

## Étude

# sur les enjeux de la mobilité de la traversée de Rochemaure et Meysse

### Synthèse de l'étude

Le Département de l'Ardèche a demandé au Cerema d'étudier les enjeux de mobilité liés aux traversées de Rochemaure et Meysse et d'analyser l'opportunité et la faisabilité de plusieurs pistes d'améliorations, dont une éventuelle déviation. Ce document reprend les principaux éléments de l'étude.



# Diagnostic

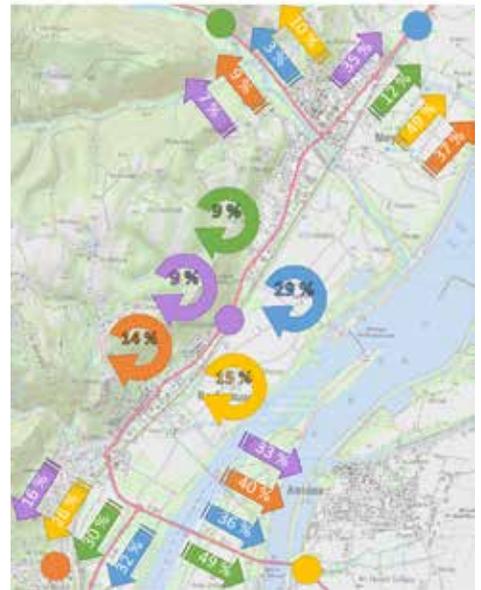


La RD86 dans la traversée de Rochemaure et Meysse constitue un axe **structurant** du département.

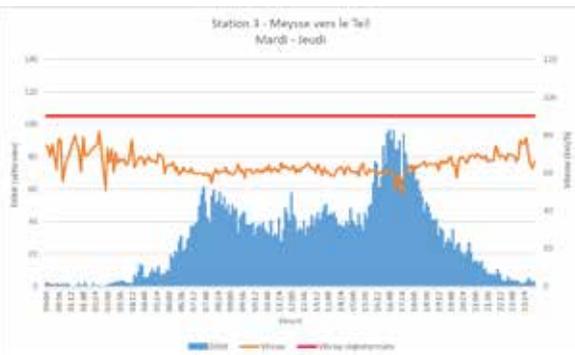
L'enquête de circulation menée en septembre 2017 permet de disposer d'une vision **complète et représentative** de la circulation dans ce secteur.



Traffics relevés en septembre 2017 moyenne des mardis et jeudis



Origines-destinations relevées en septembre 2017 (heure de pointe du matin)



Évolution du débit au cours d'une journée (moyenne mardi-jeudi) à Rochemaure

Le trafic sur la RD86 se situe dans la **fourchette moyenne** des voies équivalentes du département. Les niveaux de trafic permettent une co-existence circulation et vie locale, en notant que le trafic est présent tout au long de la journée.

Les vitesses sont **globalement bien respectées**, mais parfois ressenties comme plus élevées du fait de la proximité des cheminements actuels.

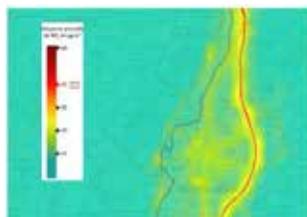
Les remontées de files sont **plutôt contenues**, plus marquées le soir, ce qui traduit un phénomène assez classique dans la traversée d'un bourg.

Des **ralentissements marqués** se produisent entre les agglomérations, le matin, et sont principalement liés à la succession de points particuliers et giratoires.

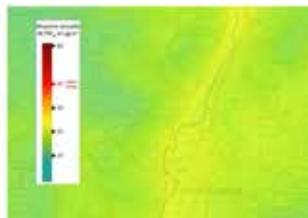
La **période de pointe du matin est très marquée**, concentrée sur une très courte période. Il y aura un enjeu fort à lisser/étaler la demande de trafic (décalage du déplacement, report modal...).

Les impacts des ralentissements sont **plutôt contenus** sur les temps de traversées. Il n'y a globalement pas de temps perdus « très importants », mais des allongements ponctuellement forts, ressentis comme une gêne.

En termes de sécurité routière, le secteur ne fait **pas apparaître de point noir de sécurité routière** ou zone d'accumulation d'accident. Les principaux sujets de sécurité ont été résorbés par les aménagements de la RD.



Dioxyde d'azote



Particules fines

*Cartes de l'exposition à la pollution atmosphérique en Rhône-Alpes en 2015*

La route départementale 86 produit des effets sur le bruit et la qualité de l'air, mais il s'agit d'une situation souvent rencontrée dans des agglomérations comparables et le tendanciel est **favorable** à une réduction de ces nuisances.

Pour la commune de Rochemaure, des espaces sont de qualité mais ils sont morcelés. Il existe pourtant un fort potentiel de valorisation (patrimoine, touristique, architecture...). La perception urbaine serait à conforter (depuis le bourg, depuis la route). La place des modes actifs et leur continuité serait à renforcer. Des pistes pour favoriser un écoulement apaisé seront à développer tout en garantissant la sécurité de tous les habitants et usagers.

Enfin, pour Rochemaure et pour Meysse, le fonctionnement urbain sera à optimiser, avec un regard particulier sur le fonctionnement des feux.

## **Du diagnostic aux propositions d'améliorations**

Afin de proposer des réponses aux points délicats identifiés dans le diagnostic, l'ensemble des pistes d'améliorations possibles sont présentées, elles articulent :

- Amélioration du fonctionnement urbain,
- Gestion des déplacements,
- Une éventuelle déviation.



A photograph of a person's hand pointing towards a cityscape in the distance, viewed from a hillside. The person is wearing a dark jacket. The background shows a city with a river, surrounded by greenery and hills under a blue sky. The image is overlaid with a white dotted line graphic that forms a large, irregular shape. A dark blue rectangular box is positioned in the lower right corner, containing white text.

**Les solutions  
possibles à  
court et moyen  
terme pour  
améliorer le  
fonctionnement  
urbain et gérer  
la demande de  
déplacements**

- Sont présentées successivement :
- Les améliorations possibles du **fonctionnement urbain**,
  - Les solutions relatives à la **gestion des déplacements**.

Les solutions proposées peuvent impliquer **différents maîtres d'ouvrages** (CD07, commune de Rochemaure, commune de Meysse, Région, entreprises...)

Des **modélisations** ont permis de vérifier la pertinence des solutions proposées.



*Feux de Rochemaure*

## **Amélioration du fonctionnement urbain**

### **→ Optimisation des feux existants**

Le fonctionnement des feux de Rochemaure et de Meysse ont été analysés, dans le plein respect des règles de sécurité, **il est possible de les optimiser** (jusqu'à une dizaine de secondes).

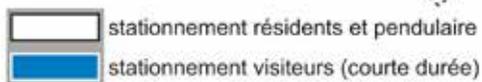
Cette mesure rapide et peu coûteuse pourrait être mise en œuvre à court terme.

### **→ Installation de feux de régulation**

Des feux de régulation, qui effectuent une retenue avant les agglomérations, **n'est pas pertinente** ici. Elle pénaliserait les flux se rendant au Teil.

## → Amélioration du stationnement

Pour Rochemaure, une organisation du stationnement (zones bleues sur certains secteurs) permettrait de limiter les impacts perturbants sur la circulation de la RD 86 (manœuvres gênantes, double-files...), sans restreindre l'offre globale de stationnement.



*Carte de gestion du stationnement (principe)*

Pour Meysse, quelques places de stationnement en zone bleue pourraient être proposées.

*La mise en œuvre d'une nouvelle organisation du stationnement à Rochemaure et de l'adaptation proposée à Meysse pourrait être envisagée à court/moyen terme.*



Exemples d'obstacles à la marche à Rochemaure

## → Partage de l'espace entre les modes

Le partage de l'espace entre les différents usagers est souvent la clé d'entrée d'une réflexion sur l'aménagement des traversées de bourg.

### Pour Rochemaure et Meysse, les évolutions pourraient concerner :

- Transformer la route départementale en rue (moins de marquages routiers, largeurs réduites, effets de porte...)
- Réduire la vitesse des véhicules motorisés (zone 30 dans le cœur de Rochemaure),
- Transformer le dispositif de feux tricolores du centre-bourg,
- Redonner des espaces aux piétons (toiletter le mobilier urbain, élargir les trottoirs, traiter les dénivellations...),
- Redonner des espaces aux cyclistes,
- Créer de nouvelles liaisons pour les modes actifs.



Cheminements pour les modes actifs, *en site propre* :

- existants, à conserver ou à améliorer
- - - - à créer

Cheminements pour les modes actifs, *en site partagé* :

- existants, à conserver ou à améliorer
- - - - à créer

Exemple de nouvelles liaisons pour les modes actifs

Pour Rochemaure et Meysse, dans le cadre des différents leviers présentés, une réflexion d'aménagement de traversée devrait inclure de manière globale et cohérente l'optimisation des feux et un fonctionnement revisité du stationnement.



Exemple de modification du marquage à Meysse



Exemple d'un pédibus

## Gestion des déplacements

### → Promotion de la mobilité active

Ces actions de promotion et d'incitation permettent d'initier une dynamique de report modal, mais elles n'auront vraisemblablement qu'un effet marginal sur le volume de trafic dans les traversées de Rochemaure et Meysse.

Ces actions peuvent être engagées à court terme.

### → Plans de mobilité

Les plans de mobilité sont des démarches de gestion de la demande de déplacement qui peuvent être envisagées par tous les établissements ou équipements générant un nombre élevé de déplacements.



La CNPE de Cruas-Meyssse présente le principal potentiel en termes de plan de mobilité.

## Trois axes pourraient être développés :

- Le développement de l'usage du covoiturage (potentiel estimé : baisse de 300 véhicules par jour à Rochemaure et Meysse),
- L'optimisation du fonctionnement des navettes par autocar (potentiel estimé : baisse de 150 véhicules par jour à Rochemaure et Meysse),
- L'étalement des horaires d'arrivées et des départs sur le site (baisse du trafic d'environ 200 véhicules à l'heure de pointe, mais pas d'impact sur le trafic global).

*Le diagnostic a montré que la période de pointe du matin, très marquée en direction de Cruas, est très probablement liée aux embauches de la CNPE.*

*Les actions de mobilité qui pourront être mises en œuvre compteront parmi les plus efficaces en termes d'atténuation des pics de demande et des congestions associées.*



## → Développement de l'usage du covoiturage

Des études nationales ont montré que le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation lors d'un jour ouvré moyen de l'ordre de - 2 % dans les zones rurales, et jusqu'à -16 % dans les zones urbaines.

En retenant la fourchette basse (- 2 %), on peut estimer que le développement du covoiturage pourrait permettre de diminuer le trafic dans la traversée de Rochemaure d'environ 300 véhicules par jour.

Des actions d'accompagnement pourraient être engagées :  
Aménagement d'aires de covoiturage,  
Communication et valorisation du site Mov'ici.

Ces actions peuvent être engagées à court ou moyen terme et devront s'articuler avec les choix effectués dans le plan de mobilité de la CNPE.



### → Amélioration des offres de transport collectif

### Adaptation des services existants, à offre constante

Les améliorations (optimisation des horaires en particulier) des services existants sont souvent complexes et ont un effet limité.

### Renforcement de l'offre

Le renforcement de l'offre (fréquence accrue ou lignes nouvelles) sont coûteuses (un aller-retour Privas-Montélimar sur les jours ouvrés peut être estimé à 50/60 k€ par an), pour une efficacité limitée.

### → Développement des véhicules électriques et des véhicules autonomes

Le développement des véhicules électriques permettra une atténuation tendancielle des nuisances (pollution de l'air en particulier) et le développement des véhicules autonomes fournit des perspectives de trafic plus fluide.

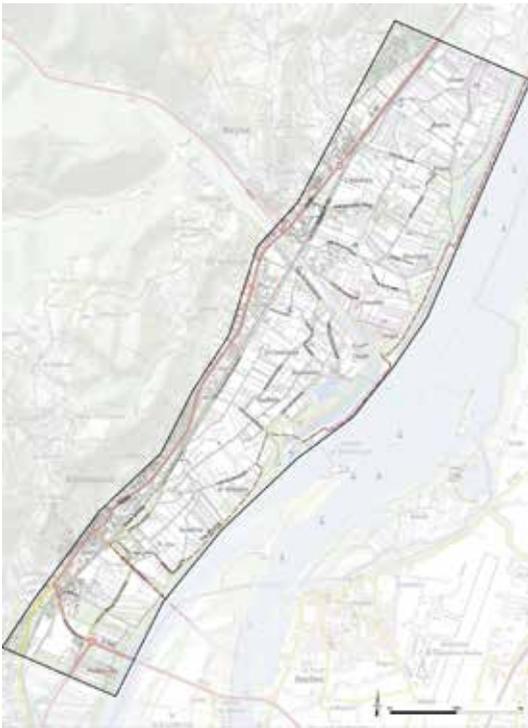


*L'ampleur des bénéfices sur ces deux volets dépendra fortement des taux de déploiement de ces équipements.*



## Faisabilité d'une déviation

## Contexte et contraintes particulières concernant la gestion de l'eau et la préservation des espaces agricoles



*Périmètre de l'étude*

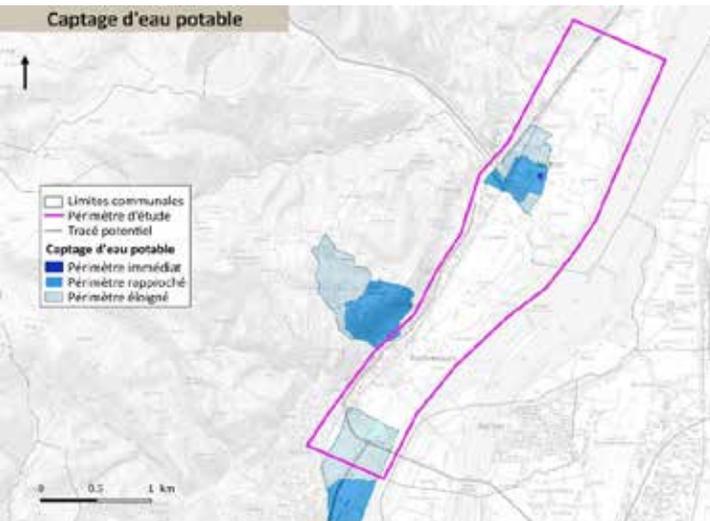
L'étude a fourni au maître d'ouvrage l'ensemble des contraintes existantes sur la base des éléments bibliographiques disponibles sur les différents sites institutionnels et réglementaires.

Ont été en particulier détaillées et hiérarchisées :

- **Les contraintes agricoles**,
- **les contraintes environnementales** : captages, Monuments historiques, espaces classés, PPRI, PPRT, sites pollués, ZNIEFF, sites inscrits ou classés, cours d'eau classés « réservoirs biologiques » réservoirs de biodiversité et corridors écologiques au titre des SRCE, espaces protégés (APPB, RN, RNR), réserves de chasse, RBD et RBI, zones humides, si un atlas des ZH a été établi, ou à partir des SDAGE/SAGE approuvés, zones de préemption du patrimoine archéologique, zones de préemption d'espaces naturels (ENS), sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés, en examinant s'ils abritent ou non des habitats/espèces prioritaires ;
- **les contraintes techniques** : topographie, ouvrages d'art, servitudes de réseaux (CNR, ligne des crues, réseaux de transport), parcellaire, traitement des crues...
- **les contraintes fonctionnelles** : réseau routier, dessertes, principes de rétablissement, désenclavements, objectifs de raccordement fonctionnels au vu des trafics (points de raccordement, carrefours...).

On note que les contraintes principales pour ce périmètre d'étude sont :

- les espaces agricoles,
- le captage d'eau potable sur Meysse et son périmètre rapproché ainsi que la traversée de la zone inondable,
- Le fonctionnement du milieu aquatique dans son ensemble sera impacté par une éventuelle déviation qui sera obligatoirement soumise à une procédure loi sur l'eau.



En outre, toutes les variantes impactent soit des zones de frayères, soit des zones humides, soit des espèces protégées.

Les enjeux devront être affinés au stade du projet et dépendra du nombre de milieux impactés et de leur qualité.

## Les esquisses proposées

**5 familles d'esquisses** de déviation ont été proposées et comparées.

Ces esquisses permettent au maître d'ouvrage de passer en revue l'éventail des solutions possibles et d'apprécier leur degré de pertinence.

Cela permet également de montrer en quoi des solutions qui semblent « naturelles » sont à écarter au regard des enjeux.



Carte des milieux agricoles sur l'aire d'étude

**Les impacts agricoles** d'une déviation se situent sur différents registres :

- **Impact agricole** : emprises importantes de terrains agricoles de qualité, coupures fortes,
- **Impact sur la pérennité des exploitations** : fonctionnement perturbé (circulations agricoles, engins, bétail...), ré-aménagement foncier pas toujours satisfaisant, en fonction des secteurs compensation très difficiles
- **Impact social** fort : perte de la propriété (histoire de la terre, impact psychologique), remise en cause des investissements antérieurs
- **Impacts travaux** : souvent forts , pertes de récoltes.

Sur l'**activité commerciale**, une déviation a des impacts négatifs principalement sur certains types de commerce locaux tournés vers la clientèle de passage :

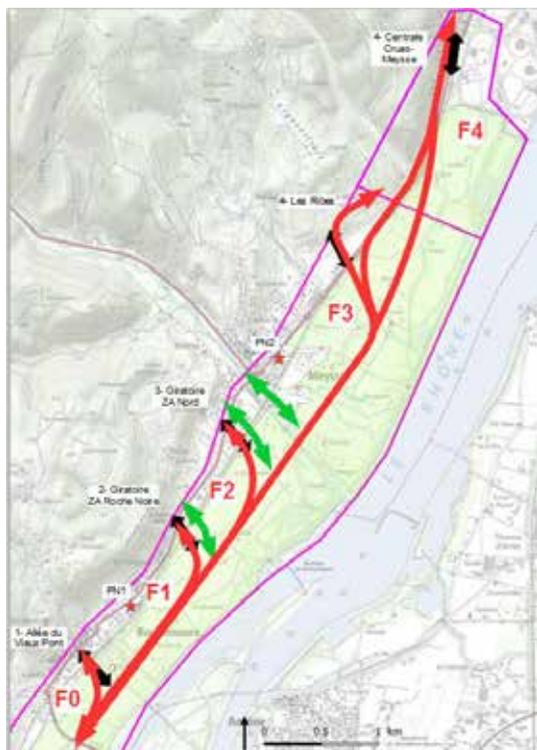
- Station-services,
- Restauration,
- Bars-cafés,
- Hôtellerie,
- Certains commerces alimentaires...

L'accompagnement par le territoire d'une éventuelle déviation sera un enjeu majeur.

D'après les éléments fournis par le collectif des commerçants, entre 30 et 50 % de leur clientèle est de passage, plus encore pour la station-service.

Les trafics reportés sur une éventuelle déviation sont rappelés ci-dessous (cas de la famille déviation 4).

	Trafic initial	Trafic après déviation	Trafic reporté sur la déviation
Traversée de Meysse	9 800	2 300	7 500
Entre Meysse et Rochemaure	14 000	3 800	10 200
Traversée de Rochemaure	17 500	7 000	10 500



5 familles d'esquisses, en recherchant une connexion avant la RD 2.

### Les grandes familles de solutions

La famille 0 et 1 ne sont pas pertinentes.

La famille 3 est complexe et moins pertinente.

Les familles de solution 2 et 4 peuvent s'envisager, la famille 2 pouvant être un 1<sup>er</sup> phasage.

Familles de déviation	Fourchettes de coût	Impacts agricoles
Famille 2 (ZA Nord)	20 à 25 M€ TTC	4,8 ha
Famille 3 (les Ribes)	45 à 60 M€ TTC	7,9 ha
Famille 4 (Centrale)	50 à 65 M€ TTC	10,7 ha



La famille 4 est la plus satisfaisante sur le long terme dans une logique de déviation des deux agglomérations et de continuité de la RD 86 et surtout la possibilité de phaser la mise en œuvre.

## Synthèse des solutions

L'éventail des solutions proposées s'articule en trois grandes familles.

### Amélioration du fonctionnement urbain :

- Optimisation des feux,
- Amélioration du stationnement,
- Partage de l'espace entre les modes.

### Gestion des déplacements :

- Promotion de la mobilité active,
- Plans de mobilité,
- Développement du covoiturage,
- Amélioration des offres de transport collectif,
- Développement des véhicules électriques et des véhicules autonomes,
- Faisabilité de navettes fluviales.

## Déviations, avec diverses fonctionnalités en fonction des variantes.

La mise en œuvre de ces solutions dépend de différents facteurs :

- Décision et choix de la collectivité,
- Délai d'étude/conception de la mesure,
- Délai de procédure (autorisations, instructions...)
- Délai de réalisation (interventions, travaux...)
- Coût de la mesure (et mobilisation financière associée),

Les chiffres de coûts et de délais présentés ci-dessous sont strictement indicatifs, car ils dépendront des choix et niveaux d'ambitions fixés par les maîtres d'ouvrages.

Les chiffres présentés permettent toutefois de donner des ordres de grandeurs.

### Enjeux, délais et coûts

Mesure	Enjeux	Efficacité	Délai d'étude	Délai de procédure	Délai de réalisation	Ordre de grandeur des coûts TTC
<b>Amélioration du fonctionnement urbain</b>						
Optimisation des feux	Fluidité du trafic	+	1 mois	0	1 mois	5 k€
Amélioration du stationnement	Fonctionnement urbain et circulation	+	6 mois	0	2 mois	50 k€
Partage de l'espace entre les modes	Requalification, redéfinition du fonctionnement urbain, modes actifs, circulation	+++	18 mois	2 mois Concertation locale	6 à 12 mois	À partir de 300/400 k€ jusqu'à plusieurs millions (en fonction des aménagements dédiés)
<b>Gestion des déplacements</b>						
Promotion de la mobilité active	Incitation du public	+	6 mois	0	6 mois	10 k€ initiaux puis 5 k€ annuels
Plans de mobilité	Incitation d'entreprises (principalement CNPE)	+++	6 mois	0	24 mois	50-100 k€ initiaux puis 15-25 k€ annuels hors coûts d'exploitation des mesures (financement privé)
Développement du covoiturage	Incitation du public et des entreprises	+	6 mois	0	6 mois	10 k€ initiaux puis 2-5 k€ annuels hors aménagements d'aires
Amélioration des offres de transport collectif	Meilleures dessertes	0/+	6 mois	Délai d'adaptation des marchés des transporteurs	24 mois	En fonction des niveaux de service
Développement des véhicules électriques et autonomes	Incitation du public et des entreprises	0/+	6 mois	0	24 mois	Vigilance sur le délai de déploiement des véhicules autonomes (long terme)
<b>Déviations</b>						
Diverses variantes	Report du trafic	+++	24 mois	36 mois	18 mois	20 à 65 M€

