

99

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE ET SA VOIE DE DESSERTE A LA SABLIERE, COMMUNE DU TEIL (07), EN LIEN AVEC LE CONTOURNEMENT ROUTIER DE LA RN 102

REALISEE DU VENDREDI 9 DECEMBRE 2022 AU JEUDI 12 JANVIER
2023, EN APPLICATION DE L'ARRETE MUNICIPAL N° 2022 / 55 PRIS LE 21
NOVEMBRE 2022 PAR LE MAIRE DU TEIL

PARTIE I : RAPPORT D'ENQUÊTE



Commissaire Enquêteur : Jean François CUTTIER

TABLE DES MATIERES :

I – LE PROJET ET SON CONTEXTE

- . Le Teil : présentation de la commune
- . Le projet : présentation succincte
- . Maitrise d'ouvrage
- . Coût et financement
- . Caractéristiques techniques
- . Emprise foncière
- . Le site retenu, ses avantages spécifiques
- . Zonages réglementaires – Zones sensibles

II - GENERALITES CONCERNANT L'ENQUÊTE

- . Contexte juridique - Objet de l'enquête
- . Désignation du commissaire-enquêteur
- . Modalités d'organisation de l'enquête
- . Déroulement de l'enquête
- . Synthèse chiffrée des observations

III - DESCRIPTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

III – 1 Le sommaire du dossier soumis à l'enquête

III – 2 L'Etude d'Impact sur l'Environnement

III – 3 L'avis de l'Autorité environnementale

IV – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

V - CONTENU ET COMMENTAIRE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

VI – IMPACTS POTENTIELS IDENTIFIES DU PROJET, MESURES PREVUES

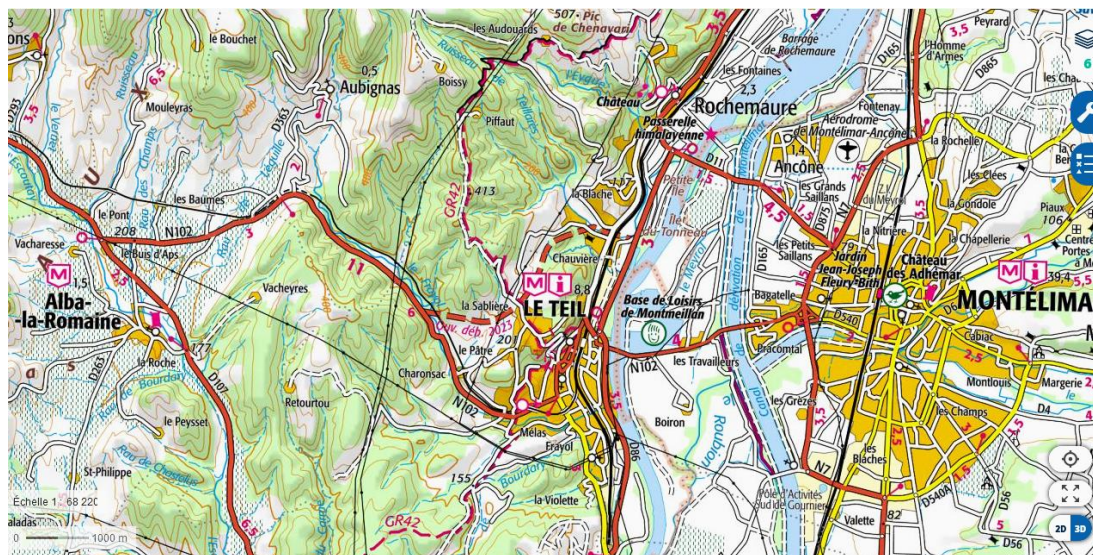
VII – QUESTIONS POSEES AU MAITRE D'OUVRAGE, REPONSES FOURNIES

VIII – PIECES ANNEXES

I – LE PROJET ET SON CONTEXTE

I. 1 Le Teil : présentation de la commune, projet déviation RN 102

La commune du Teil, qui accueillait 8800 habitants en 2020, se situe en bordure du Rhône, sur sa rive droite, au sud-est du département de l'Ardèche, et à peu de distance de l'agglomération de Montélimar située en rive gauche.

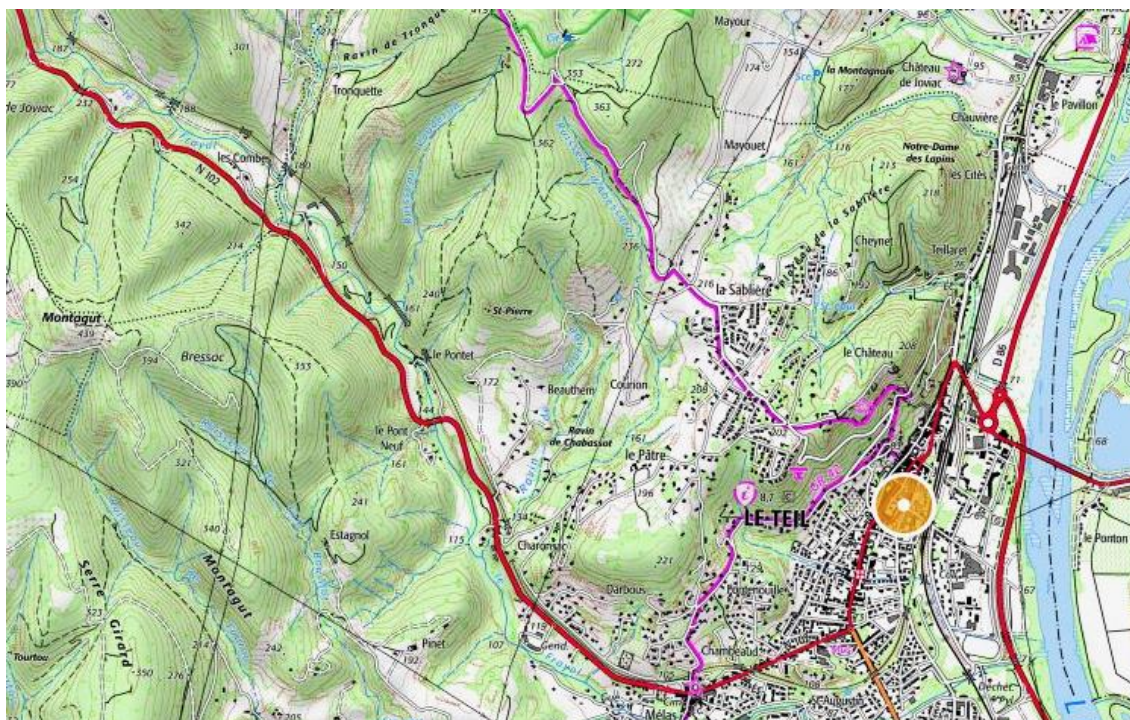


La commune appartient à la communauté de communes Ardèche Rhône Coiron .

L'agglomération du Teil s'est implantée sur la plaine alluviale ouest du Rhône. Le territoire communal s'étale sur 27 km², avec des reliefs contrastés entre la plaine alluviale bordant le Rhône dont l'altitude ne dépasse pas 70 mètres, les collines la surplombant directement qui atteignent les 200 mètres, et un second étage de collines montant plus à l'ouest, qui culmine sur la commune à 460 mètres.

La commune du Teil et son environnement immédiat ont été lourdement impactés le 11 novembre 2019 par la survenance d'un séisme qu'aucune étude n'avait pu anticiper, faisant rejouer à faible profondeur une faille locale oubliée avec une magnitude de 5,4 : ce séisme a fait plusieurs blessés, endommagé gravement une partie du bâti (plusieurs bâtiments publics et plus d'une centaine de maisons ont été touchés), avec des dégâts majeurs dans les quartiers de La Rouvière et Mélas.

Au plan économique, Le Teil a longtemps été un carrefour et centre de maintenance ferroviaire, dont subsiste aujourd'hui un trafic limité de marchandises sur la voie ferrée Lyon – Nîmes. Elle demeure un centre commercial actif, un pôle industriel local, un important carrefour routier et touristique.

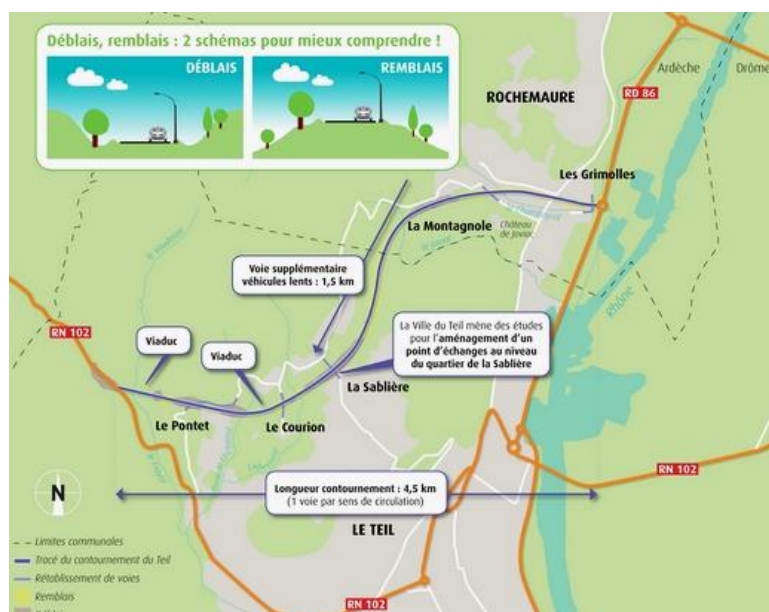


Le Teuil est desservi par deux axes routiers majeurs :

- la RD 86 longeant le Rhône en rive droite, venant de La Voulte et Rochemaure au nord, se dirigeant au sud vers Bourg Saint Andéol et Viviers,
- la RN 102, qui assure la liaison entre Montélimar et Aubenas, vers Le Puy.

Le trafic routier intense a été partiellement atténué par une déviation du transit de la RD 86, mais la RN 102 génère toujours un trafic disproportionné à la configuration des rues du centre-ville, même si le transit poids-lourds en a été détourné après novembre 2019.

Un projet de déviation, le « contournement nord du Teuil par la RN 102 », visant à améliorer la desserte de l'Ardèche méridionale depuis l'autoroute A7 et à réduire les nuisances générées par le trafic routier dans les secteurs fortement urbanisés de la commune du Teuil est en cours de réalisation. Il devrait être mis en service courant 2025.



Ce contournement quitte la RD 86 au sud de Rochemaure, avant d'emprunter par l'ouest une zone en légère dépression (empreinte fossile d'une ancienne vallée du Rhône, comblée par des alluvions tertiaires) entre la première rangée de collines et « l'arrière-pays » accentuée au nord par le vallon de Joviac, au sud par le vallon du Courion et ses affluents qui rejoignent la vallée du Frayol, dévalant vers le Rhône à travers l'agglomération du Teil. Passant par la Sablière, ce contournement rejoint ensuite en viaduc la RN 102 dans le secteur des Combes (vallée du Frayol) en franchissant les vallons affluents.

Le projet de contournement est ancien et a fait successivement l'objet de nombreuses étapes, notamment :

- 1993 : l'opération de contournement du Teil est déclarée « Projet d'Intérêt Général »
- 1999 : Concertation publique
- 2001 : Décision ministérielle de validation de cet aménagement réalisée en 2 phases, prolongement déviation RD 86 d'abord, puis contournement du Teil par la RN 102
- 24 Novembre 2011 : Projet contournement déclaré d'utilité publique suite enquête du 1er décembre 2010 au 18 janvier 2011 sur les communes du Teil et de Rochemaure.
- 30 janvier 2012 : Arrêté préfectoral autorisant les travaux du contournement soumis à autorisation loi sur l'eau, puis en 2013 lancement des études de conception détaillée
- 2 mai au 4 juin 2016 : Enquête parcellaire et acquisitions foncières (deux enquêtes parcellaires, une au Teil et une à Rochemaure).
- 26 septembre 2016 : Prorogation de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.
- 2017-2018 : Consultation entreprises pour le premier marché de travaux:
- 17 octobre 2018 : lancement des travaux de la première phase
- Début 2019 : Consultation de l'Architecte des Bâtiments de France concernant la covisibilité depuis le Château de Joviac, dont le système hydraulique est classé MH.
- du 18 mars au 5 avril 2019 : Enquête parcellaire complémentaire, avant consultation entreprises pour le marché de travaux du viaduc du Frayol, et celui du Chabassot
-
- mai 2020 : Lancement des travaux de construction du viaduc du Frayol
-
- mai 2022 : lancement des travaux de construction du viaduc du Chabassot

Le quartier de la Sablière, aujourd'hui sensiblement urbanisé, s'est implanté à l'ouest du Teil, sur le plateau proche du col séparant les vallons de Joviac et du Courion, à une altitude d'environ 200 mètres. Plus de 1800 habitants en 2015 (2000 estimés par la mairie à ce jour) résident dans ce quartier et ses environs immédiats.

Les accès à ce quartier de la Sablière que traversera la voie de contournement sont difficiles, souvent pentus, parfois étroits, un seul accès particulièrement étroit, le chemin du Mayour, permettant de rejoindre la vallée sans avoir à traverser le centre-ville. Le projet de giratoire permettrait un accès direct au contournement, via celui-ci à la D 86 nord, ou à la traversée du Rhône vers Montélimar et l'A7, ou à la RN 102 en direction d'Aubenas

I. 2 Le Projet : présentation succincte

Afin d'assurer la desserte du quartier de la Sablière (ainsi que celui du Pâtre) traversé par la déviation de la RN102, la mairie du Teil, soutenue par le Conseil Départemental de l'Ardèche et le Conseil Régional AURA, souhaite la réalisation de cet échangeur intermédiaire.

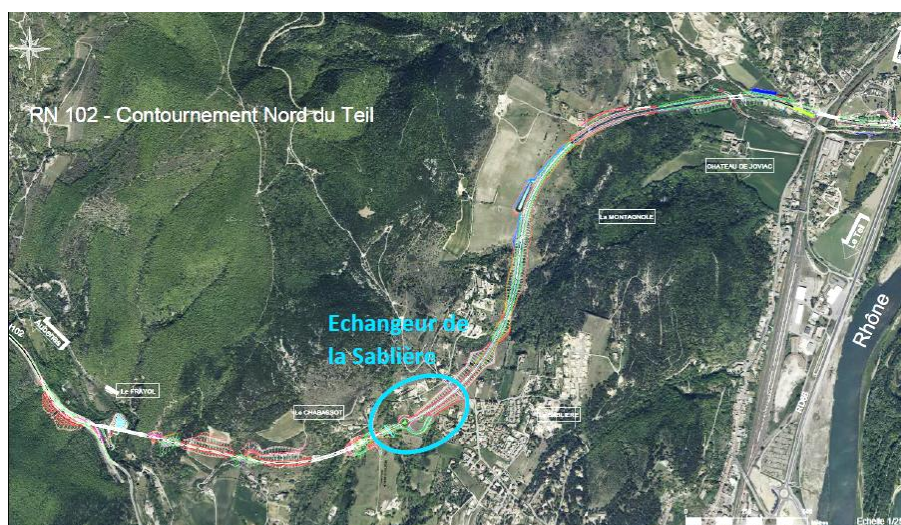
Ce quartier situé sur le plateau au Nord du Teil, compte actuellement **près de 2000 habitants**. Le plateau de la Sablière est actuellement desservi depuis le Teil par seulement trois rues (chemin des Helviens, chemin du Pâtre et chemin du Château) qui ne sont pas calibrées pour ce trafic. Un ancien chemin rural (Chemin de Mayour) permet de rejoindre Rochemaure, mais les croisements y sont compliqués en raison de la faible largeur de la voie.

La mairie relève que « ces quartiers, avec un habitat à dominante résidentiel, ont un potentiel constructible (zonage UB majoritaire, petites zones AU) encore conséquent et peuvent à l'avenir accueillir une population plus importante. » Ainsi, « du fait de la population existante et du potentiel d'évolution du quartier de la Sablière, ainsi que des accès actuels à ce quartier situé sur le plateau », « **le projet de création d'un échangeur intermédiaire sur la nouvelle déviation Nord du Teil par la RN102, répond actuellement à un réel besoin de desserte locale, besoin pouvant s'accroître** du fait du potentiel constructible encore disponible, même si la commune est en train de revoir son PLU. »

Plus précisément, les comptages effectués pour la mairie du trafic existant entre les quartiers de la Sablière et le centre-ville du Teil font état, en fonction des jours de la semaine d'environ 2200 à 4200 véhicules / jour, avec une **moyenne à 2860 / jour**.

Partant d'une disponibilité théorique d'accroissement (dans le PLU actuel) des surfaces bâties sur ce secteur de 28%, la mairie extrapole un trafic journalier moyen **pouvant à l'avenir atteindre 3660 véhicules / jours**.

En fonction de l'analyse du trafic (nature, enquêtes destination) **le nombre de véhicules qui pourraient utiliser le giratoire pour rejoindre la RN102 est dès lors estimé entre 1 099 et 2 942 véhicules jour, avec une moyenne à 1 600 / jour**, pour un trafic total estimé sur la déviation de la RN102 estimé à 7 000 véhicules / jour.



Extrait vue d'ensemble - dossier projet « Sitétudes / Artélia / JDM Paysagiste » :

Dans le cadre de ce projet, plusieurs solutions ont été envisagées :

- La solution de point d'échange au moyen des bretelles d'insertion d'un demi-diffuseur (orienté vers l'Est seulement)
- La solution de point d'échange au moyen d'un carrefour plan en T
- La solution d'un carrefour giratoire plan, situé au Sud-Ouest de la rue Albert Camus

Cette dernière solution a été validée, par rapport aux deux autres, non pertinentes ou techniquement inadaptées.

La mairie du Teil a donc engagé des études pour la réalisation de cet échangeur

Le raccordement sur la rue Albert Camus a également été précisé, la solution de raccordement passant par une voie de liaison située au Sud de la RN 102

Le projet est ainsi défini précisément, tant dans son emprise, que dans ses caractéristiques techniques, et financières.

I. 3 Maitrise d'ouvrage :

La maitrise d'ouvrage revient à la commune du Teil. La Mairie du Teil a entamé à ce titre la procédure réglementaire visant à autoriser cet aménagement.

Elle en a par ailleurs confié la maitrise d'œuvre au groupement « Sitétudes / Artélia / JDM Paysagiste ».

I. 4 Coût et financement

I 4.1 Coût : Estimation dépenses stade PROJET en Nov 2015, actualisée selon indice TP01,1

Désignation travaux	Montants
Travaux préparatoires	57 174,13 €
Terrassements et couche de forme	286 053,10 €
Voirie, revêtement, génie civil	436 677,85 €
Réseaux	106 613,00 €
Mobilier, signalisation	36 739,00 €
Aménagement paysagers	60 611,40 €
TOTAL € HT	983 868,48 €
TVA 20,0%	196 773,70 €
Maîtrise foncière	107 562,00 €
TOTAL € TTC	1 288 204,18 €

Cette estimation ne tient par ailleurs pas compte des frais d'études et prestations MO, coordination SPS, géomètre, notaire, etc... ni des travaux de raccordement de réseaux

Au total, l'opération a été estimée à 1.5 M€.

I. 4.2 Financement :

Dans le cadre du CPER 2015-2020, le projet reçoit le soutien des partenaires à travers une convention tripartite de financement entre la Commune, la Région et le Département, chacun à hauteur de 1/3.

Il est notamment précisé au CPER 2015-2020 : « *La Région contribuera au volet routier à hauteur de 22 M€ dont 17 M€ seront apportés à la déviation du Teil, dont 7 M€ au titre d'engagements pris antérieurement, plus 0,5 M€ pour le financement du point d'échanges de la Sablière* »

Le reste à charge de la commune du Teil devrait donc être de l'ordre de 0,5 M€.

:

I.5 Caractéristiques techniques du projet :

La solution d'un carrefour giratoire plan, situé au Sud-Ouest de la rue Albert Camus ayant été retenue, la mairie du Teil a donc engagé des études pour la réalisation de cet échangeur, et a confié la maîtrise d'oeuvre du projet au groupement « Sitétudes / Artélia / JDM Paysagiste ».

Le raccordement sur la rue Albert Camus a également été précisé, la solution de raccordement passant par une voie de liaison située au Sud de la RN 102

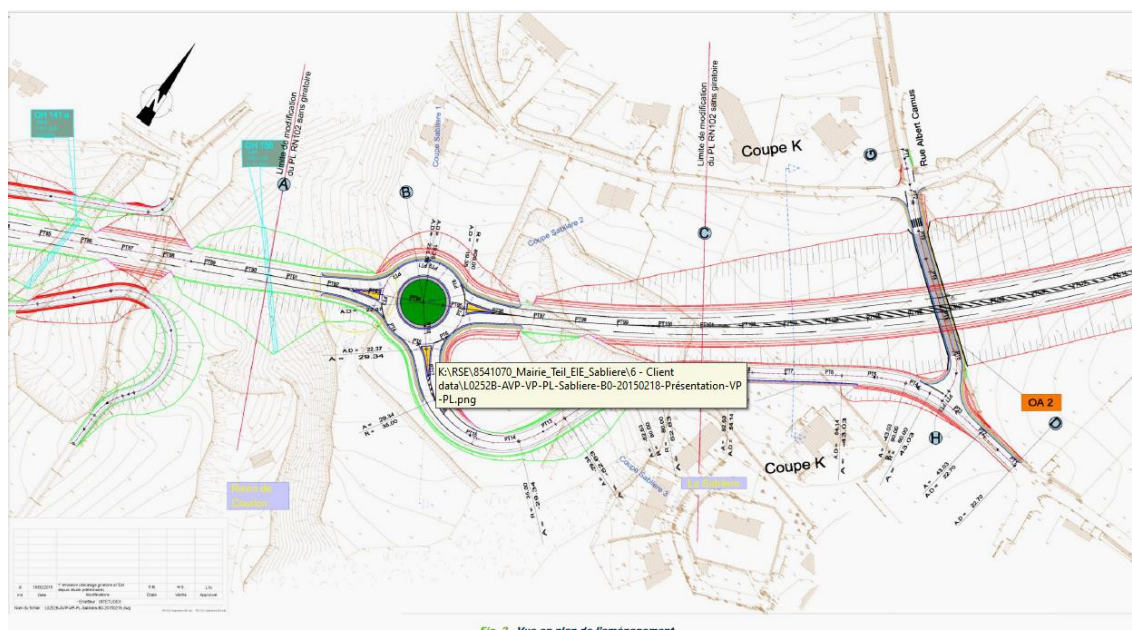


Fig. 2. Vue en plan de l'aménagement

Le projet est défini précisément, dans son emprise comme dans ses caractéristiques techniques. Les caractéristiques géométriques du giratoire sont les suivantes :

- rayon d'îlot central infranchissable : 12,5m, plus 0,5 m largeur de bande franchissable (l'emprise de **la surface au sol directement imperméabilisée par le rond-point sera de l'ordre de 1300 m²**)
- largeur d'anneau : 7,5m ;
- largeur d'îlot séparateur : 5m ;
- largeur d'entrée : 4m pour toutes les branches ; largeur de sortie : 4,5m.

Le giratoire a été dimensionné de manière à récolter les eaux pluviales et à les envoyer dans les dispositifs d'assainissements prévus pour la déviation de la RN 102.

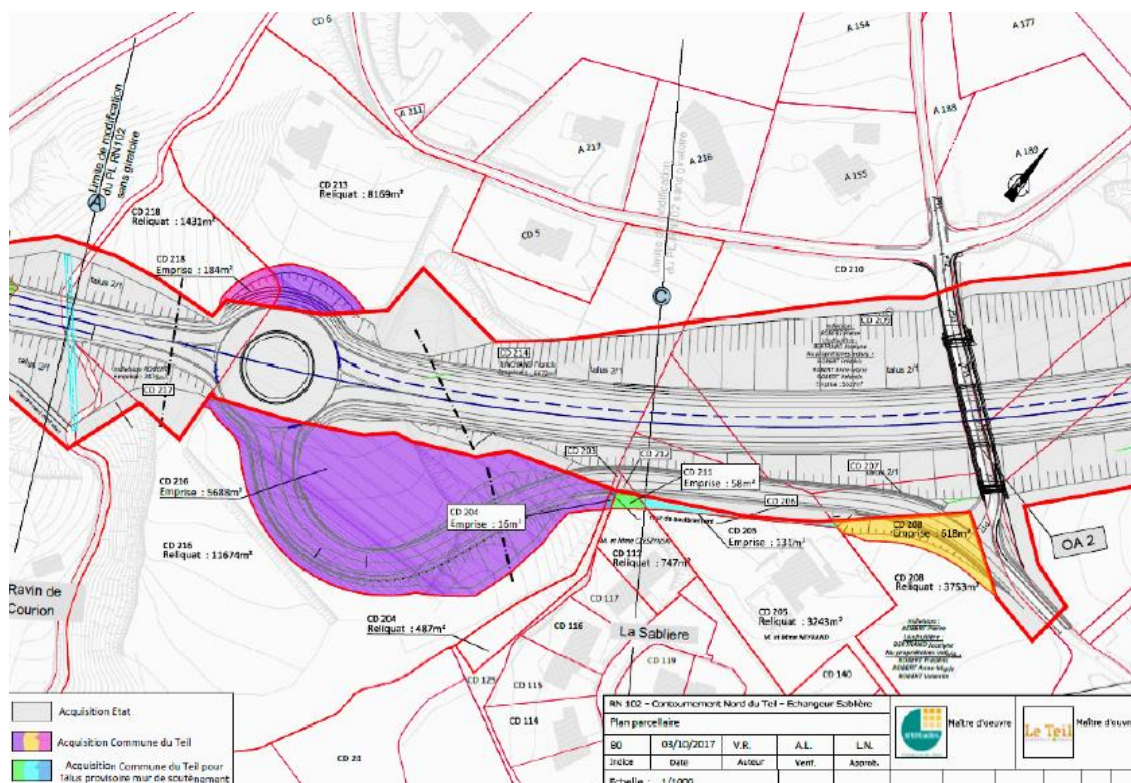
La longueur de la bretelle d'accès entre le giratoire et la rue Albert Camus devrait être d'environ 300 mètres (son emprise ne dépassant pas 8 mètres en largeur, **la surface au sol directement imperméabilisée par cette bretelle d'accès sera de l'ordre de 2500 m²**). Il est de même prévu que les eaux pluviales en soient renvoyées dans ce même dispositif d'assainissement de la déviation RN 102.

Par ailleurs, le tracé de la bretelle passe sur un affluent de l'Abessurot, lui-même affluent du Courion. Il est prévu d'assurer la continuité du fonctionnement hydraulique et écologique de ce ravin en mettant en place un prolongement du passage à faune prévu dans le projet du contournement sous la déviation de la RN 102.

Les travaux relatifs au rond-point de la Sablière doivent se faire en concomitance avec les travaux de la section courante de la RN102, déjà en cours depuis 2022 au droit de la Sablière. La durée des travaux spécifiques au projet de giratoire avait été estimée à 1 mois de préparation + 5 mois de travaux.

I. 6 Emprise foncière

L'emprise foncière globale du projet est comprise entre 0.6 à 0,7 ha, inclus les surfaces du rond-point et sa bretelle d'accès, celles du délaissé séparant la bretelle d'accès de la voie du contournement, et peut-être les talus de soutènement de la bretelle d'accès. La maîtrise foncière est du ressort des acquisitions de l'Etat pour la partie déviation de la RN102, et de la commune du Teil pour l'emprise du giratoire, de la voie et des talus.



Extrait du plan parcellaire - dossier projet « Sitétudes / Artélia / JDM Paysagiste »

. La mairie du Teil a engagé les démarches auprès des 5 propriétaires concernés et un accord amiable avec chacun d'entre eux a été validé. Toutes les délibérations ont été prises en ce sens par le Conseil Municipal et quasiment tous les actes de vente ont été signés.

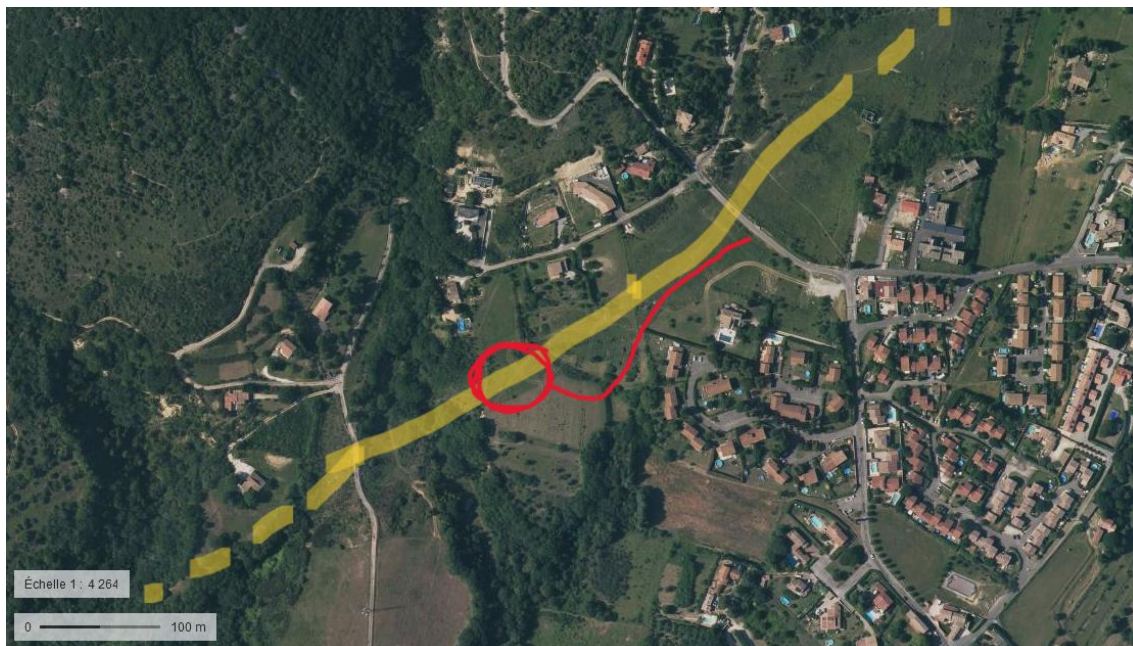
La Mairie du Teil possède la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet.

I. 7 Le site retenu, ses avantages spécifiques

Le site retenu, sur le parcours du contournement nord du Teil par la RN 102, est celui du plateau de la Sablière, d'altitude 200 m environ, 1,5 km au nord-ouest du centre-ville, sur un large espace subhorizontal entre les vallons de Joviac descendant vers le nord et celui du Courion avec ses affluents, vers le sud.

Ce plateau conserve au nord-ouest du tracé du contournement l'empreinte d'un paysage agricole traditionnel, de prairies et vergers entrecoupés de haies arbustives et bouquets d'arbres, et plus haut des bois, avec un habitat encore dispersé. Au sud-est de ce tracé s'étalent des lotissements résidentiels déjà serrés. Le plateau est coupé, notamment dans la partie ouest du site par des ravines encombrées d'une végétation dense, où de minces ruisselets peuvent prendre un aspect torrentiel en cas de précipitations intenses.

Mais le site retenu pour le projet se situe également dans un environnement plus large comportant des zones qui peuvent être considérées comme sensibles, justifiant ainsi la nécessité d'une étude d'impact environnementale.

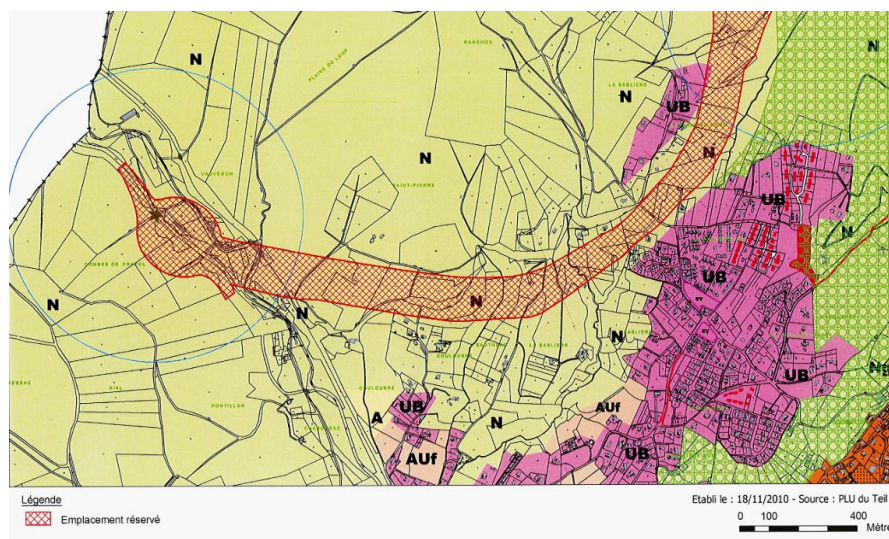


L'emplacement retenu pour l'implantation du giratoire se situe dans un secteur où la voie du contournement est à peu près rectiligne, au sortir d'une courbe à grand rayon et en point haut de ce contournement. La chaussée y sera en pente modérée vers l'ouest. **Ces éléments sont favorables à la sécurité** d'un carrefour de type giratoire, et **de nature à limiter** les terrassements, donc **les impacts**, comme **les coûts de réalisation**.

L'emplacement retenu est proche de la rue Albert Camus, voie reliant les quartiers situés de part et d'autre du contournement (La Sablière au sud, Mayour au nord), qu'elle franchira par un pont. **L'emplacement devrait favoriser une bonne desserte de ces quartiers.**

I.8 Zonages réglementaires – Zones sensibles

- **Plan Local d'Urbanisme** : la commune du Teil possède un PLU approuvé le 25 septembre 2007, qui a fait l'objet de plusieurs modifications, dont une notamment en septembre 2013.



Le site concerné comprend pour l'essentiel :

□ **une zone N** : zone naturelle à protéger, couvrant l'ensemble des secteurs naturels de la combe du Frayol et des versants de Saint Pierre et de la Sablière. Cette zone N autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Un fuseau d'étude a été inscrit par arrêté préfectoral n°2002 28 15 du 28 janvier 2002 et matérialisé en zone N, en prévision du contournement Nord du Teil (RN102),

□ **une large zone UB** : zone à vocation d'habitat principalement résidentiel, couvrant le bâti du plateau de la Sablière, et un petit secteur au nord du contournement,

□ **de petites zones AU** : zone d'urbanisation future, complétant les continuités urbaines de la Sablière Sud.

Le projet est situé en zone N : zone naturelle à protéger. Mais la zone N autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, sous réserve d'être compatible avec le caractère du secteur.

Ainsi, le projet est compatible avec le PLU du Teil.

- **PPRI (Plan de prévention du risque d'inondation) du Teil**

L'aire d'étude n'est pas située en zone inondable

- **SDAGE, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux** (Rhône – Méditerranée), entré en vigueur le 21 décembre 2015 :

Le projet n'est pas incompatible avec les orientations du SDAGE

- **SAGE , schéma d'aménagement et de gestion des eaux :**

L'aire d'étude n'est concernée par aucun SAGE.

- **Schéma Régional Climat Air et Energie (SRCAE)**

Le SRCAE a été approuvé en avril 2014.

Les objectifs de réduction d'émission des polluants sont fixés pour 2015 et 2020, comparativement à 2007. Les PM10 et NO².

Le projet permet un meilleur accès au quartier de la Sablière, et aura pour effet de réduire les temps de parcours, et diminuer le trafic en zone urbaine. IL est compatible avec le SRCAE.

- **Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)**

Le PRQA est un outil d'information et d'orientation qui a pour objectif principal de lutter contre la pollution atmosphérique. Quand un PPA est rédigé, il suit les préconisations du PRQA.

Réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et ... **En créant une infrastructure nouvelle permettant d'accéder à la déviation de la RN102 du quartier de la Sablière et évitant les centres urbains, le projet est compatible avec cette orientation**

Réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints » **Idem ...**

- **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Rhône-Alpes, une trame Verte et Bleue régionale**

L'assemblée plénière du conseil régional Rhône Alpes a adopté le 19/06/2014 le SRCE qui est la déclinaison régionale de la politique nationale Trame verte et bleue. Il vise à la cohérence de l'ensemble des politiques publiques de préservation des milieux naturels.

Le projet n'interfère avec aucun corridor écologique identifié dans les documents de planification.

Le projet est compatible avec le SRCE Rhône Alpes car il prend en compte les fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude (continuités écologiques terrestres et aquatiques), notamment en préservant les espaces forestiers, et les cours d'eau.

Zones naturelles sensibles :

Si plusieurs zones naturelles sensibles constituant des sites Natura 2000, notamment la Zone d'Intérêt Communautaire du Massif de Coiron (FR8201673), se trouvent à seulement quelques kilomètres, **une seule Zone (ZNIEFF de type 1) du Vallon de Chambeyrol se trouve dans le périmètre d'études** pris en compte par l'Etude d'impact.

II - GENERALITES CONCERNANT L'ENQUÊTE

II .1 Contexte juridique - Objet de l'enquête

Le projet envisagé, susceptible de nécessiter une étude d'impact préalable, a été soumis à l'Autorité environnementale régionale (DREAL) pour un examen au cas par cas.

L'examen au cas par cas a été réalisée, conformément aux articles L. 122-1, R 122-2 et R. 122-3 du code de l'environnement et le préfet de la Région Rhône Alpes a prescrit une étude d'impact (décision n° 08215P1037 en date du 5 mai 2015). L'Autorité environnementale sollicitée a en effet confirmé par décision du 5 mai 2015 que cette étude d'impact préalable était nécessaire, le projet de giratoire n'ayant pas été intégré au programme initial de travaux présenté pour le contournement du Teil, qui a fait l'objet après enquête d'une déclaration d'utilité publique en date du 24 novembre 2011. Le projet soumis à enquête de la déviation nord du Teil ne comportait alors aucun point d'échanges avec le réseau local.

L'article L122-1 du Code de l'Environnement stipule en effet que

« II.-Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et ...

III.-L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.

L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

1° *La population et la santé humaine ;*

2° *La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;*

3° *Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;*

4° *Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;*

5° *L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.* »

L'article R122-1 précise que

« *L'étude d'impact préalable à la réalisation du projet est réalisée sous la responsabilité du ou des maîtres d'ouvrage.* »

L'étude d'impact a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage communale par le bureau d'études Artelia et ses co-traitants. Elle a été transmise le 2/11/2016 à l'autorité environnementale qui a émis un avis simple au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement (avis P n° 2016-ARA-AP-00145 du 29 décembre 2016 du préfet de la région Rhône Alpes).

Le projet d'un point d'échanges avec la RN 102 au quartier de la Sablière doit à ce titre faire l'objet d'une enquête publique, comme le stipule les articles L123-1 et 123-2 du code de l'Environnement qui rend cette enquête obligatoire pour tout projet devant comporter une étude *d'impact ou soumis à évaluation environnementale*.

L'enquête publique lancée par la collectivité (arrêté municipal 2022/55 en date du 22/11/2022) **vise à porter cette étude d'impact à la connaissance du public et à en recueillir les observations, afin de permettre ensuite au Maire de la Commune de Le Teil de prendre un arrêté qui autorisera le projet de création d'un giratoire sur la déviation de la RN 102 - contournement nord du Teil.**

II .2 Désignation du commissaire-enquêteur :

Par ordonnance n° E22000123/69 en date du 7 octobre 2022, j'ai été désigné par le Tribunal Administratif de Lyon en qualité de commissaire - enquêteur, chargé de cette enquête publique.

II .3 Modalités d'organisation de l'Enquête :

Après désignation par le tribunal administratif, j'ai pris contact avec les services de la mairie du Teil, et rencontré le 8 novembre 2022 au Teil Monsieur Petat, Directeur des Services Techniques, et Monsieur Mucke, Responsable en charge du dossier. J'ai suivi ultérieurement la constitution du dossier d'enquête.

L'arrêté municipal n° 2022 / 55 prescrivant l'ouverture de l'enquête a été pris par le Maire du Teil en date du 21 novembre 2022

J'ai effectué le 1er décembre 2022 avec MM Petat et Mucke une rapide visite des lieux, et du chantier en cours de la déviation.

La publication de l'avis d'enquête a été effectuée par la mairie du Teil sur le Dauphiné Libéré d'une part le 24 novembre 2022 (avis renouvelé le 13 décembre), la Tribune d'autre part le 24 novembre (avis renouvelé le 15 décembre).

L'affichage correspondant a été fait en mairie du Teil, publié également sur le site internet de la commune à partir du 1^{er} décembre 2022 de l'avis d'enquête (ce jusqu'à date de fin d'enquête).

Le dossier d'enquête a été mis à disposition dès le 9 décembre 2022 sous forme papier en mairie du Teil, et sous forme électronique sur le site internet de la commune www.mairie-le-teil.fr

Un registre électronique a été ouvert au public dès le 9 décembre 2022 par le prestataire (Preambles SAS 25 Montbéliard) choisi par la mairie du Teil, à l'adresse « enquete-publique-4337@registre-dematerialise.fr », adresse signalée sur les différents avis. La même adresse permettait simultanément l'accès au dossier.

II .4 Déroulement de l'enquête :

Tout au long de l'enquête, à partir du 9 décembre 2022 et jusqu'au 12 janvier 2023 au soir, des observations ont été communiquées et reçues via le registre électronique mis à disposition, observations visibles sur le registre au plus tard le lendemain de leur dépôt. Le nombre d'observations ainsi reçues a été de **26**.

Les permanences se sont déroulées aux dates et heures prévues dans les locaux de la mairie du Teil.

La salle mise à disposition pour les permanences des 9 décembre et 12 janvier était bien signalée, mais située à l'étage et accessible par un couloir commun à des services municipaux et bureaux d'élus. Celle mis à disposition le samedi 7 janvier comportait une entrée distincte. Elles se sont déroulées dans de bonnes conditions, les

- **vendredi 9 décembre 2022** : permanence en mairie du Teil de 9H00 à 12H00 : **aucune observation reçue verbalement**
- **samedi 7 janvier** : permanence en mairie du Teil (bureau Police municipale, inoccupé les samedi) de 9H00 à 12H00. Constat que **20 observations émises auparavant** directement sur le registre dématérialisé. Deux visites reçues en cours de permanence, se traduisant par **1** observation portée sur le registre, l'autre renvoyée à transmission ultérieure via registre dématérialisé

- **jeudi 12 janvier** : permanence en mairie du Teil de 14H00 à 17H00. Constat que **3 observations nouvelles émises auparavant** directement sur le registre dématérialisé, **3** ce même jour sur registre dématérialisé. Deux visites durant la permanence, concrétisées par **3 interventions sous la forme de courriers remis en main propre**.

Les observations transmises par internet ont été ensuite imprimées et transcrites à l'occasion de chaque permanence sur le registre papier en mairie, comme celles transmises par courrier, le contenu du registre papier est donc exhaustif.

Si l'unique observation portée sur le registre papier en mairie avant le 12 janvier a pu être transcrite sur le registre électronique et portée à la connaissance du public, ce n'a pu être fait pour les 3 courriers / mémoires remis en main propre, juste avant clôture de l'enquête.

Remarque sur les conditions de mise à disposition du dossier en mairie

La même remarque m'a été faite à deux reprises : une personne reçue en permanence le samedi 7 m'a signalé qu'on n'avait pu un jour précédent lui indiquer où se trouvaient dossier et registre d'enquête. Les deux personnes reçues en mairie le jeudi 12 m'ont signalé aussi qu'on n'avait pu les renseigner lors d'un déplacement commun le 29 décembre en mairie.

Il y a donc eu, au moins certain(s) jour(s), un dysfonctionnement, les personnes assurant l'accueil en mairie n'ayant pas le dossier sous la main et étant mal renseignées sur le local où ce dossier était mis à disposition. Les bureaux de la mairie du Teil sont répartis entre 2 immeubles, cause possible de ce dysfonctionnement (?).

La bonne qualité de l'accès internet et de la mise à disposition du dossier par voie électronique paraît avoir limité les conséquences de cet incident.

II .5 Synthèse chiffrée des observations :

Observations recueillies, contenu et synthèse :

*Au total donc **30 interventions reçues**, dont :*

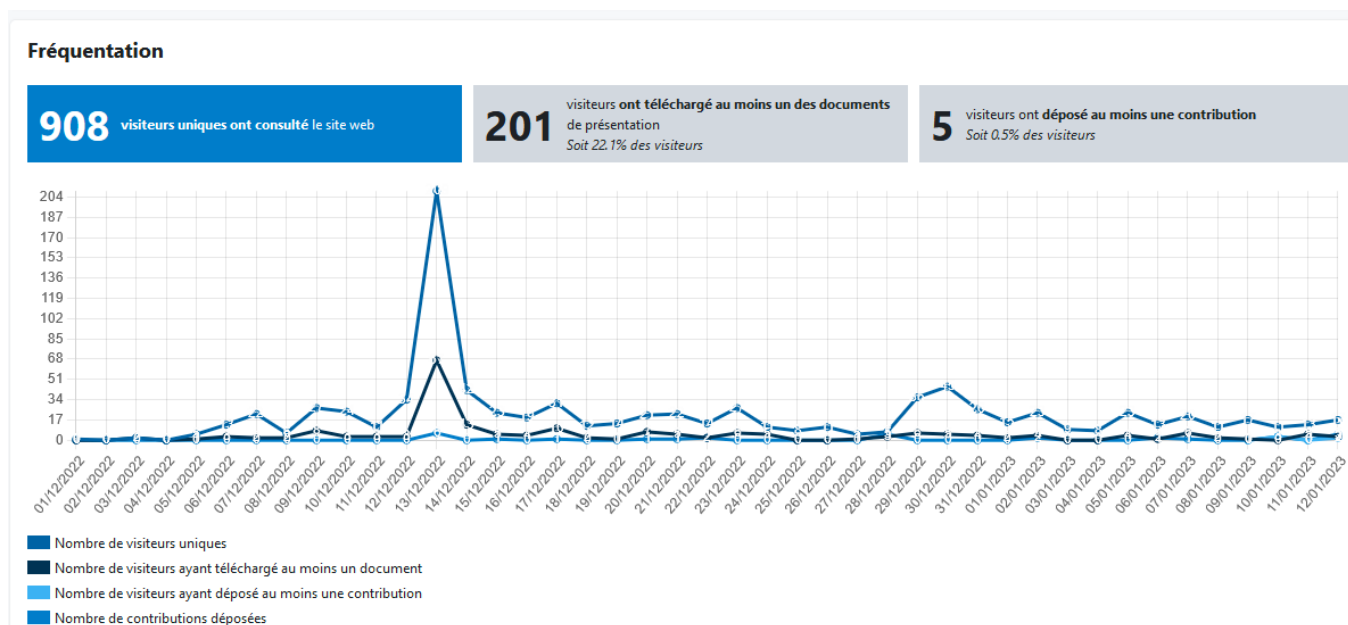
- *sur registre électronique site internet :* 26
- *directement émises sur le registre en mairie :* 1
- *par courrier (hors doubles comptes):* 3
- *verbalement en mairie : reformulées par écrit ...*

Une première remarque est le nombre d'observations reçues, notamment via internet : 26 sur 30, soit 86%

La seconde est que le dossier a fait l'objet de nombreuses consultations, avec un contraste marqué entre le dossier électronique d'une part, le dossier mairie d'autre part.

- *On peut seulement affirmer pour ce dossier en mairie qu'il a **été consulté par au moins 5 personnes**, qui l'on fait au cours des permanences. Ce dossier était-il suffisamment accessible ? Il ne semble pas avoir été constamment tenu pour mise à disposition auprès de l'accueil en mairie, des intervenants ayant indiqué en cours de permanence qu'ils n'avaient pu y avoir accès certain jour précédent.*
- *Les consultations du dossier électronique accessible via le registre ont au contraire été tracées et nombreuses, puisqu'il a été relevé 908 accès au cours de l'enquête, ce qui n'est pas forcément significatif, puisqu'une même personne peut*

revenir à plusieurs reprises à consultation. Plus significatif est le constat que **201 visiteurs ont enregistré au moins un fichier** en cours de consultation : on peut en déduire que le nombre de visiteurs différents est au moins de 200.



Les autres remarques sont :

- la forte proportion d'observations exprimant un avis favorable à ce projet (19 de façon explicite) ou en faisant ressortir au moins un avantage (au total 21).
- le constat que plusieurs observations (7) sont restées anonymes, l'adresse postale n'étant pas non plus mentionnée, avec au mieux l'adresse courriel. A l'inverse 20 intervenants ont mentionné nom et adresse, toujours au Teil.
- L'existence de « doublons » émanant d'un même ordi parmi les observations formulées par internet : l'une est volontaire, la seconde intervention complétant la première du même auteur. Deux autres doublons (4 intervenants) proviennent semble-t-il de membres d'une même famille, prénoms différents mais observations en copié- collé ... qui paraissent toutefois concerner 4 émetteurs.
-

Les observations recueillies sont examinées au chapitre V.

III DESCRIPTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

III .1 Sommaire du dossier soumis à l'enquête

Le dossier d'enquête mis à disposition comportait les pièces suivantes :

1 – l'**Arrêté municipal** n° 2022 / 55 du maire du Teil, daté du 20 novembre 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête

2 – la **Notice explicative** du projet, document de 9 pages établi par la mairie du Teil, rappelant le contexte notamment juridique et historique du projet, précisant les points suivants :

- . Nature et Justification des besoins,
- . Description des solutions techniques et leur impact,
- . Coût et Financement,
- . Procédures et Maitrise du Foncier
- .

3 - la **Décision de l'Autorité environnementale** après examen au cas par cas du projet, en date du 5 mai 2015

4 – l'**Etude d'Impact**, intitulée « RN 102 Contournement nord du Teil – Point d'échange de la Sablière, Etude d'impact », dossier de 124 pages établi en octobre 2015 par Artelia Eau et Environnement, à Lyon. **Voir le détail ci-après en III .2**

5 – l'**Avis de l'Autorité environnementale**, émis le 29 décembre 2016, sur « la Réalisation d'un point d'échange de type carrefour giratoire sur la future RN 102, commune du Teil ». Ce document de 8 pages constitue un « avis simple », n'a pas le caractère d'un avis favorable ou défavorable, mais porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. **Voir le détail ci-après en III .3**

6 - la **Délibération du Conseil municipal du Teil en date du 2 mars 2016**, qui prend acte du coût prévisionnel du projet, sollicite le Département et la Région pour la prise en charge chacun d'un tiers du financement, autorise le maire à signer la convention correspondante et lui donne pouvoir pour toutes démarches nécessaires.

7 – le **Courrier de La Direction départementale des Territoires de l'Ardèche**, service Environnement, pôle Eau, en date du 13 septembre 2022, informant le maire

- . que la seule démarche administrative nécessaire à la réalisation du projet est bien l'évaluation environnementale, concrétisée par l'avis rendu le 29 décembre 2016 par l'Autorité environnementale (cf. point 5 ci-dessus),

- . que le dossier n'est pas soumis à procédure au titre de la loi sur l'Eau, les éléments quantitatifs en étant inférieurs aux seuils.

III .2 Etude d'Impact Environnementale :

Ce dossier, intitulé « RN 102 Contournement nord du Teil – Point d'échange de la Sablière, Etude d'impact », a été établi en octobre 2015 par le bureau d'études « Artelia Eau et Environnement », à Lyon, qui était déjà l'auteur de l'Etude d'impact relative au projet de déviation RN 102. Il comporte 124 pages, illustrées de nombreux plans, photos et tableaux.

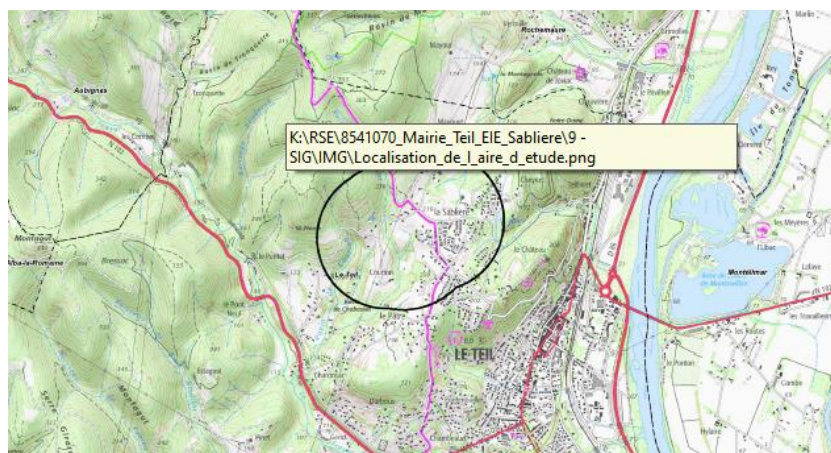
*L'étude proprement dite est précédée d'un « **Résumé non technique (RNT)** » en 11 pages, qui décrit succinctement*

- . le Contexte du projet,*
- . le Projet de giratoire,*
- . l'Analyse de l'Etat initial pour le Milieu physique, pour le Milieu naturel, pour le Milieu humain,*
- . l'Analyse des Impacts et les mesures associées, le coût de celles-ci, l'ensemble étant présenté sous forme d'un tableau par Thème, avec la Nature et la Cotation des Impacts, et en regard les Mesures ERC proposées,*
- . La Méthodologie d'évaluation des impacts,*
- . Les auteurs, Mmes Thuillier et Brémont, traitant les aspects Environnement sous la responsabilité de Mme Russo, la cartographie relevant de M Galasso*

L'étude d'impact, en son **Résumé non technique**, examine ensuite chacun de ces éléments, à commencer par les données techniques relatives au projet (dimensionnement et géométrie, assainissement pluvial, continuité hydraulique).

Elle précise en préalable la **Définition des aires d'études** prises en compte :

- . il est ainsi maintenu une aire d'études élargie, au dimensionnement variable en fonction des thèmes étudiés,*
- . l'aire d'études rapprochée utilisée pour les données hydrauliques, géotechniques, les ambiances sonores, est de 500 mètres autour de la zone du projet,*
- . l'aire d'études Faune / Flore est elle aussi recentrée sur les 500 mètres autour de la zone du projet.*



Analyse de l'état initial

L'étude d'impact (RNT) relève notamment :

Milieu physique :

« Le réseau hydrographique se constitue de plusieurs petits affluents du Frayol, les ruisseaux d'Abessurot et de Courion caractérisés par des écoulements torrentiels.

En dépit d'une qualité d'eau assez bonne, la richesse hydrobiologique reste limitée en raison des caractéristiques intrinsèques aux écoulements (discontinuités de profil, assec possible,...). Seul le Frayol présente des conditions hydrologiques favorables à l'accueil et au maintien d'espèces piscicoles présentant un intérêt halieutique.

Les pentes importantes sont susceptibles d'accueillir les écoulements superficiels conduisant à des crues torrentielles lors de précipitations orageuses (pluies cévenoles). Le ruisseau d'Abessurot est particulièrement concerné. »

Milieu naturel :

« L'aire d'étude reste à l'écart des milieux les plus remarquables de la vallée du Rhône, reconnue ZNIEFF II ... ainsi que de la ZNIEFF de type I "Vallon de Chambeyrol" localisée sur les contreforts du Teil. »

« L'aire d'étude se caractérise par des milieux prairiaux dédiés à l'élevage et une faible implantation de surfaces cultivées ... le secteur est marqué par un degré d'influence anthropique intrinsèque faible et dominé par les milieux naturels possédant localement un fort intérêt patrimonial ... »

« 18 habitats différents ont été recensés sur l'aire d'étude de la Sablière, dont certains habitats naturels et semi-naturels d'intérêt communautaire ... Les habitats correspondent majoritairement à des habitats prairiaux, aux fourrés de recolonisation forestière, ... »

« Les milieux ouverts et semi-ouverts de la zone d'étude permettent la reproduction d'espèces sensibles de l'avifaune, et servent de zone de chasse pour plusieurs rapaces. L'enjeu est modéré à fort. Les vallons boisés constituent des corridors écologiques à échelle communale. »

« Le vallon de Courion, par ces milieux boisés et semi-ouvert, constituent un lien écologique entre le Frayol et les massifs forestiers des hauteurs ... »

Milieu humain :

« Les principales sources de nuisances sonores sur le territoire sont liées au trafic supporté par les infrastructures (en particulier la RN102) ... l'ambiance sonore initiale du site est modérée (< 65 dB(A) en LAeq (6h 22h)) ... »

« La qualité de l'air est globalement bonne sur le territoire étudié, avec toutefois une sensibilité avérée vis à vis des poussières (site industriel sud du Teil émetteur de poussières) et de l'ozone lors de conditions climatiques défavorables ... La pollution en partie issue de la circulation automobile (oxydes d'azote et benzène) reste faible, mais significative à proximité du réseau routier, dont la RN102 avec des valeurs qui restent inférieures aux valeurs réglementaires. »

L'étude d'impact (RNT) détaille ensuite :

L'ANALYSE DES IMPACTS ET MESURES ASSOCIEES, présentée sous forme de tableaux positionnant en vis-à-vis **les impacts recensés**, en phase de travaux d'une part, en phase d'exploitation d'autre part, **les mesures ERC** (pour « Eviter – Réduire – Compenser ») qui leurs sont associées, enfin **les impacts résiduels**.

On y trouve en particulier, d'abord **en phase Travaux** :

Thème	Impact potentiel	Résiduel suite mesures ERC
- Géologie	Direct modéré	Temporaire négligeable
- Eaux souterraines	Faible	Temporaire faible
- Eaux surface	Direct modéré	Temporaire faible
- Usages de l'eau	Indirect modéré	Temporaire faible
- Ecologie habitats	Direct modéré	Permanent faible
- Ecologie flore	Direct modéré	Permanent faible
- Ecologie faune	Direct modéré	Permanent faible
- Qualité de l'air	Direct faible	Temporaire négligeable
- Ambiance sonore	Direct modéré	Temporaire faible

Ensuite **en phase Exploitation** :

Thème	Impact potentiel	Résiduel suite mesures ERC
- Eaux surface <i>(ERC = collecte des eaux pluviales, et système de traitement du réseau d'assainissement avant rejet dans le milieu)</i>	Direct faible	Temporaire négligeable
- Etat écologique <i>(ERC = Limiter l'effet de barrière pour la faune en évitant d'installer des éclairages publics, Création de passages petite et moyenne faune et adaptation des ouvrages hydrauliques, suivi de l'impact du chantier ...)</i>	Direct modéré	Permanent faible
- Paysage <i>(ERC = intégration paysagère, reboisement)</i>	Direct permanent	Permanent faible
- Qualité de l'air <i>(ERC = aménagements paysagers ... de nature à lutter contre la dispersion des particules ...)</i>	Direct faible	Permanent faible
- Ambiance sonore <i>(ERC = protection phonique façade 1 maison, aménagement paysager et barrière végétale)</i>	Direct modéré	Temporaire faible

L'étude d'impact proprement dite reprend ensuite de façon plus précise et détaillée, les éléments traités brièvement dans le Résumé Non Technique. Il n'en sera pas fait ici une plus longue description.

Commentaire du commissaire-enquêteur sur cette Etude d'impact :

Sur la forme : l'étude est structurée, méthodique, dans l'ensemble très lisible.

*On peut toutefois regretter que **presqu'aucun des plans figurant dans cette étude ne comporte une échelle graphique**, ce qui n'aide pas à la bonne lecture dimensionnelle, et rend parfois difficile la comparaison de différents plans entre eux.*

Sur le fond : l'étude d'impact relative au giratoire de la Sablière a été réalisé par le même organisme que celle auparavant réalisée pour le contournement de la RN 102, ce qui constitue un gage de cohérence, et permet aussi d'en mutualiser une grande part des données. La zone d'études a bien sûr été recentrée et réduite, **mais le biais est que l'analyse, tant de l'état initial que des impacts évalués, fait partiellement abstraction du contournement de la RN 102, de son énorme chantier en cours de réalisation, et des impacts que l'ensemble de cette déviation aura sur l'environnement.**

L'analyse faite de l'état initial a de fait un caractère aujourd'hui virtuel, quand on considère l'état des lieux dans l'emprise du chantier du contournement, au droit de l'emplacement prévu pour le giratoire.



Le chantier RN 102 au droit du giratoire, décembre 2022

*De même l'évaluation des impacts en phase de travaux se trouve faussée, les impacts réellement éprouvés depuis des mois étant pour l'essentiel ceux générés par le chantier du contournement, accentués par les désordres climatiques survenus en 2022 (en dépit des engagements pris au titre des mesures ERC, il a été impossible en période de sécheresse durable et de restriction des usages de l'eau d'arroser un chantier de plusieurs hectares, afin d'en limiter l'émission de poussières). Cette remarque figure aussi en page 78 de l'étude, concernant l'impact des travaux sur les milieux naturels, qui mentionne « **L'ensemble des impacts n'est toutefois pas lié uniquement à la réalisation du giratoire, mais à la totalité de la déviation de la RN102 dont les travaux sont localisés sur les mêmes emprises que le présent projet, aussi le milieu sera déjà partiellement impacté.** »*

III – 3 L’avis de l’Autorité environnementale

Ce document de 8 pages constitue, comme il est rappelé dans son préambule un « avis simple », émis le 29 décembre 2016, qui n’a pas le caractère d’un avis favorable ou défavorable, mais porte sur la qualité de l’étude d’impact présentée et sur la prise en compte de l’environnement par l’opération.

Ce document (dont extrait ci-dessous) s’attache à l’examen de l’étude soumise :

Par comparaison avec des solutions plus lourdes, la solution retenue s’avère économe en espace et en matériaux. Le projet a de plus été conçu pour réduire autant que possible les emprises consommées (*mur de soutènement, d’une hauteur de 4,5 mètres et d’une longueur de 105 m environ*) tant sur des dépendances de bâti que sur les milieux naturels subsistant dans ce secteur.

Ceci, ajouté à la très faible marge de manœuvre disponible du fait de la configuration géométrique de l’infrastructure sur laquelle se raccorde le projet, fait que la solution retenue apparaît suffisamment justifiée au regard de l’environnement

On notera aussi que l’intégration environnementale du projet, avait, pour partie, été partiellement anticipée au travers des études de la déviation de la RN102 au Teil, notamment en ce qui concerne la bonne prise en compte des effets cumulés potentiels sur les espèces protégées susceptibles d’être affectées par le projet.

Sur la forme, l’étude d’impact, qui bénéficie de la très bonne connaissance des enjeux environnementaux du secteur du projet du fait de l’existence de l’étude de la déviation de la RN102 au Teil, comprend l’ensemble des parties prévues à l’article R. 122-5 du code de l’environnement et couvre les thématiques requises.

Sur le fond, elle traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« éviter réduire compenser »). Elle présente une analyse des impacts globalement pertinente et aboutit à des mesures proposées qui apparaissent proportionnées aux enjeux.

L’autorité environnementale observe que l’un des enjeux principaux du projet est de ne pas remettre en cause l’efficacité des mesures d’intégration environnementales associées à la déviation de la RN102 sur laquelle celui-ci se raccorde. Ce point concerne tout particulièrement le maintien de toutes les fonctionnalités (hydrauliques et continuité écologique) du passage à petite faune situé sur le ravin traversé par le projet. On notera que cet enjeu se traduit bien dans les composantes du projet.

L’autre aspect, classiquement lié à la création de nouveaux accès au réseau routier principal, concerne les effets indirects d’augmentation de la pression foncière sur les secteurs dont la desserte se trouve améliorée du fait du projet. Ce point, qui n’est pas maîtrisable à l’échelle du projet routier, a bien été identifié par l’auteur de l’étude d’impact qui précise que le potentiel d’urbanisation reste limité par l’absence, au sein du plan local d’urbanisme, de zones dites « à urbaniser » dans le secteur concerné. Il devra néanmoins faire l’objet d’une attention particulière de la part de la commune lors des évolutions futures de celui-ci.

Il ressort de cet avis émis par l’Autorité environnementale

- que la solution retenue pour le projet apparaît bien comme la plus pertinente,
- que l’étude est conforme, et comprend l’ensemble des parties prévues à l’article R.122-5 du Code de l’Environnement, et couvre les thématiques requises,
- que l’étude traduit la bonne compréhension qu’ont ses auteurs de la démarche ERC, et aboutit à des mesures proposées bien proportionnées aux enjeux,
- que les mesures proposées concernant le maintien des différentes fonctionnalités (tant hydraulique que continuité écologique) du passage à petite faune dans le ravin affluent de l’Abessurot sont adaptées à cet enjeu important,
- que l’étude a bien identifié l’enjeu correspondant à l’éventuelle augmentation de la pression foncière dans un secteur bénéficiant d’une desserte améliorée ...

IV – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Seules deux « Personnes Publiques » ont été associées au projet :

- **la Direction des Territoires de l'Ardèche**, en l'espèce son **Service Environnement**, pôle Eau :

celui-ci, qui suit la réalisation du projet du contournement de la RN 102, a adressé en date du 13 septembre 2022 au maire du Teil, maître d'ouvrage du projet de giratoire, le courrier déjà mentionné ci-dessus en III -1.7 (page 18 de ce rapport) informant le maire

. que la seule démarche administrative nécessaire à la réalisation du projet est bien l'Evaluation environnementale, concrétisée par l'avis rendu le 29 décembre 2016 par l'Autorité environnementale (cf. point 5 ci-dessus),

. que le dossier n'est pas soumis à procédure au titre de la loi sur l'Eau, les éléments quantitatifs en étant inférieurs aux seuils.

- **l'Autorité environnementale régionale, dont l'avis a été sollicité après réalisation en 2015 de l'Etude d'impact :**

Cet avis rendu le 29 décembre 2016, est **exposé page précédente** ci-dessus en **III – 3**.

Il est important de noter que cet avis, qui fait le constat de la qualité de l'Etude d'impact, ne **comporte aucune demande d'information ou d'étude complémentaire**.

V - CONTENU ET COMMENTAIRE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Analyse des observations : *il paraît utile de détailler les thématiques abordées et préciser les arguments invoqués, plus ou moins explicités et développés selon les intervenants, que j'ai pris le parti de résumer comme suit :*

Observations se limitant à un avis favorable au projet (21 exprimées) :

- **A** 3 d'entre elles, ne mentionnent **aucun motif**, au mieux « équipement nécessaire » ou « indispensable »
- **B** 12 évoquent le **délestage des accès existants** au quartier de Sablière, trop étroits, dangereux, inadaptés au trafic, que devrait permettre ce rond-point, et / ou le soulagement qu'il peut apporter à la circulation de centre-ville du Teil.
- **C** 12 (pas tous les mêmes) expriment d'abord leur intérêt pour un **accès amélioré au Quartier de La Sablière**, vu éventuellement comme contrepartie des nuisances amenés par le contournement

Avec ces avis favorables sont aussi exprimées des **propositions** visant à modifier ou améliorer le projet:

- **A1** Un intervenant (anonyme) suggère un passage protégé pour les cyclistes ou piétons sur le pont permettant de franchir la déviation
- **A2** Un autre (M Mandrant) propose de soigner **l'esthétique** du giratoire, avec peut-être une œuvre d'art ...
- **B1** Deux intervenants (M Dubost, Mme Sauvage) souhaitent des **aménagements contraignants** visant, après mise en service du giratoire à diminuer pour plus de sécurité le trafic **sur les accès existants**, voire une signalétique en limitant l'accès aux seuls résidents.
- **C1** Deux intervenants (M Portella, M Couturier) souhaitent revenir sur la solution retenue du giratoire, et proposent l'alternative d'un **échangeur ou demi-échangeur**.
- **C2** Un intervenant (M Estéouille) propose que l'aménagement de ce rond point, rationalisant l'accès au quartier, soit complété par un **parking de covoiturage**.

Certains intervenants favorables au projet expriment aussi leurs préoccupations pour des nuisances vécues ou appréhendées, d'autres sont plus critiques voire radicaux, voire explicitent un avis défavorable au projet

Observations concernant des nuisances, ou risques appréhendés :

- **N 1** les **nuisances sonores** sont appréhendées par **11** intervenants, quand bien même 7 sont favorables au projet ou en constatent au moins un avantage. Plusieurs soulignent que la nuisance sonore correspondant au trafic sur la déviation sera accrue par les freinages et réaccélération des véhicules franchissant le rond-point.
- **N 2** les **nuisances générées par le chantier** en cours (celui de la déviation à ce jour, demain celui plus modeste du giratoire) sont explicitées par **4** intervenants (d'autres l'ont succinctement évoqué verbalement), notamment
 - . l'incessante circulation de véhicules liés au chantier,
 - . les poussières l'été dernier,
 - . pour M & Mme Fidier-Quainon de très importants écoulements d'eaux pluviales sur leur terrain, menaçant à plusieurs reprises d'envahir leur habitation.
- **N 3** Deux intervenants (M Mandrant, Mme Sauvage) appréhendent la **nuisance visuelle ou paysagère** qu'est susceptible de créer cet aménagement
- **N 4** Deux intervenants (Mme Mazelier, et l'ADRSF) invoquent une **nuisance environnementale**, sans plus de précisions ...
- **N 5** Deux intervenants (M Buard, l'ADRSF) mettent en avant la **nuisance** correspondant à **l'impact** à leurs yeux sous-évalué de cet aménagement **sur la biodiversité**

- **N 6** Deux intervenants (M Buard, Mme Fourreaux) déplorent l'absence d'étude précise sur la **qualité de l'air** et la **nuisance** correspondant à l'impact qu'aura cet aménagement sur la production de gaz à effet de serre, et au-delà son **impact climatique**
- **N 7** Deux intervenants (M Buard, et l'ADRSF) avancent le **risque d'inondation** que pourrait générer cet aménagement du fait d'une imperméabilisation accrue en cas de précipitations violentes, amenant des crues de l'Abessurot et du Courion, affluents du Frayol.
- **N 8** Un intervenant (Mme Sauvage) appréhende le **risque** qu'un accès facilité au quartier de la Sablière ait pour corollaire une **délinquance localement accrue**.
- **N 9** **Quatre intervenants soulignent le coût du projet,**
 - . 2 le considèrent comme **excessif** (M Desbos) voire **délirant** (Dominique)
 - . 2 autres (M Buard, Mme Fourreaux) soulignent un **chiffrage** qu'ils considèrent insuffisamment détaillé, minoré pour foncier ou études, mentionnant des subventions non confirmées
- **N 10** Un intervenant (M Dubost) relève une **étude d'impact disproportionnée** à l'ampleur du projet., témoin à ses yeux de notre lourdeur administrative

Conjointement à l'expression de ces nuisances ou risques, sont aussi exprimées des **propositions** susceptibles de les limiter :

- **N 1a** Deux intervenants (M Estéouille, anonyme) proposent une **limitation de vitesse sur la RN 102**, de nature à réduire les nuisances sonores.
- **N 1b** Un intervenant (M Mandrant) demande le maintien d'un **rideau d'arbres** existant à l'ouest du projet, qui limiterait nuisances sonores et visuelles.

Au-delà du coût financier et du chiffrage déjà évoqués ci-dessus au point 9, plusieurs interventions critiquent la constitution du dossier, la procédure mise en œuvre, et leur conformité, et concluent sur un avis défavorable :

- **F 11** Trois intervenants (M Buard, Mme Fourreaux, ADRSF) considèrent que **l'étude d'impact est trop ancienne, incomplète, obsolète**
- **F 12** Trois intervenants (M Buard, Mme Fourreaux, ADRSF) constatent que **l'avis de l'autorité environnementale date de plus 3 ans, et considèrent qu'il n'est dès lors plus valide**
- **F 13** **Quatre intervenants critiquent un dossier d'enquête qui leur paraît**
 - o **incomplet** notamment concernant la loi sur l'eau (M Buard, Mme Fourreaux, ADRSF))
 - o **inadapté** : argumentaire insuffisant concernant l'évolution du trafic, l'impact atmo, l'urbanisme, les surfaces imperméabilisées, les mesures ERC mises en œuvre (les mêmes), les plans (anonyme) ...

- **F 14 Un intervenant met en cause les délais** de procédure (EI, avis, mise en œuvre enquête) **outrépassés** pour lui de façon rédhibitoire
- **F 15 Deux intervenants considèrent que les éléments ci-dessus mettant en cause conformité du dossier et délais de procédure génèrent une insécurité juridique**
- **F 16 Deux intervenants considèrent plus précisément que l'absence de délibération récente du CM autorisant le maire à lancer l'enquête pourrait remettre en cause la conformité de l'arrêté**
- **F 17 Deux intervenants + 1 verbal relèvent que la mise à disposition du public par la mairie du dossier d'enquête a été certain jour défailante.**

Conjointement à l'expression de ces critiques, sont là aussi exprimées des **propositions**, susceptibles d'y remédier radicalement :

- **F 12a Trois intervenants suggèrent ou proposent donc d'actualiser l'étude d'impact, et solliciter un nouvel avis**
- **F 15a Au moins un intervenant propose aussi de reprendre le dossier et l'ensemble de la procédure**

VI Impacts potentiels identifiés du projet, mesures d'évitement ou réduction prévues :

Ceux-ci ont fait l'objet d'une étude d'impact précise et détaillée, qui figure dans le dossier d'enquête (son Résumé non technique est succinctement repris plus haut en III – 2), qui **caractérise, notamment dans son chapitre 5, les impacts potentiels suivants, en évalue le niveau, prend en compte les mesures prévues susceptibles de les éviter ou les réduire**, prévoit le cas échéant de compenser cet impact s'il demeure sensible.

L'examen des impacts identifiés par l'Etude en phase Travaux n'a plus aujourd'hui qu'un caractère virtuel, l'emprise du projet étant entièrement occupée par le chantier en cours du contournement N 102.



Emprise nord projet en janvier 2023



Emprise sud projet en janvier 2023

On se limitera donc à résumer ici les impacts significatifs **en phase d'exploitation** identifiés par l'étude d'impact, et les mesures d'évitement / réduction prévues.

VI. 1. MILIEU PHYSIQUE

VI. 1. 2. Impacts et mesures en phase d'exploitation

- Eaux souterraines :

Le projet intègre un réseau d'assainissement, permettant de recueillir les eaux de ruissellement et ainsi les pollutions potentielles :

- Pour le giratoire : les eaux pluviales seront recueillies par le système d'assainissement de la déviation de la RN102
- Pour la bretelle : les eaux pluviales seront-elles aussi recueillies par un système de caniveaux/cunettes et rejetées dans le réseau d'assainissement de la RN102.

Aucun rejet d'eau pluviale ne sera réalisé directement dans les eaux souterraines. **Ainsi, l'impact du projet sur les eaux souterraines est nul.**

- Eaux superficielles

Pollution saisonnière, liée à l'épandage de sels de déverglaçage pour l'entretien, à titre préventif ou curatif, des chaussées au cours de la période hivernale. Ces éléments chimiques sont ensuite entraînés vers le milieu naturel pendant les périodes de fonte de neige ou par lessivage lors d'un épisode pluvieux.

Le moyen le plus efficace pour réduire les effets de cette pollution saisonnière reste de **limiter les quantités** de sels répandues sur la chaussée tout en respectant les contraintes d'entretien hivernal des chaussées pour la sécurité des usagers.

Pollution accidentelle

Cette pollution correspond à un déversement de matières polluantes suite à un accident de circulation. Dans la grande majorité des cas, moins de 1 m³ est déversé.

Ainsi, **l'impact du projet sur la qualité des eaux peut être considéré comme faible**, voire négligeable au regard du projet global de déviation de la RN102.

VI. 2. MILIEU NATUREL

VI. 2. 2. Impacts et mesures en phase d'exploitation

- Incidence directe du projet sur les peuplements faunistiques

Impact : L'incidence principale de l'aménagement sur les espèces faunistiques, et en particulier sur les mammifères, oiseaux et reptiles est le risque de destruction d'espèce de mammifères par écrasement lors de la traversée de la RN102.

L'aménagement générera de plus un dérangement de ces espèces, du fait de bruit, des vibrations et poussières générées par la circulation routière au niveau du giratoire.

L'impact de l'aménagement sur les peuplements faunistiques est ainsi modéré, permanent et direct.

Mesures d'évitement :

1 Le **système d'assainissement** inclus dans le cadre du projet permettra de contenir les pollutions provenant de la voirie.

2 La limitation de l'effet de barrière pour la faune nocturne et crépusculaire des éclairages publics

Espèces visées par la mesure : Toutes les espèces et plus particulièrement la faune nocturne et crépusculaire, notamment les chiroptères.

Aucun éclairage public ne sera installé dans le cadre de ce projet, évitant ainsi tout risque de perturbation de la faune sauvage.

Mesures de réduction

1 Création de passages petite et moyenne faune et adaptation des ouvrages hydrauliques pour faciliter leur usage par la faune

Espèces visées par la mesure : tous les mammifères dont l'Ecureuil roux, le Hérisson d'Europe, ainsi que les amphibiens.

Le projet s'inscrit dans un secteur présentant globalement de bonnes fonctionnalités écologiques et des milieux naturels d'intérêt pour la faune. La RN créera une barrière importante pour la faune et risque d'isoler les milieux situés au sud-est du tracé. Afin de limiter cet effet de barrière, un passage de petite et moyenne faune sera créé pour permettre la traversée sécurisée de la RN pour la faune via des passages sous-route (passage sous-route PPF5b). **Cette mesure contribuera également à favoriser le franchissement du giratoire.**

2 A noter que cette mesure est associée à une autre mesure de réduction permettant d'empêcher la traversée de la chaussée par la faune et de rediriger cette dernière vers des passages sécurisés : la mise en place de clôture et d'aménagement paysager permettront de canaliser les espèces terrestres et volantes.

Mesures d'accompagnement

1 Coordonner l'application et le suivi des mesures d'ingénierie écologique

Cette mesure prend le relais de la mesure d'accompagnement en phase chantier, une fois l'aménagement mis en service. Un écologue aura pour rôle d'assurer la coordination et le suivi des mesures d'ingénierie écologiques prévues. Cette mesure, mise en place dans le cadre du suivi de la RN102, prend en compte le suivi écologique post-chantier du giratoire.

2 Réaliser un suivi sur les compartiments biologiques impactés

- Paysage

Impact : Le point d'échange de la Sablière modifiera de manière permanente le paysage de la zone où il est implanté. Cette modification très localisée est faible en comparaison à la déviation RN102.

L'exploitation de l'équipement projeté **aura un impact permanent et direct considéré comme faible** dans le paysage de l'aire d'étude, surtout ressenti par les futurs riverains du projet.

Mesures

Un travail d'intégration paysagère est réalisé dans le cadre du projet. :

Les terrassements en remblai permettront d'intégrer le giratoire aux pentes du ravin et seront reboisés.

La plantation de boisements et de bosquets dans la continuité de ceux déjà existants permet de créer des écrans visuels avec les habitations proches et limiter ainsi les relations de covisibilité avec les nouvelles infrastructures. Un mur de soutènement permet d'intégrer la bretelle dans la pente.

La figure en page suivante présente l'intégration paysagère de l'aménagement.



VI. 3. MILIEU HUMAIN

VI. 3. 2. Impacts et mesures en phase d'exploitation

- Déplacements, infrastructures et transports

Le projet va permettre d'améliorer l'accès au quartier de la Sablière depuis le contournement, actuellement mal desservi, et va ainsi permettre une diminution de trafic sur les voies communales principales situées à proximité.

L'impact du projet sur les déplacements est ainsi positif.

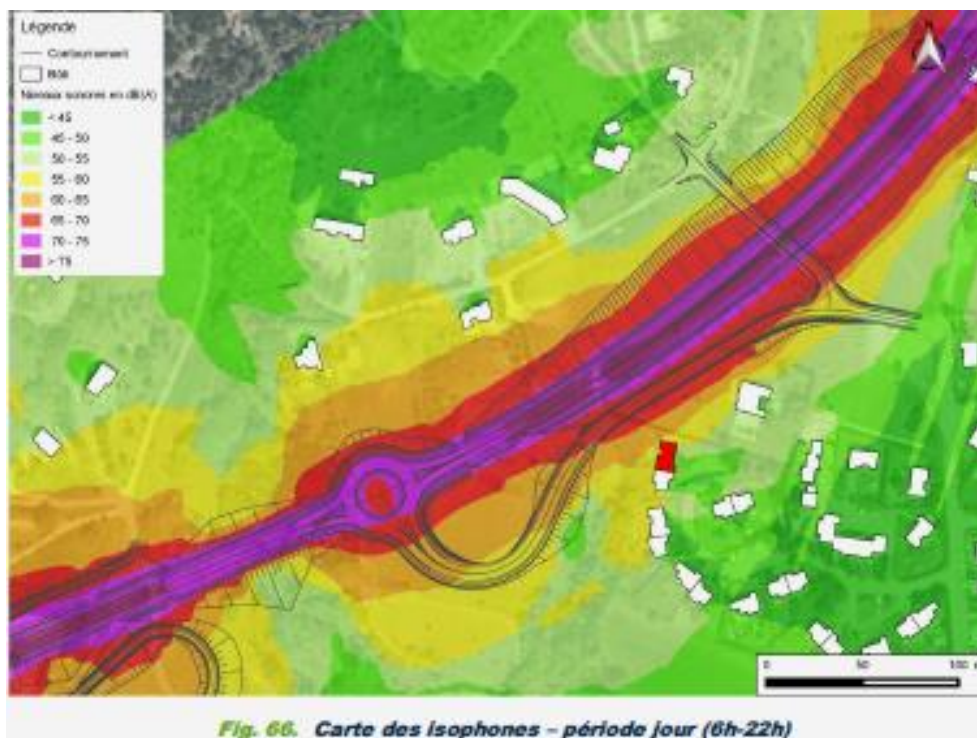
Néanmoins, la présence du rond-point sera également à l'origine d'une augmentation du trafic dans le quartier de la Sablière via la bretelle d'accès au giratoire, en particulier aux heures de pointe.

L'impact lié à ce trafic supplémentaire est **direct, permanent et faible**, notamment au regard de celui provenant de la RN 102. **Aucune mesure n'est prévue compte-tenu qu'il s'agit là du but premier du projet.** Toutefois, les nuisances indirectes perçues et résultant de cette augmentation du trafic sont détaillées ci-après.

- Ambiance sonore

Impact

La figure ci-dessous présente une cartographie des isophones à une hauteur de 4 m pour les périodes jour et nuit au niveau du secteur du giratoire. Ces résultats donnent une image des niveaux de bruit prévisionnels aux abords du projet 20 ans après la mise en service. Les habitations pour lesquelles les objectifs réglementaires sont dépassés sont signalées en rouge.



Une habitation, située au bout de la rue des Romarins présente des niveaux en façade supérieurs à 60 dB(A) de jour du fait de la création du giratoire. De plus, plusieurs habitations présentent des niveaux en façade proche des seuils réglementaires (entre 59 et 60 dB(A)).

L'impact du projet sur les riverains est jugé **modéré, permanent et direct en raison de la présence d'habitations présentant des niveaux sonore en façade élevés.**

Mesure : pour l'habitation (en rouge sur la carte) présentant des niveaux en façade supérieurs à 60 dB(A), **une isolation des façades est à envisager afin de garantir** un niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales inférieur ou égal à 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit.

- **Qualité de l'air :**

Effets

La présence d'un point d'échange au niveau de la Sablière va entraîner une modification des conditions de trafic à proximité du rond-point, par rapport à la situation sans point d'échange. Cette modification des conditions de trafic se traduit par un ralentissement aux abords du rondpoint et une accélération ensuite, augmentant la production de gaz à effet de serre et particules polluantes.

Cet impact est toutefois très localisé et peut être qualifié de **direct, faible et permanent**.s :

Mesure :

La mise en place **d'aménagements à caractère paysagers** réalisés (modelage, végétation,...) permet de limiter la pollution générée par le trafic routier en luttant contre la dispersion des particules polluantes les plus lourdes sur les abords immédiats de l'infrastructure et de limiter ainsi leur propagation en particulier en direction des zones d'habitats.

- **Milieu humain et cadre de vie :**

L'amélioration de la desserte du quartier de la Sablière a un impact sur l'habitat, qui pourrait se développer à proximité.

VI. 4. EFFETS CUMULES AVEC LES PROJETS CONNUS

Le projet de déviation de la RN102 a fait l'objet d'une étude d'impact au titre du Code de l'Environnement, un avis de l'autorité environnementale a été rendu en octobre 2010.

L'emprise du point d'échange de la Sablière est incluse dans l'emprise du projet de RN102. Les travaux seront réalisés simultanément.

Le projet de point d'échange de la Sablière est complètement dépendant du projet de déviation de la RN102, les impacts ont donc été définis en tenant compte de ce projet.

Ainsi, **aucun impact cumulé supplémentaire n'est à prévoir.**

VII- QUESTIONS POSEES AU MAITRE D'OUVRAGE, REPONSES FOURNIES

Ce sont les questions que suscitent les observations recueillies et qui les reprennent pour l'essentiel, ou mes propres observations, pour lesquelles j'ai sollicité, en complément du dossier constitué et mis à disposition du public, **une réponse de la part du maitre d'ouvrage** :

- **A** *La municipalité a-t-elle prévu des dispositions particulières concernant la végétalisation ou l'habillage du rond point ?*

Question A :

La Commune a initié une politique « Nature en Ville » qui vise à planter et renaturer autant que possible les espaces publics de la ville. Le giratoire de la Sablière et sa bretelle d'accès

feront donc l'objet d'un traitement paysager dans ce cadre, tout en respectant la réglementation en vigueur concernant la sécurité routière.

- **A1 A-t-elle prévu à ce jour des aménagements ou dispositions concernant le passage des piétons et cyclistes sur le pont, et au carrefour de sortie de la bretelle ?**

Question A1 :

- Le rétablissement de la rue Albert Camus par l'ouvrage d'art n°2 prévoit un trottoir de 1,40 m de large (côté Rochemaure) permettant le passage des piétons (usagers de la Sablière, rétablissement du GR 42 et du chemin du PDIPR).
- Les cyclistes n'ont pas de voie affectée mais pourront circuler sur la chaussée de l'ouvrage.
- **B1 A-t-elle prévu à ce jour des dispositions particulières concernant des aménagements sur les voies d'accès existantes après mise en service du rond point, ou une réglementation spécifique ?**

Les voies d'accès existantes pourront éventuellement faire l'objet d'aménagements de sécurité permettant le cas échéant de réduire la vitesse. Ces voies ne pourront toutefois pas faire l'objet d'une limitation aux seuls riverains. Cette disposition n'est légalement pas permise

- **C1 Pourquoi a-t-on retenu un giratoire plutôt qu'un échangeur ?**

Question C1 :

Un échangeur présentait les inconvénients suivants :

- Maîtrise foncière plus importante
- Une bretelle d'accès nord et une bretelle d'accès sud
- Coût des travaux plus important (nécessité un mur de soutènement)
- Impact sur l'environnement plus important également

Cf page 4 et 5/18 du rapport de présentation de l'étude préliminaire daté du 21/10/2014

Commentaire du commissaire enquêteur : *les arguments ayant conduit au choix d'un carrefour giratoire plutôt qu'un demi-échangeur sont développés au chapitre 7 de l'Etude d'impact (page 107). Ces arguments ont paru satisfaire l'Autorité environnementale, qui note que « la solution retenue, économe en espace et en matériaux, apparaît suffisamment justifiée au regard de l'environnement. »*

- **C2 Un parking de covoiturage** peut-il être envisagé ? Un foncier est-il le cas échéant disponible ?

Question C2 :

La Commune ne dispose pas de foncier pour la réalisation d'un parking co-voiturage. Ce point fera toutefois l'objet d'une réflexion afin d'évaluer la faisabilité d'un tel investissement dans le cadre du plan climat air énergie territorial (PCAET) initié par la communauté de communes Ardèche Rhône Coiron.

- **N 1 Nuisances sonores : quelles dispositions sont prévues pour apprécier et mesurer après mise en service de l'équipement le réel impact sonore ?**

. **Quelles mesures** sont elles envisagées à l'heure actuelle ou **pourraient l'être** pour en limiter les effets (maintien rideau arbres existant ? murs ou écrans antibruits ? haies végétales ?

. Le foncier nécessaire est-il disponible, ou peut-on faire jouer une **incitation** au privé pour haies végétales?

Question N 1 :

- Des mesures contre le bruit sont **prévues dans le cadre du projet de la déviation porté par l'Etat**. Aucune mesure spécifique n'est prévue à ce stade en termes de murs ou écrans anti bruit. Une végétalisation de la voie d'accès et le maintien des arbres existants seront privilégiés.

- La Commune est favorable à réaliser des **plantations sur le domaine public** le long de la voie d'accès

. La municipalité a-t-elle compétence pour une éventuelle **limitation de vitesse** sur la déviation ? Sinon, celle-ci est-elle envisagée par la Direction des routes ?

- **La Commune n'a pas compétence pour réglementer la vitesse sur la déviation.**

- **N 2 Nuisances chantier** : la municipalité paraît porter une sensible attention à cette question ... est-il possible de vérifier si les **arrivées d'eau signalées ces derniers mois Impasse des Florentins** à l'occasion de fortes précipitations sont susceptibles de se reproduire, en l'état actuel du chantier déviation, et par la suite lorsque la tranchée sera achevée et que ce chantier concernera le seul aménagement du rond-point ?

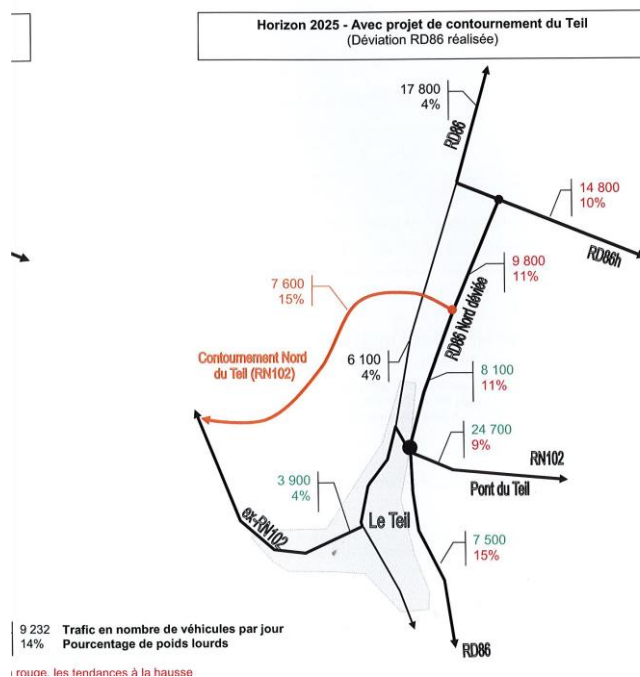
Question N 2 :

L'arrivée d'eau signalée par ce riverain de l'Allée des Florentins, provient de l'aménagement provisoire de la voie d'Albert Camus déviée du fait de la construction de l'ouvrage en phase de fin de réalisation. Le problème devrait être réglé une fois l'accès à l'ouvrage rétabli.

- **N 6 Nuisances atmosphériques** : des données sont-elles disponibles sur l'importance des émissions de gaz liées à la circulation, et l'impact qu'elles peuvent avoir localement sur la qualité de l'air ?

Question N 6 :

Des données sont disponibles dans le dossier d'enquête public du contournement. Il s'agit du paragraphe III.1.8 Qualité de l'air, soit les pages 144, 145 et 146 du dossier que vous trouverez en pièce jointe. (voir PDF 3 pages, en annexe n° 7), repris partiellement ci-dessous pour la prévision de trafic 2025 :



- **N 7 Risque inondation** : peut-on préciser l'étendue des surfaces imperméabilisées par ce projet d'aménagement du giratoire et son accès ? mes calculs personnels le situent plutôt entre 0,6 et 0,7 ha, mais on doit pouvoir affiner et expliciter cette donnée.

L'étendue des surfaces imperméabilisées est de **6 164 m²** (données issues du dossier d'avant-projet).

Commentaire du commissaire enquêteur : la notice aurait gagné à être plus claire, un rapide calcul à partir des données techniques de l'étude d'impact montre que la surface du giratoire proprement dit est de l'ordre de 1300 m², celle de la bretelle (si l'on retient une longueur de 300 mètres pour une largeur maxi de 8 m) de 2400 m², l'ensemble des surfaces directement imperméabilisées ne devrait pas dépasser 4000 m². On peut dépasser 6000 m² si l'on prend en compte le délaissé situé entre bretelle et voie de contournement, c'est presque l'emprise totale du projet ... il manque éventuellement les talus.

. un bassin de décantation est-il bien prévu à proximité ? si oui quelle en serait la capacité ? les émissions pluviales issues du rond-point seront elles bien dirigées vers cet équipement ?

Il n'y a pas de bassin de décantation ou rétention prévu à proximité immédiate du giratoire. Le giratoire étant implanté en point haut de la déviation sur le profil en long, les eaux de pluies seront collectées et dirigées pour partie vers l'Est (direction Rochemaure) et pour partie vers l'Ouest au moyen de collecteurs et caniveaux (Cf vue en plan de l'assainissement de l'avant-projet) vers les bassins de décantation prévues dans le cadre du projet de déviation.

Réponse depuis complétée par la DREAL service Mobilités Paysages :

« Le giratoire est situé au point haut du profil en long du contournement du Teil. La grande majorité des eaux de ruissellement de la plate-forme routière du giratoire et de la bretelle de raccordement entre giratoire et rue Albert Camus seront dirigées vers le bassin BR2, situé à Mayour sur la commune de Rochemaure, non vers le bassin du Frayol. Seul l'assainissement d'une faible partie de la surface de l'anneau sera dirigée vers le bassin du Frayol (BR1)

Les quatre bassins assurent une fonction écrêteur avec notamment des débits de fuite. Les éléments figurent dans les arrêtés d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du contournement du Teil par la RN 102. Le rôle des bassins est **d'assurer l'écrêtement des débits de pointe générés par la plateforme routière.** »

Commentaire du commissaire enquêteur : un système d'assainissement des eaux pluviales est prévu sur l'ensemble du linéaire du contournement, canalisant les précipitations vers ces 4 bassins dont le volume doit permettre le stockage des eaux et leur restitution plus lente au milieu naturel. L'Etude d'impact précise au titre 3.2.2 (pages 6 & 7) que la chaussée du giratoire, et une partie au moins de la bretelle, sont raccordés à ce système d'assainissement, ce que nous confirme ici la DREAL. Seul en principe le « délaissé », ultérieurement végétalisé, situé entre bretelle et RN 102 devrait voir ses eaux rejoindre par un collecteur l'affluent voisin. **Sauf sérieux incident sur les collecteurs de cet assainissement routier, les risques de crue sur les affluents du Courion générée par la déviation routière et le projet de giratoire paraissent maîtrisés.**

- **F 13** Des précisions peuvent elles être données sur les **prévisions d'extension de l'urbanisme** sur les quartiers concernés par cet accès, telles que prévues par le PLU en cours ?

Question F 13 :

La révision du Plan Local d'Urbanisme est effectivement en cours, mais nous en sommes à la phase 2. C'est-à-dire la finalisation du projet d'aménagement et de développement durable. La phase diagnostic a fait ressortir que **la majorité des « dents creuses » de la partie urbanisée de la commune se situent au niveau du quartier de la Sablière. Néanmoins, la volonté des élus est de limiter l'urbanisation de ce quartier.** La volonté politique est d'implanter un commerce multiservice au niveau de la jonction bretelle d'accès giratoire/rue Albert Camus.

Commentaire du commissaire enquêteur : plusieurs intervenants considèrent que le dossier d'enquête n'est pas suffisamment étayé et ne permet pas d'apprécier correctement

. l'accroissement potentiel de **l'urbanisme**, il appartient en effet à la commune du Teil de préciser la politique qu'elle envisage en matière d'urbanisme, qui pourrait éventuellement se traduire par une révision de son PLU en l'attente de l'élaboration (en cours) d'un PLUi,

. l'évolution du **trafic automobile** consécutif à l'ouverture du contournement routier et à la réalisation du projet, mais celui-ci a d'abord pour objet de déplacer le trafic « pendulaire » existant de la Sablière à la vallée du Rhône, dans de meilleures conditions de fluidité (générant une moindre pollution atmosphérique) et de sécurité. Les mesures du trafic effectuées dans ce but pour la commune paraissent en ce sens pertinentes. Ce sont bien ces comptages qui donnent le chiffre d'un trafic moyen de 2860 voitures / jour, et c'est à partir de ce constat, et faisant l'hypothèse d'un accroissement maxi de l'urbanisme de 28% que la mairie extrapole le chiffre de 3660 véhicules / jour (ces éléments figurent dans la notice, et sont déjà mentionnés page 6 du présent rapport),

. l'évolution des **rejets atmosphériques**, mais ceux-ci ne devraient dans un premier temps pas être augmentés par la réalisation du projet, qui vise à d'abord à déplacer un trafic existant. L'augmentation des rejets atmosphériques sera avant tout le fait du contournement RN 102, qui prévoit un trafic de 7600 véhicules / jour en 2025, mais le contournement n'est pas l'objet de l'enquête,

. les **surfaces imperméabilisées**, pour lesquelles des éléments de réponse ont été apportés au paragraphe N7 ci-dessus,

. les **mesures ERC** mises en œuvre, mais celles-ci sont détaillées dans l'Etude d'impact, ainsi que le relève l'Autorité environnementale dans son avis :

Sur le fond, elle traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« éviter réduire compenser »). Elle présente une analyse des impacts globalement pertinente et aboutit à des mesures proposées qui apparaissent proportionnées aux enjeux.

Pour autant la description des mesures prévues n'est pas toujours précise, les observations correspondant aux attentes relatives à la végétalisation, aux mesures des impacts sonores, aux dispositifs susceptibles de les réduire, sont légitimes ... Des réponses seraient à apporter dans les mois qui suivront la réalisation du projet.

. le **financement du projet** : de fait les engagements financiers actualisés au titre du PCER ne semblent pas avoir fait l'objet pour les années 2023 et suivantes d'une publication accessible au public

- **Observations F12, F14, F16 : la Préfecture n'a pas souligné de non-conformité quant à l'arrêté pris le 21 novembre ... est-il possible d'apporter des éléments de réponse concernant ces points de procédure, notamment le caractère éventuellement rédhibitoire de certains délais ?**

Observations F12, F14, F16 :

Le projet de giratoire a fait l'objet de plusieurs demandes d'autorisation au titre du code de l'environnement et de la loi sur l'eau :

- Concernant la loi sur l'eau, les services de l'Etat ont indiqué qu'il n'y avait pas lieu de prévoir de procédure au regard de la surface concernée,

Commentaire du commissaire enquêteur : l'article R.214-1 du Code de l'environnement soumet à autorisation les installations, travaux, etc ... pour lesquels la surface d'eau pluviale collectée (ou interceptée) dépasse 1 ha. Cet article est récent, et n'avait pas forcément vocation à s'appliquer ici. Quoi qu'il en soit **la surface concernée par le projet n'atteint pas 1 ha.**

- L'ensemble du projet de la déviation a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique en date du 24 novembre 2011,

- Le projet de giratoire a fait l'objet d'une décision suite à un examen au cas par cas en 2015 puis d'une étude d'impact et reçu un avis de l'autorité environnementale référencé 2016-ARA-AP-00145 du 29 décembre 2016,

Suite à une sollicitation de la commune, la Direction départementale des territoires de l'Ardèche a confirmé par courrier du 13 septembre 2022 que ce projet n'était pas soumis à une procédure loi sur l'eau et que l'avis rendu par l'autorité environnementale en date du 29 décembre 2016 était la seule démarche nécessaire pour ce projet.

De même, la Direction départementale des territoires de l'Ardèche a validé la procédure d'enquête publique et d'autorisation de travaux par arrêté municipale prévu par la Commune.

Commentaire du commissaire enquêteur : le commissaire enquêteur n'est pas un expert, je ne dispose pas des compétences certaines pour apprécier dans son intégralité la conformité des procédures mises en œuvre sur une longue période, je n'ai donc pas de réponse à apporter concernant toutes les questions de délais et procédure soulevées par les observations F12 (délai d'autorisation supérieur à 3 ans, art. R.181-48), F14 (délais de procédure outrepassés), F15 (insécurité juridique), F16 (absence délibération récente du conseil municipal), F17 (mise à disposition dossier et registre). **Toutefois :**

. F17 : c'est un constat, **il y a eu dysfonctionnement au moins un ou deux jour(s)** dans la mise à disposition du dossier et du registre. Il n'apparaît pas que cette défaillance ait durablement entravé l'accès au dossier, par ailleurs très accessible par voie électronique.

. F16 : on peut regretter que **l'ouverture de cette enquête n'ait pas fait l'objet en 2022 d'une délibération du CM.** Même si aucun texte ne rend cette disposition impérative, le principe de la compétence générale du conseil municipal conduit la majorité des communes à recourir à cette délibération lorsque le maire ne s'est pas vu déléguer une compétence spécifique. Par ailleurs ce n'était pas exactement l'objet de la délibération, ancienne, de 2016.

. F12 : **il apparaît douteux que l'article R.181-48, qui stipule que la validité d'une autorisation environnementale est limitée à 3 ans, trouve application ici.** Tout d'abord parce que cet article est récent, la réglementation n'a généralement pas d'application rétroactive. Ensuite parce que le projet n'est pas une ICPE et ne relève donc pas du régime de l'autorisation, il exige seulement compte-tenu de l'ampleur de l'ouvrage, et après examen au cas-par-cas, que soit réalisé une Etude d'impact, soumise ensuite à avis de l'autorité environnementale.

. F14 : **les délais** de la procédure qui devrait permettre d'aboutir à la réalisation du projet **ont été excessivement longs**, c'est un constat. Les éléments qui ont conduit à étirer ainsi les délais sont explicités dans la notice

- Le chantier de la déviation a été remis en question au niveau national et la réalisation de l'opération n'a été définitive qu'en 2018 (cf. question au Sénat 0231S du sénateur de l'Ardèche en date du 15/02/2018)
- Le séisme du 11 novembre 2019 a déplacé les priorités de la collectivité du Teil et les moyens mobilisés pour répondre à cette catastrophe naturelle
- La crise sanitaire liée à la pandémie de Covid 19 en 2020 et 2021 a ralenti l'ensemble de la vie administrative publique.

Ces éléments sont une réalité, dans nombre de communes d'Ardèche, qui n'ont pas été impactées par le séisme de 2019, la seule crise sanitaire a amené un report à fin 2022 d'enquêtes publiques initialement prévues en 2020. Il est par ailleurs plausible qu'une actualisation de l'Etude d'impact réalisée en 2018 ou 2019 aurait généré des coûts supplémentaires, sans forcément apporter d'éléments nouveaux. Le chantier du contournement s'est ensuite substitué à l'état initial dans la zone d'étude, toute actualisation devenant alors fictive.

. F15 : je ne suis pas en mesure d'apprécier si les différentes observations formulées quant à la conformité des procédures sont susceptible de faire planer une « insécurité juridique » sur le projet.

En résumé,

l'enquête publique lancée par la commune du Teil (arrêté municipal en date du 22/11/2022) vise à porter à la connaissance du public l'étude d'impact relative au projet de création d'un giratoire à la Sablière sur la déviation de la RN 102 (contournement nord du Teil) et à en recueillir les observations, afin de permettre ensuite au Maire du Teil de prendre un arrêté qui autorisera ce projet de création d'un giratoire sur la déviation de la RN 102 - contournement nord du Teil.

Cette enquête a été précédée, conformément à la décision suite un examen au cas par cas de l'Autorité environnementale, d'une étude d'impact précise et détaillée réalisée en 2015, axée notamment sur une zone d'étude rapprochée dans un rayon de 500 m autour du projet.

L'Autorité environnementale a rendu le 29 décembre 2016 un avis, soulignant la qualité et le caractère complet de cette Etude d'impact, relevant la pertinence de l'analyse des impacts, et des mesures ERC prévues proportionnées aux enjeux.

Différentes circonstances (décision tardive 2018 du lancement du contournement nord du Teil par la RN 102, séisme du Teil fin 2019, crise sanitaire) ont retardé le lancement de ce projet de point d'échange - giratoire à la Sablière.

La Direction des Territoires de l'Ardèche a confirmé en 2022 que le projet n'était pas soumis à une autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

L'enquête a fait l'objet de la publicité réglementaire. Elle s'est déroulée du 13 décembre 2022 au 16 janvier 2023 selon les dispositions définies par l'arrêté municipal (sauf un dysfonctionnement ponctuel sur la mise à disposition du dossier et registre papier). Le dossier a fait l'objet de nombreuses consultations, essentiellement par voie électronique.

*L'enquête a amené 30 intervenants à formuler **leurs observations, la majorité d'entre eux soulignant les aspects positifs du projet :***

- le délestage des étroits accès routiers existant entre centre-ville et quartier Sablière, et de la circulation en centre-ville
- l'amélioration de la desserte routière et de l'accès à la vallée du Rhône pour les habitants du quartier de la Sablière

D'autres intervenants, moins nombreux, ont au contraire formulé de multiples observations mettant en lumière nuisances ou risques appréhendés, notamment :

- l'impact visuel et paysager
- l'impact sonore, avec des nuisances sonores générées par le trafic routier sur le contournement probablement accentuées par le giratoire
- l'impact sur la qualité de l'air
- les nuisances temporaires causées par le chantier
- l'impact sur l'urbanisation (accroissement)
- un potentiel risque d'inondation lié à l'imperméabilisation des sols
- un impact sous-estimé sur la faune et la flore

Le commissaire enquêteur a transmis dans les 8 jours procès-verbal de synthèse et questions au maître d'ouvrage, qui a répondu avec précision à ses questions.

Les réponses du maître d'ouvrage, parfois assorties ou complétées d'un commentaire du commissaire enquêteur, figurent ci-dessus au chapitre VII du présent rapport, pour être portées à la connaissance du public

Le commissaire Enquêteur

JF CUTTIER

PIECES ANNEXES

- 1 Arrêté municipal du 21/11/2022, ordonnant ouverture de l'enquête**
- 2 Annonces légales presse Dauphiné Libéré (2.1, 2.2), La Tribune(2.3, 2.4)**
- 3 Certificat d'affichage**
- 4 Observations recueillies, tableau**
- 5 PV de synthèse transmis par le commissaire enquêteur au maître d'ouvrage**
- 6 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**
- 7 Extrait (3 pages) du dossier EP contournement pollution atmo trafic**