



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DU PAYS ROUSSILLONNAIS

COMPTE-RENDU CONSEIL COMMUNAUTAIRE **DU MERCREDI 05 JUIN 2013**

MEMBRES PRESENTS :

AGNIN	MM. MONTEYREMAR, ASTRUC
ANJOU	M. ROZIER, Mme FENOY
ASSIEU	MM. MONIN, MONNET
AUBERIVES SUR VAREZE	M. RONZEL
BOUGE CHAMBALUD	MM. FORCHERON, GALERA
CHANAS	MM. GUERRY, MALATRAIT
LA CHAPELLE DE SURIEU	MM. GIRARD, GONTARD
CHEYSSIEU	M. COUTURIER
CLONAS SUR VAREZE	Mme BADIN, M. LONGEAN
PEAGE DE ROUSSILLON	Mmes MASSON, DAMIAN, MM. CHASSAING, GABET, VILLEMAGNE
LES ROCHES DE CONDRIEU ROUSSILLON	Mme DUGUA, M. CONTAMIN M. BERTHOUARD, Mmes DIHL, XAVIER, MM. BARRIER, BEDIAT, TAALBA, DUMAS
SABLONS	Mme DI BIN, M. THOMAS
ST ALBAN DU RHONE	MM. JARRET, CHAMBON
ST CLAIR DU RHONE	M. NEMOZ, Mmes DUPENT, GUILLON, MM. ESSON, MEYRAND
SAINT MAURICE L'EXIL	M. CHARVET, Mme HOLT, MM. CLOIX, MONDANGE
SAINT PRIM	M. BARRAUD
ST ROMAIN DE SURIEU	MM. MOUCHIROUD, VINCENDON
SALAISE SUR SANNE	M. CROUAIL, Mme GIRAUD, MM. FRAYSSE, VIAL
SONNAY	M. GELAS
VERNIOZ	M. SCHRICKE

EXCUSES AVEC POUVOIR : Mme BERNARD à M. RONZEL, M. BOUCHERAND à M. MALATRAIT, M. MARTINEZ P. à Mme MASSON, M. CHAVANON à M. MONDANGE, M. FABBRI à Mme HOLT, Mme MEDINA à M. FRAYSSE, M. PRAS à M. GELAS, M. ROUX à M. SCHRICKE.

EXCUSES : Mme RICHOUX, MM. BONNETON, JULLION, MARTINEZ D., GERIN, SATRE, THIVOLLE.

M. Alain BARRIER a été élu secrétaire de séance.

Francis Charvet ouvre la séance du conseil communautaire. Aucune observation n'est formulée sur le compte-rendu de la séance du 24 avril. Il aborde ensuite les différents points de l'ordre du jour.

1/ Voirie.

1.1/ Zones commerciales RN7 : étude de circulation.

- Francis Charvet expose que la CCPR a confié en juillet 2012 au cabinet Horizon Conseil la réalisation d'une étude de trafic et de circulation portant sur la RN7 dans sa traversée des zones commerciales du sud du pays roussillonnais (du carrefour du Renivet à Salaise au giratoire d'entrée d'autoroute de Chanas). Cette étude intègre diagnostic de la situation actuelle, définition des trafics futurs, projets d'aménagement. Monsieur David Delahaye du cabinet Horizon Conseil présente le rendu de cette étude dont un exemplaire est joint à la présente note.

L'étude s'appuie sur un diagnostic effectué à l'aide de comptages automatiques de trafic en distinguant les trafics VL/PL par sens, par tranche horaire durant une semaine ainsi que des comptages directionnels réalisés au droit des principaux points d'échanges.

Les trafics futurs ont été évalués en prenant en compte les projets d'aménagement des zones économiques attenantes.

- Les comptages automatiques de trafics ont fait ressortir :

- * Des flux journaliers importants sur la RN7 le vendredi variant entre 12 800 véhicules / jour sur la partie nord de l'étude (carrefour du Renivet) pour atteindre près de 24 000 véhicules / jour dans les 2 sens sur la partie sud (côté Chanas). La RN7 est donc proche du point de saturation sur cette partie sud.
- * Des trafics importants sur les principales voiries départementales (RD51, 1082, 5019) qui ont les capacités de les supporter réserve faite de leurs débouchés sur la RN7.
- * L'importance du trafic généré par Green 7 : 4 700 véhicules / jour dans les 2 sens le vendredi et 9 000 véhicules / jour le samedi.
- * Des taux de trafics poids lourds soutenus sur la RN7 (9 à 12 %).
- * Des trafics journaliers tous postes stables les mardi, mercredi, jeudi, samedi (91 à 94 000 véhicules), plus faibles le lundi (84 000 véhicules) et plus forts le vendredi (103 000). Le dimanche enregistre 24 000 véhicules.

- Les trafics futurs ont été établis en intégrant la création de 60 000 m² de surfaces de vente plus la clinique. Ces projets d'aménagement devraient générer 1 300 à 1 900 véhicules / heure supplémentaires en heure de pointe - semaine, double sens, les vendredi et samedi. L'écoulement du trafic deviendra de plus en plus difficile si aucun aménagement n'est apporté.

- Les principaux aménagements proposés pour conserver de bonnes conditions de circulation sont les suivants :

- Réaménagement du carrefour à feux du Renivet en giratoire.
- Suppression du carrefour Jonchain Nord.
- Amélioration des conditions d'accès au centre commercial Carrefour par l'instauration de sens unique sur les voies d'entrée et sortie, la suppression des cisaillements et tourne à gauche, l'élargissement de la voie d'entrée au giratoire.
- Création d'un carrefour giratoire au nord de Plein Sud au croisement avec la RD51 (route d'Agnin).
- Elargissement bretelle d'accès au giratoire des zones des Nèves et des Justices.
- Passage à 2 voies de la RN7 entre les giratoires de la Paix (Carrefour) et de l'entrée d'autoroute de Chanas.
- Traitement du giratoire de Chanas par la création d'un passage sous le giratoire dans le double sens Nord-Sud.

- Le coût estimatif de ces interventions niveau esquisse s'établit à 11 500 000 € HT non compris le giratoire de Chanas, les acquisitions foncières, les déplacements de réseaux.

- Plusieurs interventions sont faites à l'issue de cette présentation :

- * Patrick Bediat relève qu'il s'agit d'un aménagement conséquent, que le giratoire Green 7 devient obsolète, évoque l'incidence du développement de la ZIP pour les trafics futurs. Il estime qu'on agit comme si ce schéma de développement était le seul à retenir ; il faut plutôt renforcer les centres d'agglomération. Il faut réfléchir au développement des transports par train ou par car, des pistes cyclables. Il ne faut pas oublier l'aménagement du rond-point Vallin.
- * Christine Masson note que ces points ont déjà été évoqués lors de l'aménagement du giratoire Plein Sud. Elle estime qu'il n'y a pas de vision d'anticipation sur les aménagements routiers à réaliser, qu'on n'a pas su faire, et qu'on va à l'encontre de la stratégie des grandes surfaces qui reviennent dans les centres villes. Elle demande si l'étude prend en compte les croissances de trafic liées à l'évolution de la population ; il est répondu sur ce dernier point que les aménagements proposés laissent des marges de manœuvre pour ces trafics supplémentaires. Elle pense qu'on ne règle pas le problème de fond et qu'il faudra mettre de nouveaux financements dans une dizaine d'années.
- * Gilles Ronzel approuve les précédentes interventions. Il estime qu'on est dans le schéma de ce qu'il ne faut pas faire en termes d'aménagement. Les aménagements routiers appellent du trafic supplémentaire. La concentration des activités économiques le long de la RN7 n'est pas une bonne chose.
- * Marc-Antoine Chassaing estime que de tels aménagements de la RN7 se font au détriment d'opérations de voirie à mener dans les communes. Il estime que l'étude est partielle et peu intéressante. Le coût de 11 M € n'intègre pas par ailleurs les travaux du giratoire. Il est répondu sur ce dernier point que la réflexion sur le giratoire ne peut être menée qu'à un niveau supra communautaire en liaison avec l'Etat et les autres collectivités territoriales. Il précise qu'on ne traite pas des équipements routiers hors zones économiques (giratoire des cités, avenue Jacques Prévert ...) ; il est répondu que ceux-ci sont intégrés dans l'étude globale de circulation déjà vue en conseil communautaire et que cette présentation constitue un zoom sur l'espace des zones économiques.
- * Francis Charvet regrette le côté négatif de ces différentes interventions. Il note qu'il ne faut pas opposer les différents types d'aménagement routier, rappelle que le développement des zones économiques se fait dans le cadre d'un aménagement global pensé au niveau du SCOT. Il relève également que la CCPR est appelée à intervenir sur la RN7 parce que l'Etat ne l'a pas fait, précise que les difficultés rencontrées sur le giratoire de Plein Sud qui fonctionne bien dans l'ensemble sont dues pour l'essentiel aux préconisations techniques imposées par l'Etat.
- * Maryse Dihl note qu'il ne faut pas déconnecter cette réflexion de celle à mener sur le centre de l'agglomération et sur des axes aussi importants que la route de Sablons.
- * Gilles Vial relève qu'on a la chance d'être sur un territoire dynamique et que l'aboutissement de projets importants implique pour les collectivités de réaliser des aménagements adaptés.
- * Christine Masson regrette que les projets présentés n'intègrent pas des couloirs pour les bus et des pistes cyclables.
- * Marcel Berthouard déplore fortement l'absence de financement de l'Etat sur de telles opérations.
- * Francis Charvet conclut le débat sur ce point en remerciant Monsieur Delahaye pour sa présentation.

1.2/ Travaux voirie route de l'écluse Sablons : convention financière avec la CNR.

- Gabriel Girard expose que la CCPR, dans le cadre de son programme de voirie 2012, a réalisé un mini-giratoire sur la route de l'écluse à Sablons avec une voie d'accès à la cité CNR. Le coût des travaux s'est élevé à 104 396,58 € HT. La CNR accepte de participer à cette opération à hauteur de 33 % du montant des travaux soit 34 450,87 € HT.

Le conseil communautaire unanime approuve la signature de la convention de partenariat financier avec la CNR qui officialise cette participation.

1.3/ Programme voirie 2013.

Gabriel Girard présente le programme voirie 2013 approuvé par la commission dans sa réunion du 29 mai. Une enveloppe budgétaire de 1 000 000 € est affectée à ce programme sur l'exercice 2013. Le montant des travaux estimatifs s'élève à 1 209 000 € HT en intégrant les eaux pluviales ; ce dépassement de crédits devrait être couvert par le disponible du programme 2012 réalisé sur 2013.

- Patrick Fraysse et Jackie Crouail rappellent que la commune de Salaise souhaite la réalisation d'un programme important de requalification de la rue Vaillant Couturier avec création d'une piste cyclable ; de ce fait Salaise s'oppose aux travaux d'enrobé envisagés par la CCPR sur une partie de cet axe. Gabriel Girard note que la CCPR ne pourra peut-être jamais s'engager sur un tel programme au vu de son coût (> 1 M €) et au vu des autres demandes à traiter par le budget communautaire ; il relève également que des travaux de remise en état de cette voirie dans sa configuration actuelle devront être programmés à terme pour des raisons d'entretien ou de sécurité.

- Sur question de Jean Nemoz, Gabriel Girard précise que les classements de voirie 1-2-3 correspondent à leur importance au sein du tableau de la voirie communautaire.

- Christine Masson exprime son désaccord sur le fait que la rue Bois Pilon ne soit pas intégrée dans le programme voirie 2013.

Le programme voirie 2013 est approuvé à l'unanimité du conseil communautaire moins 1 contre et 2 abstentions.

2/ PPRT : dispositif PARI.

Mademoiselle Anne Jestin de la Direction Départementale des Territoires présente le Programme d'Accompagnement sur les Risques Industriels à partir d'un document joint au présent compte-rendu.

- La Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère du Développement Durable expérimente le dispositif PARI (Programme d'Accompagnement sur les Risques Industriels) sur 8 PPRT en France. Il vise à accompagner les propriétaires privés de logements dans le cadre de la mise en œuvre de mesures de protection imposées par les PPRT. Le PPRT de Roussillon-Salaise a été retenu pour participer à cette expérimentation sur la période 2014-2015.

- Ce dispositif s'appliquerait sur les secteurs concernés des communes de Salaise et du Péage de Roussillon après l'approbation du PPRT : 150 habitations sont identifiées (106 sur Salaise et 44 sur Péage de Roussillon).

- La mise en œuvre du dispositif PARI implique un accord local volontaire sur le financement des travaux, l'organisation et le suivi opérationnel. Cet accord conditionne le financement complet par l'Etat de l'animation du dispositif qui sera confiée à un opérateur choisi dans le cadre d'une procédure de marché public.

- Le financement des travaux est proposé sur la base de l'accord AMARIS qui avait été négocié entre l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs et les industriels : 25 % pour la collectivité locale percevant la contribution économique de l'industrie à l'origine des PPRT (aujourd'hui la CCPR), 25 % pour l'industriel, 40 % de crédits d'impôts. Par rapport à la clé de financement AMARIS, il est proposé que les participations collectivités locales et industriels passent chacune de 25 à 30 % ; les habitants n'auraient de ce fait aucune dépense à leur charge sauf à faire l'avance des crédits d'impôts. Pour un montant total estimatif de travaux de 1 000 000 €, les participations prévisionnelles sont estimées à 300 000 € pour les collectivités locales, 300 000 € pour les industriels, 400 000 € pour l'Etat via les crédits d'impôts.

- Le financement de la participation des collectivités locales avait été débattu lors de la réunion de bureau du 8 février 2012. Il avait été relevé que l'impôt économique qui a succédé à la taxe professionnelle est actuellement perçu par la CCPR ; il avait été noté que cette imposition était encaissée par la commune jusqu'en 2002 avant la date d'instauration de la TPU et que les

communes ont conservé ce produit d'impôt qui leur est reversé par l'attribution de compensation. La CCPR ne conserve comme recette fiscale nouvelle que le « surplus d'imposition » par rapport à 2002. Il avait donc été envisagé que la participation des collectivités locales au dispositif PARI soit partagée entre la CCPR et les communes concernées.

- Le Bureau propose au conseil communautaire de retenir cette proposition et de partager en 2 parts égales la participation incombant aux collectivités (50 % CCPR - 50 % communes concernées).

Le dispositif présente plusieurs avantages : s'assurer de la réalisation des travaux ; partenariat Etat-industriels-collectivités ; expérience pouvant servir au PPRT de Saint Clair du Rhône ; conditions de financement. La convention devrait être proposée à la signature des 7 partenaires financiers en septembre prochain. Le lancement de la phase terrain du PARI est prévu début 2014 après approbation du PPRT.

- Francis Charvet expose qu'il est important de répondre rapidement sur l'implication de la CCPR dans ce dispositif afin de ne pas être exclu de l'expérimentation. Il précise que les industriels ont décidé de s'en tenir au taux de participation de 25 % prévu par l'accord AMARIS ce qui a pour effet de laisser 5 % à la charge du propriétaire.

- Patrick Bediat demande des précisions sur le coût des travaux par logement ; en réponse à sa question, il est précisé que les personnes non imposables percevront un chèque de l'Etat au titre des crédits d'impôt.

- André Mondange note que la réglementation française sur les risques technologiques chimiques se situe au plus niveau d'exigence sur le plan mondial. Il faudrait une harmonisation au niveau de l'Europe.

- Vincent Couturier évoque la situation des propriétaires qui refuseraient d'engager les travaux.

- Christine Masson expose que la commune du Péage de Roussillon a déjà pris sa délibération en pensant que l'engagement des collectivités locales se situait au taux de 25 %.

- Yvan Esson est très heureux qu'un tel type de financement puisse être instauré. Il ne serait pas compréhensible qu'il ne puisse pas être applicable dans le cadre du PPRT Saint Clair du Rhône - Les Roches de Condrieu.

- Marc-Antoine Chassaing relève qu'il est anormal que l'Etat impose des normes et demande des participations financières aux collectivités locales. Il demande également pourquoi la CCPR ne paye pas la totalité de la participation des collectivités locales ; Francis Charvet rappelle que la commune de Péage de Roussillon perçoit toujours au titre de l'attribution de compensation une part importante de l'impôt économique payé par les industries à l'origine des risques.

- Patrick Bediat s'inquiète des participations différentes du Péage de Roussillon (25 %) et Salaise (30 %) ; il souhaite un traitement égalitaire du dispositif sur l'ensemble du territoire.

- Jackie Crouail évoque le paiement des participations restant à la charge des habitants, ce qui peut soulever des difficultés.

- Francis Charvet propose au conseil communautaire de s'en tenir aux engagements initiaux de la CCPR ce qui établit une enveloppe financière maximale s'élevant à 150 000 € (50 % des 300 000 € demandés aux collectivités locales).

Le conseil communautaire à l'unanimité moins 1 contre approuve cette proposition.

3/ Etude de territoire.

Francis Charvet expose que le conseil communautaire a évoqué à plusieurs reprises l'intérêt de lancer une étude globale portant sur le territoire de la CCPR. A cet effet, le bureau propose au conseil communautaire le lancement d'une étude ayant pour objet d'aider à la définition des politiques locales qui doivent être mises en œuvre à l'échelle de la communauté de communes afin de répondre aux besoins des habitants du pays roussillonnais. Cette étude intégrera l'ensemble des thématiques (économie, emploi, logement, transport, enfance, jeunesse ...) en identifiant la structure la plus pertinente (CCPR, commune, association ...) pour porter telle ou telle partie d'une compétence.

L'étude devra prendre en compte la situation géographique de la CCPR (aire d'influence métropole lyonnaise, SCOT ...) et évoquer les compétences devant être traitées à un niveau supra communautaire en proposant des modes de gouvernance adaptés à l'exercice de ces compétences. Elle proposera en conséquence de toutes ces analyses plusieurs scénarios d'évolution de la CCPR pour les prochaines années.

L'étude sera menée en lien étroit avec les commissions thématiques de la CCPR mises en place lors de l'évolution des compétences de la communauté de communes et avec un comité de pilotage.

Le conseil communautaire unanime approuve le lancement de cette étude.

4/ Tarifs communautaires.

Jean Nemoz expose que le Bureau propose au conseil communautaire de conserver les tarifs communautaires actuellement en vigueur.

4.1/ Conservatoire.

Enseignements	Habitant de la Communauté de Communes Du Pays Roussillonnais			Habitant extérieur CCPR		
	Enfant	Jeune 18-25 ans	Adulte	Enfant	Jeune 18-25 ans	Adulte
Eveil Musique	25 €			135 €		
Eveil Danse	65 €			160 €		
Eveil Musique Et Danse	85 €			270 €		
Formation Musicale	65 €	65 €	65 €	140 €	140 €	140 €
Atelier	55 €	55 €	55 €	60 €	60 €	60 €
Danse	65 €	100 €	150 €	160 €	185 €	220 €
Enfant Instrument + Formation Musicale + Atelier						
1er enfant du foyer	130 €			380 €		
2ème enfant du foyer	85 €			380 €		
3ème enfant du foyer Et suivants (par enfant)	45 €			220 €		
Jeune Instrument + Formation Musicale + Atelier						
1er jeune du foyer		190 €			490 €	
2ème jeune du foyer		100 €			460 €	
3ème jeune du foyer Et suivants (par jeune)		60 €			300 €	
Adulte Instrument + Formation Musicale + Atelier						
1er adulte du foyer			250 €			600 €
2ème adulte du foyer			120 €			550 €
3ème adulte du foyer Et suivants (par adulte)			80 €			400 €
Locations d'instruments	80 €	80 €	80 €	100 €	100 €	100 €

Des droits d'inscription d'un montant de 25 € seront demandés afin d'éviter que des personnes s'inscrivent puis ne confirment pas leur inscription en réglant leur participation, ce qui est susceptible d'empêcher l'inscription d'autres élèves faute de place ; cette somme sera conservée par la CCPR dans un tel cas de figure. Pour les élèves qui suivront effectivement les cours, ces droits d'inscription constitueront un acompte sur leur cotisation.

- Patrick Bédiat relève que les tarifs communautaires du Conservatoire sont très accessibles. Il apparaît cependant intéressant d'avoir connaissance de la situation socio-professionnelle des élèves afin de pouvoir éventuellement adapter les tarifs en fonction des revenus. Jean Nemoz précise que le dossier d'inscription pour la présente rentrée scolaire demande les éléments financiers nécessaires à ce calcul afin d'établir les simulations de mise en place d'un tel mode de paiement.

4.2/ Piscine Charly Kirakossian.

- * Plein tarif :
 - 1 entrée : 2,10 €
 - Abonnement 10 entrées : 14,70 €
- * Enfant (6 ans jusqu'à 15 ans inclus) :
 - 1 entrée : 1 €
 - Abonnement 10 entrées : 7 €
- * Enfant (jusqu'à 5 ans inclus) : gratuité

4.3/ Cours natation scolaire.

- Ecole de la CCPR : 100 € / créneau
- Ecole extérieure à la CCPR : 133 € / créneau

4.4/ Médiathèque.

Abonnement annuel adultes	5,00 €
Abonnement annuel enfants	2,50 €
1 ^{er} rappel après le rappel précédent	1,00 €
2 ^{ème} rappel après le rappel précédent	3,00 €
3 ^{ème} rappel après le rappel précédent	6,00 €
4 ^{ème} rappel après le rappel précédent	12,00 €
Carte perdue	3,20 €
Photocopie (par unité)	0,15 €

Le conseil communautaire unanime adopte les tarifs communautaires proposés.

5/ TRIDAN : étude de circulation et déplacements.

- Francis Charvet expose que la 4^{ème} conférence de TRIDAN s'est prononcée pour le lancement d'une étude sur les problèmes d'infrastructures routières et sur le système de déplacements au sein de son espace géographique. Cette étude doit permettre d'arriver à une position commune sur les actions à engager et leurs priorisations. A partir des données existantes, l'étude dressera un panorama des différents modes de déplacements, effectuera une analyse approfondie du trafic routier de marchandises et de personnes (domicile - travail et déplacements ménages).

- L'étude s'effectuera en 3 phases :

- * Phase 1 : état des lieux des déplacements avec une analyse rétrospective routière 1999 à nos jours.
- * Phase 2 : analyse prospective des trafics à 20 ans.
- * Phase 3 : établir des préconisations réalistes et opérationnelles en proposant 3 scénarios de schémas d'organisation, une synthèse des besoins en infrastructures - déplacements (aménagement rond-point Chanas ; nouvel échangeur autoroutier entre Chanas et Tain ;

nouveau franchissement du Rhône), des pistes de développement de solutions alternatives et complémentaires au transport routier.

- Un comité de pilotage et un comité technique associant les différents EPCI seront mis en place. Le portage administratif est effectué par la communauté de communes du Bassin d'Annonay avec Vivarhône en relai. Le financement de l'étude sera couvert par les EPCI sur la base des critères 50 % population DGF - 50 % potentiel financier par habitant des EPCI, ce qui fixe le taux de participation de la CCPR à 40,54 %. Le montant prévisionnel de l'étude est de 59 800 € TTC soit 24 243 € pour la CCPR.

- Le conseil communautaire unanime approuve la signature de l'avenant n°2 à la convention constitutive de l'entente TRIDAN qui officialise ces engagements.

6/ Subventions.

Francis Charvet présente les propositions de subventions 2013 :

• Ets scolaires pour voyages	:	10 000 €
• Lycée de l'Edit option Théâtre	:	2 500 €
• Foyer Lycée Professionnel de l'Edit Club aéromodélisme	:	1 300 €
• Association sportive Lycée Roussillon	:	1 250 €
• Association sportive Collège Roussillon	:	1 250 €
• Association sportive Collège St Maurice	:	1 250 €
• Association sportive Collège Salaise	:	1 250 €
• Foyer collège Roussillon	:	850 €
• Foyer collège St Maurice	:	850 €
• Foyer collège Salaise	:	850 €
• Foyer lycée de l'Edit	:	850 €
• Foyer SEGPA (Section d'enseignement professionnel adapté)	:	260 €
• Chambre agriculture	:	17 426 €
• Comité territorial Isère Rhodanienne	:	2 000 €
		S/TOTAL 65738
		: 41 886 €
• MIJIR	:	85 544,55 €
• Amicale du personnel	:	25 000,00 €
• Service remplacement agricole de Roussillon	:	3 000,00 €
• ADEIR (Association pour le Développement Economique de l'Isère Rhodanienne)	:	3 400,00 €
• GEIQ (Groupement d'employeurs pour l'insertion et la Qualification du Nord Isère et de l'Isère Rhodanienne)	:	5 000,00 €
• Initiative Rhône Pluriel	:	30 754,20 €
• Air Rhône Alpes	:	13 624,00 €
• UMIJ (Union Mutualiste pour l'Habitat et l'Insertion des Jeunes)	:	55 000,00 €
• Trait d'Union	:	31 605,00 €
• Ecole de la seconde chance	:	15 000,00 €
• APRESS	:	31 375,00 €
• Jeunes sapeurs-pompiers	:	5 500,00 €
• Mutuelle Iséroise des Fonctionnaires des Collectivités Territoriales (Mutuelles de France)	:	14 238,75 €
• Commerce et Savoir Faire	:	3 000,00 €
• Hôpital Lucien Hussen (poste MDA)	:	11 500,00 €
• PREVENIR	:	26 000,00 €
• Vivre livre	:	600,00 €

• CRIIRAD	:	8 500,00 €
• SMAEL (Projet Péage Express)	:	500,00 €
S/TOTAL 6574	:	369 141,50

- La participation aux voyages scolaires d'une durée de plusieurs jours des élèves des 3 collèges publics de la CCPR et du lycée de l'Edit reste calculée sur la base de 12 € / enfant / voyage pour les séjours en France et 15 € / enfant / voyage pour les séjours à l'étranger.

- Francis Charvet précise que la proposition de subvention de 3 000 € pour l'opération collecte des haricots doit être retirée. Gérard Forcheron explique que cette opération ne peut être menée sur 2013 en raison des conditions météorologiques qui n'ont pas permis de planter les haricots aux dates habituelles. Patrick Bediat regrette que cette action qui concerne de nombreux jeunes doive être supprimée. La question des emplois d'été des jeunes est importante et justifie une réflexion du conseil communautaire.

- Francis Charvet précise qu'une subvention de 3 000 € est proposée pour Commerce et Savoir Faire en l'absence de demande puisque cette association est en pleine restructuration. Christine Masson approuve cette position qui intervient alors que la CCPR développe avec le poste de Laurence Ung ses interventions en faveur du commerce et qu'il y a la volonté de regrouper les commerçants de l'ensemble des communes de la CCPR.

- Patrick Bediat approuve l'attribution d'une subvention à l'option « Arts Dramatiques et expression théâtrale » du lycée de l'Edit mais déplore que celle-ci soit la conséquence d'un désengagement financier de la Région.

- Le conseil communautaire unanime approuve les propositions de subventions 2013. Le conseil communautaire aura à se prononcer d'ici à la fin de l'année sur le vote de nouvelles subventions lorsque la modification des statuts de la CCPR sera approuvée. Ce vote concerne principalement les aides aux associations sportives, culturelles, caritatives touchées par ces transferts de compétences.

7/ Convention avec l'UMIJ.

Marcel Berthouard rappelle que le dispositif d'hébergement temporaire en pays roussillonnais est assuré dans le cadre d'une convention de partenariat entre l'UMIJ et la CCPR. Il s'appuie sur un ensemble de 11 logements. Les modalités du dispositif sont précisées dans le cadre d'une convention de partenariat. La participation financière de la CCPR s'établit à 55 000 €.

Le conseil communautaire unanime approuve le vote de cette convention conclue pour l'année 2013, renouvelable chaque année par avenant.

8/ Mission d'insertion professionnelle des allocataires du RSA : convention avec le département de l'Isère.

Francis Charvet expose que la convention, conclue entre la CCPR et le département de l'Isère, a pour objet le financement des référents du parcours emploi renforcé. La CCPR emploie un animateur local d'insertion - chargé d'accompagnement emploi, qui a pour mission d'accompagner dans un parcours d'insertion professionnelle individualisé vers l'emploi durable les allocataires du RSA qui ont des difficultés pour accéder à l'offre de service de droit commun de Pôle Emploi. L'agent communautaire doit suivre 70 personnes « en file active » avec un taux de rotation de 1,25 ce qui donne un chiffre annuel de 88 personnes. Le département apporte une aide financière de 20 000 € pour 2013.

Le conseil communautaire unanime approuve la signature de la convention qui est conclue pour les exercices 2013 et 2014.

9/ Décisions prises par délégation.

Par délibération du 25 novembre 2009 modifiée par délibération du 17 novembre 2010, le conseil communautaire a donné diverses délégations au Président, conformément aux articles L2122-23

et L5211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales. Les décisions suivantes ont été prises dans le cadre de cette délégation :

- Avenant n°2, Réalisation du giratoire « Zone d'activités Plein Sud » à Salaise sur Sanne : GRENOT, création d'un prix supplémentaire. Sans incidence financière.
- Avenant n°2 pour la fourniture, la pose et dépose de panneaux de signalisation de direction sur la véloroute, prolongation de la durée du marché.
- Avenant n°8, Création graphique pour les documents de communication : LIGNE OVALE, création d'un prix supplémentaire. Sans incidence financière.
- Avenant n°9, Création graphique pour les documents de communication : LIGNE OVALE, création d'un prix supplémentaire. Sans incidence financière.
- Avenant n°1 pour le marché de réfection de quatre filtres à sable et hydroanthracite – ECD - Complément de masses filtrantes, et modifications électriques, pour un montant de 10 079,84 € HT, soit un impact financier de 11,51% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°1 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°1 Démolition-Gros Œuvre : MARON GOUDARD – Enlèvement du complexe téléphonique, pour un montant de 706,78 € HT, soit un impact financier de 1,88% par rapport au montant initial du marché.
- Marché de réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale – Lot 6 : Carrelage, faïences, sols souples – NBTP, pour un montant de 19 104,49 € TTC.
- Avenant n°1 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°3 Menuiseries Extérieures : PLASTALVER – Enlèvement du complexe téléphonique, pour un montant de 232,00 € HT, soit un impact financier de 1,14% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°10, Création graphique pour les documents de communication : LIGNE OVALE, création d'un prix supplémentaire. Sans incidence financière.
- Avenant n°11, Création graphique pour les documents de communication : LIGNE OVALE, création de deux prix supplémentaires. Sans incidence financière.
- Marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage concernant l'étude d'un schéma petite enfance – VIZGET, pour un montant de 28 584,40 € TTC.
- Avenant n°3 au marché de réhabilitation de la piscine Charly Kirakossian à Roussillon (lot1) – SER CONSTRUCTION – Pose de serrures, d'un coffre, d'étagères, et réalisation de diverses peintures, pour un montant de 1 290,00 € HT, soit un impact financier sur l'ensemble des avenants de 20,24% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°4 au marché de réhabilitation de la piscine Charly Kirakossian à Roussillon (lot1) – SER CONSTRUCTION – Pose d'un tapis et de tampons à carrelé sur la plage extérieure, pour un montant de 3 000,00 € HT, soit un impact financier sur l'ensemble des avenants de 20,52% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°12, Création graphique pour les documents de communication : LIGNE OVALE, création de trois prix supplémentaires. Sans incidence financière.
- Marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage – Lot 1 : Extension de la médiathèque de Saint-Maurice l'Exil – GROUPEMENT NP CONSEIL/ARCHIGRAM, pour un montant de 62 610,60 € TTC, Lot 2 : Construction d'une médiathèque à Roussillon – SEQUENDI, pour un montant de 82 105,40 € TTC.
- Avenant n°1 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°8 Plomberie – Sanitaires : SARL GRANGE – Mise en place d'une alimentation d'eau et ajout d'une vasque pour le local du médecin, pour un montant de 1 674,50 € HT, soit un impact financier de 32,29% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°2 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°1 Démolition-Gros Œuvre : MARON GOUDARD – Elargissement de la passerelle, rebouchage des empreintes de doublages + non réalisation de percements de dalles, pour un montant de 996,56 € HT, soit un impact financier sur l'ensemble des avenants de 4,54% par rapport au montant initial du marché.

- Avenant n°2 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°3 Menuiseries Extérieures : PLASTALVER – Mise en place de quatre volets roulants supplémentaires, et suppression du volet roulant de la porte côté rue, pour un montant de 1 009,00 € HT, soit un impact financier sur l'ensemble des avenants de 6,10% par rapport au montant initial du marché.
- Avenant n°1 pour la réhabilitation du Centre de Planification et d'Education Familiale: Lot n°10 Chauffage aérothermie - VMC : SARL GRANGE – Mise en place d'une bouche de VMC supplémentaire pour le local du personnel, pour un montant de 283,00 € HT, soit un impact financier de 1,26% par rapport au montant initial du marché.
- Plusieurs interdictions de séjour sur les aires d'accueil des gens du voyage.
- On peut relever dans cette liste les marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage suivants :
 - Etude schéma petite enfance avec VizGet SAS (Autrans) : 23 900 € HT
 - Extension médiathèque de St Maurice l'Exil avec le Groupement NP Conseil (l'Arbresle - 69) et Archigram (Montbrison - 42) : 52 350 € HT
 - Construction médiathèque de Roussillon avec Sequendi (Paris) : 68 650 € HT

L'ordre du jour épuisé, Francis Charvet clôt la séance du conseil communautaire.

**Le Président,
F. CHARVET**

ETUDE D'IMPACT CIRCULATOIRE DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL LE LONG DE LA RN7 EN TRAVERSÉE DU PAYS ROUSSILLONNAIS



Horizon
conseil

Imaginons les transports, déplaçons les horizons

23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
horizonconseil@wanadoo.fr

Jun 2013 – Ind A

Sommaire

1 - Contexte et objectifs	p 3
2 - Démarche méthodologique	p 5
3 - Diagnostic circulatoire	p 9
4 - Evaluation des trafics futurs	p 31
5 - Impacts circulatoires et scénarii de desserte	p 34

Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	05/06/2013	D.DELAHAIE	Création du document
B			
C			
D			

La Communauté de Communes du Pays Roussillonnais présente un réseau desserte principalement structuré autour de la Route Nationale 7 depuis Auberives sur Varèze au nord jusqu'à Chanas au sud.

Les secteurs résidentiels et les nombreuses activités industrielles et commerciales génèrent des volumes de trafic importants.

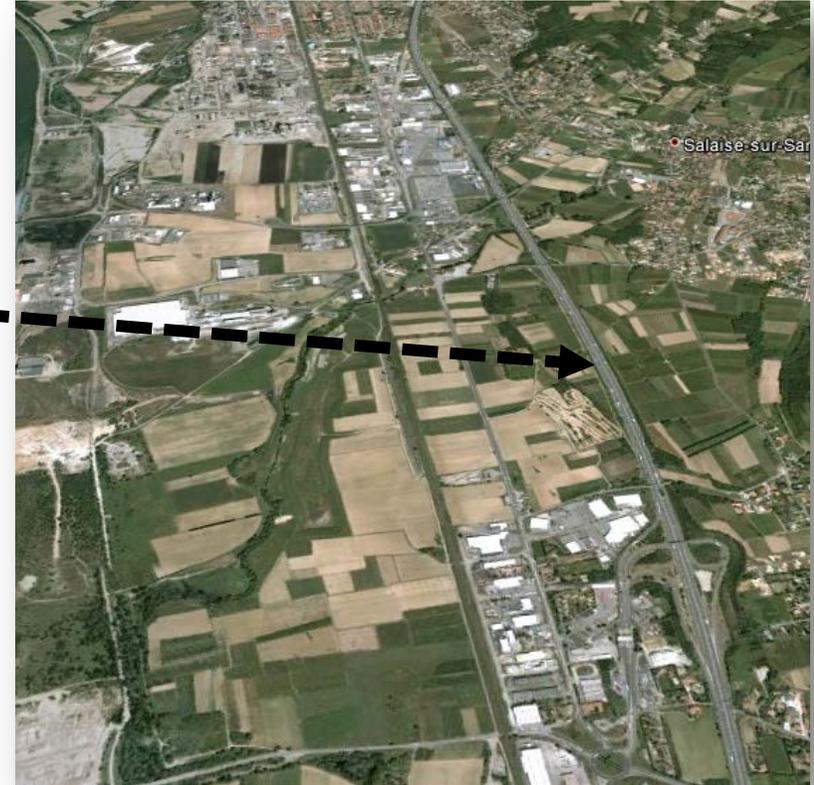
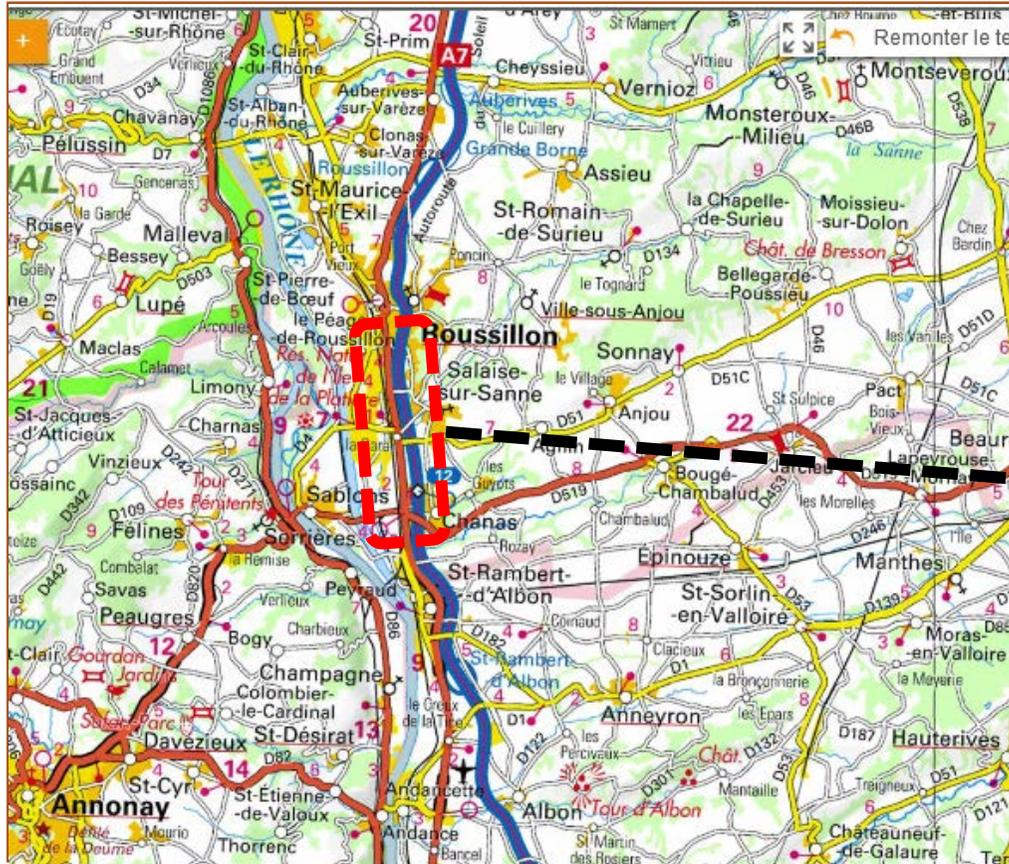
Ce territoire connaît une dynamique importante de telle sorte que de nombreux espaces et terrains situés le long de cet axe pourraient connaître des mutations importantes au cours des prochaines années.

Or, les problématiques actuelles de déplacement dans la traversée du Pays Roussillonnais nécessite de réfléchir aux conditions de circulation et de gestion des carrefours le long de la RN7 depuis le carrefour à feux dit du « Renivet » au Nord et le giratoire de Chanas au sud.

C'est dans ce cadre qu'HORIZON Conseil a réalisé la présente étude de circulation sur cet axe de circulation RN7.

Objectifs : Résoudre les dysfonctionnements actuels, accompagner les mutations du territoire par une amélioration du réseau de voirie afin d'assurer des conditions de desserte et de circulation satisfaisantes.

Localisation du secteur d'étude



Pour répondre à l'objectif de l'étude, la démarche méthodologique comprend deux phases :

Phase n° 1 : Un diagnostic circulatoire et des déplacements

Cette 1ère phase a consisté à décrire le contexte circulatoire et ce, par un recueil de données existantes et complémentaires :

Structure du réseau de voirie :

Préalablement au recueil de données, le réseau de voirie du périmètre d'étude élargi a été décrit suivant les voies principales/structurantes, les voies secondaires et les axes de desserte locale, les voiries d'accès aux parkings, etc.....

Le schéma de circulation actuel sera décrit, en précisant ses atouts et ses contraintes.

Recueil de données existantes :

Les données de trafic existantes ont été recueillies auprès des services gestionnaires de la voirie - la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est, la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais,- afin d'appréhender le contexte général circulatoire :

→ Données de Trafic Moyen Journalier Annuel des dernières années sur les grands axes

→ Etudes de circulation disponibles :

- Schéma d'aménagement Routier du Pays Roussillonnais,

- Réaménagement des accès aux espaces commerciaux situés le long de la RN7 entre le carrefour du Renivet et le carrefour Jonchain Sud - Etude d'impact circulatoire des opérations d'aménagement entre la RN7 et l'autoroute A7 à Salaise sur Sanne :

Etude de trafic, une première approche des impacts circulatoires,

- Etude d'impact circulatoire du projet d'équipement commercial Plein Sud et d'extension de la Z.I.P. de Salaise Sablons

Phase n° 1 : Un diagnostic circulatoire et des déplacements

Recueil de données complémentaires :

Ce recueil de données vise à établir une photographie de la situation actuelle des flux automobiles sur le périmètre d'étude. Il intègre :

→ Des comptages automatiques de trafic : Ces comptages ont été réalisés avec une discrimination VL/PL par sens et par tranche horaire 24h/24 et ce durant une semaine. Les données relevées ont été traitées afin de mesurer les variations journalières et horaires de trafic et d'apporter des éléments de réponse aux grandes questions suivantes :

- Quels trafics par jour ? et aux heures de pointe ?
- Quelle part du trafic Poids Lourds ?
- Quelles réserves de capacité ?
- etc.....

→ Des comptages directionnels réalisés au droit des principaux points d'échanges en période de pointe du SOIR compte tenu de l'environnement commercial actuel en bordure de la RN7.

Ces comptages ont eu lieu au cours de deux jours représentatifs de la semaine en période scolaire :

- D'une part un vendredi pour intégrer les flux générés par les activités commerciales ainsi que les déplacements de fin de semaine (pendulaires et loisirs).
- D'autre part un samedi pour intégrer la fréquentation maximale des espaces commerciaux.

Objectif : Définir la répartition des mouvements directionnels au droit des carrefours et l'éclatement des trafics.

→ Investigations complémentaires : Les relevés quantitatifs ont été couplés à des observations de terrain à différentes périodes de la journée et de la semaine afin d'affiner l'analyse qualitative sur les points suivants : dysfonctionnements aux heures de pointe : rétentions, temps d'attente, blocages, conflits d'usage, pratiques des automobilistes, stationnement illicite.....

Phase n° 2 : Evaluation des trafics futurs et des impacts circulatoires

Les trafics futurs sur le périmètre d'étude ont été évalués et ce, à partir des paramètres suivants :

→ Projets d'aménagement à proximité : activités économiques, équipements divers → Après identification des projets d'aménagement du secteur auprès des partenaires associés à la démarche, une évaluation de leurs trafics générés a été réalisée et les flux affectés sur le réseau de voirie projeté suivant une hypothèse de clé de répartition à définir.

- Installation de la clinique des Nèves, Extension du centre Green Center / Ouverture d'une grande surface de bricolage, Opérations commerciales entre la RD51 Nord et la rue de la Gare, Zone des Justices
- Opérations commerciales autour du garage Renault,

→ Analyse de l'évolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels dans le secteur d'étude : quelle évolution constatée sur les voiries au cours des dernières années ?

Les trafics futurs sur le réseau de voirie ont été définis en Heure de Pointe du Soir pour les journées du vendredi et du samedi.

Phase n° 2 : Simulations dynamiques de trafic

Périmètre de la modélisation :

Il s'agit essentiellement de tester à l'aide de notre outil de simulation AIMSUN 7.0., les conditions d'écoulement du trafic lié aux modifications circulatoires sur le périmètre indiqué sur la carte ci après.

Objectifs de la modélisation :

La modélisation dynamique des flux automobiles consiste à tester et comparer, au moyen du simulateur dynamique de trafic AIMSUN 7.0. TSS, le fonctionnement des aménagements circulatoires projetés au regard des charges de trafics prévues et ce, pour chacune des deux heures de pointe du vendredi et du samedi et de proposer le cas échéant des mesures complémentaires et/ou correctrices afin d'aboutir à un schéma circulatoire qui soit partagé par tous.

Ces tests ont été réalisés à partir d'un support de type photo aérienne, des flux automobiles de la zone d'étude et des projets de fonctionnement circulatoire.

Les objectifs de l'étude de simulation sont :

- de vérifier dynamiquement les principes de fonctionnement et d'aménagement préconisés,
- de quantifier et d'évaluer les éventuels dysfonctionnements au moyen d'indicateurs trafic (mesures des volumes de trafic, longueurs des files d'attente, ...) pour infirmer, compléter ou encore confirmer les résultats issus de l'approche statique.
- de visualiser les conditions de circulations.

Plusieurs modélisations et simulations ont été effectuées :

- Aménagement + fonctionnement actuels avec charges de trafic existantes en H.P.S. pour permettre le calage du modèle de trafic (scénario 0),
- Aménagement + fonctionnement actuels et charges de trafic projetés en H.P.S.
- Aménagement + fonctionnement projetés et charges de trafic projetés en H.P.S. intégrant les dispositifs de réorganisation des accès aux espaces commerciaux

Phase 1

-

Diagnostic des déplacements



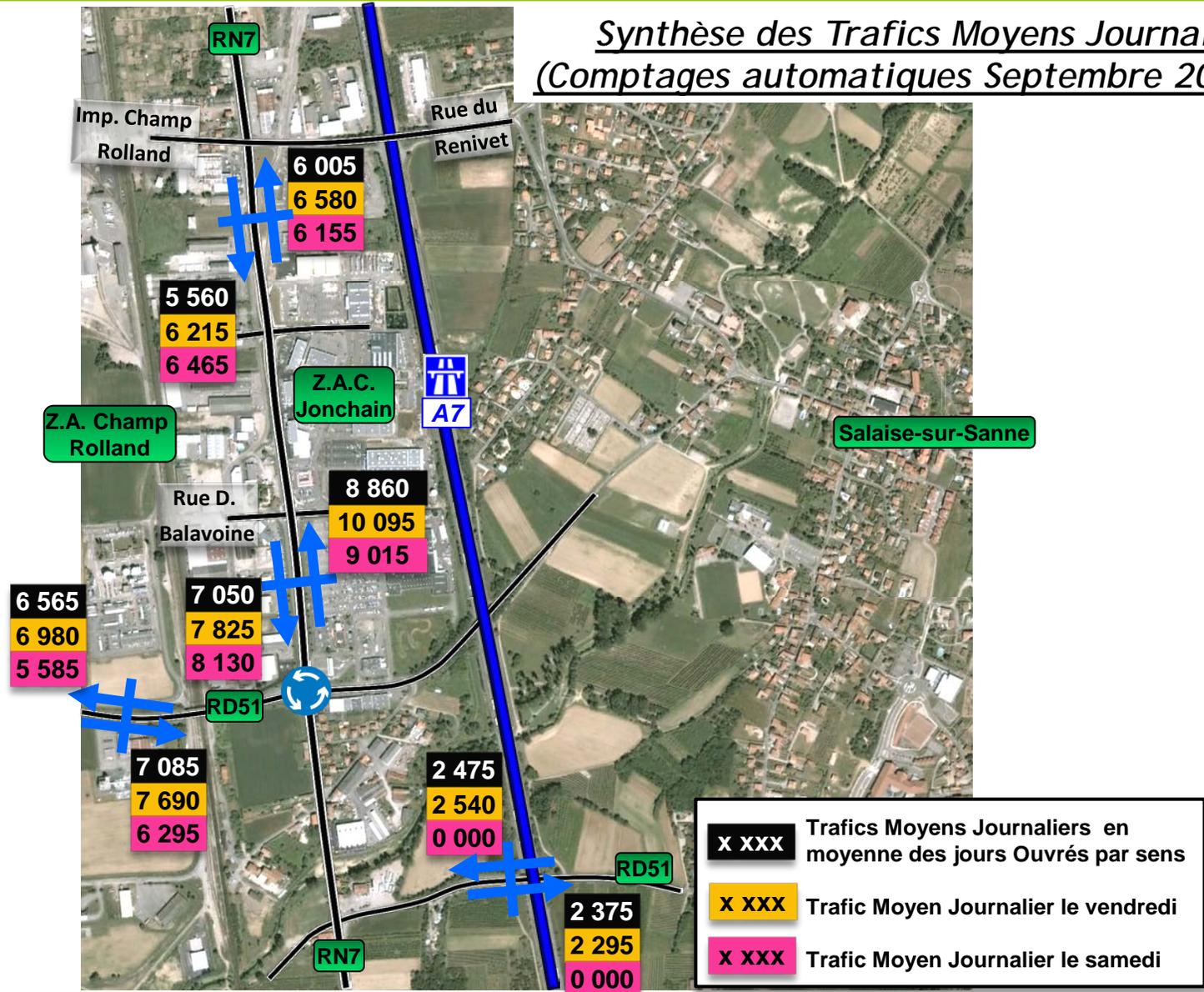
Un point sur l'évolution des trafics dans le secteur d'étude

<u>Trafics Moyens Journaliers Annuels sur le réseau routier national RN7 au cours de la période 2007 - 2011</u>						
Voie / Situation	2011	2010	2009	2008	2007	<i>Evolution moyenne annuelle 2007 - 2011</i>
RN7 Tain l'Hermitage	12 300	12 200		12 100	12 200	0,2%
RN7 St Rambert	12 700	12 200		13 000		-0,8%
RN7 Roussillon	18 500			18 000	18 100	0,5%
RN7 Auberives	12 800			13 200	12 700	0,2%

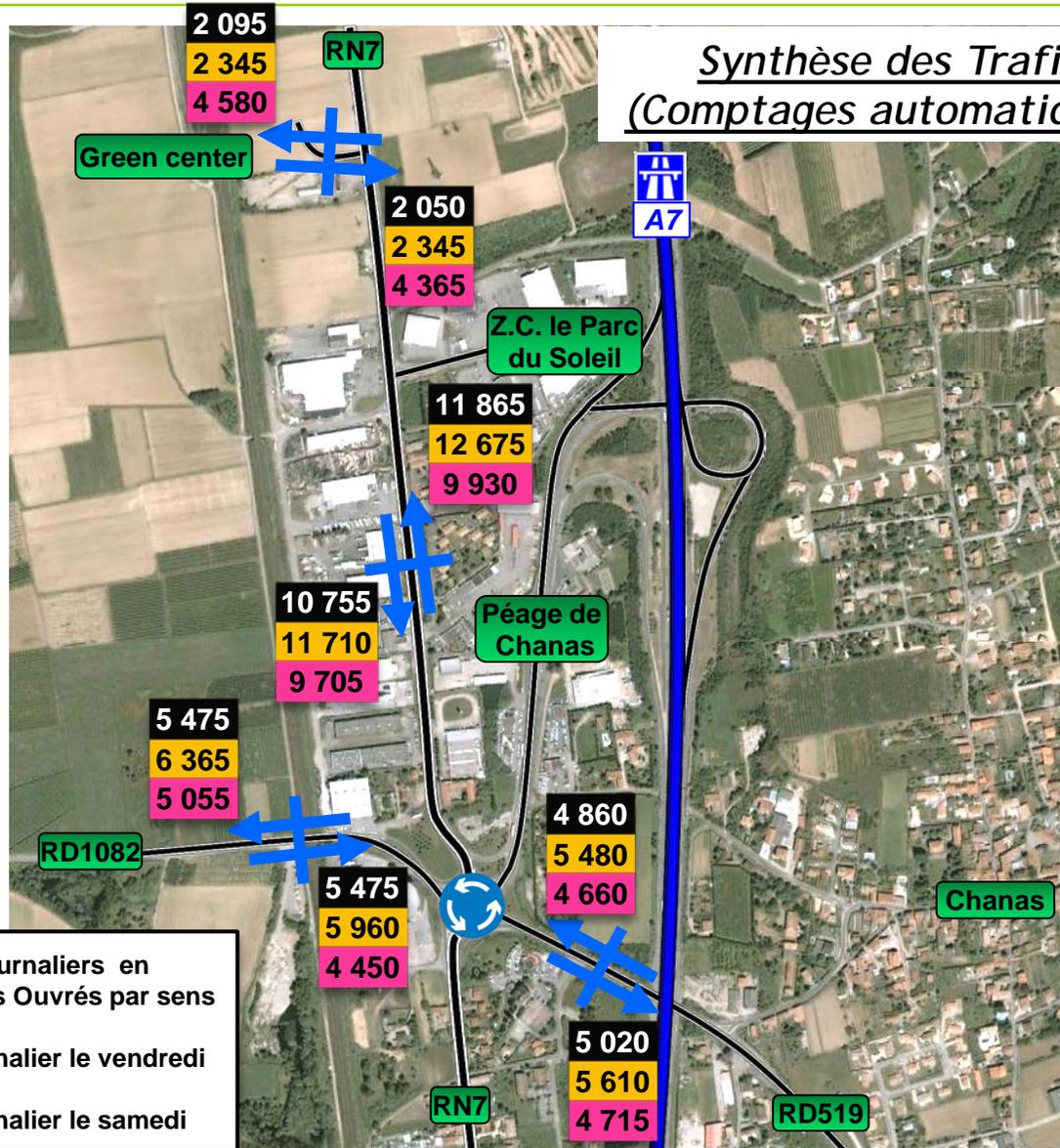
L'analyse des Trafics Moyens Journaliers Annuels sur la Route Nationale 7 sur la période 2007 - 2011 (source : DIR Centre Est) met en évidence des évolutions relativement limitées des trafics automobiles, se traduisant par une très légère hausse des flux au nord de Chanas (+ 0,2 à + 0,5 % en rythme annuel), qui contraste avec un léger recul au sud côté St Rambert.

Les données étant relativement partielles, ces tendances doivent être prise en compte avec prudence.

Synthèse des Trafics Moyens Journaliers (Comptages automatiques Septembre 2012) 1/2

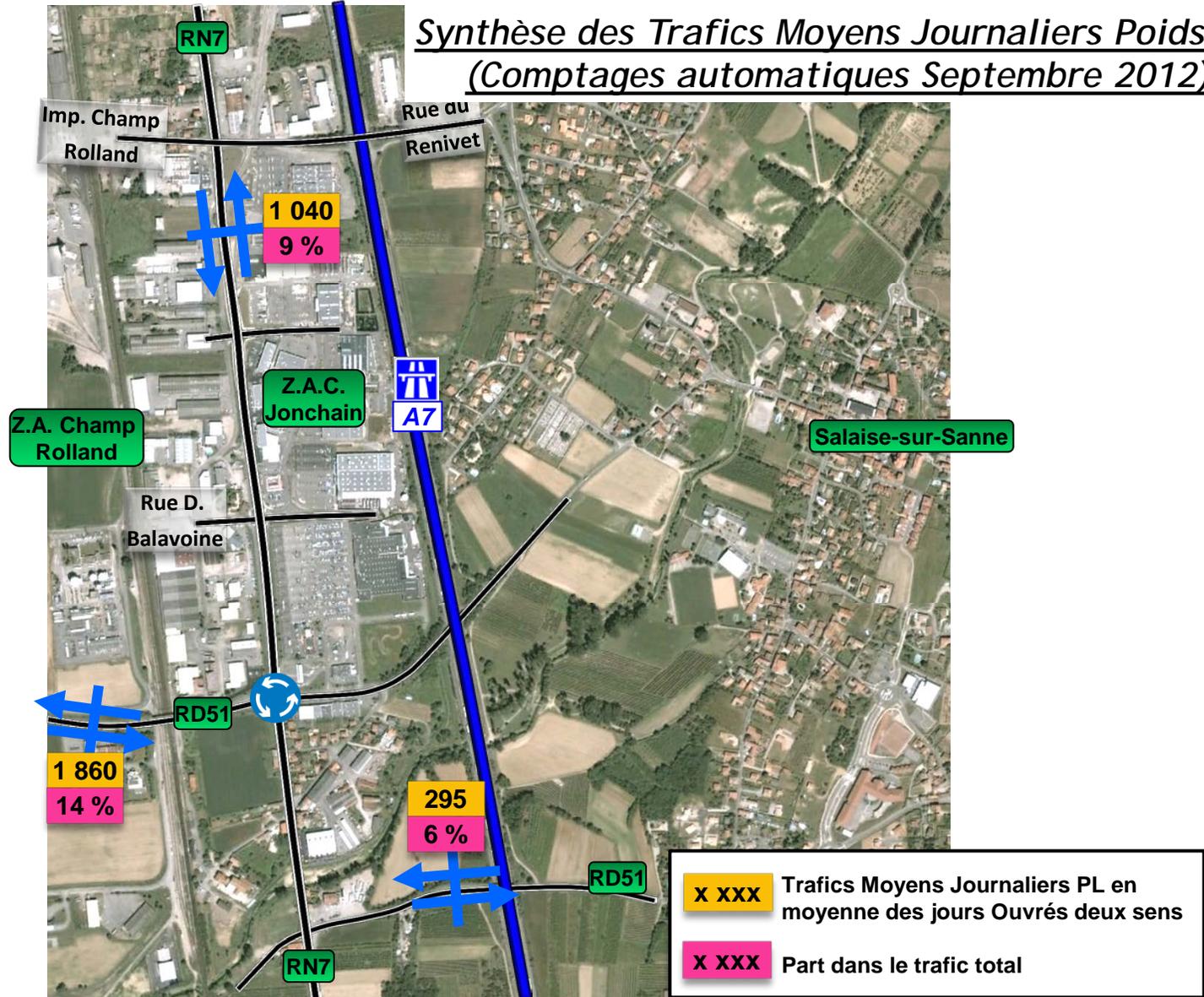


Synthèse des Trafics Moyens Journaliers (Comptages automatiques Septembre 2012) 2/2

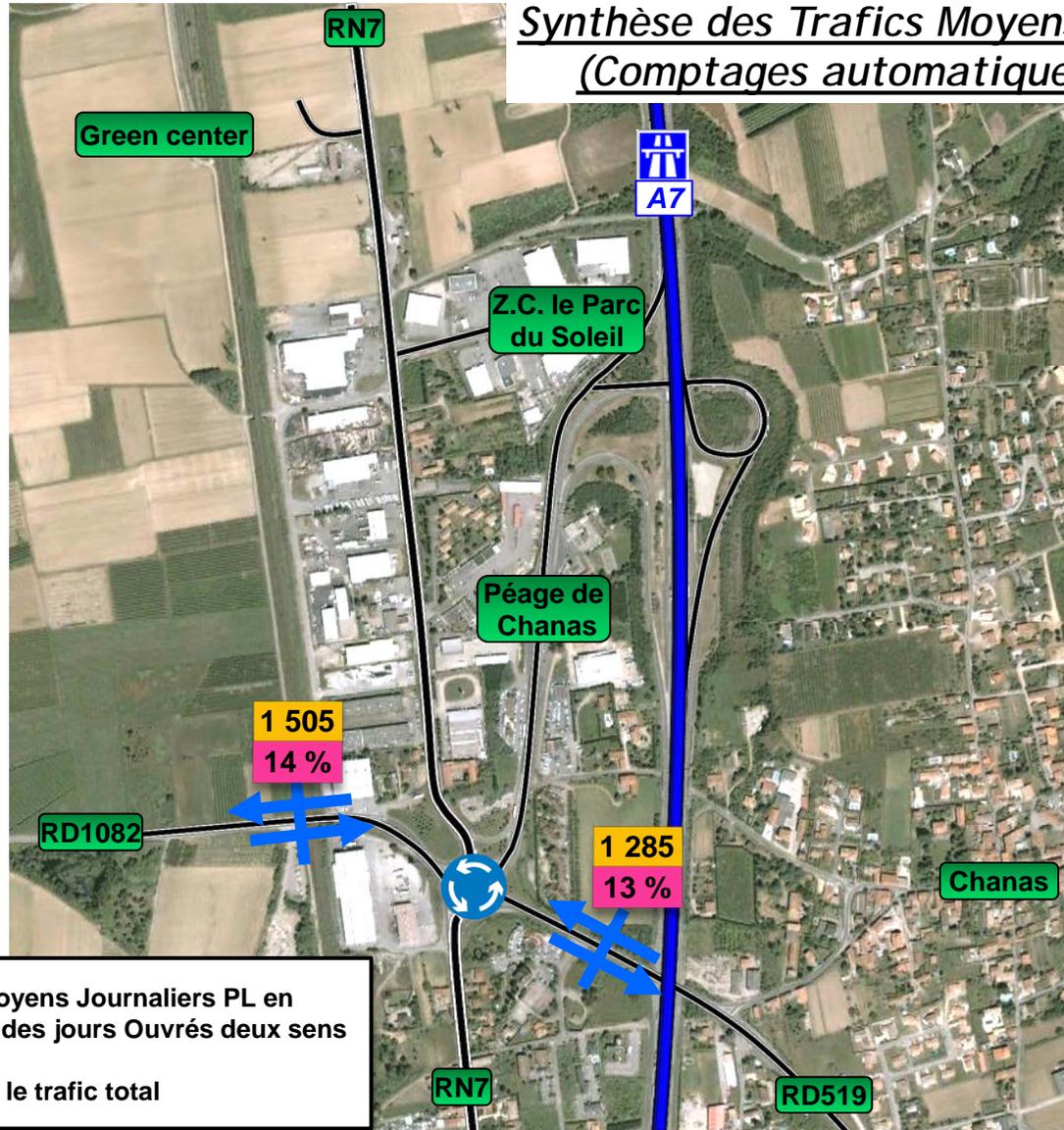


X XXX	Trafics Moyens Journaliers en moyenne des jours Ouvrés par sens
X XXX	Traffic Moyen Journalier le vendredi
X XXX	Traffic Moyen Journalier le samedi

Synthèse des Trafics Moyens Journaliers Poids Lourds (Comptages automatiques Septembre 2012) 1/2

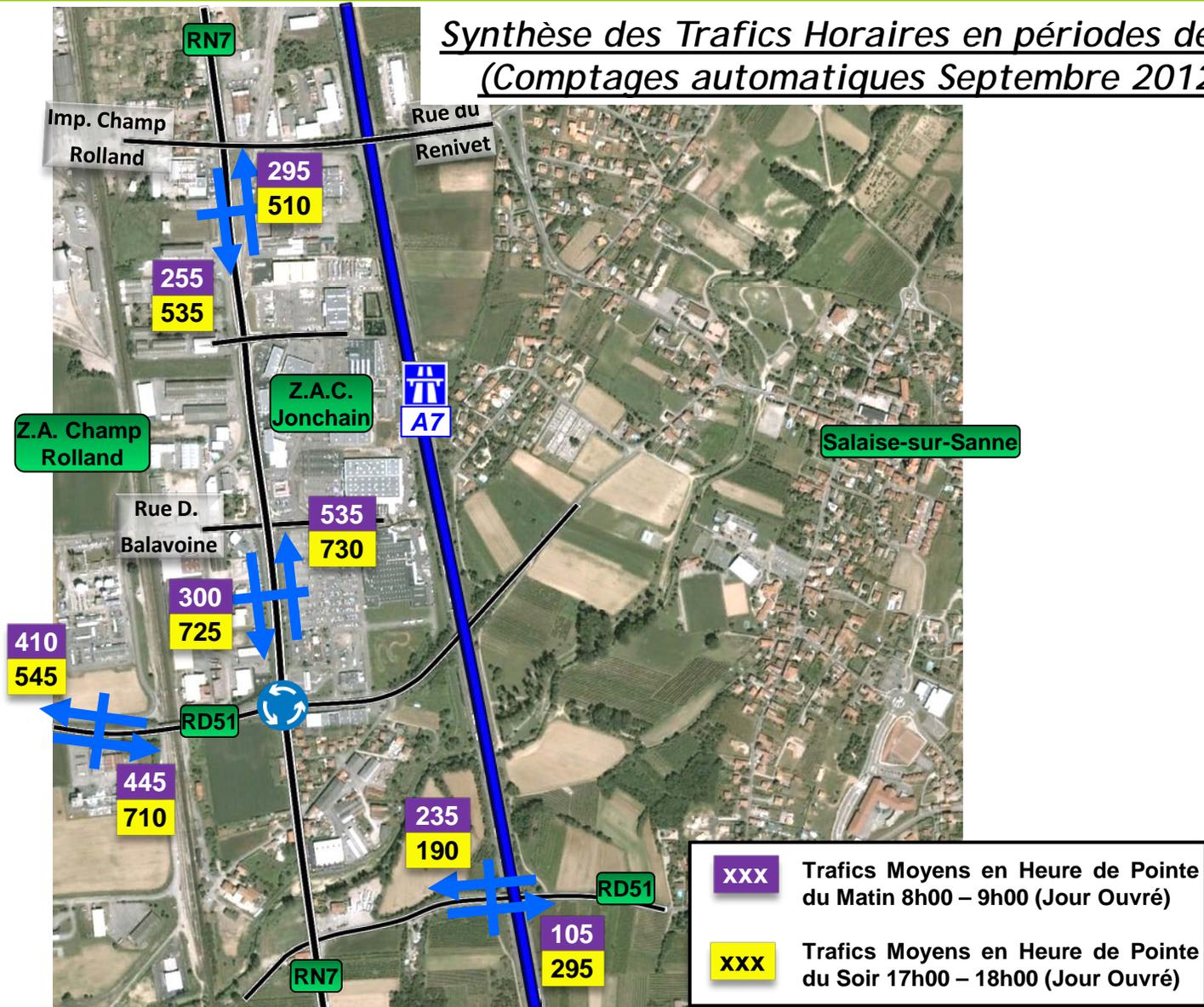


Synthèse des Trafics Moyens Journaliers Poids Lourds (Comptages automatiques Septembre 2012) 2/2

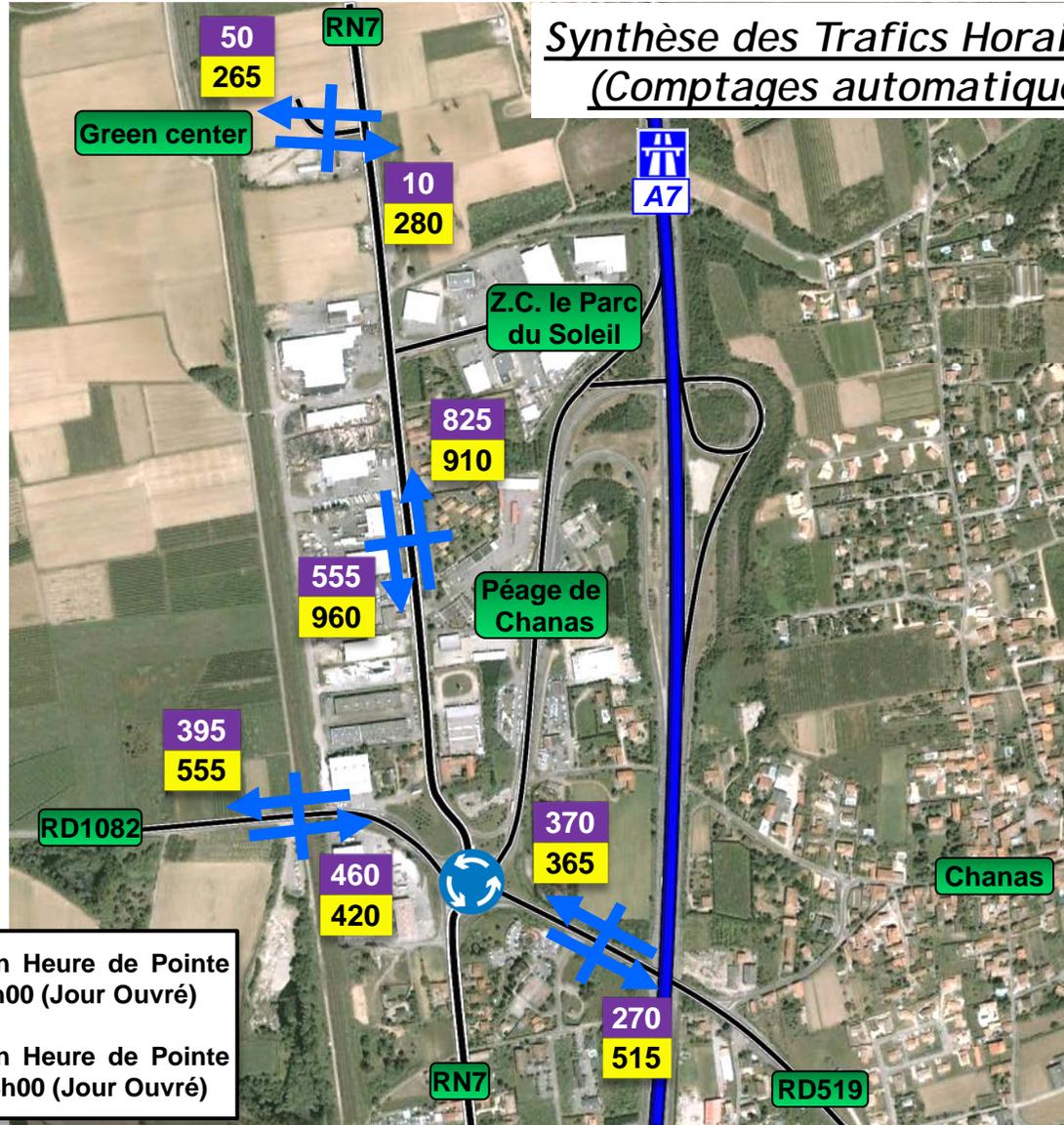


X XXX Trafics Moyens Journaliers PL en moyenne des jours Ouvrés deux sens
X XXX Part dans le trafic total

Synthèse des Trafics Horaires en périodes de pointe (Comptages automatiques Septembre 2012) 1/2



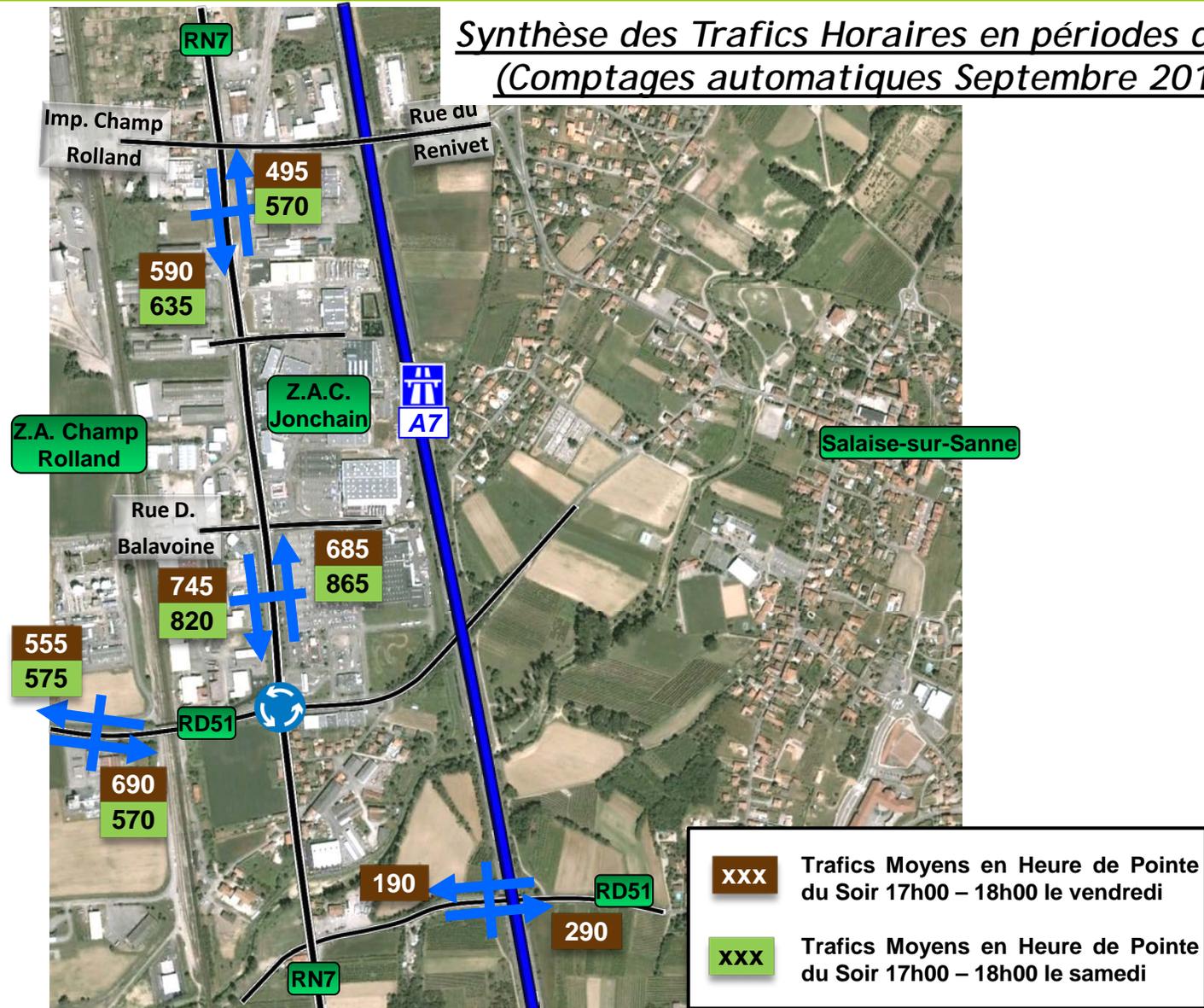
Synthèse des Trafics Horaires en périodes de pointe (Comptages automatiques Septembre 2012) 2/2



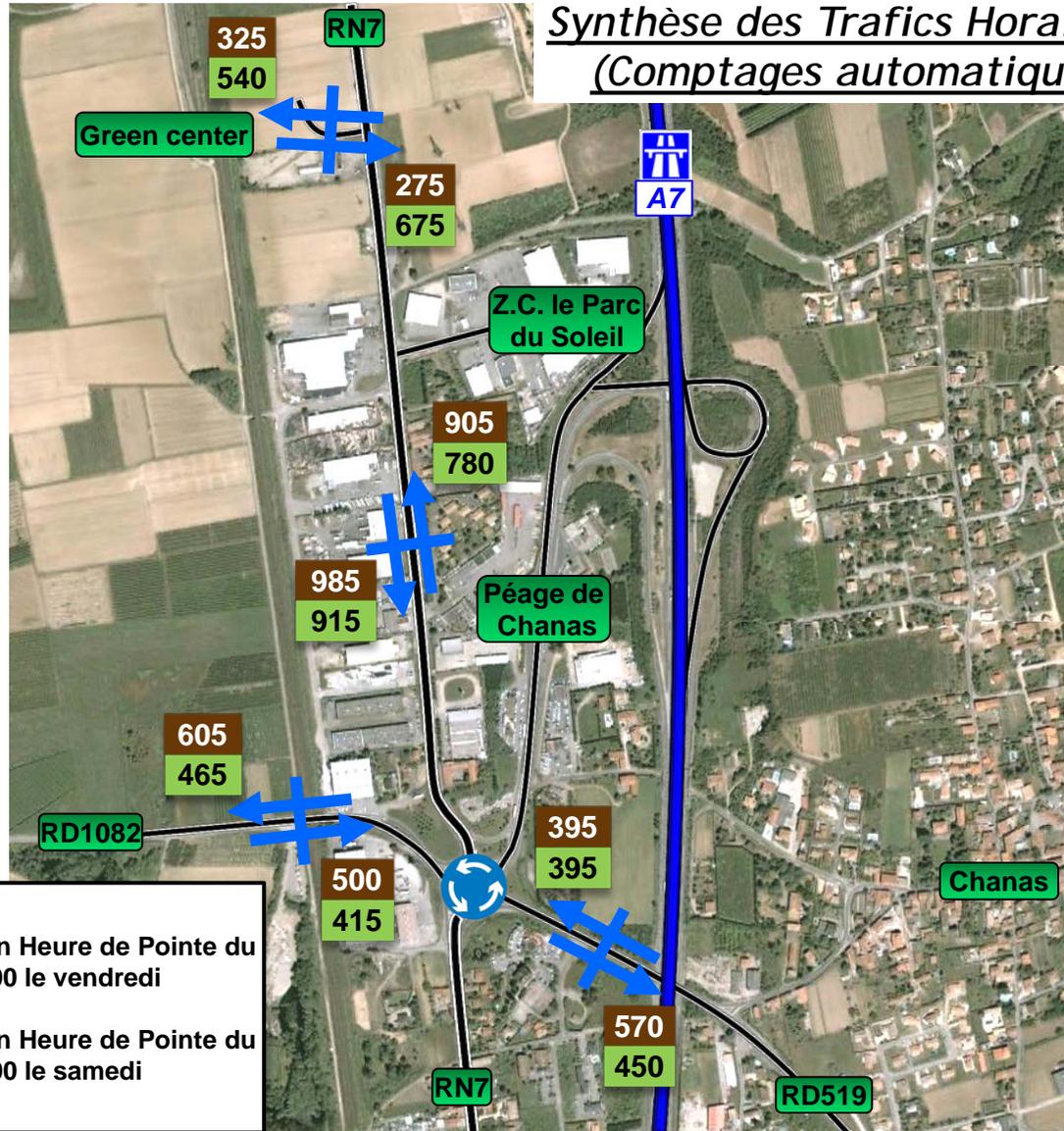
XXX Trafics Moyens en Heure de Pointe du Matin 8h00 – 9h00 (Jour Ouvré)

XXX Trafics Moyens en Heure de Pointe du Soir 17h00 – 18h00 (Jour Ouvré)

Synthèse des Trafics Horaires en périodes de pointe (Comptages automatiques Septembre 2012) 1/2



Synthèse des Trafics Horaires en périodes de pointe (Comptages automatiques Septembre 2012) 2/2



XXX Trafics Moyens en Heure de Pointe du Soir 17h00 – 18h00 le vendredi

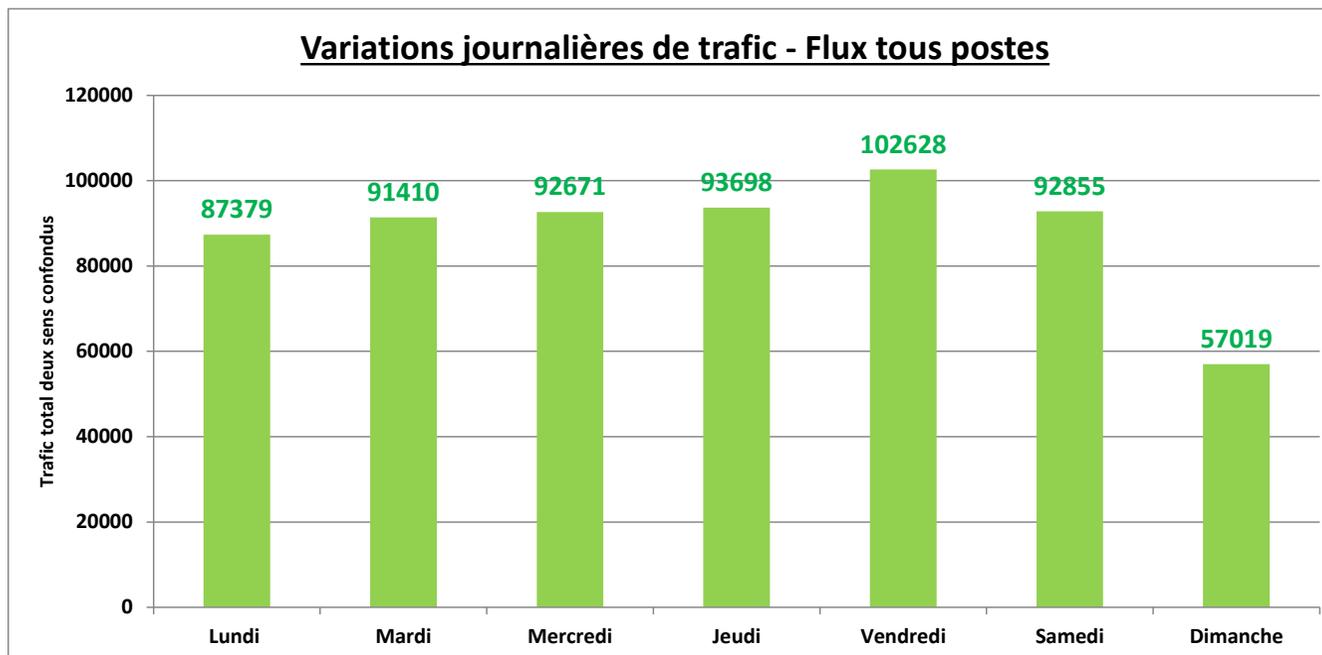
XXX Trafics Moyens en Heure de Pointe du Soir 17h00 – 18h00 le samedi

Synthèse des comptages automatiques de trafics

L'analyse des trafics journaliers des vendredi et samedi dans le secteur d'étude permet de mettre en évidence les caractéristiques suivantes :

- Une voirie structurante : la Route nationale 7, dont les flux journaliers du vendredi varient entre 12 800 véh/jour au nord de la zone près de 24 400 véh/jour deux sens au sud (côté Chanas), soit un quasi doublement des trafics générés par de multiples zones d'activités économiques artisanales et surtout commerciales, lesquelles sont donc davantage en relation avec les territoires « Sud ».
Si ces volumes de trafic peuvent être considérés comme élevés au nord mais cohérents avec le gabarit de l'infrastructure, ceux relevés au sud entre le giratoire de Chanas et le giratoire de la RD51 Sablons sont très élevés et atteignent le débit de saturation de l'infrastructure.
- Trois voiries départementales majeures : les RD51 Sablons, RD1082 et RD519. ces voies enregistrent des trafics moyens journaliers le vendredi respectivement de 14 700, 12 300 et 11 100 véh/jour deux sens. Ces volumes de trafic sont importants mais cohérents avec les caractéristiques géométriques de voies en section courante. Toutefois, leur débouché sur des systèmes d'échanges fortement circulés engendrent des problèmes d'écoulement des flux.
- Un pôle générateur de trafic a été récemment ouvert en bordure de la RN7 : le centre commercial Green Center. Les flux générés par cet équipement commercial varient entre 4 700 véh/jour deux sens le vendredi et près de 9 000 véh/jour le samedi.
- Des taux de trafic Poids Lourds soutenus sur la RN7, autour de 9 % à 12 % sur la RN7, de 14 % sur les voiries départementales de 13 à 14 %.

Synthèse des comptages automatiques de trafics



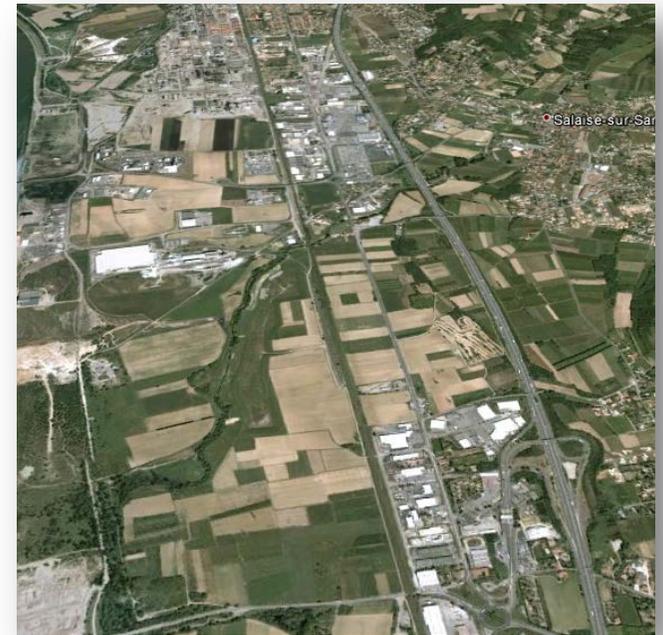
L'examen des flux moyens journaliers enregistrés sur l'ensemble des postes de comptages automatiques (8 au total) permet d'identifier les évolutions suivantes :

- Des trafics journaliers stables pour les journées du mardi, mercredi, jeudi et samedi, représentatifs de la moyenne des jours ouvrables (lundi au samedi inclus)
- Lundi : une baisse de trafic de l'ordre de 6 %
- Vendredi : LA journée enregistrant les flux les plus élevés, supérieurs de 10 % en moyenne à ceux relevés en moyenne des jours ouvrables.
- Dimanche : une baisse des flux de l'ordre de 40 % induite par l'absence des flux pendulaires et des flux générés par les zones d'activités artisanales et commerciales du secteur.

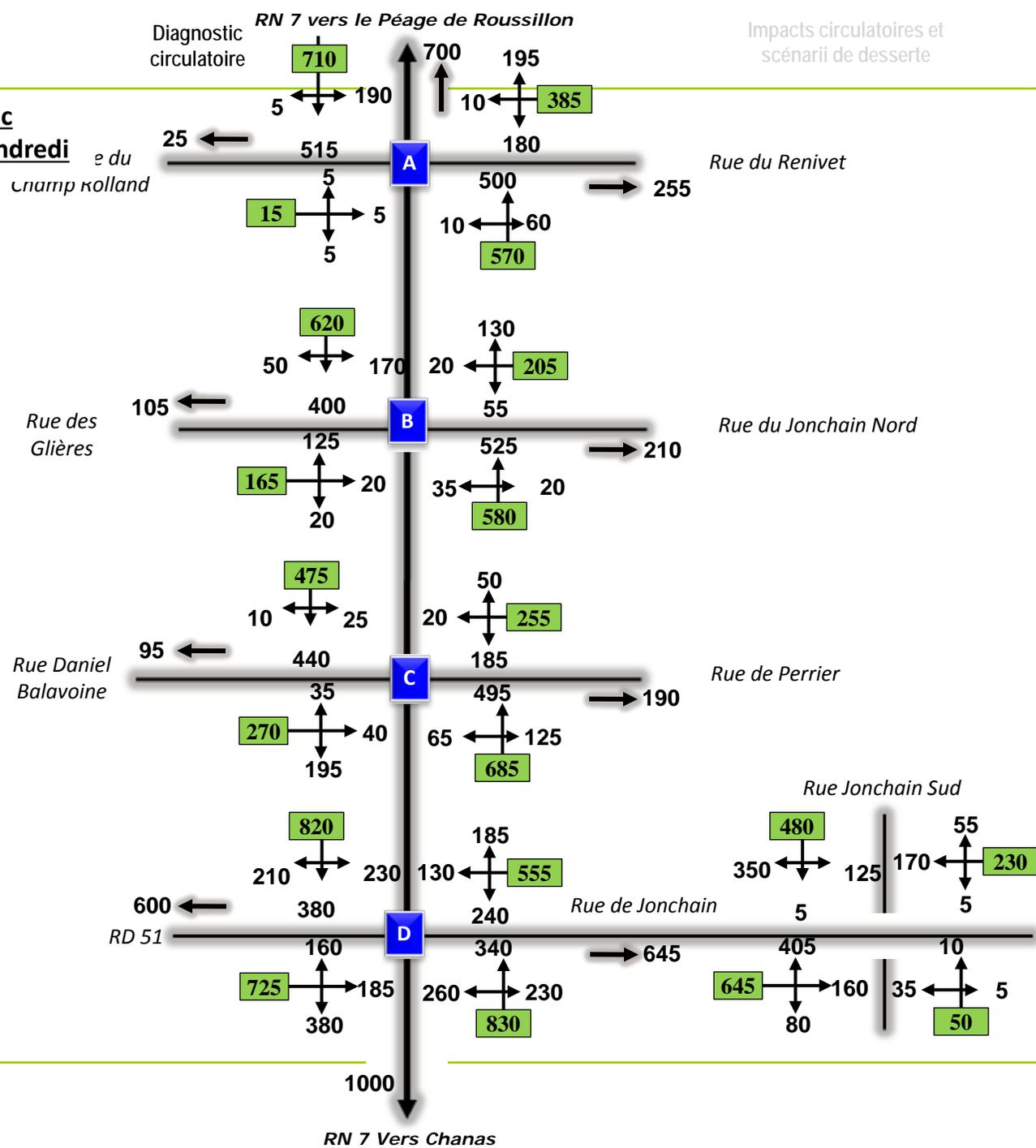
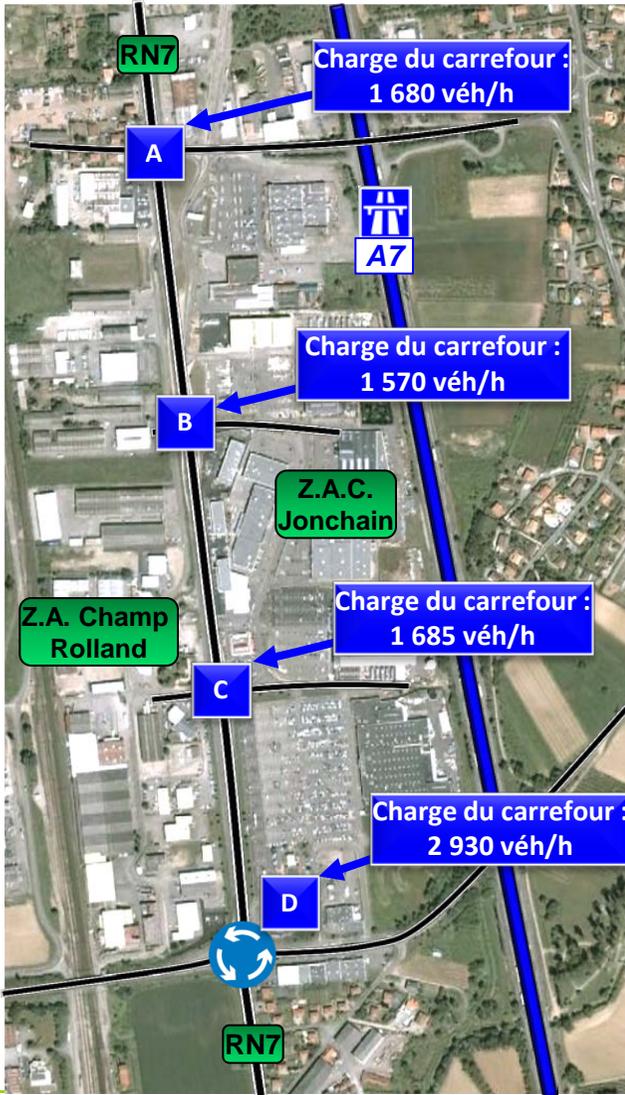
Phase 1

-

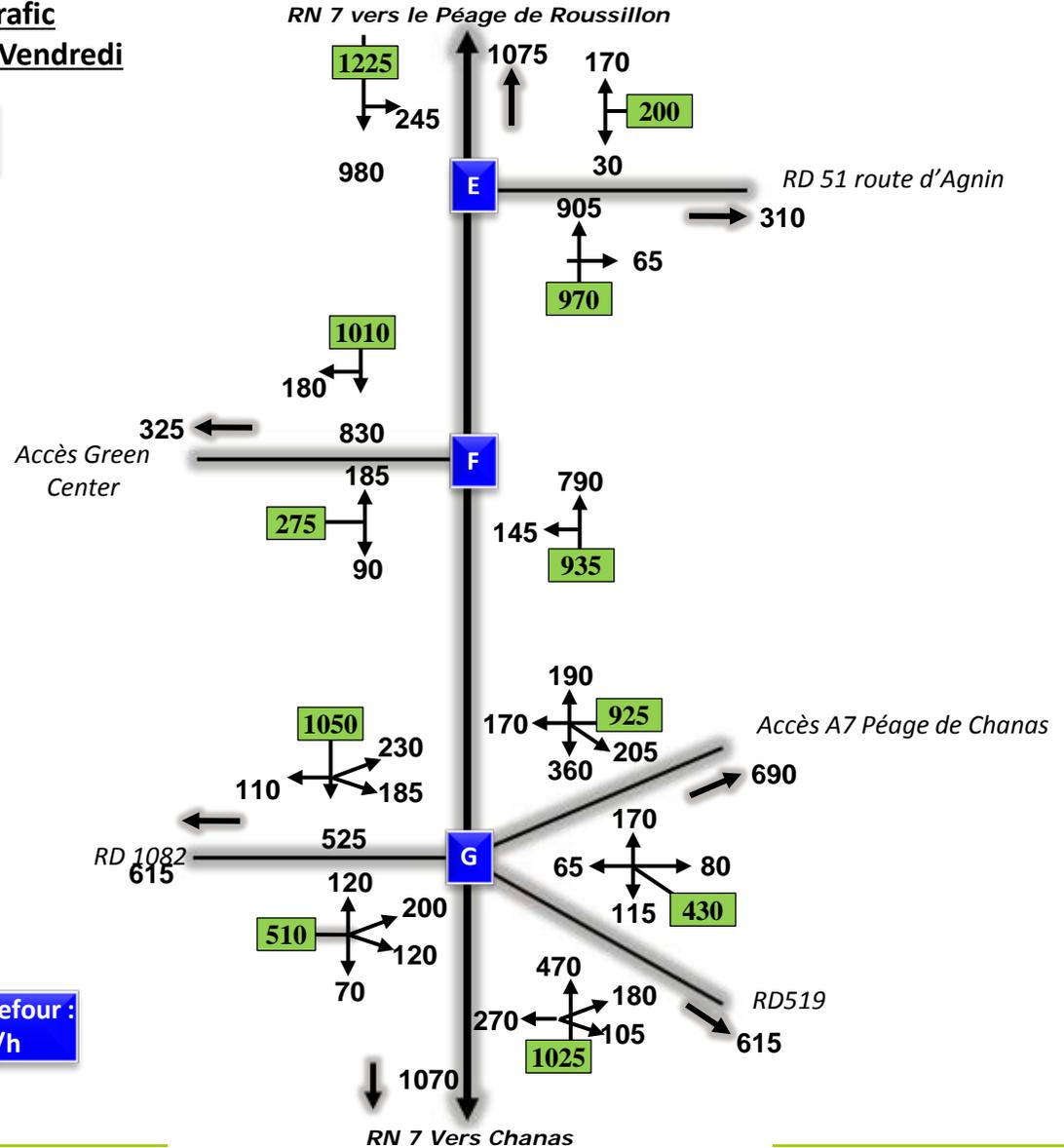
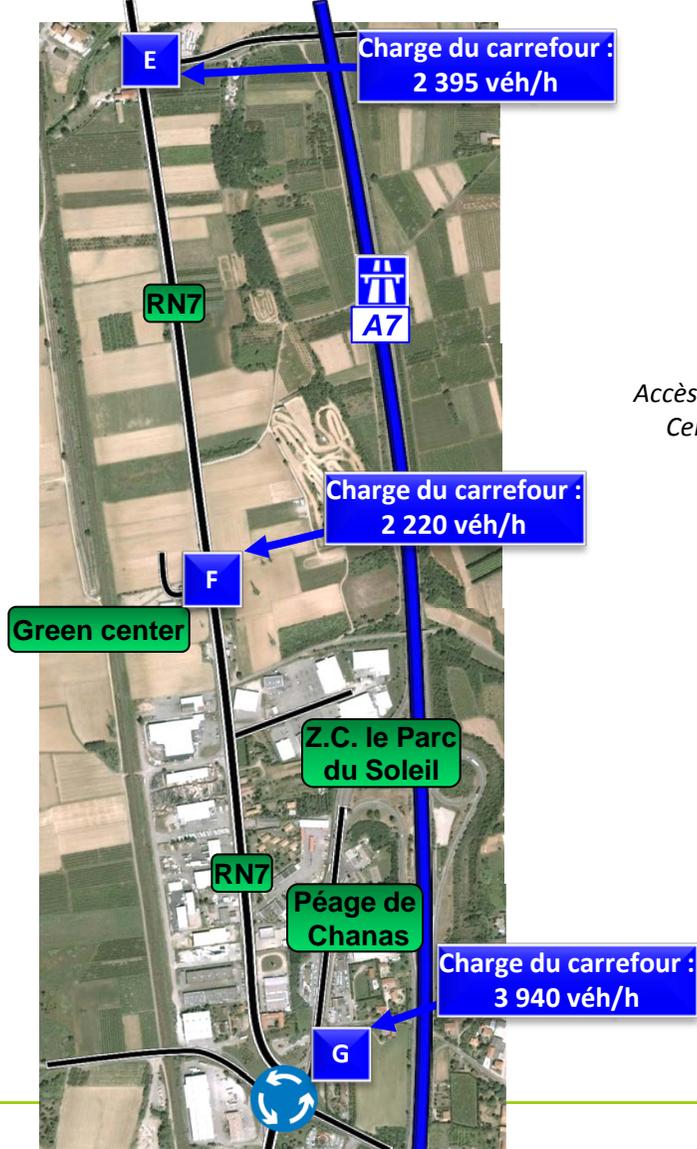
Le fonctionnement des carrefours aux heures de pointe



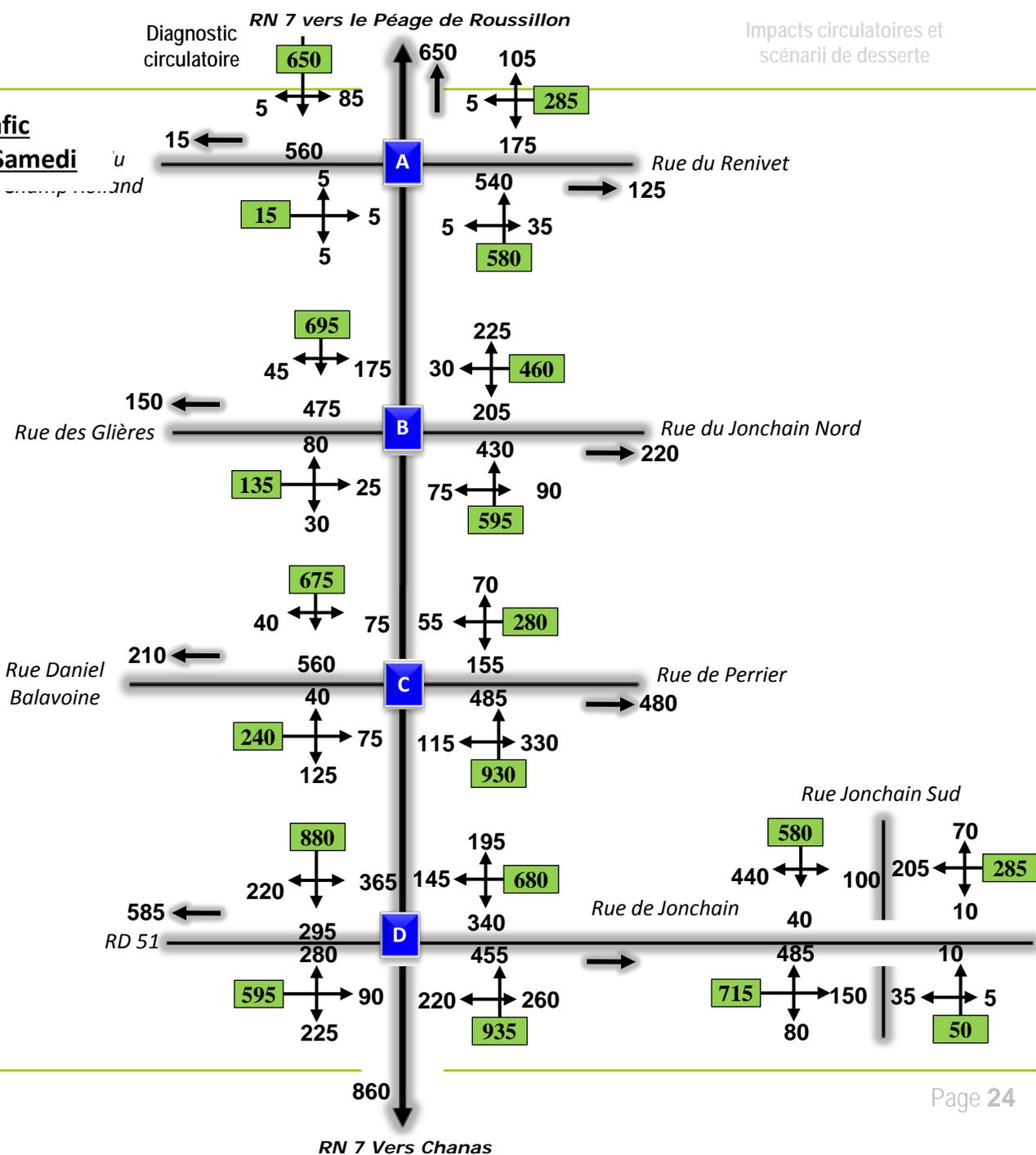
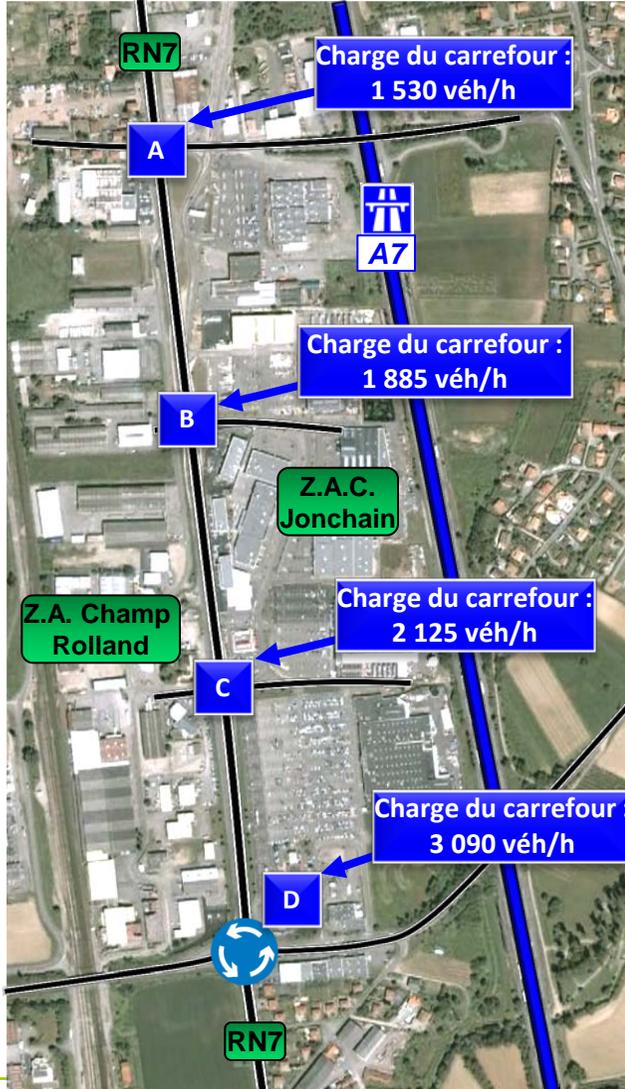
Synthèse des comptages directionnels de trafic Heure de Pointe du Soir (17h-18h) - Journée du Vendredi



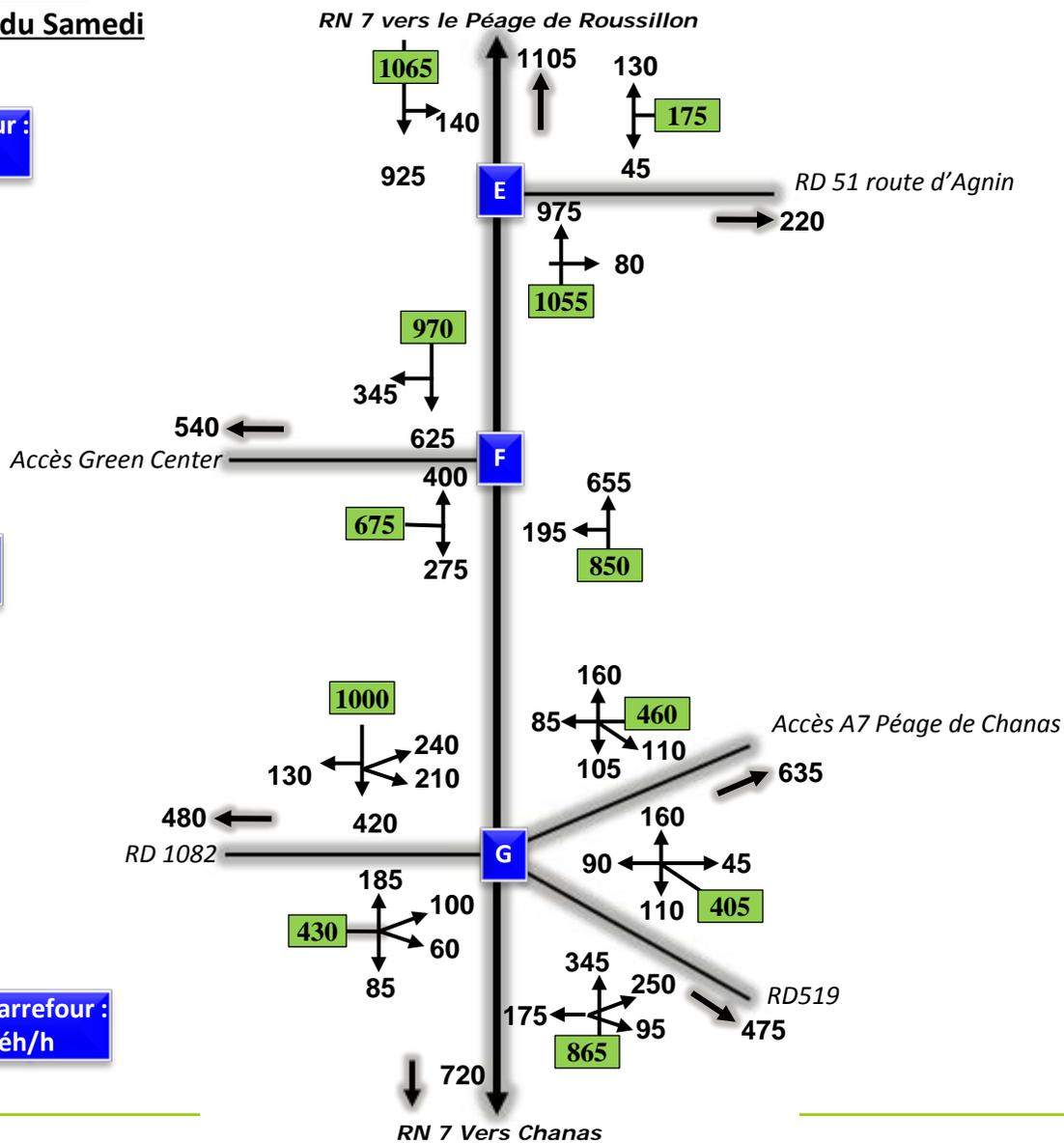
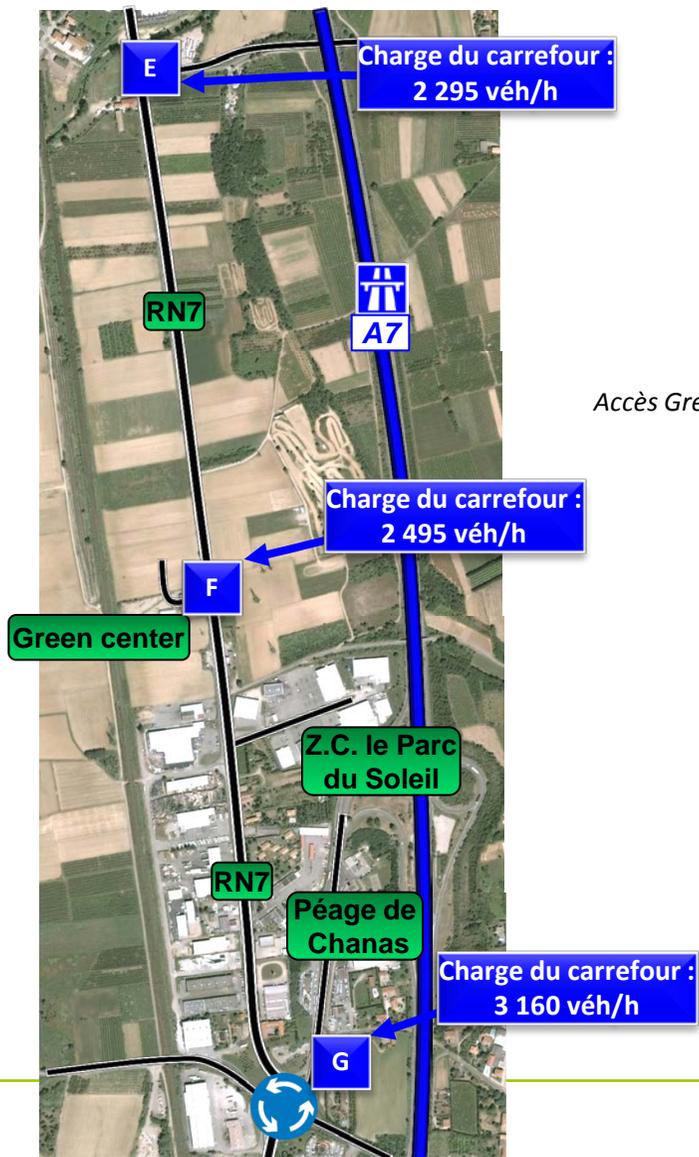
Synthèse des comptages directionnels de trafic Heure de Pointe du Soir (17h-18h) - Journée du Vendredi



Synthèse des comptages directionnels de trafic Heure de Pointe du Soir (17h-18h) - Journée du Samedi



Synthèse des comptages directionnels de trafic Heure de Pointe du Soir (17h-18h) - Journée du Samedi



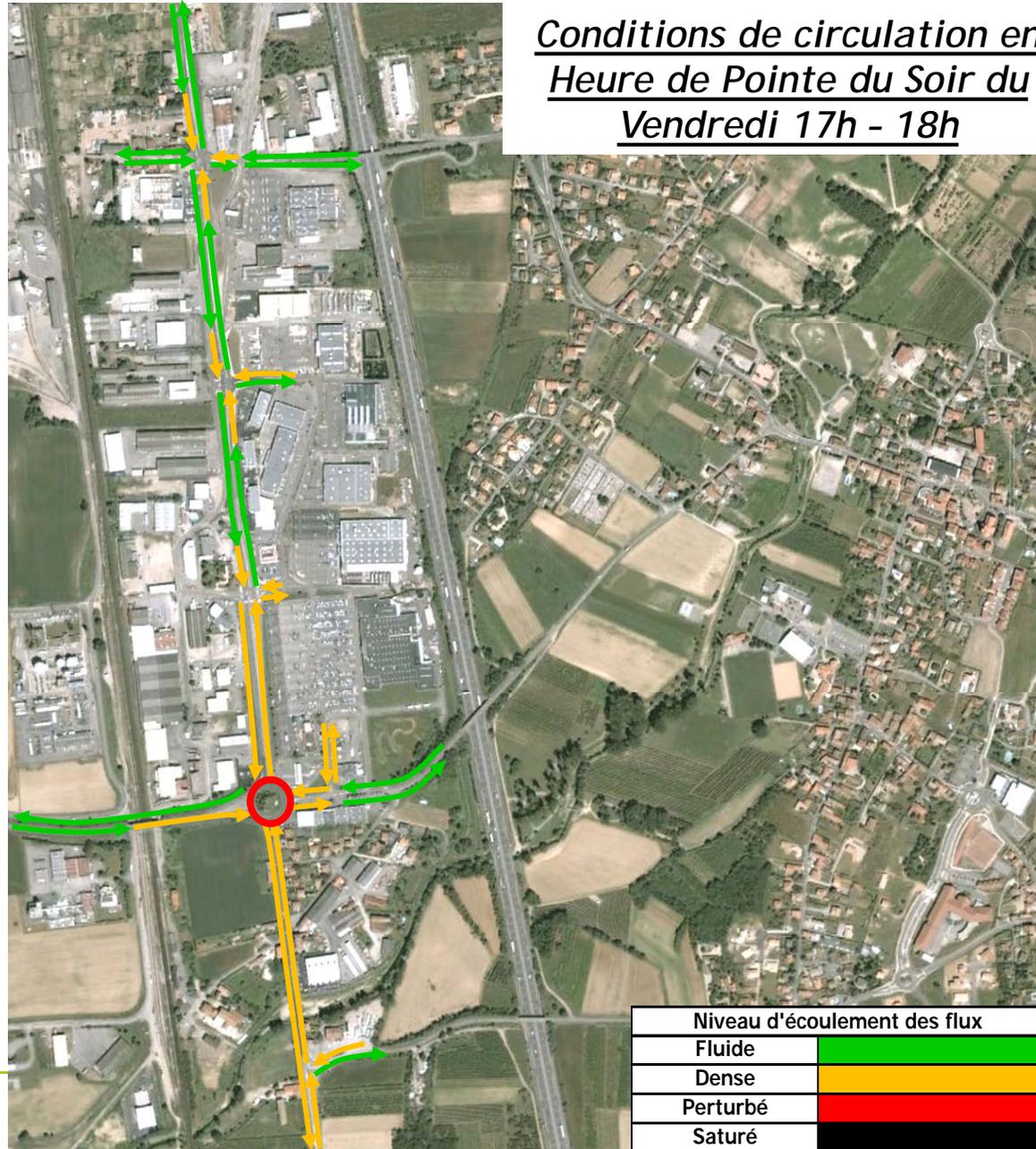
Phase 1

-

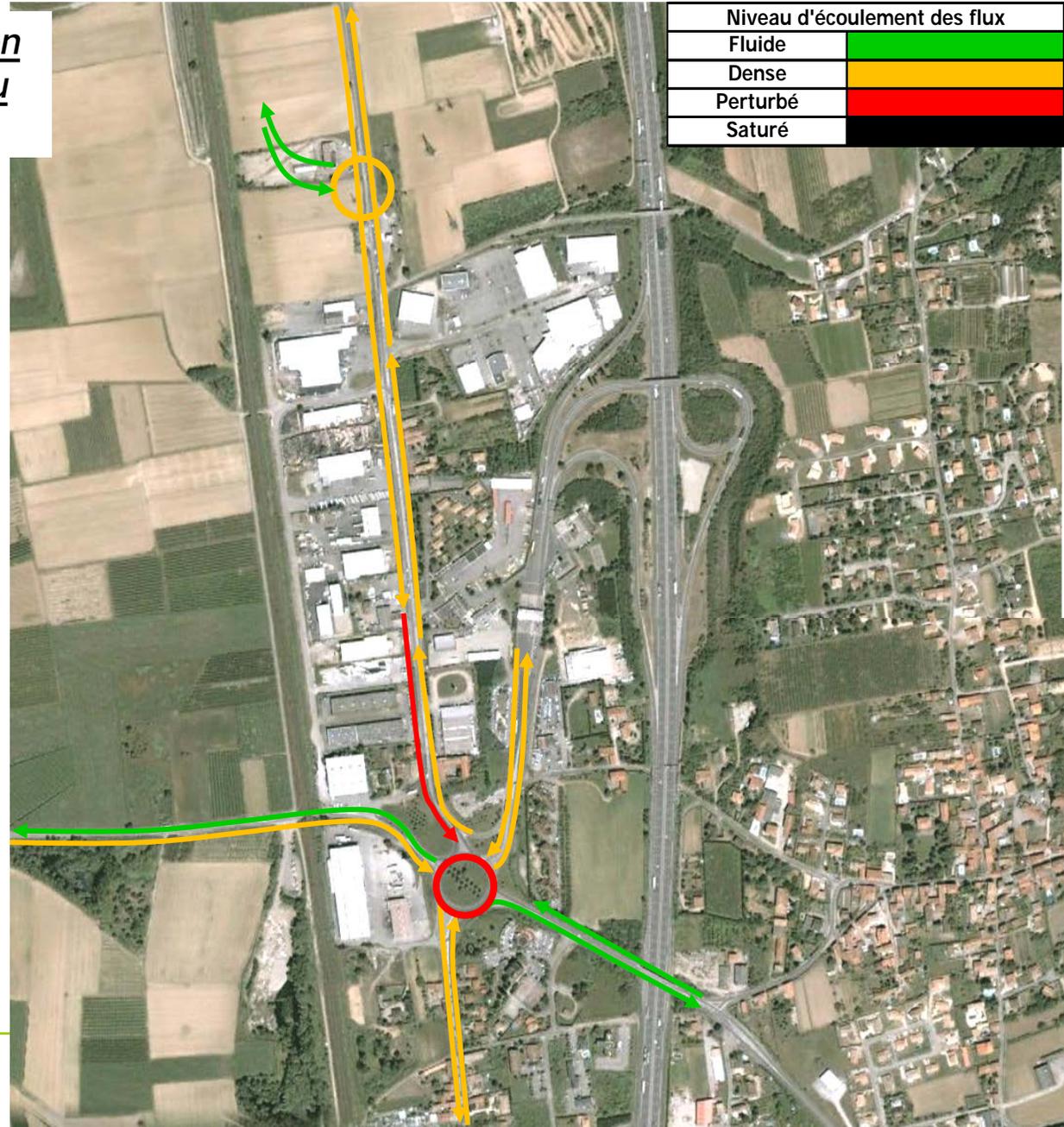
Les conditions d'écoulement des flux de circulation en période de pointe



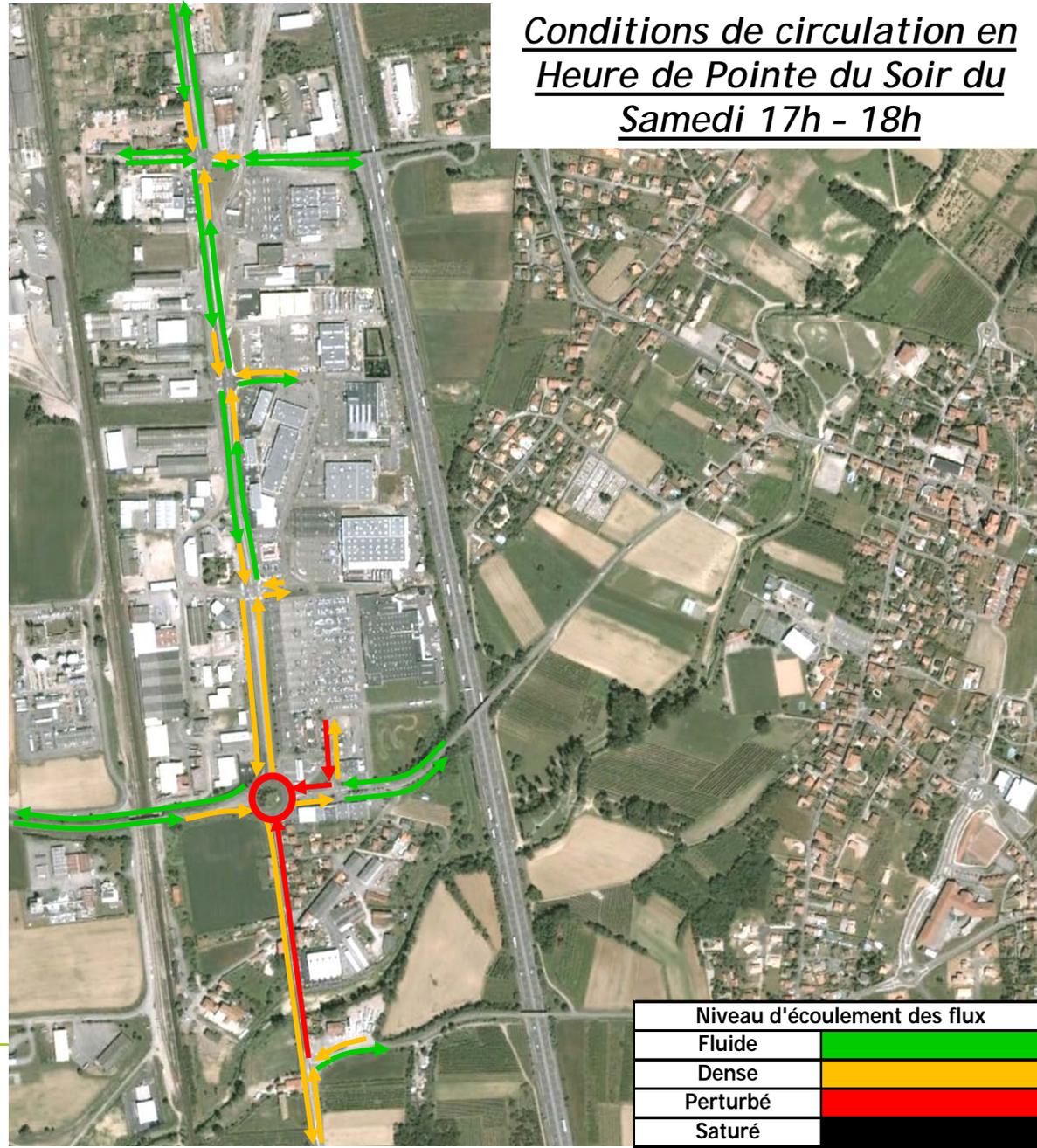
Conditions de circulation en
Heure de Pointe du Soir du
Vendredi 17h - 18h



Conditions de circulation en
Heure de Pointe du Soir du
Vendredi 17h - 18h

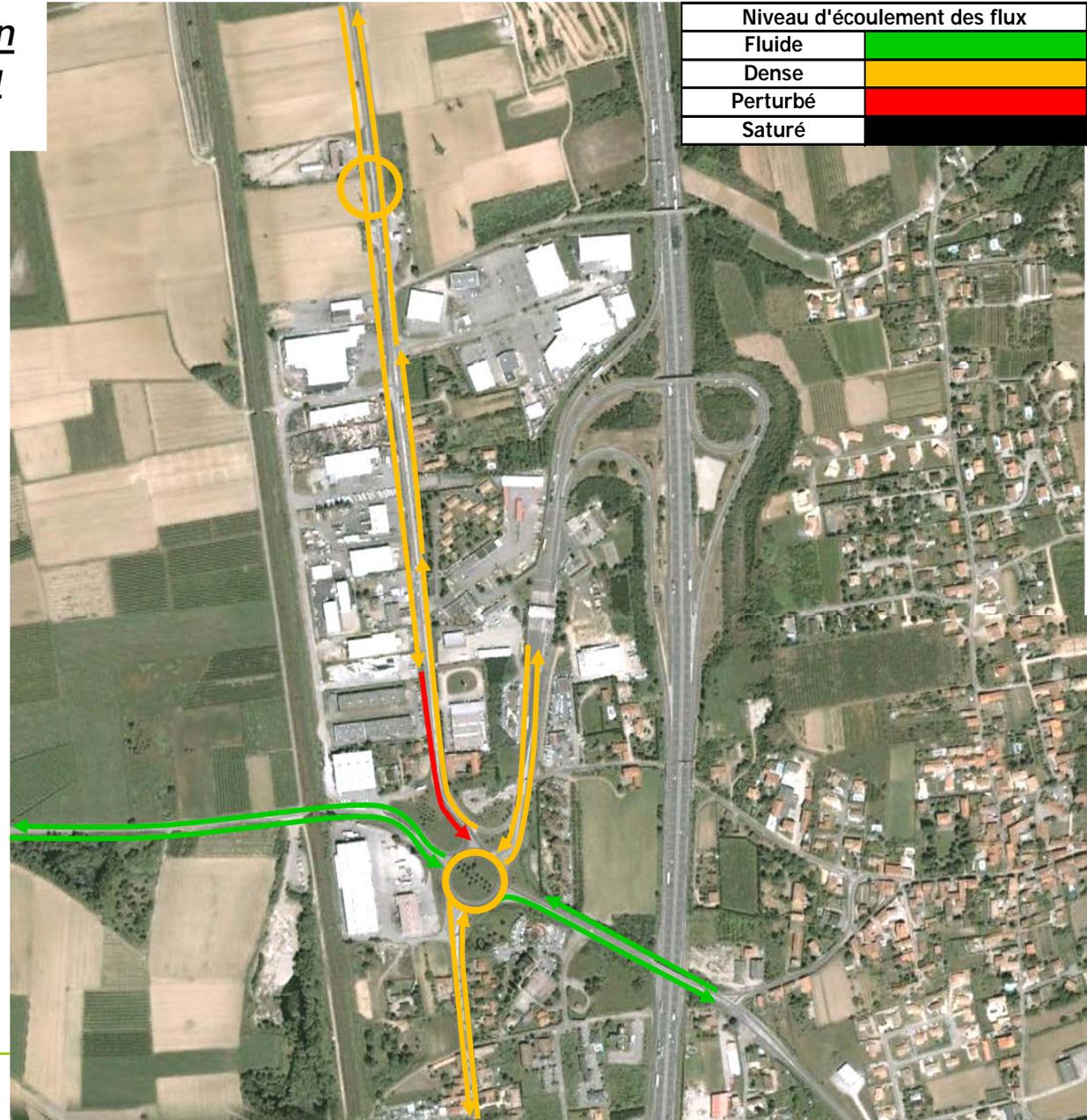


Conditions de circulation en
Heure de Pointe du Soir du
Samedi 17h - 18h



Niveau d'écoulement des flux	
Fluide	Green
Dense	Yellow
Perturbé	Red
Saturé	Black

Conditions de circulation en
Heure de Pointe du Soir du
Samedi 17h - 18h



Phase 2

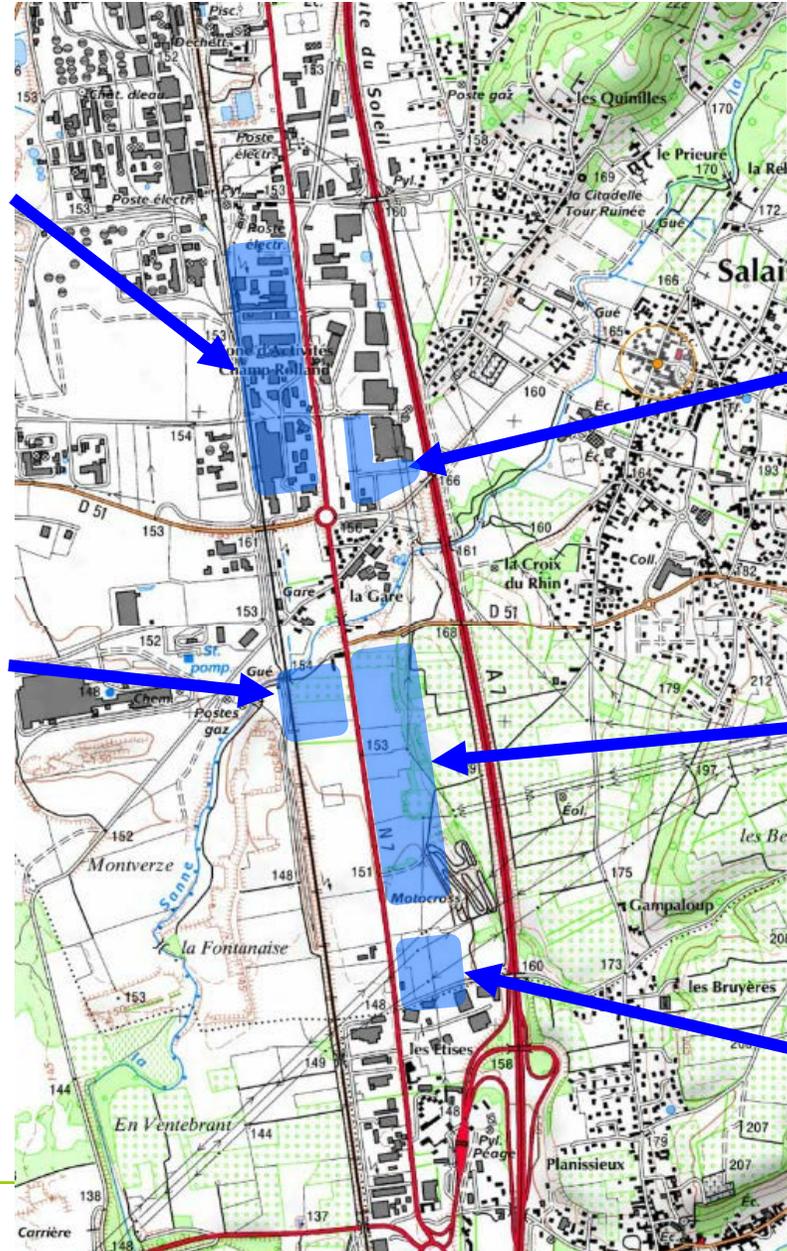
-

Evaluation des trafics futurs



Extension / Restructuration de la
Z.A. Champ Rolland
→ Activités artisanales : 6 ha
→ Activités commerciales : 10 000
m² de surfaces de vente

Extension Green Center : 15 000
m² de surfaces de vente



**Perspectives de développement
économique sur le territoire
(source : C.C.P.R.)**

Extension du centre commercial :
+ 6 350 m² de surface de vente

Zone d'Activités commerciales des
Nèves : 20 000 m² de surfaces
économiques + clinique (10 000m²)

Zone des Justices : + 6 800 m² de
surfaces de vente

Extension / Restructuration de la Z.A. Champ Rolland
→ Activités artisanales : 6 ha
→ Activités commerciales : 10 000 m² de surfaces de vente

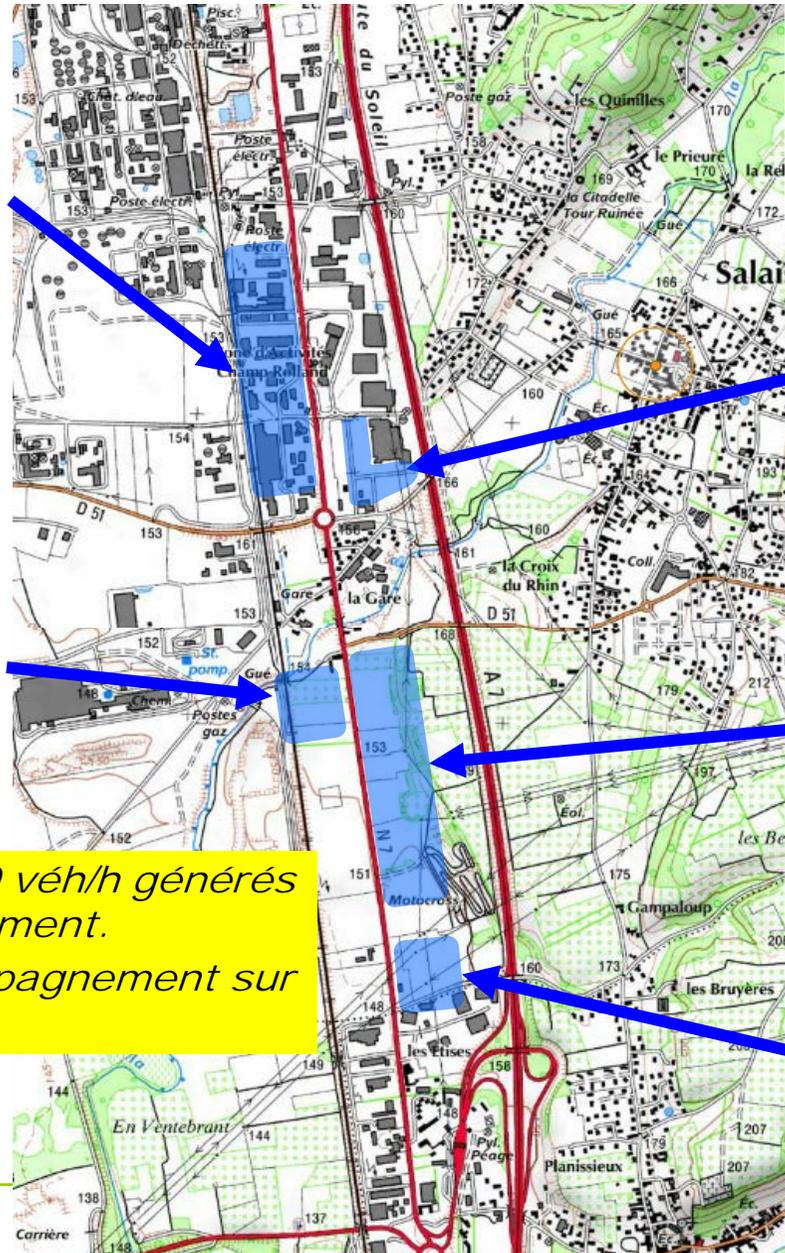
230 - 290 véh/h

Extension Green Center : 15 000 m² de surfaces de vente

330 - 390 véh/h

A terme, + 1 300 à + 1 900 véh/h générés par les projets d'aménagement.

Quelles mesures d'accompagnement sur le réseau de voirie ?



Perspectives de développement économique sur le territoire
Les flux automobiles en jeu
(source : C.C.P.R.)

Extension du centre commercial : + 6 350 m² de surface de vente

115 - 190 véh/h

Zone d'Activités commerciales des Nèves : 20 000 m² de surfaces économiques + clinique (10 000m²)

500 - 850 véh/h

Zone des Justices : + 6 800 m² de surfaces de vente

120 - 180 véh/h

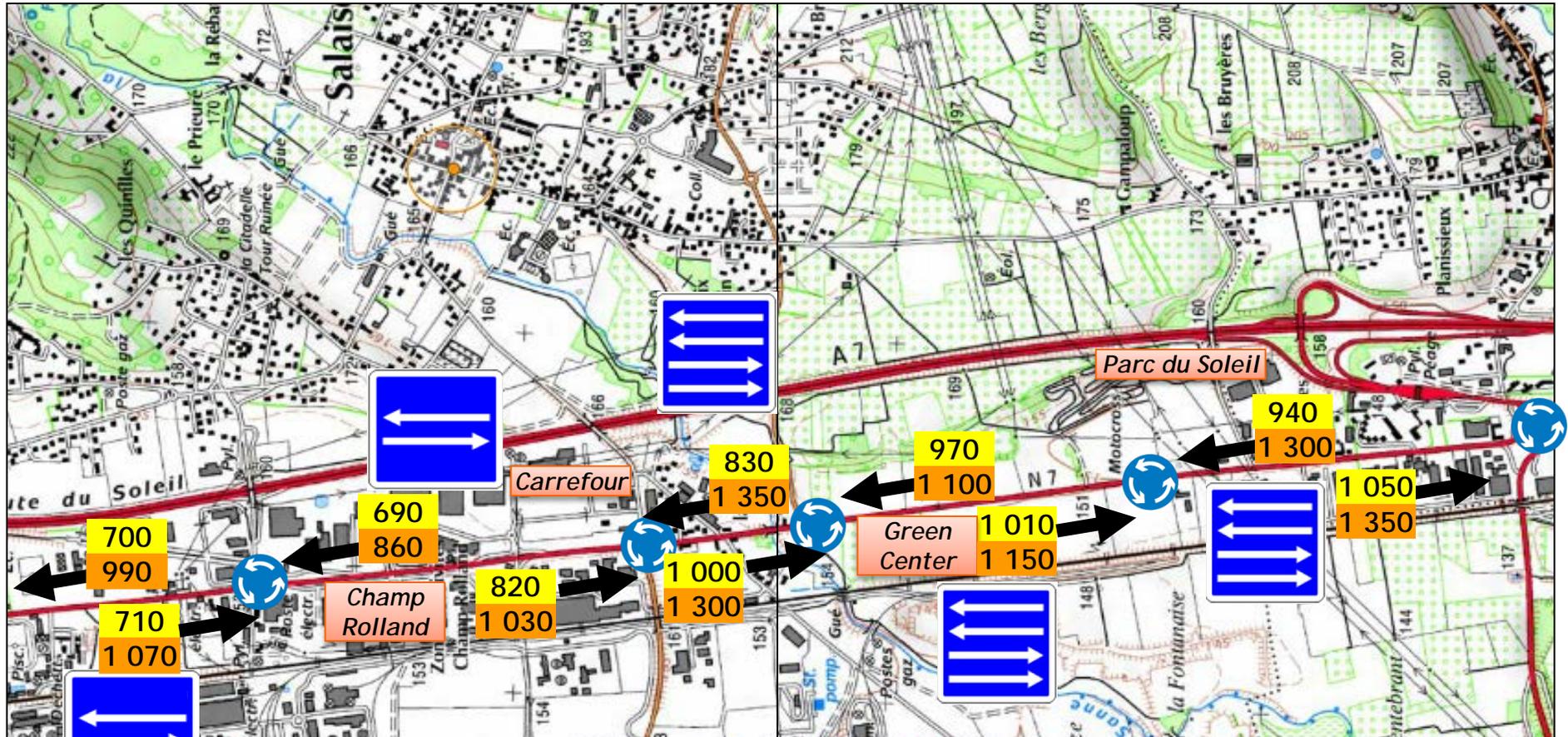
Phase 2

-

Développement des activités commerciales le long de la RN7 et amélioration du réseau viaire sur la section RD51 Route de Sablons - Giratoire de Chanas



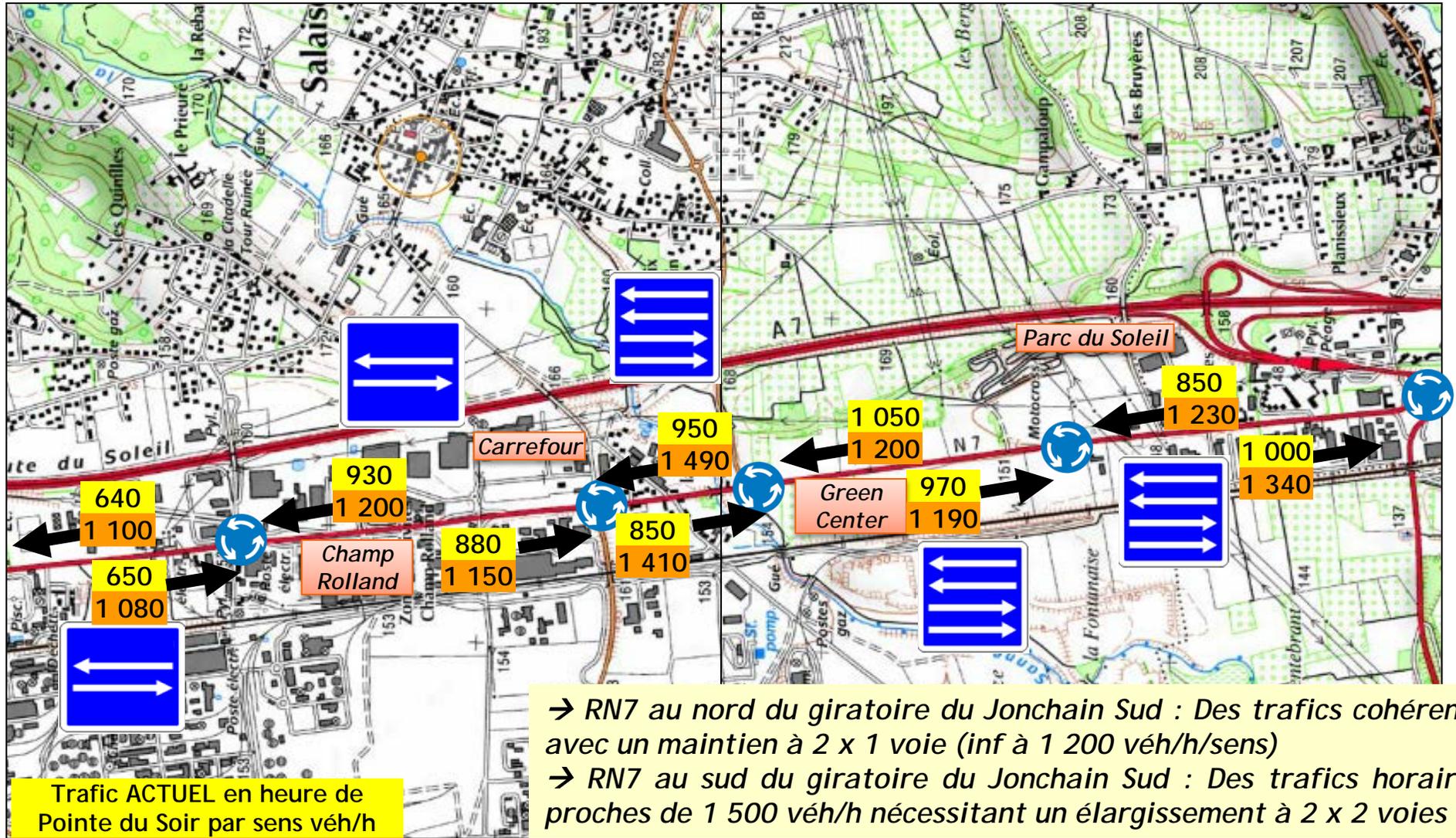
Evolution des trafics en section courante le long de la RN7 - Vendredi Heure de Pointe du Soir



→ RN7 au nord du giratoire du Jonchain Sud : Des trafics cohérents avec un maintien à 2 x 1 voie (inf à 1 200 véh/h/sens)
→ RN7 au sud du giratoire du Jonchain Sud : Des trafics horaires proches de 1 500 véh/h nécessitant un élargissement à 2 x 2 voies

Trafic ACTUEL en heure de Pointe du Soir par sens véh/h
Trafic FUTUR en heure de Pointe du Soir par sens véh/h

Evolution des trafics en section courante le long de la RN7 - Samedi Heure de Pointe du Soir



Trafic ACTUEL en heure de Pointe du Soir par sens véh/h
Trafic FUTUR en heure de Pointe du Soir par sens véh/h

→ RN7 au nord du giratoire du Jonchain Sud : Des trafics cohérents avec un maintien à 2 x 1 voie (inf à 1 200 véh/h/sens)
→ RN7 au sud du giratoire du Jonchain Sud : Des trafics horaires proches de 1 500 véh/h nécessitant un élargissement à 2 x 2 voies

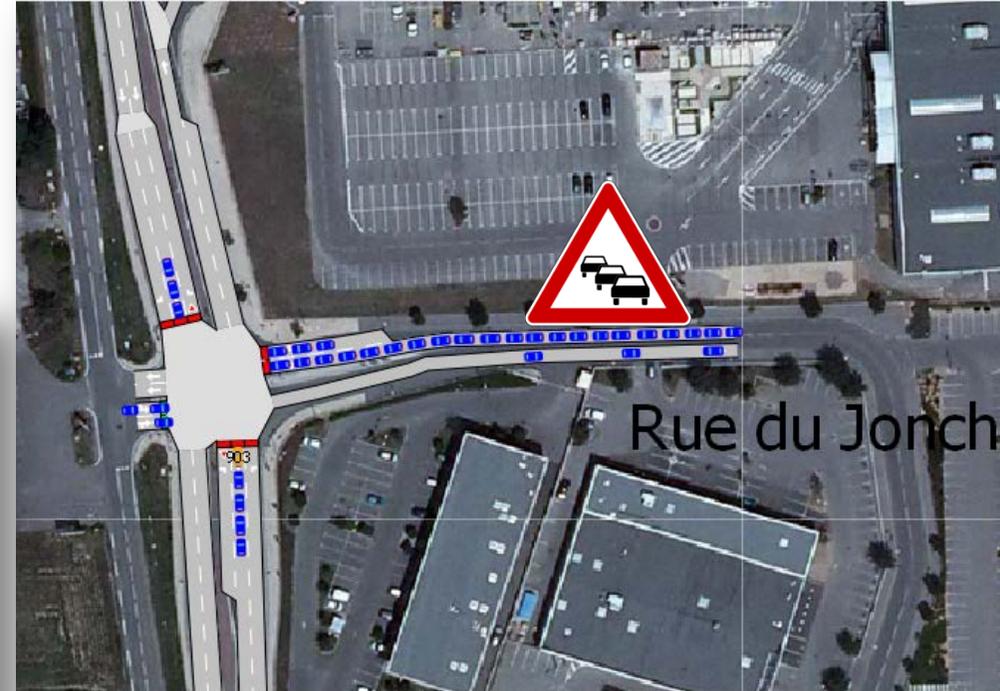
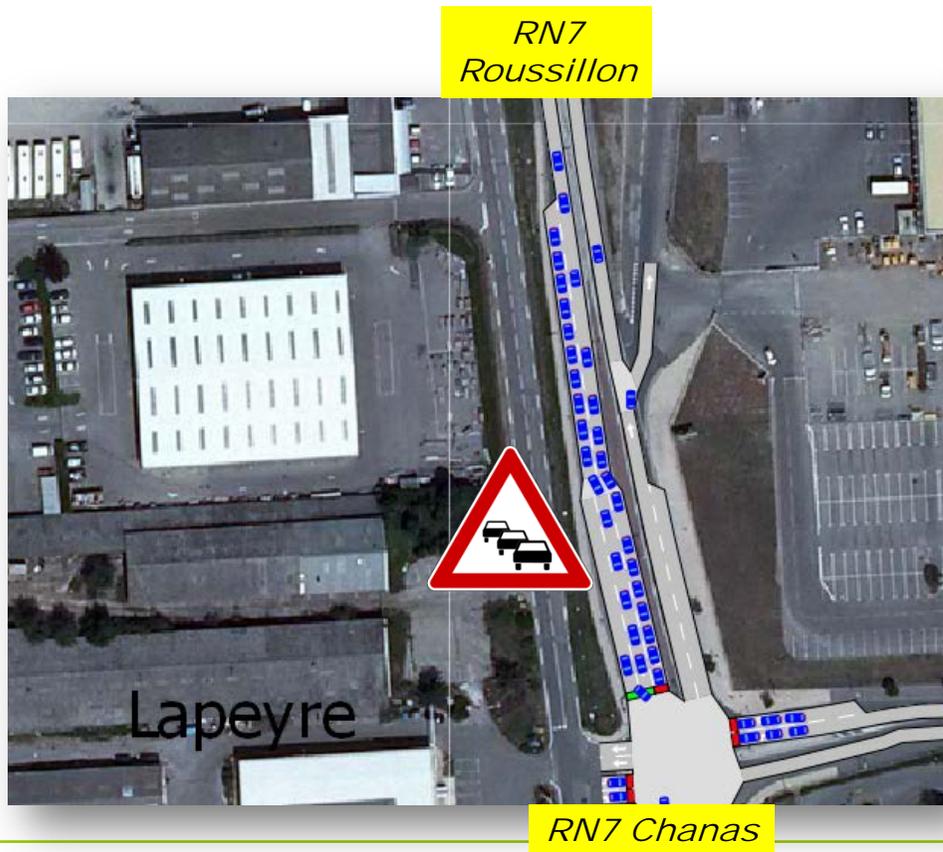
RN7
Roussillon

Gestion des flux au droit du carrefour du Renivet A réseau d'infrastructures inchangé ... la situation le samedi

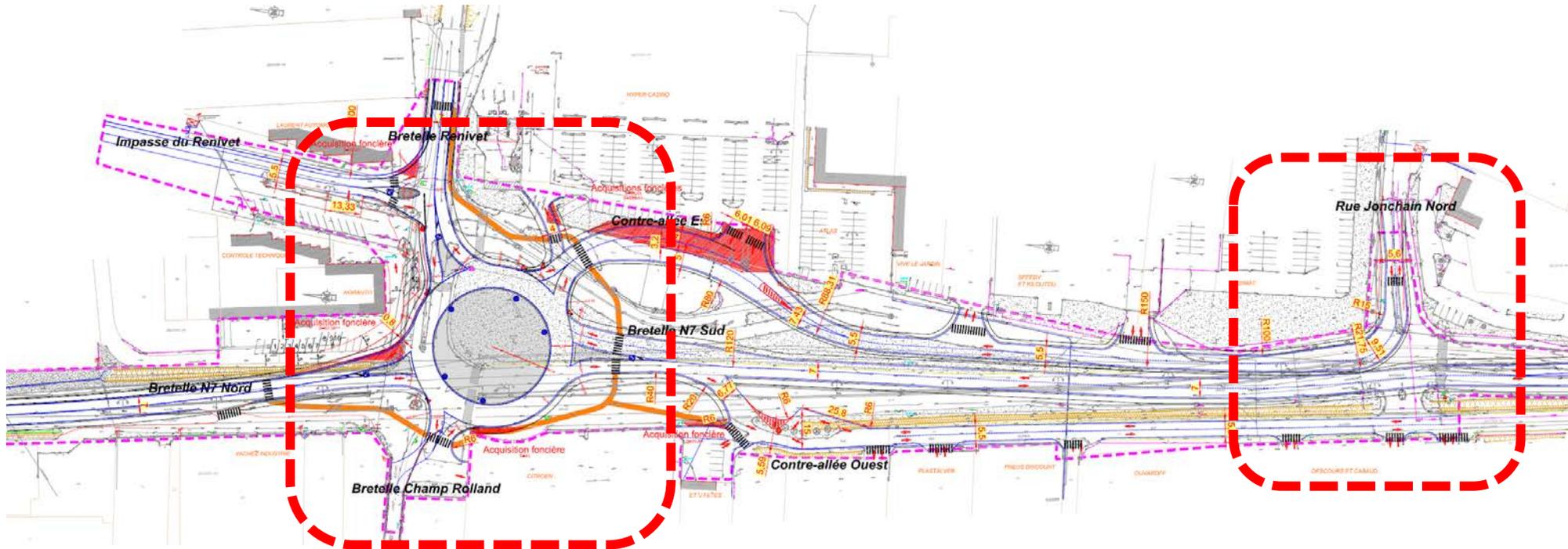


RN7 Chanas

Gestion des flux au droit du carrefour du Jonchain Nord A réseau d'infrastructures inchangé ...la situation le samedi



RN7 entre le carrefour du Renivet et le carrefour RN7 - RD51 :
→ Réaménagement du carrefour à feux du Renivet en giratoire
→ Suppression du carrefour du Jonchain Nord



Impacts circulatoires - Giratoire du Renivet (RN7 – Rue du Renivet)

Niveau d'écoulement des trafics	Heure de Pointe du Soir Vendredi	Heure de Pointe du Soir Samedi
Aujourd'hui		
Demain à réseau d'infrastructures inchangé		
Demain avec intégration d'un giratoire à 6 branches		



Niveau d'écoulement des flux	
Fluide	
Dense	
Perturbé	
Saturé	

Impacts circulatoires - Giratoire du Renivet (RN7 – Rue du Renivet)

Heure de Pointe du Soir du Vendredi



Heure de Pointe du Soir du Samedi



Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage moyenne - maxi	Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage moyenne - maxi
Rue du Renivet	48 %	381	1 - 4 véh	Rue du Renivet	54 %	358	1 - 4 véh
RN7 Roussillon	24 %	337	4 - 6 véh	RN7 Roussillon	25 %	363	1 - 5 véh
Impasse du Champ Rolland	97 %	593	0 - 2 véh	Impasse du Champ Rolland	98 %	605	0 - 2 véh
RN7 Chanas	59 %	1 119	0 - 2 véh	RN7 Chanas	59 %	1 225	0 - 2 véh
Contre allée Est	77 %	609	0 - 3 véh	Contre allée Est	66 %	550	0 - 3 véh

DEMAIN

Impacts circulatoires - Giratoire du Renivet

Après réalisation de l'ensemble des aménagements décrits le long de la RN7, le giratoire du Renivet présente un fonctionnement satisfaisant en H.P.S. le vendredi et le samedi. Seules quelques rétentions sur la branche RN7 Roussillon pourraient être observées mais de façon ponctuelle et limitée.

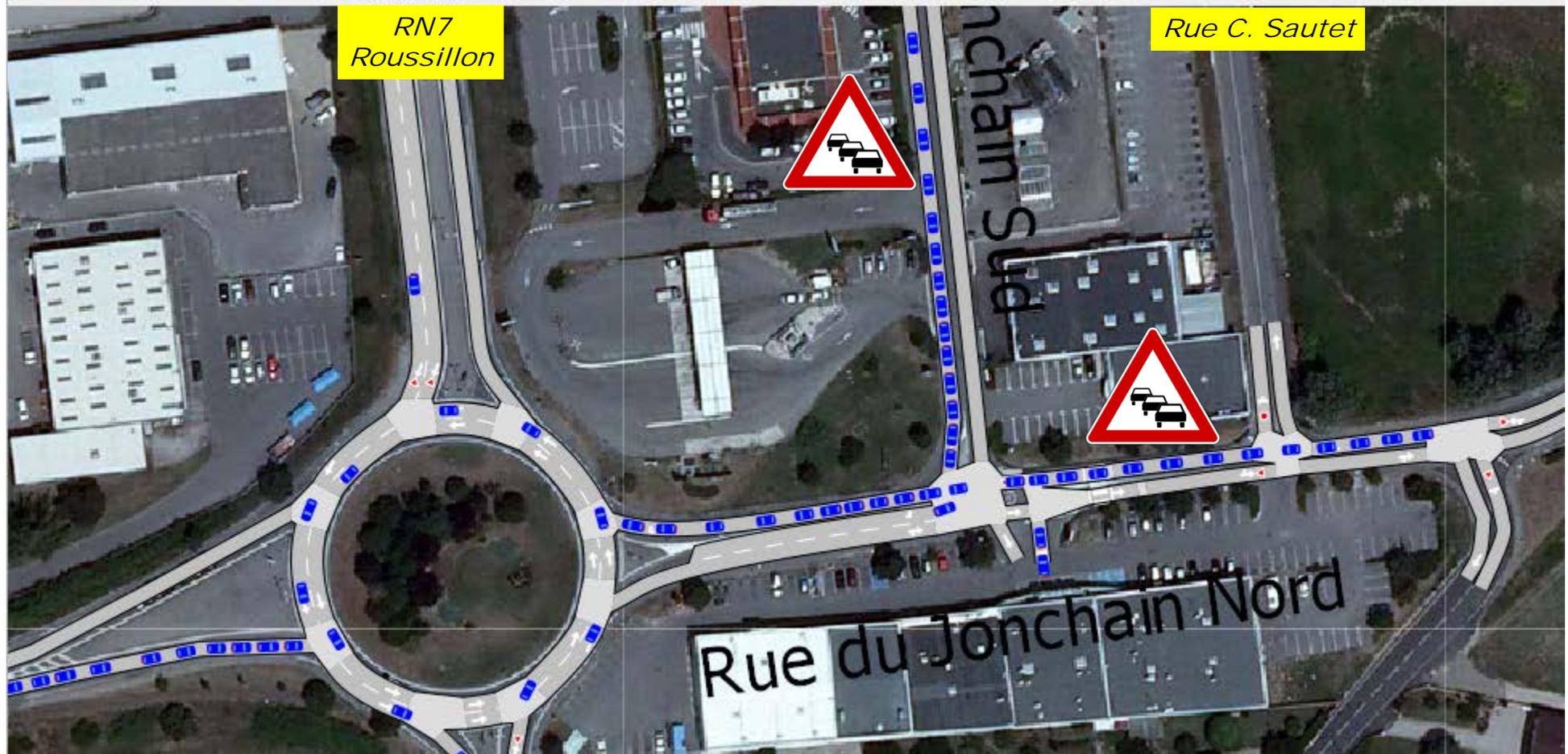
Réserve de capacité	
> 20 %	--> Ecoulement fluide
10 - 20 %	--> Ecoulement perturbé
< 10 %	--> Circulation saturée

Gestion des flux au droit du giratoire RN7 - RD51 Route de Sablons A réseau d'infrastructures inchangé ...la situation le samedi



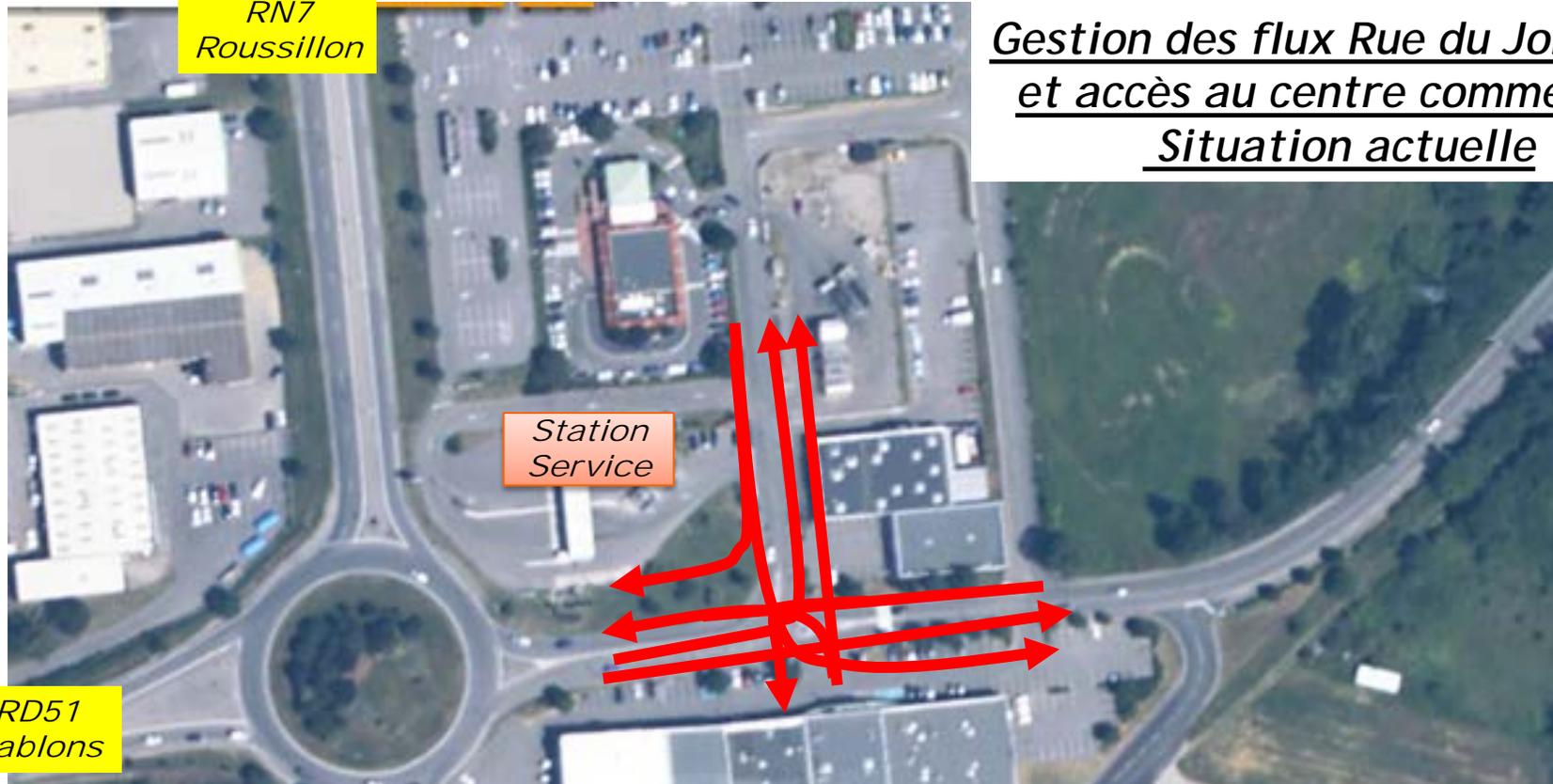
RN7 Chanas

Gestion des flux Rue du Jonchain et accès au centre commercial
Si rien ne change...la situation le samedi



RN7
Roussillon

Gestion des flux Rue du Jonchain
et accès au centre commercial
Situation actuelle



RD51
Sablons

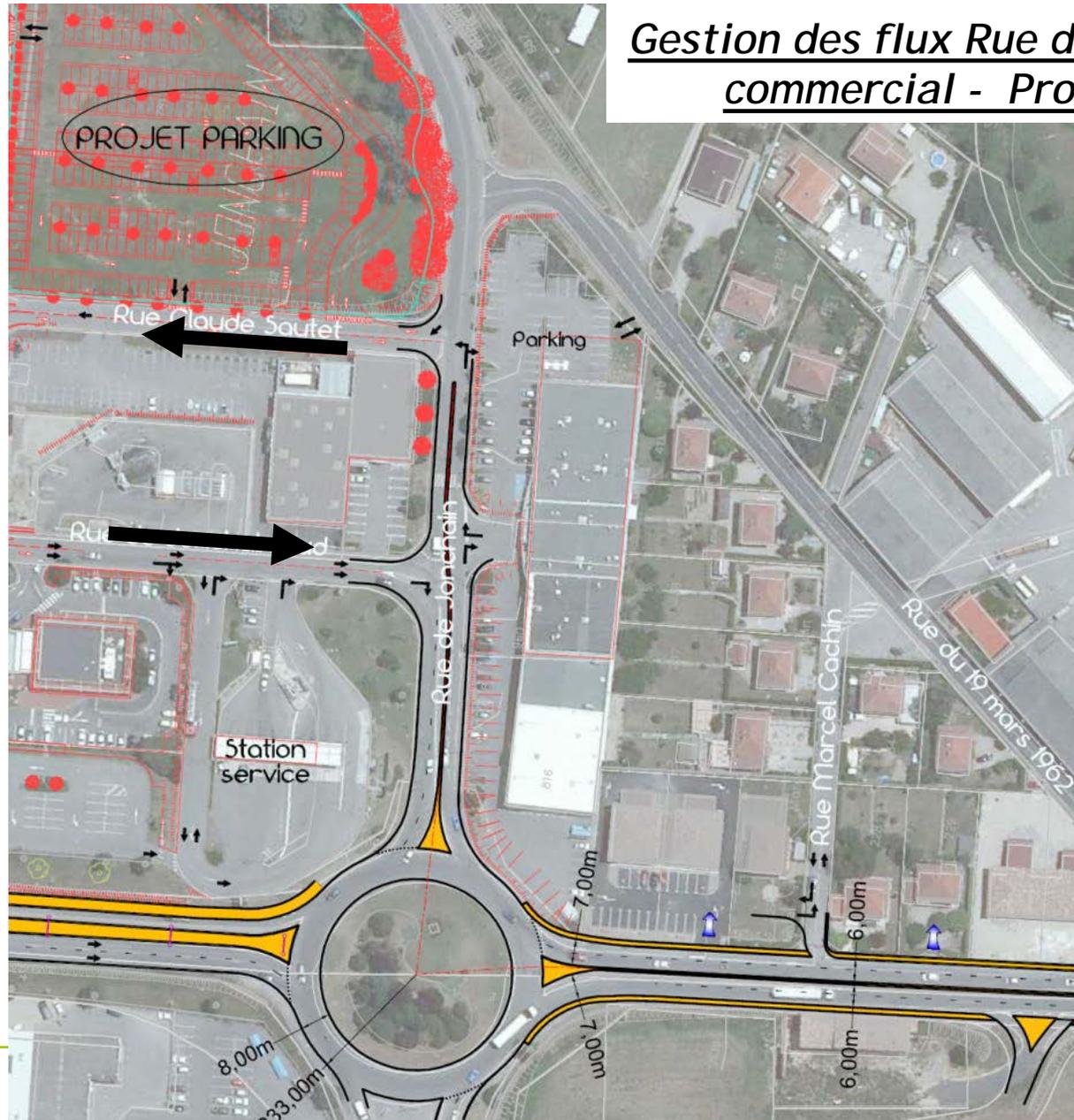
→ Rue du Jonchain : Un manque d'aménagement d'ensemble lié à une desserte « au coup par coup »

→ De multiples mouvements d'entrecroisements à proximité immédiate du giratoire RN7 - RD51 : des contraintes sur le réseau viaire structurant ainsi qu'en entrée et sortie des enseignes commerciales

→ Des mouvements automobiles peu sécurisés et peu lisibles

RN7
Chanas

Gestion des flux Rue du Jonchain et accès au centre commercial - Proposition d'aménagement



Les conditions pour accompagner le projet d'extension du centre commercial et une circulation accrue de 150 à 200 véh/h en Heure de Pointe du Soir :

- Clarification et simplification des entrées et sorties
- Suppression des cisaillements, notamment des flux de Tourne à Gauche
- Création de deux voies d'entrée et de DEUX voies de sortie du centre commercial depuis/vers Chanas
- Elargissement à DEUX voies de la voie d'entrée au giratoire

A court terme : un aménagement de la rue du Jonchain adapté à son environnement commercial évolutif.

Impacts circulatoires - Giratoire RN7 – RD51 – Rue du Jonchain

Niveau d'écoulement des trafics	Heure de Pointe du Soir Vendredi	Heure de Pointe du Soir Samedi
Aujourd'hui		
Demain à réseau d'infrastructures inchangé		
Demain avec optimisation du giratoire et réaménagement de la rue du Jonchain		



Niveau d'écoulement des flux	
Fluide	
Dense	
Perturbé	
Saturé	

Impacts circulatoires - Giratoire du Jonchain Sud (RN7 – RD51 Route de Sablons)

Heure de Pointe du Soir du Vendredi

Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
Rue du Jonchain	25 %	188	8 véh
RN7 Roussillon	42 %	593	3 véh
RD51 Sablons	10 %	84	18 véh
RN7 Chanas	14 %	136	12 véh

AUJOURD'HUI

Heure de Pointe du Soir du Samedi

Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
Rue du Jonchain	- 13 %	- 79	111 véh
RN7 Roussillon	32 %	421	5 véh
RD51 Sablons	16 %	115	12 véh
RN7 Chanas	-13 %	- 108	151 véh

Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
Rue du Jonchain	13 %	93	16 véh
RN7 Roussillon	39 %	525	4 véh
RD51 Sablons	6 %	48	37 véh
RN7 Chanas	9 %	83	25 véh

**Trafics futurs et
réseau viaire
inchangé**

Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
Rue du Jonchain	- 34 %	- 199	250 véh
RN7 Roussillon	24 %	293	6 véh
RD51 Sablons	7 %	48	29 véh
RN7 Chanas	- 28 %	- 220	285 véh

Réserve de capacité	
> 20 %	--> Ecoulement fluide
10 - 20 %	--> Ecoulement perturbé
< 10 %	--> Circulation saturée

Impacts circulatoires - Giratoire du Jonchain Sud (RN7 – RD51 Route de Sablons)

Heure de Pointe du Soir du Vendredi



Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage moyenne - maxi
Rue du Jonchain	46 %	528	1 - 4 véh
RN7 Roussillon	32 %	496	1 - 5 véh
RD51 Sablons	38 %	499	1 - 4 véh
RN7 Chanas	33 %	549	1 - 4 véh

DEMAIN

Heure de Pointe du Soir du Samedi



Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage moyenne - maxi
Rue du Jonchain	12 %	107	5 - 16 véh
RN7 Roussillon	20 %	286	2 - 7 véh
RD51 Sablons	36 %	391	1 - 5 véh
RN7 Chanas	7 %	105	13 - 40 véh

Giratoire du Jonchain Sud :

L'élargissement à deux voies des branches d'entrée RN7 Chanas, RD51 Sablons et Rue du Jonchain associé au réaménagement de la rue du Jonchain permettront de répondre à la demande de trafic en H.P.S. le vendredi et le samedi;

Les réserves de capacité sont satisfaisantes le vendredi, supérieures ou égales à 30 %.

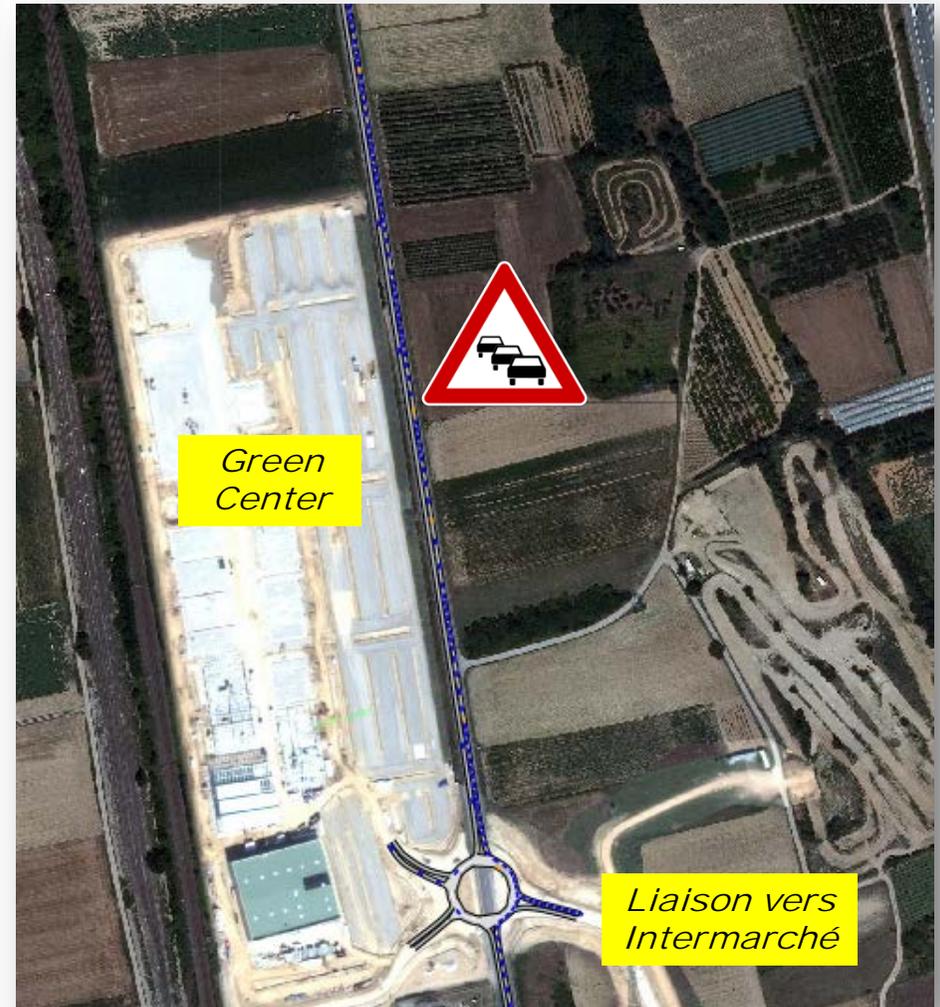
Le samedi, quelques rétentions pourraient être observées sur la rue du Jonchain ainsi que sur la RN7 Chanas sans toutefois créer d'autoblocage avec les carrefours amont.

Réserve de capacité	
> 20 %	--> Ecoulement fluide
10 - 20 %	--> Ecoulement perturbé
< 10 %	--> Circulation saturée

Gestion des flux sur la RN7 entre les Routes de Sablons et d'Agnin A réseau d'infrastructures inchangé ...la situation le samedi

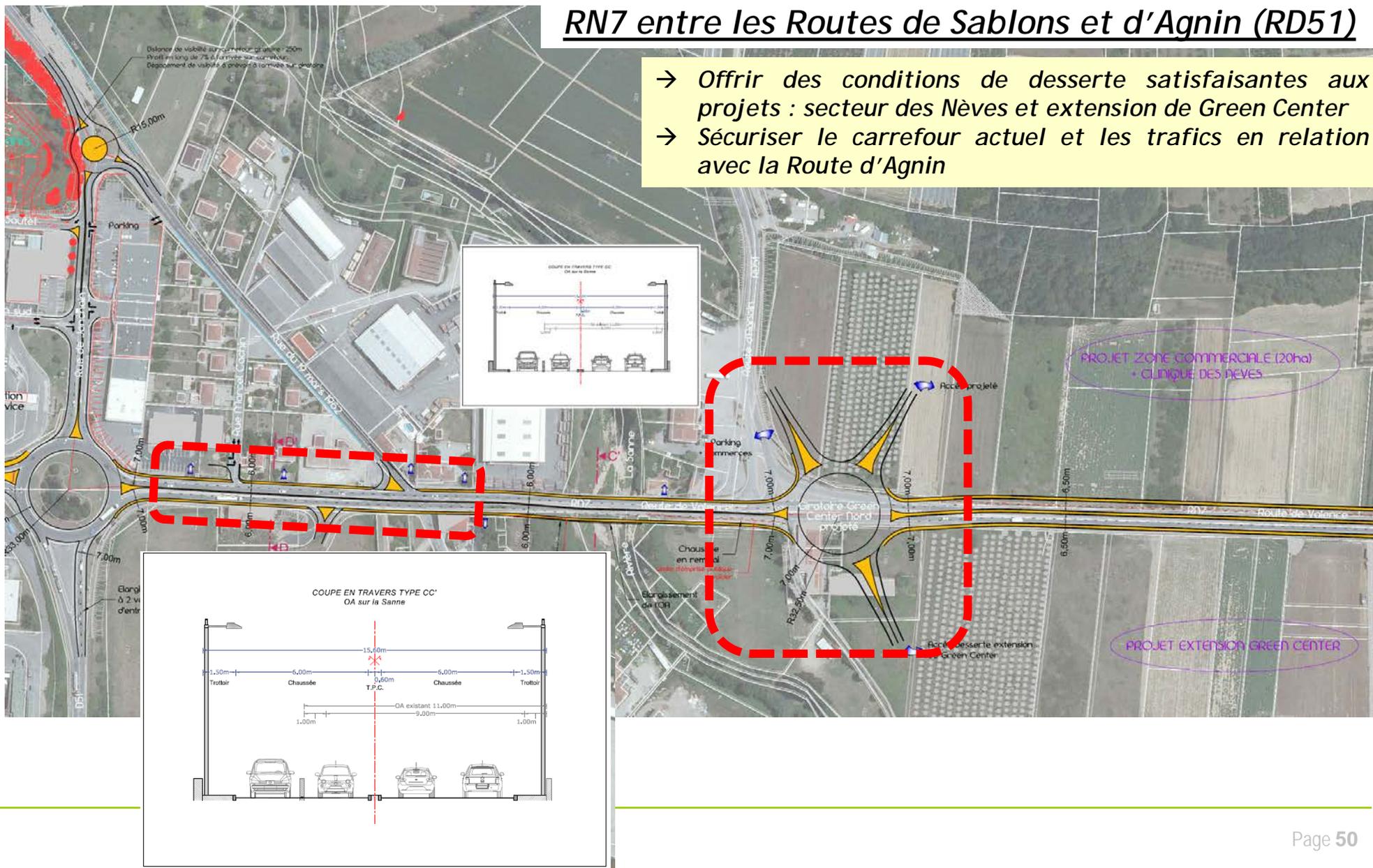


RN7
Chanas



RN7 entre les Routes de Sablons et d'Agnin (RD51)

- Offrir des conditions de desserte satisfaisantes aux projets : secteur des Nèves et extension de Green Center
- Sécuriser le carrefour actuel et les trafics en relation avec la Route d'Agnin



Impacts circulatoires - Carrefour RN7 – RD51 Route d’Agnin

Niveau d'écoulement des trafics	Heure de Pointe du Soir Vendredi	Heure de Pointe du Soir Samedi
Aujourd'hui		
Demain à réseau d'infrastructures inchangé		
Demain avec intégration d'un giratoire à 5 branches		



Niveau d'écoulement des flux	
Fluide	
Dense	
Perturbé	
Saturé	

Impacts circulatoires - Giratoire Nord Plein Sud (RN7 – RD51 Route d'Agnin)

Heure de Pointe du Soir du Vendredi



Heure de Pointe du Soir du Samedi



	Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale		Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
DEMAIN	RD51 Route d'Agnin	51 %	236	11 véh		RD51 Route d'Agnin	53 %	214	13 véh
	RN7 Roussillon	38 %	925	0 véh		RN7 Roussillon	41 %	960	0 véh
	Accès Nord Green Center	63 %	490	4 véh		Accès Nord Green Center	51 %	445	4 véh
	RN7 Chanas	37 %	639	2 véh		RN7 Chanas	32 %	523	2 véh
	Accès zone des Justices	80 %	725	3 véh		Accès zone des Justices	73 %	643	3 véh

Giratoire « Nord » Plein Sud :

La réalisation de ce giratoire améliorera fortement la sécurité de l'actuel carrefour en Té.

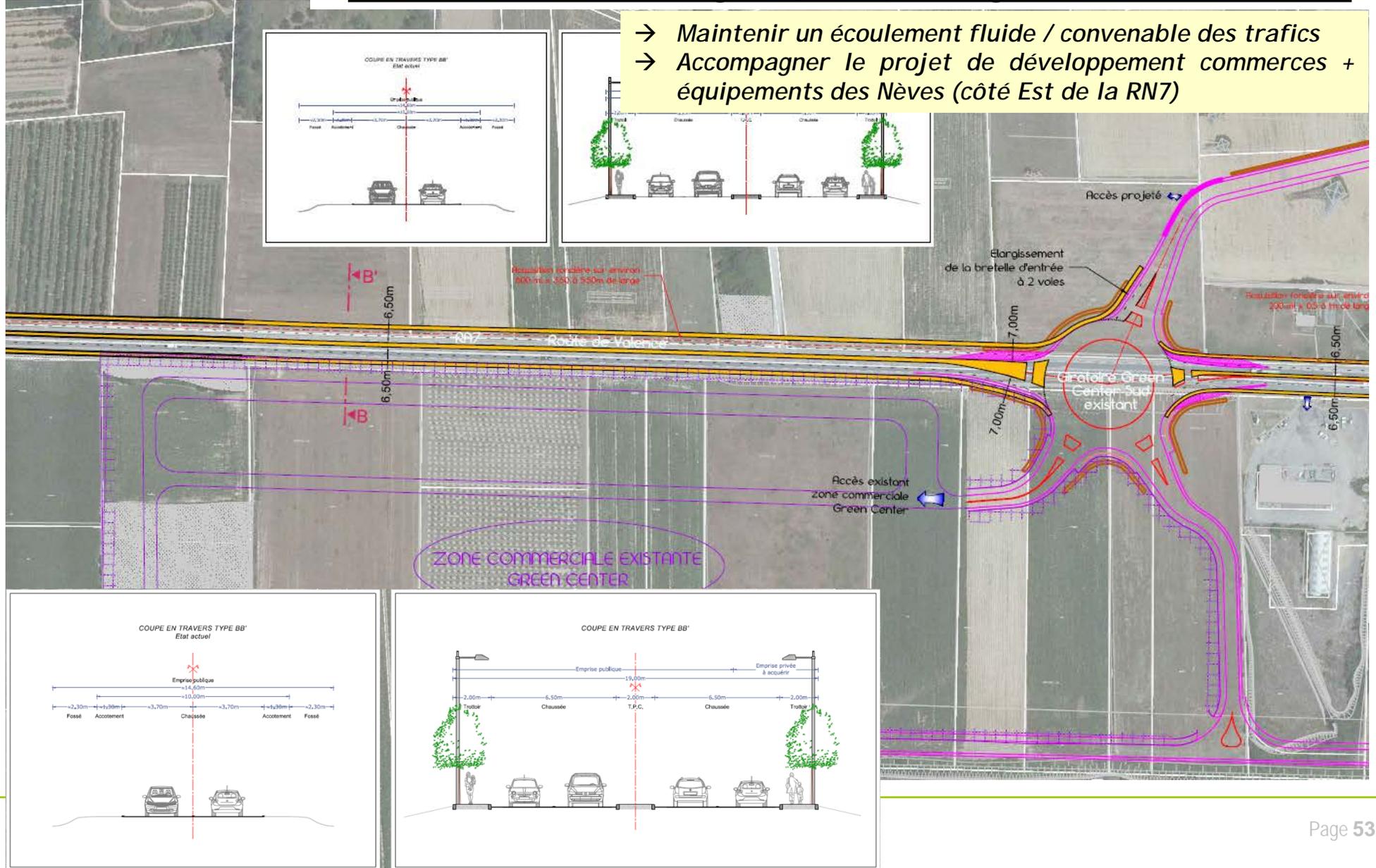
A terme, après réalisation de l'extension du Green center et aménagement de la zone située côté Est, il est mis en évidence un fonctionnement satisfaisant du giratoire en Heure de Pointe du Soir tant du vendredi que du samedi.

Ce giratoire dispose de confortables réserves de capacité pour répondre aux variations de la demande de trafic à terme (variations liées d'une part au projet d'aménagement des Nèves, d'autre part à la Zone Industriale Portuaire de Salaise - Sablons (étude d'impact circulatoire en cours)).

Réserve de capacité	
> 20 %	--> Ecoulement fluide
10 - 20 %	--> Ecoulement perturbé
< 10 %	--> Circulation saturée

RN7 entre la Route d'Agnin (RD51) et le giratoire Green Center

- Maintenir un écoulement fluide / convenable des trafics
- Accompagner le projet de développement commerces + équipements des Nèves (côté Est de la RN7)



Impacts circulatoires - Carrefour giratoire RN7 – Accès Green Center et Z.A. Ventrebant

Niveau d'écoulement des trafics	Heure de Pointe du Soir Vendredi	Heure de Pointe du Soir Samedi
Aujourd'hui		
Demain à réseau d'infrastructures inchangé		
Demain avec optimisation des caractéristiques du giratoire existant		



Niveau d'écoulement des flux	
Fluide	
Dense	
Perturbé	
Saturé	

Impacts circulatoires - Giratoire Sud Plein Sud (Green Center)

Heure de Pointe du Soir du Vendredi



Heure de Pointe du Soir du Samedi



DEMAIN

Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
RN7 Chanas	43 %	899	3 véh
Accès Parc du Soleil	64 %	694	3 véh
RN7 Salaise sur Sanne	38 %	641	3 véh
Accès Green Center	68 %	424	3 véh
Accès Zone Ventreband	93 %	388	2 véh

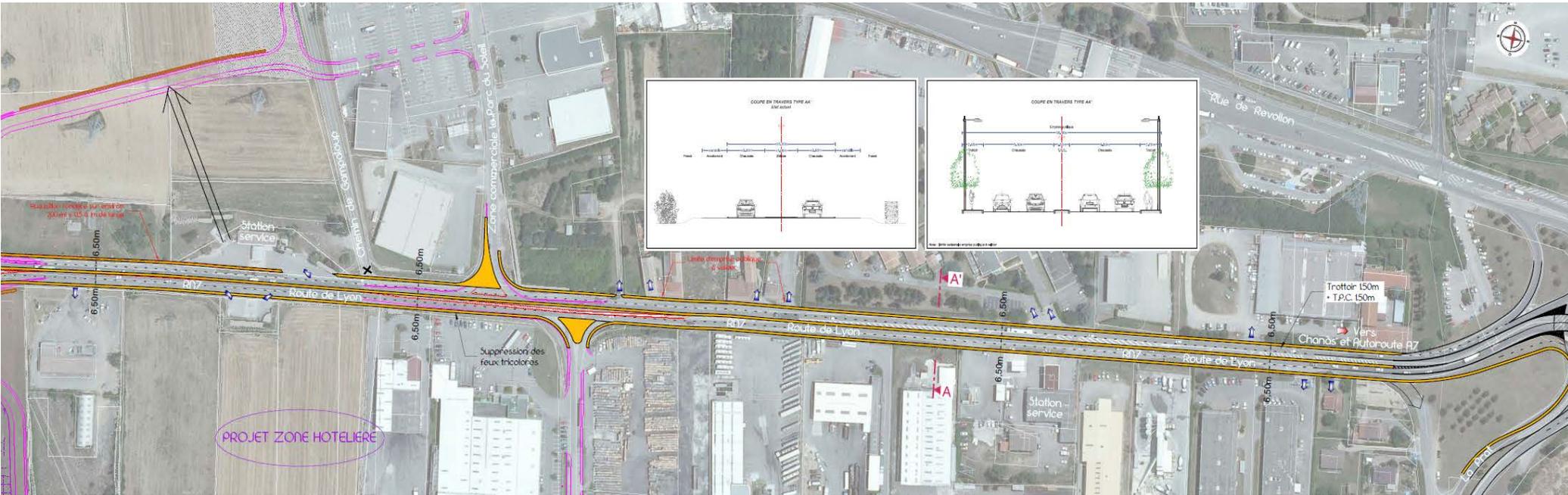
Branche	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h	Longueur de stockage maximale
RN7 Chanas	35 %	648	3 véh
Accès Parc du Soleil	51 %	534	3 véh
RN7 Salaise sur Sanne	35 %	506	4 véh
Accès Green Center	25 %	163	8 véh
Accès Zone Ventreband	91 %	314	2 véh

Giratoire « Sud » Plein Sud :

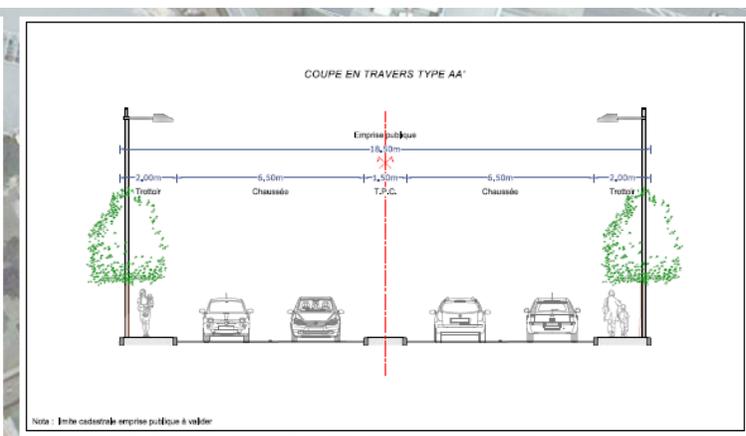
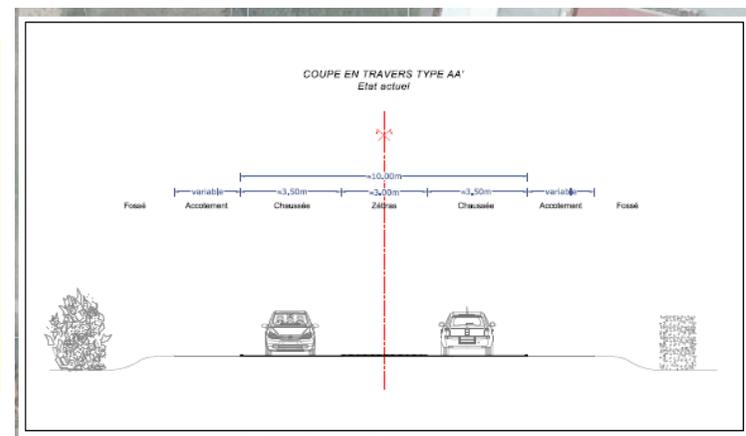
Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 25 %, garantissant un fonctionnement convenable du giratoire en Heure de Pointe du Soir.

Réserve de capacité	
	> 20 % --> Ecoulement fluide
	10 - 20 % --> Ecoulement perturbé
	< 10 % --> Circulation saturée

RN7 entre le giratoire « Green Center » et le giratoire de Chanas



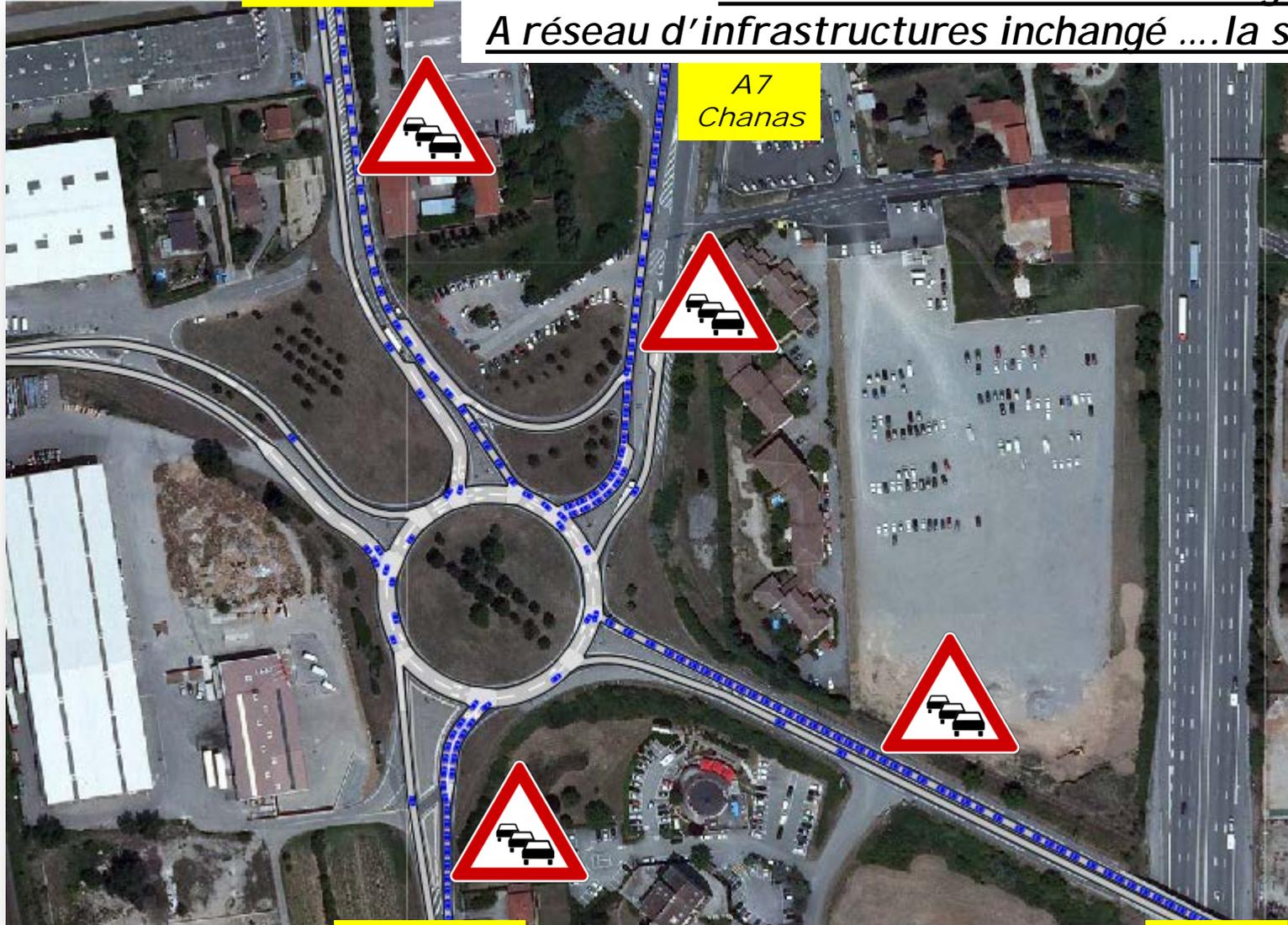
- Supprimer les cisaillements pour sécuriser l'axe RN7
- Accompagner le projet de développement commerces + équipements des Nèves (côté Est de la RN7) et le projet d'extension de la Z.I.P.



RN7
Roussillon

Gestion des flux au droit du giratoire de Chanas A réseau d'infrastructures inchangé ... la situation le samedi

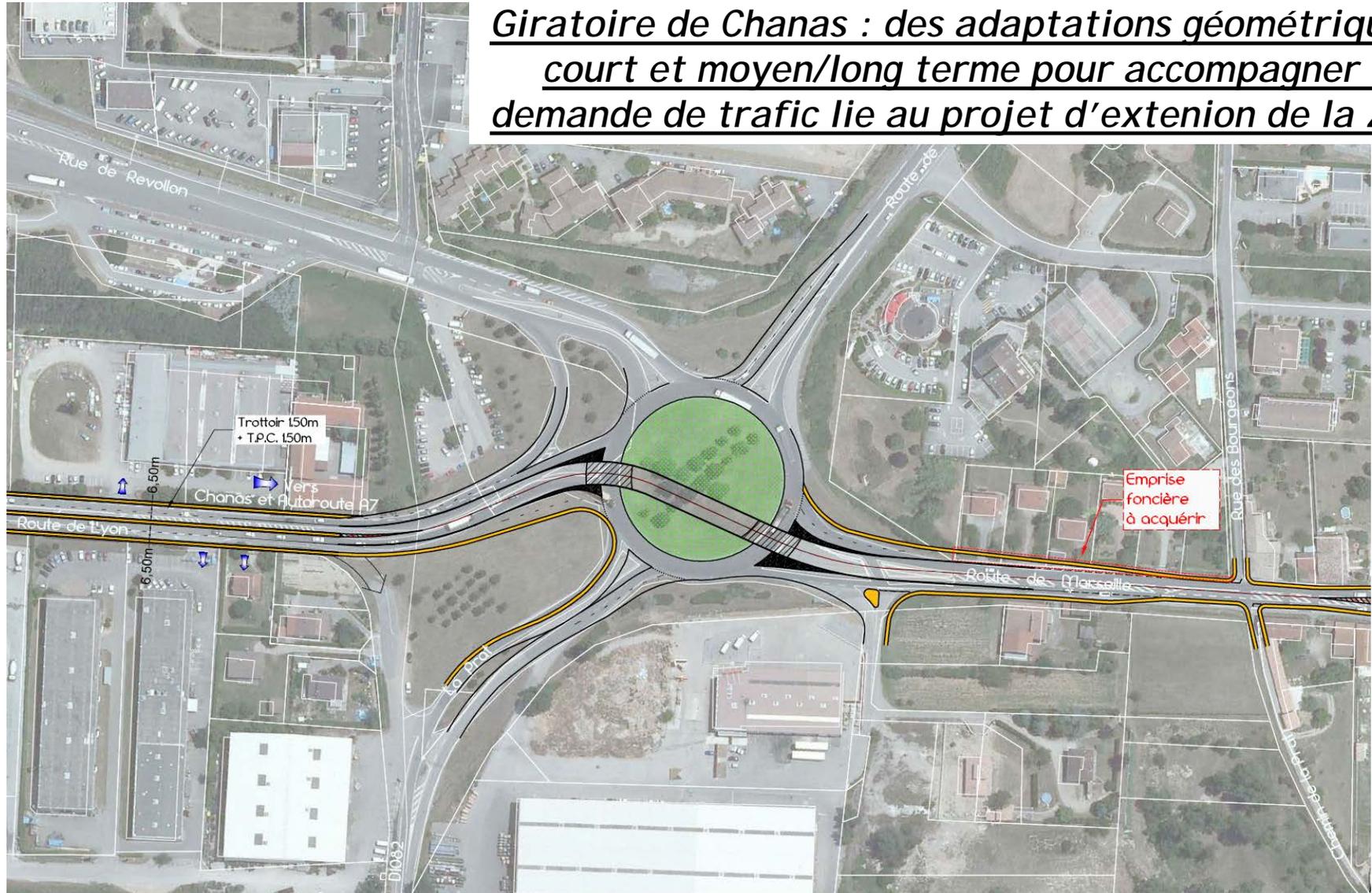
A7
Chanas



RN7 Tain

RD519

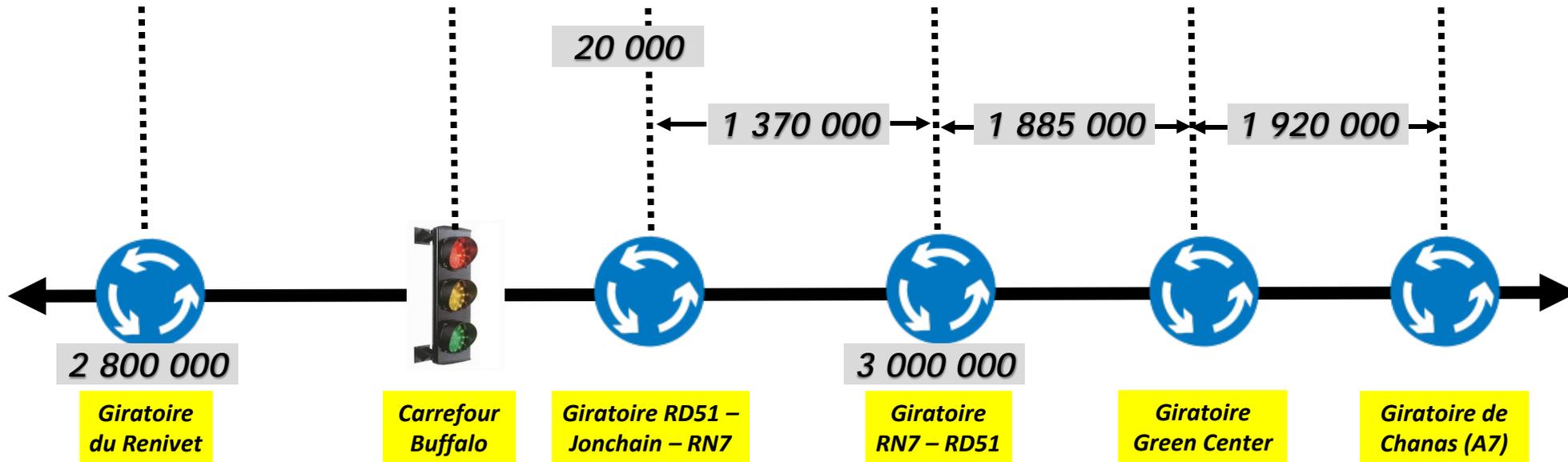
Giratoire de Chanas : des adaptations géométriques à court et moyen/long terme pour accompagner la demande de trafic lie au projet d'extension de la Z.I.P.



Impacts circulatoires – Giratoire de Chanas

Niveau d'écoulement des trafics	Heure de Pointe du Soir Vendredi	Heure de Pointe du Soir Samedi
Aujourd'hui		
Demain à réseau d'infrastructures inchangé		
Demain après optimisation du giratoire + trémie		

Requalification / retraitement de la RN7 entre le carrefour du Renivet et le Rond Point de Chanas : quels investissements ?



Un investissement de 10 995 000 euros H. T.
(estimation niveau esquisse)

Non compris :
Traitement du giratoire de Chanas
Acquisitions foncières
Déplacement de réseaux

PPRT
Roussillon
Salaise-sur-Sanne

05 juin 2013

« Programme d'Accompagnement Risques Industriels »

Passer de l'objectif de performance à la
réalisation concrète de travaux :
Les expérimentations « PARI 2013 »



PRÉFET DE L'ISÈRE

Le PPRT Roussillon - Salaise sur Sanne

D'après les services de la DDT, **150 logements** seraient concernés par la prescription de travaux de renforcement du bâti (106 sur Salaise et 44 sur Péage de Roussillon).

Le coût total de ces travaux a été estimé à 1 million d'euros maximum.

Le PARI Salaise-Péage 2014-2015

Le PARI (Programme d'Accompagnement sur les Risques Industriels) est un dispositif expérimental de la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère du Développement Durable. 8 PARI sont actuellement en cours de lancement en France.

L'objectif du PARI est d'accompagner les propriétaires privés de logements dans le cadre de la mise en œuvre de mesures de protection imposées par les PPRT.

Le PPRT de Roussillon-Salaise a été retenu pour participer à cette expérimentation sur la période 2013-2015.

Le principe de base du PARI est l'accompagnement complet des ménages par un opérateur durant toute la procédure, de la demande de subvention au contrôle des travaux.

Cette ingénierie est financée entièrement par l'Etat.

Financement des travaux

Le financement des travaux est proposé sur la base de l'accord AMARIS : 25 % pour les collectivités, 25 % pour les industriels, 40 % de crédits d'impôts.

Par rapport à la clé de financement AMARIS, il est proposé que les participations collectivités locales et industriels passent chacune de 25 à 30 % ; les habitants n'auraient alors aucune dépense à leur charge sauf à faire l'avance des crédits d'impôts.

Pour un montant total estimatif de travaux de 1 000 000 €, les participations prévisionnelles sont estimées à 300 000 € pour les collectivités locales, 300 000 € pour les industriels, 400 000 € pour l'Etat via les crédits d'impôts.

Pour la CCPR, la proposition du Bureau est de partager en 2 parts égales la participation incombant aux collectivités (50 % CCPR - 50 % communes concernées) ; la répartition entre les deux communes se faisant au pro-rata du nombre de logements concernés.

Avantages du dispositif

- S'assurer de la réalisation de travaux de renforcement du bâti dans les logements concernés et de leur "efficacité" (contrôle)
- Opérations d'accompagnement des propriétaires prises en charge financièrement par l'Etat
- Anticiper le changement de réglementation qui imposera un financement en partie par les collectivités et les industriels du coût des travaux pour les propriétaires privés
- Expérience qui pourra servir pour le PPRT de Saint Clair du Rhône
- Maintenir un partenariat Etat / industriels / collectivités



Calendrier

Juin 2013

- Rédaction du CCTP pour le marché de l'opérateur
- Délibérations des collectivités sur participation financière

Septembre 2013

- Etude des offres et choix de l'opérateur
- Signature d'une convention entre les industriels, les collectivités et l'Etat, précisant les modalités de financement des travaux, l'organisation et le suivi opérationnel du dispositif

Début 2014

- Approbation du PPRT
- Lancement de la phase terrain du PARI