

DEVIATION DE TULETTE

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 20/06/2017

Emetteur :	SOMIVAL	
N° Affaire:	33085	
Numéro de la réunion	4	
Opération - Client	Déviation de Tulette - CD 26 direction des déplacements	
Ordre du Jour :	Réunion publique d'information	
Versions	Indice	Date
	1	29/06/2017
	2	10/07/2017

Prénoms, Noms	Entreprise ou organisme, fonction	Courriel	tel	P/A/E	Diff.
Pierre NODIN	CD 26 Chef de projet pôle études préalables – direction des déplacements	pnodin@ladrome.fr	06.31.84.52.22	P	X
Aurélien POMET	CD 26 – Technicien en charge du projet - pôle études préalables – direction des déplacements	apomet@ladrome.fr	04.75.75.92.28	A	x
Marcelle BERGET	Maire de Tulette	mairie.tulette@wanadoo.fr		P	x
André GILLES	CD26 - Vice-président en charge de l'agriculture et des routes	agilles@ladrome.fr		P	
François PAWLAK	CD26 -Ingénieur technicien des routes – Direction du déplacement	fpawlak@ladrome.fr		P	
Public (voir feuille d'émargement)					
Vianney LEPINE	SOMIVAL – Chef de projet	vianney.lepine@somival.fr		P	
Lucie CHARLES	SOMIVAL – Stagiaire environnement	lucie.charles@somival.fr		P	

P	Présents
A	Absent
E	Excusé

Les remarques concernant le présent compte-rendu doivent être formulées dans les 8 jours suivant la date d'envoi. Passé ce délai, il sera considéré comme adopté.

Déroulement de la réunion	Suite à donner	
	Par	Délai
<p>Points abordés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présentation du projet, de son contexte, des impacts et mesures • échanges avec le public • Clôture 		
<p>Présentation du projet et de son contexte</p> <p>Après ouverture de la réunion par Madame le Maire de la commune de Tulette et par Monsieur André Gilles, le Conseil Départemental a présenté au public le projet de déviation de Tulette, ses contraintes et ses enjeux, sur la base du document projeté et joint au présent compte rendu.</p>		
<p>Echanges</p> <p>Suite à cette présentation, plusieurs remarques et questions ont été émises par l'assistance. Elles sont regroupées et traitées par thème dans la suite de ce compte rendu.</p> <p>Thème 1 : Financement du projet</p> <p><u>L'assistance</u></p> <p>Le projet est-il financé ou faut-il envisager des taxes départementales supplémentaires.</p> <p><u>Le Département</u></p> <p>Le projet est inscrit dans le plan d'investissement 2016/2020 du Département.</p> <p>Le Département sera obligé de recourir à l'emprunt mais il n'y aura pas augmentation d'impôts.</p> <p>Thème 2 : Etude acoustique</p> <p><u>L'assistance</u></p> <p>Les études acoustiques ont-elles été réalisées par un cabinet indépendant ou par une entreprise sous l'emprise de l'état ?</p> <p><u>Le département</u></p> <p>C'est une entreprise indépendante payée par le Département (Somival ici présente)</p> <p><u>Vianney LEPINE (Somival)</u></p> <p>Après une campagne de mesures de bruit, nous avons utilisé un modèle</p>		

numérique tenant compte de différents paramètres et modèles notamment pour calculer le niveau sonore 20 ans après la mise en service. Cela a permis de vérifier que les habitations proches ne seront pas exposées à des dépassements des seuils réglementaires. L'effet du vent a été pris en compte notamment le mistral.

Thème 3 : Croisement de la RD75 traité en passage surélevé

L'assistance

Le passage surélevé aura plusieurs impacts :

- Impact notable sur le paysage,
- La route de Saint Roman ne pourra pas être empruntée à partir de la déviation ce qui représente une contrainte pour les habitants de Tulette et pour Saint Roman.

Le Département

Le carrefour de Saint roman est un point difficile. Il faut noter qu'un giratoire entraînerait un ralentissement de la circulation et pourrait donc réduire l'attractivité de la déviation.

La déviation compte déjà 6 giratoires à elle seule qui viennent s'ajouter aux 4 prévus dans le projet de déviation de Suze la Rousse.

Le Département a donc pour objectif de réaliser des giratoires en fonction de règles objectives liées aux volumes de trafic. Ainsi, il a défini des règles se basant sur le trafic tournant à gauche qui doit être supérieur à 400 véhicules/jour.

Or, le trafic tournant à gauche sur la route de Saint Roman est d'environ 200 véhicules/jour et ne justifie pas la mise en place d'un giratoire selon ce critère.

Deux solutions ont été proposées :

- L'aménagement d'un tourne à gauche : jugé trop dangereux car les usagers coupant la déviation devront traverser trois voies. Cela pose problème, notamment en période de vendange.
- L'aménagement d'un passage surélevé : il permettra de conserver les trajets actuels et sera plus sécuritaire.

Il faut noter que l'aménagement d'un passage surélevé est la solution la plus coûteuse.

En ce qui concerne l'impact paysager du passage surélevé, des mesures seront prises pour le réduire.

Réaction de l'assistance

Les giratoires déjà prévus sont-ils tous nécessaires ? Par exemple, à quoi sert le giratoire 1 ?

Le coût plus faible d'un giratoire représente un argument en sa faveur.

Le Département

Les volumes de trafic et le nombre d'accidents très élevé au niveau du croisement entre la RD576 (route d'Orange) et la RD94 (route de Bollène) expliquent l'aménagement d'un giratoire à cet endroit.

Concernant le croisement entre la déviation et la RD 75, il est indiqué que le Département va ré-examiner, suite aux nombreuses observations, les différentes solutions possibles, et qu'une analyse multicritères sera présentée dans le dossier d'enquête publique à venir.

Thème 4 : Aménagements prévus pour les modes de déplacements douxL'assistance

Les chemins de Montplaisir et des Eygrayzes s'arrêtent au niveau de la déviation. Or, ils sont très fréquentés (notamment le weekend) par des promeneurs.

Des aménagements sont-ils prévus pour permettre aux cyclistes et aux piétons de traverser la déviation ?

Le Département

Des rétablissements ont été envisagés avec des passages inférieurs.

Cependant, sur le chemin des Eygrayzes, il serait nécessaire de déplacer un oléoduc pour pouvoir faire ces aménagements. C'est une opération qui se chiffre en millions d'euros.

De plus, les études hydrogéologiques ont montré la présence d'une nappe assez proche de la surface. En cas de forte pluie, les passages inférieurs seraient inondés par des remontées de nappes et par conséquent impraticables.

Enfin, le gabarit minimal d'un passage inférieur pour des modes de déplacement doux est de 2.5m de haut sur 2 m de large et sur une

longueur de 20m (route de 17 m de large).

Aménager des passages inférieurs de 20 m de long reviendrait à construire des tunnels peu engageants et peu sécuritaires du fait de l'absence d'éclairage sauf si la commune décide d'en installer un à sa charge. Par expérience sur des ouvrages existants, ce type de passage piéton est très peu fréquenté.

Pour toutes ces raisons, les rétablissements sont prévus au niveau des giratoires.

Thème 5 : Les commerces du bourg

L'assistance

Les impacts sur les commerces du bourg n'ont pas été abordés. La déviation va entraîner une perte de 7000 véhicules dans le bourg impactant ainsi tous les petits commerces qui font une part considérable de leur chiffre d'affaire grâce à ce trafic.

Qu'est-il prévu pour leur permettre de capter le trafic?

Pourront-ils s'installer sur un autre emplacement plus propice dans la commune de Tulette ?

Une signalisation des commerces du bourg sera-t-elle aménagée sur la déviation ?

Ils soulignent notamment le fait qu'ils n'ont pas été consultés lors de l'élaboration de ce projet, comme ce fut le cas pour les viticulteurs, et demandent donc à ce qu'un travail de concertation soit engagé avec eux pour pouvoir définir une solution.

Le Département

Le PLU en cours de révision définira les zones constructibles.

Les commerces vont certainement perdre des clients mais aussi en retrouver.

En effet, la baisse du trafic notamment de poids lourds dans le bourg permettra l'aménagement de stationnements le long de la route et de retrouver une nouvelle tranquillité.

De plus, le passage de camions ne sera pas interdit dans le bourg de Tulette, les habitués pourront toujours s'y arrêter.

Madame le Maire

Une réglementation sera définie concernant la mise en place d'une signalisation pour permettre aux commerces de capter le trafic du

<p>bourg. Une réunion sera organisée pour traiter ce sujet et évoquer la problématique relative à la signalisation des commerçants du centre bourg.</p> <p>Thème 6 : L'étude de trafic</p> <p><u>L'assistance</u></p> <p>Sur quoi le Département s'est-il basé pour être sûr que 5000 véhicules vont passer dans le village de Tulette après déviation ?</p> <p><u>Le Département</u></p> <p>Pour distinguer le trafic qui ne s'arrête pas dans Tulette de celui qui s'y arrête, un cordon (c'est-à-dire un périmètre) a été défini autour de la commune.</p> <p>Dans cette zone, les experts ont mesuré, pour chaque véhicule entrant, le temps mis pour ressortir. En dessous d'un certain seuil correspondant au temps de traversée sans pause, un véhicule est considéré comme véhicule de transit.</p> <p>Environ 70% du trafic actuel ne s'arrête pas dans Tulette.</p> <p>Les 5 000 véhicules restants ont donc un intérêt à passer dans Tulette notamment pour les commerces.</p>		
<p>CLOTURE DE LA REUNION</p> <p>Le Département clôt la réunion et fait état des principaux points sur lesquels il devra se pencher plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le ré examen de l'aménagement du carrefour de la déviation avec la route de St-Roman, analyse multicritères qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique, - Avec la Commune, la définition de mesures pour les commerces du bourg dont l'activité est liée au trafic routier, - L'organisation d'une réunion concernant la mise en place de signalisations 	<p>Département, Commune de Tulette et partenaires</p>	

Compte rendu rédigé par Lucie Charles, relu par Vianney LEPINE, Somival, le 29/06/2017
(Validé par le CD 26 le 10 juillet 2017 et transmis à la commune pour validation le 12/07/2017).