

Observation_n°251-Frapna26_Contribution 1 -EP-DéviatiionSt-Péray-GG 31 03
21



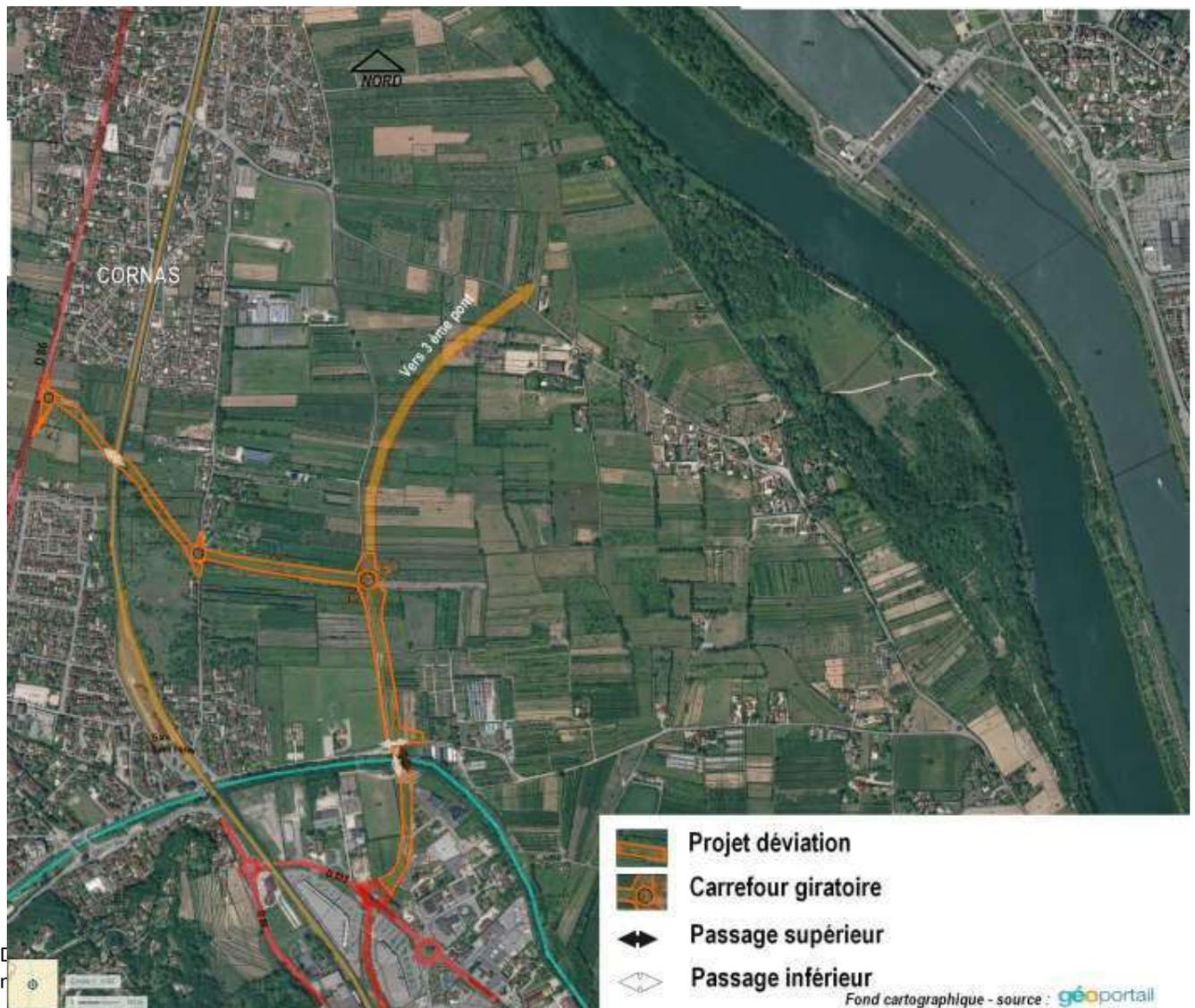
Déviatiion de Guilherand-Granges/Saint-Péray Section Nord du Mialan à la RD 86

<http://www.registredemat.fr/deviation-rd86-ardeche>

1. Quel est l'objectif sous ce projet de déviation ?

En synthèse, le schéma d'une urbanisation périphérique

Ce projet de déviation de Guilherand-Granges/Saint-Péray est à analyser comme un tronçon d'un projet global de contournement routier circulaire de l'agglomération de Valence - Bourg-Lès-Valence - Guilherand-Granges qui se poursuit sur plusieurs décennies, avec un franchissement du Rhône au Sud (2ème Pont des Lônes), puis un futur franchissement du Rhône au Nord (3ème Pont en vue de relier l'échangeur autoroutier de Valence Nord avec cette déviation de GG/Saint-Péray).



Enquêtes conjointes
DUP et Parcellaire – déviation Guilherand-Granges/ Saint-Péray – section nord Mialan à RD86
Communes de Saint-Péray et Cornas

Ce tronçon poursuit le contournement de Guilherand-Granges pour contourner Saint-Péray par l'Est, en franchissant le Mialan, jusqu'au Sud-Est de Cornas, où un giratoire permet soit de rejoindre la RD86 au Sud de Cornas, soit d'envisager de contourner Cornas par l'Est et de rejoindre le futur 3ème Pont puis l'échangeur autoroutier de Valence Nord.

*Contribution Frapna Drôme Nature Environnement (avril 2021) au Dossier d'Enquête
Publique concernant le projet de Déviation de Guilherand-Granges/Saint-Péray - Section
Nord du Mialan à la RD 86*

Ce tronçon, déclaré d'utilité publique, est soumis à Enquête Publique sans que la cohérence du projet global le soit, ce qui pose problème pour la cohérence de l'ensemble, car **les besoins et les contraintes règlementaires ont évolué et évolueront**, remettant en question la pertinence du projet global.

La nécessité de déviations routières est l'argument qui initie l'urbanisation de vastes zones délimitées par ces déviations, en **artificialisant des sols** notamment agricoles et naturels, ce qui est ici projeté avec la déviation de Saint-Péray, puis avec sa prolongation en direction du 3ème pont.

Ces déviations promettent de repousser la circulation sur des axes externes pour fluidifier les **déplacements internes courts**, et promettent de supprimer les nuisances **trafic - bruit - pollution**.

Ces déviations sont principalement utiles aux voitures et aux poids lourds, dans leurs **déplacements externes longs**, en leur évitant les difficultés du trafic interne des agglomérations.

Si le trafic fluidifié économise de l'énergie, il la dépense avec l'allongement des parcours, et s'il améliore temporairement le cadre de vie des uns, il dégradera le cadre de vie des futurs voisins des déviations.

En effet, l'urbanisation progressive des zones nouvellement délimitées, produit une augmentation de la population, de ses activités, de ses parcours, générant un trafic supplémentaire avec de nouvelles congestions et de nouvelles nuisances.

Ce principe d'urbanisation nourrit un schéma territorial plus vaste de développement des villes et de désertification rurale, notamment alimenté par la réduction des besoins de l'agriculture intensive, et par la concentration industrielle et commerciale dans les villes.

Commentaires & Questions

· En synthèse, les contraintes environnementales du climat, de la transition énergétique, de la qualité de l'air, des besoins agricoles, de la biodiversité, ne sont plus cohérentes avec l'accroissement du trafic routier et de l'artificialisation des sols, induits par ce projet de déviation.

· Ce projet s'inscrit dans un schéma de développement passé, offrant peu de résilience aux problématiques présentes et futures.

· Pour ces raisons, nous vous demandons de bien vouloir apporter un avis défavorable à ce projet, en l'état, en l'absence d'un plan (de l'agglomération Valence-Bourg-Les-Valence-Guilherand-Granges) de report modal réel et pratiqué sur les Transports Collectifs et doux, et en l'absence de garanties sur le respect de la non artificialisation des sols agricoles et naturels à venir.

2 Avec quelles contraintes à intégrer ?

2.1 Cohérence avec la Transition Énergétique

Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015

Les Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) doivent permettre la prise en compte la problématique climat-air-énergie à travers un projet couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et respectant les axes d'action de la loi :

réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) (-40% de 1990 à 2030, loi Pope -75% de 2005 à 2050)

adaptation au changement climatique,

sobriété énergétique (-50% de 2012 à 2050 avec 32% d'énergie renouvelable en 2030), qualité de l'air.

L' article L229-26 du Code de l' Environnement précise l' obligation d' élaborer un plan climat-air-énergie pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants est assortie d' un délai de rigueur fixé au 31 décembre 2018. La compatibilité de ce projet avec la stratégie territoriale fixée par le plan climat peut, à ce titre, être considérée comme requise. Et les éléments de démonstration doivent être partie intégrante du dossier.

Le dossier est donc à ce titre également incomplet et ne permet pas de statuer sur l' utilité publique du projet.

Commentaires & Questions

. Comment sera-t-il possible de statuer sur l' utilité publique d' un dossier incomplet qui ne peut pas prendre en compte la stratégie territoriale fixée par le Plan climat puisque cette stratégie n' est pas finalisée contrevenant ainsi aux exigences règlementaires ?

. Comment cette déviation prend-elle en compte les exigences de la problématique climat-air-énergie à court et long terme, afin de révéler son utilité publique déclarée ?

2.2 Cohérence avec le Climat

Pour mémoire, nous rappelons ci-dessous les enjeux planétaires précisés par le GIEC.

Cycles d' évaluation et recommandations du GIEC

<https://www.ecologie.gouv.fr/travaux-du-giec>

« Trois rapports spéciaux ont été produits au cours du 6ème cycle d' évaluation en cours du GIEC: en octobre 2018, un premier rapport Spécial sur l' impact d' un réchauffement global de 1,5

° C au-dessus des niveaux pré-industriels et sur les trajectoires d' émission de gaz à effet de serre correspondantes.

en août 2019, un deuxième rapport spécial sur les liens entre le changement climatique, la désertification, la dégradation des terres, la gestion durable des terres, la sécurité alimentaire, et les flux de gaz à effet de serre dans les écosystèmes terrestres.

en septembre 2019, un troisième rapport spécial sur les liens entre le changement climatique, les océans et la cryosphère. »

Le GIEC (Groupement Intergouvernemental d' Experts sur les évolutions du Climat) fait les recommandations suivantes sur l' urbanisation dans son 5ème Rapport :

« Le fait d' aborder la question de l' urbanisation sous un angle global offre de nombreuses occasions de renforcer la résilience, de réduire les émissions et de promouvoir un développement plus durable (degré de confiance moyen). Les zones urbaines sont responsables de plus de la moitié de la consommation mondiale d' énergie primaire et des émissions de CO2 liées à l' utilisation de l' énergie (éléments disponibles moyens, degré de cohérence élevé), et c' est dans ces zones que se concentrent une bonne partie des populations et des activités économiques exposées aux effets du changement climatique. Dans les régions marquées par une croissance démographique et une urbanisation rapides, les stratégies d' atténuation fondées sur la planification de l' utilisation de l' espace et la construction d' infrastructures efficaces peuvent permettre d' éviter de rester bloqué dans des modes d' émissions élevées. Le zonage à vocation mixte, le développement axé sur le transport, la densification et le rapprochement des lieux de travail et d' habitation peuvent réduire l' utilisation directe et indirecte de l' énergie dans différents secteurs. La densification intelligente de l' espace urbain peut préserver les terres servant au stockage du carbone, à l' agriculture et à la production de bioénergie. La réduction de la consommation d' énergie et d' eau dans les zones urbaines grâce à des villes respectueuses de l' environnement et au recyclage de l' eau sont des exemples de mesures d' atténuation qui favorisent en même temps l' adaptation au changement climatique. La construction d' infrastructures plus résilientes peut réduire la vulnérabilité des villes et autres établissements humains aux inondations côtières, à l' élévation du niveau de la mer et à d' autres facteurs de stress induits par le climat ».

Commentaires & Questions

· Comment ce projet répond-il à l' enjeu climatique et peut-il satisfaire les recommandations du GIEC à court et long terme ?

· Comment résout-on ici la nécessité de transports alternatifs à l'automobile efficaces ?

Les parcours des déplacements alternatifs doux internes à l'agglomération globale de Valence - Bourg-Lès-Valence - Guilhaerand-Granges n'ont pas les mêmes objectifs de déplacements que les axes routiers externes. Comment les cheminements internes économes, propres, doux, collectifs seront-ils mis en cohérence et en efficacité pour être effectivement plus pratiqués que l'automobile, en étant prioritaires, rapides, continus, directs, protégés ?

· Comment sera contrôlée l'urbanisation de la plaine de Guilhaerand-Granges-Saint-Péray initiée avec cette déviation ?

2.3 Cohérence avec la Qualité de l'air

https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/datalab_71_bilan_qualite_air_france_2019_septembre2020.pdf https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/atmoaura_rapportannuel2019_bqa_ok_0.pdf
<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/bilan-2019-drome-ardeche>

Bilan 2019 de la qualité de l' air (ATMO) France, Auvergne Rhône-Alpes

(ATMO Fédération des associations de surveillance de la Qualité de l'Air)

Le bilan 2019 de la qualité de l' air en France indique :

« *la qualité de l' air s' est globalement améliorée sur la période 2000-2019* »

« *Ces améliorations font suite à la mise en œuvre de stratégies et plans d' action pour réduire les émissions dans différents secteurs d' activité* »

Les particules sont classées selon leur diamètre : PM₁₀, fines, de diamètre inférieur à 10 μm, dans lesquelles plus de la moitié sont des PM_{2,5}, très fines, de diamètre inférieur à 2,5 μm, dans lesquelles sont les PM₁, ultrafines (PUF), de diamètre inférieur à 1 μm, dans lesquelles sont les PM_{0,1} de diamètre inférieur à 0,1 μm.

« Actuellement, **seules les concentrations des PM₁₀ et des PM_{2,5} sont réglementées** au niveau européen. ». Pourtant, « **Les particules PM₁ comptent parmi les plus nocives** pour la santé, leur petite taille leur permettant de pénétrer profondément dans l' appareil respiratoire, jusqu' aux alvéoles pulmonaires. **Composant la majeure partie des aérosols urbains**, ces particules se forment près des sources d' émissions et constituent des noyaux de condensation autour desquels polluants et humidité s'adsorbent, augmentant potentiellement leur toxicité ».

L' Ozone (O₃) « *est un polluant exclusivement secondaire qui se forme sous l' effet du rayonnement solaire et de réactions chimiques complexes entre différents polluants, en particulier les NO_x et les composés organiques volatils (COV)* ».

Bilan 2019 de la qualité de l' air (ATMO) Drôme, Agglo Valence-Romans

En 2019, en Drôme, les particules en dépassement, par rapport à la réglementation, sont les :

NO₂ (Dioxyde d' Azote) 0,3% de personnes exposées au dépassement dans l' Agglo Valence-Romans, le long du Rhône sur ses grands axes routiers,

« *La diminution des émissions du transport routier (en raison du renouvellement du parc automobile) est en partie contrebalancée par l' augmentation des distances parcourues* »

PM₁₀ 0,3% de personnes exposées au dépassement dans l' Agglo Valence-Romans,

chauffage au bois, filtres à particules automobiles, techno dépollution industrielle,

PM_{2,5} 6 % de personnes exposées au dépassement dans l' Agglo Valence-Romans,

O₃ (Ozone) 99 % de personnes exposées au dépassement dans l' Agglo Valence-Romans.

Ville de Valence

<https://www.valence.fr/fr/re-decouvrir-la-ville/ville-verte/actions-pour-l-environnement/pollution-de-l-a7-la-ville-exige-un-contournement-autoroutier.html>

« *12 Juillet 2017 : la nouvelle jurisprudence du Conseil d' État (association les amis de la*

Terre France, requête 394 254) assigne à l'État non plus une obligation de moyens mais une obligation de résultat en matière de respect des normes de pollution atmosphérique »

Cadre international et européen de réduction de la pollution de l'air

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair>

"Objectifs de réduction fixés pour la France (exprimés en % par rapport à 2005)"

"À horizon 2030 SO₂ -77 % NO_x -69 % COVNM -52 % NH₃ -13 % PM_{2,5} -57 %"

Les NO_x sont principalement le NO₂ et le NO (Monoxyde d'Azote)

Commentaires & Questions

· Comment cette déviation de St-Péray, la traversée de la Plaine vers le 3ème Pont et l'urbanisation à venir, vont-ils améliorer les résultats à court et long terme des taux de particules déjà en dépassement, avec des seuils réglementaires programmés pour évoluer à la baisse ?

· Comment vont-ils préparer à limiter les particules nocives ultrafines (PUF) non réglementées ?

· Compte-tenu de sa mission, quels avis ou recommandations la DREAL (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) aurait pu proposer ou dû émettre ?

(La DREAL a pour mission principale de mettre en œuvre le Grenelle de l'environnement et de contrôler les activités industrielles pour prévenir les problèmes de pollution et les risques d'atteinte à l'environnement)

2.4 Cohérence avec la Stratégie Eau-Air-Sol

http://www.drome.gouv.fr/IMG/pdf/strategie_actions_eau_air_sol.pdf

Stratégie de l'État en Auvergne-Rhône-Alpes, en Drôme

« Objectifs de la stratégie

Eau

Atteindre l'objectif de bon état de 100 % des masses d'eau en 2040 et pour cela :

· Atteindre le bon état pour au moins 60 % des masses d'eau au sein de chacun des bassins à l'horizon 2027 ;

· Revenir à l'équilibre pour les bassins en déficit à l'horizon 2027, en travaillant à la fois sur les économies d'eau, les projets de transferts d'eau et la création de retenues ;

· Réduire les prélèvements de 10 % d'ici 2025 et 25 % en 2035, conformément aux conclusions des Assises de l'eau.

Air

Respecter les recommandations de l'OMS de la qualité de l'air pour éviter les effets nuisibles sur la santé humaine de la pollution atmosphérique à l'horizon 2040 et réduire de 50 % le nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires en vigueur en 2019 d'ici 2027

Sol

Atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette à l'échelle de la région à l'horizon 2040 et réduire à l'échelle régionale la consommation foncière réelle d'au moins 50 % en 2027 par rapport à la moyenne de consommation foncière réelle annuelle entre 2013 et 2017 à l'échelle de la région (32,5 km²/an). »

« Le développement de projets de territoires (PTGE et SAGE* pour la gestion de l'eau, SCoT et PLUi* pour l'aménagement et la planification, PCAET pour l'air, l'énergie et le climat) est promu et accompagné par l'État sur des périmètres pertinents en fonction de l'approche adoptée ; dans tous les cas, ils doivent aborder l'eau, l'air et le sol et montrer dans quelle mesure le projet est résilient dans le cadre du changement climatique. Dans le même esprit, toute démarche de territoire devra prendre en compte conjointement ces trois enjeux, même si ce n'est pas leur objet premier. Ainsi par exemple, les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT) devront nécessairement s'intéresser à la protection du foncier agricole, à la sécurisation de l'accès à*

l'eau et à la maîtrise des pollutions de l'air. »

PTGE* Projet de Territoire pour la Gestion de l'Eau - SAGE* Schéma d' Aménagement et de Gestion de l' Eau

PLUi* Plan Local d' Urbanisme intercommunal

« *Suivi de la mise en œuvre de la stratégie*

Mesurer régulièrement l'atteinte des objectifs fixés est essentiel à la réussite de la stratégie. »

« *Élaboration et mise en œuvre d' un plan ozone (Chef de Projet DREAL-PRICAE) »*

« *Nombre de jours de dépassement des seuils d'information et d'alerte tels que définis en 2019*

> *suivi ATMO* **Cible : 50% des valeurs de 2019»**

Commentaires & Questions

· Dans quelle mesure, le projet de déviation de Saint-Péray, lié aux futurs projets avec le 3ème pont du Rhône, est-il prévu d'être résilient dans le cadre du changement climatique, sur le plan de l' eau, de l' air et du sol, et de prendre en compte conjointement ces trois enjeux, même si ce n'est pas leur objectif premier ?

· Quelles dispositions le projet de déviation de Saint)-Péray, ou le cadre plus large de ce projet, prévoit pour mesurer l'atteinte d'objectifs Eau-air-sol ?

· Comment la DREAL peut-elle n'émettre aucun avis dans ce projet alors qu'elle est en charge de problèmes comme l'Ozone (99 % de personnes exposées au dépassement dans l'Agglo Valence-Romans) ?

2.5 Cohérence avec l'Artificialisation des sols

https://www.banquedesterritoires.fr/climat-et-resilience-la-commission-speciale-de-lassemblee-renforce-la-palette-doutils-pour-freiner?pk_campagne=Flux%20RSS&pk_kwd=2021-03-18&pk_source=Actualit%C3%A9s%20Localtis&pk_medium=RSS

Atteindre l' objectif d' absence de toute artificialisation nette des sols en 2050

« *La commission spéciale de l'Assemblée nationale chargée d'examiner le projet de loi Climat et Résilience, a adopté, dans la soirée du 17 mars 2021, l'autre volet très attendu du titre IV "Se loger" consacré à la lutte contre l'artificialisation des sols. » avec comme objectif l'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050, et « de diviser par deux le rythme d'artificialisation sur la décennie à venir par rapport à la consommation des sols observée ces dernières années, le texte comporte de nombreuses mesures d'adaptation des règles d'urbanisme ainsi que des dispositions pour la protection des écosystèmes »*

Commentaires & Questions

· Nous souhaitons que soit inscrit, dans le projet de déviation de Saint-Péray, et les futurs projets avec le 3ème pont du Rhône, un engagement écrit de respecter ce rythme d' artificialisation pour toute urbanisation, concernant la décennie à venir.

2.6 Cohérence avec le Plan National de la Biodiversité

<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-biodiversite>

Reconquête de la biodiversité, zéro perte nette

« *La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a inscrit l'objectif de réduire à zéro la perte nette de biodiversité »*

L'analyse de l'ex-Ministre de l'Environnement Nicolas HULOT sur le processus d'artificialisation reste pertinente : « *L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité. Malgré les progrès de la planification urbaine, la consommation des espaces naturels reste trop rapide, même dans les*

zones où la population n'augmente pas, avec pour causes la construction d'habitats individuels, de zones commerciales en périphérie et le développement d'infrastructures de transport ou logistiques... ».

Le Ministère de la Transition Ecologique affiche sur son site « *L'artificialisation des sols, conséquence directe de l'extension urbaine et de la construction de nouveaux habitats en périphérie des villes, est aujourd'hui l'une des causes premières du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité.* ».

Commentaires & Questions

· Quels sont les besoins identifiés nécessitant une urbanisation et une extension urbaine dans la plaine de Saint-Péray –Guilherand-Granges – Cornas ?

· Comment l'urbanisation sera-t-elle maîtrisée par rapport à la protection des zones naturelles et agricoles ?

2.7 Cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

2.7.1 Objectifs du SCoT - Franchissement du Rhône avec le 3ème pont

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale Ardèche Drôme du Grand RoValTain Romans Valence Tain) a déjà retenu en 2017 le futur franchissement du Rhône (3ème pont) en amont de Valence.

Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand RoValTain

<https://www.grandrovaltain.fr/mobilites.html>

L'emplacement du 3ème Pont du Rhône n'est pas figé, « *Le raccordement du franchissement à la RN7 a fait l'objet de plusieurs sous-variantes de tracé.* »

Les points de franchissement étudiés sont 1) par le barrage hydro-électrique, 2) au Nord du barrage, 3) au Sud du barrage. L'étude compare, en synthèse, les impacts du franchissement (§ 4.4.5 p128)

C'est la solution 1) à 30 M€ qui génère le plus d'impacts, puis 2) à 45 M€, puis 3) à 43 M€.

- Impacts « Fort » pour les 3 solutions : *Milieu naturel, Milieu agricole, Cadre de vie, Impacts sanitaires.*

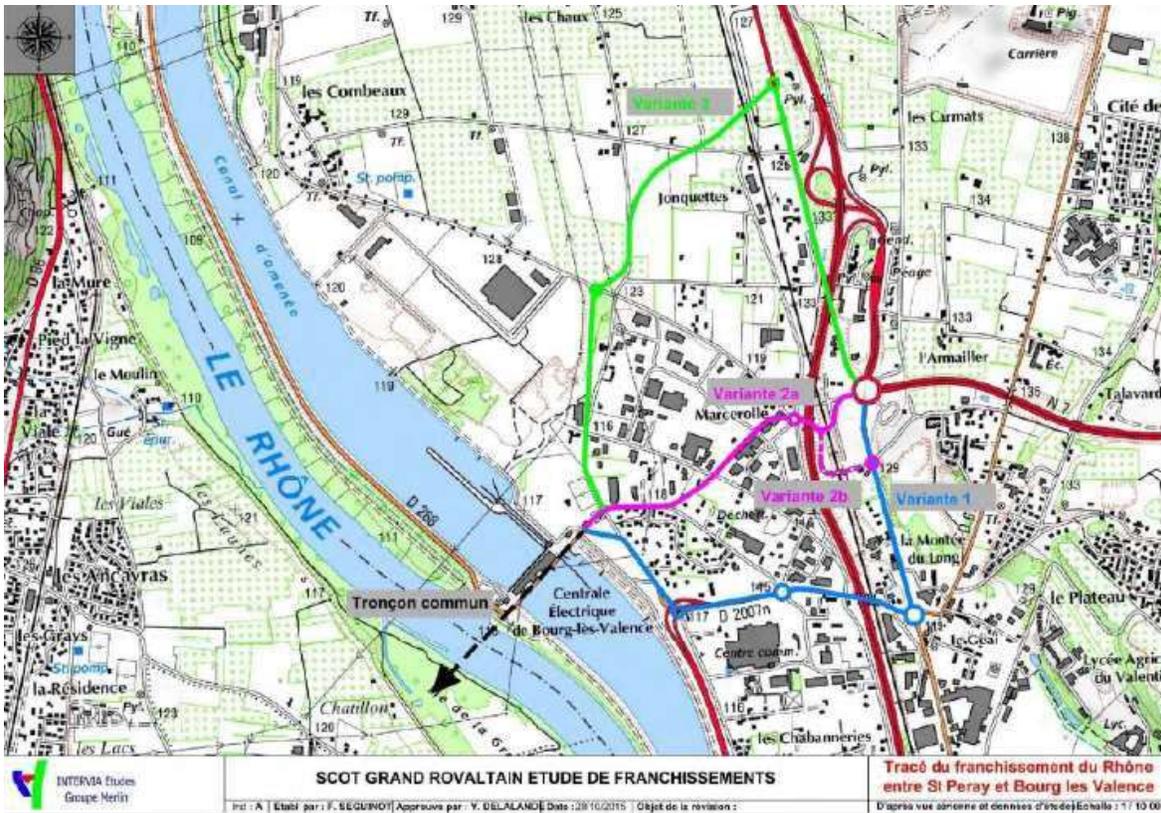
- Impacts « Fort » en plus pour la solution 1) : *Risques naturels et technologiques, Contraintes techniques.*

- Impacts « Faible » pour la solution 1) *Urbanisme, Paysage,*

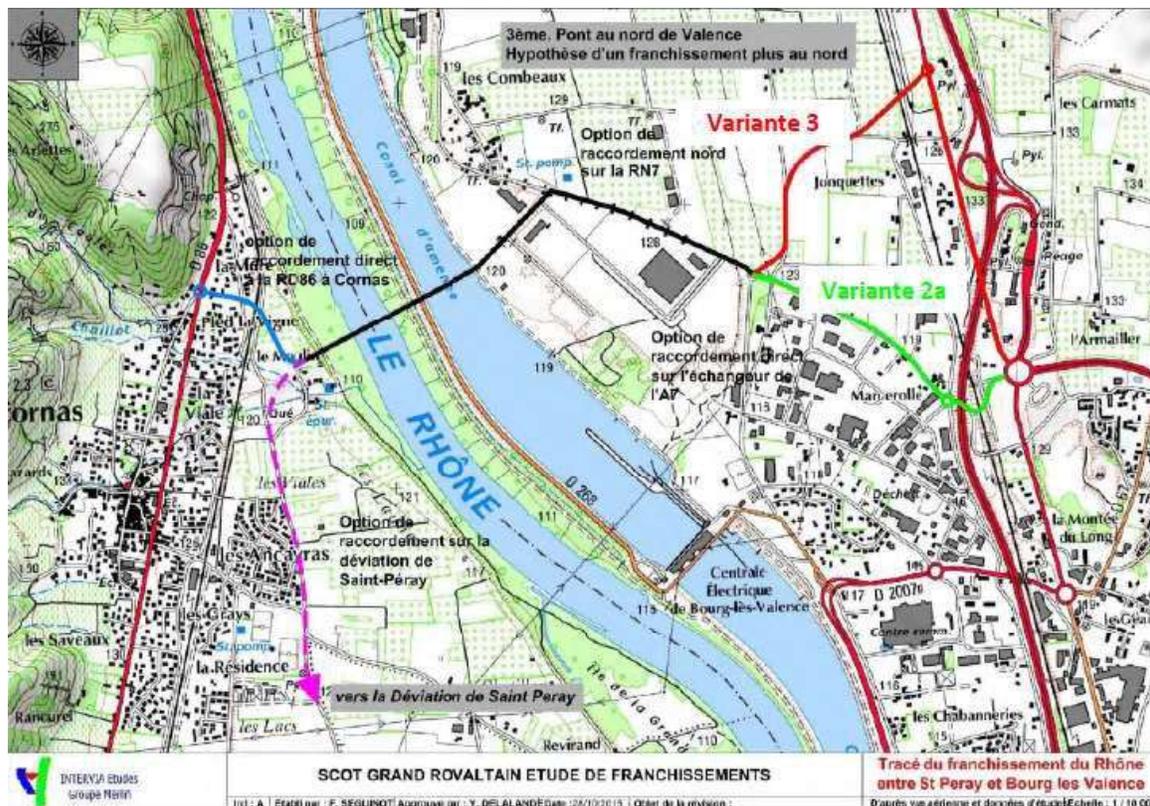
- Impacts « Faible » pour la solution 3) *Urbanisme, Contraintes techniques.*

Visualisation des différentes solutions dans les pages suivantes...

Solution 1)



Solution 2)



Contribution Frapna Drôme Nature Environnement (avril 2021) au Dossier d'Enquête Publique concernant le projet de Déviation de Guilhaierand-Granges/Saint-Péray – Section Nord du Mialan à la RD 86.

Solution 3)



Commentaires & Questions

· Comment vont être conciliés les impacts « Fort » sur Milieu naturel, Milieu agricole, Cadre de vie, Impacts sanitaires, et les contraintes de qualité de l'air, zéro artificialisation, réduction des nuisances ?

Le Document d' Orientations et d' Objectifs (D00) du SCoT du Grand RoValTain entré en vigueur le 17 janvier 2017 fixe comme objectifs aux documents d' urbanisme locaux, aux PDU et autres documents de planification des transports de :

- Permettre la réalisation des projets d' infrastructures de contournement, de déviation, notamment la déviation de la RD86 de Guilherand-Granges à Cornas,
- Réaliser des études techniques et financières visant à la réalisation de nouveaux franchissements du Rhône, notamment le projet de 3ème pont au nord de Valence.

Le SCoT du Grand RoValTain a déclaré les objectifs suivants pour le futur 3ème pont du Rhône :
« Un pont urbain sur le Rhône au nord de Valence, permettant de relier les deux rives du bassin valentinois et :

- **d' urbaniser à terme** et de manière raisonnée une partie de la plaine rhodanienne (La Plaine) -les échanges entre les deux rives du Rhône, notamment l' accès des populations aux emplois et équipements, ainsi qu' aux axes routiers structurants (A7, RN7),
- d' alléger le trafic sur le pont Mistral et sur les voies d' accès au pont des Lônes, favorisant ainsi le **développement d' usages alternatifs à la voiture particulière par report modal**. Ainsi, la **réalisation de liaisons Transports Collectifs express entre l' est de Valence et l' Ardèche** serait possible, avec des gains de temps significatifs par rapport aux temps actuels pour tous les modes.
- de connecter la ViaRhôna et la Voie Bleue en créant les liaisons nécessaires à des continuités cyclables».

Extrait D00 (Document d' Orientation et d' Objectifs) SCoT Grand RoValTain

« - Permettre la réalisation des projets d' infrastructures de contournement, de déviation ou d' optimisation du réseau à une échelle locale. Le contournement d' Alixan sur la RD 538, axe de transit nord-sud alternatif à la vallée du Rhône, la déviation de Granges-lès-Beaumont sur

la RD 532, la déviation de la RD86 de Guilhaerand-Granges à Cornas et le doublement du pont de Charmes-sur-Rhône sont des projets structurants pour le Grand RoValTain ;

- Réaliser des études techniques et financières visant : à la réalisation de nouveaux franchissements du Rhône et de l' Isère permettant d' améliorer l' accessibilité et les échanges sur le territoire du Grand RoValTain, entre les pôles urbanisés et séparés par un cours d' eau, et de déployer les moyens d' une politique multimodale, avec un réseau TC maillé autour des gares routières et ferroviaires.

Les franchissements suivants sont identifiés par l' étude d' opportunité conduite par le SM SCoT en 2015 : 3ème pont au nord de Valence, pont Drôme des Collines - RoValTain, franchissement du Rhône en prolongement du barrage de Gervans.

La réalisation de ces franchissements doit permettre de désengorger les ouvrages existants et de pacifier les centres villes par un report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les études devront prendre en compte le développement économique et urbain, l' agriculture, l' environnement notamment la transparence écologique et hydrologique de l' ouvrage, les impacts fonciers, notamment sur les secteurs directement concernés par ces franchissements...

Les PLU ou PLUi des communes et intercommunalités concernées prévoient les réservations d' emprises qu' elles jugent nécessaires et les usages des sols adaptés n' empêchant pas la réalisation des ouvrages. ».

Commentaires & Questions

· Sur l' agglomération Valence - Bourg-Les-Valence - Guilhaerand-Granges cerclée par le contournement global, quel plan public cohérent, efficace, permet un réel transfert du transport automobile vers les transports alternatifs ?

· En quoi des Transports Collectifs (TC) gratuits (comme le font d' autres villes de même taille) ne seraient pas une solution opportune pour initier ce transfert ?

· Comment vont être mis en œuvre l' application de parcours TC prioritaires, plus rapides que l' automobile, comme sur la traversée du Pont Mistral, sur les parcours stratégiques Est-Ouest, sur les axes Nord-Sud... ?

2.7.2 Objectifs d'urbanisation du SCoT

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale Ardèche Drôme du Grand RoValTain Romans Valence Tain) considère Guilhaerand-Granges, Saint Péray et Cornas comme un « espace de développement de l' agglomération valentinoise »

Saint-Péray et Cornas sont considérés comme des « pôles périurbains » dans l' armature territoriale du SCoT.

Extrait D00 (Document d' Orientation et d' Objectifs) SCoT Grand RoValTain :

« La localisation des enveloppes, fronts urbains ou corridors a une valeur indicative en ce sens où ils doivent orienter et mettre en cohérence le développement de chacun des secteurs mais ne correspondent pas et ne préfigurent pas du zonage des documents d' urbanisme.

Par ailleurs ceux-ci veilleront à utiliser les planches au 1:50 000^{ème} comme outil de base pour localiser le développement de l' urbanisation et les zones à protéger sur leur territoire notamment les espaces agricoles dans le respect de leurs enjeux respectifs.

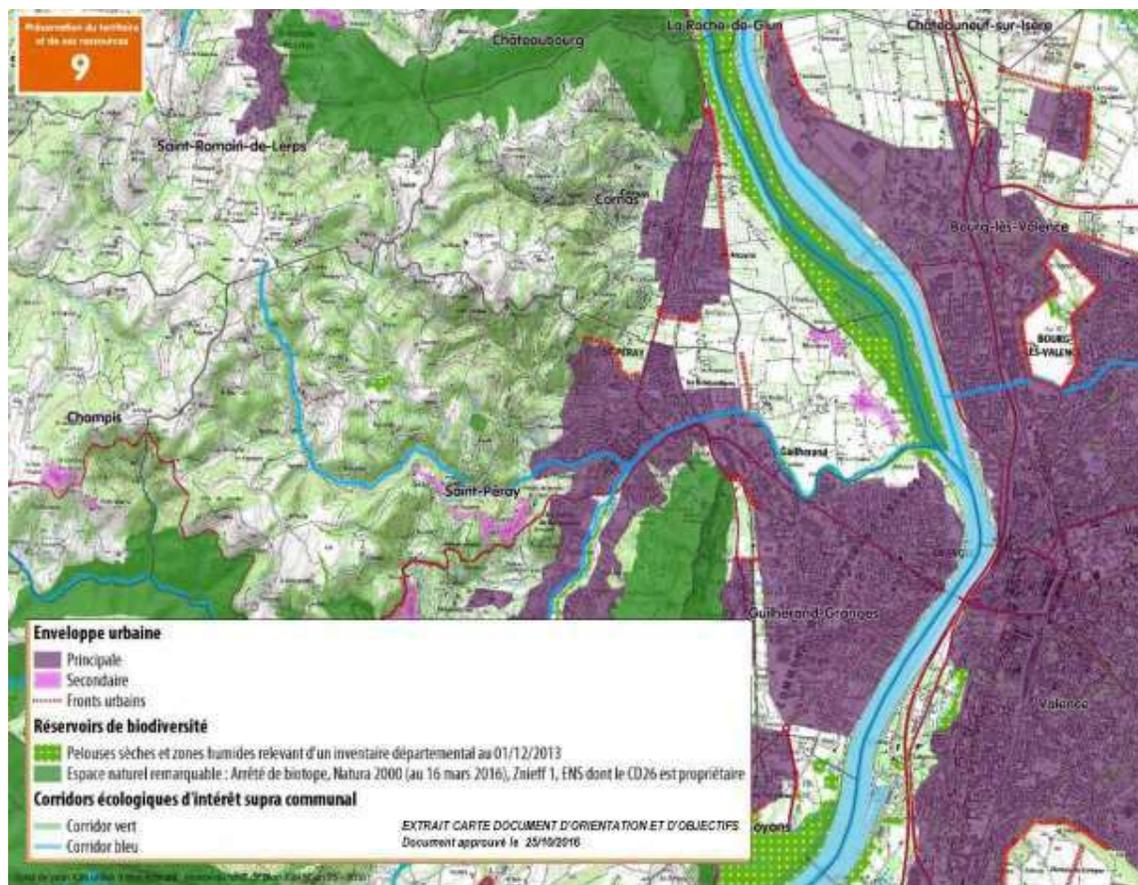
Les enveloppes urbaines localisées sur les cartes comprennent des espaces déjà urbanisés mais également des espaces non-urbanisés. Ces enveloppes urbaines constituent les secteurs préférentiels du développement urbain.

Les enveloppes urbaines principales sont le support du développement futur depuis les

principales zones urbanisées ; les extensions urbaines et villageoises doivent être localisées en continuité immédiate de ces enveloppes.

Les enveloppes urbaines secondaires regroupent les principaux hameaux, écarts et regroupements de constructions ; ils peuvent de par leur structuration et leur desserte en réseaux se renforcer ou se densifier sans nouvelle extension de l' enveloppe.

Ces enveloppes peuvent être encadrées par des fronts urbains, espaces d' interfaces entre zones urbanisées et zones agricoles ou naturelles. L' indication d' un front urbain figure une direction dans laquelle la commune doit anticiper l' arrêt de l' extension de l' urbanisation. Son positionnement exact devra être traduit dans les documents d' urbanisme des communes. »



Commentaires & Questions

· Pour encadrer le développement de l'urbanisation à proximité des infrastructures de déplacements, le SCoT souhaite réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues des circulations ferroviaire et automobile. A ce titre, les objectifs suivants doivent être traduits dans les documents d'urbanisme :

- Les extensions urbaines le long des voies identifiées comme bruyantes de niveaux 1 et 2 sont proscrites sauf aménagement urbain permettant d'en atténuer les nuisances (formes urbaines, orientation des bâtiments, conception, végétalisation,...). Ces restrictions concernent l'habitat et non l'activité ;
- Aux abords des axes routiers de niveaux 3 et 4, il convient d'inscrire dans les PLU, pour toutes opérations nouvelles les dispositions permettant des aménagements où la sécurité et le confort des riverains sont mis en avant ;
- L'intégration d'un volet sanitaire aux études d'impact relatives aux grands projets urbains, de développement ou d'infrastructures permettra de contribuer à la limitation des

nuisances pour les populations et à l' amélioration du cadre et des conditions de vie.

2.8 Cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Péray

PLU de Saint-Péray

Le PLU de Saint-Péray a été approuvé en juillet 2017.

Le projet de déviation Guilherand-Granges, Saint-Péray, Cornas est inscrit en emplacement réservé (ER n° 30 : Déviation et liaison vers 3ème pont).

Depuis, le projet ayant évolué, l' ER n° 30 ne correspond plus dans sa totalité au projet de déviation dans sa version actuelle.

Extrait étude d' impact :

« Concernant les secteurs à proximité de la déviation, l' orientation 3 du PADD du PLU « Une ville qui participe au développement du Grand Territoire » identifie plusieurs zones situées comme zones à potentiel de développement urbanistique, avec :

- Une zone située à l' Est de la déviation, en contact direct avec celle-ci, destinée à l' extension **urbaine à dominante habitat** ;
- Un **secteur d' implantation potentielle pour un lycée au niveau du futur giratoire des Mulets**, Saint-Péray bénéficiant « d' un positionnement stratégique pour l' accueil d' un établissement de ce type » du fait de l' aménagement de la déviation ;
- Le site de la société Poteaux Gaillard, situé au niveau du futur giratoire des Peyrouses/Guérêts, comme « **extension à moyen et long termes économie/équipements** ».
- Les parcelles situées sur le secteur de la Maladière, à l' extrémité Sud du projet, sont désignées comme « vitrine pour l' accueil d' un équipement valorisant le territoire ». Une organisation du secteur autour des **équipements sportifs** y est ainsi prévue. »

Commentaires & Questions

· La majorité des parcelles situées au sein de la plaine alluviale du Rhône, à l' Est de la future déviation, tout comme les parcelles concernées par le délestage de la RD86 à l' Ouest de la déviation, incluses dans le périmètre d' influence de proximité, sont identifiées au sein du PADD comme espaces agricoles à conserver (cf. Figure 120 suivante).

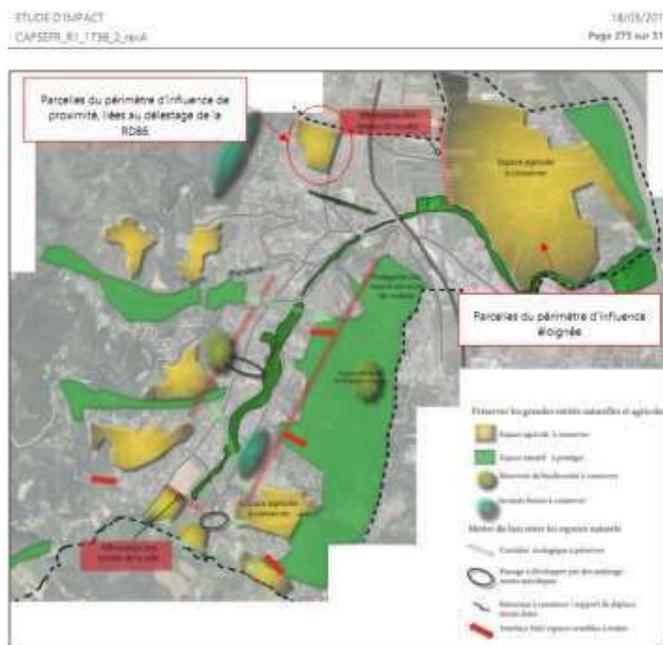


Figure 120 : Transcription de l'orientation 3 du PLU, « Une ville responsable et durable », sous forme de cartographie (Source : PADD de Saint-Péray).

· Ces surfaces n'ont ainsi pas été envisagées comme zones potentielles de développement de l'urbanisation au sein du PLU de Saint-Péray. Les parcelles concernées par le délestage de la RD86 à l'Ouest de la déviation, incluses dans le périmètre d'influence de proximité, sont identifiées au sein du PADD comme espaces agricoles à conserver.

· Affirmation des limites de la ville de Saint-Péray : la limite affichée dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU transcrit la limite du « front urbain » affichée au SCoT.

« Le projet de déviation est concerné par des parcelles classées en zones urbanisées, à urbaniser, agricoles et naturelles selon le zonage graphique du PLU, et plus précisément en :

- UI : activités industrielles, artisanales, de services et de commerces,
- UL, réservée aux équipements publics de la commune (équipements sportifs);
- AU : zone non desservie par des équipements, est destinée à terme à l'urbanisation. Cette zone AU de la Plaine, devra faire l'objet d'un projet d'ensemble (procédure de ZAC à privilégier) et d'une modification ou révision du PLU
- AUe : secteur à dominante économique, qui est concerné par une servitude de restriction d'usage conventionnelle au profit de l'Etat;
- A : espaces protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles ;
- N : zone naturelle sur l'emprise du Mialan. »

Selon l'étude d'impact, le projet de déviation est compatible avec le PLU de Saint-Péray (la compatibilité du projet avec le PLU de Saint-Péray est analysée au chapitre 11.3)

Commentaires & Questions

La figure suivante illustre le zonage de la déviation selon le PLU de Saint-Péray :

Le PLU de Saint-Péray entérine l'ER de la déviation vers le 3ème pont, alors que Côté Cornas l'ER 30 est obsolète.



2.9 Cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Cornas

PLU de Cornas

Le PLU de Cornas a été approuvé le 16 décembre 2013. Le projet de déviation est porté en Emplacement Réservé au sein du zonage graphique, ER n° 22 « Fuseau d'étude pour un raccordement routier ». Cet emplacement réservé ne correspond plus au projet de déviation dans sa version actuelle. Sur le règlement graphique du PLU la déviation traverse des parcelles classées en :

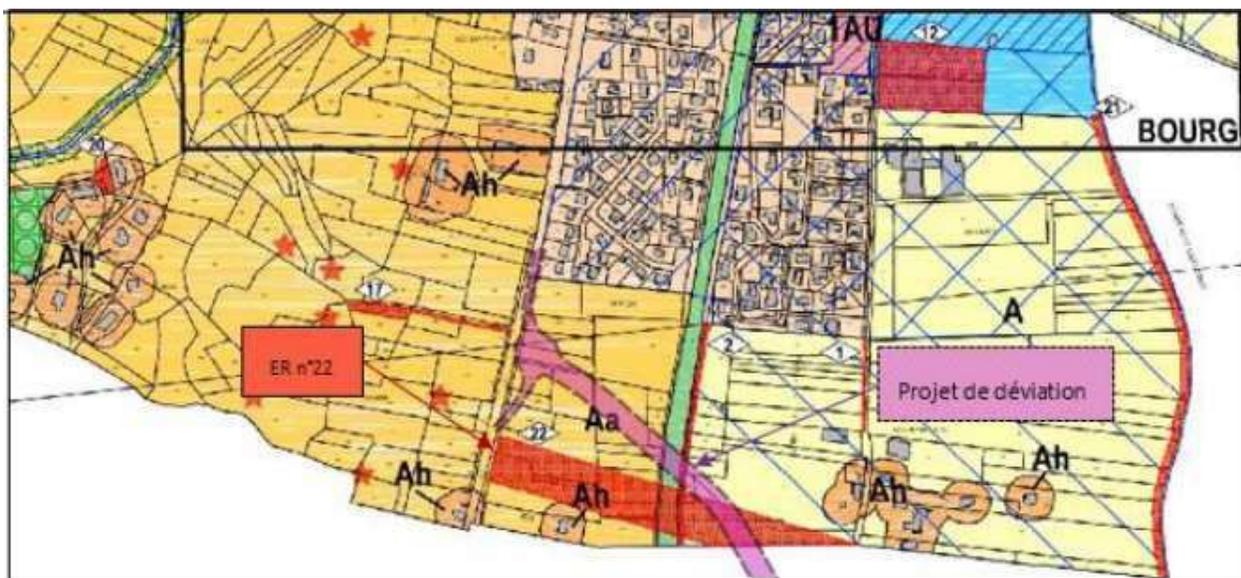
- Zones Aa : zone équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles, correspondant au coteau viticole, présentant des sensibilités paysagères importantes, interdisant toute construction ;
- Zones Ah : zone équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles, sur laquelle sont présents des habitats diffus, ou groupe d'habitats, sans vocation agricole.

Selon l'étude d'impact, le projet de déviation est compatible avec le PLU de Cornas (la compatibilité du projet avec le PLU de Cornas est analysée au chapitre 11.3).

L'espace agricole de la plaine est essentiellement occupé par des vergers et les parcelles en culture céréalière.

Extrait de l'Etude d'Impact (p. 278) :

« Il apparaît ainsi que les parcelles disponibles au sein de ces secteurs sont difficilement urbanisables en raison de leur caractère agricole et paysager, d'autant plus que le PADD de Cornas affirme sa volonté de préserver le patrimoine naturel de la commune et de maintenir l'activité agricole, représentant le secteur d'emploi le plus important. Néanmoins, la zone Ah comprenant des habitats diffus, il pourrait être envisagé à travers une modification du PLU, de faire évoluer les parcelles correspondantes en zones à urbaniser, afin de poursuivre l'urbanisation du territoire en continuité de la tâche urbaine. ».



Commentaires & Questions

· Consommation d'espace non artificialisé par l'urbanisation liée à la déviation et prévue dans les PLU :

Superficie restant « à consommer » :

Zone UL : projet d'équipement sportif : 2,25 ha

Zone AU : prévue pour de l'habitat et où un projet de lycée est envisagé : 12,90 ha.

La limite nord s'appuie sur une limite fictive : la limite communale.

Zone AUe (ancien site pollué) prévue pour de l'activité : 6,30 ha.

En conclusion, un Total d'environ 26,50 ha d'espaces agricoles ou naturels seront urbanisés et artificialisés sur ce quartier, en plus des emprises proprement dites de la déviation, et essentiellement sur Saint-Péray.

· Au vu de ces zones, il apparaît clairement que les espaces qui se trouvent au nord de l'infrastructure (parties de zones AU et AUe) mériteraient d'être déclassées en zone A, pour maintenir l'unité des espaces agricoles côté Cornas (cela représente 4,40 ha).

· Un projet de PLU intercommunal étant prévu sur la CCRC, il serait cohérent de réexaminer ces limites de zones dans le cadre de ce futur PLUi.

· L'urbanisation des 12,90 ha de zone AU va engendrer des déplacements importants : dont des déplacements scolaires avec un lycée.

Le Transport Collectif à privilégier n'est pas abordé dans le projet, il n'y a pas de site propre pour les Transports Collectifs.

· Evolution de l'Habitat : Si on affecte une dizaine d'hectares à l'habitat avec la densité minimum exigée par le SCoT, qui est de 35 à 40 logements par ha, cela signifiera à terme

- 300 à 400 logements supplémentaires sur ce secteur,

- 400 à 800 véhicules supplémentaires liés à ces logements.

Les conséquences de cette évolution, en terme de nuisances trafic-bruit-pollution, ne sont pas abordées dans le projet.



2.10 Cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bourg-Lès-Valence

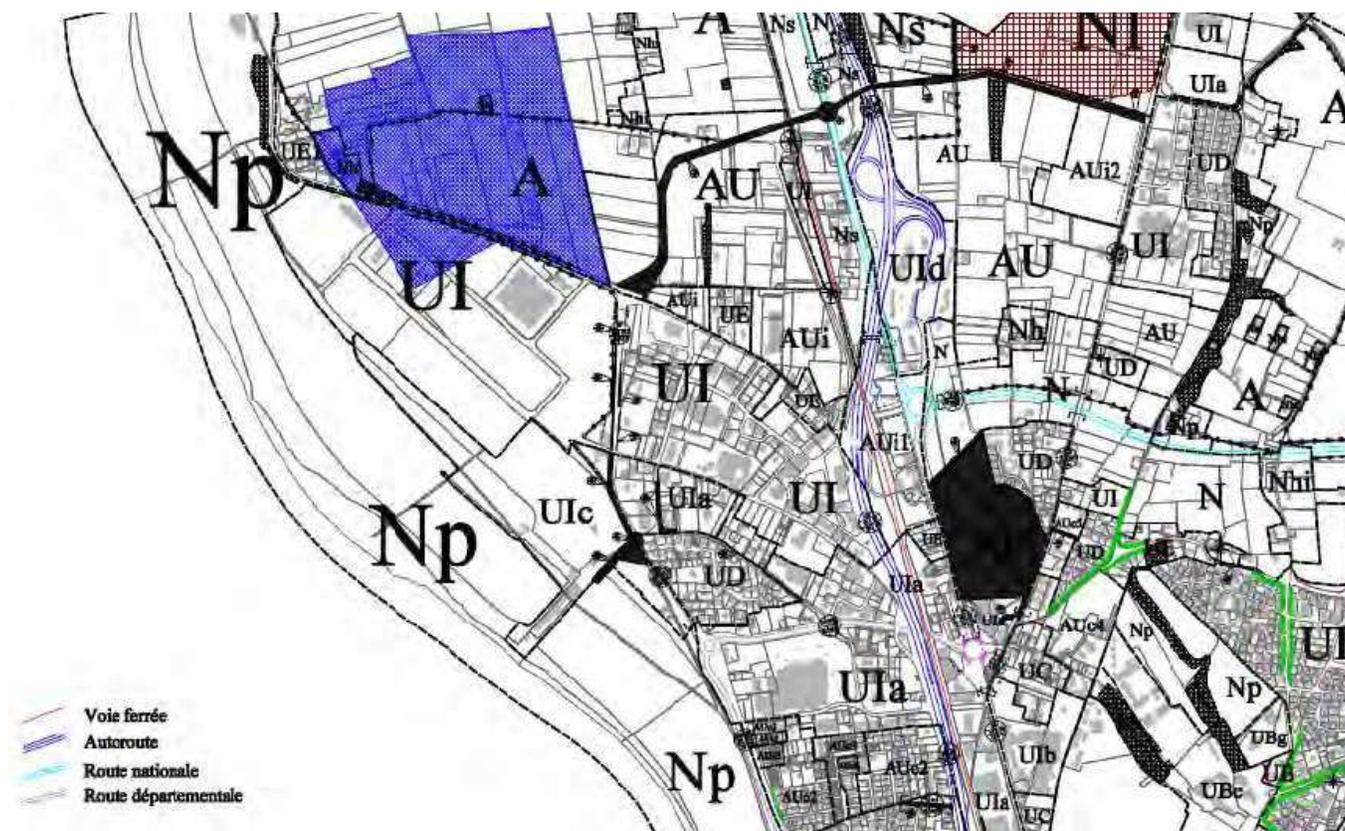
PLU/ Plan de Zonage de Bourg-Lès-Valence

Cf l'Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand RoValTain

« A Bourg-lès-Valence, le franchissement en lui-même n'a pas été inscrit en emplacement réservé, mais les options de réaménagement de la voirie dans le prolongement de ce franchissement ont fait l'objet d'emplacements réservés : pour le réaménagement du carrefour de la RD268 avec la route de Combas et une voie nouvelle se raccordant à la RD67 (cette dernière n'est pas considérée dans cette étude de faisabilité). Il existe donc un emplacement réservé pour une jonction routière entre le pont sur le Rhône et la RD67, avec création d'un giratoire intermédiaire sur la RN7. Un autre emplacement réservé est destiné à modifier l'intersection Route de Glun/Route des Combeaux (logique de raccordement vers le nord et l'autre emplacement réservé mentionné).

Le barreau routier est situé intégralement en zones agricoles, qui ne sont pas encore ouvertes à l'urbanisation. »

PLU / Plan de Zonage de Bourg-Lès-Valence



2.11 Cohérence de l'Etude d'impact

2.11.1 Descriptif Technique du Projet

Section nord de RD 533 à RD 186 : Caractéristiques voies projetées :

Linéaire : 1,7 km

Caractéristiques voies : 2 voies séparées par noue centrale + voie verte (largeur 3 m) , largeur d'emprise totale concernée par l'aménagement : 26 m à 30 m en section courante . Une partie en déblais : 2 voies sur 7 m de large.

3 carrefours giratoires (un vaste giratoire avec rayon de 35 m, 2 giratoires avec rayons de 25 m)
Création de contre-allées pour accès aux parcelles en périphérie,

Voie de liaison entre le chemin de La Plaine et le giratoire projeté sur le chemin des Mulets, Passage supérieur (pont sur le Mialan) avec voie verte passant sous le pont de la voie routière, et 2 passages inférieurs : continuité chemin de la Plaine - Rue Pierre de Coubertin sur St Péray et passage inférieur sous voie ferrée au sud de Cornas . Emprise concernées : au total 7,83 ha - 42 propriétaires

Coût total avec travaux : 6.226.496 € HT, dont notamment :

- acquisitions foncières : 1 150 000 €

- travaux d'aménagement : 483 100 €

32 064 m² de parcelles agricoles sont impactées par la déviation, afin de compenser les pertes de surfaces agricoles, la commune de Saint-Péray met à disposition des terrains pour les exploitants (31545 m² proposés aux exploitants en 2020).

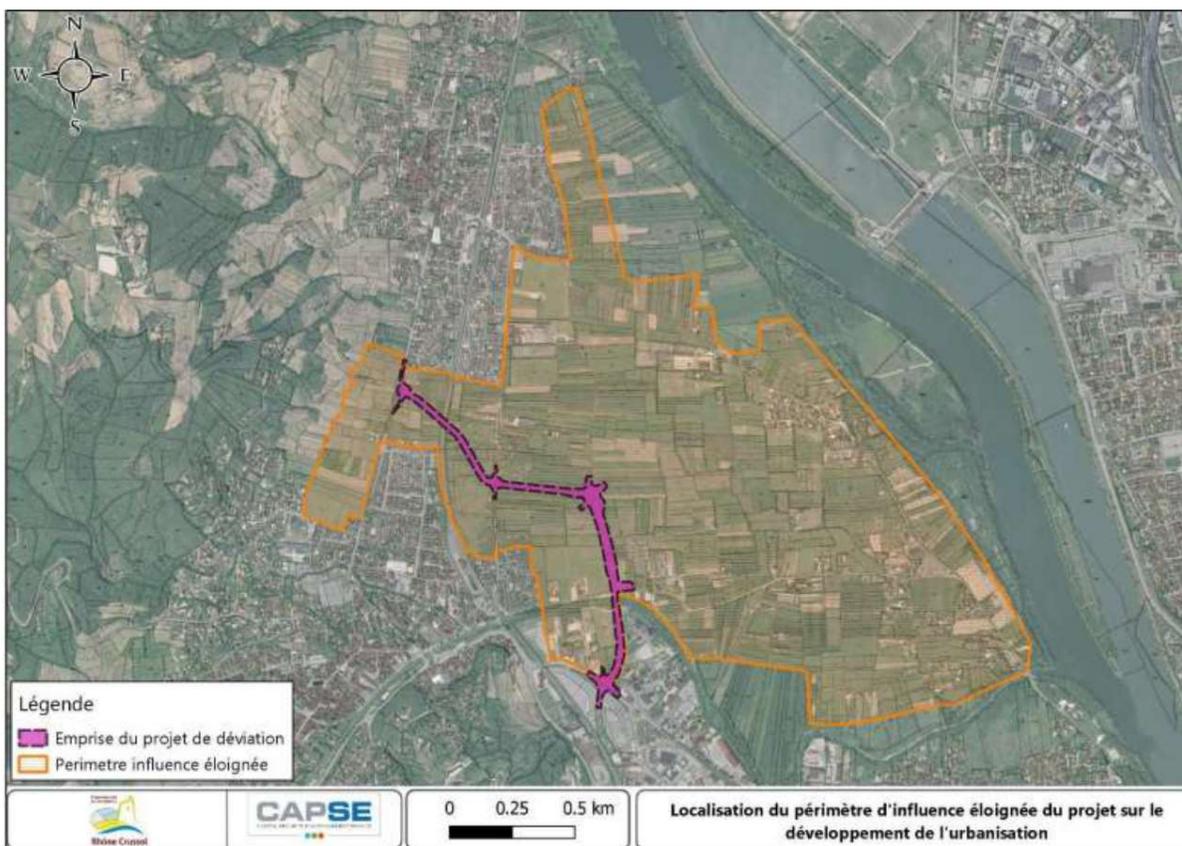
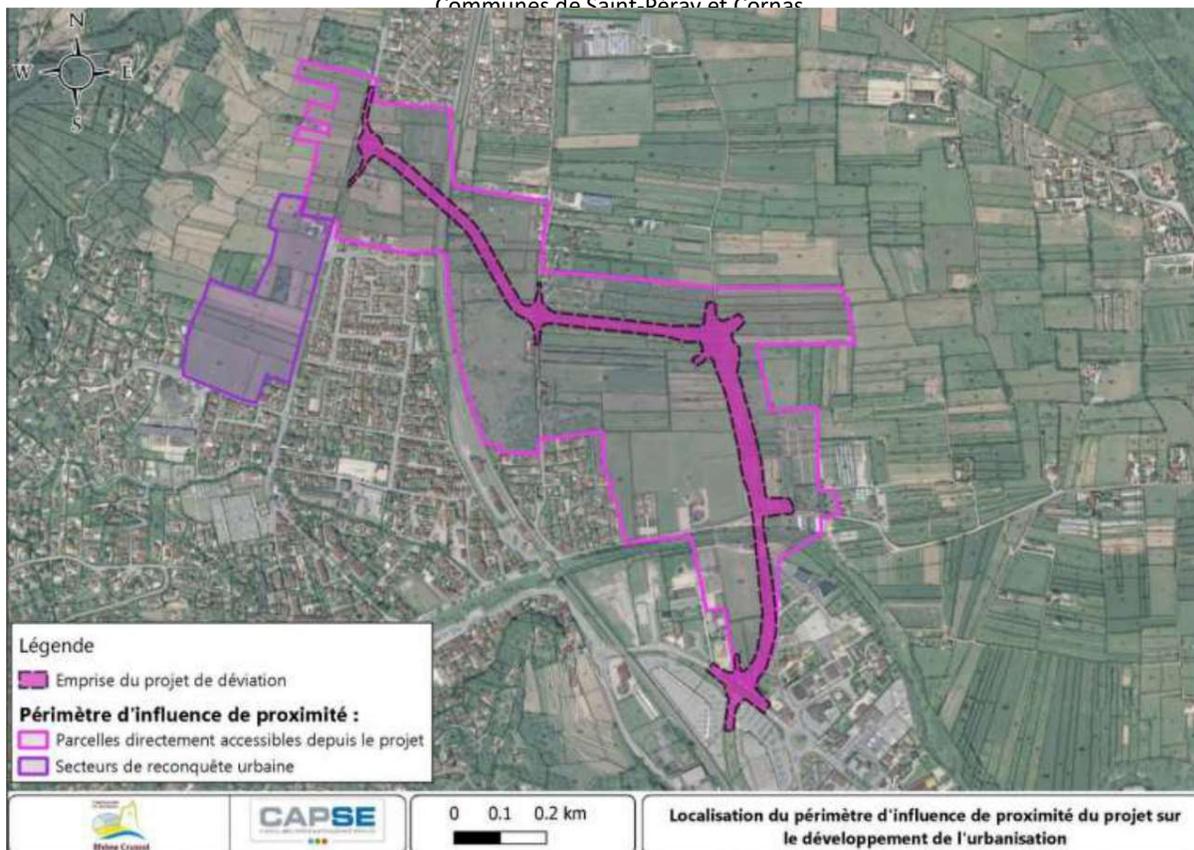
2.11.2 Artificialisation des sols

Impacts attendus de cette nouvelle voie sur le développement de l'urbanisation

L'étude d'impact de la déviation conclut que « *le projet de déviation ne présente pas d'impact négatif sur le développement éventuel de l'urbanisation. En revanche, il peut ouvrir à des opportunités de développement et contribuer à la dynamisation urbaine du secteur.* »

Voir pages 268 à 271 de l'étude d'impact : périmètre d'influence de proximité du projet et périmètre d'influence éloignée : « *=> Périmètre d'influence de proximité : périmètre dans lequel sont observés les effets directs du projet en termes d'évolution de l'urbanisation. Il s'inscrit au contact de l'infrastructure, ou des secteurs directement influencés par la nouvelle offre de transport: terrains directement accessibles depuis l'infrastructure, parcelles redevenues attractives pour l'urbanisation du fait du délestage de la RD86 ...* »

Lire page suivante...



Contribution Frapna Drôme Nature Environnement (avril 2021) au Dossier d'Enquête Publique concernant le projet de Déviation de Guilhaud-Granges/Saint-Péray - Section Nord du Mialan à la RD 86.

« *Périmètre d' influence éloignée* : territoire plus large, au sein duquel la nouvelle offre de mobilité est toujours susceptible de contribuer au développement de l' urbanisation, mais de façon moins directe et sous l' influence de plusieurs caractéristiques physiques (géographiques, climatiques...), urbaines (spatialisation des fonctions, continuité d' espaces...) et sociales (bassins de vie, pratiques urbaines...).

L' accès aux secteurs géographiques situés à proximité de la future voie de circulation, notamment à l' Est de cette dernière, en direction du fleuve Rhône, sera facilité, leurs propres voies d' accès étant connectées à la future déviation. A noter que le développement de l' urbanisation au sein de ces secteurs dépendra de la requalification de ces voies d' accès. »

Commentaires & Questions

· L' étude d' impact montre qu' il y a bien des phénomènes d' urbanisation qui vont être induits par cette nouvelle infrastructure, et qui peuvent être très importants sur les changements d' affectation et d' artificialisation des sols, mais aussi très étendus en superficie, même au niveau du périmètre d' influence de proximité.

Quelles données chiffrées et quantitatives l' étude d' impact fournit-elle sur ces emprises et sur les déplacements qui seront induits localement par ces changements d' affectation des sols ?

2.11.3 Limites de Consommation foncière du SCoT

Limiter la consommation foncière du Grand Rovaltain à **92 hectares par an** sur la période 2016-2040.

Objectifs de consommation foncière en ha, pour la CCRC (Communauté de Communes Rhône Crussol) **entre 2016 et 2040 : 275 ha** (habitats, activités, équipements, infrastructures)

Les documents d' urbanisme locaux doivent permettre d' atteindre à minima les objectifs de densité moyenne suivants, déclinés en deux périodes :

Pour les pôles périurbains de St Péray et Cornas : Objectifs de densité moyenne en logement/hectare : 35 logements minimum par ha de 2016 à 2025, puis 40 logements minimum par ha de 2026 à 2040. Ces objectifs devront être atteints de manière globale sur les zones à urbaniser des PLU.

Commentaires & Questions

· Le SCoT est peu contraignant sur ce secteur, il n' affiche que deux limites (front urbain) à l' urbanisation :

- un front urbain au sud de la limite actuelle de l' agglomération de Cornas,
- un front urbain au nord du Mialan, côté Est du Chemin des Mulets,
- absence de limite à l' urbanisation côté nord.

2.11.4 Dispositions des PLU de Saint-Péray et Cornas

En synthèse des dispositions de ces deux PLU, l' étude d' impact conclut :

Extrait étude d' impact pages 278 à 280 :

« *Le projet de déviation de Saint-Péray s' inscrit dans le projet plus global de la déviation de Guilherand-Granges/Saint-Péray/Cornas, intégré aux différents documents d' urbanisme (SCoT et PLU) depuis de nombreuses années. Bien que sa vocation première soit la fluidification du trafic et la diminution des nuisances pour les riverains des communes concernées, il est également envisagé comme une opportunité de développement urbain et économique, le projet permettant à terme l' amélioration de la desserte de la plaine ardéchoise vis-à-vis de l' agglomération de Valence.*

Cependant, cette urbanisation ne semble pas possible dans l'ensemble des périmètres d'influence de proximité et éloignée. En effet, le classement des parcelles en zones inconstructibles d'une part par les PLU respectifs de Saint-Péray et Cornas (zones agricoles ou naturelles à préserver), la présence de zones inondables en bordure du Rhône ou encore la volonté de la communauté de communes de limiter l'étalement urbain au profit du comblement des dents creuses ou de la réhabilitation du bâti existant contraignent fortement les possibilités d'urbanisation.

Les parcelles pressenties pour l'urbanisation sont ainsi présentées sur la Figure 123 suivante, et sont divisées en deux catégories :

- Parcelles à potentiel d'urbanisation à vocation d'habitat ;
- Parcelles à potentiel d'urbanisation à vocation économique ou pour le développement des installations et infrastructures publiques.

A noter qu'il s'agit ici d'une analyse préliminaire du potentiel urbanistique de la zone ; une analyse plus précise des tènements fonciers disponibles et adaptés au développement de l'habitat ou de pôles économiques permettra de valider ces propositions et de les compléter. »

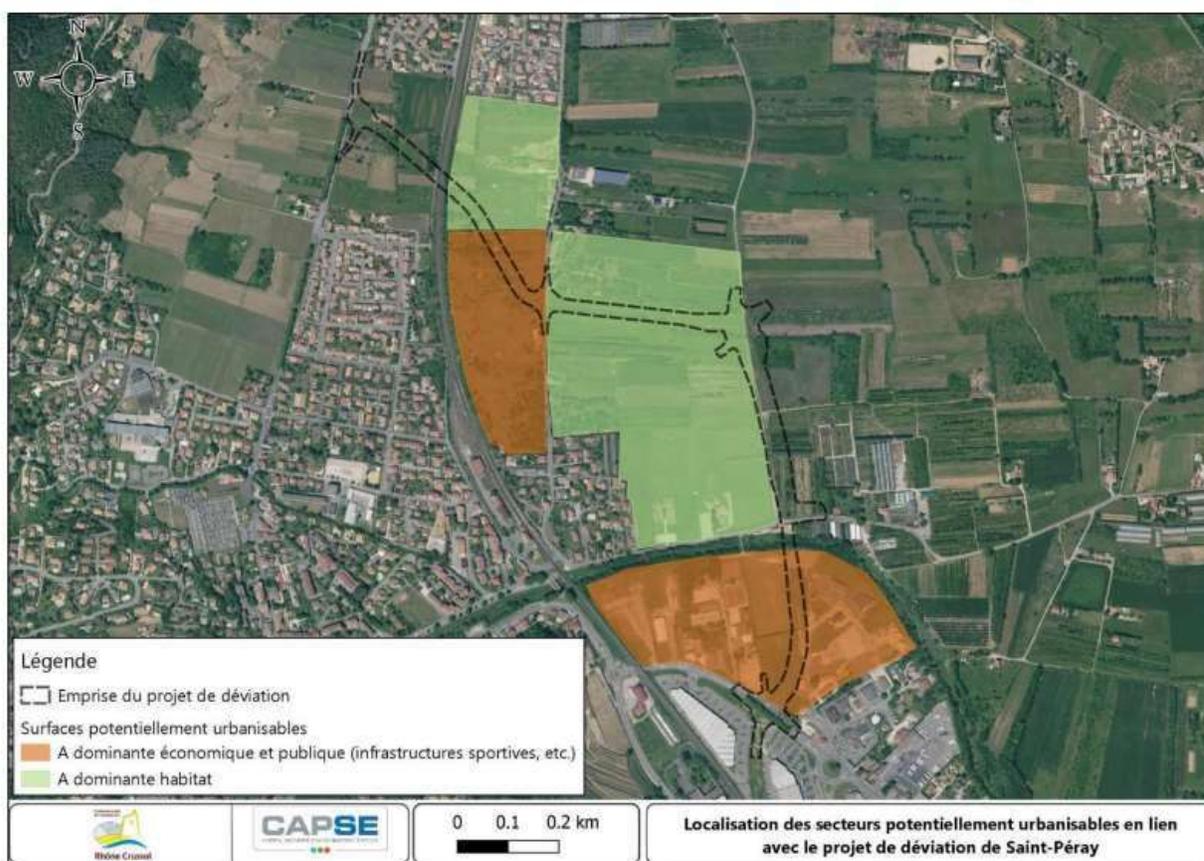


Figure 123 : Localisation des secteurs potentiellement urbanisables en lien avec le projet de déviation de Saint-Péray

2.11.5 Préfecture de l'Ardèche

« *Maîtriser la consommation de l'espace en Ardèche et préserver les milieux*

Article créé le 09/11/2020 Mis à jour le 10/11/2020

Entre 2009 et 2018, environ 180 hectares ont été artificialisés par an en Ardèche. Au rythme actuel, une surface équivalente à 2 fois le lac d'Issarlès est ainsi consommée chaque année.

Contribution Frapna Drôme Nature Environnement (avril 2021) au Dossier d'Enquête Publique concernant le projet de Déviation de Guilherand-Granges/Saint-Péray – Section Nord du Mialan à la RD 86.

Cette pression foncière s'exerce principalement sur **les terres agricoles arables**, situées majoritairement en plaine. Ces terres, **rare en Ardèche** (4 % du territoire ardéchois contre une moyenne de 30 % à l'échelle du territoire national), **doivent être préservées** au service des ressources alimentaires de demain.

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols (naturels, agricoles et forestiers) contribuent également à la dégradation des écosystèmes et à la perte de diversité des espèces. Notre regard sur le foncier doit changer et intégrer pleinement la rareté de cette ressource et l'irréversibilité de son artificialisation. »

Commentaires & Questions

Comment les terres arables seront-elles protégées dans le cadre du projet de Déviation de Saint-Péray, et ensuite jusqu'au 3ème pont du Rhône ?

2.11.6 Observatoire National de l'Artificialisation des Sols

<https://biodiversitetousvivants.fr/lobservatoire-national-de-lartificialisation-des-sols>

Sur le site de l'Observatoire National de l'Artificialisation des Sols, des données par commune sont à disposition sur l'artificialisation des sols Période 2009-2019

Source : Observatoire National de l'Artificialisation des Sols (Données et Cartes ci-dessous)

« L'artificialisation se définit communément comme la transformation d'un sol naturel, agricole ou forestier, par des opérations d'aménagement pouvant entraîner une imperméabilisation partielle ou totale, afin de les affecter notamment à des fonctions urbaines ou de transport (habitat, activités, commerces, infrastructures, équipements publics...). »

SAINT PERAY

https://www.st-peray.com/fileadmin/user_upload/Communication/Fichiers_PDF/Urbanisme/3b-Plan_de_reglementv.jpg



Artificialisation Saint Péray : 29,70 ha de surfaces artificialisées entre 2009 et 2019

CORNAS

<https://www.cornas.fr/2014-04-11-15-40-27/urbanisme>



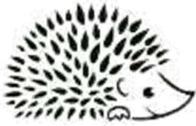
Artificialisation Cornas : 4,35 ha de surfaces artificialisées entre 2009 et 2019

Commentaires & Questions

· Contrairement à ce que préconise l'Etat avec l'objectif de 0% artificialisation nette pour les années à venir, le rythme d'artificialisation semble bien loin de baisser par rapport aux années passées, surtout sur Saint-Péray où on va artificialiser 26,50 ha + l'emprise des voiries de la déviation, soit un peu plus d'une trentaine d'hectares, soit près de 75% de la surface qui a été artificialisée au cours des 10 dernières années.

Frapna Drôme Nature Environnement
38 avenue de Verdun
26000 VALENCE
T.:0475811244
Site : <http://www.frapnadrome.org/>
Courriel : herisson@frapnadrome.org

Observation_n°251-Frapna26_Contribution 2 -EP-DéviationsSt-Péray-GG 31 03 21



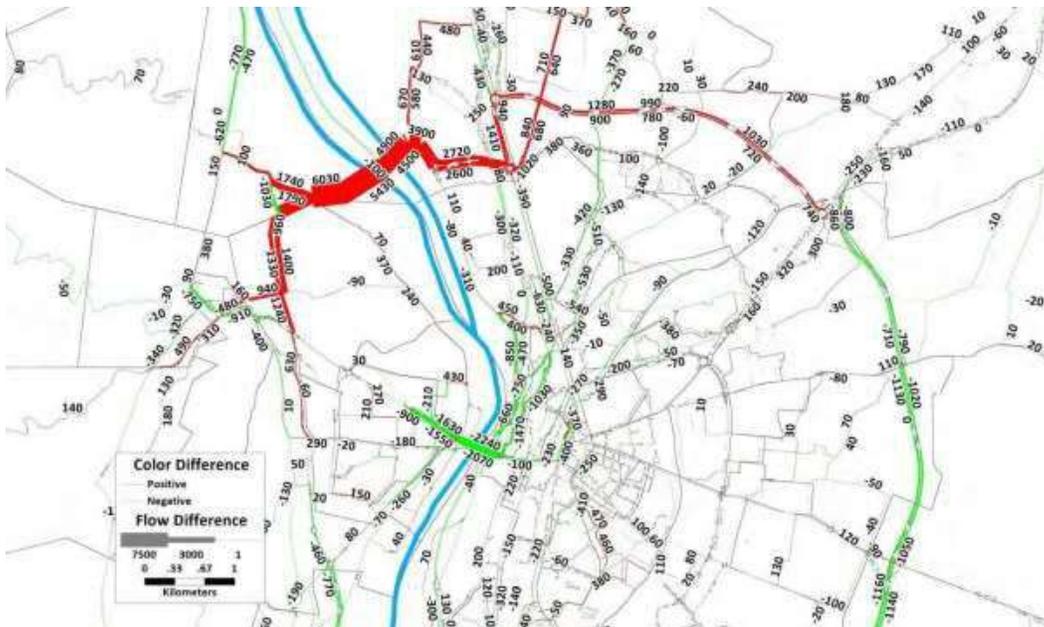
Frapna Drôme Nature
Environnement

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.

Page 1/6

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.

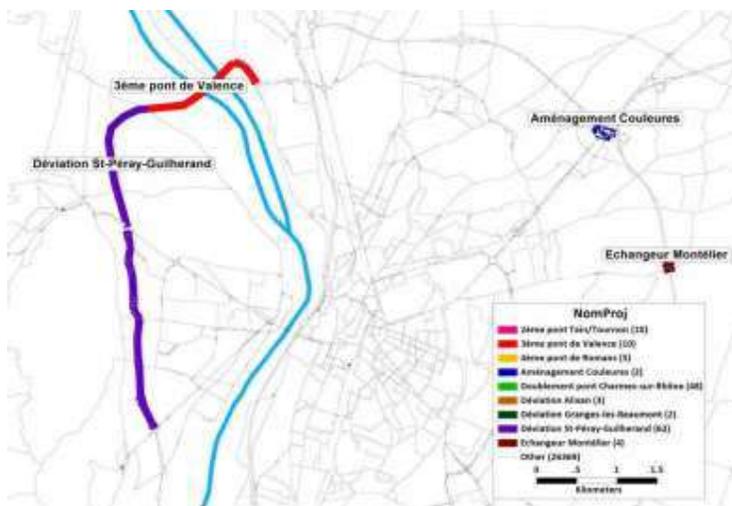
Un financement de la SNCF est attendu pour l'ouvrage d'art d'un montant NON CHIFFRE, en passage inférieure sous les voies ferrées pour lequel la SNCF n'a donné aucune garantie sur sa participation financière et chacun sait que la SNCF est très rétive à toute participation financière à un ouvrage qui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

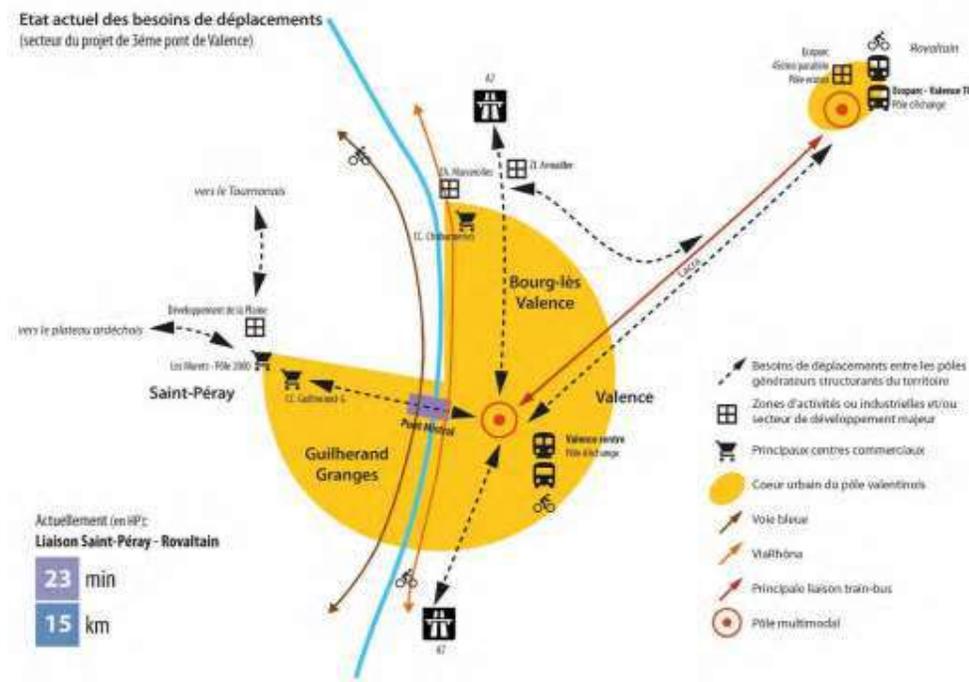
Cette inconnue sur un apport financier de la SNCF pour un ouvrage d'art « non chiffré », signifie que « le montant des Travaux d'investissements pour le projet » (Etude d'impact, page 301/312) et le « Coût des travaux d'aménagement » (DUP, pièce 6, page 1 à 3) estimés sans cet ouvrage à 7, 5 millions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

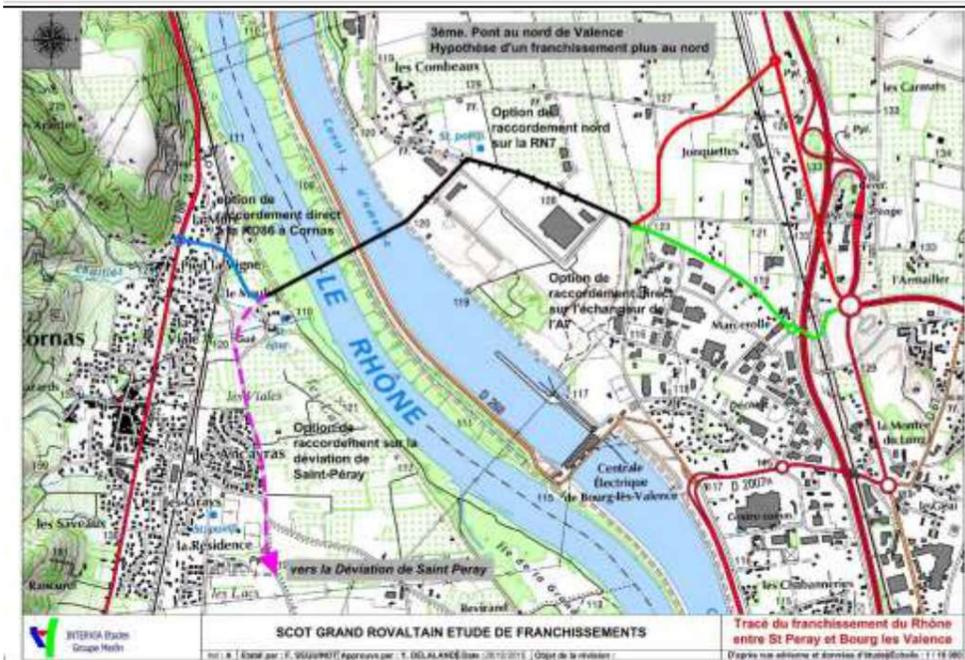
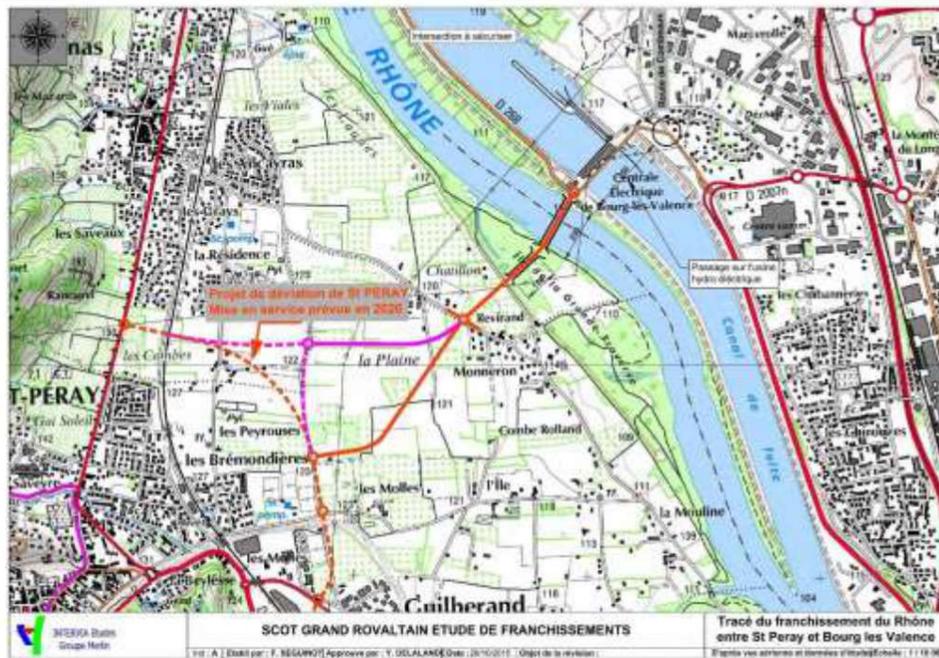
- **augmenter la part des déplacements autres que la voiture individuelle,**
- **favoriser un meilleur partage de la voirie et des espaces publics,**
- **valoriser et favoriser les usages du vélo et de la marche à pieds,**
- **conforter et développer en priorité le réseau de transports collectifs,**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

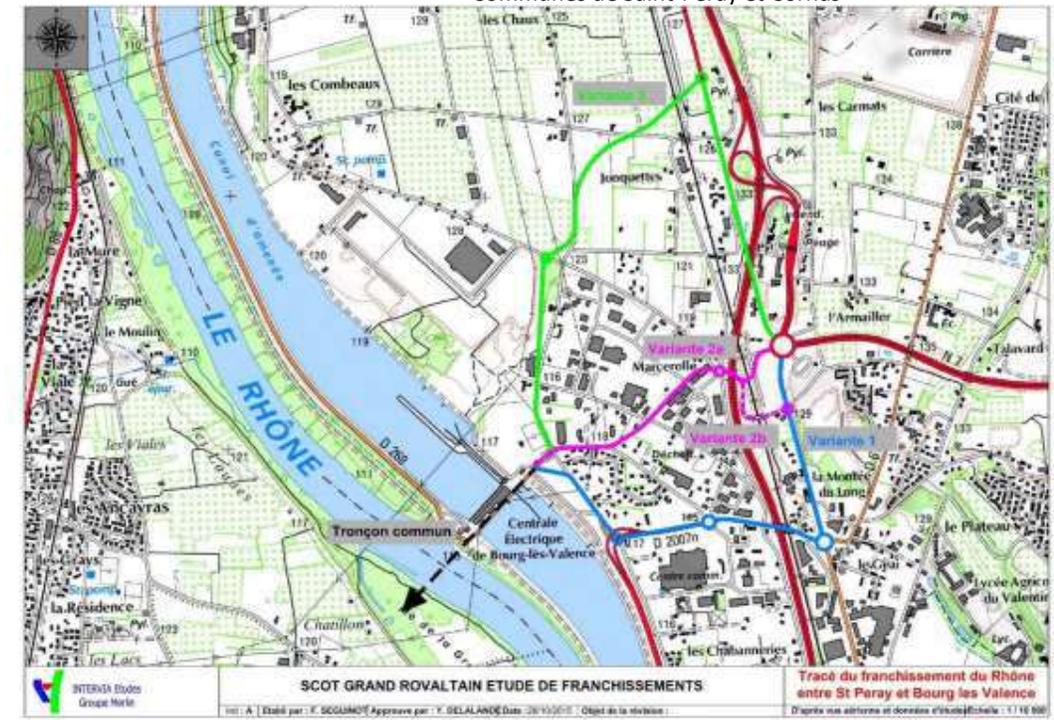
et pour ce qui concerne le troisième franchissement du Rhône à Valence : ***réaliser les études techniques et financières de nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère, les PLU et PLUi devront prendre en compte les réservations d'emprises nécessaires, mettre en place les études d'urbanisme spécifiques, 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 Guilhaerand-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,

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

Rhône :

3 Variante 2a : 10, 357 millions € TTC,

4 Variante 2b : 9, 502 millions € TTC,

5 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 Guilherand – 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

Décision TA de Lyon du 22/12/2020
n°E20000129/69

Enquêtes conjointes
DUP et Parcellaire – déviation Guilherand-Granges/ Saint-Péray – section nord Mialan à RD86
Communes de Saint-Péray et Cornas

T.:0475811244

Site : <http://www.frapnadrome.org/>

Courriel : herisson@frapnadrome.org

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.

Page 6/6