



Valence, le 5 janvier 2020

Enquête publique sur le projet d'Echangeur de Montélier

Du 17 décembre 2019 au 20 janvier 2020

Vous pouvez envoyer vos commentaires au commissaire enquêteur :

- par mail à l'adresse suivante :
pref-consultation-enquete-publique2@drome.gouv.fr

- en ligne en remplissant le formulaire disponible à l'adresse suivante :
http://www.drome.gouv.fr/spip.php?page=forum&id_article=7183

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Le projet ne propose pas d'autre solution de déplacement que la voiture individuelle. Il va donc conduire à augmenter le trafic actuel en incitant à venir en voiture à Valence là où il y a déjà beaucoup trop de voitures.

Le projet est donc en contradiction avec l'incitation à la réduction du trafic motorisé nécessaire pour la réduction des GES indispensables aujourd'hui par l'incitation à utiliser d'autres moyens de déplacement (TC, modes actifs).

Cet échangeur conduira donc au développement du trafic motorisé non souhaité aujourd'hui.

Incidence sur les quartiers de la Zone Franche et alentour. Les solutions alternatives de déplacement n'ont pas été envisagées. Il n'est toujours pas possible de se déplacer dans le quartier et d'aller en ville à pied et à vélo obligeant les habitants à prendre leur voiture.

- o **Les cheminements piétons** quand ils existent sont discontinu et en mauvais état,
- o **L'absence de pistes cyclables en site propre et continues** sur des routes supportant des trafics importants de 10000 véhicules jour ou plus incompatible avec les déplacements à vélo sur :
 - l'avenue de Chabeuil ou de nouveau quartier de logements et d'activités viennent d'être réalisées.
 - La route de Montélier et la route d'Alixan,
 - L'avenue de Romans, le chemin de la Foret et également la route de Crest

Les centres de Chabeuil et de Montélier sont à 10km du centre de Valence mais

- o **Il n'y a pas d'itinéraire cyclable sécurisé** entre Valence Montélier Chabeuil Alixan St Marcel communes situées à 10km du centre de Valence
- o **Le réseau transport en commun** Citéa desservant Chabeuil Montélier ligne 20 centre brifaut Malissard Chabeuil Montéléger toutes les heures et 1/2h en pointe. Le trajet est long 43mn pour le centre-ville

Il n'y a pas de liaison directe en transport en commun entre Montélier - Zone franche - Valence centre

COMMENTAIRES SUR LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Pièces du dossier soumis à enquête :

<http://www.drome.gouv.fr/valence-conseil-departemental-creation-de-l-a6952.html>

PIÈCE DUP N°7.1

Page X

La solution alternative multimodale est écartée en 2 lignes et ne mentionne à aucun moment les modes doux et le covoiturage pourtant citée dans les familles de solution envisagées (3.2 en page IX)

§ 4 . « *Il prévoit également la réalisation d'une voie verte de 3 m de largeur séparée de la chaussée par une glissière béton, assurant une liaison piétonne et cyclable sécurisée entre les deux carrefours giratoires.* »

Aucun raccordement aux éventuels aménagements existants n'est visible sur le plan !

Page XVIII

§ 13 *avantages induits pour la collectivité*

« gain de temps » : aucun pour les cyclistes,
« amélioration de confort » : aucune pour les cyclistes,
« sécurité » : sauf pour les cyclistes , au contraire

□ seuls sont pris en compte les avantages pour les automobilistes

Pièce DUP n°7.2 . - Etude d'impact

Page 85

au niveau de la RN 7, les échangeurs existants sont nettement en retrait, à savoir :

1700 m pour les Couleures !

2300 m pour l'échangeur de Chabeuil !

C'est très loin ! (60 sec à 110 km/h c'est énorme ...)

Pièce DUP n°7.3

Page 152

« Il laisse apparaître en particulier que l'échangeur de Montélier permet de délester fortement, le matin comme le soir, deux des sections les plus congestionnées du périmètre d'étude, »

Jusqu'à quand ? On peut continuer longtemps. Puis le troisième pont (et ainsi de suite) Rien qui indique comment diminuer le trafic

Page 170

§3.6

opportunité du rétablissement du chemin du Loup

Il est indiqué alinéas 3 et 5 que le tourne à gauche est très difficile compte tenu du flux quasi-continu de véhicules venant de Valence.

Mais dans le même temps, on impose aux cyclistes un tourne à gauche (et même 2) pour le sens Valence Montélier pour prendre la piste piétons cycles ?

Page 171

Pas d'accès au garage Roux à vélo ? Pourtant c'est une solution pour des personnes qui laissent leur voiture ou viennent le récupérer.

Page 189 et 190

§4.7 caractéristiques de la voie verte

les cyclistes traversent l'îlot de la branche sud-ouest : c'est justement ce type d'aménagement (Tourne à Gauche du chemin du Loup) qui a été supprimé pour les voitures car jugé trop dangereux !

Le prolongement de la voie verte est en réflexion ! Cette piste vient de nulle part et y retourne ; c'est dire l'importance accordée aux vélos.

Pièce DUP n°7.4

page 198

§5.7 modes actifs

mise en place d'une continuité depuis le giratoire Chabrier jusqu'à l'Est du pont

Ce n'est pas ce qui est écrit en pages 189 et 190 ?

Page 246

§6.4.7.5 Impact en phase d'exploitation sur les déplacements cyclistes et piétons

alinéa 3

« La situation pour ces usagers de type modes doux sera particulièrement améliorée entre ces deux giratoires, soit au niveau des rampes d'accès à l'ouvrage de franchissement de la RN 7 et au niveau de l'ouvrage lui-même En effet, les conditions de sécurité pour ces usagers ne sont actuellement pas satisfaisantes du fait notamment du gabarit limité des BMF et des vitesses souvent élevées des véhicules y transitant. »

On oublie de dire :

- que l'ajout de 2 giratoires obligera les cyclistes à traverser plusieurs voies de raccordement
- que les cyclistes venant de Valence devront traverser 2 fois la RD 119 « au trafic quasi ininterrompu » pour accéder à la bande piétons/cycles bidirectionnelle
- que sur le pont au dessus de la RN7 la bande piétons/cycles est à deux niveaux !

Cet aménagement est une fois de plus fait à minima :

- mélange du trafic cycles et piétons
- piste bidirectionnelle plutôt que 2 pistes
- .

Alinéa 6

Tout est au conditionnel pour les aménagements futurs nécessaires au raccordement de la voie piétons cycles

Page 291

toujours l'affirmation que *l'impact sur les déplacements doux sera positif* alors que c'est faux comme cela est démontré plus haut.

Page 307

§10.3 compatibilité avec le schéma directeur cyclable de VRD

En conclusion, il est mentionné que le projet est compatible alors que le paragraphe précédent mentionne que les aménagements prévus *seront possiblement prolongés vers l'Ouest.*

Qu'en est-il en attendant cet hypothétique aménagement ?

Page 323

§13.3.3.1 gain de temps

Alinéa 2

Gain de temps car les vitesses moyennes plus élevées.

Il sera donc plus difficile pour les vélos de traverser les voies et donc perte de temps pour les cyclistes qui n'a pas été chiffrée.

§13.3.3.2 amélioration du confort

idem pour l'amélioration du confort ; pas pour les cyclistes alors que c'est un mode de déplacement que l'on promeut, au moins en parole.

§13.3.6 bilan coûts/avantages

Dernier alinéa

Cependant compte tenu des changements nombreux il est difficile d'établir une monétarisation des gains et donc de définir le bilan investissements/avantages.

Même le maître d'ouvrage n'est pas convaincu d'un bilan positif de ce projet ; en tous cas, s'il est positif, ce sera au détriment des cyclistes