



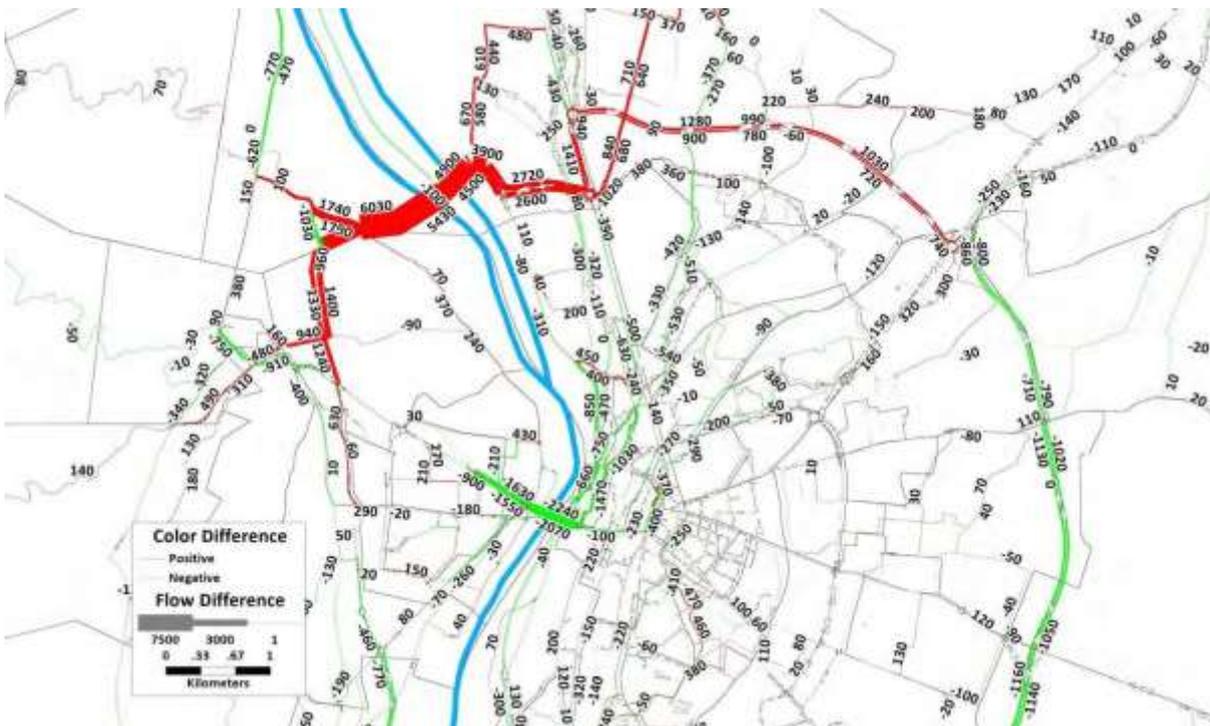
Frapna Drôme Nature
Environnement

Un projet dont l'utilité publique n'est pas démontrée, trois projets en un.

Les données de trafic sur la RD 86 en traversée de Guilherand-Granges, sur la RD 86 entre Saint Péray et Cornas, sur la déviation de Guilherand-Granges, sur la RD 533, sur le pont des Lômes, sur la RD 533 entre le pont Frédéric Mistral et Saint Péray sont très limitées, ne sont pas datées et renvoient à des documents tels que « l'étude d'opportunité du troisième franchissement de Valence » réalisée sous Maitrise d'ouvrage du Syndicat Mixte du SCoT du Grand Rovaltain.

Les origines des données de trafics en TMJA sur la déviation de Guilherand-Granges et sur la déviation projetée de Saint Péray sont des données actuelles et à 20 ans sur le réseau de voiries périphérique et non sur les déviations.

Ces données sont complétées par des hypothèses de trafics en 2050 issues de « l'étude d'opportunité du troisième franchissement de Valence » correspondent à *la seule hypothèse où ce troisième franchissement serait réalisé (Etude d'Impact, pages 101/312, 134 et 135/312, 136/312).*



Comment ont donc été conçus les profils en travers de la déviation de Guilherand-Granges et ceux de la déviation projetée de Saint Péray ?

Les transports collectifs urbains et interurbains ne sont pas cités et ne sont pas pris en compte.

Contribution Frapna Drôme Nature Environnement à l'enquête publique concernant le projet de déviation de Guilherand-Granges/saint-Péray – Section Nord du Mialan à la RD 86.

En conséquence, le dossier présenté à l'enquête publique est incomplet et ne permet pas en l'état, au public de se prononcer en toute connaissance des enjeux.

Le dossier technique ne permet pas la nécessaire compréhension du projet, notamment pour le passage inférieur prévu sous les voies ferrées.

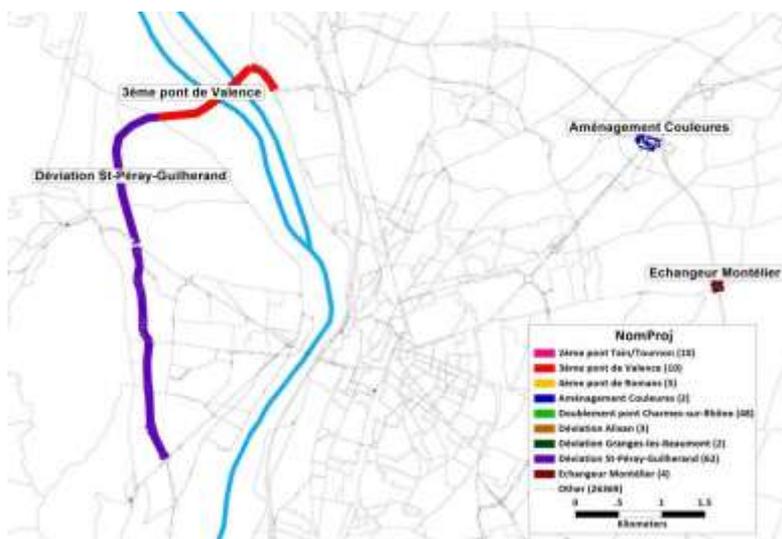
Un financement de la SNCF est attendu pour l'ouvrage d'art d'un montant NON CHIFFRE, en passage inférieure sous les voies ferrées pour lequel la SNCF n'a donné aucune garantie sur sa participation financière et chacun sait que la SNCF est très rétive à toute participation financière à un ouvrage qui n'offre pour le service ferroviaire aucun intérêt.

Ce financement pourrait se faire attendre durant plusieurs années, voire ne jamais être mis en place !
Dans quelles conditions, le maître d'ouvrage assurerait-il alors la réalisation de cet ouvrage ?

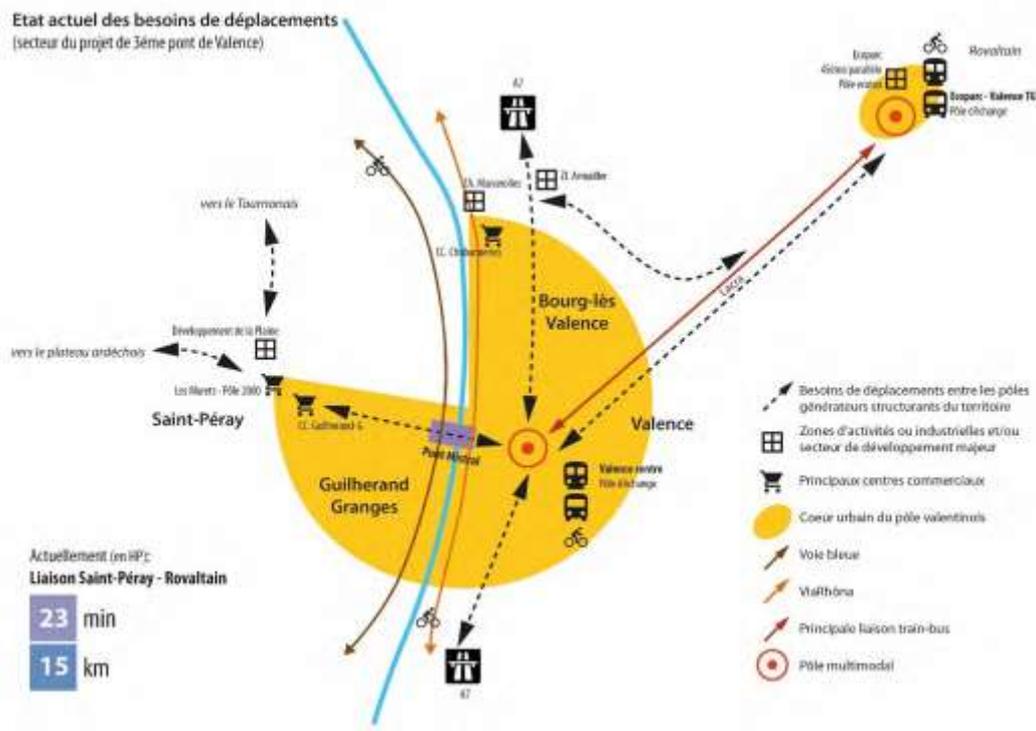
Cette inconnue sur un apport financier de la SNCF pour un ouvrage d'art « non chiffré », signifie que « le montant des Travaux d'investissements pour le projet » (Etude d'impact, page 301/312) et le « Coût des travaux d'aménagement » (DUP, pièce 6, page 1 à 3) estimés sans cet ouvrage à 7, 5 millions €, sont incomplets.

Par ailleurs, le projet constitué de la déviation de Guilherand – Granges (du pont des Lônes à la RD 533), du projet de la déviation de Saint Péray et du projet d'une voie nouvelle jusqu'au troisième franchissement du Rhône à Valence est présenté tout au long du dossier d'enquête publique comme hypothétique alors que ce projet d'ensemble est le « fondement » même des trafics pris en compte pour la déviation de Saint Péray et de parties essentielles de l'étude d'impact.

Ce projet composé de deux déviations et d'une nouvelle voie située sur le territoire communal de Saint Péray qui constituerait le « bouclage » par l'Ouest du contournement routier de Valence, n'a jamais été présenté au public.



Ce n'est pas l'approbation du SCoT et de son Document d'orientations et d'objectifs (DOO) qui donne une légitimité à un tel projet dont les conséquences en termes de devenir d'espaces agricoles, d'urbanisation et de mobilité pour l'agglomération valentinoise seraient « lourdes ». Ces impacts sur l'agriculture, les espaces naturels, l'urbanisation et la mobilité n'ont fait l'objet d'aucune étude approfondie et sérieuse.



Quant au DOO du SCoT, il met en avant :

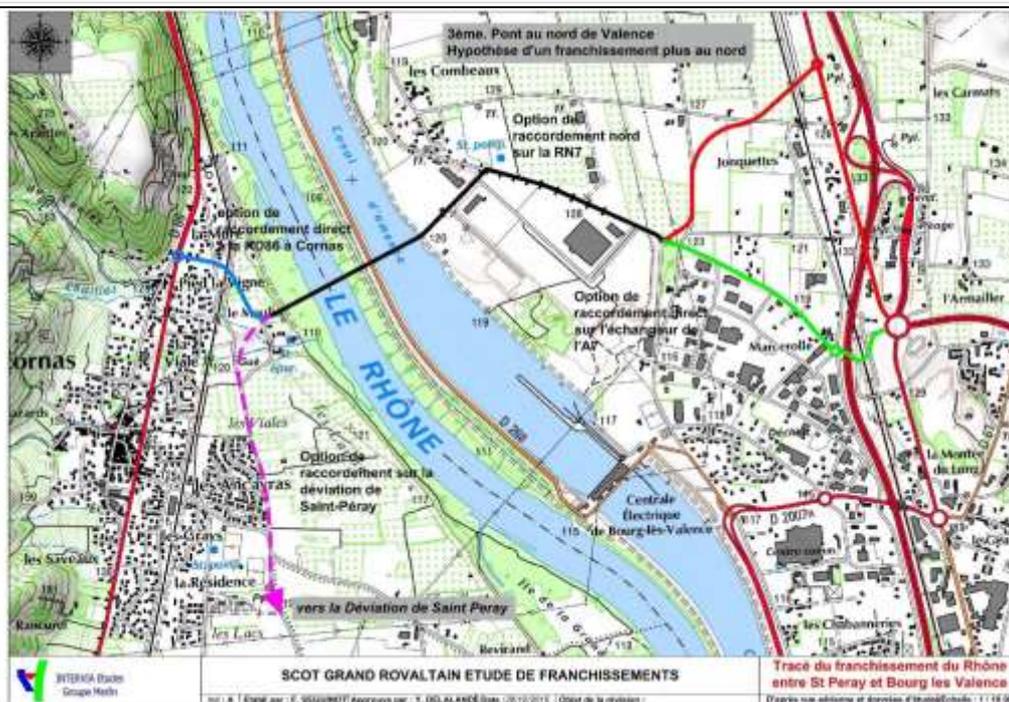
- *augmenter la part des déplacements autres que la voiture individuelle,*
- *favoriser un meilleur partage de la voirie et des espaces publics,*
- *valoriser et favoriser les usages du vélo et de la marche à pieds,*
- *conforter et développer en priorité le réseau de transports collectifs,*
- *optimiser le maillage routier existant,*

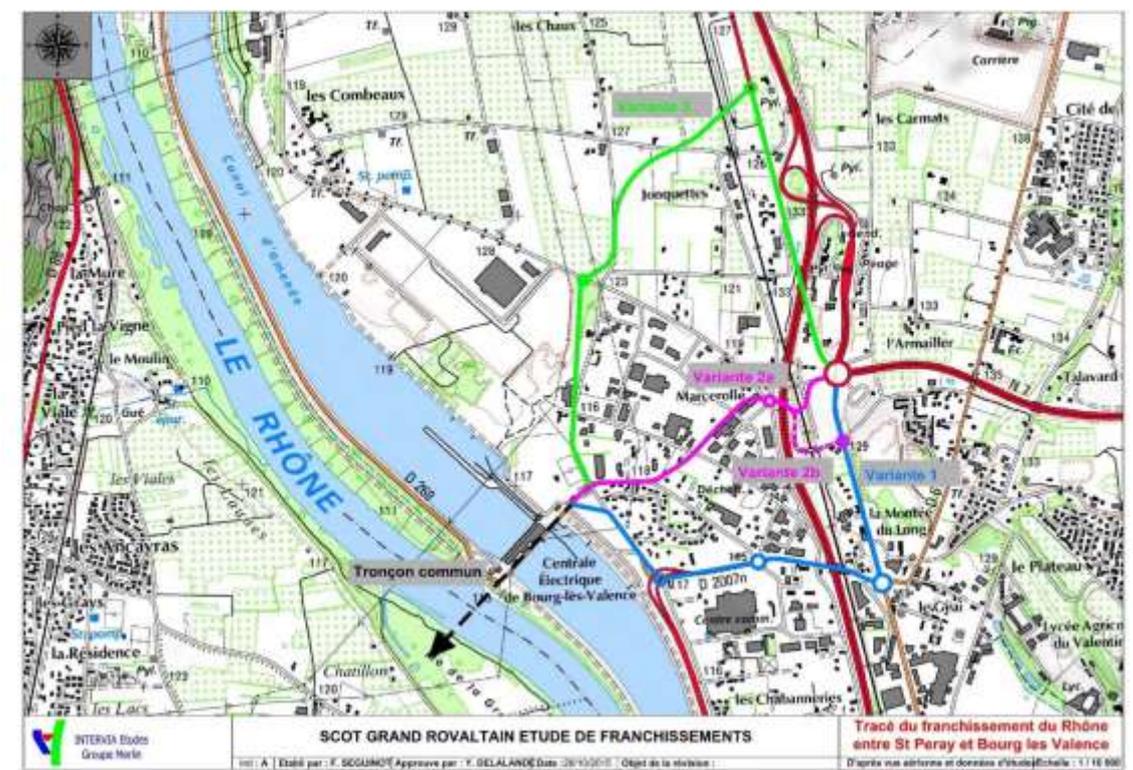
et pour ce qui concerne le troisième franchissement du Rhône à Valence : *réaliser les études techniques et financières de nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère, les PLU et PLUi devront prendre en compte les réservations d'emprises nécessaires, mettre en place les études d'urbanisme spécifiques, sur les zones de développement potentiel, en particuliers les secteurs La Plaine à Saint-Péray ce qui n'a pas été fait.*

Ce DOO cible sur la carte de la mobilité à la page 46 seulement « les principes de nouveaux franchissements ». Il ne s'agit donc pas comme cela est écrit dans l'étude d'impact, de PRESCRIPTIONS !

De tels projets à peine visibles sur les cartes du SCoT du Grand Rovaltain compte tenu de l'échelle de ce document, sont ignorés par 99, 99 % des habitants concernés et n'ont jamais fait l'objet d'une présentation, encore moins d'une concertation et d'une enquête publique.

Or, ce projet de « contournement Ouest » de l'agglomération valentinoise sous-tend ces déviations et projet de déviation. **Ce contournement est au cœur du dossier actuellement soumis à enquête public pour la déviation de Saint Péray (Voir l'étude d'impact)**





Ce projet de contournement de l'agglomération valentinoise est un projet « tout voiture » qui serait en totale contradiction avec les prescriptions du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT du Grand Rovaltain qui prônent d'augmenter la part des déplacements autres que la voiture particulière, un meilleur partage de la voirie, le développement prioritaire des transports collectifs.

Comment l'enquête publique de la déviation de Saint Péray pourrait-elle entériner un « contournement » qui concerne les 65 000 habitants de Valence, les 20 000 habitants de Bourg-lès-Valence, les 12 000 habitants de Guilherand-Granges, soit près de 100 000 habitants alors que la présente enquête ne concerne en premier lieu, que les 7500 habitants de Saint Péray ?

L'utilité publique du « contournement Ouest » d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, n'aurait donc pas à faire l'objet d'une enquête publique alors que les textes législatifs et réglementaires l'exigent ?

Evidemment, en « saucissonnant » ce contournement Ouest en plusieurs projets distincts qui ont fait l'objet de procédures différentes et aussi étonnantes qu'une simple « déclaration de projet » suivie d'une DUP très partielle, puis de plusieurs DUP, toute vision d'ensemble disparaît.

Comment un tel contournement peut-il « apparaître » au détour du DOO du SCOT et être totalement ignoré du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en vigueur ?

Les délibérations de la Communauté de Communes Rhône Crussol en date du jeudi 16 mai 2019 et du jeudi 3 octobre 2019 sont reprises dans le dossier soumis à enquête public pour la déviation de Saint Péray et ses affirmations fondent plusieurs pièces essentielles du dossier.

Ces questions ne sont donc pas « hors sujet » au regard de cette enquête.

Les différentes pièces du dossier de la déviation de Saint Péray soumise à la présente enquête publique se réfèrent explicitement aux troisième franchissement du Rhône / contournement routier de Valence, dans les documents suivants et aux pages ci-après : Etude d'impact, pages : 19, 20, 31 à 33, 35, 100, 101, 134, 135, 136, 229, 230, 231, 232, 233 à 240, 241 à 246, 247 à 250, 270, 278, 288 (zone AU de La Plaine et projet de ZAC), 291 et 292 sur 312 pages, Pièce 8 : pages I à XX, DUP : pièces 1 à 6, pages 1, 21, 3, 4, 5, 7, 16 et 19.

Par ailleurs, l'évaluation financière du franchissement Nord de Valence et de ses voies de raccordement présentée par « l'étude d'opportunité des franchissements du Rhône et de l'Isère » dont la maîtrise d'ouvrage a été assurée par le SM du SCoT du Grand Rovaltain, met en évidence les montants d'investissement ci-après :

I – Franchissement

- Solution 1 : 26, 538 millions € TTC
- Solution 2 : 25, 626 millions € TTC,

II - Raccordements entre giratoire de Bourg-lès-Valence et ouvrage de franchissement du Rhône :

- Variante 2a : 10, 357 millions € TTC,
- Variante 2b : 9, 502 millions € TTC,
- Variante 3 : 9, 670 millions € TTTC

Ainsi, il convient d'ajouter au montant des investissements d'ailleurs incertains (financement de la SNCF pour le « passage inférieure » sous les voies ferrées), un montant d'investissements pour le troisième franchissement du Rhône et pour ses voies de raccordement Est (déviation de Saint Péray) et Ouest (giratoire de Bourg-lès-Valence de 35 millions à 37 millions €).

Le montant d'investissements de la déviation de Guilhaerand – Granges s'est élevé à 15 millions d'euros et la déviation de Saint Péray à venir à plus de 8 millions d'euros.

Ce bouclage du contournement « tout voiture » de Valence représenterait ainsi un montant de 50 à 70 millions d'euros, les contribuables seront - ils être mis à contribution ?

Quelle cohérence entre ce contournement complet qui ouvrirait de fait de larges espaces agricoles et naturels à l'urbanisation et l'orientation du SCoT (et des différentes lois « urbanisme ») prônant une limitation drastique de la consommation d'espaces agricoles et naturels ?

Frapna Drôme Nature Environnement
38 avenue de Verdun
26000 VALENCE
T. : 04 75 81 12 44
Site : <http://www.frapnadrome.org/>
Courriel : herisson@frapnadrome.org