilles de son eau, et Aubenas, la principale ville du sud Ardèche, souffrent d'enclavement. Les services sont peu représentés. L'Ardèche est le seul département à ne pas avoir d'université. Il n'est pas étonnant que le recrutement sur place de personnel hautement qualifié y soit quasiment impossible et que cet inconvénient constitue un obstacle sérieux à la création d'entreprises.

D'autre part il est indéniable que l'Ardèche méridionale souffre de la puissance d'attraction de Montélimar, mais qu'elle en bénéficie aussi. Cette ville, dont le seul nom est agréablement évocateur en France et à l'étranger, bénéficie déjà de ce premier avantage sur les villes quasi-anonymes du sud ardéchois. Elle les a englobées dans sa zone d'influence. Sa prospérité tient surtout à sa position très avantageuse. Elle est un carrefour stratégique de routes qui longent le fleuve ou qui le traversent. Les unes se dirigent vers les Préalpes et de là vers Grenoble, les Alpes et l'Italie et de là vers les Balkans. Montélimar a su tirer profit de tous les modes de transport

concentrés dans la vallée du Rhône pour asseoir son influence. La majorité de la population est jeune (plus de la moitié a moins de 40 ans) et le personnel très qualifié peut être facilement trouvé dans un large bassin d'emploi bien desservi par les divers moyens de communication. Depuis plusieurs années la municipalité de cette ville moyenne a réussi à mener une politique très ambitieuse de création de zones industrielles et commerciales (ZAC) au nord (100ha) et au sud (76ha) de la ville, auxquels s'ajoutent les 70ha des Portes de Provence en cours d'aménagement. Ces zones où l'industrie (plasturgie et BTP), les services (surtout les transports) et le commerce de gros et de détail se partagent les activités de manière à peu près équilibrée, forment après l'ensemble plus important de Valence-Romans un pôle très attractif, particulièrement pour des entreprises ardéchoises. De ville de transit, Montélimar a su devenir une ville d'échanges et de productions. Elle n'a que 31 500 habitants, mais comptabilise la présence quotidienne de 50 000 personnes, dont tous ceux qui ont leur lieu de travail sur la commune et y habitent ou pour 8 500 y travaillent et résident dans les environs.

Actuellement le flux principal entre Marseille et le Massif Central passe au sud des ZAC sud de Montélimar, puisqu'à la sortie de l'A7 ou en quittant la RN7 il file vers Viviers en suivant la D107, puis rejoint la RN102 à Alba la Romaine. C'est la grande voie d'échanges et de transit entre ces régions et elle passe par le sud Ardèche. Mais cet itinéraire est une voie d'accès difficile.

L'enjeu est de parvenir à améliorer la liaison vallée du Rhône-Massif Central, comme vecteur du développement économique du sud Ardèche, tout en maintenant la qualité de vie des habitants et en respectant environnement et patrimoine historique.

### **3. LES DIFFICULTÉS DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE LA VALLÉE DU RHONE, LE SUD ARDECHE ET LE MASSIF CENTRAL**

La route est le seul mode de transport entre la vallée du Rhône et le Massif Central au sud de l'Ardèche. Mais les flux d'échanges et de transit avec le Massif Central rencontrent du nord au sud trois goulets d'étranglement, à l'origine de ralentissements, de gênes pour les chauffeurs de poids lourds et de risques d'accidents pour les habitants.

Le premier goulet d'étranglement est le plus important : il affecte le flux principal de poids lourds se dirigeant vers Aubenas ou le Massif Central ou en revenant. Il est causé par la traversée de Viviers (9 500 véhicules par jour), sur la D 107 et à un moindre degré par le passage du pont sur le Rhône.

Le deuxième goulet est formé par la traversée de la RN 102 dans le centre du Teil et le passage sur le pont suspendu étroit du Teil sur le Rhône (de surcroît plusieurs fois par an l'hiver fermé à la circulation).

Ces deux goulets d'étranglement concernent à la fois la traversée de deux villes et de deux ponts qui ne sont pas aux normes européennes et ne sont plus adaptés à l'augmentation du trafic. De ce fait le sud Ardèche, mal relié aux grands axes de circulation qui empruntent la vallée, souffre d'enclavement.

Des difficultés de circulation sont provoquées en outre par la traversée des deux ponts de Rochemaure, les ponts sur le Rhône et sur le canal de la CNR sur la départementale D 11 entre Rochemaure et Montélimar. Ces ponts sont étroits et le pont sur le canal est de surcroît en dos d'âne. Le croisement de deux poids lourds y est délicat et plusieurs accidents se sont déjà produits. Les relations d'Aubenas avec cette section de la vallée sont pénalisées par les difficultés de circulation, malgré les améliorations qui ont été apportées à la RN 102.

On comprend facilement pourquoi en 2002 un des plus grands groupes de messagerie français, a transféré le siège social de sa holding d'Aubenas à Montélimar, y créant dans la zone industrielle sud sa plateforme de desserte la plus étendue de France (50 000 m<sup>2</sup>) après celle de Paris. Ce départ d'Ardèche a impliqué la suppression d'une centaine d'emplois à Aubenas. Mais à Montélimar c'est deux fois plus d'emplois que la société a créés. La disponibilité en personnel très qualifié a facilité les recrutements. D'autres raisons expliquent aussi le choix de Montélimar, comme la réduction du kilométrage à vide, et une représentativité des transporteurs meilleure dans la Drôme que dans l'Ardèche au niveau national et au niveau européen. Montélimar est un centre important d'activités de transports. Cette préférence pour Montélimar de la part d'une entreprise de transport de taille nationale est révélateur de l'enclavement d'Aubenas, principale ville du sud Ardèche et des menaces qui pèsent sur son économie et son bassin d'emploi du fait des difficultés de liaison avec la vallée du Rhône.

Il est donc devenu urgent et important pour l'avenir du sud Ardèche de faire sauter les goulets d'étranglement sur un des itinéraires sud pour établir une voie rapide entre la sortie de Montélimar sud de l'A7 et Aubenas.

## **2ème partie**

### **UN CHOIX QUI DOIT S'INSCRIRE DANS UNE PERSPECTIVE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE :**

#### **CREER UNE VOIE RAPIDE PAR LA RN102 A7-AUBENAS-MASSIF CENTRAL**

Le débat a été trop longtemps limité à la solution d'un problème, celui de l'encombrement du centre du Teil. Il s'agit certes d'un problème très réel et qui doit être résolu. Mais l'erreur commise dès le départ a été de mêler ce problème local à un problème beaucoup plus général, qui met en cause l'avenir du sud Ardèche, celui de l'accès à la vallée du Rhône.

#### **1. LE TRACE NORD N2 : UN CHOIX CONTESTABLE**

Les habitants et la municipalité du Teil réclamaient une déviation. Dès que la départementale qui passait par cette ville a été haussée en route nationale RN102, la municipalité a opté d'emblée pour un contournement nord de la ville, la nouvelle voie de transit devant aussi servir de desserte aux quartiers en voie d'urbanisation sur le plateau de La Sablière. C'est donc cette solution que la DDE a favorisée et présentée au public en 1999 en même temps que les variantes par le sud du Teil.

Si la solution par le nord était retenue définitivement, la RN102 serait déviée vers le nord au lieu-dit Le Pontet, au bas de la montée des combes. Elle traverserait la vallée du Frayol par un long viaduc en courbe et en pente, passerait en déblais dans les quartiers du plateau de La Sablière (commune du Teil), puis en remblais au début du plateau de Mayour (commune de Rochemaure), puis de nouveau en déblais au fond d'une tranchée qui s'approfondit dans la descente (route en

pente de 8%) vers le vallon du Chambeyrol, traversé par un pont en courbe et en pente. Le voie rejoindrait ainsi l'actuelle RN86 à un premier carrefour, traverserait la voie de chemin de fer, puis la déviation du Teil le long du Rhône (future RN86) par un deuxième carrefour. La route serait à 2x2 voies dans les sections planes et à 3 voies dans les sections en pente, avec là où la pente est la plus forte, 8%, un couloir d'arrêt d'urgence (il y en aurait logiquement un à Joviac au pied de la descente entre le plateau de Mayour et la vallée du Chambeyrol).

L'option nord a pour le Teil l'intérêt de désengorger le centre du Teil du trafic de véhicules lourds qui se dirigent de Montélimar à Aubenas et vice-versa, de le soulager des risques d'accidents, du bruit et des pollutions de l'air que ce trafic engendre. Mais elle ne fait que reporter sur les quartiers de La Sablière et sur les quartiers sud de Rochemaure, qui sont des quartiers non pollués et calmes, les nuisances dont se plaignent à juste titre les habitants du Teil. En essayant de résoudre légitimement le problème d'un quartier on en crée un comparable dans une autre zone urbanisée et sur la commune voisine qui supporterait le passage de cette route sur un tiers de sa longueur, sans en tirer avantage.

La solution ne pourrait être que provisoire. Il faudrait s'attendre à ce qu'un jour les habitants de La Sablière, mécontents de la pollution de l'air et du bruit due à la voie, demandent à ce qu'une deuxième route, par exemple dans les zones vides du sud, soit construite. Cet important investissement n'aurait donc eu qu'un effet limité et temporaire.

En revanche une déviation sud du Teil dans les zones non construites, à 800m du quartier habité de Mélas, aurait l'avantage de désengorger tout aussi bien le centre du Teil, sans risquer de transférer les nuisances sur un autre quartier habité. Elle serait entièrement sur le territoire communal.

Un argument utilisé dans les premières études pour justifier le choix de l'option nord était d'ouvrir une voie importante dans un espace propice à l'urbanisation le plateau de La Sablière, le projet permettant tout à la fois de « sécuriser et fluidifier le centre du Teil » mais aussi de « faciliter l'accès à la vallée du Rhône », comme l'annonce la plaquette de la DDE (avril 1999). C'est pourquoi était prévu un échangeur sur le plateau de La Sablière. La plaquette indiquait clairement parmi les objectifs de cette opération la desserte des quartiers de La Sablière.

Comme l'échangeur par la suite a disparu des plans présentés au public, on pourrait en déduire que cet argument utilisé en faveur du contournement nord n'a plus en principe de raison d'être, sauf à l'administration de remettre en cause un principe qu'elle a elle-même établi, ce qui manquerait de cohérence et de transparence. Mais l'hypothèse de sa réalisation est toujours exprimée par la DDE (plaquette de janvier 2003) et l'on peut à juste raison craindre qu'il soit un jour construit, ce qui ne ferait que diminuer la sécurité sur cette route neuve à forte pente.

Choisie unilatéralement, la préférence pour un contournement nord du Teil n'avait pas tardé à susciter des protestations des riverains éventuels. La solution était aussi injuste vis-à-vis de la municipalité de Rochemaure, qui s'y opposa. Elle n'avait pas été consultée et se voyait imposer un projet qui n'avait pour elle que des inconvénients.

On peut être surpris d'autre part que la DDE de l'Ardèche ne se soit pas concertée officiellement avec la DDE de la Drôme, ni que la municipalité de Montélimar, directement concernée par l'arrivée du flux provenant de la voie de contournement nord du Teil sur son territoire, n'ait pas été consultée.

Le débat qui a suivi l'annonce de la préférence de la DDE pour l'option nord a permis d'identifier et de souligner les graves inconvénients de l'option nord, dont beaucoup

n'apparaissent pas dans les documents officiels diffusés auprès du public.

## **Les risques en cas de contamination par la centrale nucléaire de Cruas**

Si Cruas et Meysse sont dans la zone de « danger immédiat », Rochemaure se trouve être avec St Vincent de Barrès l'une des deux communes du « petit périmètre » à moins de 5km de la centrale électronucléaire, donc en position de très grand risque.

Il ne faut pas négliger le risque d'inondation, qui en cas de catastrophe nucléaire, rendrait très difficile et peut-être impossible l'évacuation vers le sud. Il arrive souvent en période de crue que le Rhône déborde et que la nappe remonte au point que la RN86 dans la traversée de Rochemaure est impraticable (jusqu'à 1,5m d'eau en 1993, 1994 et 2002).

Les risques entraînés par la centrale nucléaire ont d'ailleurs fait l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention.

## **Une route qui ne respecterait pas plusieurs impératifs de sécurité**

La nouvelle voie de contournement nord du Teil ne respecterait pas plusieurs impératifs de sécurité, certains émis par le ministère de l'Équipement lui-même.

### **Une trop forte pente (8%)**

Cette pente de 8%, indiquée dans la plaquette de la DDE, est supérieure à la limite admise sur route neuve (6%). La pente topographique dans le passage entre le plateau de Mayour et la vallée du Chambeyrol est de près de 12%. Pour descendre jusqu'à 8% il faudrait creuser profondément la tranchée de la route et allonger la pente.

Au bas de la pente la route emprunterait un pont en courbe vers l'est pour se diriger vers la RN 86. Les conditions de circulation seraient risquées pour des camions lancés à grande vitesse après une pente forte et longue suivie d'un virage.

### **Risques dus à l'instabilité des terrains traversés**

Sur tout son parcours la voie nord traverserait des terrains instables. Le rapport du professeur Jacques Debelmas, alors directeur du Laboratoire de Géologie alpine de Grenoble, a insisté sur la dangerosité des couches qui seraient entaillées par la tranchée de la route le long du versant est comme du versant ouest de La Montagnole et dans l'étroit passage entre le plateau de Mayour et la vallée du Chambeyrol. La tranchée serait profondément creusée dans les marnes bleues, qui sont soumises à des glissements de terrain spectaculaires (2 morts au Teil en 1988 dans cette même couche), et sont surmontées par une corniche de grès, qui s'éboule en blocs de plusieurs centaines de kilos. Les flancs de cette tranchée seraient d'une hauteur de 25m. Leur stabilisation nécessiterait des travaux non courants complexes, car des venues d'eau de l'important aquifère du plateau de Mayour accroîtraient leur instabilité. La tranchée ferait l'effet d'un fossé de drainage et attirerait l'eau en excès dans le sous-sol. Les dispositifs de stabilisation de hauts versants, sans inclure le coût de captage des venues d'eau, ont un coût prohibitif. L'administration de l'Équipement a pour règle de choisir des tracés qui permettent de les éviter.

### **Le mélange de deux types de trafic, desserte locale et transit, sur la même route**

Bien que l'échangeur sur la route dans sa traversée du plateau de La Sablière ait disparu des derniers plans diffusés auprès du public, l'hypothèse de sa construction est toujours émise (plaquette de la DDE de janvier 2003). Ses avantages pour la desserte de La Sablière sont de nouveau signalés. Il est donc permis de penser que lors de la phase d'exécution des travaux, l'échangeur sera construit et que la voie de contournement nord du Teil mêlerait sur route neuve, contrairement aux directives de sécurité émises par le ministère de l'Équipement lui-même, deux

types de trafic, un trafic local lent, essentiellement de voitures particulières, et un trafic de transit rapide, comportant une forte proportion de camions.

## **Des atteintes irrémédiables à un environnement jusqu'ici préservé**

La dégradation d'un environnement de qualité sur les communes du Teil et de Rochemaure suite à la construction de la voie de contournement N2 est soit minorée soit ignorée. Or elle serait définitive. Malgré le coût très élevé des mesures qui seraient nécessaires pour en limiter les effets nocifs, mais dont il n'est pas sûr qu'elles soient prises tant leur coût serait élevé.

### **1 - Sur la commune du Teil :**

**L'impact du viaduc**, Enjambant la vallée du Chambeyrol aurait dans les 500m, il aurait un impact fort sur les paysages ruraux de la vallée du Frayol

#### **Pollution du plus grand captage d'eau potable de la ville.**

Il y a plus grave que l'atteinte aux paysages. L'examen des plans établis par la DDE a montré que la voie passerait en tranchée au milieu de l'importante réserve d'eau potable du Teil, celle de Charonsac (appelé aussi de Bauthéac ou de Chabassot). Elle serait creusée dans la zone immédiate et dans la zone protégée du forage public. Il s'en suivrait une diminution du débit disponible et des risques élevés de pollution des eaux souterraines destinées à l'alimentation des foyers du Teil.

Dans un contexte de rareté des aquifères dans les zones collinaires et montagneuses de l'Ardèche, on comprend mal que l'Etat puisse soutenir un projet contraire à la politique qu'il entend faire appliquer : la préservation des aquifères souterrains en vue de l'eau potable.

#### **Pollutions de l'air, bruit et dégradation des paysages ruraux.**

De nombreux résidents du plateau de La Sablière et du sud de Rochemaure se sont peu à peu alarmés des risques présentés par le passage de la route nationale à travers leurs quartiers : pollution de l'air, apparition d'un trafic de poids, bruits des moteurs gravissant les pentes, disparition du caractère tranquille de la zone, dégradation des paysages ruraux par le béton...

### **2 – Sur la commune de Rochemaure :**

Le tiers de la longueur de la voie de contournement devrait passer sur le territoire communal de Rochemaure. C'était donc envoyer les trafics de poids lourds sur les quartiers sud résidentiels de cette commune voisine et sur Joviac.

**Saccage d'un site « de grande qualité rare à préserver » (Commissaire-enquêteur du POS de Rochemaure).** La route à trois voie dans la montée vers le plateau de Mayour et le pont sur le Chambeyrol porterait atteinte irrémédiablement aux paysages et à l'air de cette petite vallée tranquille. Une grande partie d'une colline disparaîtrait. Une profonde tranchée à versants dénudés l'entaillerait. Les paysages d'un site que le commissaire enquêteur du POS de Rochemaure a qualifié de « de grande qualité rare à préserver » seraient irrémédiablement dégradés.

La route détruirait en partie la forêt de Joviac et une ZNIEFF de type 1. Elle entaillerait profondément la colline de La Montagnole et son couvert forestier. La forêt de Joviac est très giboyeuse (sanglier et chevreuil), et a été mise gratuitement à la disposition des deux ACCA du Teil et de Rochemaure. Le massif forestier de Joviac est classé ZNIEFF de type 1 par suite de la présence d'une plante devenue rarissime, la corroyère. Pour le ministère de l'Agriculture, c'est là très probablement le seul site ardéchois de cette plante.

Le site « de grande qualité rare à préserver » est aussi celui du château et du domaine de Joviac. Depuis 1985 les bâtiments du XVIème-XVIIIème siècle, inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques et le système hydraulique, classé monument historique, font l'objet d'un important programme de restauration. Le système hydraulique a été à l'origine inspiré par notre plus grand agronome, Olivier de Serres, et il est d'un intérêt exceptionnel. Il était partie intégrante d'un domaine agricole de pointe et d'un des plus anciens moulinages de soie du Vivarais sous Henri IV.

Les nuisances apportées par la proximité de cette voie bruyante porteraient atteinte au centre culturel estival qu'est devenu Joviac depuis 1989. Dans ces bâtiments se tiennent entre avril et octobre de nombreuses manifestations culturelles de haut niveau : Les Journées de Joviac et les Entretiens de Joviac (colloques), des expositions, concerts à l'intérieur ou en plein air, théâtre en plein air... sous l'égide de l'association Les Amis de Joviac. Les Journées de Joviac ont mis à contribution des personnalités régionales, nationales et internationales, de nombreux ambassadeurs français et étrangers.

Joviac est aussi prêté gracieusement à de nombreuses associations locales et régionales, qui y tiennent leurs manifestations culturelles, leurs fêtes, leurs réunions.

### **Le tracé nord du Teil supprimerait l'alimentation en eau du système hydraulique de Joviac (classé monument historique) et de plusieurs habitations.**

En 2001 le système hydraulique a été classé monument historique. La DDE a donc dû abandonner le tracé N1, qu'elle avait envisagé, et qui faisait disparaître les éléments essentiels du système hydraulique, inspiré à l'origine par Olivier de Serres, notre plus grand agronome. La DDE, ayant établi son projet sur photos aériennes et ne s'étant pas rendue alors sur le terrain, ne l'avait pas repéré par suite du couvert forestier. Cette destruction aurait constitué « *un crime contre la mémoire* » comme l'écrit René Rémond, de l'Académie française, dans la préface du livre que D. Bouix et F. Conac ont publié en 2000 sur Le domaine et le système hydraulique de Joviac, XVIème-XVIIIème siècle, un patrimoine exceptionnel.

La route selon le tracé N1 sur le versant est de La Montagnole aurait en outre été construite dans des conditions d'instabilité sur un versant de marnes bleues qui glissent et sont dominées par des grès qui s'éboulent. M. Pierre Devarreux, du cabinet SAGE de St Martin d'Hères (Isère) déconseille catégoriquement le passage d'une route sur ce versant, dans l'étude qu'il a rédigée. La route aurait été construite sur une faille majeure du V hercynien, non indiquée sur la carte géologique, mais connue du professeur Jacques Debelmas, qui l'a signalée dans son rapport. Or cette faille est une zone fragile de broyage des roches et de surcroît un piège à eaux, qui ressortent en une ligne de sources sur le versant est de La Montagnole.

Après le classement du système hydraulique, la DDE a préféré le tracé N2 sur le versant ouest de La Montagnole, qui sauverait les ouvrages sauf un : le canal de décharge disparaîtrait sous le remblai de la route. Il permet d'évacuer l'eau en excès en périodes de pluie. Mais ce qui est plus grave c'est qu'il couperait le système hydraulique de son alimentation en eau, puisque les seules sources sont sur le plateau de Mayour traversé sur toute sa longueur par la route. Au sortir de La Sablière elle serait calée d'abord sur un remblai de plusieurs centaines de mètres de long, dont le poids excessif aurait pour effet d'interrompre les circulations hydrauliques souterraines. L'eau de source abondante (débit réduit mais non tari en été) et celle du riche aquifère du plateau, ne pouvant plus s'écouler vers l'aval, remonteraient alors en surface au pied amont du remblai, dont les fondations seraient sapées d'une manière qui pourrait être dangereuse.

Le tracé passerait ensuite en tranchée profonde au pied ouest de la colline de La Montagnole sur le groupe de ses principales sources. Certes il est possible de récupérer une partie des débits grâce à ce que les ingénieurs des ponts consultés appellent un rétablissement de circulation hydraulique, mais ils ne cachent pas que les techniques à mettre en œuvre sont d'un coût très élevé et que sur la longueur (plusieurs centaines de mètres) de la zone des sources sur le plateau de Mayour les dépenses seraient prohibitives. Elles n'ont pas été prévues. Si des dispositifs peu dispendieux mais peu efficaces étaient utilisés, il faudrait s'attendre à une forte diminution des débits rendant impossible le fonctionnement du système hydraulique, ainsi que l'indique le rapport du professeur Jean-Marie Triat de la Faculté des Sciences de Marseille et celui d'Yves Glard, directeur du cabinet de consultants, Sud Agronomie Aménagement.

De surcroît, il est indispensable de disposer des débits actuels compte tenu du projet de réfection des jardins en terrasses de Joviac qu'il faudra irriguer et qui seraient les seuls témoins en France des enseignements d'Olivier de Serres, notre plus grand agronome.

Il faut signaler aussi que plusieurs maisons sur le plateau de Mayour sont alimentées par forage ou par des sources provenant de l'aquifère du plateau de Mayour.

**Une importante pollution de l'air due à la forte pente.** L'émission de polluants cancérigènes par les poids lourds serait aggravée dans la pente de 8% que la route suivrait entre la vallée du Chambeyrol et le plateau de Mayour. Or ce passage étroit serait sur un côté bordé de maisons. S'y ajouterait le bruit des moteurs gravissant la pente. Cette vallée s'est beaucoup urbanisée dans la deuxième moitié du XXème siècle (une quarantaine de maisons). Il présente les conditions les plus propices du territoire de Rochemaure à une urbanisation pavillonnaire. Un lotissement de plus d'une trentaine de maisons est en cours de construction. La route nationale à trafic dense dégraderait le caractère résidentiel de ces quartiers.

## **Les surcoûts du tracé nord**

Il faut noter que le tracé nord N2 comporterait sûrement des surcoûts. La DDE admet qu'il y aurait un surcoût de 20%, mais sans préciser quelles sont les dépenses que cette estimation prend en compte. Il n'est pas sûr que cette évaluation soit suffisante, car il faudrait tenir compte des ouvrages « non courants », qui seraient réclamés pour diminuer les impacts sur l'environnement :

Il s'agit :

- de la couverture des sections de tranchées dans la traversée des quartiers habités,
- des ouvertures de ventilation et des équipements de dépollution dans la traversée en déblai des quartiers de La Sablière,
- des ouvrages « non courants » qu'il faudrait exécuter pour stabiliser les versants de plus de 25m de hauteur de la tranchée entre le plateau de Mayour et la vallée du Chambeyrol, et éliminer les venues d'eau,

1 les dispositifs de rétablissement de la circulation hydraulique dans la traversée de la zone de sources du plateau de Mayour.

D'autre part la plaquette de la DDE ne fait pas allusion au coût de l'élargissement de la départementale entre Rochemaure et la RN7 en grande partie sur la commune de Montélimar, ni celui de son raccordement avec la RN7, alors qu'elle ajoutait au coût des variantes sud le coût du pont sur le Rhône et du raccordement aux infrastructures routières de la rive gauche.

Dans ces conditions l'option nord apparaissait moins coûteuse que l'option sud. Mais si tous les surcoûts du tracé nord avaient été pris en compte, il n'est pas sûr que le coût de l'option nord ait été inférieur à celui de l'option sud.

## **Les oppositions au tracé nord du Teil**

Outre les protestations des habitants de La Sablière les plus affectés par le passage de la route, et de la totalité de ceux des quartiers sud de Rochemaure, le projet de contournement nord du Teil a suscité une opposition de la municipalité de Rochemaure, ainsi que des réactions négatives de la part des municipalités de Montélimar et de Châteauneuf-du-Rhône.

La municipalité de Montélimar a regretté de ne pas avoir été consultée lors de la préparation du projet et a attiré l'attention sur un certain nombre de conséquences que l'option nord impliquerait pour la commune et qu'elle ne peut accepter : destruction d'une rangée de maisons nécessitée par l'élargissement de la départementale, création d'un giratoire, risque d'engorgement de la RN7...

La municipalité de Châteauneuf-du-Rhône s'est alignée sur les positions de Montélimar. La municipalité de Viviers n'était pas pour une option de contournement nord du Teil, trop éloignée.

On notera enfin que tenant compte sans doute des problèmes difficiles soulevés par le choix entre les différentes options envisagées, aucun tracé n'a été inscrit au plan Etat-Région 2000-2006. Seule la déviation de la RN86 le long du Rhône entre Le Teil et Rochemaure l'a été, probablement parce qu'il y avait consensus. Il s'agit maintenant de savoir quel projet de tracé parmi les trois possibles va être inscrit au plan 2007-1013.

Jusqu'à présent, la DDE a étudié le tracé nord N2 au niveau avant projet sommaire, alors que la municipalité de Rochemaure et la majorité des riverains réclamaient que les deux itinéraires soient étudiés au même niveau. Une étude comparée des tracés nord et sud, qui serait financée par le conseil régional, est d'ailleurs en cours.

## **2. LES PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LE SUD ARDÈCHE**

Il aurait été judicieux, avant de chercher à résoudre des problèmes locaux, de poser le problème des contournements de villes et des transports dans une vue prospective d'aménagement du territoire et dans un cadre plus général.

On peut regretter que le grand débat démocratique qu'anime la CNDP en 2006 n'ait pas été ouvert avant que les études sur le contournement du Teil n'aient été réalisées. On peut aussi regretter que ces études soient restées figées, en ne prenant pas en compte les nouvelles données d'aménagement du territoire à l'échelon régional, national et européen.

Les services centraux du ministère de l'Équipement ont bien saisi les enjeux d'une voie rapide entre la sortie de l'A7 à Montélimar sud-le sud Ardèche et le Massif Central : améliorer la liaison entre les grandes infrastructures de la vallée du Rhône et le Massif Central, relier les deux autoroutes A7 et A75, créer une voie rapide qui serait aussi le moyen de désenclaver le sud Ardèche et le vecteur principal de sa revitalisation économique. Cette approche est rationnelle et resitue les voies de contournement des villes dans une problématique d'aménagement du territoire. L'échangeur sud de Montélimar serait réaménagé et deviendrait un grand nœud routier avec un trafic de 10 000 véhicules par jour, contre quelques milliers actuellement. Le choix est judicieux. L'échangeur occupe un emplacement stratégique. Il donne accès direct aux grandes ZAC en expansion de la Drôme du sud : de Montélimar et de Châteauneuf-du-Rhône. Il est à quelques kilomètres de l'Ardèche, et à l'entrée des secteurs les plus touristiques des départements de la

Drôme et de Ardèche, et des secteurs touristiques du nord Vaucluse et du nord Gard. L'intérêt du projet est évident pour les quatre départements.

A ce trafic principal s'ajouterait celui des véhicules légers et des services de cars générés par la gare TGV d'Allan. La perspective de la création d'une gare TGV à Allan à proximité de l'échangeur a l'appui de l'administration centrale du ministère de l'Équipement et des Transports est de plus en plus plausible. La faisabilité technique de l'opération a été établie dès l'origine de la ligne : une troisième voie ferrée a alors été mise en place en vue d'une éventuelle gare. L'étude de faisabilité économique est en cours. Tous les problèmes financiers ne sont pas encore résolus et font l'objet de négociations. Cette gare sera un élément de relance économique du sud de la Drôme, de l'Ardèche, du nord Vaucluse et du nord Gard en permettant un nouveau développement du tourisme.

Les concepteurs du projet de nœud routier sont bien conscients que les perspectives d'accroissement fort du trafic ne deviendront réalités que grâce à la mise en place de nouvelles infrastructures qui seraient toutes au sud du Teil, parce que c'est là que le trajet serait le plus court vers Aubenas :

- 2 un nouveau franchissement du Rhône entre Le Teil et Viviers, soit à Lafarge, soit plus au sud à proximité de Viviers,
- 3 La création d'une voie rapide par la RN102, qui pourrait suivre deux itinéraires à l'approche de la vallée du Rhône ; la D107 entre Viviers et Alba, après renationalisation et aménagement, ou une déviation sud du Teil, amorce de la voie rapide de la RN102, appelée à devenir la grande transversale du sud du Massif Central.

## **Nécessité d'un nouveau pont sur le Rhône au sud du Teil**

Les ponts existants ne pourraient supporter une forte augmentation du trafic. C'est le cas d'abord de celui de Viviers. Puis à une douzaine de kilomètres au nord le pont suspendu du Teil est fragile, et pour cette raison il arrive qu'il soit fermé plusieurs fois en hiver. Il ne pourrait supporter un trafic beaucoup plus important que l'actuel. Le pont sur le canal est en léger dos d'âne. La RN 102 est étroite et sur digue. Plusieurs maisons d'habitation devraient être détruites si elle était élargie.

A quatre kilomètres au nord se trouve le pont de Rochemaure sur le Rhône, pont plus récent que celui du Teil mais qui devrait être élargi, et le pont sur le canal, qui est étroit et en dos d'âne. Le croisement de deux poids lourds y est délicat et doit se faire en baissant la vitesse. Les accidents ont été nombreux.

Le problème du pont a été jusqu'à présent l'obstacle principal à la création d'une voie rapide Massif Central, Ardèche, vallée du Rhône.

Pourtant la construction d'un nouveau pont sur le Rhône au sud du Teil n'est pas une idée nouvelle. En 1983 le SDAU à moyen terme Montélimar-Le Teil avait adopté le projet d'un pont au droit des usines Lafarge (rive droite du Rhône). Il n'a pas été annulé depuis lors. L'endroit qui avait été retenu était et reste judicieux. Pour Montélimar et Châteauneuf-du-Rhône, les avantages sont considérables et évidents, à condition que les ZAC sud de Montélimar et les ZAC nord de Châteauneuf-du-Rhône aient un accès direct à ce pont en élargissant le pont à voie unique de Gournier en un pont à deux voies. Rive droite la voie serait en bordure de la zone industrielle sud du Teil, qui pourrait ainsi être revitalisée. L'emplacement de ce nouveau franchissement entre les ZAC sud de Montélimar et les usines Lafarge serait le plus rationnel.

Considéré il y a peu de temps encore comme « extrêmement hypothétique » par la DDE (plaquette de janvier 2003) et les partisans du contournement nord du Teil, qui voulaient faire

passer le trafic de la voie de contournement par les ponts inadaptés du Teil et de Rochemaure, le projet de ce pont tend de nouveau à s'imposer. La DDE dans un document succinct sur la liaison RN102-A7 « Etat des réflexions en Ardèche » mentionne la « problématique du franchissement du Rhône » (mai 2006).

Quel que soit le tracé, par la RD107 (renationalisée en RN102) ou la déviation de la RN102 au sud du Teil, la voie nouvelle doit être sûre et adaptée aux transports routiers nationaux et internationaux et jouer un rôle de liaison principale entre le sud du Massif Central, la vallée du Rhône et au-delà vers l'Italie.

## **Faire de la RN102 une voie rapide d'importance européenne entre le Massif Central et la vallée du Rhône et au-delà vers l'Italie et les Balkans**

Dans la moitié sud de la France la force des liaisons méridiennes (nord-sud et vice-versa) s'oppose à la faiblesse des liaisons transversales due tant à la présence de massifs montagneux qu'à l'attraction de Paris, capitale centralisatrice.

La RN102 est la principale route nationale assurant les échanges dans le sud du Massif Central.

Devenue en 2003 « grande liaison d'aménagement du territoire », elle est de ce fait est gérée par l'Etat et non par le département. Ce nouveau statut témoigne de son importance nationale et des perspectives d'accroissement du trafic qu'elle permettrait. Elle est l'axe principal de circulation entre l'A7 et le Massif Central au niveau de la basse Ardèche. Ce serait la seule liaison au sud du Massif Central entre les deux autoroutes nord-sud : l'autoroute A7 qui suit le sillon rhodanien et l'autoroute A75, qui relie Paris à Montpellier par le Massif Central.

La RN102 serait une liaison située plus en montagne certes mais plus directe que l'autoroute qui met en liaison l'A7 et l'A75 au nord du Massif Central entre St Etienne-vallée de la Loire et Clermont-Ferrand. Au sud du Massif Central, la RN106 Nîmes-Alès-Mende est la voie de pénétration la plus méridionale, mais elle est peu utilisée du fait de son long parcours en montagne, de son étroitesse et de sa sinuosité. Il serait difficile et coûteux de l'améliorer.

Mais l'importance de la RN102 n'est pas que nationale, elle est aussi européenne : c'est au sud de St Etienne la grande transversale méridionale reliant le Massif Central à la vallée du Rhône où le relais est pris par des routes menant en Italie et au-delà encore vers les Balkans : l'A8-E80 qui longe la côte méditerranéenne jusqu'à Rome et lance des bretelles autoroutières vers Turin et Milan, et les points de passage des Alpes vers Turin : les trois cols (Larche, Montgenèvre, Lautaret) et le tunnel routier du Fréjus, qui est le seul au sud de celui du Mont Blanc. La création de la ligne ferroviaire Lyon-Turin décongestionnera ces routes transalpines, qu'utilisent aussi des flux de transport venant de la péninsule ibérique. Les transports provenant de la péninsule ibérique, 15 000 camions par jour, sont en forte croissance (10% par an). Ils ne pénètrent en France que par les deux bouts de la chaîne des Pyrénées, qui tendent à être congestionnés. Plus de la moitié de camions se dirigent des pays au-delà de la France.

Par suite de son rôle sur les plans français et européen elle tient déjà d'avoir une proportion de véhicules lourds plus forte que la moyenne nationale. C'est une route de poids lourds. Sa vocation est le transport routier. Elle doit donc être une « infrastructure sûre et adaptée » avant tout aux transports routiers nationaux et internationaux.

Principale pénétrante du sud Ardèche, elle draine le transport routier, qui est le seul mode de transport de l'Ardèche intérieure, qui n'a ni chemin de fer, ni fleuve, ni canal, ni aéroport

commercial. La voie ferrée a été supprimée et encore n'était-elle qu'à voie unique et ne reliait-elle que Le Teil et Aubenas et les mines de plomb argentifère de Largentière fermées depuis 1983. Il est très vraisemblable que la route aura toujours le monopole des transports à l'intérieur de l'Ardèche.

La création d'une voie rapide au sud Ardèche est le projet stratégique prioritaire, d'autant qu'il est le plus réaliste et le moins coûteux. La voie donnera une nouvelle impulsion aux transports routiers dans de meilleures conditions. Elle aura aussi un effet stimulant sur la circulation des voitures, qui a doublé en Europe depuis 1970, traduisant un degré de mobilité des citoyens européens en forte croissance.

Il est donc rationnel de retenir pour la voie rapide le tracé le plus court, le plus sécurisé et le plus confortable pour les usagers, surtout pour les chauffeurs de poids lourds parce que c'est celle qu'ils utiliseraient en priorité, et le tracé étant le plus économique pour les entreprises de transport.

Il serait souhaitable que la commission européenne marque son intérêt pour cette liaison.

## **QUEL TRACÉ ENVISAGER POUR LA VOIE RAPIDE RN102 ?**

Le tracé nord du Teil, contesté pour ses atteintes à l'environnement et au patrimoine historique, manque de cohérence avec des perspectives d'aménagement du territoire favorisant une liaison au sud du Teil ou à la hauteur de Viviers (v. carte jointe). Il relèverait plutôt d'une logique routière favorisant la sortie de Montélimar nord.

### **Le tracé selon la D107 entre l'A7 et le Massif Central par Viviers**

La solution retenue avant 1974 était d'aménager la route Viviers-Alba-Aubenas, qui était alors une route nationale, le RN 102, parce qu'elle était et reste la grande voie de pénétration vers le Massif Central en venant de la côte méditerranéenne. C'était un choix rationnel de la DDE de l'Ardèche. Etant donné que cet itinéraire a l'inconvénient d'être sinueux et de traverser un hameau et un village, St Thomé, des études avaient été menées pour le corriger : élargissement, recoupement de virages, déviation de lieux habités.

Mais en 1974 ce projet a été abandonné et la route a été déclassée en D107. En dépit de cette mesure, elle est restée la voie la plus fréquentée par les voitures particulières et les poids lourds se rendant dans le Massif Central ou en revenant, même après que des améliorations ont été apportées à la RN102 dans la montée des combes au sortir du Teil.

C'est que le trajet par St Thomé présente deux avantages importants : être plus court que les autres itinéraires possibles autour du Teil et être peu pentu. C'est une voie de transit interrégionale de première importance.

Une déviation de Viviers, ville d'art, était aussi réclamée par la population, mais la municipalité ne s'est pas entendue avec la DDE sur une solution. Viviers ne souhaitait pas cette déviation le long de son port de plaisance, comme le proposait la DDE. C'était la solution la moins coûteuse, mais elle serait très pénalisante pour le site sensible. La DDE rejetait le passage en tunnel, d'un coût trop élevé.

Le renoncement au projet d'améliorer l'ancienne nationale 102 Viviers-Alba la Romaine a été une décision prise en considération insuffisante d'une politique rationnelle d'aménagement du territoire et des difficultés d'ordre géotechnique de l'itinéraire qui lui a été préféré.

Le nouveau cours de la RN102 par Le Teil dans la montée des combes est une voie calée sur des versants en forte pente, entaillés dans des formations friables (au bas de la montée un panneau informe des risques de chute de pierres sur 3km), peu stables, et qui a l'inconvénient de ne pas être solidement accrochée au versant. Des travaux de consolidation ont duré au moins un an. Elle a d'autres inconvénients : sinueuse et pentue. Elle impose aux camions des vitesses entre 25 et 30km/h à la montée (précision fournie par une société de transport).

Si la D107, qui reste une option qui est de nouveau envisagée, n'était pas retenue, il resterait la solution de faire passer la RN102 par Le Teil, compte tenu des aménagements déjà réalisés dans la montée des combes. Mais le problème est de choisir à partir du bas de la montée des combes, au lieu-dit Le Pontet, entre un tracé par le nord et un tracé par le sud.

### **Le tracé par le nord du Teil allongerait de 4km le trajet A7-Aubenas**

Les distances présentées par la DDE en mai 2006 ont été conservées. Elles sont plus réalistes que celle de 1999. La variante S1 a été remesurée : elle a 5,6km, soit 200m de moins que la dernière estimation de la DDE, mais cette différence est très faible.

Distance giratoire Lafarge-Le Pontet :

voie de contournement Nord du Teil :  
**9,6km**

déviations Sud du Teil :  
**5,6km**

La voie de contournement nord du Teil ferait passer le trafic sur la déviation de la RN 86 puis sur le nouveau tracé de la RN102, soit 9,6km (entre le giratoire Lafarge et Le Pontet). La déviation sud du Teil n'aurait que 5,6km (entre le giratoire Lafarge et Le Pontet), donc serait plus courte de 4km, La DDE dans la plaquette de 1999 retient pour la déviation sud S1 une longueur de 5,2km, mais pour un tracé sur un viaduc menant directement à la déviation de la RN86. Comme l'idée d'un viaduc semble avoir été repoussée, l'augmentation de la distance, de 5,2 à 5,6km, s'explique par le calage de la route le long de la colline de Lafarge jusqu'au giratoire du même nom, trajet légèrement plus long que si la route avait été droit vers la RN86 par un viaduc comme prévu en 1999.

Dans la perspective du renforcement de l'échangeur de Montélimar sud, de la création de la gare TGV d'Allan et d'une voie rapide jusqu'à Aubenas, la variante N2 apparaît comme peu cohérente parce qu'elle remonterait vers le nord au lieu de continuer droit vers Aubenas. Elle contraindrait le trafic à faire un crochet vers Rochemaure au nord du Teil. Il allongerait donc le parcours A7-Aubenas de 4km, par rapport à une déviation au sud du Teil. Or cet allongement est non seulement inutile mais a des incidences négatives sur les performances des véhicules lourds, pour ne retenir qu'eux, et sur les entreprises de transport.

Si les distances sont restées peu modifiées, en revanche les temps de parcours ont été sensiblement augmentés. La vitesse moyenne de 70km/h retenue par la DDE est d'évidence beaucoup trop élevée et irréaliste, surtout dans le cas des véhicules lourds, pour des raisons que l'on va expliquer.

### **Le contournement nord du Teil serait un itinéraire moins adapté aux transports routiers**

Le profil de la voie de contournement nord du Teil n'est subhorizontal que dans la vallée du Rhône sur la déviation RN86, mais au-delà c'est par monts et par vaux qu'on arrive au Pontet (et dans le

bassin d'Alba).

Depuis le pont sur le Chambeyrol vers le plateau de Mayour commencerait une longue montée avec pente de 8%, puis se poursuivrait sur le plateau de Mayour et de là sur le plateau d'altitude plus élevée de La Sablière.

La route suivrait ensuite une pente de 5% pour descendre par le viaduc dans la vallée du Frayol à une altitude avoisinant la cote 120, puis atteindrait en haut de la montée des combes la cote 266, pour de nouveau redescendre, à une altitude de 209 dans le bassin d'Alba.

## **L'itinéraire nord du Teil serait plus lent que l'itinéraire sud**

La DDE annonce une vitesse moyenne de 70km/h sur les trajets nord et sud du Teil (mai 2006). Or cette moyenne est impossible à réaliser.

Certes la déviation de la RN86 entre les usines Lafarge et l'échangeur du Teil est en ligne droite mais il y a trois facteurs de ralentissement :

- 4 le mélange des trafics de transit et de desserte locale (qui fait que cette route est improprement appelée « déviation »),
- 5 la bretelle qui conduit au quartier du Frayol et à la Z.I. sud du Teil,
- 6 et au droit du pont du Teil un échangeur qui interrompt la continuité de la « déviation » abordée par les camions à la vitesse obligatoire de 20km/h. La vitesse moyenne d'un camion sur la voie le long du Rhône y devrait être au maximum de 50km/h. Le temps pour parcourir cette « déviation » de 4,8km serait de 6min 16s.

Sur la RN102 les causes de ralentissement seraient plus nombreuses et feraient baisser la vitesse moyenne des poids lourds.

- En allant du Rhône vers Aubenas, le tracé comporterait deux points de passage obligés où la vitesse de 20km/h maximum serait obligatoire : un premier giratoire au croisement à angle droit de la RN102 et de la déviation de la RN86 et un deuxième 400m plus à l'ouest au croisement de la voie de contournement nord avec l'ancienne RN86. Entre les deux giratoires, une distance trop courte pour que les camions puissent reprendre beaucoup de vitesse.

- La route monte ensuite lentement avant de s'engager sur la longue côte à pente de 8% la vitesse devrait tourner autour de 25-30km/h. Le tronçon relativement rectiligne et subhorizontal de la route au centre du plateau de La Sablière des pointes à 50km/h seraient possibles mais sur moins de 1km et la présence d'un flux de voitures particulières de desserte locale pousseraient les chauffeurs de poids lourds par prudence à rouler moins vite.

- Dans la descente de 5%, de surcroît sur le viaduc en courbe enjambant la vallée du Frayol, la vitesse serait obligatoirement limitée, et se tiendrait plus aux alentours de 30km/h que de 50km/h.

- La probabilité d'un trafic local venant gêner le trafic de transit sur cette voie.

Compte tenu de la vitesse actuelle des camions dans la montée des combes, 25-30km/h (information fournie par une entreprise de transport routier), leur vitesse moyenne sur les 4,8km du tracé depuis le giratoire sur le tronçon nord de la déviation de la RN86 qui est une succession de fortes montées et descentes ne pourrait en aucun cas être de 70km/h (comme l'indique la DDE), mais au mieux de 30km/h. Le temps de parcours devrait être de 10min, au mieux de 9 minutes et quelques.

Au total les camions mettraient pour parcourir la voie de contournement nord du Teil plus d'1/4 d'heure (6min 16s + 10min).

## **L'itinéraire nord du Teil aurait un important surcoût pour les entreprises de transport routier**

Cet allongement d'itinéraire et la perte de temps seraient pénalisant en termes de coût financier pour les entreprises de transport de marchandises (augmentation des charges d'exploitation) ou de voyageurs et en termes de coût social (surcoût de fatigue pour les chauffeurs).

Cet allongement devient une perte considérable de temps au bout d'une année pour une entreprise dont les camions font très souvent le trajet Montélimar-Aubenas. Pour ne citer que le cas d'une grande entreprise de la région, 150 camions font chaque semaine cet aller et retour, soit par an 7 800 allers et retours. Comme le trajet avec un crochet par le nord dure 8min 16 s de plus que le trajet direct par le sud (v. ci-après), soit 16min pour un aller et retour, la perte de temps des 150 camions serait (en négligeant les 16s) au-dessus de 40h par semaine et de 2 080h par an.

En termes de coût moyen du kilomètre d'un camion, 1,05 Euro, l'entreprise de transport perdrait, sans aucun profit, en suivant la voie de contournement nord du Teil, 32 760 Euros par semaine et 1 703 520 Euros par an. Une déviation sud permettrait aux entreprises de transport d'économiser ces dépenses inutiles.

Dans une période où les charges d'exploitations sont en hausse constante et grèvent de plus en plus les prix de revient du transport par route, il faut plutôt raccourcir les itinéraires que les allonger inutilement et choisir en zone de collines et de montagnes ceux qui sont les moins en pente et les plus courts.

Si on tient compte du nombre élevé d'entreprises de transport routiers (voyageurs et marchandises), petites et grosses, qui utiliseraient de manière régulière et fréquente cette voie, le surcoût financier deviendrait inadmissible au bout d'une année, alors que le secteur est très concurrentiel et que les petites entreprises y sont fragiles.

## **Une déviation sud du Teil raccourcirait le trajet A7-Aubenas de 4km**

Parmi les variantes sud étudiées par la DDE et présentées dans la plaquette d'avril 1999, l'une d'elles, la variante S1 lui paraissait la meilleure.

Mais DDE avait prévu un long viaduc au-dessus d'un quartier densément habité et d'entreprises du Teil. Elle a ensuite modifié cet itinéraire en faisant passer la route le long des carrières désaffectées. La variante S1 suivrait désormais un tracé faisable, qui partirait du nouveau pont franchissant le Rhône à la hauteur des usines Lafarge. Il gravirait ce versant de carrières désaffectées, se glisserait ensuite dans un petit vallon sauvage, d'où il continuerait sa montée le long du versant nord de la vallée d'un ruisseau (le Lombuire). La DDE estime la pente à 6% (plaquette de 1999). La route redescendrait ensuite sur 3,6km jusqu'au Pontet avec une pente faible, de 2,5%.

Le tracé S1, de 5,6km, raccourcirait de 4km le trajet Montélimar-Aubenas. Car ce n'est pas seulement une partie du trajet, le tronçon sud ou nord du Teil, qui doit être pris en compte mais la totalité du trajet que suivrait effectivement le trafic entre la sortie sud de l'A7 et Aubenas.

## **La déviation sud ferait gagner plus de 8 minutes sur le trajet A7-Aubenas**

La vitesse moyenne sur cette côte à 6% serait de 30km/h, sur environ 2km, soit un temps de parcours de 4min.

La vitesse pourrait augmenter très sensiblement sur le tronçon à pente de 2,5% sur 3,6km. Une moyenne de 60km/h y serait plausible, parce qu'il n'y aurait aucune cause de ralentissement. Le temps de parcours y serait de 4min.

Au total le temps de parcours sur la totalité de la déviation sud du Teil serait de 8 minutes.

## **La route offrirait de bien meilleures conditions de sécurité**

### **Ce serait une véritable déviation et une voie rapide**

Le gain de temps, dû à un trajet plus court, est renforcé par l'absence de causes de ralentissement. Ce tracé ne comporterait aucun croisement, aucun giratoire, ni aucun échangeur.

L'absence de ces ouvrages aurait 3 conséquences positives :

- 7 d'abord une vitesse moyenne plus élevée.
- 8 Moins de pollution. Une vitesse plus uniforme des camions, par opposition au rythme saccadé de leur marche par la variante nord du fait d'un croisement, de trois giratoires et d'un échangeur, provoquerait moins d'émissions de polluants et de consommation de carburant.
- 9 Enfin, des garanties de sécurité. Cette voie serait une véritable déviation, au sens où le ministère de l'Équipement l'entend, voué uniquement au flux de transit. Il offrirait aux usagers des conditions de sécurité très supérieures à celles du tracé nord N2.

### **La déviation sud du Teil rencontrerait des conditions géotechniques satisfaisantes sur les 3/4 de son parcours**

Le tracé S1 offre un autre avantage sur toutes les variantes nord : ce n'est que sur 1km environ que le tracé traverserait des couches de marnes instables (dont les grès sur 125m). Le reste du tracé, 4,6km, serait calé sur le calcaire du bédoulien, qui est une formation stable. Il y aurait besoin de protection de versants que dans le 1km traversant les marnes.

Nous rappelons qu'au nord, le tracé N2 traverse les mêmes marnes (qui glissent) sur 2,4km, marnes qui sont surmontées de grès (qui s'éboulent) sur 750m. Elle traverse en outre les sables sur quelque 600m.

C'est sans conteste que les caractéristiques géotechniques sont meilleures au sud, tout en n'étant pas idéales par suite du passage, heureusement plus court, dans les marnes et les grès. La déviation sud ne suivrait ni ne croiserait aucune faille.

Il faudrait trois ponts assortis de remblais sur trois ruisseaux. La voie de contournement nord exigerait un viaduc de 500m, un pont sur un torrent (ces deux ponts étant en pente et en courbe) et un troisième pont sur la voie ferrée de fret de la SNCF.

### **La déviation sud du Teil serait moins polluante**

Sur la déviation sud du Teil, par rapport à la voie par le nord, les camions émettraient donc un volume moindre de polluants puisqu'elle est moins longue de 4km. De surcroît elle ne traverserait aucun quartier habité et éviterait le hameau de La Rouvière et les maisons isolées. C'est un avantage que la DDE reconnaît dans ses publications et qui devient important quand on sait que les

transports routiers en Europe sont responsables de 84% des émissions de CO2 imputables aux transports (Commission européenne, *Livre Blanc, La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, 2001). Nous rappelons que la voie par le nord passe au milieu de quartiers en pleine expansion au Teil et à Rochemaure.

### **Elle aurait un impact moindre sur l'environnement**

L'impact sur l'environnement serait bien moindre. Le tracé ne passerait au milieu d'aucun quartier, d'aucun hameau. Il « s'éloigne de tout bâti ». La DDE le reconnaît (plaquette de janvier 2003). Il passerait à une altitude supérieure au quartier de La Violette, et comme le bruit monte et ne descend pas, les protections phoniques seraient inutiles. La variante S1 traverserait les taillis denses qui couvrent tout le versant nord du vallon du ruisseau du Lombuire, qui, à notre connaissance, ne bénéficient d'aucune protection type ZNIEFF, traverserait davantage des friches et des pâtures que des champs cultivés. La déviation passerait à 300m en amont du captage public de La Rouvière.

### **Un tracé cohérent avec la logique de l'aménagement du territoire**

Enfin le tracé sud du Teil est dans le contexte actuel des aménagements déjà exécutés sur la RN102 dans la montée des combes, le plus rationnel dans la perspective d'un nœud routier sur l'A6 à la sortie sud de Montélimar et de la gare TGV d'Allan et d'un pont aux usines Lafarge. Il serait le plus direct.

Enfin, une déviation sud du Teil étant plus au sud qu'une voie par le nord du Teil, elle servirait de déviation à Viviers, ce qui ferait l'économie d'une déviation.

### **Conclusion**

Etant donné l'importance de la RN102 comme grande liaison transversale, l'implication de la Commission européenne dans un co-financement de la route et du nouveau franchissement du Rhône est très souhaitable et très sérieusement envisageable,

Comme de toutes façons la construction de ce pont au sud du Teil est inéluctable à court ou moyen terme, elle s'inscrirait dans une logique d'aménagement du territoire. Il convient dès à présent que les options concernant le contournement du Teil tiennent compte de cette perspective et que le choix définitif soit compatible avec les exigences du respect de l'environnement et du patrimoine historique.

