

RN 7 - CARREFOUR DES COULEURES VALENCE - SAINT-MARCEL-LÈS-VALENCE

*Bilan de la concertation publique
au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme*

Septembre
2015



Les
réponses
apportées

L'avis
du public

La concertation
du 1^{er} au
28 juin 2015



www.carrefourdescouleurs.fr

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes

www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
RHÔNE-ALPES



Vue aérienne du plateau des Couleures

Sommaire

Introduction04

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?05

Le dispositif de la concertation

Les objectifs de la concertation06

Les supports d'informations06

Les moyens d'expression06

Le bilan de la concertation

Les différentes contributions07

L'avis du public sur l'opportunité du projet08

Les thèmes abordés et les réponses
du maître d'ouvrage09

Les suites à donner16

Annexes

Annexe 117

Annexe 218

Annexe 319

Introduction

Le présent document concerne le projet d'aménagement du carrefour des Couleurs situé sur les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence.

Conformément à la réglementation, l'état et les collectivités partenaires ont décidé d'organiser une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer, tout d'abord sur l'opportunité de réaliser un aménagement sur ce secteur ainsi que sur les premières propositions étudiées à ce stade. Cette concertation s'est déroulée entre le 1^{er} et le 28 juin 2015, selon les modalités fixées par l'arrêté préfectoral 15-160 du 29 mai 2015.

Le bilan de cette concertation présente dans un premier temps, le projet porté à la concertation, et ses objectifs. Puis il rappelle et décrit les différentes modalités d'information et de concertation mises en place. Il propose ensuite une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation, permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation.

En fin de bilan, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes (DREAL) et les collectivités partenaires tirent les enseignements de cette démarche et proposent les suites à donner.



Vue aérienne du plateau des Couleurs

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?

Le carrefour des Couleures se trouve au nord-est de l'agglomération valentinoise. Il est situé à l'intersection des routes nationales 7 et 532 (LACRA), de la route départementale 432 et de l'avenue de Romans. Il permet d'articuler les grands axes de circulation autoroutière (A49-A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône. Enfin, la RN7 (contournement de Valence) a une fonction importante d'itinéraire de délestage de l'A7 en cas de coupure de celle-ci.

Le carrefour est régulièrement saturé en semaine aux heures de pointe ainsi que le samedi après-midi où la circulation liée aux centres commerciaux, situés à proximité du carrefour, est plus importante. C'est le point noir routier principal de l'agglomération valentinoise. C'est pourquoi l'État et les collectivités se mobilisent pour améliorer son fonctionnement en partageant des engagements communs.

Position du carrefour des Couleures dans le réseau autoroutier et routier national



Des objectifs ambitieux pour une infrastructure attendue localement :

- Rendre la circulation plus fluide et plus sûre pour tous les types d'usages : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun ;
- Séparer le flux de transit routier national du trafic local en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet d'aménagement, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence.

Une maîtrise du développement urbain à proximité du projet :

Pour répondre à ces objectifs de fluidification à long terme, le projet prend en compte des hypothèses restrictives de développement urbain à venir sur le secteur. Ces hypothèses devront par la suite être intégrées aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU, etc.). En effet, tout nouveau projet de type zone commerciale et/ou de loisir (qui induisent de forts trafics, notamment le samedi après-midi) modifierait les hypothèses prises en compte dans les études préalables et viendrait donc remettre en cause le périmètre et les clés de financement de l'aménagement du carrefour des Couleures.

Quatre solutions proposées :

L'étude d'opportunité a envisagé quatre solutions. Elles apportent une réponse graduée à l'objectif de séparation des flux de transit de ceux locaux. Elles sont présentées en détail dans le dossier de concertation (en pages 13 à 16).

> Voir tableau en page suivante.

Une solution préférentielle

Cette solution préférentielle, choisie par le comité de pilotage (État et partenaires) prévoit la création de deux ponts permettant la liaison directe des flux de circulation de la route nationale 7 sans passer par le rond-point. Ce projet permettra ainsi d'éviter les embouteillages fréquents en heure de pointe sur le rond-point.

Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Coût à terminaison : 1,5 M€.	Coût à terminaison : 28 M€.	Coût à terminaison : 37,2 M€.	Coût à terminaison : 38,1 M€.



Plan de la solution 2

Le dispositif de la concertation

Les objectifs de la concertation

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable à l'aménagement du carrefour des Couleures a eu pour objectif de présenter le projet, et d'échanger avec le public.

Ce temps de concertation a permis de recueillir les avis et attentes des acteurs locaux, des usagers de l'infrastructure, des riverains et des différents publics concernés afin de confirmer l'opportunité de réaliser ce projet, de valider la solution préférentielle et d'orienter l'évolution du projet.

Les moyens d'expression

Le public pouvait s'exprimer

> en écrivant :

- un mél à carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr ;
- dans les registres à disposition en mairie ;
- un courrier à l'adresse de la DREAL Rhône-Alpes.

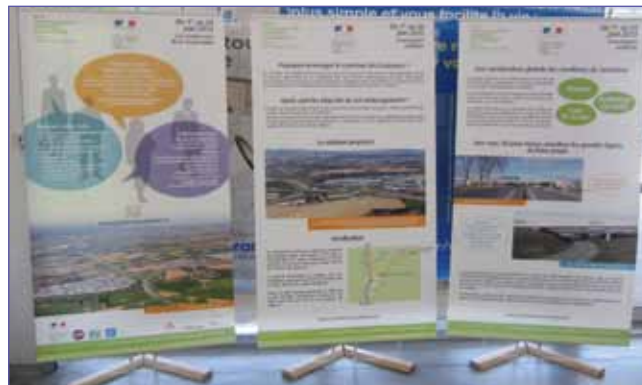
> en participant aux 2 réunions publiques qui ont eu lieu (salle du stade Pompidou, avenue de Romans, Valence)

- Mardi 9 juin à 19h15, réunion spécifique pour les commerçants ;
- Mardi 16 juin à 18h30, réunion ouverte à tous.



La réunion publique du 16 juin 2015

Les supports d'informations



L'exposition et les affiches



Le registre en mairie



Le communiqué et le dossier de presse



Le dépliant



Le site internet de la DREAL



Le dossier de concertation

Le bilan de la concertation

1 - Les différentes contributions

Entre le 1^{er} et le 28 juin 2015, le dispositif de concertation a permis de recueillir un total de 152 avis via les différents canaux proposés.

Moyen d'expression/ nombre de contributions

- réception par mél sur la boîte : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr : 104 avis
- courrier : 1 contribution
- avis laissés sur les registres :
 - > En mairie annexe de Valence : aucun avis
 - > En mairie de Saint-Marcel-lès-Valence : 3 avis

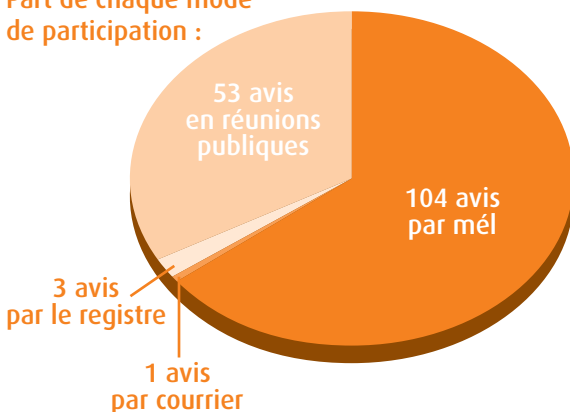
Réunion publique/ nombre de participants/ nombre de contributions

- > 9/06 : 21 participants - 15 interventions dans la salle
- > 17/06 : 32 participants - 29 interventions dans la salle

La majorité des avis a donc été transmis par mél, ainsi que lors des réunions publiques.

Parmi les avis envoyés par mél, plusieurs présentaient des similitudes très fortes, notamment suite à l'appel à la mobilisation de l'association REVV par mail à l'ensemble de ses adhérents (Roulons En Ville à Vélo), ou l'avis d'Europe Écologie les Verts (cf. détail en annexe 2).

Part de chaque mode de participation :



Synthèse des contributions apportées lors des réunions publiques

> Commerçants du secteur, le 9 juin



Lors de cette réunion publique étaient présentes une vingtaine de personnes, majoritairement issues des commerces des zones des Couleures et de Laye.

L'assemblée étant peu nombreuse, cela a permis à chacun d'avoir la possibilité de poser ses questions et de donner son avis sur le projet.

L'ensemble des commerçants est globalement favorable à la réalisation d'un projet d'aménagement au niveau du carrefour des Couleures. La solution 2, proposée par la DREAL et les collectivités partenaires, suscite plusieurs interrogations, pour mieux comprendre les études techniques réalisées concernant (détail dans la partie 3) :

- la réalisation des enquêtes ;
- la modélisation de trafic ;
- la conception (oléoducs, convois...) ;
- la sécurité sur la voie d'entrecroisement.

Le principal point d'inquiétude recensé lors de la réunion concerne la phase de chantier et son impact potentiel sur l'activité économique.

Les dysfonctionnements actuellement observés sur le carrefour des Couleures sont en partie liés au fonctionnement interne de la zone commerciale (accès direct au rond-point depuis la zone commerciale par la rue Bouille, circulations interne dans les zones commerciale) et pourraient subsister lors de la réalisation de l'aménagement. Pour assurer un bon fonctionnement du carrefour des Couleures à terme, la DREAL préconise une amélioration des circulations dans la zone commerciale. Ces aménagements pourraient être réalisés par les collectivités et les commerçants ayant la compétence pour agir sur ce secteur. Lors de la réunion, les commerçants ont souhaité obtenir plus de précisions et conseils pour l'amélioration du fonctionnement interne de la zone commerciale.

Certains intervenants relèvent également l'importance de réaliser des améliorations/aménagement sur le chemin des contrebandiers (autre accès à la zone des Couleures).

Une personne rappelle également l'importance sur le secteur est de l'agglomération valentinoise de créer un nouvel échangeur sur la RN7 au niveau de la route de Montéliér.

> Tout public, le 16 juin



Trente-deux personnes ont participé à cette réunion : riverains, usagers et habitants de l'agglomération valentinoise. Une part importante de l'assistance a eu l'occasion de s'exprimer lors d'un débat où les demandes de prise de parole ont été nombreuses.

Si l'opportunité du projet a peu été remise en cause, de nombreuses questions et remarques ont porté sur le parti d'aménagement général. La principale remarque, exprimée à plusieurs reprises, concerne le choix d'une solution avec la création de ponts passant par-dessus le rond-point actuel. Plusieurs intervenants pensent qu'un passage inférieur (enterré) est réalisable et permettrait de gagner très nettement en insertion paysagère et environnementale. À l'occasion de ces échanges, un intervenant a également proposé une solution qui correspond à un projet porté par un promoteur sur la zone de Laye (solution semi-enterrée).

Une part importante des échanges a également concerné la prise en compte des vélos dans la solution 2. Plusieurs interlocuteurs ont exprimé leur souhait d'un aménagement global Valence-Romans dédié aux cyclistes, qui desservirait notamment la zone de Rovaltain depuis Valence. Ils ne trouvent pas d'intérêt à la solution présentée (passage en bandes cyclables, contournant le rond-point par le chemin du Chantre) par rapport à un aménagement type piste cyclable (proposition d'un passage enterré).

Quelques personnes se sont également étonnées que ne soit pas traitée la problématique du fonctionnement de la zone des Couleures, notamment son accessibilité aux piétons.

Plusieurs interventions ont également concerné le fonctionnement des transports en commun et l'absence d'aménagement spécifique dans le cadre de l'opération.

Enfin, une partie du débat a porté sur la capacité de l'infrastructure à écouler le trafic, y compris celui qui n'a pas été pris en compte dans la modélisation (lors par exemple des départs en congés).

La fréquentation du site internet

Durant le mois de concertation, la page internet dédiée à la concertation a reçu 458 visites*.

Dossier	Nombre de téléchargement
Dossier de concertation	199
Dépliants	100
Affiches	56
Dossier de presse	26
Communiqué de presse	26
Arrêté préfectoral	8

Les retombées médiatiques

Le communiqué de presse a été relayé par différents médias.



* 1 visiteur est 1 adresse IP détectée par jour. Si une personne consulte plusieurs fois dans la journée, elle compte comme 1 visiteur, si elle consulte 2 jours d'affilé, elle compte comme 2.

Pour la presse

- Le Dauphiné "Carrefour des Couleures : découvrez le projet".
- Dauphiné Libéré Le grand Valence "Valence/Les Couleures : deux ponts pour fluidifier le trafic".
- L'écho Le Valentinois : "Les Couleures au carrefour de la concertation".

Pour la radio

- Lundi 1^{er} juin : annonce du lancement de la concertation publique dans le flash info de Radio Nostalgie.
- Lundi 8 juin : interview de Sarah Emmelin, responsable d'opérations DREAL Rhône-Alpes pour Chérie FM.



Pour les réseaux sociaux

Facebook

- Page de la mairie de Saint-Marcel-lès-Valence.
- NRJ Vallée du Rhône - Valence, France.

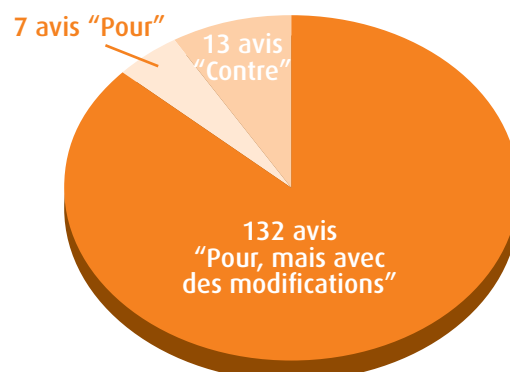
Twitter

- Préfet de la Drôme.
- NRJ Vallée du Rhône (@nrjvdr).

2 - L'avis du public sur l'opportunité du projet

L'objet principal de la concertation était de connaître l'opinion du public concernant l'opportunité de réaliser un aménagement sur le secteur.

Ainsi 86,8 % des participants n'ont pas remis en cause l'opportunité de réaliser le projet, mais souhaitent y apporter des améliorations, voire une solution différente. 4,6 % se sont prononcés clairement pour sans évolution et 8,6 % contre.



Analyse thématique des contributions

“Pour le projet mais souhaite des évolutions/modifications” :
Les principaux thèmes abordés et modifications souhaitées sont les suivantes (elles seront détaillées dans l’analyse thématique) :

- amélioration de la prise en compte des vélos ;
- solutions alternatives (solutions 3 ou 4 ou autres : enterrée et semi-enterrée) ;
- amélioration de la prise en compte des transports en commun (TC) ;
- assurance d’être en sécurité sur la voie d’entrecroisement (voie permettant un accès direct à la LACRA depuis le rond-point du Castorama) ;
- améliorations souhaitées dans le fonctionnement interne de la zone des Couleures ;
- amélioration de l’intégration urbaine du projet (fort impact visuel)

“Pour le projet” :

Les personnes s’exprimant en faveur du projet de dénivellation du carrefour des Couleures ont mis en avant les points suivants :

- le gain de temps (usagers quotidiens) ;
- la meilleure desserte du plateau des Couleures et l’amélioration de l’attractivité économique (plusieurs commerçants du secteur) ;
- le choix de la solution 2 comme un bon rapport efficacité/coût.

“Contre le projet” :

Les intervenants s’exprimant contre le projet justifient globalement leur opposition par :

- un coût jugé trop élevé par rapport au gain de temps généré et peu d’amélioration pour les vélos et transports en commun ;
- un impact paysager et environnemental très important ;
- le risque “d’appel d’air” générant une augmentation supplémentaire du trafic routier et le retour rapide à la situation actuelle de saturation ;
- une amélioration de l’attractivité de la zone commerciale des Couleures et de Laye au détriment des commerces du centre-ville.

3 - Les thèmes abordés et les réponses du maître d’ouvrage

Bilan par thème des contributions orales et écrites

Le tableau ci-dessous a pour vocation de répertorier les avis exprimés sur les différents sujets.

Chaque contribution recueillie pouvait comprendre un ou plusieurs avis thématiques. Il est donc logique que le nombre d’avis soit supérieur au nombre de contributions.

Thématique	Nombre de contributions
Amélioration du passage des cycles et des piétons	102
Choix de la solution 2 (au regard des autres solutions présentées ou autres non présentées)	41
Prise en compte des transports en commun	19
Insertion environnementale et paysagère du projet	17
Le gain de temps pour les usagers	pour : 5 contre : 10
Lien avec d’autres opérations routières	6
Compréhension des modélisations de trafic	5
Impacts en phase travaux	4
Les modalités de la concertation et financement du projet	7

Les réponses apportées par le maître d’ouvrage

Amélioration du passage des cycles et des piétons

- 9 interventions sur ce sujet lors de la réunion publique du 16 juin
- 102 contributions (mél ou courrier) traitant du sujet

Globalement, la prise en compte des vélos dans le projet d’aménagement proposé a suscité de nombreuses remarques et questions :

- Certains trouvent que le tracé proposé convient sous réserve de transformer les bandes cyclables en pistes cyclables.
- Beaucoup s’expriment contre la proposition de passer par le chemin du Chantre en bandes cyclables, avec les principaux arguments :
 - La solution présentée est dangereuse (raccordements difficiles au carrefour avec la rue Pierre Lubat et au carrefour avec la RD432 => tourne à gauche) ;
 - Le tracé rallonge le parcours et sera inefficace ;
 - La rue Pierre Lubat est inadaptée à recevoir des cyclistes en raison du trop grand nombre d’entrées et sorties de parking.

- Une majorité souhaite dans le cas de la solution 2 :
 - La création d'une piste cyclable se raccordant à la piste cyclable ceinturant le giratoire Darty ;
 - Cette piste passerait sous la RN7 côté ouest du giratoire (certains proposent de passer plus ou moins près du chemin du Chantre).

- Quelques personnes font remarquer qu'un passage sécurisé (ouvrage souterrain ou passerelle) pour les cyclistes pourrait être utilisé de façon secondaire par les piétons.



Proposition de création d'une piste cyclable en périphérie du carrefour, passant sous la RN7, connectée à la RD432 et aux pistes de l'avenue de Romans.

- D'une façon plus générale, une grande majorité des contributions indique une volonté forte d'obtenir un aménagement sécurisé sur l'ensemble de l'itinéraire prioritaire Valence-Romans, qui passe par le rond-point des Couleures, et l'importance de connecter le secteur du Rovaltain à Valence pour un usage quotidien (domicile-travail) ;
- Une personne considère qu'un aménagement cyclable est inutile au niveau du carrefour des Couleures, mais qu'il serait plus utile entre la Belle Meunière et la RD432. Cela revient à dire que l'itinéraire cyclable Valence-Romans ne doit pas emprunter l'avenue de Romans mais le chemin de la Belle Meunière. Le passage par le chemin du Chantre serait donc privilégié ;



Proposition d'itinéraire alternatif à l'avenue de Romans pour relier Valence à Saint-Marcel-les-Valence : passage par le chemin de la Belle Meunière.



Figure 1 : proposition de passage dénivelé inférieur pour les cyclistes présentée par l'association REVV

Le schéma cyclable de l'agglomération porté par Valence Romans Déplacements précise qu'un itinéraire cyclable doit être mis en place entre Valence et Romans. Cependant, ce projet d'aménagement cyclable n'est pas encore défini, et ne permet pas d'orienter pour l'instant les pistes de solution pour le projet d'aménagement du carrefour. Ce projet global de développement d'un axe entre Valence, Rovaltain et Romans est porté par les collectivités locales.

La solution présentée dans le cadre du dossier de concertation présentait la situation actuelle des aménagements cyclables existants sur le secteur du carrefour des Couleures (cf. p22 du dossier de concertation). Si le projet d'aménagement du carrefour des Couleures (solution 2) est réalisé, le niveau de trafic automobile restera élevé sur le giratoire. L'itinéraire cyclable ne pourra donc pas l'emprunter en l'état. La DREAL propose pour l'instant, une solution de même niveau de service que les aménagements existants (à savoir des bandes cyclables dans la continuité des bandes existantes), sur un itinéraire de shunt du rond-point (rue Lubat et chemin du Chantre).

Plusieurs personnes ont demandé d'étudier la possibilité (faisabilité technique et financière) de raccourcir et sécuriser le contournement du rond-point par la création d'un ouvrage enterré. Cette solution sera étudiée, mise en plan et estimée. Elle sera également présentée aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude. Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et pourrait remettre en cause le calendrier de l'opération.

Par ailleurs, des solutions alternatives à la solution 2 seront également étudiées et présentées au comité de pilotage (voir paragraphe choix de la solution préférentielle retenue). En fonction de la solution retenue préférentiellement et présentée ensuite à l'enquête publique, le passage des vélos sur le secteur sera étudié pour proposer une solution sécurisée.

Le choix de la solution préférentielle retenue

- 21 contributions par mél ou courrier.
- 20 contributions en réunion publique.

Les avis sont partagés sur le choix de la solution 2 parmi les 4 solutions étudiées et décrites dans le dossier de la concertation. Certains estiment en effet que des solutions alternatives (4 ou autres) permet un aménagement des voiries locales plus qualitatif et mieux adapté en milieu urbain

Les solutions alternatives proposées

Trois solutions alternatives ont également été proposées dans l'optique notamment de réduire l'impact visuel, acoustique et proposer de meilleurs aménagements cyclable :

- création d'un nouvel échangeur RN7/RN532 situé sur la RN7 au nord-ouest et avec création d'une voie nouvelle entre le Plovier et cet échangeur (en bleu sur la carte).
- réalisation d'aménagements légers, de type création de voies d'évitement du giratoire, sans passer par des ponts ou tunnel (en rouge sur la carte) ;



Solution alternative ponctuelle ou nouvel échangeur

- solution 2 par passage inférieur (tranchée couverte) ;



Variante de dénivellation de la solution 2 : par passage inférieur

- solution semi-enterrée (sur le même principe que celle proposée par un promoteur et relayée par des habitants ayant eu connaissance du projet).



Solution semi-enterrée

La voie d'entrecroisement

Dans la solution 2, la voie d'entrecroisement a suscité des questionnements relatifs à la sécurité, notamment lorsqu'une remontée de file atteint la RN532.

Les convois exceptionnels

Quelques personnes se sont également inquiétées de la hauteur des ouvrages qui ne permettront pas de faire passer des convois exceptionnels de hauteur supérieur à 4,70 m, alors que c'est le cas aujourd'hui sur l'axe Avenue de Romans - RD432. Elles mettent en avant les dépenses occasionnées dans la traversée de Saint-Marcel-lès-Valence pour permettre justement le passage de ces convois exceptionnels.

La solution 2 est présentée comme solution préférentielle retenue par le comité de pilotage regroupant l'État et les collectivités partenaires. Elle est le fruit d'un consensus entre coût et efficacité.

Les solutions alternatives proposées

La réalisation d'aménagement léger comme une voie d'évitement entre le giratoire du Plovier et la RN7 n'apparaît pas suffisante pour décongestionner le carrefour. En effet, elle permettrait uniquement aux usagers de la RD432 de rejoindre la RN7 en direction de Lyon, sans passer par le rond-point des Couleures. Cela induirait une baisse très faible de fréquentation du rond-point (cf. annexe 3 : diagnostic de trafic présenté en réunion publique). L'efficacité de cette solution serait donc limitée car le flux de trafic dévié n'est pas prépondérant aux heures de pointe (flux prépondérant RN7<->RN7).

La solution consistant à créer un nouveau point d'échange RN7/RN532 sur la route RN7 au nord-ouest serait très complexe, coûteux et avec un fort impact sur le milieu naturel et agricole.

Les solutions 2, 3, 4 et les solutions "enterrée" et "semi-enterrée" permettraient de répondre d'une façon plus complète aux objectifs de fluidification du carrefour.

Les solutions alternatives "enterrée" et "semi-enterrée" seront étudiées, mise en plan, estimées et leur fonctionnement aux heures de pointe sera analysé lors des études techniques préalables à l'enquête publique. Elles seront également présentées aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude.

Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération. Celle-ci étant aujourd'hui prévue et financée au contrat de plan État Région 2015-2020 avec un coût d'objectif de 28 M€.

La voie d'entrecroisement

Les modélisations de trafic ont montré qu'en dehors de l'hyperpointe du samedi à l'horizon 2030, aucune remontée de file n'est susceptible d'avoir lieu jusqu'à la RN532.

La voie d'entrecroisement proposée est d'une longueur de 416 m et est construite selon les règles de l'art (conforme en matière de sécurité). Une limitation de la vitesse à 90 km/h de la RN532 est envisagée pour améliorer les conditions d'échanges de la RN532 avec la voie d'entrecroisement. Par ailleurs, un système de panneau à messages variables sera installé en amont sur la RN532 : en cas de congestion sur la sortie de la voie d'entrecroisement, les usagers se rendant vers le sud pourront être réorientés pour décongestionner le carrefour.

Enfin, il a été décidé d'augmenter la longueur de la partie à 2 voies en arrivée sur le giratoire, pour garantir une plus grande capacité de stockage (et donc réduire le risque de remontée de file vers la RN532).

Toutes les dispositions pour assurer la sécurité sur cette voie d'entrecroisement seront mises en œuvre.

Les convois exceptionnels

Les convois exceptionnels respectant la hauteur de 4,70 m (gabarit autoroutier) pourront continuer à emprunter l'axe Avenue de Romans – RD432. Les convois exceptionnels dépassant la hauteur du gabarit autoroutier classique pourront emprunter l'itinéraire via la RD538.

La fréquence des convois exceptionnels empruntant cet itinéraire et dépassant le gabarit autoroutier est très faible, il n'est donc pas opportun d'étudier l'augmentation de la hauteur des ouvrages proposés qui présenterait un coût plus élevé et une insertion paysagère plus complexe du projet.

Prise en compte des transports en commun

- 18 contributions par mél ou courrier.
- 1 contribution en réunion publique le 16 juin.

Les contributions apportées concernant les transports en commun demandent la programmation d'aménagements spécifiques pour les transports en commun dans le cadre du projet :

- création d'un bus à haut niveau de services (BHNS) entre Valence et Romans, passant par les Couleures et Rovaltain ;
- mise en place de dispositifs spécifiques pour les bus en arrivée sur toutes les branches du giratoire : voies supplémentaires, gestion dynamique par feux.

Plusieurs personnes jugent que les sommes prévues pour le projet des Couleures devraient être reportées sur des aménagements destinés à modifier la part modale en améliorant l'offre par bus : il s'agit en particulier de créer des voies spécifiques pour les bus et une infrastructure pour un transport en commun en site propre (type BHNS).

Les bus utilisent à l'heure actuelle trois branches du rond-point des Couleures. Sur deux de ces branches (RD432 et avenue de Romans), des voies dédiées existent aujourd'hui. Seule la bretelle d'entrée de la RN532 sur le rond-point ne possède pas de voie bus dédiée. Le projet (solution 2) permettrait de fluidifier complètement le trafic les soirs de semaine aux horizons 2020 et 2030. Les bus n'auraient donc plus de difficultés à circuler sur le carrefour les soirs de semaine. Le samedi après-midi, le trafic étant plus tendu à l'horizon 2030, la DREAL a proposé d'allonger la double voie d'entrée sur le giratoire de la troisième branche (RN532), permettant ainsi d'améliorer l'écoulement du trafic sur la bretelle de la RN532.

Au stade actuel des études, une solution de création de voie bus supplémentaire n'a pas encore été étudiée.

Par la suite, la DREAL approfondira les études techniques et estimera plus précisément des dispositifs alternatifs en faveur des bus sur le carrefour. Des pistes de solution seront notamment étudiées pour améliorer les temps de parcours bus : mise en place d'un système de gestion dynamique par feux priorisant la voie issue de la RN532 en arrivée sur le giratoire, une voie supplémentaire...

Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération.

La politique de transport en commun du secteur et le projet type BHNS sont portés par Valence Romans Déplacements. Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est en cours d'élaboration et une enquête publique sera menée prochainement. Il précisera les objectifs de la collectivité en matière de transports en commun.

Insertion environnementale et paysagère du projet

- 12 contributions, dont 3 très détaillées, par mél ou courrier.
- 5 contributions en réunion publique le 16 juin.

Le volet paysager

Beaucoup de personnes s'interrogent sur l'insertion paysagère du projet, notamment au regard de la création de grands ponts et de remblais au sein d'un paysage de plateau (opposition au projet).

Une personne considère que l'accompagnement paysager (plantations) sera à même de permettre une bonne insertion du projet dans le site.

L'insertion paysagère du projet est un enjeu partagé par la DREAL et l'ensemble des partenaires, compte tenu de la solution proposée avec des ouvrages de grande hauteur (4,70 m).

Une optimisation a été recherchée dans la solution préférentielle présentée : suppression des remblais de grande hauteur pour ouvrir les vues, optimisation géométrique pour réduire la longueur des ouvrages et remblais au strict minimum.

Dans la suite des études, la DREAL fera appel à un prestataire avec les compétences spécifiques pour l'accompagnement paysager et architectural afin de répondre à cet enjeu fort d'intégration dans le paysage dans l'affinement du projet.

Le milieu naturel

Quelques personnes, la FRAPNA et le parti Europe Ecologie Les Verts s'inquiètent de l'incidence sur le milieu naturel : notamment au travers de la consommation d'espace agricole et naturel. Ces mêmes personnes rappellent la présence du captage des Couleures et estiment que l'infrastructure créera un risque majeur pour ce captage.

La conception géométrique (solution 2) a été volontairement retravaillée de façon fine, pour limiter les emprises du projet. Pour cela, le tracé reste au maximum "collé" à l'infrastructure existante : ce qui permet de réduire très nettement la consommation d'espaces agricoles et éviter le morcellement des parcelles. Le vallon de la Barberolle n'est touché qu'à la marge lors du raccordement des ouvrages à la RN7 actuelle. Enfin, des dispositifs de retenue des véhicules, associés à un système de réception des eaux pluviales étanche offrent une protection de la ressource en eau en évitant le déversement de polluants dans le sol et vers la nappe. Toutes ces dispositions seront précisées par la suite et le projet sera vraisemblablement soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

L'ensemble de ces dispositions permettent de rendre compatible ce projet avec les contraintes de protection du captage des Couleures à proximité (localisation en périmètre éloigné).

Le bruit

Quelques personnes, s'inquiètent du bruit occasionné par un passage dénivelé, notamment les personnes habitant à proximité immédiate du carrefour. Elles souhaitent alors un passage inférieur qui réduirait l'impact sonore.

S'agissant de la solution 2 proposée dans le dossier de concertation, la DREAL a prévu de réaliser une étude acoustique, dans le cadre de l'étude d'impact du projet, qui permettra de définir les besoins en protections acoustiques. Les protections acoustiques seront définies dans le respect du cadre réglementaire sur le bruit.*

Le gain de temps pour les usagers

- 13 contributions par mail ou courrier.
- 2 contributions en réunion publique du 9 juin.

5 contributeurs expriment un avis favorable au projet en raison du gain de temps occasionné par la dénivellation du carrefour des Couleures.

10 contributeurs estiment en revanche que le projet mobilise trop de fonds pour une gêne aux automobilistes qu'ils jugent finalement modeste : le temps perdu pour franchir le carrefour des Couleures est jugé faible par ces personnes.

Les pertes de temps actuelles atteignent un ordre de grandeur de 5 à 10 minutes selon l'heure de la journée et le trajet effectué. Le ressenti de la congestion par les usagers peut être différent en fonction du temps global de parcours et du trajet effectué. La fréquence avec laquelle l'utilisateur est amené à rencontrer ces congestions est également un facteur important.

Si la sensation de congestion est fonction du ressenti de chacun, l'Etat et les collectivités souhaitent réaliser ce projet afin de fluidifier globalement le trafic, assurer la sécurité des usagers circulant sur les voies rapides (incidence de la congestion avec des remontées de file sur la voie rapide), et pouvoir notamment améliorer la fiabilité des horaires de passage des transports en commun.

Les autres opérations routières

- 3 contributions par mail ou courrier reviennent plus généralement sur les autres projets routiers de l'Etat en région.
- 3 contributions en réunions publiques le 9 juin et le 16 juin.

Plusieurs personnes évoquent d'autres opérations routières qu'ils jugent indispensables : la couverture de l'A7 dans Valence, voire sa suppression, la création d'un pont supplémentaire sur l'Isère et plus localement la requalification du chemin des contrebandiers. Mais le projet qui revient le plus souvent est l'échangeur entre la RN7 et la route de Montélier. Quelques personnes considèrent sa réalisation indispensable pour soulager le trafic sur le secteur des Couleures et interrogent sur l'avancement du dossier et la date possible de mise en service de cette infrastructure.

L'échangeur de Montélier, tout comme le carrefour des Couleures, est inscrit dans le nouveau Contrat de Plan Etat Région (CPER) et sera réalisé sur la période du CPER (2015-2020). Sur l'échangeur de Montélier, les études sont moins avancées et la concertation publique ne peut être engagée aujourd'hui.

Par ailleurs, le lien entre les deux projets (Couleures et Montélier) est faible en termes d'impact en matière de trafic. L'échangeur de Montélier apporterait une baisse du volume de trafic sur l'échangeur des Couleures de 1 % à 5 % selon la période de la semaine (test réalisé dans le modèle de trafic pour le projet d'aménagement des Couleures). Chacun des deux projets (Les Couleures et Montélier) a sa propre légitimité et c'est pourquoi ils sont présentés de façon distincte. S'agissant des autres projets, ceux-ci ne sont pas suffisamment avancés pour être pris en compte dans les études concernant l'aménagement des Couleures. Ils sont portés par d'autres maîtres d'ouvrages.

Comprendre la modélisation du trafic

- 1 contribution par mail ou courrier.
- 4 contributions en réunion publique le 16 juin.

Le choix des situations de référence de trafic

Certaines personnes sont étonnées du choix des situations de trafic de référence : à savoir le vendredi soir et le samedi après-midi. Elles estiment que les trafics rencontrés le week-end lors des départs et retours de congés devraient être pris en compte pour dimensionner le projet.

Plusieurs personnes ont indiqué que l'horizon 2030 était trop proche et que l'investissement ne pourrait pas être pérenne plus de 10 ans après la mise en service. Un investissement plus élevé, pour permettre de réaliser la solution 3 ou 4 leur semble intéressant dans l'optique d'un projet plus complet et plus durable.

* Article de loi à venir

Le choix du samedi après-midi et du vendredi soir s'est fait sur la base de comptages montrant que ces deux périodes correspondaient aux pointes hebdomadaires récurrentes et les plus importantes (en volume).

Lors des études techniques préalables à l'enquête publique, une analyse des périodes de départ en congés sera réalisée. Si ces pointes sont ponctuelles, des solutions ponctuelles pourraient également être proposées par la suite (systèmes de gestion du trafic : feu, panneaux à message variable), pour éviter de "surdimensionner" l'infrastructure.

L'horizon retenu pour les modélisations de trafic permet de retenir des hypothèses d'évolution du trafic bien maîtrisées au travers des projets identifiés et des projections des documents d'urbanisme (SCoT, PLU). Au-delà de cet horizon, les hypothèses à retenir seraient plus aléatoires et la DREAL ne veut pas surdimensionner inutilement un ouvrage. D'autre part, les modélisations démontrent qu'à l'horizon 2030, le projet n'est pas saturé, ce qui garantit sa pérennité au-delà de 10 ans après la mise en service.

La prise en compte du développement urbain

Quelques personnes s'interrogent sur les hypothèses retenues en relation avec le développement urbain : cohérence avec le projet de PDU, de SCoT, les PLU et les développements programmés sur les ZACOM et zones d'activités du secteur. Certains sont particulièrement inquiets de l'incidence que pourrait avoir un développement des zones de Laye et des Couleures.

Quelques définitions

- **Plan Local d'Urbanisme (PLU) :** il s'agit du principal document d'urbanisme qui établit les règles d'aménagement du territoire. Il est réalisé à l'échelle communale (voir intercommunale PLUI).
- **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) :** c'est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Les PLU doivent être compatibles avec le SCoT.
- **Plan de Déplacements Urbains (PDU) :** c'est un document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés par le PDU, qui met en œuvre des mesures en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Les PLU doivent être compatibles avec le PDU.

La réalisation d'un modèle de trafic permet de projeter le fonctionnement du carrefour dans le futur. Dans le cas du carrefour des Couleures, la situation a été modélisée aux horizons 2020 (mise en service du projet) et 2030.

Pour réaliser ce modèle de trafic, il est nécessaire de prendre des hypothèses d'augmentation de la population, et de développement urbain (projets de logement, d'activités économiques et de commerce). Le modèle de trafic est ainsi basé sur :

- les orientations générales du projet de SCoT, tel qu'arrêté au moment des études réalisées ;
- les orientations des PLU et tendances INSEE (pour l'augmentation de la population) ;
- l'analyse des projets de zones d'activités et commerciales repris notamment dans le projet de SCoT et détaillés dans les projets menés par Valence Romans Sud Rhône-Alpes.

Concernant plus particulièrement la zone de Laye, le modèle tient compte des autorisations déjà obtenues en CDAC (par exemple Castorama) et de l'orientation du SCoT qui ne prévoit pas de développement d'activité commerciale sur la zone de Laye.

Sur la zone des Couleures, le projet tient compte des déplacements d'activité recensés à ce jour, mais ne tient pas compte d'éventuelles modifications d'enseignes aujourd'hui inconnues.

Qu'est-ce que la CDAC

La Commission Départementale d'Aménagement Commercial est composée d'élus et de personnes compétentes en la matière. Elle se prononce sur les projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale.

L'impact en phase travaux

- 2 contributions par courrier ou mél.
- 2 interventions en réunion publique.

Le sujet a été abordé principalement lors de la réunion dédiée aux commerçants. D'une façon générale, les interrogations portent sur la gestion et le maintien du trafic lors des travaux d'une part, et sur la possibilité d'accéder aux commerces des deux zones durant le chantier (et pour quelle durée).

La DREAL est particulièrement vigilante aux conditions de circulation en phase chantier. S'agissant d'une infrastructure sur le réseau routier national destinée à supporter un important trafic de transit, la circulation sera nécessairement maintenue dans des conditions proches de l'existant : en particulier le nombre de voies de circulation et les possibilités d'échanges. Pour cela, des chaussées provisoires pourront être construites lors des phases délicates. La solution proposée présente d'ailleurs l'avantage d'être réalisable en grande majorité hors des zones de circulation, donc sans impact majeur sur le trafic général. Enfin, la durée du chantier est plus courte dans le cas de la solution préférentielle (2) que dans d'autres solutions (solution 4, passage inférieur notamment).

Par la suite, les études techniques permettront de préciser le mode d'exploitation de la route à adopter pour minimiser l'impact sur la circulation et la durée des différentes phases de travaux.

Les modalités de la concertation et le financement du projet

Le financement

- 2 contributions par courrier ou mél.
- 4 questions en réunion publique.

Le sujet a été peu abordé dans l'ensemble. Certaines personnes s'étonnent de l'absence de la commune de Bourg-lès-Valence et de l'agglomération de Valence dans la clé de financement. Un contributeur considère que la participation de l'État n'est pas à la hauteur de ses responsabilités.

S'agissant d'une opération portant sur le réseau routier national, mais en interaction avec le réseau routier communal et départemental, une clé de financement a été mise en place entre l'État et les principales collectivités concernées. Cette clé de financement a été validée par le comité de pilotage constitué de l'État et des collectivités. L'agglomération de Valence ne peut participer financièrement car elle n'est pas compétente en matière de voirie. La commune de Bourg-lès-Valence n'a pas souhaité être associée au projet.

La concertation publique

Ces quelques personnes estiment que le périmètre du projet et de la concertation publique est trop restreint : selon elles, c'est un périmètre englobant a minima toute la zone des Couleures qui méritait d'être étudié et requalifié. Selon elles, c'est donc un projet bien plus large, englobant le réseau routier national mais aussi les voies internes de la zone des Couleures et l'entrée de ville de Valence qui devrait être soumis à la concertation publique.

La DREAL assure la maîtrise d'ouvrage des projets neufs localisés sur les routes nationales (RN7 et RN532). Dans un souci de cohérence avec le territoire, le périmètre d'étude choisi a été élargi à l'avenue de Romans (jusqu'au giratoire "Darty" qui dessert la zone commerciale des Couleures) et à la RD432 (jusqu'au giratoire du Plovier au nord de la zone commerciale de Laye). Ce périmètre a permis d'obtenir une vision globale du fonctionnement du "carrefour des Couleures" (au sens large), et de mettre en avant des dysfonctionnements inhérents aux voiries et parkings de la zone commerciale des Couleures et de Laye. Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures soulève des problématiques qui peuvent être solutionnées en dehors du champ de compétence de la DREAL.

Une personne s'étonne du faible nombre de réunions publiques et de la durée d'un mois de la concertation publique.

Les modalités de la concertation publique au titre du L300-2 sont laissées à l'initiative de l'entité organisatrice de la concertation publique. Elles ont été adaptées aux enjeux : une réunion publique réservée aux commerçants et une seconde tout public. Il s'agit d'un nombre courant de réunions et l'expérience montre que la multiplication des réunions publiques n'accroît que très faiblement le nombre de participants. Le nombre de participants aux réunions publiques n'a d'ailleurs pas été très élevé.

Enfin, il y a parfois confusion entre la concertation publique au titre du L300-2 et "l'enquête publique".

La concertation publique au titre du L300-2 est une concertation réalisée en amont du lancement des projets, pour se prononcer notamment sur l'opportunité de réaliser un aménagement. Cette concertation ne correspond pas à la procédure d'"enquête publique". Celle-ci se tiendra après la réalisation d'études techniques plus approfondies et permettra d'obtenir une "Déclaration d'Utilité Publique". Ce sera une nouvelle phase importante de consultation du public.

Les suites à donner

La concertation, qui s'est déroulée entre le 1^{er} et le 28 juin 2015 a ainsi permis de confirmer l'opportunité de réaliser un projet d'aménagement sur ce secteur.

Cependant, la solution 2 choisie comme préférentielle par le comité de pilotage ne fait pas l'unanimité dans la forme sous laquelle elle a été présentée : des améliorations sont attendues en matière :

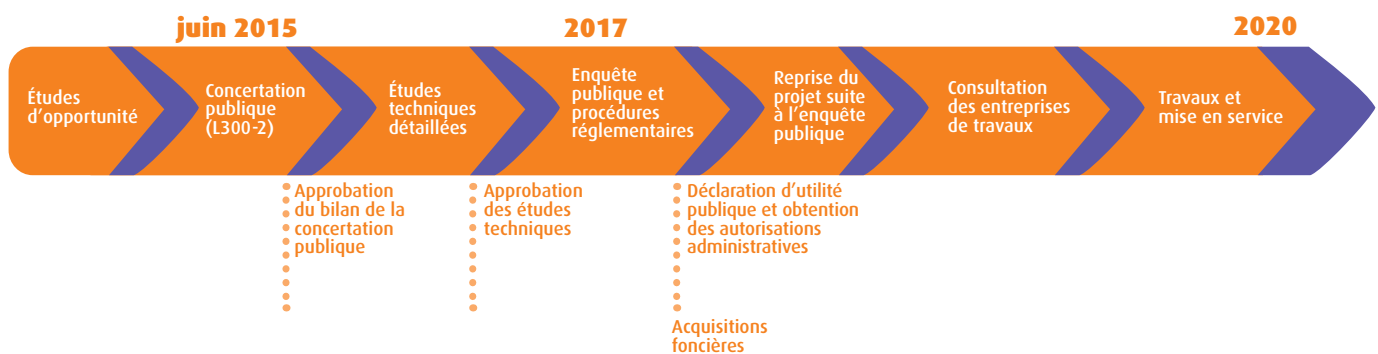
- de cheminements cyclables sécurisés ;
- d'amélioration de la desserte en transports en commun ;
- d'amélioration de la fluidité du trafic en toutes périodes (périodes de départ en vacances comprises).

Un point de vigilance particulier a été soulevé concernant l'intégration paysagère et environnementale du projet (bruits, aspects visuels, cohérence de l'entrée de ville...). Si ce point n'est pas ressorti d'un grand nombre de contributions, il reste un sujet que la DREAL et ses partenaires traiteront avec attention dans la poursuite des études.

Par ailleurs, des solutions alternatives complémentaires (différentes des 4 solutions présentées à la concertation) ont été proposées par le public. La DREAL s'engage donc à réaliser des études techniques des solutions alternatives, notamment en tranchée couverte et semi-enterrée, dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

L'ensemble des nouveaux éléments sera tout d'abord présenté aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude, puis présenté au public lors de l'enquête publique. Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération.

Les prochaines étapes du projet



La DREAL réalisera sur la base des éléments cités précédemment l'ensemble des études techniques visant l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et les autres autorisations réglementaires indispensables au vu des contraintes environnementales du site.

L'enquête publique pour obtenir la DUP permettra d'associer de nouveau le public. Ce sera donc également une des phases privilégiées durant laquelle chacun pourra s'exprimer.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les études techniques seront achevées en vue de la consultation des entreprises de travaux. Ceux-ci s'étaleront sur plusieurs années, avant la mise en service, espérée en 2020.

Annexes

Annexe 1



Les retombées dans les médias

Facebook

"NRJ Vallée du Rhône - Valence, France - Station de ...
<https://fr-fr.facebook.com/nrjvalleedurhone>

Bienvenue sur la Fan Page NRJ Vallée du Rhône ! ... On vient d'en parler à l'antenne : Moins d'embouteillages sur le Carrefour des Couleurs, ça vous dit ..."

"On vient d'en parler à l'antenne : Moins... - NRJ VALLEE DU ...
<https://fr-fr.facebook.com/nrjvalleedurhone/posts/848512368518864>

Désengorger le carrefour des Couleurs aux heures de pointe et séparer les flux de transit routier national du trafic local, tel est l'objectif de ce projet attendu ..."



Twitter

NRJ Vallée du Rhône (@nrjvdr)
<https://twitter.com/nrjvdr>

Nrj Vallée du Rhône retweeted Le dauphiné 26-07. moins d'embouteillages sur le Carrefour des Couleurs, ça vous dit ? :) #Valence ...

Le Dauphiné 26-07 (@LeDL26et07)
<https://twitter.com/LeDL26et07?lang=fr>
 Carrefour des Couleurs : découvrez le projet #Drôme #Valence

Préfet de la Drôme (Prefet26)
<https://twitter.com/Prefet26?lang=fr>
 Projet d'aménagement du #Carrefourdescouleurs : la concertation est lancée ce jour #Drôme

Drôme Ardèche (@DromeArdeche)
<https://twitter.com/DromeArdeche?lang=fr>
 VALENCE/SAINT-MARCEL-LES-VALENCE Carrefour des couleurs découvrez le projet #drome

Annexe 2

Détail des contributions par thème (mettre en cohérence avec les titres des rubriques et cumul des contributions présentées en p8).

Thématique	Nombre de contributions
Amélioration du passage des cyclistes et des piétons	102
Aménagement séparé pour les cycles au giratoire	75
Création d'un itinéraire Valence - Romans	44
La prise en compte des piétons aux Couleures	9
Le choix technique de la solution 2	41
Les solutions alternatives proposées	15
La conception technique du projet routier	12
Voie d'entrecroisement	6
Problèmes internes à la zone des Couleures	4
Prise en compte des transports en commun	19
L'insertion environnementale et paysagère du projet	17
Les autres opérations routières	6
Comprendre les modélisations de trafic	5
Impacts en phase travaux	4
Les modalités de la concertation et le financement du projet	7
Le gain de temps pour les usagers	pour : 5 contre : 10

Quelques précisions sur le décompte des contributions

Parmi les avis envoyés par e-mél à l'adresse dédiée, nous avons constaté que plusieurs présentaient des similitudes très fortes entre eux :

- 16 messages issus d'employés du secteur du Rovaltain sont quasi-identiques (modifications de forme), voire totalement identiques ;
- 3 contributions de personnes privées reprennent intégralement ou en partie la contribution d'EELV sans apporter de modification de fond au propos ;
- la contribution de l'association REVV est parvenue par deux envois de mél distincts. Les deux messages sont identiques.

Dans le tableau ci-contre, chaque message (même identique à un autre) est bien considéré comme une contribution. En revanche, la réponse est apportée collectivement sans distinction des nuances de forme des propos qui apparaissent dans certains messages.

Un contributeur a déposé un même avis par internet et sur le registre présent en mairie de Saint-Marcel-lès-Valence. Ces deux dépôts sont considérés comme une seule et même contribution.

Certains contributeurs ont déposés deux messages à quelques minutes d'intervalle : le second message étant le prolongement de la réflexion initiée par le premier. Là encore, dans la réponse apportée, ces 2 messages sont considérés comme une seule et même contribution par souci de cohérence du propos de l'auteur.



Encart extrait du site de l'association REVV

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Concertation publique au titre du L300-2 du code de l'urbanisme

Réunion publique
Mardi 16 juin 2015



Préfecture de la Drôme
DREAL Rhône-Alpes
Département de la Drôme

www.prefecture-drôme.fr

Les enjeux d'un projet à dimension régionale et d'une concertation

- Etienne Desplanques,
Secrétaire général, Préfecture de la Drôme
- Jean-Philippe Deneuvy,
Directeur adjoint, DREAL Rhône-Alpes
- André Gilles
Vice-président, Conseil Départemental de la Drôme




2

Objectif d'une réunion publique

- Présenter le projet d'aménagement du carrefour des Couleures ;
- Répondre aux questions et échanger sur le projet ;
- Recueillir l'avis des participants.

Elle s'inscrit dans la démarche de concertation publique au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme.




3


Ordre du jour

- I - Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?
- II - Les 4 solutions étudiées
- III - La solution privilégiée
- IV – Le financement du projet
- V - La concertation publique et au-delà

Sarah Emmelin
Responsable d'opération, DREAL Rhône-Alpes



Vue aérienne du carrefour des Couleures



4

I - Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?




5

Une double fonction pour un carrefour

Position du carrefour des Couleures dans le réseau autoroutier et routier national

- > Un rôle stratégique d'articulation des grands axes de circulation routière
- > Un carrefour de desserte locale :
 - relations domicile-travail
 - pôles commerciaux des zones de Laye et des Couleures
- > **A cause de ces deux fonctions, le carrefour est régulièrement saturé :**
 - en semaine aux heures de pointe (cumul des déplacements domicile-travail et du transit)
 - le samedi après-midi (cumul de la circulation liée aux centres commerciaux et du transit).




6

Paysage et cadre de vie

- Paysage d'entrée de ville standard, zone commerciale
- Environnement agricole et reliquats de milieu naturel (vallon de la Barberolle)
- Des ouvertures sur le grand paysage (Vercors)



La Barberolle



Alignement d'arbres le long de la RD432



Vue aérienne du carrefour des Couleures : un environnement agricole



7

Un périmètre d'étude élargi

Un périmètre élargi autour du carrefour des Couleures pour avoir une vision plus fine des dysfonctionnements constatés et apporter une réponse pertinente.



Carte du périmètre et des contraintes



8

Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :
 - les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;
 - et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.



9

Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :
 - les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;
 - et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.

Le samedi soir




10

Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :
 - les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;
 - et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.



Les remontées de file sur presque toutes les branches du carrefour


11

Des besoins en mobilité

- Des discontinuités dans le réseau 2 roues à prendre en compte dans la logique du schéma directeur cyclable de l'agglomération ;
- Fiabiliser les temps de parcours des transports en commun (lignes 9, 15 et Intercité concernées)






12

Synthèse des objectifs du projet

- **Séparer les flux de circulation nationale de la circulation locale,**
en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet d'aménagement, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence.
- **Rendre la circulation plus fluide et plus sûre,**
pour tous les types d'usages : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun.



13

II - Les 4 solutions étudiées



14

Solution 1 : 1,5M€



Plan de solution 1

15



Comparaison des solutions

	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Coût	1,5 M€	28M€	37M€	38M€
Réduction du trafic sur le rond-point*	-2,7 %	-20,3 %	- 25,5 %	-33,6 %
Impact Travaux	Peu d'impact	Circulation sous travaux possible	Circulation sous travaux possible	Travaux plus long. Circulation sous travaux difficile

* Le soir en semaine à l'heure de pointe, l'année de mise en service

=> **Solution 2, représente le meilleur compromis pour le maître d'ouvrage et les partenaires**

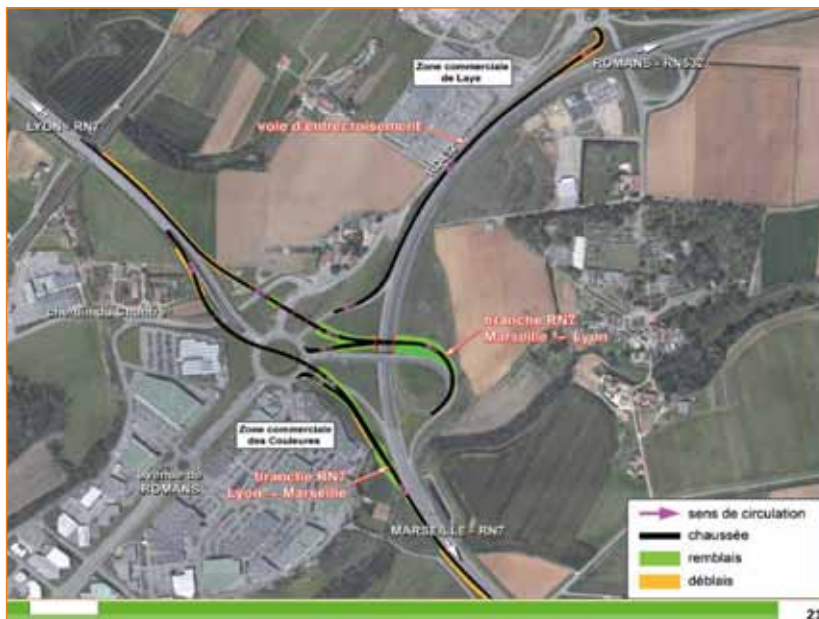


19

III - La solution privilégiée



20



21

Zoom 1

- Les véhicules sortent de la RN7 par la sortie 35 existante. Puis après avoir franchi la RN532 grâce à un pont, il leur est possible d'éviter le carrefour en passant par-dessus la RD432 et le chemin du Chantre pour venir s'insérer sur la RN7 plus au nord.



Zoom 2

- Les véhicules en transit sortent de la RN7 avant d'arriver au carrefour des Couleures. Grâce à un long pont de 240 m, ils passent au-dessus du chemin du Chantre et du carrefour. Puis, retrouvent la RN7 en direction du sud.



Zoom 3 : le réaménagement le long de la RN532



Schéma de fonctionnement



Création d'une nouvelle voie d'accès directe à la LACRA (RN532) depuis Saint Marcel-les-Valence :

- permet d'éviter le carrefour des Couleures aux heures de pointe et de gagner ainsi plus facilement la voie rapide en direction du Sud ;
- permet de diminuer d'environ 30 % la circulation sur l'entrée de la RD432 du rond-point.

L'insertion paysagère

L'intégration architecturale, environnementale et paysagère de l'ouvrage sera recherchée pour donner aux Valentinois une entrée de ville à la fois fonctionnelle et qualitative.



Vue depuis l'avenue de Romans : le pont très long permet de garder des ouvertures



25

Vue 3D du projet



Vue depuis la RN532 : le pont au-dessus de la RN532 reste au même niveau que le pont actuel



26

Une amélioration apportée liée aux hypothèses de développement urbain retenu



27

Les apports du projet en termes de trafic

Le projet permet de fluidifier complètement la circulation le vendredi soir (et donc tous les jours de la semaine)

- Gain de temps : entre 6 et 8 minutes sont gagnées en moyenne pour aller de la zone des Couleures (avenue de Romans) jusqu'à Saint-Marcel-lès-Valence
- Gain de temps de 2 minutes pour les automobilistes qui passent par la RN7, avec un meilleur confort de circulation (plus d'arrêt ou de ralentissement au niveau du rond-point).

> Film d'écoulement du trafic le vendredi soir

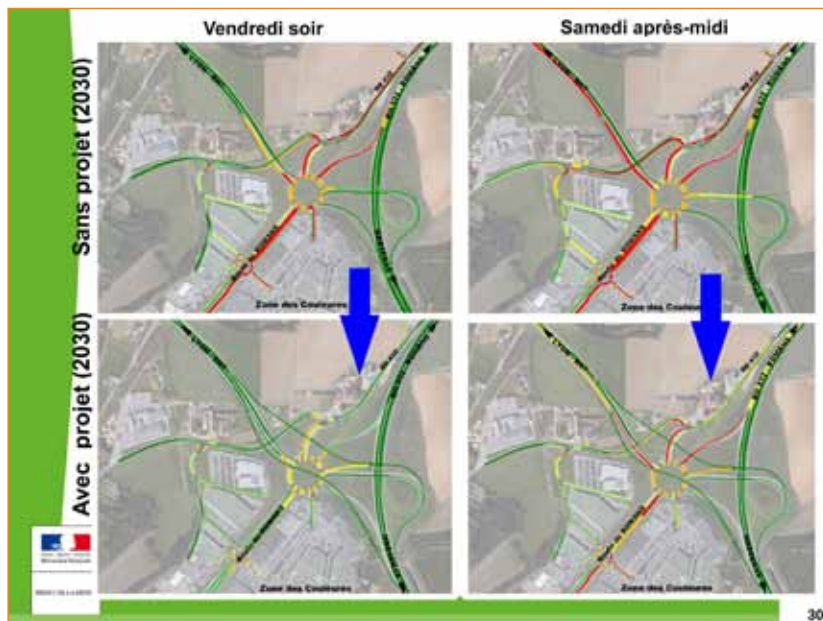


Les apports du projet en termes de trafic

Le samedi après-midi, l'amélioration est moins forte : toutefois, le gain de temps par rapport à la situation actuelle est important, notamment sur la RD432 et l'avenue de Romans, aujourd'hui totalement congestionnées à cette période.

- Plus de 12 minutes sont gagnées en 2020 pour aller de la zone des Couleures (av. de Romans) jusqu'à Saint-Marcel-lès-Valence (après le carrefour du magasin Castorama)
- Gain de temps : entre 6 et 11 minutes pour les automobilistes qui passent sur le trajet RN7 Nord vers RN7 Sud.

> Film d'écoulement du trafic le samedi après-midi



Les aménagements complémentaires Modes doux : vélos



31

Modes doux : vélos

- Privilégier le bouclage des aménagements existants et ne pas inciter les cyclistes à emprunter le giratoire des Couleures.
- Pour assurer la continuité entre les bandes cyclables (zone commerciale) et les bandes multifonctions (RD432) :

=> création de bandes cyclables sur le chemin du Chantre et courte section de piste cyclable sous le pont existant de la RN7



Vue depuis le chemin du chantre



32

Les aménagements complémentaires Transports en commun

- Temps de parcours amélioré et fiabilisé le vendredi soir pour toutes les lignes (et donc tous les jours de la semaine) ;
- Le samedi après-midi le projet améliore la situation, mais le trafic reste très chargé, notamment sur la bretelle RN532

=> Des pistes d'amélioration pour la ligne Intercitéa et les car TER dans le sens Romans/Valence par la RN532 seront étudiées par la suite ;



Bus intercitya



33



Coût et financement

- Le coût à terminaison 2020 s'élève à 28 M€ (comprenant tous les frais : travaux, études, acquisitions foncières).
- Le financement est assuré suivant la répartition suivante :

	Montant	Quote part
État	18 M€	64,2 %
Conseil départemental de la Drôme	5 M€	17,9 %
Valence	4,61 M€	16,5 %
Saint-Marcel-lès-Valence	0,39 M€	1,4 %

36

V - La concertation publique et au-delà



37

La concertation en cours

- Lors de la concertation publique, chacun peut s'informer et s'exprimer :
 - En consultant
 - le site internet www.carrefourdescouleures.fr,
 - le dossier de concertation disponibles en mairies de Valence et de Saint-Marcel-lès-Valence et sur internet
 - les expositions et sur les zones commerciales de Laye et des Couleures et
 - Donner son avis :
 - par mail : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr,
 - par courrier,
 - sur les registres en mairie,
 - lors des réunions publiques.

Chronologie de la concertation



Les prochaines étapes...

- Après approbation du bilan de la concertation publique, les études techniques détaillées débiteront.
- Une nouvelle phase de consultation du public aura ensuite lieu lors des enquêtes publiques. Chacun pourra à nouveau prendre connaissance de l'avancée des études et se prononcer sur le projet.



39



Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES
5, place Jules Ferry 69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

