



Orgelet le 17 Août 2006

Monsieur le Président  
du Conseil Général du Jura  
17 rue Rouget de Lisle  
**39039 - LONS-LE-SAUNIER**

Déviations de la RD 470  
au droit d'Orgelet

Monsieur le Président,

Nous venons de prendre connaissance des termes d'une délibération du Conseil Municipal d'Orgelet en date du 26/07/2006 et relative à l'objet visé en référence.

Cette délibération fait suite aux débats de l'assemblée en date des 05/04/2006, 01 /07/2006 et 26/07/2006 à l'occasion desquels des représentants du Conseil Général ont présenté et explicité une étude de faisabilité en date du 20/03/2006 dressée par vos services et concernant la dite déviation sous l'intitulé :

«Tracé aérien longeant le Mont Orgier »

Compte tenu :

- de l'importance de cette affaire au plan environnemental
- des interrogations et semble-t-il des contradictions que cette étude parait soulever aux différents niveaux électifs et administratifs concernés
- des termes des 1er et 3ème alinéas de la délibération susvisée

nous avons cru devoir en informer notre conseil d'administration qui s'était livré dans le même temps à une analyse attentive de l'étude de faisabilité en question dont nous avons eu connaissance précédemment.

Notre analyse a été menée dans le cadre des articles 2 et 3 de nos statuts ayant trait à la défense du patrimoine naturel et historique d'Orgelet et sa région ainsi qu'aux démarches à effectuer auprès des pouvoirs publics dans le but d'en assurer la protection.

Vous voudrez bien trouver ci-joint une note résumant nos remarques et conclusions relatives à cette analyse conduite sous les différents angles suivants :

- inscription du projet dans le site naturel et historique de la cité
- examen des caractéristiques du tracé envisagé
- urbanisation à moyen terme d'Orgelet
- cadre de vie de la cité

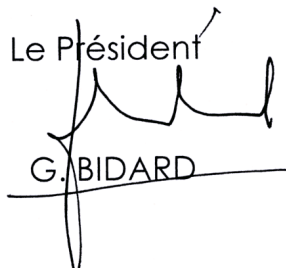
Cette note est à lire en tenant compte du fait qu'Orgelet :

- poursuit actuellement l'étude d'un nouveau PLU qui doit mentionner les zones réservées à une éventuelle déviation
- est dotée d'une ZPPAUP récemment notifiée et que l'emprise des travaux envisagés se situe dans les "angles de point de vue de sensibilité particulière" qui y sont mentionnés
- fait l'objet depuis longtemps de mesures de protection au titre des " Monuments historiques et des sites" qui s'appliquent en partie Sud du projet envisagé
- est titulaire du label des " Petites Cités Comtoises de Caractère" dont la charte implique entre autres le respect de mesures de conservation et de mise en valeur de son patrimoine historique et paysager.

Les conclusions que, dans l'état actuel des choses, nous tirons de notre analyse rejoignent en plusieurs points les termes des attendus de la délibération municipale. Elles mêlent cependant dans leur formulation des appréciations ayant trait à l'environnement mais aussi - et vous voudrez bien nous en excuser - à la technique routière, ces deux sujets étant, en pareille occurrence totalement indissociables.

Le présent courrier n'a pour but que d'apporter une contribution positive à la résolution d'un problème complexe qui retient toute notre attention et ne saurait, selon nous déboucher sur "des propositions d'aménagements sans lien entre elles et l'irruption d'infrastructures hors d'échelle ou mal positionnées" \*1.

Nous ne doutons pas de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre démarche et restant à votre écoute, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de notre plus parfaite et respectueuse considération.

Le Président  
  
G. BIDARD

Copie Madame le Maire d'Orgelet

---

1 Il s'agit là de termes empruntés au " Manifeste pour les paysages" - Janvier 2006 - dont copie jointe à la présente



Orgelet le 17 Août 2006

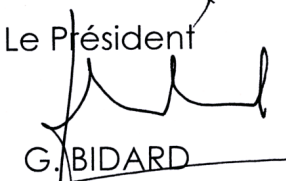
Madame le Maire d'Orgelet  
Hôtel de Ville  
2 Rue du Château  
**39270 - ORGELET**

Déviation de la RD 470  
au droit d'Orgelet

Madame le Maire,

Vous voudrez bien trouver ci-joint copie du courrier que nous adressons ce jour à Monsieur le Président du Conseil Général du Jura concernant l'affaire visée en référence.

Vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Madame le Maire, l'expression de notre plus parfaite considération.

Le Président  
  
G. BIDARD



## DÉVIATION DE LA R.D 470 AU DROIT D'ORGELET

Examen de l'étude de faisabilité  
en date du 20/03/2006  
Tracé aérien longeant le Mont Orgier

### Introduction

Le Conseil d'administration de notre association s'est livré à une analyse détaillée du document visé en référence.

Nous avons pris le soin en cours d'examen de nous remémorer les caractéristiques, avantages et inconvénients, des différentes études qui se sont succédées depuis 40 ans en vue de dégager « la solution » au problème posé. Au fur et à mesure que le temps passait l'évolution des paramètres techniques, économiques, financiers et environnementaux a privilégié tour à tour telle ou telle approche sans qu'une suite positive ait été donnée jusqu'à ce jour à l'une d'entre elles en vue de sa réalisation.

La qualité de vie à Orgelet, affectée par un trafic routier perturbant sur la RD 470 dans la traversée du bourg ancien et les sorties de ville, entraîne cependant la nécessité de dégager rapidement des solutions, à court et moyen termes, équitables pour tous au niveau des nuisances.

Mais les partis adoptés ne sauraient en aucune manière mettre en cause, selon nous :

- la qualité du site naturel et historique de la cité
- les possibilités d'urbanisation à moyen terme de la ville
- les différentes facettes de l'agréable cadre de vie dont bénéficient les orgelétains et les visiteurs
- le respect des règles de protection du patrimoine qui sont applicables à la cité, soit au titre des Monuments historiques, de sa ZPPAUP récemment notifiée ou de sa qualité de Petite Cité Comtoise de Caractère.

C'est dans cet esprit que se situe l'analyse de notre association résumée ci dessous.

### 1 - Inscription du projet dans le site naturel et historique de la Cité

1-1 La solution de déviation partielle en "tracé aérien" du trafic routier actuel intra-muros qui est esquissée dans le document analysé ne fait que reprendre l'idée de base d'un projet des années 60 dont il faut rappeler qu'il avait été rejeté :

- à l'époque par une levée de boucliers d'une partie de la population au moment où les travaux allaient être entrepris.
- par le Conseil Municipal en 1987 lors d'une réunion du POS « en raison de son impact trop négatif sur l'urbanisation du bourg (car trop proche du centre historique) ».
- par les services techniques du département, eux-mêmes, dans la notice de présentation de l'avant projet "Tunnel" du 8 Juillet 1988 où l'on peut lire :

\* « Le site architecturalement intéressant mérite d'être protégé et les possibilités d'extension des zones industrielles et d'habitat préservées» (Depuis cette date d'ailleurs, l'habitat s'est développé à proximité immédiate de l'itinéraire envisagé alors et aujourd'hui).

\*«L'objectif est de réduire le temps de parcours en déviant le trafic du transit. Il justifie donc un tracé par le nord-est. Cependant à cause de la dénivellation à racheter et du souci de préserver l'environnement, il s'avère pratiquement impossible d'imaginer un tracé à l'air libre.

\*«La présence du Mont-Orgier à proximité du centre ancien (avec des monuments historiques classés) et l'adoption de caractéristiques routières confortables ne permettent pas de proposer d'autre variante significative».

1-2 Alors, comment expliquer que, des dizaines d'années après, les questions de respect de l'environnement étant encore plus présentes dans les esprits aujourd'hui qu'à l'époque, puissent être rayées d'un trait de plume des affirmations aussi péremptoires que celles qui précèdent.

La qualité bien particulière du site naturel d'Orgelet n'échappe en effet à personne. Il n'est que de relire les pages du "Dictionnaire géographique, historique et statistique" d'A. ROUSSET pour se persuader du remarquable intérêt historique du Mont-Orgier. Ou encore de suivre l'historien local Louis LAURENT dans son introduction à l'oeuvre collective "Orgelet, Cité Comtoise de Caractère" :

### **ORGELET en quelques mots**

Pour pénétrer dans la région des Lacs, au coeur du plateau jurassien, le voyageur a dû gravir les contreforts du Revermont. Cheminant à travers des paysages reposants, à cinq cents mètres d'altitude, son regard est brusquement accroché par la silhouette majestueuse d'un clocher qui perce un horizon vallonné où l'harmonie des croupes vertes cisèle l'immensité du ciel. En approchant, se dessine peu à peu, blotti en croissant autour du Mont-Orgier, un bourg ancien aux maisons massives coiffées de toitures rustiques et colorées : c'est Orgelet avec en toile de fond la chaîne de l'Euthe qui barre l'accès à la vallée de l'Ain.

1-3 Car c'est bien le Mont-Orgier qui constitue le fond de décor de la cité lorsqu'on la découvre, de loin ou de près, quels que soient la route, le chemin ou le sentier que l'on emprunte.

Il est donc de la plus haute importance de ne pas déchirer par des coups de hache et de scie intempestifs à grande échelle, ou bien encore par des agglomérats de remblais rocheux disgracieux "cet horizon vallonné où l'harmonie des croupes vertes cisèle l'immensité du ciel".

Or c'est précisément le problème que pose le tracé aérien envisagé, ou tout au moins le parti qui a été pris d'une réalisation de finalité agressive en profil mixte rocheux déblai/remblai comme si l'on se trouvait en site vulgaire. Et il apparaît, comme on le verra plus loin, que la partie du tracé qui provoquerait le plus de dégâts environnementaux irréversibles est totalement incluse dans deux périmètres de protection du site au titre des monuments historiques, et qui plus est, en vis-à-vis et à peu de distance du site inscrit de l'ancien château des Chalon. Par ailleurs, il faut ajouter, pour juger de l'adéquation du projet avec les caractéristiques du site, que l'ensemble du tracé est couvert par l'un ou l'autre des angles de point de vue de sensibilité particulière figurant dans la ZPPAUP récemment notifiée.

## 2- Examen des caractéristiques du tracé envisagé

2-1 Le tracé proposé d'une longueur de 2.840 mètres contournant le Mont-Orgier à flanc de colline impose le franchissement d'une dénivelée d'environ 45 mètres par des rampes de l'ordre de 4%. Un virage très serré en tranchée est prévu pour permettre le passage de l'une à l'autre des deux faces du massif. Il s'ensuit par rapport à la solution "tunnel"

- un allongement du trajet
- des coûts supplémentaires pour le trafic routier (notamment les poids lourds) en raison de l'énergie nécessaire au franchissement de la dénivelée dans les deux sens). des nuisances sonores significatives qui seraient particulièrement sensibles dans la partie en côte du tracé sur le flanc Est surplombant la quarantaine de maisons du lotissement "des Closeys" dont certaines situées pratiquement au pied.

Monsieur Gérard PERRIER, Conseiller général, avait exprimé lui-même, dans la séance du Conseil municipal d'Orgelet du 7 Février 2006 une certaine perplexité sur ce projet.

2-2 Sur le flanc Ouest du Mont-Orgier la route s'élève progressivement de la cote 495 NGF à la cote 540 environ. Elle se développe, après un virage de sortie du rond-point Ouest, sur une longueur de 800 mètres en ligne droite. L'assiette de la chaussée est prévue taillée en profil mixte déblai/remblai. Le profil type en déblais rocheux comporte une succession verticale de talus à 1 de base pour 2 de hauteur, avec interposition de redans servant de pièges à cailloux. De ce fait l'ensemble déblai/remblai d'ouverture de la chaussée se présente, face au Mont-Orgier, sous la forme d'une saignée dans le tissu forestier qui atteint jusqu'à 30 mètres de hauteur auxquels il faut ajouter les inévitables déforestages complémentaires liés à l'exécution des travaux.

Le Mont-Orgier culminant à une altitude de 630 mètres, soit 130 mètres au dessus de la RD 470 actuelle, c'est donc une saignée atteignant le quart de sa hauteur qui le mutilerait, visuellement parlant, telle une barre de l'importance d'un immeuble de 6 à 10 étages. (Voir page 7)

En effet les méthodes actuelles de déroctage par tranches horizontales successives de grande hauteur (ici 10 m avec interposition de redans de 6 m de largeur) donnent un aspect final du travail incompatible, selon nous, avec la qualité du site. Il n'est que de voir, sur la déviation de Moirons, ou le nouveau tracé de la route Orgelet/Arinthod en sites vulgaires, le résultat du découpage de la roche "suivant le pointillé" à la suite des tirs de mines verticaux par mines profondes pour admettre, sans esprit polémique, que la saignée mentionnée ci-dessus ne peut s'inscrire valablement dans l'harmonieux environnement végétal de formes et de couleurs du Mont-Orgier.

Les hauteurs de saignées mentionnées en 2-2 et 2-3 auraient pu être judicieusement réduites par une meilleure approche de l'équilibre du profil type déblai/remblai. Et il aurait été judicieux de trouver une amélioration de l'effet des nuisances visuelles ou sonores au moyen d'obstacles végétaux au lieu d'écrans minéraux anti-bruit inesthétiques, souvent inopérants et qui plus est d'un linéaire projeté aberrant dans un tel site. (900 ml)

2-3 II en va de même dans la partie en rampe du flanc Est avec un phénomène aggravant qui est la très forte pente du terrain naturel (50%) ce qui entraîne des hauteurs de saignée plus importantes que sur le flanc Ouest (de l'ordre de 40 m au profil 162). On aboutirait dans cette zone proche du virage à un déforestation quasi total du massif. (Voir page 8)

2-4 Mais la partie la plus délicate du projet est sans conteste celle du virage au point culminant du tracé.

L'exiguïté des lieux n'autorise qu'un rayon de courbure particulièrement faible pour un tel aménagement routier et en deçà des recommandations techniques en la matière. Ceci est d'autant plus crucial que le virage se trouve implanté dans une tranchée artificielle qui écornerait l'éperon rocheux. La visibilité en serait affectée et les risques de formation de verglas en hiver, constatés dans la combe voisine, ne seraient pas à négliger, pas plus que ceux d'un éblouissement brutal des conducteurs au soleil couchant.

Par ailleurs et nonobstant le faible rayon de courbure adopté, le tracé fait appel pour l'assiette de la chaussée à deux parties en remblai de grande hauteur à l'entrée comme à la sortie du virage. Ces deux masses de remblais sont à l'évidence inacceptables compte tenu de leur importance et de leur impact dans une zone de superposition de deux périmètres de protection au titre des Monuments historiques et de plusieurs angles de point de vue de la ZPPAUP.

Faut-il ajouter les problèmes techniques que ne manquerait pas de soulever en sortie Est du virage la qualité incertaine des terrains rencontrés : une gravière morainique y fut exploitée artisanalement dans le passé. Il est vraisemblable qu'une étude d'avant projet détaillée de la présente solution montrerait la nécessité de recourir à la réalisation d'un important viaduc en courbe pour asseoir un virage de rayon confortable dans cette zone particulièrement sensible.

Nul doute que le coût d'un tel ouvrage, compte tenu des problèmes techniques qui seraient à résoudre et de la recherche d'une certaine élégance de sa structure pour une bonne insertion dans un tel site, serait de nature à multiplier les interrogations quant à la pertinence du choix de ce tracé aérien par les instances responsables concernées. (Voir page 8)

2-5 Toutes ces remarques traduisent la faiblesse de l'étude de faisabilité au plan technique certes mais surtout au plan environnemental, ces deux notions ne pouvant être séparées l'une de l'autre. Les simulations en 3 D présentées par les services techniques, bien qu'utiles, ne donnent pas aux observateurs non techniciens une vision significative des désordres que créerait le projet :

- les images présentées sont des vues aériennes qui écrasent les problèmes d'impact par rapport à une vision à hauteur d'homme.
- la présentation, en une seule couleur dominante mêlant indistinctement la diversité et la richesse des paysages pastoraux, forestiers et villageois sans les ajouts urbains liés à l'histoire et la vie de la cité, conduit à une appréciation rapide du projet qui peut être erronée. Nous n'en voulons pour preuve que l'impact final que pourraient avoir les dispositions projetées dans le champ de vision des lotissements des Closeys et du chemin des Moulins I et II .

### 3 - L'urbanisation à moyen terme d'Orgelet

3-1 La commune se trouve actuellement confrontée à un problème significatif de foncier pour faire face au développement de son urbanisation pavillonnaire. Dans les 25 années écoulées 125 logements ont été créés pour la plus grande part en dehors du bourg ancien. Le P.L.U en cours d'étude ne peut prévoir l'utilisation, voire l'extension des zones constructibles qu' "en Benay" et de façon plus limitée sur les " Longues Pièces", encore qu'il ne s'agisse là, au total, que d'un réservoir possible de l'ordre d'une trentaine de parcelles.

En effet les différentes contraintes relatives :

- au dégagement des vues perspectives sur le centre ancien
- aux pentes et glacis naturels en contre bas des remparts avec l'effet de balcon du boulevard des Bernardines
- aux problèmes techniques d'assainissement gravitaire
- à l'éloignement de plus en plus sensible des nouvelles constructions par rapport au centre ville
- aux critères de situation en matière d'exposition et ensoleillement

ne libèrent que peu de zones susceptibles d'être urbanisées dans des conditions acceptables.

Le lieu dit "La Croix Rogna" représente pratiquement le seul potentiel foncier important équipable dans des conditions valorisantes à tous égards pour le court et le moyen terme.

Or, il se trouve que les superficies utilisables sont grandement conditionnées par la

présence de la zone réservée concernant le tracé Est de la déviation de la RD 470 après franchissement du Mont Orgier, quelle que soit la solution envisagée (tunnel ou tracé aérien).

Il pourrait donc être opportun d'infléchir ce tracé vers le nord dans la zone "La Pâle-Les Combelles", comme indiqué en tireté bleu sur le croquis de la page 9. L'accroissement significatif du nombre de parcelles qui en résulterait permettrait un meilleur amortissement des dépenses de lotissement. En tout état de cause, une telle mesure ne saurait qu'éloigner les nuisances sonores dans une partie du tracé routier d'accélération et de freinage des poids lourds.

#### 4- Le cadre de vie

4-1 Que ce soit au temps des Chalon, dans les années difficiles de la conquête, ou au siècle dernier, et bien sûr, encore de nos jours, les orgelétains se sont révélés des travailleurs acharnés, durs au labeur.

Mais ils ont su profiter du cadre de vie privilégié qui leur a été donné par la nature. Le Mont-Orgier, les chemins et les sentiers qui le traversent où le ceinturent sont des lieux de promenade journalière ou dominicale particulièrement prisés tant par les anciens que par les plus jeunes en raison du calme qui y règne et de la beauté des paysages champêtres qui s'offrent à la vue.

La montée de la rampe qui conduit à l'oratoire de la Vierge dominant la ville - lequel aurait, dit-on, remplacé un temple de Minerve - comme celle qui mène aux ruines du château restent les parcours incontournables que tout orgelétain fait et refait inlassablement en invitant parents, amis et visiteurs à le suivre. Et les réjouissances auxquelles se livraient, de temps immémoriaux les habitants aux " Grandes Danses" et aux " Petites Danses" au sommet du Mont-Orgier le jour de l'Ascension restent gravées dans la mémoire des anciens.

4-2 Aussi, point n'est besoin de s'étendre sur ce sujet pour comprendre que tout doit être fait pour protéger ces acquis.

Or l'esquisse de projet présentée, en introduisant une cassure franche entre la ville avec ses extensions urbaines et ses belvédères d'une part, et le massif du Mont-Orgier d'autre part entraîne la ruine de ce qui précède s'agissant :

- aussi bien de la fréquentation des chemins et sentiers d'accès que d'un nécessaire et agréable rétablissement de leur tracé
- des nuisances sonores qui investiraient l'ensemble du massif et les zones à proximité de celui-ci
- de la qualité des paysages offerts aux résidents comme aux touristes depuis les nombreux points de vue que compte la cité et ses environs immédiats.

#### 5 - Conclusions

C'est pourquoi, compte tenu de ce qui précède, notre appréciation de la situation concernant les projets de la déviation de la RD 470 et de façon plus large les solutions à apporter aux nuisances engendrées par la circulation routière intra-muros à Orgelet, est la suivante :

5-1 Les nuisances constatées à Orgelet en matière de trafic routier sont pour une grande part le fait des poids lourds. Les détournements de la circulation à opérer devraient les concerner en premier lieu qu'il s'agisse de solution d'attente ou de projets à plus long terme.

5-2 Les décisions à prendre en conséquence devraient faire l'objet d'une étude globale concernant non seulement l'itinéraire RD 470 mais aussi l'itinéraire RD 109 et ce sous les angles techniques, environnementaux et financiers totalement indissociables.



5-3 En effet, les solutions "Tunnel" et "Tracé aérien" ne concernent qu'une partie des problèmes, certes la plus importante, mais les décisions ayant trait à la RD 109 peuvent avoir une incidence sur les choix à opérer s'agissant de la RD 470.

5-4 Il pourrait être intéressant de procéder à ce sujet à un réexamen de la solution "variante Sud" afin de confirmer si elle doit être définitivement écartée :

- soit en totalité. On notera à ce sujet l'incidence pénalisante sur cette solution des programmes d'urbanisation réalisés après son abandon.
- soit en partie, s'agissant de son tracé depuis la zone industrielle jusqu'au raccordement avec la RD 2 puis la RD 109. Une estimation des travaux y afférents apporterait un éclairage utile pour la détermination du coût de l'opération globale mentionnée ci-dessus. Nous rappellerons que cette solution particulièrement intéressante au plan de l'environnement avait été l'objet de décisions favorables du Conseil général et du Conseil municipal rendues caduques par la proposition d'un projet de tunnel aujourd'hui mis en cause.

5-5 Nonobstant ce qui précède la solution " Tunnel 2002" présente pour l'itinéraire RD470 des avantages certains au plan de l'environnement. Mais l'inflation du coût estimé des travaux et la charge d'exploitation récurrente qu'imposent les règles actuelles en matière d'ouvrages souterrains posent question quant à opportunité de réaliser un tel équipement.

5-6 Mais il est nécessaire avant de lui opposer toute autre solution de disposer d'une étude alternative fiable, ce qui n'est pas le cas actuellement. En effet dans l'hypothèse où - par improbable - une décision de réalisation d'un tracé aérien venait à l'ordre du jour, il nous apparaît :

- qu'il serait opportun de procéder en premier lieu à une étude rapide d'éventuelles autres solutions de tracé aérien sur les flancs du Mont-Orgier. A simple titre d'exemple nous avons mentionné page 9 (tracé tireté rouge) une solution dont les points forts et les points faibles seraient à analyser, mais qui présenterait l'avantage d'être à couvert tout le long de son parcours, même dans le cas d'un tracé en profil mixte déblai/remblai.
- que le tracé aérien objet de l'étude du 20/03/2006 devrait être profondément modifié et amélioré dans son impact visuel en faisant appel au talent d'hommes de l'art spécialisés dans l'approche esthétique de tels problèmes. (Voir plus haut alinéa 2-4) Une étude très détaillée d'aménagements paysagers et d'insertion dans le site serait à mettre en oeuvre pour faire apparaître le confort visuel des usagers de la déviation mais aussi celui de l'ensemble des orgelétains et des usagers de toutes les voies de communication alentour. Et l'on ne saurait négliger la nécessité d'une étude prévisionnelle précise quant à l'importance des nuisances sonores à attendre d'un tel cheminement "aérien" de véhicules de toute nature (en particulier poids lourds mais aussi motos).
- Enfin, compte tenu des délais d'exécution prévus pour la réalisation d'une telle solution dont l'issue reste sans doute très incertaine, il n'est pas impossible que des mesures d'attente soient prises en matière de circulation intra-muros. Celles-ci auraient inmanquablement un impact sur l'environnement historique de la cité qui devra être préservé.

Orgelet Août 2006





Le cliché du haut de la page fait apparaître l'impact visuel du projet sur la face Ouest du Mont Orgier.

On peut imaginer sur le cliché du centre l'impact de la tranchée artificielle qui permettrait l'implantation du virage.

Sur le cliché du bas de page on peut noter que la saignée rocheuse dans la face Ouest du Mont Orgier se situerait juste au dessus des toits à gauche et passerait ensuite au dessus de la nef de l'église sur une hauteur correspondant à la partie maçonnée du clocher.



Sur ce cliché la face Est du Mont Orgier est vue de puis le lotissement des Closeys. La réalisation en " tracé aérien" entraînerait le déforestage quasi-total de cette zone. On remarque au centre la gravière morainique et au sommet l'oratoire de la Vierge. Si le recours à la réalisation d'un viaduc en courbe devait être envisagé l'impact visuel et sonore qui en résulterait serait à redouter.



