

Enquête Publique environnementale unique
préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concernant :
Le projet de réalisation de l'échangeur dit « de Montéliér »
entre la Route Nationale 7 (RN7) et la Route Départementale 119 (RD119)
sur le territoire de la commune de VALENCE (26000)

emportant classement dans la voirie nationale des voiries nouvelles à inclure dans le domaine de l'État, et enquête parcellaire.

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
DOCUMENT A

Arrêté Préfectoral n° 2019326 – 0003 du 22 novembre 2019

Décision de désignation du Commissaire Enquêteur par le Président du Tribunal Administratif

n° E 19000393 / 38 du 13 novembre 2019

Destinataires :

- Monsieur le Préfet de la Drôme, organisateur de l'enquête

- Madame la Présidente du Conseil Départemental de la Drôme, pétitionnaire du projet,
représentée par le Chargé de Mission à la Direction des déplacements du Département

Copies : - Tribunal Administratif de Grenoble

Sommaire

DOCUMENT A – RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

0 – Préambule	page 3
1 – Présentation de la demande	page 3
2 – Exposé des motifs de la demande	page 5
3 – Cadre réglementaire et composition du dossier	page 9
4 – Organisation et déroulement de l'enquête	page 13
5 – Observations et propositions du public	page 16
6 – Enquête parcellaire	page 34
7 – Analyse de la demande de la Département	page 35
– Liste des documents annexés figurant dans le document C	page 40

DOCUMENT B – CONCLUSIONS MOTIVEES

DOCUMENT C – ANNEXES

Enquête Publique environnementale unique
préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concernant :
Le projet de réalisation de l'échangeur dit « de Montélier »
entre la Route Nationale 7 (RN7) et la Route Départementale 119 (RD119)
sur le territoire de la commune de VALENCE (26000)

emportant classement dans la voirie nationale des voiries nouvelles à inclure dans le domaine de l'État, et enquête parcellaire.

Rapport du Commissaire Enquêteur

0 – PREAMBULE

L'enquête publique environnementale unique concerne la Déclaration d'Utilité Publique du projet de réalisation de l'échangeur dit « de Montélier », entre la Route Nationale 7 (RN7) et la Route Départementale 119 (RD119) sur le territoire de la commune de Valence (26000), emportant classement dans la voirie nationale des voiries nouvelles à inclure dans le domaine de l'État, et enquête parcellaire.

Ce projet est présenté par le Conseil Départemental de la Drôme.

Le présent rapport est composé d'un document A et ses annexes en document C.

Le document B « Conclusions motivées du commissaire enquêteur » donnant l'avis motivé du commissaire enquêteur sur le projet.

1 – PRÉSENTATION DE LA DEMANDE

Le présent dossier est réalisé dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur dit « de Montélier » entre la ville de VALENCE et celle de MONTÉLIER sur la RD119 au croisement avec la RN7 (LACRA).

La RN7 traverse l'Est de l'agglomération valentinoise dans le sens Nord-Sud. Elle constitue une partie de la Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier (LACRA) entre GRENOBLE et MARSEILLE, et

s'inscrit ainsi en continuité de l'axe A49 - RN532 – RN7 – A7 (GRENOBLE – MARSEILLE via VALENCE), ainsi que l'axe A7 Nord – RN7 – A7 – A7 Sud via l'Est de VALENCE (déviation de l'axe historique de traversée de VALENCE par l'A7).

Le projet de réalisation d'un échangeur dit « de Montélier », au croisement de la RN7 et de la RD119, s'inscrit dans ce cadre.

L'opération a été inscrite au Contrat de Plan État-Région pour la période 2015-2020.

Ce projet d'investissement, implanté sur le réseau routier national, a fait l'objet d'une demande d'opportunité auprès du niveau central de l'État, soit la Direction des Infrastructures de Transport (DIT), rattachée à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) au sein du Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Le portage de la Maîtrise d'ouvrage de cette opération a été transféré au Conseil Départemental de la Drôme, par convention signée le 23 novembre 2016 par le Préfet de Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Une étude d'opportunité a donc été réalisée par le Département de la Drôme conformément à l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 6 février 2015, mise à jour le 7 juin 2016, puis le 12 septembre 2017 (la dernière version du 8 novembre 2018 sera considérée pour les études ultérieures : PRO, DCE). Elle comportait deux parties, une première relative au diagnostic et une seconde portant sur l'étude et la comparaison de variantes, aboutissant à retenir une solution pressentie.

L'étude d'opportunité a été validée par la DGITM, comme annoncé par le Préfet de la Drôme dans son courrier daté du 26 janvier 2018 et adressé à la Présidente du Conseil départemental de Drôme.

Trois objectifs principaux ont été définis pour la réalisation de l'aménagement de l'échangeur dit « de Montélier » :

- Objectif 1 : Désengorger l'avenue de Chabeuil (RD68) d'une partie du trafic,
- Objectif 2 : Permettre une déserte directe de la Zone Franche Urbaine,
- Objectif 3 : Éviter le passage par les zones résidentielles pour la desserte des zones d'activités.

Ils ont été portés par la ville de Valence et développés par le maître d'ouvrage avec ses partenaires dans le cadre de l'étude d'opportunité. Ces objectifs généraux ont été complétés et déclinés par un ensemble d'objectifs précis, envisagés en tenant compte :

- des contraintes de l'aménagement
- des résultats du diagnostic détaillé,
- des résultats de l'étude de déplacement et des simulations statiques, puis dynamiques, de manière itérative.

L'ensemble des objectifs de l'aménagement ont été regroupés dans quatre thèmes qui ont été déclinés et développés dans l'étude d'impact à savoir :

- Fonctionnalité des échanges / trafic,
- Aménagement du territoire,
- Enjeux environnementaux et paysagers,
- Approche économique.

Le but de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est de présenter au public l'intégration du projet dans son milieu d'accueil, et de permettre au plus grand nombre de personnes de

faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général du projet. La déclaration d'utilité publique permet alors d'accorder au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet

2 – EXPOSE DES MOTIFS DE LA DEMANDE

Actuellement, la RN7 qui supporte un trafic conséquent présente des secteurs d'engorgement aux heures de pointe, en particulier au niveau de l'échangeur des Couleures au Nord et de l'échangeur de Chabeuil au Sud avec une saturation des axes pénétrant dans l'agglomération de Valence.

Les phénomènes de congestion au niveau du carrefour des Couleures mais aussi à l'échangeur de CHABEUIL ne cessant de s'aggraver, une étude d'opportunité a été menée pour donner de la fluidité sur ces deux points noirs par un report de trafic vers un échangeur à la rencontre de la RN7 (LACRA) et de la RD119, assurant la liaison entre la ville de VALENCE et celle de MONTELIER.

Celle-ci avait pour objectif de définir un aménagement à ce niveau qui permette d'améliorer le fonctionnement « Couleures – Montélier – Chabeuil », en séparant les flux de trafic selon leur nature, en particulier le trafic de transit supporté par les voiries existantes.

Dans le secteur de Valence (département de la Drôme, en région Auvergne-Rhône-Alpes), la RN7 contourne la majeure partie de la ville, en formant une demi-boucle de 14km de longueur environ. Elle est reliée à l'autoroute A7 :

- au Nord-Ouest, dans la commune de Bourg lès Valence (à hauteur du péage de Valence-Nord)
- au Sud-Ouest, au quartier valentinois de Hugo-Provence au Sud (à hauteur du péage de Valence-Sud)

Elle assure une déserte de l'Est valentinois, et permet également de rejoindre aisément la gare de Valence TGV et l'Écoparc Rovaltain via la RN532, et l'aéroport de Valence-Chabeuil.

La RN7 dessert une grande partie de la première couronne de l'agglomération valentinoise ainsi que les quartiers périurbains de la ville de Valence.

Ce contournement cumule les fonctions de transit, de liaison interurbaine et de voirie primaire de l'agglomération.

A l'heure actuelle, la distance entre l'échangeur 34 (échangeur de Chabeuil) avec la RD68 (route de Chabeuil) et l'échangeur 35 à la jonction des RN7 et RN532 (échangeur des Couleures) est de 4km. Elle est considérée comme trop importante au regard des trafics supportés, mais aussi des échanges observés avec les voies latérales existantes et du développement urbain prévu dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Valence.

Sur la base de ce constat, le Conseil Départemental de la Drôme a décidé de créer un nouvel échangeur entre ceux des Couleures et de Chabeuil. Ce nouvel aménagement routier sera situé au droit de la RD119 (route de Montélier) depuis la RN7.

Il est prévu comme un diffuseur autoroutier complet à 4 branches.

Ce projet d'échangeur sur la RN7 doit permettre de renforcer l'accessibilité du territoire en réduisant les distances et les flux entre les échangeurs des Couleures et de Chabeuil, en assurant tous les mouvements d'entrée et de sortie entre la RN7 et la RD119.

Cette opération a fait l'objet préalablement d'une étude d'opportunité réalisée en 2017, et la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer en a décidé l'opportunité en janvier 2018 (courrier du Préfet de la Drôme en date du 26 janvier 2018). La solution d'aménagement proposée dans le dossier d'enquête publique reprend les principes de la variante dite « préférentielle » de l'étude d'opportunité, telle

qu'elle avait été présentée lors des deux réunions publiques organisées par le Département de la Drôme les 7 et 8 février 2017.

2 – 1 Objectifs du projet, les objectifs généraux de l'opération sont les suivants :

Le projet d'échangeur dit « de Montélier » concerne par nature l'ensemble des échanges à l'échelle de l'agglomération valentinoise, et à vocation à accompagner le développement du territoire valentinois, en fonction des évolutions d'urbanisme et de mobilités définies par les outils réglementaires en vigueur.

Ses objectifs ne sont donc pas spécifiques à la RD119, et supposent d'être analysés à l'échelle globale de ses effets. Il doit également tenir compte de l'urbanisation attendue dans le territoire, et de la prise en compte de la mobilité.

En l'occurrence, l'échangeur de Montélier contribue à réorganiser le trafic routier à l'échelle de tout le territoire de la plaine de Valence, et en particulier dans la frange Est de Valence, comprise entre l'avenue de Romans au nord-ouest, les boulevards Kennedy et Churchill à l'ouest, l'avenue de Chabeuil au sud et la RN7 à l'est (cf. point suivant concernant l'impact du projet sur l'urbanisation du territoire).

Par exemple, le seul fait de délester le trafic de la RD68 / route de Chabeuil, axe d'entrée majeure de Valence, contribue à répondre à de nombreux enjeux sur cet axe pourtant éloigné de la RD119 et l'échangeur lui-même :

- sécurisation de la bretelle de sortie de l'échangeur de Chabeuil (suppression des remontées de file sur la LACRA) ;
- amélioration de la hiérarchisation des axes au profit des voiries rurales ou urbaines utilisées par un trafic de transit actuellement et en fonction des l'urbanisation projetée de la frange Est ;
- fiabilisation des lignes régulières de transport en commun qui emprunte l'avenue de Chabeuil ;
- limitation des nuisances sonores et de la pollution locale le long de cet axe.

2 - 2 Impact du projet sur l'urbanisation et compatibilité avec les documents réglementaires :

Le dossier d'étude d'impact présenté à l'enquête publique a été complété par le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, et en particulier son annexe n°1.

Les hypothèses considérées reposent sur les projections d'urbanisation développées par les documents réglementaires et opposables de planification territoriale que sont :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Rovaltain ;
- les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des Villes de Valence, Montélier et Chabeuil.

Ces hypothèses d'urbanisation, qui sont décrites plus précisément dans l'annexe dédiée du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, tiennent compte directement des zones destinées à être urbanisées dans les PLU en vigueur et dans le SCoT du Grand Rovaltain.

- Concernant le SCoT du Grand Rovaltain : la dynamique du territoire est également envisagée au titre du SCoT du Grand Rovaltain et des projections de densification des zones d'activités existantes de Valence Romans Agglo, notamment au regard de la fourchette haute de densité d'emplois estimée à long terme à 45 emplois par hectare en moyenne.

2 - 3 Les enjeux :

Il convient de noter que pour permettre une analyse suffisante et d'« taillée de l'état initial de la zone d'étude, outre les contacts pris auprès d'interlocuteur compétents (collectivités, services de l'État ou du Département...), et la consultation de données existante, plusieurs thématiques environnementales

ont nécessité d'engager différentes investigations sur site ou études spécifiques, à savoir en particulier :

- Études géologiques, géotechniques et hydrogéologiques réalisées par Ginger CEPTP en 2017 et 2018 ;
- Étude écologique réalisée par le bureau d'études spécialisées Evinerude, sur un cycle annuel complet en 2016 et 2017, complétée par des investigations réalisées par Sage Environnement en 2018 ;
- Reconnaissances paysagères réalisées par Green Concept en 2018 ;
- Étude agricole réalisée par la Chambre d'Agriculture de la Drôme en 2018 ;
- Étude de trafic routier réalisée par Trafalgare entre 2016 et 2018, intégrant des comptages routiers et des modélisations de trafic sur le réseau routier élargi à la partie Est de l'agglomération de Valence ;
- Étude de bruit réalisée par Sage Environnement en 2018, intégrant des mesures de bruit 24h au-delà du seul périmètre du projet et des modélisations acoustiques décrivant la situation actuelle et celle attendue à long terme (2040) en termes de bruit routier.

Ces investigations spécifiques ont permis une description précise du site et de son environnement, de mieux identifier les contraintes et enjeux environnementaux à prendre en compte par le projet. Notons qu'elles ont permis également, par la suite de faciliter la qualification des impacts du projet sur l'environnement, et donc de proposer des mesures efficaces au regard des impacts identifiés comme significatifs.

Parmi les principaux enjeux identifiés, certains méritent d'être précisés :

► **Les eaux souterraines**

Le site du projet est en retrait du réseau hydrographique et les eaux s'infiltrent donc sur ce secteur dans le sous-sol pour rejoindre la nappe phréatique présente à une vingtaine de mètres de profondeur. Celle-ci fait l'objet d'une exploitation pour la production d'eau potable, notamment au niveau des captages des Couleures (au Nord-Ouest de l'aménagement et de Thabor (à l'Ouest). Le périmètre de protection éloigné de ces captages recoupe la partie Ouest du projet. Ce point est évidemment à considérer tout particulièrement pour proposer un assainissement pluvial routier adapté à ce contexte sensible. Cependant, le projet est trop éloigné et à l'aval du captage des Couleures pour risquer de la polluer. Quant au captage de Thabor, il n'est exploité qu'à titre exceptionnel, et pourrait même être abandonné à long terme.

► **Le contexte écologique**

Même si le secteur d'étude, localisé en zone périurbaine, est largement occupé par des espaces agricoles et du bâti mixte (habitat dispersé et bâtiments d'activités), les investigations floristiques et faunistiques ont mis en évidence quelques enjeux écologiques (présenté en page V du résumé non technique de l'étude d'impact).

► **L'activité agricole**

Les parcelles agricoles couvrent une surface prédominante au niveau du secteur d'étude, et une attention particulière a donc été portée à cette activité et aux exploitations agricoles concernées sur cette zone.

La Chambre d'Agriculture de la Drôme a établi un diagnostic de la situation actuelle, sur la base d'enquêtes auprès des exploitants.

► Le contexte urbain

Le projet s'inscrit dans un secteur principalement agricole, et partiellement urbanisé actuellement. Des documents publics encadrent son urbanisation à long terme. Il s'agit du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Rovaltain, du Plan de Déplacement Urbain (PDU) et le Plan Local d'Urbanisme de chacune des villes concernées (Valence, Chabeuil et Montélier).

Le PLU de la ville de Valence prévoit à long terme d'urbaniser ce secteur étant précisé que les hypothèses de développement urbain définies dans les documents d'urbanisme sont prises en compte dans le cadre des études de l'échangeur de Montélier qu'elle que soit la solution d'aménagement considérée.

► Le contexte routier

A partir des données de trafic mesurées entre 2016 et 2017, le bureau d'études Trafalgare a modélisé la trafic sur les principales routes comprises dans un large secteur Est de l'agglomération afin d'établir un constat précis des trafics supporté actuellement.

Le trafic est important sur les axes principaux de l'agglomération de Valence et sur les points de communication avec la RN7. Mais il est relativement limité sur la RD119.

Le nombre des déplacement est variable suivant les moments dans la journée. Il est plus important tôt le matin, en majorité à destination de Valence, et en fin d'après-midi en sens inverse.

► Le contexte sonore

La RD119 ne fait pas partie des points noirs « bruit » désignés dans les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la ville de Valence et du Département de la Drôme.

Le projet routier étant susceptible de générer des nuisances sonores, en premier lieu auprès des riverains du projet, mais également sur les axes indirectement impactés du fait d'augmentation des trafics supportés.

Une étude acoustique a été menée sur la base de mesures de bruit et d'une modélisation en situation actuelle. La zone couverte a été définie bien au-delà du seul secteur du projet, mais prolongée notamment largement sur la RD119 à l'Est et à l'Ouest du projet pour être capable de quantifier les impacts du projet en situation future.

2 – 4 Données générales du tracé :

L'étude d'impact a mis en évidence que les automobilistes intéressés par un nouvel échangeur sur la LACRA proviennent de nombreux secteurs différents.

Compte-tenu de l'organisation des transports en commun définie dans le Plan de Déplacements Urbains, l'étude d'impact a justifié qu'aucune alternative modale seule ne permettait d'assurer l'ensemble des objectifs assignés à l'opération.

Ainsi, quatre solutions d'aménagement ont été comparées, par les services du Département, à un scénario de référence avec ou sans l'aménagement du carrefour des Couleures tel qu'étudié par les services de l'État (DREAL).

Cela a permis de vérifier concrètement les impacts de l'échangeur de Montélier quels que soient les plannings de réalisation de ces 2 échangeurs.

L'analyse comparative des solutions a conduit à retenir la mise en œuvre d'un échangeur complet entre la RN7 et la RD119.

Cette solution est celle qui a les effets les plus bénéfiques sur le trafic. Elle répond à une demande forte de déplacement. Elle permet de désaturer les échangeurs des Couleures et de Chabeuil ainsi que les artères principales de Valence.

Cependant, elle est celle qui répond le mieux à la demande et obtient la note la plus élevée après l'analyse complète multicritères. Cette aménagement pourrait s'accompagner de mesures

particulières afin de faciliter l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle, à partir de ce nouvel échangeur.

Les critères utilisés pour discriminer les différentes solutions relevaient de quatre domaines : fonctionnalité et trafics, aménagement du territoire, enjeux environnementaux et paysagers et approche économique. Ces domaines ont été complétés par les critères suivants : la maîtrise du foncier, les distances avec les échangeurs voisins, l'environnement, le trafic sur le réseau routier et le coût du foncier.

De plus, le projet retenu crée un diffuseur complet permettant tous les échanges entre la RN7 et la RD119, dont toutes les bretelles sont situées au Sud de la RD119.

Cette configuration présente l'intérêt de réduire l'impact global sur les terrains agricoles et d'être inscrite dans du foncier maîtrisé.

Des évolutions d'aménagement routier ont été proposées et validées par le COPIL du 27 juin 2018, à savoir la mise à disposition des emprises foncières nécessaires à l'autorité organisatrice des transports pour réaliser ultérieurement un éventuel parking-relais (P+R) au Nord-Ouest du giratoire Ouest.

3 – CADRE RÉGLEMENTAIRE et COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête environnementale unique m'a été remis par le Bureau des Enquêtes Publiques de la Préfecture de la Drôme, accompagné de l'arrêté préfectoral (n° 2019326-0003 du 22 novembre 2019) prescrivant l'enquête, le 27 novembre 2019.

J'ai coté et paraphé ce dossier le 27 novembre 2019.

Ce même jour, j'ai rencontré Messieurs Guillaume GAGNAIRE et Laurent GARNIER de la Direction des Déplacements au Département de la Drôme qui m'ont présenté le contenu de ce projet. Nous avons également effectué une visite du site du futur échangeur et de son environnement.

3 – 1 Cadre règlementaire :

Ce projet est encadré par les codes et textes suivants :

Le code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L1 et L 110-1 2^{ème} alinéa qui renvoie au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'Environnement, L311-1, et suivants, relatifs à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, L131-1 et R131-1, et suivants, relatifs à l'enquête parcellaire R111-1 et R131-1 qui renvoient à l'article R123-5 du code de l'Environnement, relatifs à la désignation du Commissaire enquêteur, R111-2 et R131-2 qui renvoient aux articles R123-25 à R123-27 du code de l'Environnement, relatifs à l'indemnisation du Commissaire enquêteur, et R311-1, et suivants, relatifs à l'indemnisation et aux notifications ;

Le code de l'Environnement, et notamment ses articles L122-1, et suivants, L123-1, et suivants, R122-1, et suivants, R123-1, et suivants relatifs à l'évaluation environnementale et à l'enquête publique ;

Le code de la Voirie routière et notamment ses articles L121-1, L123-1, et suivants, et R123-1, et suivants concernant la voirie nationale, L131-1, et suivants et R131-3, et suivants, concernant la voirie départementale, et L141-2, et suivants et R141-4, et suivants concernant la voirie communale ;

Le code Rural et de la Pêche maritime, et notamment son article L112-1-1 concernant la Commission Départemental de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestier ;

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 modifiée relative à la démocratie de proximité ;

Le décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié portant réforme de la publicité foncière, et notamment ses articles 5 et 6 ;

Le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

L'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique, mentionné à l'article R123-11 du code de l'Environnement ;

La convention de transfert de maîtrise d'ouvrage, sur l'opération de réalisation l'échangeur dit « de Montélier entre la Route Nationale 7 (RN7) et la Route Départementale 119 (RD119) sur le territoire de la commune de VALENCE et portant définition des conditions de réalisation des études de l'échangeur, entre l'État, Ministère de l'Environnement, De l'Énergie et de la Mer représenté par le Préfet de la région Auvergne-Rhône Alpes, Préfet du Rhône ,et le Département de la Drôme représenté par le Président du Conseil départemental, signée les 18 octobre 2016 et 23 novembre 2016, suite à la délibération de l'organe délibérant du Conseil départemental du 26 septembre 2016 ;

La décision G-2017-3675 du 16 juin 2017 après examen au cas par cas en application de l'article R122-3 du code de l'Environnement, par laquelle l'Autorité environnementale indique que le projet dénommé « RN7 – Création d'un échangeur complet sur la RD119, dit de Montélier », sur la commune de VALENCE est soumis à évaluation environnementale ;

Le courrier du 26 janvier 2018 du Préfet de la Drôme qui précise les modalités de poursuite de l'opération suite au courrier du 12 janvier 2018 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), par délégation de la Ministre chargée des Transports, qui valide l'opportunité de la réalisation de l'échangeur dit « de Montélier » ;

La délibération n°6263 2A3-06 du 12 novembre 2018 par laquelle la commission permanente du Conseil départemental de la Drôme approuve le dossier d'enquête publique relatf au ptojet de création de l'échangeur dit »de Montélier », entre la RN7 et la RD119, sur le territoire de VALENCE, et autorise la Présidente à demander au Préfet de la Drôme de lancer la procédure d'enquête publique environnementale unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et enquête parcellaire ;

Le courrier du 23 janvier 2019 par lequel la Présidente du Conseil départemental de la Drôme demande au Préfet de la Drôme l'organisation de l'enquête publique relative à la création de l'échangeur dit « de Montélier », sur la commune de VALENCE ;

L'étude d'impact du projet ;

La décision du 13 novembre 2019 du Président du tribunal administratif de GRENOBLE portant désignation du Commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique environnementale unique ;

L'enquête parcellaire peut être menée conjointement avec l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément à l'article R131-14 du code de l'Expropriatiion pour cause d'utilité publique ;

Il peut être procédé à une enquête publique unique, conformément à l'article L123-6 du code de l'Environnement, l'une des enquêtes requises étant soumise à l'article L123-2 du code susvisé ;

3 – 2 Composition du dossier :

Un exemplaire de ce dossier a été mis à disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, en mairie-annexe de VALENCE (siège de l'enquête) sous forme « papier » et sous forme « numérique – CD ».

Le dossier d'enquête préalable à la DUP, qui m'a été remis, comporte neuf pièces identifiées de 1 à 9 et s'articule comme suit. Une description sommaire du contenu de ces différentes pièces est donnée ci-après.

⇒ **PRÉAMBULE** au dossier d'enquête publique

Il a pour but d'aider le lecteur dans la prise de connaissance du dossier d'enquête publique du projet d'aménagement de l'échangeur dit « de Montélier » à l'Est de Valence.

⇒ **PIÈCE 1** : NOTICE EXPLICATIVE

Dans cette pièce, sont retracés les éléments juridiques, matériels et géographiques de l'opération. Ces éléments techniques doivent notamment démontrer qu'une réflexion poussée a été réalisée, préciser l'objet de l'enquête, décrire le projet, les raisons pour lesquelles le choix s'est porté sur ce projet plutôt qu'un autre. Elle présente les objectifs de l'opération au regard du diagnostic de la situation actuelle, et indique les raisons pour lesquelles, parmi les différents partis d'aménagement envisagés, le projet présenté à l'enquête a été retenu, et notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. Mais elle s'attache aussi à apprécier l'utilité publique du projet au travers de différents critères : opportunité du projet, nécessité de l'expropriation, bilan coût-avantage.

Le projet a fait l'objet d'une concertation continue des services de l'État (Copil, Cotech), du public (réunions publiques) et directement avec les riverains.

⇒ **PIÈCE 2** : PLANS DE SITUATION

Ces plans permettent de localiser rapidement le projet en fournissant une vue d'ensemble.

⇒ **PIÈCE 3** : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Elle présente les ouvrages les plus importants du projet et leurs principales caractéristiques.

La notice explicative comprend l'ensemble des éléments requis au titre du code de l'Expropriation (article R.112-4) permettant d'apprécier l'utilité publique du projet, et traduit les engagements du Maître d'ouvrage pour maîtriser les impacts du projet sur l'environnement.

Elle présente les objectifs de l'opération au regard du diagnostic de la situation actuelle, et indique les raisons pour lesquelles, parmi les différents partis d'aménagement envisagés, le projet présenté à l'enquête a été retenu, et notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. Elle présente le projet et ses principales caractéristiques.

Elle comprend également l'appréciation sommaire des dépenses, en distinguant le coût des travaux, le coût des acquisitions foncières et le coût des mesures en faveur de l'environnement.

⇒ **PIÈCE 4** : PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX ET PLAN DU PÉRIMÈTRE DE DUP

Le plan général des travaux présente les emprises du projet, et les aménagements qui seront mis en œuvre. Il permet sur la base d'une carte détaillée de situer précisément le projet et de l'appréhender tel qu'il est envisagé par le maître d'ouvrage. Il permet de présenter la nature, la localisation et la consistance des travaux. Le périmètre de localisation des travaux apparaît également pour permettre au public d'appréhender les travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet. Le plan du périmètre DUP indique l'emprise pour laquelle est sollicitée la Déclaration d'Utilité Publique.

⇒ **PIÈCE 5** : APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le dossier soumis à l'enquête publique doit comporter des données financières suffisamment précises pour permettre au public d'apprécier si les éléments financiers ne sont pas disproportionnés par rapport à l'avantage que présente l'opération en termes d'utilité publique. L'appréciation sommaire des dépenses correspond à l'évaluation sommaire des dépenses visée à l'article R112-4 du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. Cette pièce comprend l'appréciation sommaire des dépenses couvrant le coût global de l'opération, en distinguant le coût des travaux, le coût des acquisitions foncières ou encore le coût des mesures en faveur de l'environnement. En application des articles L1311-9 et L1311-10 du Code Général des Collectivités Territoriales, une consultation de France Domaine a été effectuée récemment dans le cadre de l'établissement de ce dossier d'enquête préalable à une expropriation pour cause d'utilité publique.

⇒ **PIÈCE 6** : OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATION JURIDIQUE ET ADMINISTRATIVES

Cette pièce présente le déroulement des études et des procédures réglementaires liées à l'opération et les textes régissant l'enquête publique, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête par les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation.

⇒ **PIÈCE 7** : ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact présente l'ensemble des études environnementales, scientifiques et techniques ayant participé à la conception du projet. Elle comprend successivement l'analyse des caractéristiques de l'environnement avant le projet, permettant de dégager les enjeux dans le projet doit tenir compte, la comparaison des solutions envisagées au regard de ses enjeux, la présentation de la solution retenue justifier du point de vue de l'environnement, l'identification des impacts de la solution retenue sur l'environnement et les propositions de mesure pour éviter, réduire, ou compenser ses impacts.

C'est au sein de la partie étude d'impact que se trouve le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 devant être conclusif sur la potentialité que le projet ait ou pas une incidence significative sur un site Natura 2000.

⇒ **PIÈCE 8** : AVIS ÉMIS SUR LE PROJET

Cette pièce regroupe l'ensemble des avis rendus sur le projet durant la phase d'instruction du dossier préalablement à l'ouverture de l'enquête, par les services de l'État dans le cadre de la Consultation Inter Services, l'avis de l'Autorité Environnementale (AE), ainsi que le mémoire du pétitionnaire en réponse à ce dernier avis. Elle intègre également la décision rendue par l'Autorité Environnementale (AE) du 16 juin 2017, après dépôt par le Conseil Départemental de la Drôme (CD26) d'une demande d'examen au cas par cas comme le prévoit la réglementation.

Cette pièce présente le déroulement et le bilan de cette phase de concertation.

⇒ **PIÈCE 9** : DÉLIBÉRATIONS

Cette pièce comporte les pièces obligatoires au sens des articles L122-1 V et R 127 I et II du code de l'Environnement, à savoir les avis, sous forme de délibérations, des collectivités territoriales concernées sur l'étude d'impact du projet, ainsi que les réponses du pétitionnaire à ces avis.

REMARQUES

Il est à noter que l'ensemble des pièces de ce dossier « papier » sont présentes également sous forme numérique sur un CD et un poste informatique disponibles au service DPR de la mairie de Valence.

Ce dossier est très complet et parfaitement lisible et clair avec une structuration remarquable pour la « couche » des déplacements des véhicules à moteur. Il l'est un peu moins pour ce qui est des transports en commun et modes de déplacements doux (vélo, piétons...).

4 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

4 - 1 Organisation de l'enquête

J'ai été désigné Commissaire Enquêteur, par le Président du Tribunal Administratif de Grenoble (arrêté n° E19000393 / 38 du 13 novembre 2019) pour conduire cette enquête publique environnementale unique.

J'ai fait parvenir à Monsieur le Président du Tribunal Administratif, en date du 27 novembre 2019, le document attestant sur l'honneur ne pas avoir d'intérêt au projet à quelque titre que ce soit.

L'arrêté préfectoral pour ouverture de l'enquête a été pris en date du 22 novembre 2019 et porte le n° 2019326 - 0003.

4 - 2 Déroulement de la procédure

4.2.1 Dossier et registre d'enquête

Conformément à l'arrêté Préfectoral, toutes les pièces du dossier d'enquête, ainsi que le registre d'enquête à feuillets non mobiles ont été cotés et paraphés par moi-même le 27 novembre 2019 au Bureau des Enquêtes Publiques en Préfecture.

L'ouverture de l'enquête a été validée par la signature du registre de Monsieur Nicolas DARAGON, maire de VALENCE et président de la communauté d'agglomération Valence Romans Agglo, à laquelle je me suis associé. Il a également paraphé toutes les pages du registre dans le cadre de l'enquête parcellaire.

J'ai, moi-même, assuré l'officialisation de la fermeture de l'enquête sur le registre dans la mairie d'accueil à savoir, VALENCE, en complément de la signature de Monsieur le Maire de VALENCE, Monsieur Nicolas DARAGON.

Les dossiers, sous forme « papier » et sous forme numérique, et le registre d'enquête ont été déposés et mis à la disposition du public dans la mairie-annexe de VALENCE durant la durée de l'enquête soit 35 jours consécutifs, du mardi 17 décembre 2019 au lundi 20 janvier 2020 inclus aux jours et heures habituelles d'ouverture de la mairie.

Ils sont consultables aux heures d'ouverture des services municipaux de la mairie.

Il est également disponible en version numérique sur un poste informatique dédié au service, à l'image de celui qui est consultable sur le site internet des services de l'État en Drôme à l'adresse : www.drome.gouv.fr , rubrique AOEP (Avis d'Ouverture d'Enquête Publique), espace « Participation du public »

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions écrites sur le projet peuvent être adressées à l'attention du commissaire enquêteur :

- par voie postale à la mairie de VALENCE, siège de l'enquête (BP2119 – 26021 VALENCE Cedex)
- par courriel à l'adresse suivante : pref-consultation-enquete-publique2@drome.gouv.fr

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions du public transmises par voie électronique et validées par mes soins sont consultables sur le site internet des services de l'État en Drôme et annexées au registre d'enquête sous forme « papier ».

4.2.2 Permanences

Durant la période d'ouverture (mardi 17 décembre 2019 – lundi 20 janvier 2020) de l'enquête publique, j'ai tenu 5 permanences pour recevoir les observations, propositions et contre-propositions du public dans les locaux de la mairie annexe de la ville de Valence (place Jacques Brel) aux dates ci-dessous :

Mardi 17 décembre 2019 de 13h30 à 16h30 (jour de l'ouverture de l'enquête)
Vendredi 27 décembre 2019 de 08h30 à 11h30
Mercredi 08 janvier 2020 de 09h00 à 12h00
Jeudi 16 janvier 2020 de 14h00 à 17h00
Lundi 20 janvier 2020 de 14h00 à 17h00 (jour de fermeture de l'enquête)

Ce programme est conforme à l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête.

4.2.3 Publicité et information du public

4.2.3.1 Publicité règlementaire

Les publications officielles et obligatoires de l'enquête publique ont été réalisées dans la presse locale, dans la rubrique des « annonces légales », à savoir :

le journal « le Dauphiné Libéré », le jeudi 28 novembre 2019
le journal « Peuple Libre », le jeudi 28 novembre 2019
le journal « l'Agriculture Drômoise », le jeudi 28 novembre 2019

Une deuxième publication officielle et obligatoire, dans les mêmes conditions, a été effectuée dans :

le journal « le Dauphiné Libéré », le jeudi 19 décembre 2019
le journal « Peuple Libre », le jeudi 19 décembre 2019

L'arrêté préfectoral et l'avis au public ont été régulièrement mis aux emplacements habituels d'affichage de la mairie de VALENCE (siège de l'enquête) du jeudi 28 novembre 2019 au lundi 20 janvier 2020 au format règlementaire.

L'information du public a été complétée par le responsable du projet sous la forme d'un affichage au format règlementaire avec écriture noire sur fond jaune en 8 points très fréquentés autour du site prévu pour la réalisation du projet, visible et lisible depuis les voies publiques dans les mêmes conditions de délai et de durée.

4.2.3.2 Publicité complémentaire

La ville de VALENCE a mis l'enquête publique à l'affiche, pendant toute la durée de l'enquête, sur son site internet avec possibilité de consulter le dossier complet et/ou déposer des observations et propositions par un lien informatique direct vers le site des services de l'État.

Le Département de la Drôme a mis l'annonce de l'enquête publique sur la page d'accueil de son site internet..

Le journal « Le Dauphiné Libéré » a relayé à plusieurs reprises le projet et l'enquête publique dans ses colonnes :

- le 23/05/2019, Chabeuil, Réunion de proximité du secteur 3 : routes et sécurité...
- le 03/06/2019, Valence, Fermeture de la LACRA, par où passer...
- le 26/06/2019, Valence, Conseil municipal, ces projets d'aménagement qui vont se concrétiser...
- le 01/07/2019, Valence, Inquiétudes autour de l'échangeur de Montélier...
- le 07/07/2019, Valence, Avec la canicule, les cyclistes disent stop aux projets routiers...
- le 08/07/2019, Région, La région débloque 8,2 millions d'euros pour les futurs échangeurs...
- le 16/12/2019, Drôme, Échangeur de Montélier : l'enquête publique débute mardi...

L'association « Roulons En Ville à Vélo » (REVV) a publié, avant le début de l'enquête, sur son site internet un communiqué descriptif du projet, avec plan à l'appui, et les dates des permanences du commissaire enquêteur, en incitant ses adhérents à faire des observations et/ou propositions par voie électronique ou par courrier.

Le jour de l'ouverture de l'enquête, le 17 décembre 2019, la station de radio France Bleu Drôme Ardèche a accompagné les « flash info » horaires d'un message faisant état du début d'enquête publique concernant le projet d'échangeur routier dit « de Montélier ». Ce communiqué précisait les dates de début et de fin d'enquête. De plus, un texte de présentation et un plan du projet ont été publiés sur les réseaux sociaux.

Compte-tenu de tous ces éléments de publicité et d'information sur cette enquête, je considère que le public a été informé de manière complète et satisfaisante.

4.2.4 Chronologie des faits

23 / 01 / 2019	:	Demande de la Présidente du Conseil départemental au Préfet de la Drôme de l'organisation d'une enquête publique relative au projet de création de l'échangeur dit « de Montéliér »
25 / 10 / 2019	:	Demande du Préfet de la Drôme de désignation d'un commissaire enquêteur
13 / 11 / 2019	:	Nomination du Commissaire Enquêteur par le Tribunal Administratif de Grenoble
22 / 11 / 2019	:	Arrêté du Préfet portant ouverture de l'enquête publique
27 / 11 / 2019	:	Rencontre, pour présentation du projet, avec le chargé de mission pour cette opération à la Direction des Déplacements au Département
27 / 11 / 2019	:	Envoi de ma déclaration sur l'honneur de non intérêt au projet
28 / 11 / 2019	:	1 ^{ère} Publication dans le journal « Dauphiné Libéré »
28 / 11 / 2019	:	1 ^{ère} Publication dans le journal « Peuple Libre »
28 / 11 / 2019	:	Publication dans le journal « Agriculture drômoise »
17 / 12 / 2019	:	Permanence de 13h30 à 16h30 (Mairie annexe VALENCE)
17 / 12 / 2019	:	Rencontre de Monsieur Franck SOULIGNAC, adjoint au Maire de VALENCE dans les domaines de l'urbanisme, du foncier et des grands travaux
19 / 12 / 2019	:	2 ^{ème} Publication dans le journal « Dauphiné Libéré »
19 / 12 / 2019	:	2 ^{ème} Publication dans le journal « Peuple Libre »
27 / 12 / 2019	:	Permanence de 08h30 à 11h30 (Mairie annexe VALENCE)
08 / 01 / 2020	:	Permanence de 09h00 à 12h00 (Mairie annexe VALENCE)
16 / 01 / 2020	:	Permanence de 14h00 à 17h00 (Mairie annexe VALENCE)
20 / 01 / 2020	:	Permanence de 14h00 à 17h00 (Mairie annexe VALENCE)
23 / 01 / 2020	:	Rencontre avec le pétitionnaire, Direction des Déplacements au Département de la Drôme, représenté par le chargé de mission pour cette opération pour présentation du PV de l'enquête, des interrogations et observations du public et du commissaire enquêteur appelant un mémoire en réponse
05 / 02 / 2020	:	Réception du mémoire en réponse du pétitionnaire
20 / 02 / 2020	:	Remise du rapport en Préfecture (Bureau des Enquêtes Publiques)

5 – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée du mardi 17 décembre 2019 au lundi 20 janvier 2020 inclus, selon les règles fixées par l'arrêté préfectoral n° 2019326-0003 du 22 novembre 2019, celle-ci a permis d'accueillir les personnes qui le désiraient au cours des 5 permanences tenues en mairie-annexe de VALENCE pendant la période d'enquête et de recueillir sur les registres ou par mails ou par courriers les différentes contributions.

Lors des permanences, j'ai rencontré 22 personnes et reçu 81 contributions écrites (mails, courriers, registres) :

Six thèmes généraux sont fréquemment évoqués par le public. La première partie synthétise les réponses à ces observations générales :

- 1 – définition des objectifs de l'opération
- 2 – Impact du projet sur et compatibilité avec l'urbanisation du territoire
- 3 – Problématique de la génération de trafic induit ou non
- 4 – Prise en compte des vélos et alternative au "tout voiture"
- 5 – Bruit et protections phoniques
- 6 – Sécurité sur la RD 119 vers Montéliér

La seconde partie répond aux questions particulières nécessitant des réponses précises.

NOTA :

De nombreuses observations ont été traitées dans le dossier soumis à l'enquête publique ou ont déjà fait l'objet de recommandations dans l'avis de l'Autorité environnementale et traitées par le service des déplacements du Conseil général de la Drôme.

5 – 1 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS GÉNÉRALES

5 – 1 – 1 Définition des objectifs de l'opération

Le Département de la Drôme rappelle que le projet d'échangeur de Montélier concerne par nature l'ensemble des échanges à l'échelle de l'agglomération valentinoise, et à vocation à accompagner le développement du territoire valentinois, en fonction des évolutions d'urbanisme et de mobilités définies par les outils réglementaires en vigueur.

Ses objectifs ne sont donc pas spécifiques à la RD119, et supposent d'être analysés à l'échelle globale de ses effets. Il doit également tenir compte de l'urbanisation attendue dans le territoire, et de la prise en compte de la mobilité.

En l'occurrence, l'échangeur de Montélier contribue à réorganiser le trafic routier à l'échelle de tout le territoire de la plaine de Valence, et en particulier dans la frange Est de Valence, comprise entre l'avenue de Romans au nord-ouest, les boulevards Kennedy et Churchill à l'ouest, l'avenue de Chabeuil au sud et la RN7 à l'est (cf. point suivant concernant l'impact du projet sur l'urbanisation du territoire).

Par exemple, le seul fait de délester le trafic de la RD68 / route de Chabeuil, axe d'entrée majeure de Valence, contribue à répondre à de nombreux enjeux sur cet axe pourtant éloigné de la RD119 et l'échangeur lui-même :

- sécurisation de la bretelle de sortie de l'échangeur de Chabeuil (suppression des remontées de file sur la LACRA) ;
- amélioration de la hiérarchisation des axes au profit des voiries rurales ou urbaines utilisées par un trafic de transit actuellement et en fonction des l'urbanisation projetée de la frange Est ;
- fiabilisation des lignes régulières de transport en commun qui emprunte l'avenue de Chabeuil ;
- limitation des nuisances sonores et de la pollution locale le long de cet axe.

5 – 1 – 2 Impact du projet sur l'urbanisation du territoire, et compatibilité avec les documents réglementaires

Le dossier d'étude d'impact présenté à l'enquête publique a été complété par le mémoire en réponse du service des Déplacement du Département à l'Autorité environnementale, et en particulier son annexe n°1.

Les hypothèses considérées reposent sur les projections d'urbanisation développées par les documents réglementaires et opposables de planification territoriale que sont :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Rovaltain ;
- les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des Villes de Valence, Montélier et Chabeuil.

Ces hypothèses d'urbanisation, qui sont décrites plus précisément dans l'annexe dédiée du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale des services du département , tiennent compte directement des zones destinées à être urbanisées dans les PLU en vigueur et dans le SCoT du Grand Rovaltain.

- Concernant le SCoT du Grand Rovaltain : la dynamique du territoire est également envisagée au titre du SCoT du Grand Rovaltain et des projections de densification des zones d'activités existantes de Valence Romans Agglo, notamment au regard de la fourchette haute de densité d'emplois estimée à long terme à 45 emplois par hectare en moyenne.

5 – 1 – 3 Prise en compte des vélos et alternative au "tout voiture"

Les hypothèses de mobilité considérées reposent sur les projections du schéma directeur de la mobilité dans le territoire valentinois, tels que développées par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), document réglementaire et opposable de planification territoriale.

Sur la base d'un diagnostic détaillé, l'étude d'impact et le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale ont bien porté à la connaissance du public, conformément à la réglementation, une analyse modale comparant l'aménagement de l'échangeur de Montélier avec des alternatives à l'usage de l'automobile, en fonction :

- d'une part des objectifs assignés à l'opération de l'échangeur,
- d'autre part de son calendrier prévisionnel de réalisation (projet étant inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région), en relation avec la programmation du PDU.

Pour mémoire, cinq axes de réflexion ont été déclinés (cf. réponse à l'observation n° 2.3.1. de l'Autorité environnementale) :

- Amélioration de la desserte de la frange Est de Valence par les modes doux voire les transports en commun, sans accès direct depuis la RN7, via notamment une meilleure connexion nord-sud du secteur à urbaniser (zone 2AU du PLU de Valence) ;
- Réflexion sur les origines-destinations des déplacements susceptibles d'emprunter le nouvel échangeur entre la RN7 et la RD119 ;
- Création éventuelle d'un parking-relais (P+R) dans l'emprise de l'opération (non prévu dans le PDU) ;
- Création éventuelle d'une aire de covoiturage (non prévue dans le PDU) ;
- Création d'une piste cyclable dans l'emprise du projet.

Le Département de la Drôme ne peut cependant pas traiter des alternatives modales qui ne figurent pas explicitement dans le schéma directeur de mobilité, voire qui ont pu être écartées par les autorités compétentes (étant rappelé que le Département de la Drôme n'a aucune prérogative sur la mobilité, autre que l'aménagement et l'exploitation de son réseau routier, et du transport des personnes en situation de handicap).

Néanmoins, le Département affirme sa conscience des enjeux d'une mobilité durable.

A ce titre, il a justement pris soin de préserver, à l'intérieur du périmètre de DUP :

- des opportunités d'aménagement d'un parking-relais dont la faisabilité a d'ores et déjà été confirmée lors des études préalables de l'échangeur de Montélier;
- de créer une section de voie verte au franchissement de la RN7 dans l'emprise de l'opération, et qui :
 - o sera prolongée à l'ouest de la RN7 à la mise en service de l'échangeur de Montélier ;
 - o pourra être prolongée ultérieurement à l'est de la RN 7.

Il reviendra quoiqu'il en soit aux autorités compétentes d'adapter ou non la programmation actuelle des documents de cadrage de l'urbanisme et de la mobilité du territoire de Valence, et d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'éventuel parking-relais le cas échéant, ainsi que la co-maîtrise d'ouvrage des voies vertes avec le Département de la Drôme.

5 – 1 – 4 Bruit et protection phonique

La réglementation en vigueur correspondant à la création de l'échangeur de Montélier (modification de voirie) prévoit des seuils définis à partir :

- de l'usage et de la nature des locaux,
- du niveau sonore déterminé après transformation de la voirie à une date fixée (en l'occurrence 2040) ;
- du niveau sonore initial avant transformation de la voirie, au même horizon qu'avec le projet (soit 2040).

Le Département de la Drôme souligne que le bruit constaté par les riverains actuellement le long de la RD119 n'est que partiellement lié au trafic routier de la RD119. Il convient ainsi de considérer aussi le bruit ambiant de la RN7, de l'aéroport de Chabeuil, et de la ligne ferroviaire à grande vitesse.

En termes objectifs de niveau de bruit, le Département de la Drôme renvoie au chapitre 6.4.8.2. de l'étude d'impact (secteur allant des boulevards de Valence à la RN7) et au chapitre 6.4.8.3. (secteur allant de la RN7 jusqu'à la ligne ferroviaire à grande vitesse). Ces chapitres présentent les résultats d'une modélisation acoustique à long terme (2040) sur une bande de 50 m de large de part et d'autre de la route de Montélier et de la RD119. Les simulations ne montrent pas d'augmentation supérieure à 2 dB(A) après la réalisation de l'échangeur de Montélier.

Le CD26 renvoie également à la conclusion de la réponse formulée à l'observation 2.4.2.2. de l'Autorité environnementale concernant les « points noirs bruit » des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

En conséquence, le Département de la Drôme confirme qu'il a bien prévu (cf. page 272 de l'étude d'impact) des mesures de réduction du bruit au niveau de l'échangeur :

- qu'il n'est, réglementairement, pas dans l'obligation d'apporter des mesures de réduction du bruit ni à l'est de la RN7, ni entre les boulevards de Valence et la rue Chabrier (accès à la ZA Mozart).

Concernant les dispositifs de limitation des nuisances sonores, et d'une manière générale, la réalisation d'écran phonique n'a d'intérêt que :

- s'il est continu, c'est-à-dire non interrompu par des accès riverains par exemple,
- relativement proche des constructions à protéger.

Ainsi, la pose d'écran phonique (mur-antibruit) le long de la RD119 à l'est de la RN7 n'est pas opportune et ne sera pas retenue.

Concernant les haies classiques, elles ne permettent pas d'obtenir un abattement objectif du niveau sonore en raison de leur faible largeur et du temps nécessaire à leur constitution, bien qu'elles contribuent a priori à limiter la gêne subjective du trafic routier (moins de visibilité des véhicules, présence d'autres bruits d'oiseaux par exemple pouvant être jugés plus agréables etc.). A noter que la RD119 est d'ores et déjà bordées de haies anciennes, et que les riverains se plaignent néanmoins du bruit ambiant.

Seuls des bosquets de plusieurs dizaines de mètres de large peuvent apporter un réel bénéfice, mais leur réalisation ne peut pas non plus être retenue en raison de l'emprise nécessaire très importante et de la proximité des habitations par rapport à la RD 119.

Enfin, la question de la mise en œuvre ou non de couche de surface sur la RD119 a déjà été traitée dans la réponse à l'avis de la Ville de Montélier afin de répondre au mieux à cette demande de la ville de Montélier, une réflexion pourra être portée par le CD26, à l'occasion des renouvellements périodiques de revêtements de chaussée, afin de mettre en œuvre un enrobé phonique.

Le Département de la Drôme confirme qu'un enrobé à caractéristiques phoniques sera bien posé lors du renouvellement de la couche de surface de la chaussée de la RD 119, après la construction de l'échangeur de Montélier.

5 – 1 - 5 Sécurité sur la RD 119 vers Montélier

Plusieurs observations portent sur la sécurité des accès de la RD 119 à l'est de la RN 7, suivant deux configurations très différentes :

- les accès riverains individuels ;
- les voies d'accès aux hameaux et lotissements.

D'une manière générale, il est précisé que la vitesse moyenne est actuellement élevée sur cette axe relativement peu circulé aujourd'hui, au regard de son gabarit. Elle a toutefois baissé d'environ 10 km/h après l'instauration de la limitation de vitesse à 80 km/h au 01/07/18.

Compte-tenu de ces observations du public, le Département de la Drôme s'engage à réaliser, conformément à son référentiel d'études, et avant le lancement des travaux, un diagnostic de sécurité de la RD119 à l'est de la RN7.

Ce diagnostic tiendra compte de la hausse effective du trafic générée spécifiquement par l'échangeur de Montélier (redistribution des trafics – cf. étude d'impact), des effets sur la vitesse réelle du trafic, mais également des objectifs assignés à la RD119, devant contribuer à limiter autant que possible les accès directs sur cet axe, étant précisée la présence du carrefour giratoire à l'intersection avec la route de la Trésorerie et les rabattements riverains possibles via les voies communales.

Ce diagnostic pourra éventuellement intégrer une étude d'opportunité de limitation de vitesse à 70 km/h près des hameaux ou sur l'ensemble de l'axe, comme proposé par certains riverains.

5 – 2 REPONSES AUX QUESTIONS PARTICULIERES

5 – 2 - 1 Observations transmises par courriel

Observation de Claude MANEVAL

M. MANEVAL questionne :

- les modalités de collecte des ordures ménagères,
- les modalités d'entretien de l'impasse,
- l'accessibilité piétonne vers la RD119,
- la date de fermeture du chemin du Loup.

Le Département de la Drôme confirme qu'une aire de retournement sera bien réalisée en extrémité nord du chemin du Loup. Sa conception sera étudiée lors des phases d'études techniques ultérieures, en collaboration avec les services de collecte des déchets de Valence Romans Agglo, et du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).

Concernant l'entretien de l'impasse, il est rappelé que le chemin du Loup est actuellement une voirie communale. Le projet n'implique aucun changement de gestionnaire par rapport à la situation actuelle.

Concernant l'accessibilité piétonne entre la RD 119 et l'impasse au sud des bretelles ouest, le Département de la Drôme prend bonne note de cette demande de continuité jusqu'au carrefour giratoire ouest de l'échangeur, et préservera sa faisabilité technique lors de la conception du projet définitif (*voir aussi la réponse à l'observation 2.1.7 ci-après*).

Concernant la fermeture du chemin du Loup, elle aura lieu dès la phase de travaux des bretelles ouest de l'échangeur, ce qui impliquera évidemment la réalisation préalable de l'aire de retournement en extrémité.

M. LEPOITTEVIN et Mme PASCALI, résidant chacun dans l'impasse du Grand Charmagnol à Valence, demandent s'il est possible de rehausser le talus (merlon de protection de la RN7) ou de prévoir une haie.

Comme le chapitre 6.4.7.1. de l'étude d'impact l'explique, l'échangeur de Montélier, à sa mise en service estimée (2020) comparée à la situation dite « au fil de l'eau », augmente très légèrement le trafic entre les échangeurs de Couleures et de Montélier dans le sens sud-nord (+5%) mais le diminue dans l'autre sens (-1%). L'échangeur de Montélier tend même à réduire le trafic par rapport au scénario au fil de l'eau à long terme (2040).

Ainsi, le projet n'est pas de nature à augmenter de manière perceptible le niveau sonore de la RN7 en section courante (c'est à dire hors du périmètre de l'échangeur).

Bien que le Département de la Drôme soit conscient des nuisances sonores de la RN7, il n'a pas la compétence pour modifier les merlons actuels longeant la RN7 ou pour envisager la plantation de haies le long de la RN7 (étant précisé que l'efficacité des haies est faible pour limiter le bruit routier). Il renvoie donc les riverains concernés auprès de la Direction Départementale des Territoires de la Drôme pour toute demande particulière à ce sujet.

Observation de Bernard ALISON

M. ALISON conteste l'intérêt de délester l'échangeur de Chabeuil par la réalisation de l'échangeur de Montélier, et estime que les « investissements routiers doivent, de son point de vue, être uniquement consacrés à corriger les rares points noirs au niveau sécurité et être orientés vers des projets en accord avec la sauvegarde du climat et la réduction de la pollution : aménagement de pistes cyclables, création de lignes de bus en voie propre, création de parking relais en entrée de ville desservis par des bus fréquents, augmentation de la capacité de transport des lignes existantes. ».

Concernant l'échangeur de Chabeuil, le Département de la Drôme renvoie vers le chapitre 3.4.8.3. de l'étude d'impact, qui reprend l'étude de trafic complémentaire réalisée en 2018 à la demande du Ministère chargé des Transports, dans le cadre de l'étude d'opportunité de l'échangeur de Montélier. Le Département de la Drôme souligne ici les points suivants de l'argumentaire déjà développé :

- Impact important des remontées de file sur la RN7 en amont de la bretelle de sortie venant du sud de l'échangeur de Chabeuil d'ores et déjà constatées, et qui empireront très nettement à long terme, occasionnant :
 - o Un danger pour les usagers de la RN7 en raison du stockage de véhicules sur la bande d'arrêt d'urgence voire la voie de droite,
 - o Une perte de temps importante à long terme sur les itinéraires de transit sud-nord de la RN7 (de l'ordre de 15 minutes) ;
- Impact positif de l'aménagement de la bretelle de sortie de l'échangeur de Chabeuil, en provenance du sud, sur la RN7, mais au détriment des flux est – ouest venant de Chabeuil (limitant de fait la capacité d'intégrer une ligne régulière de transport en commun sur l'axe RD68 / avenue de Chabeuil) ;
- Impact favorable de l'échangeur de Montélier sur le fonctionnement de l'échangeur de Chabeuil :
 - o à la mise en service : suppression du risque de remontée de file – cf. figure 151 de l'étude d'impact,
 - o à long terme (2040) : amortissement de la hausse du trafic projeté, permettant d'éviter la saturation complète de la RN7 (pour les itinéraires de transit sud-nord sur la RN7, le temps de parcours est équivalent à la situation actuelle, ce qui représente un gain d'environ 15 minutes par rapport au scénario sans l'échangeur de Montélier)

Concernant l'impact de l'échangeur de Montélier sur l'axe RD68 – avenue de Chabeuil

- Le trafic est réduit à la mise en service, et l'augmentation attendue à long terme est significativement amortie. L'échangeur de Montélier est donc directement bénéfique pour fiabiliser, même à long terme, les temps de parcours de tous les usagers sur cet axe (y compris les lignes de transport en commun qui l'empruntent) :

Concernant le développement des alternatives modales (une réponse détaillée portant sur l'analyse des alternatives modales est présentée dans le mémoire en réponse aux observations de l'Autorité environnementale, et synthétisée dans le chapitre « réponse aux observations générales », le Département de la Drôme souligne :

- L'intégration d'une section de liaison sécurisée pour les cycles, dans le projet, et une réflexion d'ores et déjà menée avec la Ville de Valence pour la prolonger à l'ouest de la RN7 jusqu'au carrefour giratoire de la rue Chabrier (réalisation confirmée à la mise en service de l'échangeur de Montélier) ;
- Le Département de la Drôme, qui n'a pas de compétence administrative pour traiter directement les problématiques liées aux transports en commun (prérogative de Valence Romans Déplacements), s'est néanmoins engagé inclure dans le projet une emprise nécessaires et suffisantes pour permettre la réalisation éventuelle d'un parking-relais à l'intérieur du périmètre de DUP.

Observation de Albert CESSIEUX, pour l'association AF3V

Nota : cette observation est par ailleurs reprise in extenso dans les observations de Benoît VERZAT, le 10 janvier 2020 et n°31 le 11 janvier 2020.

M. CESSIEUX présente plusieurs arguments d'ordre général en opposition au projet :

- incitation aux déplacements en voiture, même pour de faibles distances ;
- contradiction avec les enjeux de réduction des gaz à effet de serre (GES) ;
- urbanisation de la plaine de Montélier et de Chabeuil ;
- développement des alternatives modales à prioriser ;
- difficulté de déplacer l'autoroute A7 le long de la RN7

Pour ces thèmes, le Département de la Drôme renvoie au mémoire en réponse aux observations de l'Autorité environnementale, accessible sur la plateforme de la Préfecture dédiée à l'enquête publique de l'échangeur, ainsi qu'aux réponses aux observations générales.

Le Département de la Drôme souligne cependant que les modélisations de trafic justifiant l'opération sont basées sur :

- l'urbanisation déjà projetée des secteurs de la frange Est de Valence (qui complète donc à long terme le développement actuel limité autour de l'avenue de Chabeuil), et la présence réglementaires de zones agricoles autour des axes RN7 et RD119 dans les communes de Montélier et de Chabeuil ;
- un report modal moyen à long terme des déplacements générés par l'urbanisation, de 10% (cf. mémoire en réponse à l'Autorité environnementale – observation n°2.2.7. page 8/44), aidé en ce sens par la prévision d'une continuité cyclable est-ouest à travers l'échangeur, et par la réserve foncière comprise à l'intérieur du périmètre de DUP destinée à la réalisation éventuelle d'un parking-relais.

Concernant le contournement autoroutier de Valence, le Département de la Drôme confirme qu'il n'a pas été retenu au SNIT (schéma national des infrastructures de transport) établi en 2011.

Lors d'une réunion du 28 novembre 2011, organisée par le préfet de la Drôme avec les élus locaux de l'époque, il a été acté de revendre les parcelles acquises antérieurement le long de la LACRA.

Observation de Pascale LEPETIT, de Anne-Marie VERNON, et de Adrien BLAVINOU

Mme LEPETIT et Mr BLAVINOU expriment fermement leur opposition au projet, en référence aux « bouleversements climatiques », au faible développement des transports en commun, à l'augmentation des espaces verts et surfaces agricoles, et à l'encouragement de déplacements actifs (vélo, marche à pied).

Mme VERNON évoque par ailleurs les « mesures énoncées pourtant dans le PDU ».

Le Département renvoie vers le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, et aux réponses aux observations générales du présent mémoire.

Il souligne particulièrement l'absence de mesure précise dans le PDU actuel quant au développement d'alternatives modales sur l'axe Montélier / Valence centre, à l'exception de l'intérêt de développer un itinéraire cyclable (point justement d'ores et déjà pris en compte à l'intérieur du périmètre de DUP).

Observation de Christian DELOY

M. DELOY interroge l'impact de l'échangeur de Montélier sur la rue Georges Bonnet.

Le Département de la Drôme renvoie vers la pièce n°7 du dossier de DUP – pages 241 et suivantes, et les données précisées ci-après en comparaison avec la situation existante :

A la mise en service comme à l'horizon lointain, on observe dans tous les cas de figure (référence sans projet ou échangeur de Montélier) une hausse du trafic sur la rue Georges Bonnet.

Cette hausse, largement liée à l'urbanisation de la frange Est de Valence est légèrement plus importante à la mise en service de l'échangeur, mais s'accroît nettement moins vite ensuite (amortissement de la hausse de trafic attendue de toutes façons).

A long terme, le projet n'est donc pas un générateur net de trafic sur la rue Georges Bonnet, mais contribue au contraire à limiter la hausse de trafic sur cette voie urbaine.

Observation de Jean CONVERT

M. CONVERT propose un trajet cycles entre le chemin du Loup et le garage automobile, en empruntant le carrefour giratoire.

Le Département de la Drôme constate une similitude de cette proposition avec le principe de l'emplacement réservé n°72 (« Via Campo ») du PLU de Valence en vigueur.

Il ne portera pas directement sa réalisation éventuelle mais en assurera la faisabilité technique lors des études de conception détaillée de l'échangeur de Montéliar.

Le cas échéant, le Département de la Drôme indique d'ores et déjà que le cheminement des piétons et des cycles sera nécessairement éloigné des bretelles de l'échangeur, et ne coupera pas les bretelles pour des raisons évidentes de sécurité.

Observation de Gilles VALETTE et l'EARL VALETTE via le Cabinet Bernard Serre Conseil

M. VALETTE, propriétaire et exploitant de la parcelle ZN14, attire l'attention du Département de la Drôme sur six points.

Le Département de la Drôme précise avoir rencontré M. VALETTE et son conseil, M. SERRE, le 26 septembre 2018 ainsi que le 9 janvier 2019 (présentation d'un rapport par M. SERRE). Par courrier du 29 juillet 2019, le Département de la Drôme faisait part de ses observations sur le rapport présentés le 9 janvier 2019, sans retour de MM. VALETTE et SERRE.

Les observations formulées le 13 janvier 2020 reprennent les observations précédentes.

- a) M. VALETTE fait valoir une dépréciation de la parcelle ZN14 séparée par les bretelles ouest de l'échangeur.

→ Réponse : le Département de la Drôme renvoie vers l'analyse de l'impact financier réalisé par l'Inspecteur des finances chargés de l'estimation sommaire et globale du foncier concerné, tenant compte de l'ensemble des contraintes et effets du projet sur le foncier et l'exploitation agricole de la parcelle.

- b) M. VALETTE fait valoir l'impact du projet sur le verger expérimental de cerisiers présent sur une partie limitée de la parcelle ZN14.

→ Réponse : le Département de la Drôme renvoie vers l'analyse de l'impact financier réalisé par l'Inspecteur des finances chargés de l'estimation sommaire et globale du foncier concerné, tenant compte de la présence de ce verger expérimental, eu égard à son ancienneté et l'état de la procédure de sélection.

- c) M. VALETTE fait valoir le rétablissement de son réseau d'alimentation en eau d'irrigation.

→ Réponse : le rétablissement du réseau d'alimentation en eau d'irrigation sera assuré par le Département de la Drôme. Les adaptations nécessaires seront ainsi prises en charge financièrement par le Département.

- d) M. VALETTE fait valoir que le reliquat sud de la parcelle ZN14 sera rendu inexploitable par le projet.

→ Réponse : la surface du reliquat concerné est de 2490 m² (et non 2000 m² comme indiqué). Comme le Département de la Drôme en a fait part à M. VALETTE lors des rencontres préalables à l'enquête publique en objet, il s'engage à tout mettre en œuvre pour restituer une partie des terrains acquis par le Département de la Drôme (parcelles ZN18-19, ainsi que le chemin d'accès sis sur la parcelle ZN21).

Cette disposition permettrait, si elle était confirmée par le propriétaire concerné, de lui assurer une continuité entre les parcelles ZN14 (reliquat sud), ZN20 et ZN22, tout en lui restituant le chemin actuel (ZN21).

e) M. VALETTE fait valoir la perte éventuelle de récolte de cerises suivant la période effective de son éviction.

→ Réponse : le Département de la Drôme veillera à permettre à M. VALETTE d'exploiter le verger même après la cession des terrains, et organisera le début des travaux en fonction de ses contraintes d'exploitation.

f) M. VALETTE interroge le périmètre de DUP empiétant le reliquat sud de la parcelle ZN14 sur une surface de 500 m².

→ Réponse : la bande mentionnée a déjà été présentée à M. VALETTE le 9 janvier 2019, dans le cadre des démarches amiables du Département de la Drôme préalables à l'enquête publique.

Le principe est de permettre un éventuel échange de terrain avec le propriétaire de la parcelle ZN15 directement impactée, étant précisé que la partie concernée de la parcelle ZN14 n'est actuellement pas exploitée en verger.

Cette disposition reste à ce stade négociable avec les deux propriétaires concernés, sachant qu'elle ne constitue effectivement pas une dépendance directe de l'opération.

Cela justifiait néanmoins, pour le Département de la Drôme, l'intégration de la surface maximale ad hoc dans le périmètre de DUP.

Observation de Claire ALLEMAND

Mme ALLEMAND se déclare contre le projet, et fait référence au « plan vélo du gouvernement ».

Le « plan vélo » initié à la suite des Assises de la Mobilité a été intégré dans la Loi d'orientation des mobilités parue le 24 décembre 2019, donc après la finalisation du dossier d'enquête publique.

Néanmoins, le Département de la Drôme s'appuie directement sur le Plan de déplacement urbain qui contient un volet de développement de l'usage du vélo notamment sur la RD119. Il souligne également la prise en compte des cycles dès la phase de préparation des études techniques, avec notamment la présentation des principes de continuité cyclable à travers l'échangeur au Comité de pilotage du 27 juin 2018 (en présence des élus locaux et du sous-préfet de l'arrondissement de Valence).

Observation de Bernard RENVED

M. RENVED formule plusieurs observations particulières portant sur le volet « qualité de l'air » du mémoire en réponse du Département de la Drôme à l'avis de l'Autorité environnementale, et écrit que « le DUP comprend, entre autres, sur la qualité de l'air, des erreurs, et des interprétations non objectives des données officielles fournies par ATMO ».

En premier lieu, afin de confirmer l'objectivité de l'étude d'impact de l'échangeur de Montélier, le Département de la Drôme rappelle les règles et seuils à respecter pour les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines de taille inférieure à 2.5 micromètres.

Il convient de souligner que l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) n'a pas vocation à imposer les seuils réglementaires nationaux, mais uniquement des « lignes directrices », associées à des « valeurs cibles intermédiaires » à adapter au contexte local.

Observation du SDIS 26

a) Le SDIS fait valoir la prise en charge du déplacement de la clôture le long du parking (en limite de périmètre de DUP).

→ Réponse : le Département de la Drôme confirme bien cette prise en charge.

b) Le SDIS demande aussi que la voie d'accès directe aux bâtiments du SDIS permette « un accès direct à tous les véhicules de livraison y compris des camions semi-remorque ».

→ Réponse : le Département de la Drôme a été attentif aux conditions d'accès du SDIS dès les phases initiales d'élaboration du projet, en associant notamment l'Etat-Major du SDIS au Comité de pilotage (cf. COPIL du 27/06/18).

La possibilité d'accès d'un semi-remorque a d'ores et déjà été vérifiée, et sera encore optimisée lors des phases d'études techniques ultérieures de l'opération.

Le SDIS suggère par ailleurs un « accès direct pour les camions de livraison par la partie Est en empruntant la voie d'accès au bâtiment EIFFAGE ».

→ Réponse : le Département confirme que l'hypothèse d'un accès direct à la copropriété des parcelles ZN98-99-100-101-102, dont le SDIS est copropriétaire, a bien été envisagée, et sa faisabilité vérifiée en empruntant le délaissé routier de l'ancienne RD119 :

Le Département de la Drôme travaillera en partenariat avec les différents copropriétaires des parcelles ZN98-99-100-101-102, dont le SDIS, pour préciser les conditions d'accès depuis le carrefour giratoire ouest de l'opération.

Par ailleurs, un accès direct en tourne-à-droite uniquement pourrait éventuellement être envisagé, mais en tenant compte des contraintes de trafic et de la traversée du cheminement piétons et cyclistes.

- c) Le SDIS souhaite la « prise en compte d'améliorations de l'acoustique des menuiseries par leur changement ».

→ Réponse : le Département prend note de cette requête, en soulignant toutefois que la réglementation en vigueur ne concerne pas les bureaux pour la création de voies nouvelles, et fixe le seuil d'intervention à 65 dB(A) dans le cas de la modification de voirie (cf. 2.16.4.4 et 2.16.4.5 de l'étude d'impact). Or, comme l'indique le chapitre 6.4.8.2. de l'étude d'impact, ce seuil de 65 dB(A) ne sera pas atteint, même à long terme (2040). Il n'est donc pas prévu, au titre de la présente opération, d'intervenir sur l'acoustique des bureaux du SDIS.

Observation de Vincent GRASSWILL

M. GRASSWILL s'exprime sur les différents points suivants, :

- a) M. GRASSWILL réalise une comparaison du coût de l'opération (6 M€ TTC pour mémoire) avec un gain de temps théorique de 6 minutes calculé comme suit :
« Quatre kilomètre à 110 km/h cela représente à peine plus de 2 minutes et à 80 km/h cela fait 3 minutes. En même en comptant l'aller-retour cela fait 6 minutes maximum ! »

→ Réponse : le Département de la Drôme ne conteste pas les chiffres avancés de temps de parcours en fonction d'une vitesse moyenne.

Néanmoins, le Département de la Drôme conteste l'approche portant sur le seul temps de parcours des usagers de la RN7 entre les échangeurs de Chabeuil et des Couleures. Cette approche ne correspond absolument pas ni aux objectifs de l'opération, ni aux conditions de circulation attendues, ni aux effets concrets de l'échangeur de Montélier.

- Concernant les objectifs de l'opération : pour mémoire, l'échangeur de Montélier a vocation à améliorer l'accessibilité de la frange Est de Valence, comprise entre l'avenue de Romans au nord et l'avenue de Chabeuil au sud (étant rappelé que le PLU de Valence en vigueur en prévoit le cadre d'urbanisation à long terme au titre du zonage 2AU). Or, cette zone n'est actuellement accessible depuis la RN7 que par les deux avenues ci-mentionnées, via les échangeurs des Couleures et de Chabeuil. Les usagers souhaitant y accéder sont ainsi obligés d'utiliser soit les boulevards Kennedy ou Churchill, soit le réseau routier local (urbain ou rural) non adapté. En d'autres termes, la question de l'interdistance actuelle entre les échangeurs des Couleures et de Chabeuil est problématique non pas sur la RN7 elle-même, mais parce qu'elle oblige à des détours conséquents, en milieu urbain et sur un réseau routier non adapté, pour accéder à la frange Est ;
- Concernant les conditions de circulation attendues : le Département renvoie vers les réponses précédentes, ainsi qu'à l'ensemble de l'étude d'impact du trafic. Il souligne ici la saturation d'ores et déjà observable de la sortie de l'échangeur de Chabeuil, qui contribue à une augmentation significative du risque d'accidents, et une perte de temps pour l'ensemble des usagers (y compris en transit sur la RN7),

très supérieure au estimation de M. GRASSWILL envisagées à vitesse stabilisée à pleine capacité de la 2x2 voies ;

- b) Concernant la piste cyclable, les problématiques des traversées de la RD119 est soulignée, et du partage du cheminement entre cyclistes et piétons sont soulignées, considérant que « c'est faire rouler les cyclistes sur les trottoirs ».

→ Réponse :

En premier lieu, le Département de la Drôme rappelle que le Code de la route autorise explicitement, par son article R110-2, la réalisation d'une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ». C'est le principe réglementaire de la « voie verte », et il convient effectivement de parler de « voie verte » et non de « piste cyclable » dans le projet présenté au public.

En second lieu, la RD119 ne sera pas interdite à la circulation des cycles, qui auront donc le choix d'emprunter ou non la voie verte ainsi créée.

En troisième lieu, comme déjà indiqué précédemment, la voie verte en question a effectivement vocation à être prolongée à l'ouest, voire à l'est en remplacement de la bande multifonctionnelle (BMF) actuelle, qui semble néanmoins satisfaire M. GRASSWILL : « Si le CD26 maintient son opération, il conviendra de remplacer la piste cyclable piétons-cycles par la poursuite de deux bandes multifonctionnelles (BMF) et un marquage sur les ronds-points ».

Le Département de la Drôme est néanmoins défavorable quant à cette dernière observation, sachant que :

- l'état de l'art déconseille formellement le marquage d'une bande cyclable en périphérie des anneaux des carrefours giratoires en raison, notamment du risque pris par les cyclistes au niveau des voies de sortie ;
- la circulation partagée des cycles et des piétons sur les BMF n'est clairement pas sécuritaire au regard des trafics attendus et de la largeur totale de chaussée ne favorisant pas la maîtrise des vitesses.

Le Département de la Drôme confirme ainsi sa proposition de créer une voie verte dans l'emprise du projet, en évitant toute intersection avec les bretelles de l'échangeur, à l'ouest de la RN7 à la mise en service, et pouvant être prolongée à l'est ultérieurement.

Observation de l'association REVV

L'association Roulons En Ville à Vélo (REVV) est opposée à la réalisation de l'échangeur de Montélier, arguant qu'en favorisant l'usage de l'automobile « sans autre solution de déplacement à la voiture individuelle », il sera générateur d'étalement urbain, de congestion, de pollution et de gaz à effet de serre.

→ Le Département de la Drôme renvoie globalement vers l'argumentaire développé dans le dossier de DUP et le mémoire en réponse (notamment la réponse aux observations générales ci-dessus).

REVV souligne également la question de la traversée de chaussée par les cycles (sens Valence – Montélier en l'occurrence).

→ Le Département de la Drôme rappelle que l'aménagement présenté a vocation à être conforté à l'ouest ou à l'est. En l'état de l'enquête publique, le projet, centré sur le seul échangeur de Montélier, prévoit toutefois des traversées cyclistes et piétonnes au niveau des îlots directionnels des carrefours giratoires, à l'opposé des flux directs des bretelles de l'échangeur, permettant des traversées sécurisées en deux temps.

REVV propose également que la « solution aux encombrements sur la LACRA n'est pas dans la réalisation d'un échangeur coûteux, mais dans celle de véritables pistes cyclables en site propre et le développement de liaisons bus express directes entre Valence et les villes périphériques. »

→ Le Département de la Drôme renvoie vers l'argumentaire développé par ailleurs (étude d'impact et mémoire en réponse aux observations) concernant :

- la piste cyclable demandée en site propre : la voie verte d'ores et déjà prévue répond à cette demande dans l'emprise de l'opération soumise à l'enquête publique, sachant que le partage des flux piétons – cycles s'impose ici compte-tenu de la largeur limitée sur le pont franchissant la RN7 ;

- le développement de lignes de bus, au regard des origines trop diffuses des usagers concernés et du PLU en vigueur. Mais il souligne la prise en compte de cet impératif grâce à l'emprise réservée entre la RD119 ouest et le SDIS pour permettre à l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) de réaliser un éventuel parking-relais (P+R), allant dans le sens attendu par REVV.

Observation de la FRAPNA

L'association Frapna Drôme Nature Environnement, représentée par M. Marc PAPILLON, présente un avis opposé au projet, reprenant la plupart des arguments déjà analysés dans le présent mémoire en réponse.

Le Département de la Drôme observe par ailleurs que plusieurs remarques ont d'ores et déjà été formulées par l'Autorité environnementale, et renvoie donc au mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, concernant notamment :

- la biodiversité : voir notamment les échanges avec la DREAL ;
- le trafic : voir notamment la réponse à l'observation 2.2.3. de l'Ae, contredisant notamment la phrase « Les données de trafic sont obsolètes (trafics de 2010 alors que nous sommes en 2020 !) », ;
- la pollution ;
- les nuisances phoniques ;
- la dynamique de l'urbanisation du secteur ;
- l'urbanisation potentiellement générée par le projet d'échangeur ;
- l'offre de transports et l'approche multimodale ;
- la distance des habitations les plus proches.

Le Département de la Drôme apporte des réponses complémentaires pour les points suivants :

- **Préservation des ressources en eau** : voir l'analyse des enjeux des captages d'eau potable au 2.5.2. de l'étude d'impact, et l'analyse des impacts du projet au 6.4.2. Le Département de la Drôme confirme :
 - o Que le captage de Thabor présente un enjeu particulièrement limité aujourd'hui,
 - o Que le projet est suffisamment éloigné du captage des Couleures, et à son aval hydraulique, et que le risque de pollution du captage lui-même soit négligeable,
 - o Que le projet prévoit une série de dispositifs permettant d'éviter une pollution de la nappe située plus de 20 m sous la surface ;
- **Artificialisation nette** : dans sa conclusion, l'association fait référence à l'Instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace :

Bien que les services de l'Etat ne l'ait pas directement sollicité dans le cadre de l'échangeur de Montélier, le Département de la Drôme a bien noté la règle de « zéro artificialisation nette des sols », basée sur un rapport de France Stratégie de juillet 2019, faisant suite à la présentation du plan biodiversité du Gouvernement de juillet 2018.

L'artificialisation nette doit donc être progressivement recherchée, de manière globale, selon la logique présentée par l'instruction du 29/07/19

Cette démarche comporte ainsi deux volets complémentaires :

- limiter les nouvelles surfaces artificialisées (cible proposée par France Stratégie de 5 500 hectares par an à horizon 2030 (contre 20 000 dans le scénario tendanciel) ;
- renaturation de 5 500 hectares par an.

Comment s'inscrit le projet d'échangeur de Montélier dans la stratégie « zéro artificialisation nette » ?

Concernant le volet réduction :

Pour mémoire, l'artificialisation des sols se définit comme « tout processus impliquant une perte d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF), conduisant à un changement d'usage et de structure des sols ».

Le secteur de l'échangeur de Montélier est donc largement artificialisé actuellement, étant occupé par :

- des routes et leurs accotements et talus ;
- des terrains construits et aménagés (y compris les jardins et espaces verts d'agrément non naturels) ;

La réalisation de l'échangeur de Montélier conduit à l'artificialisation supplémentaire de l'ordre de 3.4 ha. En revanche, le projet conserve au maximum les dépendances routières de la RD119 pour accéder aux parcelles au

nord et dans l'emprise prévue pour la réalisation éventuelle du parking-relais, ce qui limite les surfaces nouvelles à artificialiser pour assurer les fonctions concernées.

Enfin, le Département de la Drôme rappelle que le projet d'échangeur contribue à favoriser l'accessibilité de la frange Est, dont l'urbanisation projetée évite de consommer des espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) en dehors de la zone déjà urbanisée du plateau de Valence.

Concernant le volet renaturation :

Comme il l'a présenté devant la CDEPENAF, le Département de la Drôme confirme sa volonté de rendre une partie du terrain artificialisé des parcelles ZN18-19-21 aux espaces agricoles (cf. réponse à l'observation de M. VALETTE).

Observation de la société EIFFAGE

La société EIFFAGE demande des précisions sur les trois points suivants :

- la modification de l'accès à ses bureaux ;
- l'édification d'un mur de soutènement au sud du terrain ;
- l'acquisition des terrains impactés.

Concernant la modification de l'accès :

→ L'accès actuel depuis la RD119 s'effectue par une contre-allée débutant au niveau du portail existant devant la parcelle ZM100.

Cet accès est préservé par l'aménagement, via la branche nord du carrefour giratoire ouest, et le délaissé de la RD119 entièrement conservé.

Concernant le mur de soutènement :

→ Le Département de la Drôme précise que le mur envisagé au titre du dossier d'enquête publique est uniquement destiné permettre d'élargir la plateforme routière pour insérer la voie verte, sans empiéter dans le terrain d'EIFFAGE au-delà du pied de talus existant :

Ce mur n'apparaît plus gênant pour l'usage du terrain privé que le talus actuel, puisqu'il est confondu avec le pied de talus.

Le Département de la Drôme étudiera, en phase projet, la meilleure insertion possible de ce soutènement, en concertation avec l'entreprise EIFFAGE.

Concernant l'acquisition des terrains : EIFFAGE fait valoir :

- a) La réévaluation du terrain situé en zone agricole « en tenant compte du fait que le secteur est destiné à devenir une zone d'activité dans le futur. »,

→ Le Département de la Drôme confirme que la propriété EIFFAGE est bien située en zone agricole, et n'est donc plus constructible en l'état du PLU de Valence. Par ailleurs, le zonage 2AU envisage une urbanisation à long terme de la frange Est (sous réserve d'une révision du PLU en conséquence), qui s'arrête à environ 200 m à l'ouest de l'établissement. La propriété d'EIFFAGE n'est donc pas concernée.

- b) « La nécessaire prise en compte du fait que la RD actuelle empiète depuis sa réalisation sur notre terrain »

→ Le Département confirme que la partie de terrain devant être acquise correspond strictement au talus de la RD119 (parcellaire non actualisé lors des travaux de doublement de la RN7). Elle constitue ainsi une dépendance routière, et n'est donc absolument pas exploitable pour le propriétaire concerné.

Le projet permettra donc de procéder à une simple régularisation du parcellaire cadastral, conformément aux limites actuelles des talus de la RD119.

- c) « De la nécessité d'un nouveau bornage, d'actes modificatifs et d'une modification du règlement de notre propriété. »

→ La procédure d'acquisition foncière sera traitée conformément aux règles en vigueur par le Département de la Drôme.

5 – 2 – 2 Observations sur registre (inscription et courrier)

Observations de Jean-Louis NIGUET et Françoise NIGUET

M. NIGUET souhaite connaître l'impact du projet sur la pollution de l'air et le bruit.

Concernant la pollution de l'air, le Département de la Drôme renvoie vers le développement de ce thème dans l'étude d'impact, dans le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale et dans le présent mémoire en réponse aux observations du public (en particulier le §2.1.10).

Concernant le bruit, nous renvoyons vers le chapitre correspondant des réponses aux observations générales. Il n'est ainsi pas prévu de plantation de haie, étant précisé que leur intérêt est très limité pour assurer une diminution notable du bruit routier.

Concernant les observations de Mme NIGUET portant sur les modes doux, le Département de la Drôme renvoie vers les réponses déjà apportées à ce sujet dans l'étude d'impact, le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale et le présent mémoire en réponse aux observations du public.

Observations de Pierre CLOT et Monique CLOT, du 13 et du 20 janvier 2020

M. et Mme CLOT présentent plusieurs demandes particulières :

Mise en impasse du chemin du Loup et retournement :

→ Le Département de la Drôme confirme la mise en impasse du chemin du Loup, et réalisera, dans le cadre de l'opération, une aire de retournement immédiatement au sud des bretelles de l'échangeur, utilisable pour les secours et la collecte des déchets ménagers.

Accès à la parcelle :

→ L'accès actuel au nord de la propriété privée sera restitué sous la même forme que le chemin actuel, stabilisé et non revêtu.

Indemnisation :

→ Le Département de la Drôme prend note de la demande d'échange de terrain avec la parcelle ZN14, comme cela a été déjà évoqué lors de rencontre précédente. Néanmoins, il rappelle que cet échange proposé à l'amiable est conditionné à l'acceptation du propriétaire du terrain ZN14, M. VALETTE (cf. réponse aux observations de M. VALETTE - §2.1.8.). Il ne peut donc être garanti par le Département de la Drôme.

Mur anti-bruit :

→ L'implantation du mur anti-bruit a fait l'objet d'une simulation acoustique présentée au 6.4.8.5. figure 216 de l'étude d'impact, pour répondre de manière nécessaire et suffisante à la réglementation en vigueur. Le Département de la Drôme souligne en outre que plus on s'éloigne des parcelles, plus le bruit de fond de la RN7 elle-même prend le pas sur le bruit généré spécifiquement par la bretelle d'entrée vers le sud.

Dans ce contexte, le Département de la Drôme n'envisage pas un prolongement du mur anti-bruit au-delà de la limite indiquée par les simulations acoustiques.

Haie bocagère le long du mur anti-bruit :

→ Une haie sera plantée le long de l'écran phonique à l'intérieur de la parcelle.

Eclairage public en bout d'impasse :

→ Le Département rétablira l'éclairage public existant du chemin du Loup jusqu'en extrémité de l'impasse constituée.

Observation de Marc GUIRAL

Sur la forme, M. GUIRAL questionne le « passage sous les bretelles » mentionné au 4.1. de l'étude d'impact.

→ Le passage inférieur envisagé sous les bretelles Est, afin d'assurer une liaison environnementale entre le nord et le sud de l'échangeur à l'est de la RN7, n'est pas indispensable pour l'entretien (accès à l'intérieur de la boucle possible depuis le nord de la RD119). Ayant principalement une vocation de continuité écologique, et devant faire l'objet d'une approbation par le Ministère chargé des transports, sa réalisation n'est donc pas encore actée définitivement. L'ouvrage envisagé pourrait d'ailleurs être remplacé par un passage à faune plus simple

M. GUIRAL demande également « ce que vient faire ici le PLU de Crest » en page V du résumé non technique. Comme déjà mentionné ci-avant, il s'agit d'une erreur matérielle. Il convient en effet de lire : « les PLU de Chabeuil et de **Montélier** [et non Crest] ont classé le secteur à l'Est de la LACRA en zone agricole ».

→ Sur le fond, M. GUIRAL porte 4 observations auxquelles le Département de la Drôme apporte des réponses :

Prioriser l'échangeur de Montélier sur celui des Couleures est un non sens

→ En premier lieu, les deux opérations d'aménagement de l'échangeur des Couleures et de création de l'échangeur de Montélier sont toutes les deux inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 prolongé, et pilotées par deux maîtrises d'ouvrages distinctes et indépendantes : l'Etat pour l'aménagement de l'échangeur des Couleures, et le Département de la Drôme pour l'échangeur de Montélier.

Ces deux opérations ne sont pas liées par un principe de priorisation.

En l'occurrence, l'opération des Couleures a fait l'objet d'une enquête publique entre le 22 mars 2019 et le 23 avril 2019, donc avant celle de l'échangeur de Montélier.

En second lieu, il est rappelé que l'échangeur des Couleures a vocation à constituer un nœud autoroutier entre la RN7 et la RN532, en séparant les flux de desserte locale, alors que l'échangeur de Montélier constitue un nouveau diffuseur de la RN7 vers la RD119. Il est donc logique que les flux actuellement concernés ne soient pas les mêmes, et que le trafic actuel de la RD119, qui ne possède pas de connexion directe avec la RN7, soit relativement limité actuellement.

Le Département de la Drôme renvoie ici à l'étude d'impact complétée par le mémoire en réponse à l'autorité environnementale et par le présent mémoire en réponse aux observations du public pour l'appréciation des effets et bénéfices de l'échangeur de Montélier.

Estimation du coût du projet :

En premier lieu, M. GUIRAL compare ici le coût d'opération de l'échangeur de Montélier (6 M€ TTC) et celui de l'échangeur des Couleures (28 M€ TTC).

→ Les deux opérations sont très différentes sur le plan technique, l'opération de l'échangeur de Montélier étant bien plus simple techniquement que l'échangeur des Couleures.

Pour mémoire, l'opération des Couleures concerne la modification d'un nœud autoroutier entre deux infrastructures à deux chaussées séparées (RN7 et RN532), en reportant le trafic de desserte de Valence vers un diffuseur amont. Cette opération nécessite la réalisation d'ouvrages d'art spécifiques et d'un linéaire conséquent de nouvelles bretelles.

L'opération de l'échangeur de Montélier conserve en revanche l'actuel pont sur la RN7, et ne nécessite ainsi que la réalisation des quatre bretelles, de deux carrefours giratoires, des voies de rétablissement et des dépendances routières diverses.

En second lieu, M. GUIRAL met en avant « le calibrage de la voirie et l'amélioration des conditions de circulation de la RD119 entre la RN7 et les boulevards Kennedy et Churchill pour absorber l'augmentation du trafic à venir ».

→ Comme la pièce n°3 de l'étude d'impact le montre, le taux de congestion de la RD119 et de la route de Montélier augmente certes à la mise en service de l'échangeur de Montélier, mais reste à des niveaux tout à fait supportable sans investissement notable.

Les revêtements sont quant à eux anciens et doivent être de toutes façons renouvelés après la mise en service de l'échangeur de Montélier.

Par ailleurs, l'échangeur de Montélier permet de mieux répartir la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier desservant la frange Est de Valence. A ce titre, il contribue à limiter le niveau d'investissement qui serait nécessaire sur les autres voiries pour en garantir la fluidité.

Doublement de la bretelle sud de l'échangeur de Chabeuil :

Une analyse particulière portant sur l'augmentation de la capacité de l'échangeur de Chabeuil (doublement des voies de la bretelle de sortie venant du sud) a été demandée par le Ministère chargé des transports au Département de la Drôme, dans le cadre de l'étude d'opportunité de 2017-2018, étant précisé que cet aménagement relève d'une compétence directe de l'Etat.

Les résultats du doublement de la bretelle de sortie et de l'élargissement de l'anneau du carrefour giratoire est ont montré, en l'absence de l'échangeur de Montélier, et compte-tenu de la croissance globale du trafic projetée et de l'urbanisation de la frange Est (*voir réponse à l'observation 2.1.3. de M. ALISON*) :

- une amélioration significative du trafic sur la RN7,
- mais une dégradation très nette des conditions de circulations sur la RD68 / avenue de Chabeuil, sans répondre à l'ensemble des objectifs de desserte de la frange est.

En conséquence, cette option n'a pas été retenue en alternative à l'échangeur de Montélier.

Aucun travaux sur l'échangeur de Chabeuil n'est donc projetée au titre de l'opération de création de l'échangeur de Montélier.

Protection des hérissons et de l'avifaune :

M. GUIRAL évoque l'encadrement du « défrichage de la parcelle ouest. Le planning des travaux doit intégrer cette contrainte. Elle devra être respectée. »

→ Voir les engagements du Département de la Drôme pris auprès de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - pièce n°8 de l'étude d'impact – pages 57 et 58

Observations de Philippe SOLAN, Catherine SAVEL, Melika WAILI, M. et Mme EISSEID, et M. et Mme PORTELLI

M. SOLAN, Mmes SAVEL et WAILI, M. et Mme EISSEID et M. et Mme PORTELLI, riverains de la RD119 à l'est de la RN7, portent des observations relatives à la sécurité des accès riverains de la RD119, ainsi qu'au bruit routier.

Le Département de la Drôme renvoie vers les réponses générales apportées à ces questions, en rappelant qu'il s'engage à réaliser un diagnostic sécurité de la RD119.

Toutefois, il est précisé qu'il devrait être exclu de réaliser des ralentisseurs sur la RD119, en dehors de toute zone d'agglomération au sens du code de la route.

Observation de Patrick VONDERWEIDT

M. VONDERWEIDT demande le prolongement du mur anti-bruit jusqu'à l'entrée de la bretelle.

Voir réponse déjà formulée ci-dessus :

→ L'implantation du mur anti-bruit a fait l'objet d'une simulation acoustique présentée au 6.4.8.5. figure 216 de l'étude d'impact, pour répondre de manière nécessaire et suffisante à la réglementation en vigueur. Le Département de la Drôme souligne en outre que plus on s'éloigne des parcelles, plus le bruit de fond de la RN7 elle-même prend le pas sur le bruit généré spécifiquement par la bretelle d'entrée vers le sud.

Dans ce contexte, le Département de la Drôme n'envisage pas un prolongement du mur anti-bruit au-delà de la limite indiquée.

Observation de Claude JOURDAN

M. JOURDAN fait remarquer les points suivants, auxquels le Département de la Drôme répond :

« opération coûteuse de 8 M€ d'euros »

→ Le coût d'objectif de l'échangeur de Montélier est bien confirmé à 6 M€ TTC et non 8 M€.

« il faut ajouter à cette dépense l'infrastructure nécessaire à l'évacuation direction Valence et direction Montélier du trafic supplémentaire. »

→ La capacité des infrastructures existantes restera suffisante, même à long terme, et ne nécessite donc pas a priori d'investissement particulier. En revanche, l'échangeur de Montélier permet de retarder très significativement le besoin d'investissement sur la bretelle de sortie de l'échangeur de Chabeuil, ainsi que des aménagements de capacité qui auraient pu s'avérer nécessaires sur l'avenue de Chabeuil et le réseau routier communal desservant la frange Est de Valence.

« quid de l'accès aux grands bois par la rue Robinson, l'allée des chênes et le chemin des magnats vers le sud »

Le Département de la Drôme renvoie vers les réponses générales apportées à ces questions, en rappelant qu'il s'engage à réaliser un diagnostic sécurité de la RD119.

« la BMF est de 1.20 m et sachant qu'un véhicule doit laisser 1.50 m pour dépasser un cycliste, il ne reste plus de place à 2 camions de 2.50 m pour se croiser. »

En premier lieu, le Département de la Drôme confirme la largeur confortable des Bandes Multi-Fonctionnelles (BMF) de la RD119 à l'est de la RN7, notamment au niveau des Petits et Grands Bois, très supérieure à 1.20 m comme mentionné :

Par ailleurs, le Département de la Drôme rappelle que le trafic de la RD119 est destiné à augmenter, que l'échangeur de Montélier se fasse ou pas, en fonction des hypothèses d'urbanisation et de mobilité considérées (cf. réponse aux observations générales). Cependant, le trafic attendu à l'horizon 2040 ne devrait pas dépasser le seuil de 8200 véhicules/jour :

Observation de Paul et Isabelle ROUX

M. et Mme ROUX font remarquer les points suivants, auxquels le Département de la Drôme répond :

« Il est nécessaire que le mur anti-bruit soit également installé au droit de la parcelle n°131 le long de la RD119 mais également en bordure du Chemin du Loup au nord du giratoire »

→ L'étude d'impact acoustique a bien montré la nécessité d'apporter une réponse à l'augmentation du niveau sonore sur la parcelle n°131 (cf. §6.4.8.5. de l'étude d'impact). Néanmoins, le niveau sonore ambiant actuel étant très fortement marqué par le bruit diffus provenant de la RN7, et compte-tenu des contraintes techniques, d'insertion paysagère et de coût, la réalisation d'un écran phonique n'a ici pas été retenu. Le Département de la Drôme prendra ainsi à sa charge une protection de type isolation de façade de la propriété de M. et Mme ROUX. L'intervention nécessaire sera définie ultérieurement en concertation avec les propriétaires.

Mesures d'insertion paysagère

→ Le projet paysager définitif sera précisé ultérieurement. Le Département de la Drôme confirme d'ores et déjà :
la reconstitution des haies privatives endommagées par l'impact direct de l'opération ;
le traitement paysager du délaissé situé entre la propriété de M. et Mme ROUX, en lien avec la conception d'une zone d'infiltration des eaux pluviales.
l'absence d'intervention paysagère particulière à l'intérieur de la parcelle n°131.

Accès à la parcelle

→ L'accès à la parcelle ZN131 s'effectue actuellement depuis le chemin du Loup, au niveau du verger. Cet accès pourra toujours s'effectuer depuis le carrefour giratoire ouest, via la branche de l'ancien départ nord du chemin du Loup transformé en impasse.
Par ailleurs, l'accès secondaire au portail ouest de la parcelle, utilisé notamment à des fins de livraison de carburant et d'entretien, est conservé, moyennant une manœuvre supplémentaire depuis la branche de l'ancien chemin du Loup.
L'adaptation de la position du portail sera confirmé dans le cadre des études techniques ultérieures. Le déplacement de ce portail et les coûts afférents sur les clôtures et les haies seront pris en charge par le Département de la Drôme.

Dépréciation de valeur de la parcelle ZN131

→ La parcelle ZN131 n'est pas située dans le périmètre de DUP, n'étant pas sujette à expropriation. Les propriétaires font remarquer néanmoins une possible baisse de la valeur de la parcelle. Le Département de la Drôme rappelle ici que :

l'échangeur constitue un accès direct à la RN7 ;
les entrées seront conservées ou adaptées si nécessaires ;
les façades seront isolées du bruit, ce qui constituera une amélioration immédiate de la situation actuelle.

Observation de Jean-Marie ROUX – gérant de la SCI JMR

M. Jean-Marie ROUX fait état de l'impact de l'échangeur sur le garage Roux qui occupe la parcelle ZN130.

→ Concernant les accès : suite aux échanges entre le Département de la Drôme et M. ROUX, il a été proposé de réaliser un accès direct en entrée (tourne-à-droite) depuis le barreau de liaison entre les deux carrefours giratoire sera réalisés. Toutes les sorties, ainsi que les livraisons, se feront depuis l'ancien chemin du Loup mis en impasse. Le projet prévoit en conséquence l'élargissement nécessaire et suffisant de l'impasse d'accès au portail du garage Roux.

Les détails techniques de ces accès seront étudiés ultérieurement, de manière à optimiser l'aire d'exposition des véhicules réduite de quelques véhicules.

→ Concernant l'indemnisation, le Département de la Drôme rappelle qu'elle est soumise à l'avis des Domaines. Il confirme sa prise en charge financière et opérationnelle des rétablissements d'accès, tout en soulignant la visibilité très importante du garage Roux depuis la RN7 et le bénéfice évident que constitue l'accès direct à la RN7.

→ Concernant la phase travaux, le phasage n'est pas encore étudié à ce stade, mais tiendra bien sûr compte de l'activité de M. ROUX. Le planning de travaux sera ainsi concerté avec M. ROUX en temps utiles.

Observation de Jean-Marie ROUX – parcelle ZN100

M. Jean-Marie ROUX demande un accès direct sur la route de Montélier depuis la parcelle ZN100, et le doublement des mesures anti-bruit déjà considérées (écran phonique) par une isolation accrue des ouvrants de l'habitation.

→ Le Département de la Drôme n'est pas opposé à la réalisation d'une voie d'accès direct depuis la route de Montélier, stabilisée mais non revêtue (situation actuelle), accessible uniquement en tourne-à-droite.

→ Il est souligné que cet accès conduit à une interruption de l'écran phonique prévu, et donc à une perte sensible d'efficacité qu'il conviendrait d'analyser. Compte-tenu de la demande du propriétaire, le Département de la Drôme propose d'étudier la meilleure option possible entre l'écran phonique et l'isolation des ouvrants, étant précisé qu'il ne procédera pas à un doublement redondant des dispositifs.

Observation de Marie-Paule CAILLARD

Mme CAILLARD observe l'enclavement de la parcelle ZN98 après la réalisation de l'échangeur, et en l'absence d'accès depuis l'impasse sud du chemin du Loup.

→ Le Département de la Drôme n'est pas opposé à la réalisation d'une voie d'accès direct depuis la route de Montélier, stabilisée mais non revêtue, accessible uniquement en tourne-à-droite.

Mme CAILLARD souhaite par ailleurs connaître les caractéristiques du mur-antibruit, et notamment la distance à laquelle doivent se tenir des constructions.

→ Le Département de la Drôme précise que l'écran phonique prévu actuellement correspond à l'extension nécessaire et suffisante du dispositif de protection de la parcelle ZN100. Compte-tenu des réponses formulées à l'observation du §2.2.9. ci-avant, la présence du mur anti-bruit au niveau de l'actuelle parcelle ZN98 ne peut pas être confirmée actuellement.

D'une manière générale, la protection acoustique due par le Département de la Drôme au titre de la réalisation de l'échangeur de Montélier ne porte que sur les seules constructions existantes.

Concernant plus particulièrement la parcelle ZN98, le Département de la Drôme souligne qu'elle est située à cheval sur les zones 2AUm à l'ouest et A à l'est. Elle n'est donc pas constructible en l'état du PLU, sauf éventuelle modification du PLU (et le cas échéant, uniquement à l'ouest). L'écran phonique est de toutes façons situé dans le zonage A inconstructible.

6 – ENQUÊTE PARCELLAIRE

Les propriétaires de la parcelle ZN98 (repère 8 du plan parcellaire) se sont manifestés dans le cadre de l'enquête parcellaire pour signaler une donation sur cette parcelle de madame BOCK, veuve, à ses 2 filles, Mesdames CAILLARD et LESAGE, nées BOCK.

Le pétitionnaire, par courriers du 10 janvier 2020, les a informées officiellement des dates de l'enquête et du dépôt du dossier d'enquête parcellaire.

Madame Marie-Paul CAILLARD, née BOCK m'a adressé un courrier le 14 janvier 2020 et l'État parcellaire devra être actualisé par le pétitionnaire.

7 – ANALYSE DE LA DEMANDE

7 - 1 Contexte du projet :

Dans le secteur de Valence, la RN7 contourne la majeure partie de la ville, en formant une demi-boucle de 14km de longueur. Elle est reliée à l'autoroute A7 au Nord et au Sud. Elle assure une desserte de Est valentinois, et permet également de rejoindre aisément la gare de Valence TGV et l'Écoparc Rovaltain et l'aéroport de Valence-Chabeuil. La RN7 dessert une grande partie de la première couronne de l'agglomération valentinoise, ainsi que les quartiers périurbains de la ville de Valence. Le réseau viaires des routes départementales est organisé en radial permettant de relier Valence, la ville-centre, aux communes limitrophes et aux axes de desserte du périurbain :

- la connexion entre la RD538 et la RN7, depuis la commune de Montélier, la RD119 dessert plusieurs poches urbanisées et se connecte directement au centre-ville via le boulevard Winston Churchill ;
- provenant de la RD538, au niveau de Chabeuil, la RD68 dessert la zone d'activité de Guimand et se greffe de manière directe à la RN7, puis au centre-ville via le boulevard Winston Churchill ;
- la RD538A permet une connexion avec les communes de Beaumont les Valence et de Montmeyran entre la RN7 et la RD538. Elle est prolongée par la route de Crest.

La zone d'étude est située dans un secteur à la croisée de deux grands axes d'échange, d'une part, les échanges Nord-Sud du couloir rhodanien, et, d'autre part, les échanges Oest-Est en direction des Alpes.

Plus localement, à l'heure actuelle, la distance entre l'échangeur 34 (Chabeuil) et l'échangeur 35 (Couleures) est de 4km. Cette interdistance est considérée comme trop importante au regard des trafics supportés par la RN7, mais aussi des échanges observés avec les voies latérales existantes.

Sur la base de ces constats, le Conseil Départemental de la Drôme a décidé de créer un nouvel échangeur entre les échangeurs des Couleures et de Chabeuil. Ce nouvel aménagement routier sera situé au droit de la RD119 depuis la RN7. Il est prévu un diffuseur autoroutier complet à 4 branches.

Ce projet d'échangeur sur la RN7 doit permettre de renforcer l'accessibilité du territoire en réduisant les distances entre échangeurs des Couleures et de Chabeuil, en assurant tous les mouvements d'entrée sur la RN7 et de sortie sur la RD119.

Commentaire :

Je pense que les dysfonctionnements déjà constatés sur les carrefours des Couleures et de Chabeuil devraient augmenter dans les années à venir compte-tenu de l'évolution du trafic liée à l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et il me semble important de créer un nouvel échangeur permettant de soulager ce trafic.

7 - 2 Les objectifs généraux de l'opération sont les suivants :

- Désengorger l'avenue de Chabeuil d'une partie du trafic

- Permettre une déserte directe de la Zone Franche Urbaine,
- Éviter le passage par les zones résidentielles pour la déserte des zones d'activités.

Ils ont été portés par la ville de Valence et développés par le maître d'ouvrage avec ses partenaires dans le cadre de l'étude d'opportunité.

Commentaire :

Il est primordial de travailler sur ces objectifs sachant que la situation actuelle devient intolérable, à certains moments, pour l'ensemble des usagers du réseau (Bus, VL, PL, modes doux...)

La mesure de ces enjeux et des objectifs est bien prise en compte et ceux-ci sont bien traités dans le dossier d'enquête.

Les échanges permanents entre le MO (Service des Déplacements au Département de la Drôme) lors des comités, des réunions de travail, de l'organisation de la concertation, des rencontres individuelles, réunissant tous les protagonistes liés au projet (Élus, Associations, Commerçants, Résidents...), ont permis, au fil de la préparation du dossier, de faire évoluer le principe du schéma de manière à atteindre les objectifs en respectant les enjeux.

La concertation sur le projet a été étroitement menée avec Valence-Romans Déplacements, autorité organisatrice de transports et de la mobilité sur le secteur du projet.

7 - 3 : Avis des institutions :

Je souligne que les avis des institutions font partie intégrante du dossier soumis à l'enquête publique.

Ils sont détaillés et complet dans la Pièce 8 de celui-ci.

Il en est de même pour les réponses apportées et leur prise en compte par la Direction des Déplacements (Service Études et Travaux)

Les paragraphes ci-dessous rappellent simplement les grandes lignes des avis.

Autorité Environnementale :

La décision, rendue par l'Autorité Environnementale (AE) du 16 juin 2017, après dépôt par le Conseil Départemental de la Drôme (CD26) d'une demande d'examen au cas par cas comme le prévoit la réglementation, a pris la décision de soumettre le projet à une évaluation environnementale.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) du Conseil général de l'environnement et du développement durable d'Auvergne-Rhône-Alpes a été chargée de l'instruction du dossier d'étude d'impact de l'échangeur de Montélier.

Les principales recommandations formulées par l'Ae portent sur :

- L'actualisation des données relatives au contentieux engagée par la Commission Européenne vis-à-vis de la France sur la qualité de l'air et expliciter ses développement locaux ;
- La validation de la modélisation acoustique ;
- Le recours à une méthodologie prenant en compte les connaissances les plus récentes pour estimer les flux de véhicules ;
- Le fait que le Conseil départemental de la Drôme ne soit pas l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération ne saurait justifier l'absence d'étude en matière d'approche multimodale dans le dossier ;

- Une recommandation de compléter l'étude d'impact par une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

Toutes ces remarques et recommandations ont été prises en compte par le MO dans le dossier soumis à l'enquête publique ;

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage répond point par point, de manière exhaustive, aux observations particulières de la MRAe ainsi que ses recommandations. Il est intégré en pièce 8 du dossier d'enquête publique.

L'avis de l'AE porte la référence 2019-ARA-AP-833 du 23 juillet 2019.

Direction Départementale des Territoires (Service Aménagement du Territoire et des Risques) :

Cette Direction a émis des réserves sur la compatibilité du projet avec le PLU de la ville de Valence.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage précise que les orientations du document d'urbanisme sont respectées. Les documents d'élaboration et d'approbation du PLU de la ville de Valence, et notamment le PADD, prévoient explicitement la réalisation de l'échangeur de Montélier dans l'emplacement réservé ER81, et la réalisation de la voie verte « via Campo » dans l'emplacement réservé ER72.

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Cette Direction, par son avis rendu le 28 juin 2019, signifie qu'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne semble pas nécessaire a priori mais sollicite des informations supplémentaires pour démontrer que tous les impacts résiduels sont bien non-significatifs. A la suite des réponses du maître d'ouvrage, elle a validé, le 17 octobre 2019, la non-utilisation de cette procédure.

CDPENAF de la Drôme :

Le projet a été soumis volontairement à l'appréciation de cette Commission le 20 juin 2019, sans vote.

Valence-Romans Déplacements :

Le Comité Syndical de cette instance émet un avis favorable sur ce projet assorti des 2 points d'attention suivant :

- La continuité de la voie verte à l'Ouest de la voie d'accès au SDIS devra être intégrée au projet pour assurer une connexion avec l'aménagement en cours d'étude en direction de Valence. Il serait également pertinent d'envisager un aménagement cyclable sur la RD119 à l'est du projet de manière à finaliser la liaison cyclable structurante entre Valence et Montélier.
- Dans la perspective de la création d'un parc-relais, le tracé devra intégrer la faisabilité d'aménagement de quais pour les bus.

Conseil Municipal de la ville de Valence :

Le Conseil municipal donne un avis favorable au dossier d'enquête pour ce projet assorti d'observations générales qui ne remettent pas en cause le contenu du dossier.

Conformément à la réglementation, la délibération du 24 juin 2019 donne l'autorisation au Département de réaliser des travaux sur des voies communales d'une part, et indique donner son accord au déclassement de sections de la RD119 dans la voirie communale, d'autre part.

Les services du Département de la Drôme ont apporté les éléments de réponse, point par point, et ont précisé qu'en l'absence d'impact fonctionnel susceptible d'affecter le périmètre de DUP, les observations formulées peuvent être traitées ultérieurement à l'enquête publique et que le dossier est donc confirmé en l'état.

Conseil Municipal de la ville de Montélier :

Le Conseil municipal donne un avis favorable au dossier d'enquête pour ce projet assorti d'observations générales qui ne remettent pas en cause le contenu du dossier.

Les services du Département de la Drôme ont apporté les éléments de réponse, point par point, et ont précisé qu'en l'absence d'impact fonctionnel susceptible d'affecter le périmètre de DUP, les observations formulées peuvent être traitées ultérieurement à l'enquête publique et que le dossier est donc confirmé en l'état.

Conseil Municipal de la ville de Chabeuil :

Aucune contribution de la ville de CHABEUIL sur l'étude d'impact et sur l'ensemble du projet.

Communauté d'Agglomération Valence-Romans-Agglo :

Aucune contribution de la Communauté d'Agglomération Valence-Romans-Agglo sur l'étude d'impact.

Après avoir analysé le projet soumis à l'enquête, je peux exposer mes conclusions figurant dans le document B annexé au présent rapport.

Fait à Saint Paul Trois Châteaux le 20 février 2020

le Commissaire Enquêteur



Gérard CLERC

Liste de documents annexés au rapport

Document C

- 1 - Procès verbal d'enquête du commissaire enquêteur du 23 janvier 2020
- 2 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage du 05 février 2020