

les carnets du SCoT

MOBILITÉS



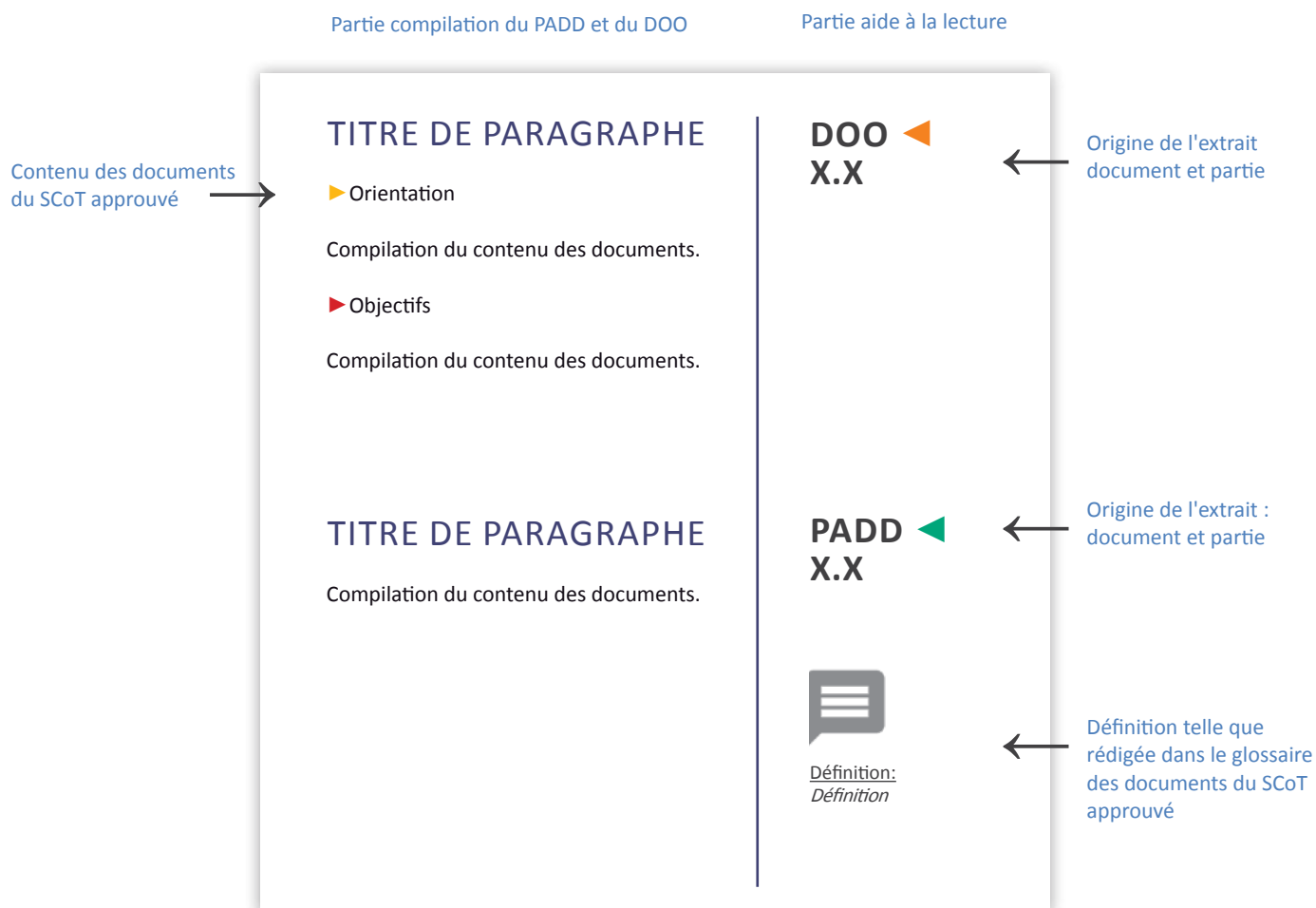
SOMMAIRE

Armature territoriale du Grand Rovaltain	4
Compilation thématique "Mobilités"	7
1. Une mobilité efficace pour tout le territoire	8
2. Déplacements et urbanisme	12
<i>Qualité des espaces publics</i>	<i>12</i>
<i>Desserte des secteurs les plus urbanisés</i>	<i>14</i>
<i>Intensité urbaine autour des arrêts efficaces</i>	<i>16</i>
<i>Limitation des déplacements contraints</i>	<i>17</i>
3. Les infrastructures de déplacements	20
<i>Nuisances</i>	<i>22</i>
<i>Accessibilité du territoire</i>	<i>23</i>
4. Mobilité et développement économique	25
<i>Commerces</i>	<i>25</i>
<i>Marchandises</i>	<i>26</i>
<i>Carrières</i>	<i>27</i>
<i>Desserte des zones d'activités</i>	<i>28</i>
<i>Tourisme et équipements</i>	<i>29</i>

GUIDE D'UTILISATION DU DOCUMENT

La fiche "armature territoriale" en première partie du présent document expose les grands axes de l'ambition du SCoT à travers des objectifs territorialisés traduits par l'armature territoriale.

La partie "Mobilité" se présente comme suit:



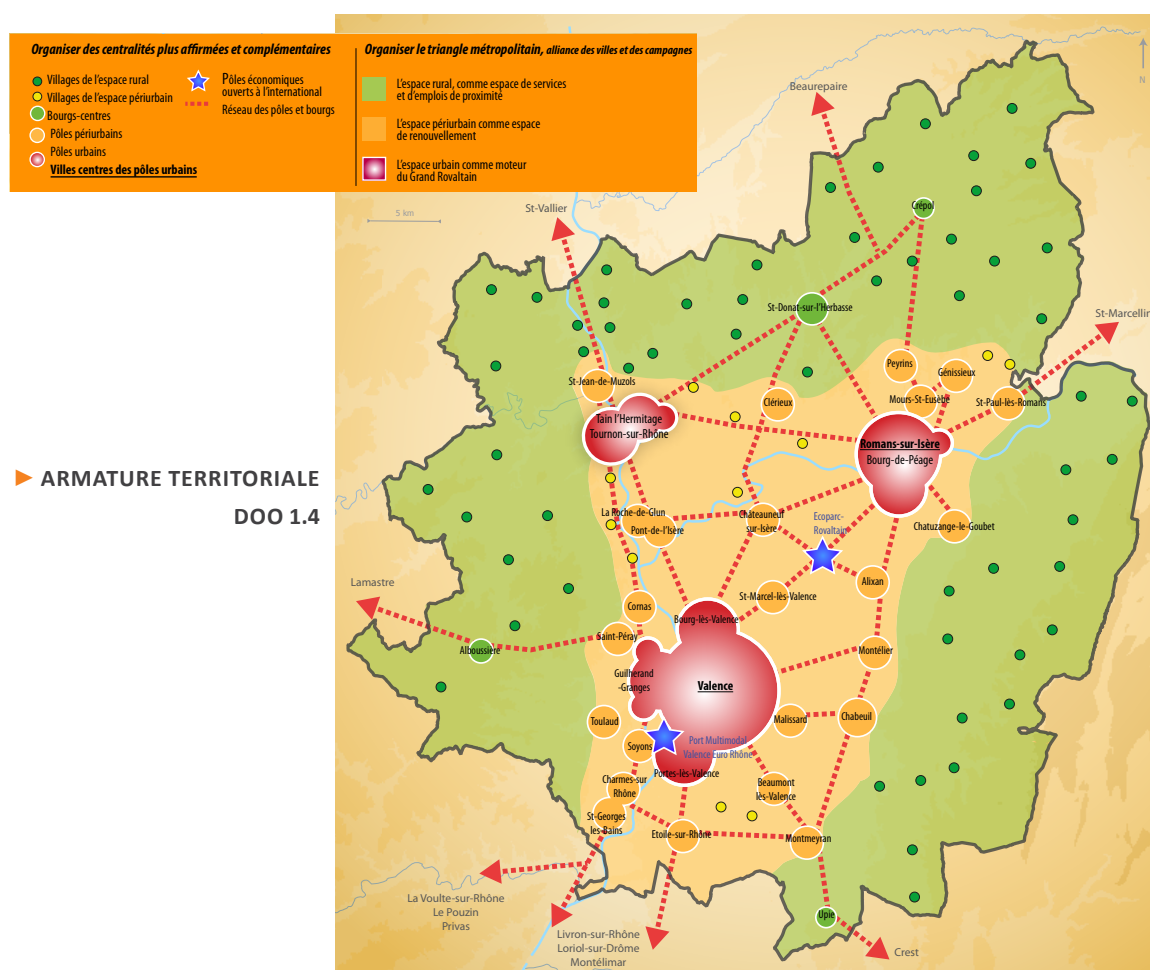
L'armature territoriale du Grand Rovaltain

L'**armature territoriale** définie dans le SCoT détermine les principes de structuration du Grand Rovaltain. Elle va guider la localisation du développement futur en termes d'habitat, d'emplois, d'équipements, d'organisation des transports, afin de limiter au maximum les besoins, les distances, les temps de déplacements et de favoriser la pérennité.

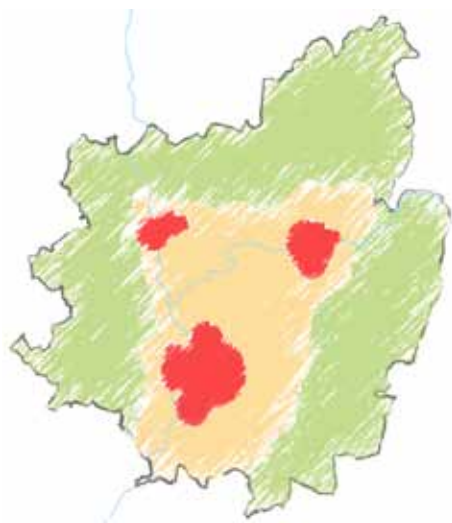
Afin de **renforcer l'alliance des villes et des campagnes**, le SCoT souhaite d'une part recentrer la croissance démographique sur les 3 pôles urbains. D'autre part, distribuer de l'emploi dans les campagnes permettra de remettre en lien le niveau de l'emploi avec celui de la démographie, et ainsi conforter le rôle de campagnes vivantes. La volonté de rétablir une alliance entre les villes et les campagnes passe par la hiérarchisation des espaces.

Le SCoT souhaite renforcer le triangle métropolitain autour des pôles de Valence, Romans et Tain/Tournon. Ils concentrent les atouts nécessaires au rayonnement métropolitain : transports en commun, grands équipements, niveau de service ; et doivent être le point d'ancrage de la stratégie de développement métropolitain du territoire. Ces espaces sont les plus à même d'accueillir les équipements, commerces et l'ensemble des fonctions métropolitaines de par leur niveau d'infrastructure actuel. L'accentuation d'une synergie entre ces 3 pôles permettra au territoire de passer un cap dans la hiérarchie des pôles urbains, au niveau régional et national.

Le SCoT s'est appuyé sur des critères variés, comme la densité, l'indice d'emploi, les espaces de marge et la topographie, pour définir trois espaces : *rural, périurbain et urbain*.



TROIS ESPACES AUX PRIORITÉS DIFFÉRENCIÉES

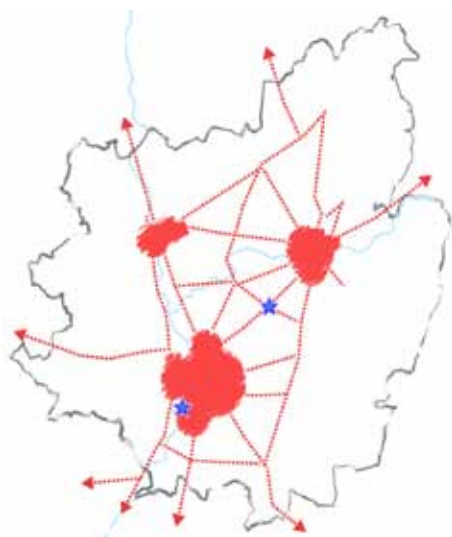


L'ESPACE RURAL, comme espace de services et d'emplois de proximité. Le projet vise à mettre en lien la dynamique démographique de cet ensemble avec la création d'emplois. Cette démarche conduit à modérer le rythme d'évolution démographique et à valoriser le potentiel économique des campagnes autour de l'agriculture, l'industrie, la forêt, le tourisme, les activités de pleine nature... Contraintes par la distance aux pôles d'emplois, les communes devront s'engager dans une réflexion sur les différentes formes du travail à distance, en s'appuyant sur les atouts du réseau numérique et le développement de ses usages.

L'ESPACE URBAIN, comme moteur du Grand Rovaltain. Son potentiel d'évolution est fort en termes de densité et de diversité de l'habitat, d'offre de transport et d'accueil d'équipements d'envergure. Ce potentiel justifie la volonté de recentrer la croissance démographique autour du triangle urbain, avec en corollaire la préservation du foncier agricole et naturel.

L'ESPACE PÉRIURBAIN, comme espace à renouveler sur lui-même. Son avenir n'est pas de s'étendre, mais de renouveler sa population, son tissu de logements pavillonnaires et de zones d'activités, pour éviter la banalisation et la mono-fonctionnalité. Le SCoT encourage ici l'optimisation du foncier et la qualité des espaces et du bâti.

UN TERRITOIRE QUI S'ORGANISE EN RÉSEAU DE BOURGS ET DE PÔLES ET INSCRIT DANS L'ESPACE RÉGIONAL

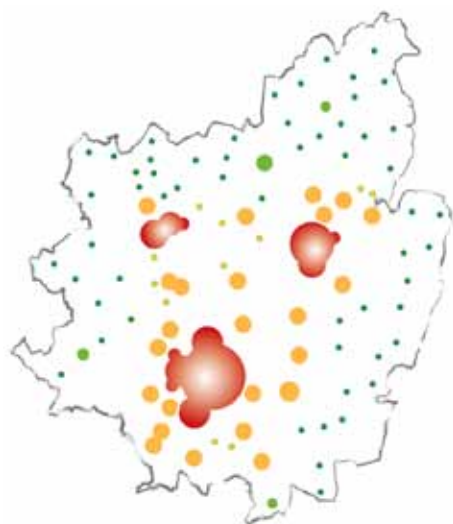


Jouer les complémentarités entre villes et campagnes nécessite enfin d'organiser la mobilité des habitants sur le Grand Rovaltain. L'ambition est non seulement d'assurer la cohérence entre les lieux de croissance urbaine et la desserte en réseaux de déplacement, afin de réduire les obligations de déplacements et les temps qui leur sont consacrés, mais aussi de créer les conditions d'une mobilité durable entre les polarités et à l'intérieure de ces dernières.

En l'occurrence, le projet d'aménagement vise à optimiser l'usage raisonné de l'automobile en facilitant le co-voiturage, l'auto-partage, l'utilisation de véhicules électriques et hybrides, à favoriser l'usage de mode de transports alternatifs en mode actifs, à étendre et améliorer les réseaux de transports collectifs. L'organisation multipolaire des activités et leur mise en réseau constitue un facteur supplémentaire de l'ambition métropolitaine du territoire.

Des pôles économiques ouverts sur le monde, comprenant l'Écoparc Rovaltain et le Parc polymodal Valence Eurorhône assurent l'accès national au territoire et portent l'ambition de rayonnement économique. Ils doivent faire l'objet d'une stratégie globale d'aménagement afin d'en préserver l'identité économique et le rayonnement.

CONFORTER L'ARMATURE TERRITORIALE



Dans la logique d'affirmation du triangle métropolitain et de l'alliance des villes et des campagnes, le SCoT souhaite conforter l'armature territoriale.

Cette armature affecte un rôle à chaque niveau :

LES VILLAGES DE L'ESPACE RURAL

- Les villages de l'espace rural doivent prévoir leur développement démographique en cohérence avec la capacité de leurs équipements et doivent permettre le maintien des activités économiques en place et en attirer de nouvelles.

LES VILLAGES DE L'ESPACE PÉRIURBAIN

- Les villages de l'espace périurbain doivent prévoir leur développement démographique en cohérence avec la capacité de leurs équipements et visant à permettre le parcours résidentiel complet, tout en permettant le maintien des activités économiques en place et l'accueil de nouvelles, ainsi que la prise en compte d'une offre de déplacement alternative à la voiture individuelle.

LES BOURGS-CENTRES

- Les bourgs-centres ont vocation à assurer la proximité des fonctions dans les espaces ruraux en confortant ou développant un niveau d'offre d'emplois, de services, d'équipements et de commerces qui répond aux besoins de territoires environnants insuffisamment dotés.

LES PÔLES DU PÉRIURBAIN

Les pôles périurbains sont situés à proximité des pôles urbains, qui restent les principaux pôles d'emplois. Les pôles périurbains ont un rôle de relais dans l'accueil résidentiel, permettant ainsi de limiter les distances domicile-travail. De par leur taille et leur proximité aux pôles urbains ils sont desservis par les réseaux de transports collectifs, ou ont vocation à le devenir. L'ambition pour ces pôles est d'assurer un rôle de centralité dans le périurbain en appui aux pôles urbains. A cette fin, les communes concernées doivent mettre en œuvre les conditions pour :

- conforter l'offre de services et de commerces à la hauteur des besoins de leur bassin de vie,
- développer les capacités d'accueil des entreprises pour favoriser la création d'emplois,
- diversifier l'offre de logements en renforçant notamment l'offre de logements sociaux et abordables.
- promouvoir les modalités d'une mobilité plus durable

Le développement de ces communes doit s'inscrire dans le respect du principe de multifonctionnalité.

PÔLES URBAINS

Les pôles urbains en particulier les villes centres doivent être renforcés démographiquement et confortés dans l'ensemble des fonctions qui assoient leur rayonnement au-delà même du périmètre du SCoT : culture, enseignement supérieur, santé, commerce, administration. Les PLU et autres documents de planification et de programmation doivent permettre la poursuite des politiques intercommunales de développement et de diversification de l'offre d'habitat, le développement des transports en commun lorsque cela est possible, le confortement de leurs capacités d'accueil d'activités économiques, notamment tertiaires, administratives et métropolitaines ainsi que l'accueil de services et équipements ayant un rayonnement élargi à l'ensemble du SCoT voire au-delà.

Le pôle urbain de Tain-Tournon doit également veiller à renforcer et diversifier son offre commerciale afin de lutter contre une évacuation commerciale.

Compilation thématique "Mobilités"

1. Une mobilité efficace pour tout le territoire

► DOO 3.2

RENFORCER LA COHÉRENCE ET LA COORDINATION DES POLITIQUES DE MOBILITÉ DU GRAND ROVALTAÏN

► Orientation

Le SCoT pose le principe d'étendre la cohérence et la coordination des programmes et actions à l'échelle du Grand Rovaltain à travers la mise en place de PDU sur les territoires non dotés au moment de l'approbation du SCoT et à terme, de disposer d'un document unique,

- A terme, création d'une AOTU sur le secteur Tournonnais/Hermitage puis d'une seule AOTU sur le périmètre du Grand Rovaltain
- Réaliser des enquêtes sur les pratiques des ménages et les actualiser, tous les 10 à 15 ans, pour mieux connaître les pratiques de mobilité et anticiper les actions
- Création d'instances de suivi et de coordination entre acteurs, notamment pour :
 - les Plans de Déplacements Urbains en coordination forte avec le SCoT
 - favoriser le travail en équipes pluridisciplinaires afin de sensibiliser les acteurs concernés aux choix d'urbanisation favorables au développement des modes actifs et des transports en commun
 - l'harmonisation des horaires et de l'information réunissant les AOT
 - les projets ferroviaires : rive droite du Rhône...
 - la coordination en matière de voirie.

► PADD 1.5

CONFORTER ET DÉVELOPPER EN PRIORITÉ LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour être performant, le réseau des transports en commun doit avant tout s'appuyer sur l'armature territoriale proposée par le projet de développement du SCoT. Le maillage du territoire doit être structuré autour d'axes prioritaires, connectés aux différents réseaux de proximité intercommunaux par l'intermédiaire de pôles d'échanges. Il convient donc d'organiser un système hiérarchisé des transports en commun :

- Sur les axes structurants du triangle métropolitain, développer une offre de transports en commun de niveau 1, comprenant une haute qualité de service ;
- Sur les axes secondaires de l'espace urbain et périurbain, développer des lignes de transport collectif de niveau 2 ;
- Dans l'espace rural, organiser la desserte des bourgs-centres en lignes de transport collectif de niveau 3 ;
- Sur le reste du territoire, organiser des systèmes de rabattement en transport à la demande, covoiturage, vers des parc-relais et des lignes de transport collectif.



Armature territoriale
voir fiche introductive

L'amélioration de la performance des transports en commun relève aussi de la réduction des temps de parcours, rendue possible par des aménagements pour fluidifier les trafics et donner la priorité aux transports collectifs. Il s'agit à titre d'exemple de privilégier les sites propres ou systèmes permettant la priorisation des Transports en Commun au sein des pôles urbains et pour pénétrer dans ces derniers.

L'optimisation du réseau ferré de voyageurs permettra par ailleurs de renforcer la performance de l'offre alternative à la voiture. Outre le renforcement des fréquences et du cadencement, il peut s'agir de la création de nouvelles haltes ferroviaires, ou de la réouverture de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône aux voyageurs.

CONFORTER ET DÉVELOPPER EN PRIORITÉ LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

► Orientation

Les collectivités doivent mettre en œuvre, en lien avec les organismes compétents, les politiques d'aménagement permettant de développer et hiérarchiser un réseau de transports en commun qui s'appuie sur l'armature territoriale et identifié sur la carte « Les mobilités ».

► Objectifs

A cette fin, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Sur les axes structurants du triangle métropolitain : niveau 1 de desserte : fréquence et cadencement, qualité, fiabilité et offre multimodale maximale, développement d'axes de Bus à Haut Niveau de Service ;
- Sur les axes secondaires de l'espace urbain et périurbain : niveau 2 de desserte : fréquence, qualité, fiabilité et renforcement de la multimodalité ;
- Pour la desserte des bourgs-centres: niveau 3 : liaison directe vers les pôles multimodaux majeurs du territoire, renforcement de la fréquence ; intermodalité renforcée ;
- Dans l'espace rural et le périurbain ne bénéficiant pas des niveaux de desserte ci-dessus : offre de transports collectifs adaptée à la densité et à la population et développement de solutions alternatives à la voiture individuelle telles que le covoiturage, le développement des modes actifs vers les axes de mobilité structurants et secondaires du territoire mentionnés ci-dessus.

Afin de renforcer la fiabilité et la qualité de la desserte des aménagements sont à prévoir pour fluidifier les trafics et donner la priorité aux TC en zone urbaine comme dans les espaces de liaison. Les sites propres doivent être développés là où leur efficacité est avérée, particulièrement dans les zones urbaines les plus centrales, sur les pénétrantes identifiées et aux entrées de ville, ou en tout de point de congestion. L'aménagement du carrefour des Couleures doit prendre en compte en priorité l'insertion des lignes urbaines et interurbaines de transports collectifs, les modes actifs, ainsi que les trafics routiers locaux dans leur ensemble.

Le développement des réseaux de transports collectifs se déclinera selon les ensembles spatiaux de la manière suivante :

Au sein des pôles urbains :

- Une offre articulée autour de la réalisation de 2 axes BHNS : un axe Valence-sud/Valence-est passant par le pôle bus et un axe Valence centre/Romans-est passant par l'Ecoparc Rovaltain TGV et le pôle bus Jean-Jaurès à Romans ;
- Homogénéisation de l'offre et amélioration de la lisibilité en fonction des secteurs de forte intensité urbaine définis par le SCoT ;
- Mise en place d'une offre adaptée notamment aux déplacements domicile-travail et domicile-études vers les pôles périurbains et les bourgs-centre ;
- En complément, sur les secteurs moins denses (villages ruraux), renforcement des services de transport à la demande ou réguliers ;
- Renforcement de la desserte des zones d'activités existantes et à venir ;

Entre les pôles urbains, périurbains et les bourgs-centre :

- Développement et renforcement de certaines liaisons interpôles : Tournon/Valence ; Tournon-Tain/ Ecoparc Rovaltain TGV ; Tournon-Tain/Romans ;
- Une offre articulée autour de la résolution de l'ensemble des points de congestion sur l'axe Valence-Romans ;
- Etude d'opportunité et de faisabilité d'un renforcement de l'offre ferrée de l'axe de la vallée du Rhône et de réouverture des trois haltes identifiées sur la carte « Les mobilités » comme « Pôle d'échanges intermodaux à développer », prioritairement celle de Portes-lès-Valence, pour la phase 2016-2025 ;
- Pour la phase 2026-2040 : renforcement de la fréquence et du cadencement, création ou réouverture de haltes ferroviaires, réouverture de la ligne en rive droite du Rhône aux voyageurs.

DOO ◀
3.2.3



Intensité urbaine

Cette notion traduit la présence, en un lieu donné, d'une densité adaptée et d'une qualité urbaine obtenue grâce à la conjonction de diverses fonctions complémentaires et de sa desserte optimale en transports en commun.

► PADD 1.5

OPTIMISER L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

Étant donné la configuration du territoire, sa composition tripolaire, la qualité de vie dans ses villages, l'usage de la voiture restera nécessaire notamment pour desservir les campagnes et certains secteurs périurbains peu denses. Le projet visera à accompagner le développement d'une mobilité automobile raisonnée, plus participative et moins polluante, en s'appuyant notamment sur les possibilités offertes par les technologies de l'information, la motorisation électrique ou hybride ainsi que les énergies propres existantes ou à venir, les dispositifs d'autopartage et de covoiturage. Sur ce dernier point, le projet s'appuiera entre autres sur les actions proposées par le schéma bi-départemental de covoiturage Ardèche-Drôme.

► DOO 3.3.2

FAVORISER L'INNOVATION ET ENCOURAGER À UNE UTILISATION ALTERNATIVE AUX AUTOMOBILES

► Objectifs

Le SCoT affirme les principes de favoriser l'innovation, notamment vers des modes de déplacements novateurs pour le territoire, par exemple : navette fluviale, transport par câble, initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture (covoiturage, autopartage, voiture à plusieurs) et l'ensemble des pratiques de la mobilité bas-carbone. Les documents de planification des transports doivent travailler à la mise en œuvre d'actions favorisant ces principes.

► PADD 1.5

PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DE DÉPLACEMENTS

Le SCoT vise à favoriser l'usage des modes actifs de déplacements (vélo, marche), tant pour les mobilités quotidiennes liées au travail ou l'accès aux services, que pour les loisirs occasionnels.

Le projet vise à compléter et connecter entre eux les itinéraires cyclables et cheminements piétons, dans une démarche intercommunale. Il s'agira de promouvoir la desserte des pôles d'échanges intermodaux en modes actifs. A ce titre, la connexion de l'Ecoparc Rovaltain aux itinéraires doux est une priorité.

Dans les opérations d'aménagements, la priorité doit être donnée aux itinéraires doux par rapport aux voies routières pour les rendre compétitifs en termes de temps de parcours. Les aménagements veillent également à adapter les itinéraires et les voies à la sécurité des cyclistes et des piétons. Le projet vise à multiplier les espaces de stationnement pour les vélos, en particulier dans les pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité. La réduction des vitesses de circulation automobile sur les grands axes et en traversée d'agglomération complète cette orientation.

► DOO 3.3.1

PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DE DÉPLACEMENTS

► Orientation

Le développement des modes actifs doit être systématiquement intégré dans les projets de développement des collectivités du territoire.

► Objectifs

Les documents d'urbanismes locaux, les PDU ainsi que les maîtres d'ouvrage des opérations d'aménagement urbains significatives (plus de 5000 m² de surface de plancher) et / ou de voirie doivent travailler à la réalisation d'une armature cyclable entre les pôles urbains et périurbains du territoire et à la mise en œuvre d'actions favorisant les modes actifs (accessibilité, sécurisation, gestion du stationnement...).

VALORISER ET FAVORISER LES USAGES DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

► Orientation

La marche et le vélo sont des modes de déplacements à favoriser autant pour réduire les déplacements motorisés que pour contribuer à la santé et au bien-être des habitants. Le principe de Schéma Directeur Cyclable est à étendre sur l'ensemble du territoire. Le SCoT vise à décliner une chaîne complète de déplacements efficaces et agréables dans une logique d'intermodalité, améliorant l'accessibilité des espaces urbains.

► Objectifs

Aménager les espaces publics et les cheminements pour assurer les conditions nécessaires d'accessibilité piétonne du réseau structurant de transports collectifs depuis les équipements scolaires, sportifs et culturels, les pôles d'emplois, les zones résidentielles, et les pôles de loisirs.

DOO ◀
3.1.2

METTRE EN ŒUVRE LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ DOUCE

► Orientation

Le développement des modes actifs doit être mis en œuvre sur tout le territoire et doit de ce fait être pris en compte dans l'ensemble des futurs aménagements ou opérations d'urbanisme.

► Objectifs

Les documents locaux d'urbanisme doivent mettre en place un maillage de cheminements doux piétons et cycles à l'échelle de l'ensemble de la commune.

Les documents locaux d'urbanisme doivent en outre prévoir des stationnements vélos dans toute nouvelle opération.

Les solutions de mobilités existantes ou à proposer pour une bonne prise en compte des problématiques d'accessibilité des actifs du territoire devront être étudiées avant tout aménagement de zones d'activités et, dans l'espace campagne, de zones artisanales prévues au point 5.2.2.

DOO ◀
7.1.9

2. Déplacements et urbanisme

Qualité des espaces publics

► PADD 3.3

ORGANISER LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

Le projet vise à réduire l'importance des espaces dédiés à la voiture en ville, sans en empêcher son usage raisonné. En ce sens, une attention particulière doit être apportée à la place de la voiture dans l'espace public et au partage judicieux de la voirie entre les différents usages.

Le développement de formes urbaines compactes, mixtes et perméables constitue un levier d'action pour limiter la place de la voiture en ville, en ce sens qu'elles permettent des déplacements de plus courte distance.

Une attention particulière est à mener sur le choix des aménagements de voirie afin de concilier la limitation de l'usage de la voiture particulière lorsqu'elle est requise, l'efficacité des transports en commun, l'usage du vélo, les besoins des personnes à mobilité réduite, les besoins en accessibilité pour les véhicules de livraison. De la même manière, la maîtrise du stationnement dans l'aménagement des espaces urbains est un objectif fort du SCoT.

Le projet promeut la mise en œuvre d'aménagements urbains en faveur des modes actifs et collectifs et la requalification d'axes dans les centres urbains des villes, des bourgs et des villages, tenant compte de ces modes de déplacement. Les installations et le mobilier nécessaires à l'usage et la sécurité de ces modes actifs doivent être anticipés dans tout aménagement et construction.

► DOO 3.1.1

FAVORISER UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

► Orientation

Les collectivités locales doivent mettre en œuvre des politiques d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics et des infrastructures visant à favoriser la cohabitation de tous les modes de déplacements.

► Objectifs

Une grande qualité doit être apportée au traitement des pôles d'échanges (gares ferroviaires et gares routières majeures) et de leurs abords : espaces publics de qualité, jalonnement et signalétique clairs, sécurisation des parcs relais et parcs vélos, stationnement favorisant l'intermodalité, éclairage et couloirs bus à l'approche des pôles d'échanges... Pour être à la hauteur de ces ambitions, les espaces publics environnants doivent être requalifiés de manière à faire de ces sites des lieux apaisés et conviviaux.

Une requalification des espaces publics à hauteur de l'ambition est nécessaire de façon à en faire des lieux apaisés et conviviaux, tout en étant facilement accessibles : offre de transports collectifs, offre de stationnement articulée avec l'offre de transports collectifs...

Les documents d'urbanisme locaux doivent traduire progressivement le Schéma Directeur Cyclable pour permettre sa mise en œuvre dans les opérations d'aménagement, lors des aménagements d'espaces publics, sur voirie, et dans les secteurs où l'accessibilité et la sécurité des piétons et des cyclistes sont insuffisantes.

Les collectivités doivent poursuivre l'organisation et, à travers les PLU, la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables urbains à l'échelle du territoire, connectant les pôles d'échanges et centralités, avec les Véloroutes Voies Vertes, comme celle de la Vallée de l'Isère et la ViaRhôna ainsi que les itinéraires cyclables départementaux et touristiques déjà identifiés.

La mise en réseau des itinéraires cyclables existants sera recherchée.

RATIONALISER LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

► Orientation

Les collectivités doivent permettre la mise en place de politiques d'aménagement et d'urbanisme qui permettent un recours systématique à l'automobile moindre, un meilleur partage de la voirie et qui limitent la place visuelle et la part d'espace public dédié aux voitures.

► Objectifs

VOIRIES

Les collectivités doivent, dans leur document d'urbanisme et PDU, distinguer, hiérarchiser et aménager les voies en fonction de leur usage :

- Voies de transit (routes) : voirie principale traversant la commune
- Voies de liaison (rues) : voirie reliant des centralités de la commune
- Voies de desserte résidentielle (ruelles, allées).

Le recours aux zones apaisées ou zones de rencontre est encouragé pour les voies de desserte résidentielle ou les centres villes.

STATIONNEMENTS

L'économie de foncier doit être traduite dans les documents d'urbanisme également à travers la place donnée aux espaces de stationnements. Celle-ci doit être adaptée aux besoins des opérations mais progressivement diminuée, notamment à proximité d'arrêts de transports en commun.

Dans la mesure du possible, si l'opération justifie un nombre important de places de stationnement, les stationnements doivent être réalisés en ouvrages, souterrains ou aériens, plutôt qu'en nappe.

L'OPTIMISATION DU STATIONNEMENT

► Orientation

Les politiques publiques du stationnement constituent un levier déterminant pour favoriser l'utilisation des transports collectifs ainsi que les modes alternatifs à la voiture individuelle. Une telle politique doit être établie à l'échelle de l'ensemble du territoire du Grand Rovaltain et traduite dans les schémas, plans et actions des EPCI et des AOT concernés. Il s'agira notamment de procéder à la diminution du nombre de places de stationnement sur voirie sauf cas exceptionnel et sur justification.

► Objectifs

DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ÉCONOME EN ESPACE ET ARTICULÉE AVEC LES DESSERTES EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

- Mutualisation de l'offre de stationnement hors voirie (exemple : actifs/résidents/loisirs) ;
- Permettre et encourager la réalisation ou l'optimisation de pôles fonctionnels autour des pôles d'échanges du Grand Rovaltain : gares ferroviaires, gares routières, arrêts d'autocars. Par pôle fonctionnel, il faut entendre l'aménagement d'un espace de stationnement efficace dans sa conception, dans ses liaisons vers les pôles d'échanges, dans sa localisation par rapport à eux et dans son organisation générale ;
- Développer et organiser les interfaces entre l'automobile individuelle et les autres modes de déplacement en périphérie des pôles urbains (parc-relais par exemple) et des bourgs-centre ;
- Mettre en place une réglementation contraignante du stationnement de surface sur des périmètres restreints de centre-ville, et dans la mesure du possible de pôles périurbains ou de bourgs-centre qui favorise le recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et la rotation des véhicules. Parallèlement, l'attractivité des parcs en ouvrage existants et futurs sera renforcée ;

DOO ◀
3.1.1

DOO ◀
3.5

DOO ◀
3.5.1



Modes alternatifs:

Modes de transports constituant une alternative à l'utilisation d'un mode de transport motorisé individuel. Ils regroupent les modes actifs et les transports collectifs (train, bus, covoiturage...).

- Tenir compte dans les opérations d'aménagement des besoins de stationnement et d'arrêt des transports alternatifs à la voiture individuelle ainsi que des besoins des activités professionnelles notamment pour les livraisons.

A l'échelle des Plans locaux d'urbanisme (PLU/PLUi), il convient de :

- pour l'automobile, édicter les règles de stationnement cohérentes avec le fonctionnement du réseau transports collectifs et avec les orientations en matière de renouvellement urbain et de densification; adapter les règles de stationnement à proximité des pôles d'échanges, en fonction du niveau de service qu'ils offrent et du tissu urbain alentour ; adapter les normes de stationnement dans les opérations desservies par des transports collectifs en site propre ;
- pour les deux-roues non motorisés, prévoir le stationnement sécurisé des vélos à proximité des points d'arrêts des transports collectifs, des gares et de l'ensemble des équipements publics et privés ;
- imposer, pour toute nouvelle opération, une offre de stationnement deux roues non motorisés adaptée aux besoins générés par le projet de construction ou de rénovation : habitat, équipement, activités ;
- intégrer les capacités de stationnement des personnes à mobilité réduite dans tout projet d'aménagement d'espaces publics ;
- si les besoins sont avérés par le PDU, organiser un réseau de stations de recharge de véhicules électriques en lien avec le maillage des parcs relais, des parkings en ouvrage, des aires de covoiturage s'appuyant sur le schéma directeur du SDED ;
- mettre en place d'une offre de stationnement résidentiel dans les secteurs identifiés dans les pôles urbains permettra de limiter les obligations et les temps de déplacements.

Desserte des secteurs les plus urbanisés

► DOO 2.1.3

LES CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE DANS LE CHOIX DE LA LOCALISATION DES EXTENSIONS URBAINES

► Orientation

Les extensions urbaines ne doivent plus être perçues comme le seul mode de développement des communes. Leurs impacts agricole, environnemental, paysager, ou encore social impliquent une plus grande mesure préalablement à leur mise en œuvre.

► Objectifs

Le DOO fixe, au-delà des objectifs de logements ventilés par territoire, des conditions qui doivent être explicitées de manière précise dans les rapports de présentation des PLU ou PLUi pour justifier le choix des sites affectés aux extensions urbaines, au regard de :

- l'usage agricole des terres et des bâtiments et du potentiel agronomique ou économique ;
- la sensibilité environnementale et paysagère et de la prise en compte des risques naturels ou technologiques ;
- l'obligation de continuité avec le tissu existant ;
- les liens avec le niveau d'équipements (scolaires, administratifs, sociaux...), de services et d'emplois de la commune ;
- la desserte par des transports en commun performants ;
- les possibilités de mobilisation de foncier dans l'enveloppe urbaine.

Les sites retenus doivent être ceux qui impactent globalement le moins sur ces différents aspects. La continuité avec le tissu urbain existant doit être démontrée à chaque fois.

Le recensement des gisements fonciers à l'intérieur de l'enveloppe urbaine des communes a été réalisé par le syndicat mixte du SCoT. Celui-ci sera systématiquement transmis aux communes ou EPCI se lançant dans une procédure d'élaboration ou de révision de leur document d'urbanisme. Ils doivent s'appuyer sur ce recensement initial et le mettre à jour afin de justifier les surfaces inscrites en extensions.

URBANISER DE MANIÈRE PRÉFÉRENTIELLE DANS LES SECTEURS LES MIEUX DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET PLUS PARTICULIÈREMENT AUTOUR DES PÔLES D'ÉCHANGE ET DES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN EFFICACES

► Orientation

Le socle du projet du SCoT consiste à conforter l'armature territoriale du Grand Rovaltain, c'est-à-dire créer, en certains points nodaux, une intensité et une mixité d'usages qui stimuleront à la fois l'offre et la demande de mobilité. C'est aussi considérer l'accès à pied, ou à vélo aux différentes activités (emploi, commerce, équipements, services, loisirs, ...) comme un critère déterminant mais non exclusif, de leur localisation.

Le SCoT promeut le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs les mieux desservis par les transports alternatifs à la voiture individuelle en tenant compte de l'évolution de ces dessertes.

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une urbanisation plus intense autour des pôles d'échanges dans les pôles urbains et des arrêts de transport en commun identifiés comme efficaces dans les pôles périurbains. Au-delà des pôles d'échanges des pôles urbains, le SCoT affirme le renforcement de l'intensité urbaine dans tous les pôles périurbains.

► Objectifs

Les gares ferroviaires et routières, les pôles d'échanges multimodaux en milieu urbain et les points d'arrêt desservis de manière efficace dans les pôles périurbains sont les lieux privilégiés pour des opérations de densification, de renouvellement urbain et de mixité fonctionnelle. La gare TGV-TER associée à la gare routière de Valence TGV constitue, grâce à sa très grande connectivité, aussi un pôle d'intensification urbaine en lien avec les fonctions développées sur l'Ecoparc Rovaltain.

De plus, le SCoT définit les critères d'identification des arrêts efficaces de transport en commun des pôles périurbains autour desquels l'intensité urbaine sera renforcée dans des périmètres spécifiques.

Un arrêt est considéré comme efficace lorsqu'il propose des fréquences renforcées en heure de pointe du matin et du soir. Les PDU, lorsqu'ils existent, préciseront, le cas échéant ces fréquences. En l'absence de PDU, une fréquence de l'ordre d'un service dans chaque sens toutes les 20 minutes en heures de pointe est considérée comme efficace. Les conditions d'intensification de l'urbanisation sont précisées dans la partie 7.

RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN LÀ OÙ L'URBANISATION EST LA PLUS INTENSE

► Orientation

Le développement de l'offre de TC est une priorité dans l'espace urbain et périurbain du territoire. Ainsi, l'organisation du territoire s'appuie sur le maillage des pôles hiérarchisés en termes de mobilité :

- Les pôles urbains
- Les pôles périurbains et les bourgs centres
- Les villages ruraux et périurbains

Les documents d'urbanisme locaux et les PDU définissent des réponses adaptées en termes de transports en commun pour chaque niveau de l'armature territoriale notamment en lien avec la production de logements sociaux.

DOO ◀
3.2.1



Arrêt de transport en commun efficace:

Arrêt de transport en commun ou pôle d'échange autour duquel le SCoT prévoit une urbanisation plus intense.

Un arrêt est considéré comme efficace lorsqu'il propose des fréquences renforcées en heure de pointe du matin et du soir. Les PDU, lorsqu'ils existent, préciseront, le cas échéant ces fréquences. En l'absence de PDU, une fréquence de l'ordre d'un service dans chaque sens toutes les 20 minutes en heures de pointe est considérée comme efficace.

DOO ◀
3.2.2

► DOO 7.1.2

INTENSIFIER L'ACTIVITÉ HUMAINE AUTOUR DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN

L'intensité de l'urbanisation correspond à des formes urbaines plus denses et des fonctions plus mixtes (habitat, activités, services).

En fonction de l'attractivité des offres de transports proposées, l'aire des secteurs concernés varie :

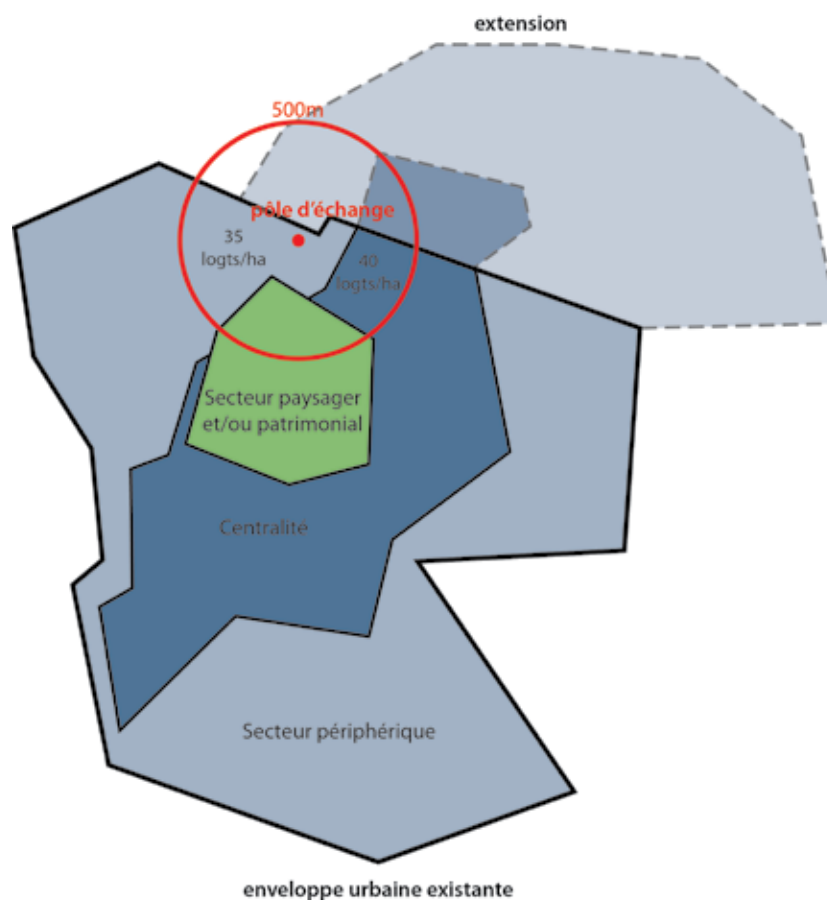
- 400 m (env. 10 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site propre intégral ;
- 200 m (env. 5 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site BHNS ou proposant une desserte efficace en pôle périurbain (voir partie 3 Une mobilité efficace).

Dans ces secteurs, les PLU-PLUi, doivent fixer des densités minimales pour les opérations de l'ordre de 0,5 m² de plancher par m² de l'unité foncière assiette de l'opération.

Les zones agricoles, vertes ou patrimoniales incluses dans le périmètre ne sont pas concernées et les documents d'urbanisme locaux pourront, sous réserves de justification, adapter les périmètres ci-dessus.

De manière générale, les collectivités sont invitées à procéder à des analyses du potentiel de densification autour des pôles d'échanges, des axes de transports collectifs existants et à venir et à adapter le règlement du PLU en conséquence.

Cas de figure autour d'un pôle d'échange ou arrêt de transport en commun efficace



Pôle d'échange:

Il s'agit d'un lieu de connexion entre au moins deux possibilités de transports collectifs (arrêt de bus commun à plusieurs lignes par exemple). Un pôle d'échanges peut être multimodal. Les pôles d'échanges assurent par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

Limitation des déplacements contraints

RÉDUIRE LES BESOINS EN MOBILITÉ EN ORGANISANT LA RELATION ENTRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'URBAIN ET LES DÉPLACEMENTS

PADD ◀
1.5

Le SCoT souhaite rapprocher les lieux de travail, de résidence et de services pour réduire les besoins en mobilité. Il affiche par ailleurs la volonté de développer prioritairement l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis en transports alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, mobilités douces, covoiturage).

L'urbanisation se fera de manière plus intense autour des arrêts en transport en commun dit efficaces, en favorisant la diversité des fonctions, à l'exception des pôles économiques ouverts à l'international, dont la vocation doit rester l'accueil d'activités économiques.

Le projet vise à renforcer les réseaux de transports là où l'urbanisation est la plus intense, c'est-à-dire dans les espaces urbains et périurbains. Pour ce faire, le SCoT organise la mobilité des personnes et des biens autour d'un maillage de pôles structurants et hiérarchisés :

- **Le triangle des trois pôles urbains**, reliés entre eux par des axes structurants (notamment N532, N7, D86) qui doivent, pour le bon fonctionnement du territoire, rester fluides. A l'intérieur des pôles urbains, accueillir et développer à la fois des transports collectifs performants et des alternatives à la voiture pour les courtes distances ;
- **Les pôles périurbains et les bourgs centres** : conforter les modes actifs et développer le covoiturage et des liaisons fortes et performantes en transports collectifs entre ces pôles et vers les pôles urbains ;
- **Les villages** : associer les modes actifs à un rabattement sur les pôles d'échanges et les espaces intermodaux à une offre novatrice de déplacements (covoiturage, transport à la demande...). Des aménagements spécifiques doivent être prévus dans les villages et secteurs périurbains.

FAIRE ÉVOLUER LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR AUGMENTER LA PART DES DÉPLACEMENTS AUTRES QU'EN VOITURE PARTICULIÈRE

DOO ◀
3.1

► Orientation

L'urbanisation doit être développée prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, urbains ou interurbains en tenant compte des évolutions de ces dessertes, conformément à la carte ci-après « Les mobilités ». Les PDU prévoiront les évolutions de ces dessertes sur le territoire.

► Objectifs

Les documents d'urbanisme doivent mettre en œuvre des possibilités de renforcer l'intensité urbaine (habitat et activité) dans les centralités pour limiter les obligations et les temps et distances de déplacements et contribuer activement à l'évolution des pratiques de mobilité.

RÉALISER LES ÉQUIPEMENTS D'INTERFACE ENTRE LA VOITURE INDIVIDUELLE ET LES AUTRES MODES

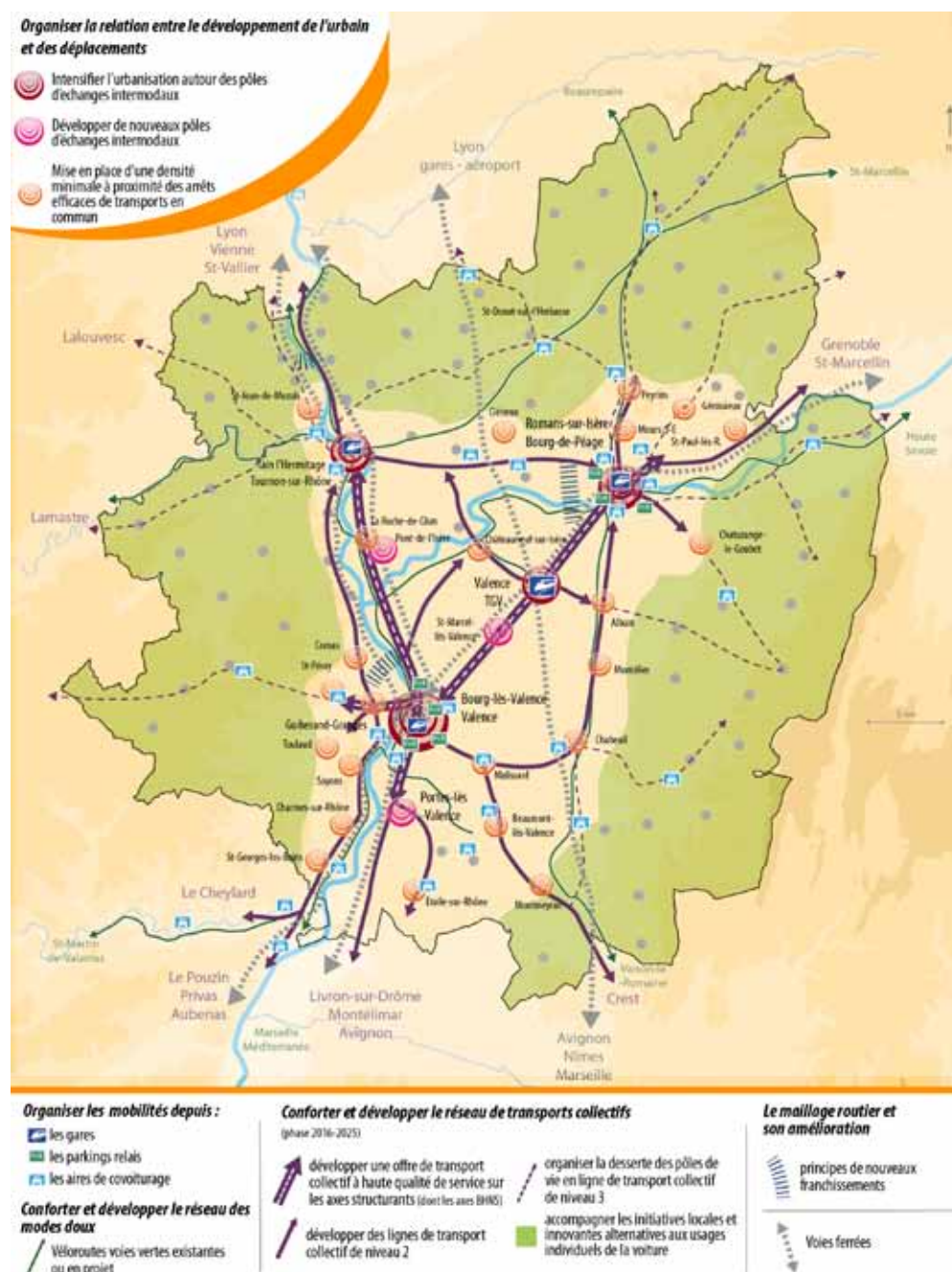
DOO ◀
3.5.2

Pour la période 2016-2025, le SCoT prévoit la création au minimum :

- des parcs relais tous modes aux entrées des ensembles urbains identifiées sur la carte « Les mobilités » ;
- des aires de covoiturage identifiées sur la carte « Les mobilités » pour assurer un niveau de mobilité satisfaisant et participer au système de rabattement. La fonction covoiturage est également à prévoir dans les pôles d'échanges intermodaux.

L'effort de réalisation de ce type d'équipement sera accentué pour la période 2026-2040. Cet effort peut être anticipé sur le pôle urbain Tain/ Tournon dès la réflexion sur la mise en œuvre d'un réseau de transports en commun urbain.

LES MOBILITES (AUTEUR ET SOURCE : SCOT DU GRAND ROVALTAIN 2015)



INTENSIFIER L'USAGE DES RÉSEAUX D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

L'ouverture aux échanges internationaux, la diffusion des connaissances et des savoirs passent aujourd'hui et plus encore demain par la mise à disposition des populations, des administrations et des entreprises d'un réseau très performant de technologies d'informations et de communication.

Le Grand Rovaltain présente d'ores et déjà une bonne couverture en haut débit issue de l'action conjointe des Départements de l'Ardèche et de la Drôme, de la Région Rhône-Alpes et de l'Union européenne dans un projet commun: l'aménagement numérique du territoire. Cet aménagement assure la montée en débit du territoire avec le déploiement de la fibre, par étape, et le développement de nouvelles offres de services pour les particuliers et les entreprises (dégrouper, fibre à l'abonné).

L'objectif, partagé par le SCoT, est de favoriser l'attractivité économique durable du territoire et la compétitivité des acteurs économiques, notamment avec la mise en place de nouveaux modes de travail : coopération, télétravail et de nouveaux services aux populations concourant à l'amélioration de la qualité de vie sur tout le territoire.

INTENSIFIER L'USAGE DES RÉSEAUX D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

► Orientation

Le SCoT s'appuie sur l'excellence du réseau d'infrastructure de communications à haut et très haut-débit déployé sur les départements de l'Ardèche et de la Drôme et traduit dans le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN). La multiplication des usages dans les activités et l'habitat ainsi que pour les services est une des clés pour la limitation des obligations de déplacements. Le SDTAN bidépartemental traduit de manière pratique la politique des acteurs locaux pour l'aménagement numérique de l'Ardèche et de la Drôme. Les PLU-PLUi doivent permettre l'accès facilité à ce réseau en zone urbaine, périurbaine et rurale en permettant les emprises nécessaires sur l'espace public pour l'implantation des locaux et équipements techniques de distribution. Les règles de construction devront permettre l'accès de la fibre optique dans les immeubles.

Les zones d'activités existantes et futures sont raccordées au réseau haut débit d'ADN. La prochaine étape est le déploiement de la fibre à la maison.

PADD ◀
4.1

DOO ◀
3.6.3

3. Les infrastructures de déplacements

► PADD 1.5

AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Afin de préserver la qualité de vie des habitants, la sécurité des usagers de la route et des voiries publiques il y aura lieu d'optimiser le réseau routier et d'apporter des améliorations au réseau existant.

Au premier rang de ces améliorations figure la nécessité de diminuer l'impact des nuisances (air, bruit, impacts visuels) des infrastructures routières et ferroviaires qui segmentent aujourd'hui le territoire (voies ferrées, autoroutes A7 et A49, LACRA...).

Le projet favorise les réponses à apporter aux points actuels de congestion nuisant aux usagers et aux riverains des voies ou encore au développement des transports collectifs (giratoire des Couleures, têtes de ponts à Tain-Tournon et Romans-Pizançon). Des franchissements sont nécessaires et feront l'objet d'études d'approfondissement (fonction finale, par mode, configuration, impacts, maîtrise d'ouvrage, financement...).

► PADD 1.5

PRÉSERVER L'AVENIR EN POURSUIVANT LES ÉTUDES PRÉALABLES AUX FRANCHISSEMENTS

Les trois pôles urbains qui structurent le Grand Rovaltain et participent à l'intégration de son territoire dans le couloir rhodanien et le sillon alpin s'organisent de part et d'autre des rives du Rhône ou de l'Isère.

Cette configuration particulière du territoire du SCoT nécessite l'amélioration significative des conditions de franchissement du Rhône et de l'Isère sur trois points du territoire : le franchissement nord de Valence, le franchissement Drôme des Collines-Rovaltain (à l'ouest de Romans) et le franchissement de l'agglomération de Tain-Tournon.

Afin d'améliorer la qualité des déplacements pour l'ensemble des populations du territoire, réduire les temps de parcours, favoriser l'intégration des trois pôles urbains, ne pas compromettre le développement de territoires en devenir (La Plaine à Saint-Péray, l'ouest romainais,...) et leur articulation avec les territoires des sillons rhodanien et alpin, des possibilités de franchissements et d'infrastructures nouvelles devront être étudiées de manière prioritaire dans la perspective de réalisations aussi rapides que possible au vu des enjeux que représentent les franchissements à l'échelle du territoire et de la région.

► DOO 3.4

LE MAILLAGE ROUTIER ET SON AMÉLIORATION

► Orientation

Le SCoT affirme le principe prioritaire d'optimisation du réseau routier existant. Il envisage toutefois le développement des réseaux structurants notamment en termes de traversées de cours d'eau, dans l'objectif d'une meilleure répartition des usages, avec priorité aux modes de transports collectifs et aux modes actifs.

► Objectifs

Pour cela, le SCoT fixe comme objectifs aux documents d'urbanisme locaux, aux PDU et autres documents de planification des transports :

- De permettre la réalisation des projets d'infrastructures de contournement, de déviation ou d'optimisation du réseau à une échelle locale. Le contournement d'Alixan sur la RD 538, axe de transit nord-sud alternatif à la vallée du Rhône, la déviation de Granges-lès-Beaumont sur la RD 532, la déviation de la RD86 de Guilhaud-Granges à Cornas et le doublement

du pont de Charmes-sur-Rhône sont des projets structurants pour le Grand Rovaltain ;

- D'améliorer et sécuriser certains trajets entre les différents niveaux de polarités du Grand Rovaltain. Il s'agit, en particulier de favoriser le partage de la voirie entre les différents modes sur les axes de liaison notamment par la poursuite de la réalisation de bandes multifonctionnelles le long des routes départementales;
- D'envisager, là où cela est possible et justifié, des sites propres modes actifs sur des voies ou chemins existants pour relier 2 polarités urbaines de part et d'autre d'un cours d'eau, ou pour rejoindre des pôles d'intérêt majeur (équipement structurant, tourisme, pôle d'emploi, pôle d'échange multimodal), et en particulier l'Ecoparc Rovaltain et la plateforme polymodale Valence Euro Rhône autour du port de commerce;
- De limiter les nuisances liées au trafic automobile et poids-lourds, en particulier sur l'A7 et l'A49, notamment dans leur traversée ou leur passage à proximité des espaces habités.
- De prendre en compte les franchissements du Rhône et de l'Isère, afin d'améliorer l'attractivité du territoire, l'accessibilité entre les pôles et les infrastructures, ainsi que la qualité de vie des habitants en favorisant les déplacements de proximité entre les rives et la connexion aux itinéraires cyclables structurants.

En outre, il est nécessaire de mettre en œuvre les réflexions ou projets permettant de :

- Fluidifier l'accès local et urbain aux franchissements du Rhône et de l'Isère engageant dès que possible le réaménagement de l'existant ou la gestion des flux sur l'existant : pont Tournon à Tournon et Tain, Pont Vieux et Pont Neuf à Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage, pont des Allobroges à Romans et Pizançon ;
- Poursuivre les études liées aux projets d'infrastructures, en s'appuyant sur les résultats de l'enquête déplacement (EDGT 2014) :
 - amélioration du carrefour des Couleures, pour la meilleure prise en compte des échanges locaux notamment en transports en commun et en modes actifs. L'aménagement du carrefour des Couleures doit être réalisé durant la première phase du SCoT (2016-2025) ;
 - création d'un échangeur sur la RN7 à Valence au niveau de la route de Montélier ;
 - connaissance et compréhension des trafics et des déplacements du pôle urbain Tournon-Tain;
 - renforcement du franchissement de l'Isère sur le barrage de Pizançon sous réserve de compatibilité avec l'exploitation de l'ouvrage de l'opérateur.
- Réaliser des études techniques et financières visant :
 - à la réalisation de nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère permettant d'améliorer l'accessibilité et les échanges sur le territoire du Grand Rovaltain, entre les pôles urbanisés et séparés par un cours d'eau, et de déployer les moyens d'une politique multimodale, avec un réseau TC maillé autour des gares routières et ferroviaires. Les franchissements suivants sont identifiés par l'étude d'opportunité conduite par le SM SCoT en 2015 : 3ème pont au nord de Valence, pont Drôme des Collines – Rovaltain, franchissement du Rhône en prolongement du barrage de Gervans.

La réalisation de ces franchissements doit permettre de désengorger les ouvrages existants et de pacifier les centres villes par un report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les études devront prendre en compte le développement économique et urbain, l'agriculture, l'environnement notamment la transparence écologique et hydrologique de l'ouvrage, les impacts fonciers, notamment sur les secteurs directement concernés par ces franchissements. Les franchissements relèvent chacun d'enjeux spécifiques identifiés dans l'étude d'opportunité conduite par le SM SCoT du Grand Rovaltain en 2015 et qui seront à prendre en compte dans les études. Les réflexions autour de ces futurs ouvrages devront associer les concessionnaires d'ouvrages et de berges concernés.

Les PLU ou PLUi des communes et intercommunalités concernées prévoient les réservations d'emprises qu'elles jugent nécessaires et les usages des sols adaptés n'empêchant pas la réalisation des ouvrages.

- à l'effacement de l'autoroute A7 entre les échangeurs de Valence-nord et de Valence-sud.

- Mettre en place les études d'urbanisme spécifiques, sur les zones de développement potentiel, en particuliers les secteurs La Plaine à Saint-Péray et Meilleux à Romans-sur-Isère, de part et d'autre des ouvrages de franchissements.



Report modal:

Le transfert ou report modal désigne le fait, pour un individu ou un groupe d'individus, de changer son mode de déplacement habituel pour un autre mode sur un trajet donné. En général, on parle du report modal de la voiture vers des modes alternatifs.

Nuisances

BRUIT ET POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES

► Orientation

Le bruit est un enjeu fort de l'aménagement urbain qui peut devenir prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante de ses conditions de vie et de santé.

► Objectifs

REDUIRE LES SOURCES DE NUISANCES SONORES ET DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE

La mise en œuvre du projet du SCoT dans sa globalité repose sur les objectifs suivants :

- La réduction du trafic en durée et en distance en rapprochant habitat, emplois et équipements/commerces ;
- Le développement des modes alternatifs à la voiture, orientation détaillée en partie 3, permettra de limiter la croissance des déplacements générés par la croissance démographique et économique attendue ;
- le développement du pôle multimodal de Valence Euro Rhône permettra de réduire le nombre de poids lourds en transit sur les principaux axes à travers un report vers le fleuve ou le fer ;
- Lors de la réalisation ou la requalification d'infrastructure de transports générateurs de bruit, la mise en place d'équipements permettant de réduire les nuisances pour les riverains (merlons, murs anti-bruit, dispositifs végétalisés, couverture des axes...) doit accompagner les différents projets en veillant à une bonne intégration paysagère ;
- Les secteurs à traiter en priorité sont les espaces accueillant des établissements recevant des publics sensibles (scolaire, petite enfance, santé et médico-social...). Si les conditions d'amélioration sur place ne sont pas possibles, les conditions d'une délocalisation à proximité doivent être rendues possibles ;
- La réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière visant à «l'effacement» de l'autoroute A7 dans sa traversée du centre-ville de Valence afin de déterminer les modalités d'aménagement permettant de limiter les nuisances liées à cet axe au droit de secteurs naturels et urbains existants et futurs, en rive gauche comme en rive droite du Rhône.

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENTS

Le SCoT souhaite réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues des circulations ferroviaire et automobile. A ce titre, les objectifs suivants doivent être traduits dans les documents d'urbanisme :

- les extensions urbaines le long des voies identifiées comme bruyantes de niveaux 1 et 2 sont proscrites sauf aménagement urbain permettant d'en atténuer les nuisances (formes urbaines, orientation des bâtiments, conception, végétalisation,...). Le renouvellement urbain, la réhabilitation, la densification et l'utilisation des gisements fonciers sont autorisés en zone urbaine. Ces restrictions concernent l'habitat et non l'activité ;
- Aux abords des axes routiers de niveaux 3 et 4, il convient d'inscrire dans les PLU, pour toutes opérations nouvelles les dispositions permettant des aménagements où la sécurité et le confort des riverains sont mis en avant ;
- L'intégration d'un volet sanitaire aux études d'impact relatives aux grands projets urbains, de développement ou d'infrastructures permettra de contribuer à la limitation des nuisances pour les populations et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie.

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE NUISANCES SONORES

Le développement de l'habitat à proximité immédiate des zones d'activités générant des nuisances doit être encadré. Des aménagements de type zone-tampon végétalisée sont recommandés.

La distance idéale entre habitat et activités nuisantes doit être adaptée au contexte local.

CONTRIBUER À LA SOBRIÉTÉ ET À L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

La réduction de la consommation énergétique est un objectif important. Elle renvoie à la fois à la question des comportements individuels et des politiques publiques pour les transports et le logement. L'organisation multipolaire du territoire et la cohérence urbanisme / transports permettra au SCoT de contribuer à la diminution de l'usage de la voiture individuelle, premier facteur de consommation d'énergies fossiles.

En cherchant à rapprocher les lieux de travail et d'habitat et en étendant le réseau de transports collectifs, l'objectif est double : réduire la longueur et le nombre de déplacements et permettre à ceux qui le souhaitent de recourir à d'autres modes que la voiture individuelle chaque fois que cela s'avère possible notamment en termes d'horaires et de temps de trajet.

Le SCoT entend également s'inscrire dans l'évolution des politiques d'économie d'énergies des constructions. Il s'agit de :

- Développer des formes urbaines, des logements et des équipements économes en énergie ;
- Inciter à la mise en œuvre de programmes de réhabilitation thermique du parc existant : logements, zones d'activités.

Accessibilité du territoire

RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU GRAND ROVALTAIN

Le renforcement de l'accessibilité ferroviaire du territoire est une première condition pour conforter l'ouverture du Grand Rovaltain sur les territoires voisins. Le SCoT souhaite valoriser les améliorations du réseau ferroviaire, notamment la modernisation du sillon Alpin, ou encore la prochaine ouverture aux voyageurs de la ligne rive droite du Rhône, qui permet d'ouvrir le territoire au sud.

L'ouverture ferroviaire du Grand Rovaltain doit aussi intégrer le transport des marchandises, avec une valorisation du fret ferroviaire.

RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU GRAND ROVALTAIN

► Orientation

L'affirmation du rôle des gares dans l'attractivité du Grand Rovaltain doit être une orientation partagée par l'ensemble des collectivités en lien avec les organismes compétents, à travers :

- Le renforcement de la desserte des gares TER existantes vers les métropoles régionales, en particulier celles du grand quart sud-est ;
- Le développement de la complémentarité avec les autres modes (transports collectifs – réseau structurant express sur le territoire, modes actifs - aménagements continus et équipements en gares, parcs relais – avec information dynamique sur leur remplissage, les temps d'accès, le guidage à la place libre...) ;
- L'accroissement des destinations à partir de Valence TGV ;
- La mise à l'étude puis, le cas échéant, la mise en œuvre de la desserte « voyageurs » en rive droite du Rhône et les connexions avec le sud des départements de la Drôme et de l'Ardèche ;
- Le renforcement de l'accès par le fer aux aéroports internationaux proches du Grand Rovaltain (Lyon Saint-Exupéry, Marseille-Provence).

PADD ◀
2.5

PADD ◀
4.1

DOO ◀
3.6.1

► PADD 4.1

ORGANISER LE TRANSPORT FLUVIAL POUR DÉVELOPPER LES RELATIONS AVEC L'EXTÉRIEUR

Le Rhône doit permettre l'ouverture du Grand Rovaltain sur l'extérieur. Le renforcement de la plateforme logistique polymodale de Portes-lès-Valence doit être l'initiateur d'un développement important du fret fluvio-maritime, en lien direct avec les autres modes de transports de marchandises. Le tourisme fluvial doit aussi être favorisé, à travers l'aménagement de nouvelles haltes fluviales équipées et adaptées pour l'accueil de touristes, et connectées aux principaux centres d'intérêt touristique du territoire.

► DOO 3.6.2

ORGANISER LE TRANSPORT FLUVIAL POUR DÉVELOPPER LES RELATIONS AVEC L'EXTÉRIEUR

► Orientation

Le SCoT affirme l'intérêt de valoriser le potentiel de la voie navigable du Rhône permettant de relier efficacement l'espace méditerranéen avec le reste de l'Europe. Le rôle stratégique du Grand Rovaltain au croisement de l'axe rhodanien avec le sillon alpin, ouvert sur la métropole lyonnaise doit être conforté.

► Objectifs

Lorsque c'est opportun, les PLU-PLUi doivent permettre les aménagements nécessaires à l'accueil des navires de marchandises et de voyageurs. Ces aménagements sont reliés au réseau de voirie structurante du territoire. De plus, ils sont desservis efficacement en transports en commun et en modes actifs. Ces projets devront faire l'objet d'un accord de Voies Navigables de France et des services de l'Etat et ne pas entraver l'exercice des missions des concessionnaires.

► PADD 4.1

EXPLOITER LA PROXIMITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC L'OFFRE AÉROPORTUAIRE EXTÉRIEURE

La présence de plusieurs aéroports internationaux à proximité relative du territoire permet la desserte aérienne du Grand Rovaltain. L'intérêt de doter le territoire d'un nouvel équipement aéroportuaire apparaît donc comme peu nécessaire.

Il apparaît prioritaire de travailler à une meilleure connexion avec les équipements voisins, en particulier l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, à 30 minutes en TGV de la gare de Valence TGV. Il en est de même avec les aéroports de Marseille-Provence, Genève et dans une moindre mesure ceux de Paris.

Il s'agit en outre de conforter l'aéroport de Valence-Chabeuil dans son rôle d'équipement de proximité au service de l'économie locale et de l'aviation d'affaire.

Mobilité et développement économique

Commerces

DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL

DOO ◀
3.6.1

Ce chapitre constitue le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial du SCoT du Grand Rovaltain, élaboré conformément aux articles L141-16 et L141-17 du code de l'urbanisme.

Il comprend :

- des objectifs et conditions d'implantation des commerces applicables sur l'ensemble du périmètre du SCoT (partie 1);
- la localisation des secteurs d'implantation périphérique de niveaux 2 et 3 soumis à des enjeux spécifiques ainsi que des objectifs et conditions spécifiques à certains de ces secteurs (partie 2).

Les objectifs et conditions définis dans le présent chapitre, ainsi que les documents graphiques qu'il contient, s'appuient sur les critères d'aménagement du territoire et de développement durable énoncés au L141-17 et privilégient la qualité des entrées de ville, la consommation économe de l'espace notamment à travers la compacité des formes bâties mais également à travers la mise à disposition d'un volume de foncier maîtrisé dans les secteurs d'implantation périphérique (documents graphiques), l'accessibilité aux commerces par les transports collectifs et modes de déplacement actifs. Ces dispositions privilégient également les logiques de renouvellement urbain, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes, la qualité environnementale, architecturale et paysagère des équipements commerciaux.

En termes de localisation, ces SIP respectent le principe de ne pas créer de nouvelles zones commerciales périphériques répondant ainsi aux objectifs de qualité paysagère définis par le PADD.

Le présent chapitre s'applique aux commerces de détail et activités artisanales inscrites au registre du commerce. Ne sont pas concernés par les orientations de ce chapitre, le commerce de gros, les activités non commerciales, et notamment l'artisanat de production, l'industrie, les activités de bureau, les services aux entreprises, l'hôtellerie et la restauration. Les activités agricoles et artisanales (qui ne sont pas inscrites au registre du commerce) avec point de vente ne sont pas non plus concernées par les orientations de ce document, dans la mesure où la surface de vente n'excède pas 30% de la surface de plancher globale dédiée à l'activité.

Le SCoT énonce un principe général de maintenir et de développer l'artisanat au cœur des centres-villes, en privilégiant la mixité fonctionnelle habitat/tertiaire/équipements/artisanat.

Les activités artisanales non compatibles avec le tissu urbain mixte (nuisances, besoin de surfaces plus importantes, ...) pourront s'implanter en zone d'activités. Dans ce cas, ce sont les règles du SCoT en matière de zone d'activités qui s'appliquent.

PARTIE 1 : DÉFINIR DES OBJECTIFS ET CONDITIONS D'IMPLANTATION DES COMMERCES

► Orientation

Les logiques d'aménagement commercial connues ces dernières années, peu encadrées par les réglementations d'urbanisme, ont donné lieu à la formation d'objets urbains mal intégrés dans le tissu urbain et les espaces naturels et agricoles, notamment d'un point de vue architectural, paysager et des mobilités. Il s'agit de favoriser, dorénavant, la prise en compte systématique de critères qualitatifs dans le cadre des nouveaux développements commerciaux. Les objectifs développés ci-après sont complétés par des objectifs spécifiques à chaque secteur d'implantation périphérique, déclinés dans le DAAC.

► Objectifs et conditions d'implantation des commerces

- Favoriser l'accessibilité multimodale aux pôles commerciaux

Les nouveaux développements dans les secteurs d'implantation périphérique sont conditionnés à la mise en place de cheminements doux internes au secteur d'implantation, aménagés de manière sécurisée et différenciée, et en veillant à privilégier des continuités d'itinéraire avec les quartiers riverains, les itinéraires cyclables existants, et les points d'arrêt des transports en commun. Les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale doivent être compatibles avec l'objectif d'insertion dans le réseau de modes actifs existant. Ces demandes justifient de la mise en place d'accès piétons sécurisés à l'intérieur de l'espace englobant le projet d'exploitation commerciale

- Inciter à la densification des zones commerciales

Les nouveaux développements intègrent une meilleure compacité des formes bâties par rapport à ce qui a été constaté dans le diagnostic. Ils mettent pour cela en place tout ou partie des dispositions ci-dessous :

- permettre la réalisation de bâtiments sur plusieurs étages;
- favoriser l'intégration de tout ou partie du stationnement en sous-sol, rez-de chaussée, toit-terrasse ou infrastructures;
- privilégier la mutualisation des infrastructures d'accès et du stationnement entre plusieurs équipements commerciaux.

Marchandises

► PADD 1.5

FAVORISER L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le choix de localisation des pôles générateurs de marchandises sur le territoire du Grand Rovaltain contribuera à la limitation de la circulation des poids lourds sur des sites sensibles (milieu urbain dense, milieu rural...). En ce sens, le SCoT propose de privilégier l'implantation des établissements économiques fortement générateurs de flux de marchandises à proximité des infrastructures de transport structurantes.

Il s'agit de favoriser leur implantation à proximité de nœuds routiers et autoroutiers, permettant ainsi l'utilisation des voies adaptées à la circulation des poids lourds. L'implantation des activités industrielles et logistiques à proximité des gares de fret et embranchements ferroviaires, et du port de commerce de Valence encourage les entreprises à faire le choix du report modal. La préservation des infrastructures support d'un développement du fret ferroviaire et fluvial constitue donc une nécessité.

Le SCoT favorise le développement de nouvelles formes d'organisation des livraisons en milieu urbain sur le territoire. Les objectifs qu'il se fixe en la matière, sont d'inciter à la rationalisation des flux à destination des centres-urbains denses, de favoriser l'utilisation des véhicules plus respectueux de l'environnement et d'inciter la mise en place de systèmes permettant le regroupement des colis dans les groupes de logements ou aux abords des centres commerciaux.

► DOO 3.7.1

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

► Orientation

Le SCoT conforte la stratégie de report modal vers le fleuve et le rail des marchandises transitant sur le Grand Rovaltain ou à sa destination.

La poursuite de la réalisation de la plateforme polymodale sur le site du port de Valence/Portes-lès-Valence doit être traduite dans les différents documents de planification et les équipements

nécessaires à l'intermodalité sur le site du port de commerce doivent être développés.

Les enjeux de développement du site pourront être précisés à l'occasion d'études de projet d'aménagement du site. La complémentarité avec d'autres sites portuaires du couloir Saône-Rhône sera recherchée.

En outre, les différentes politiques d'aménagement et d'urbanisme doivent permettre le développement des espaces d'accueil longue durée pour les poids-lourds : réserver des espaces pour accueillir de manière sécurisée les chauffeurs de poids-lourds longue distance ; ces espaces doivent proposer ou être associés à des services à la personne.

LIVRAISONS

► Orientation

La mise en place des dispositions et des aménagements nécessaires à une logistique urbaine plus fluide, surtout dans les centralités des pôles urbains et des villes-centre doit être systématiquement recherchée.

► Objectifs

A cette fin, les documents d'urbanisme locaux, les PDU et autres documents de planification des transports visent à atteindre les objectifs suivants :

- Elaborer, en concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans la distribution et l'enlèvement de marchandises en ville, un schéma relatif à la logistique urbaine, en cohérence avec la chaîne amont et utilisant au mieux l'offre multimodale disponible sur le territoire ;
- Prévoir les espaces nécessaires aux aires de livraison, dans l'aménagement des espaces et dans les opérations d'aménagement et les projets d'équipements publics et privés ;
- Prévoir les dispositions permettant le fonctionnement des espaces logistiques urbains, notamment dans les centralités des pôles urbains et des villes-centre : petite plate-forme urbaine, point d'accueil de véhicules, point d'accueil logistique, consignes...

Carrières

ASSURER UN APPROVISIONNEMENT SUR LE LONG TERME DU BASSIN DE CONSOMMATION DU SCOT DU GRAND ROVALTAIN

► Orientation

Le territoire, dans son ensemble, doit être en capacité à couvrir le plus possible un approvisionnement local en matériaux de construction pour les bâtiments et les routes, à travers une exploitation raisonnée des matériaux.

► Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à la préservation et à l'accessibilité des gisements potentiellement exploitables pour alimenter le bassin de consommation du SCoT au regard de l'évolution démographique attendue.

Les documents d'urbanisme doivent privilégier le renouvellement et/ou l'extension de sites d'extraction actuels.

Ils doivent également définir des secteurs permettant l'installation de plateformes de recyclage, de stockage intermédiaire et les installations de stockage de déchets inertes.

De nouvelles carrières sont autorisées en évitant les zones agricoles ayant fait l'objet d'investissement, les ZAP, les AOC viticoles ou les espaces sensibles au niveau environnemental. Pour éviter la destruction

DOO ◀
3.7.2



Logistique urbaine
Façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

DOO ◀
5.7.1

des terroirs, les extensions de carrières en zone AOC viticole sont interdites. Les gisements de roches massives seront privilégiés afin de limiter l'utilisation de matériaux sédimentaires. Elles doivent être localisées prioritairement à proximité des principales zones de consommation afin de limiter les distances et les impacts liés au transport de matériaux sous réserve d'un réseau routier adapté.

► DOO 5.7.2

MAXIMISER L'EMPLOI DES MATÉRIAUX RECYCLÉS, NOTAMMENT PAR LA VALORISATION DES DÉCHETS DU BTP

► Orientation

Dans le respect du principe de proximité, les PLU doivent permettre l'installation et le développement de plateformes de traitement des matériaux avec les sites de carrières afin de mutualiser les coûts de transport et limiter les nuisances.

Desserte des zones d'activités

► PADD 4.3

CONFORTER LES FONCTIONS SPÉCIFIQUES DES PÔLES ÉCONOMIQUES OUVERTS SUR LE MONDE

Le projet veut conforter et développer deux pôles économiques ouverts sur le monde, l'Ecoparc Rovaltain et le pôle Valence Euro-Rhône lié au port multimodal de Portes-lès-Valence. Accessibles depuis les grands axes routiers, ferroviaires et/ou fluviaux, ces pôles sont destinés à renforcer l'attractivité régionale de l'offre économique du Grand Rovaltain.

Il s'agit pour cela de

- conforter le site Ecoparc Rovaltain autour de la gare TER/TGV, dans son rôle d'interface entre l'activité économique et la recherche scientifique, lieu d'accueil de la plateforme scientifique Rovaltain. Ecoparc Rovaltain s'affirmera comme le nœud d'échanges du Grand Rovaltain, et offrira une qualité de services qui rendra le territoire attractif au carrefour du couloir rhodanien et du sillon alpin.
- renforcer le pôle polymodal Euro-Rhône dans sa vocation éco-logistique, 1er accès fluviomaritime de Rhône-Alpes, en connexion immédiate avec les axes routiers et ferroviaires de la vallée du Rhône.

Le développement de ces pôles est encouragé dans la mesure où ils font l'objet d'une stratégie globale d'aménagement du territoire.

Au-delà de leur rôle moteur dans le développement et le rayonnement du Grand Rovaltain, le SCoT confère à ces sites de projet l'enjeu de l'intégration, dans les territoires connexes, de la multimodalité, des déplacements internes et externes, du développement de l'emploi en lien avec des systèmes de déplacements adaptés et efficaces.

► DOO 7.2.7

UNE ORGANISATION INTERNE ET DES AMÉNAGEMENTS LIMITANT LA PLACE DE LA VOITURE...

Dans la mesure du possible, les stationnements doivent être réalisés en ouvrages souterrains ou aériens, plutôt qu'en nappe. Ainsi, les règlements des documents d'urbanisme doivent ouvrir la possibilité d'installer des stationnements sur ou sous les bâtiments d'activités. La mutualisation des stationnements et des équipements communs aux entreprises sera recherchée.

... ET FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET CYCLISTES

Dans toute nouvelle zone d'activités doivent être prévus des aménagements favorisant les modes actifs. Les documents locaux d'urbanisme doivent mettre en place un maillage de cheminements doux piétons et cycles. Ces cheminements doivent être les plus directs, continus et sûrs possible.

Les documents locaux d'urbanisme doivent en outre prévoir des stationnements vélos dans toute zone d'activités. A l'instar des dispositifs de stationnements vélos, des bornes de recharge pour véhicules électriques (vélos comme voitures) doivent systématiquement être prévus dans les futures zones d'activités.

Tourisme et équipements

DESSERVIR ET MAILLER LES SITES TOURISTIQUES MAJEURS ET LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

Le SCoT doit mettre en œuvre un projet d'aménagement global visant l'amélioration de l'accessibilité des principaux sites touristiques depuis les portes d'entrée du territoire, en développant l'offre en transports en commun et les mobilités douces.

Le développement d'un tourisme de qualité sur le territoire suppose une mise en réseau des principaux sites touristiques entre eux. Le projet encourage le renforcement et/ou la création d'itinéraires touristiques : routes touristiques majeures, itinéraires de randonnées, itinéraires de mobilités douces. A une échelle plus fine, la trame verte et bleue doit être le support de la découverte du petit patrimoine de nos villes et campagnes.

FAIRE DU TERRITOIRE UN PÔLE D'ACCUEIL ET DE RAYONNEMENT TOURISTIQUE

► Orientation

Pour faire du territoire un pôle d'accueil et de rayonnement touristique, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la mise en valeur des portes d'entrées du territoire suivantes :

- les gares ferrées et routières ;
- les échangeurs autoroutiers de Tain l'Hermitage, Chatuzange-le-Goubet, Valence Sud et Valence Nord ;
- les haltes fluviales de Tournon/Tain et la future halte fluviale de Valence ;
- la RN7, la RD86 et la RD538.

Ces portes d'entrées constituent des « vitrines du territoire » qu'il convient de mettre en valeur. Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la valorisation de ces espaces et de leur environnement.

Les conditions d'accès par les modes alternatifs à l'automobile depuis les portes d'entrée vers les sites touristiques principaux doivent être améliorées.

DOO ◀
7.2.8

PADD ◀
4.4

DOO ◀
5.5.1

► DOO 5.5.5

DESSERVIR ET MAILLER LES SITES TOURISTIQUES MAJEURS ET LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

► Orientation

Les documents d'urbanisme veillent à mettre en œuvre des projets d'aménagement visant à l'amélioration de l'accessibilité (développement de l'offre en transport en commun, mobilité douce) des sites touristiques présents dans leurs périmètres.

► DOO 6.2

LES PROJETS D'ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES POUR CONFORTER LE POSITIONNEMENT DU GRAND ROVALTAIN

► Orientation

L'affirmation du Grand Rovaltain comme territoire structurant du Sud Rhône-Alpes passe par le confortement, le développement ou la mise à niveau des équipements existants ainsi que l'accueil de nouveaux équipements.

► Objectifs

Pour cela, les documents d'urbanisme locaux doivent évaluer les besoins en matière de grands équipements et prévoir les emplacements réservés en prenant en compte le niveau de desserte par les infrastructures de transport, en particulier les transports collectifs et les modes actifs. De même, ils préservent autour des grands équipements existants, les espaces nécessaires à leurs éventuels besoins d'évolution.

La politique d'équipement s'appuie prioritairement sur l'optimisation ou le redimensionnement des équipements existants, avant d'envisager la construction de nouveaux. A la date d'approbation du SCoT, les projets de création ou d'extension d'équipements ne sont pas tous aboutis. Certains projets n'en sont qu'au stade de la réflexion. D'autres, au contraire, sont proches de la réalisation. Il ne s'agit pas ici d'établir une liste exhaustive des projets des collectivités ou des personnes publiques associées, mais de mettre en évidence ceux qui, au regard des orientations du SCoT, présentent un caractère prioritaire pour conforter le positionnement économique et la qualité de vie des habitants du Grand Rovaltain.

► Objectifs thématiques

Au titre de la politique de santé, les projets d'équipements nécessaires concernent :

- l'ouverture de maisons, de centres et de pôles de santé pluridisciplinaires qui participent à l'installation de médecins sur le Grand Rovaltain, et la création dans les pharmacies et les EHPAD d'espaces dédiés à la télémédecine, appuyés par le développement des réseaux de TIC ;
 - Les documents d'urbanisme devront analyser le besoin de ce type d'équipement et le cas échéant en permettre la réalisation,
 - Dans les zones du Grand Rovaltain fragiles ou en vigilance du point de vue de la démographie médicale, les PLU en permettront l'accueil dans toutes les zones urbaines ou à urbaniser ;
- la réalisation d'opérations urbaines favorisant la mixité intergénérationnelle des quartiers et des villages et la création de places d'hébergement spécialisé pour personnes âgées, en particulier dans les pôles de Romans-sur-Isère et Valence. Ces projets d'équipements viennent en complément de l'adaptation des logements au vieillissement, pour privilégier le maintien à domicile des populations âgées ;
- la mutualisation des équipements entre le centre hospitalier de Valence et le centre hospitalier Drôme Nord à Romans, notamment en favorisant leur accessibilité ;
- l'extension de l'équipement hospitalier de Valence, in situ, et l'amélioration de son accessibilité en modes actifs et transports collectifs.

Au titre de la politique de formation et de la recherche, les projets d'équipements nécessaires concernent :

- le rééquilibrage de l'offre de collèges en permettant la réalisation du projet sur le secteur de l'Hermitage.
- le rééquilibrage de l'offre de lycées du pôle valentinois en permettant un projet sur la CC Rhône-Crussol
- le développement de l'ensemble des implantations de formation supérieure : lycées de Romans et de Tournon, de même que les sites et équipements permettant la formation tout au long de la vie. La connectivité des lycées aux réseaux cyclables et de transports en commun est essentielle ;
- le développement du pôle universitaire de Valence :
 - accueil de nouveaux établissements et de nouvelles formations, en lien notamment avec les universités de Grenoble ou de Lyon et l'activité de la future plateforme scientifique Rovaltain,
 - renforcement des sites universitaires de Valence - quartier Briffaut et Latour-Maubourg. Ces quartiers ont vocation à rassembler l'essentiel des équipements et services dédiés à la vie étudiante (hébergement, restauration, bibliothèque universitaire...). Leurs dessertes depuis les gares de Valence-Ville et Valence-TGV doivent être garanties prioritairement en transports en commun.

Au titre des politiques culturelle et événementielle, les projets concernent :

- l'optimisation et le redimensionnement des grandes salles culturelles, en priorité le théâtre des Cordeliers de Romans et le théâtre le Rhône de Bourg-lès-Valence ;
- la réalisation d'un équipement de grande capacité regroupant sur un même site les activités de congrès, d'événementiel et de parc des expositions, complémentaire à ceux situés dans un rayon de 70 km, pour permettre l'accueil des grands événements du territoire, y compris ceux organisés à destination du monde économique ;
- la mise en réseau des équipements communautaires (écoles de musique, musées, cinéma, médiathèques) et la définition d'une politique événementielle coordonnée à l'échelle du Grand Rovaltain grâce à un effort de mutualisation et la valorisation des réseaux d'infrastructures de communication à très haut débit ;
- la recherche de complémentarité entre les équipements de congrès et événementiels du Grand Rovaltain ;
- le renforcement de l'accessibilité des équipements culturels structurants et de l'espace privé de Châteauneuf-sur-Isère en modes actifs et en transports en commun depuis les centres urbains, notamment en soirée en fonction des horaires des spectacles et événements.

Au titre de la politique des sports et loisirs, les projets concernent :

- l'adaptation du parc de piscines pour l'apprentissage et la pratique des activités de natation, et la réalisation d'un parc aqua-ludique au sud de Valence ; la réappropriation des fleuves, cours d'eau et plans d'eau dans une optique de développement des activités nautiques, de baignades de plein air et de mise en valeur des berges. L'aménagement du bassin des Muzards à la Roche-de-Glun ou celui d'Etoile-sur-Rhône peut contribuer à cet objectif ;
- l'optimisation et la valorisation du stade Pompidou, qui pourrait devenir un équipement de rayonnement majeur sur les deux départements de l'Ardèche et de la Drôme ;
- l'offre et le rayonnement du territoire à travers une spécialisation sportive, par l'accompagnement, la promotion, le renforcement d'un événement sportif phare, à adosser à la constitution d'un équipement structurant pouvant accueillir plusieurs activités ainsi que, le cas échéant, un centre de formation ;
- la mise en relation de l'ensemble des itinéraires pédestres (sentiers de randonnées...) et cyclistes (VVV, ViaRhôna...) et des routes touristiques existants avec les sites touristiques du territoire.

VILLAGES DE L'ESPACE RURAL

Arthemonay, Barbières, Barcelonne, Bathernay, Beuregard-Baret, Besayes, Boffres, Boucieu-le-Roi, Bren, Champis, Chantemerle-les-Blés, Charmes-sur-l'Herbasse, Charpey, Châteaudouble, Chavannes, Cheminas, Colombier-le-Jeune, Combovin, Crozes-Hermitage, Erôme, Etables, Eymeux, Gervans, Geyssans, Hostun, Jaillans, La-Baume-Cornillane, La-Baume-d'Hostun, Larnage, Le Chalon, Lempis, Marches, Margès, Marsaz, Miribel, Montchenu, Montmiral, Montrigaud, Montvendre, Ourches, Parnans, Peyrus, Plats, Rochefort-Samson, Saint-Bardoux, Saint-Barthélemy-le-Plain, Saint-Bonnet-de-Valclérieux, Saint-Christophe-et-le-Laris, Saint-Laurent-d'Onay, Saint-Michel-sur-Savasse, Saint-Romain-de-Lerps, Saint-Sylvestre, Saint-Vincent-la-Commanderie, Sécheras, Serves-sur-Rhône, Vion.

VILLAGES DE L'ESPACE PÉRIURBAIN

Beaumont-Monteux, Beauvallon, Chanos-Curson, Châteaubourg, Châtillon-Saint-Jean, Glun, Granges-lès-Beaumont, Mauves, Mercurol-Veaunes (hormis la zone d'activité "Les Fleurons"), Montéluçon, Triors.

BOURGS-CENTRES

Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Crépol, Alboussière, Upié.

PÔLES DU PÉRIURBAIN

Saint-Jean-de-Muzols, Pont-de-l'Isère, La Roche-de-Glun, Clérieux, Mours-Saint-Eusèbe, Alixan, Châteauneuf-sur-Isère, Chatuzange-le-Goubet, Génissieux, Peyrins, Saint-Paul-lès-Romans (hors Saint-Vérant), Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, Saint-Péray (à l'ouest voie ferrée), Soyons (hors secteur des Freydières), Charmes-sur-Rhône, Cornas, Saint-Georges-les-Bains, Etoile-sur-Rhône, Toulaud.

COMMUNES DES PÔLES URBAINS ET DES VILLES CENTRES

Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Guilhaud-Granges, et l'espace à l'est de la voie ferrée à Saint-Péray et le secteur des Freydières à Soyons ; Romans, Bourg-de-Péage, et au secteur de Saint-Vérant à Saint-Paul-lès-Romans ; Tournon-sur-Rhône, Tain l'Hermitage ainsi que l'espace d'activités économiques « les Fleurons » à Mercurol-Veaunes.

Syndicat Mixte du SCoT du Grand Rovaltain

1, avenue de la gare
ROVALTAIN - BP 15191
26958 VALENCE Cedex 9

www.scotgrandrovaltain.fr