

Elaboration du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes

Contribution n°2 du Syndicat mixte du SCOT du Grand Rovaltain

La présente contribution s'inscrit dans une démarche de co-construction du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires d'Auvergne Rhône-Alpes. Elle fait suite à une première contribution qui portait sur les nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère dans le Grand Rovaltain remise le 31 août 2017 à l'occasion de la rencontre territoriale Drôme Ardèche à Guilhaud-Granges (cf. annexe).

Cette deuxième contribution répond à l'objectif d'expression des singularités et des spécificités des territoires affiché par la région pour l'élaboration du SRADDET.

Elle est axée sur 4 thématiques principales :

1/ Le Grand Rovaltain : un espace métropolitain alliance des villes et des campagnes

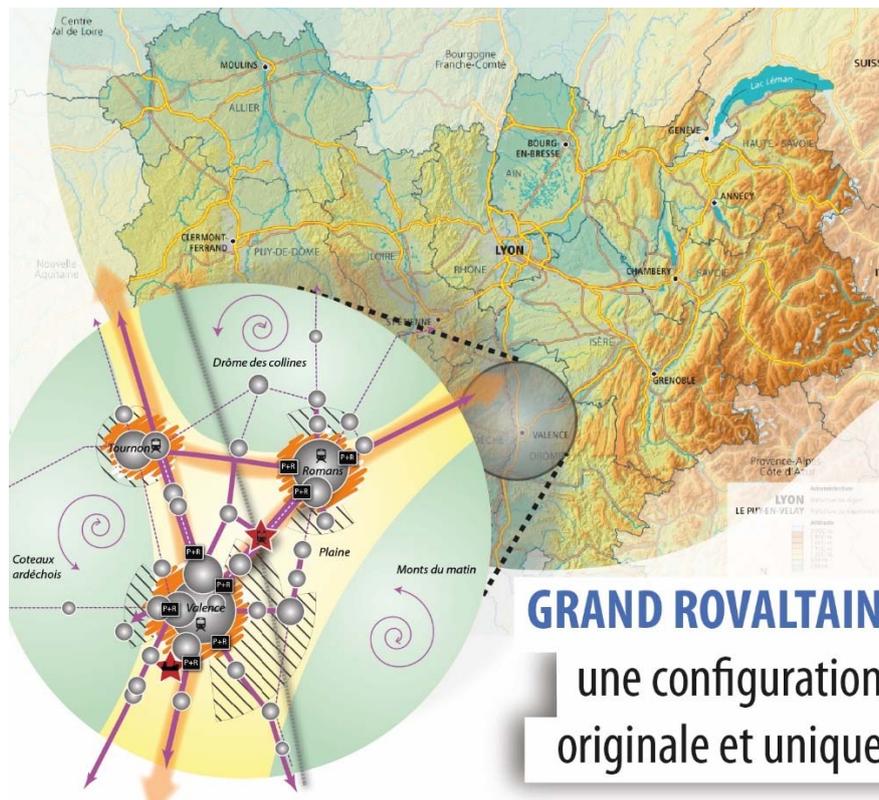
2/ De nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère (complément à la contribution n°1)

3/ Transition énergétique : un territoire moteur et exemplaire pour la région

4/ Dynamisation et développement des espaces ruraux ; prise en compte de l'agriculture comme force d'entraînement

1/ Le Grand Rovaltain : un espace métropolitain alliance des villes et des campagnes

Le Grand Rovaltain présente une configuration originale et unique en Auvergne-Rhône-Alpes. Les discontinuités urbaines entre les trois pôles n'empêchent pas cet espace de constituer une métropole de fait où l'urbain et le rural dialoguent pour construire un avenir commun et un développement équilibré à une échelle pertinente.



Avec ses 110 communes regroupées en 3 EPCI¹ accueillant 310 000 habitants sur 1640 km², le Grand Rovaltain est organisé autour de l'agglomération de Valence, l'un des 6 systèmes urbains de la région ainsi que de celles de Romans et de Tournon/Tain. Cet ensemble constitue le pôle d'équilibre du sud-est d'Auvergne-Rhône-Alpes grâce à son dynamisme économique, son bassin d'emplois et son large éventail de services et d'équipements qui rayonne largement sur les deux départements de Drôme et d'Ardèche ainsi que sur le sud de la vallée de l'Isère.

Ainsi, en « s'insérant dans un tissu d'interdépendances métropolitaines en croissance ou dans une logique de spécification – économique ou culturelle² », les pôles urbains du Grand Rovaltain ne rentrent pas dans une catégorie figée qui serait celle des *villes moyennes*. D'ailleurs, « Valence fonctionne comme une grande ville en constituant un pôle d'emploi attractif et le cœur d'une zone indépendante d'échanges privilégiés pour les déplacements quotidiens domicile-travail, reliant Drôme et Ardèche »³. Le Grand Rovaltain avec ses pôles urbains et les territoires périurbains et ruraux entre lesquels les

¹ Valence Romans Agglo, Arche Agglo et Communauté de communes Rhône Crussol.

² Pascal FORTOUL - Président de l'ADGCF à propos des trajectoires différenciées des villes moyennes – jan 2018

³ Insee analyses- mai 2017

échanges sont permanents, constitue un ensemble particulier dans lequel il semble pertinent de mettre en œuvre des stratégies innovantes et interterritoriales.

Les trois aires urbaines sont séparées par des espaces à dominante agricole dont le maintien procède d'une volonté politique clairement affichée par le territoire.

+ 9 535 habitants en 5 ans soit + 1 907 habitants par an soit + 0,63 de taux de croissance annuel moyen entre 2010 et 2015

Nombre d'entreprises en 2015 : 20 114

Création d'entreprises en 2015 : 2 438 soit un taux de création d'entreprise de 12,1% contre 11,9% pour l'ensemble des départements Ardèche-Drôme.

128 131 emplois en 2014 soit + 1 466 emplois depuis 2009

Indice d'emplois (ratio Emploi au lieu de travail sur les Actifs occupés (15-64 ans)) : 1,06 en 2014 dont 1,53 dans l'espace urbain contre 0,99 pour l'ensemble Ardèche-Drôme

Source INSEE

Les données démographiques et de création d'entreprises et d'emplois attestent du dynamisme et de l'attractivité du territoire.

Le Grand Rovaltain s'appuie sur des secteurs économiques d'excellence en particulier son agriculture diversifiée et productive et comptant de nombreux signes de qualité⁴ ainsi qu'une des plus fortes présences de l'agriculture biologique en Auvergne-Rhône-Alpes et en France. Un vaste secteur agroalimentaire diversifié et comptant des entreprises au rayonnement national et international est déployé sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, celui-ci est fortement marqué par des entreprises innovantes en robotique-automatismes, électronique, énergie, en particulier dans la filière hydrogène, la recherche appliquée avec la plateforme Ecotox ou encore les services liés au numérique et à la billettique. Des secteurs industriels tels que l'aéronautique ou la plasturgie contribuent au maintien et au développement d'emplois qualifiés et peu qualifiés. Des savoir-faire particuliers comme ceux regroupés dans le Pôle Image, le luxe (cuir, bijouterie) ou encore de nouveaux modes de production organisés autour de filières courtes ou de l'économie solidaire contribuent à la spécificité et au rayonnement du Grand Rovaltain. Plusieurs pôles de compétitivité ou clusters appuient le développement de l'innovation et le lien avec la recherche pour ces secteurs stratégiques : Tenerrdis, Minalogic, Plastipolis, Imaginove, Axelera, Trimatec, Organics-cluster...

Le territoire dispose pour son développement d'un potentiel de zones d'activités à court et moyen termes de près de 500 ha à horizon 2040 dont les deux pôles d'envergure régionale de Valence TGV (recherche, innovation, tertiaire) et de la Motte (logistique polymodale).

L'enseignement supérieur avec en 2017 près de 6 200 étudiants constitue le premier pôle universitaire délocalisé de France en termes d'effectifs et de formations proposées. Il s'agit d'un pôle alliant offre

⁴ 22 AOP et IGP, nombreux labels ...

de diplômes d'excellence et proximité permettant de répondre aux besoins des populations moins favorisées ainsi que des formations adaptées aux besoins de l'économie locale.

Le patrimoine bâti, le cadre de vie et les paysages ainsi que le dynamisme économique et l'accessibilité tous modes posent les enjeux du développement touristique du Grand Rovaltain. En particulier les productions et savoir-faire d'excellence constituent de bons leviers à valoriser : gastronomie /œnotourisme / pleine nature / tourisme de congrès. Le développement de Véloroutes Voies Vertes (VVV) initiées localement mérite d'être soutenu afin de favoriser les déplacements doux et l'irrigation touristique du territoire.

Situé à un carrefour géographique entre sillon alpin et couloir rhodanien, entre Massif central et Préalpes, le Grand Rovaltain offre une biodiversité particulière en Auvergne-Rhône-Alpes avec des enjeux spécifiques : une richesse mais aussi des menaces dues à la présence de nombreuses infrastructures de transports et à la pression de l'artificialisation ainsi qu'au changement climatique. La préservation et la restauration des continuités écologiques du Grand Rovaltain sont des objectifs majeurs du SCoT qui a pris en compte les continuités de niveau régional indiquées au SRCE Rhône-Alpes et a défini une trame locale qui sont traduites dans les documents de planification. Ces continuités font l'objet d'une attention particulière à travers le Contrat vert et bleu initié par la région et porté et animé par le syndicat mixte du Grand Rovaltain. Ce Contrat permet la coordination et l'accompagnement opérationnel des porteurs d'actions locaux qui contribuent au maintien ou la restauration des continuités écologiques.

De manière transversale, le sillon rhodanien avec en son cœur le fleuve Rhône constitue un espace aux multiples enjeux : énergies, ressource en eau, risques, développement économique, paysages, déplacements à la fois en termes de navigation et de franchissements, tourisme, identité, reconquête urbaine. Autant d'éléments constitutifs du Plan Rhône qui mériteraient d'être renforcés localement et pérennisés dans le temps⁵.

Le SRADDET devra intégrer :

La reconnaissance du niveau original du Grand Rovaltain dans l'armature territoriale régionale : *espace métropolitain organisé par la complémentarité de ses trois pôles et de ses espaces à dominante agricole intermédiaires et périphériques*

Le couloir rhodanien comme espace support de coopérations interterritoriales et le Rhône comme espace de projet (économie/tourisme, énergies, environnement, transports)

Le développement touristique en particulier à l'appui des infrastructures et équipements existants ou en projet : tourisme fluvial, Véloroutes Voies Vertes, équipements évènementiels, gastronomie, œnotourisme, ...

Les objectifs ambitieux des SRCE et la poursuite et la reconduction de la démarche type Contrat vert et bleu associant dans une logique de projet, les porteurs locaux d'actions en faveur de la biodiversité et les financeurs : Région, Départements, Europe, Agence de l'Eau

⁵ au-delà du CPIER en cours jusqu'à 2020

2/ De nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère (complément à la contribution n°1)

L'originalité de la configuration du territoire du Grand Rovaltain est renforcée par le fait que chacun des pôles urbains est traversé par un cours d'eau majeur, le Rhône ou l'Isère. Ceux-ci marquent des ruptures naturelles au sein des polarités et ont participé à créer un développement urbain et économique spatialement déséquilibré.

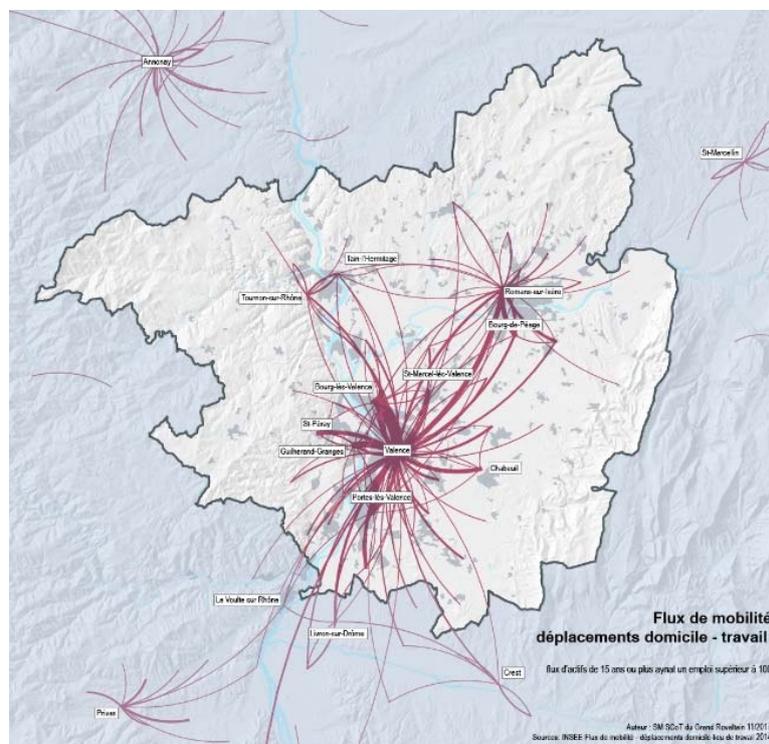
Par ailleurs le territoire du Grand Rovaltain est un espace de carrefour pour les flux de transports et de déplacements régionaux :

- jonction du sillon alpin avec la vallée du Rhône,
- accès au massif central depuis la vallée du Rhône.

Ces flux, qui s'ajoutent aux échanges locaux, se concentrent sur quelques ouvrages de franchissements qui ne permettent plus d'assurer des conditions de déplacements satisfaisantes, tant pour la desserte locale que les échanges régionaux.

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 (secteur de La Plaine à Saint-Péray, l'ouest romanais,...) 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 région⁶.

Les flux de mobilités des déplacements domicile – travail illustrent les besoins de franchissements



⁶ Extrait du PADD du SCot approuvé (page 36).

Le SCOT du Grand Rovaltain qui a pour objectif notamment l'amélioration de la qualité et des temps de déplacements définit des objectifs majeurs :

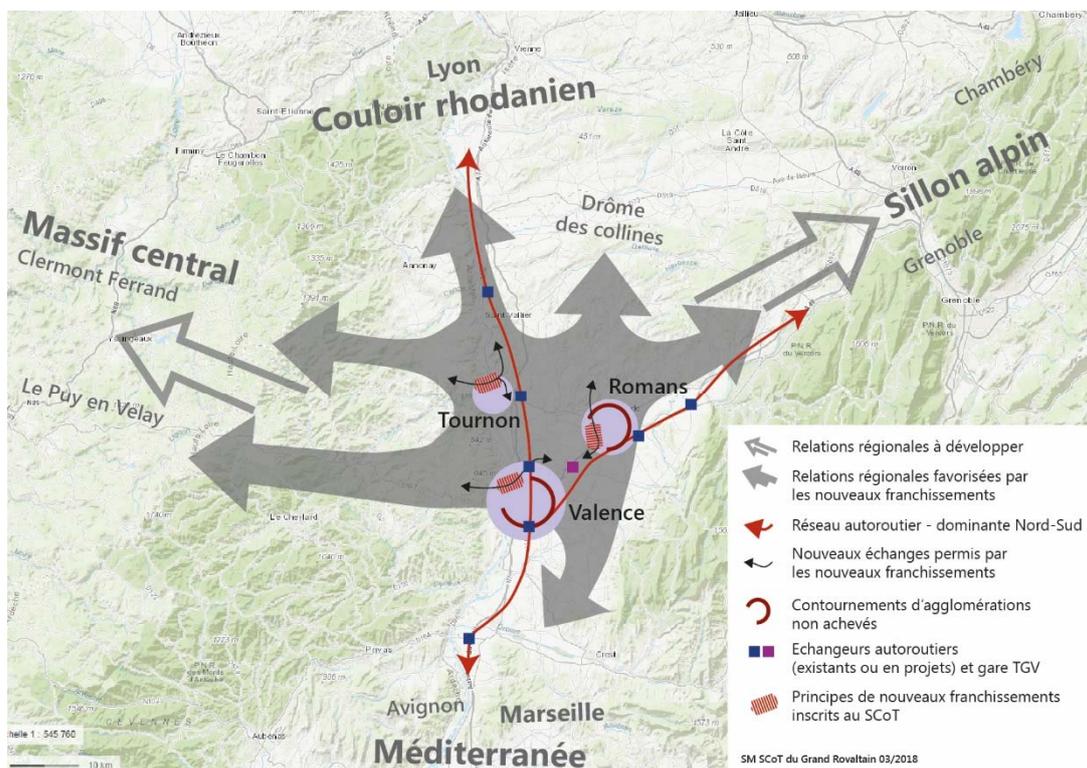
- Améliorer la qualité du réseau d'infrastructures routières,
- Prendre en compte les franchissements du Rhône et de l'Isère, afin d'améliorer l'attractivité du territoire, l'accessibilité entre les pôles et les infrastructures, ainsi que la qualité de vie des habitants en favorisant les déplacements de proximité entre les rives et la connexion aux itinéraires cyclables structurants,
- Faciliter l'accès tous modes aux grands équipements (Gare TGV notamment) et pôles d'emploi,
- Développer les modes alternatifs à la voiture individuelle en favorisant le report modal.

Ainsi parmi les orientations en matière de déplacements, le Grand Rovaltain a voulu inscrire fermement dans le SCOT la réalisation de franchissements nouveaux sur le Rhône et l'Isère qui figure à ce titre dans le Document d'Orientation et d'Objectifs.

La connaissance améliorée des logiques et besoins de déplacements, grâce à l'«étude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain » (cf. contribution N°1 du syndicat mixte au SRADDET), a permis d'estimer les apports des trois nouveaux franchissements pour tous modes de déplacements, leur effet sur l'aménagement du territoire et une approche de leur coût. Il en résulte des potentiels de développement majeurs pour le Grand Rovaltain et le sud de la vallée Rhône :

- Permettre un report modal efficace et ambitieux : optimisation de la desserte des territoires ardéchois et de la Drôme des collines en transport en commun ; la hiérarchisation des flux notamment pour sortir le transit des centres villes ;
- Assurer la continuité territoriale locale et régionale ;

Des continuités régionales et locales à renforcer



- Permettre le rééquilibrage du développement des pôles urbains et économiques des bassins de Valence et Romans et le « désenclavement » des marges du Grand Rovaltain : mieux relier les pôles d'emploi et les infrastructures de transports : gares TER, gare TGV, échangeurs autoroutiers... ;
- Décongestionner les centres villes : diminution de la pollution et des nuisances (bruit et insécurité routière) là où la population est concentrée permettant un regain d'attractivité des centres villes pacifiés ;
- Acheter le maillage de contournement des agglomérations facilitant les liaisons est-ouest.

Les conclusions de l'étude d'opportunité pour de nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain ont été présentées et débattues lors de la réunion de concertation du 26 janvier 2018 à Bourg-lès-Valence. A l'issue de cette rencontre, il a été convenu de la mise en place d'un comité des partenaires pour conduire les étapes nécessaires à la réalisation de l'objectif de réalisation des ouvrages. Il rassemblera les représentants des départements de l'Ardèche et de la Drôme, de la région, de l'Etat, des EPCI des communes concernées et du SM SCoT et pourra être élargi selon les étapes d'avancement de la démarche.

Le Grand Rovaltain a besoin de nouvelles infrastructures qui consolident sa cohérence interne et maintiennent ou améliorent ses connexions aux métropoles et autres pôles de la Région, du Pays et de l'Europe.

Outre la problématique de nouveaux franchissements, il y a lieu de solutionner la traversée intramuros des villes de Valence et Bourg-lès-Valence par l'A7. En effet, cette traversée en sus de ses graves incidences sanitaires a pour effet de couper les 2 villes de leurs liens historiques, culturels et paysagers avec le fleuve.

Aussi cette traversée contre nature affecte significativement les aménités urbaines et environnementales du grand valentinois et de ce fait son attractivité.

L'étude de la faisabilité d'un contournement autoroutier doit être instruite comme doit être entreprise la réalisation par l'Etat concédant et le concessionnaire de l'A7 d'ouvrages et d'aménagements adaptés en vue de diminuer l'impact des nuisances sanitaires sur les populations résidant dans une bande d'environ 200 mètres le long de l'autoroute (cf. PCAET de VRA).

Le SRADDET devra :

Intégrer les besoins de franchissements du Rhône au nord de Tournon/Tain, au nord de Valence et de l'Isère à l'ouest de Romans-sur-Isère.

Traduire l'implication de la Région aux côtés des Départements et des Collectivités locales dans la poursuite des études nécessaires à la programmation et à la réalisation des nouveaux franchissements.

Contribuer à la définition de solutions alliant l'amélioration de la qualité de l'air en cœur d'agglomérations et le renforcement de l'efficacité des infrastructures routières support des connexions externes et des échanges internes.

3/ Transition énergétique : un territoire moteur et exemplaire pour la région

Parmi ses objectifs majeurs en matière de transition énergétique, le SCoT du Grand Rovaltain promeut, à travers ses dispositions⁷ que les documents d'urbanisme devront traduire localement :

- la production d'énergie renouvelable dans le respect des enjeux environnementaux et économiques du territoire :
 - Permettre, dans les zones d'habitat et d'activités, la production et la distribution d'électricité pour sécuriser l'approvisionnement et produire de l'électricité d'origine renouvelable de façon décentralisée.
 - Encourager le développement du solaire (photovoltaïque et thermique) et de l'éolien en fixant des impératifs d'intégration satisfaisante et harmonieuse dans leur environnement et le grand paysage et de compatibilité avec les enjeux agricoles, naturels et patrimoniaux.
- une architecture plus durable :
 - Prendre en compte l'orientation des bâtiments et leur implantation sur la parcelle afin de permettre de bénéficier au maximum des apports naturels (lumière, chaleur, air).
 - Proposer des modes d'habiter qui favorisent une adaptation au changement climatique notamment par une attention particulière portée à la végétalisation des espaces, l'orientation des bâtiments, et la réduction de l'imperméabilisation des sols.

Dans le Grand Rovaltain, une commune sur deux est d'ores et déjà inscrite dans un PCAET approuvé. Dans les prochaines années c'est l'ensemble du territoire qui sera engagé dans un Plan Climat. Le SM du SCoT a pour ambition d'assurer une mutualisation de cette dynamique de planification et de programmation de la transition énergétique engagée à travers les 3 PCAET. Il s'agit de nourrir chaque EPCI de la dynamique de ses voisins dans une cohérence globale en bénéficiant de l'engagement TEPCV qui concerne d'ores et déjà plus de la moitié du territoire.

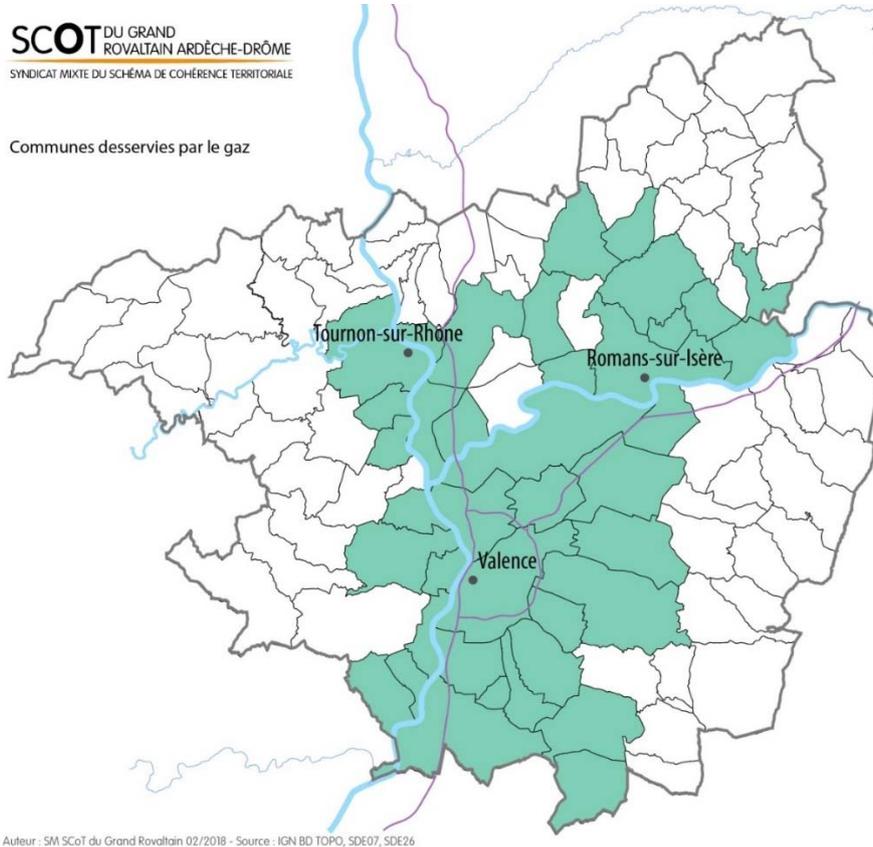
Profitant de son fort potentiel de production d'énergie renouvelable : hydroélectricité, photovoltaïque, éolien, méthanisation, filière hydrogène, le Grand Rovaltain souhaite favoriser la réponse à l'enjeu de performance et d'adaptation des réseaux de transport et de distribution en termes d'injection et de stockage au potentiel d'EnR toutes filières en particulier pour *les gaz verts* issus de méthanisation et de la filière hydrogène. Pour le gaz, 36% des communes du territoire sont desservies par un réseau de distribution ou couvertes par une canalisation. Dans le cadre de son PCAET, Valence Romans Agglo a d'ores et déjà identifié la capacité d'injection dans les réseaux gaz⁸. Cette connaissance est à compléter sur l'ensemble du Grand Rovaltain afin de la mettre en lien avec les gisements potentiels d'énergie renouvelable ou récupérable.

Afin de permettre l'injection à grande échelle d'énergie renouvelable d'origine photovoltaïque ou éolienne l'adaptation des réseaux électrique et leur maillage sont nécessaires. En particulier, l'étude conduite par ENEDIS, la CA Valence Romans Agglo et HESPUL pour le PCAET de Valence Romans Agglo a montré les limites actuelles des réseaux existants pour recevoir massivement des productions d'origines photovoltaïque du fait de leur dispersion.

L'adaptation des réseaux est un levier essentiel de la transition énergétiques afin de les préparer à la massification des productions d'ENR décentralisées et dispersées.

⁷ Résumé des principales dispositions du SCoT en matière d'énergie renouvelable

⁸ Etude en partenariat avec GRDF, la chambre d'agriculture de la Drôme et la CCI de la Drôme



Communes du Grand Rovaltain pourvues d'un réseau de distribution gaz

La transition énergétique ne se fera pas sans une part majeure et toujours plus importante donnée à l'innovation notamment par le biais des *smart grids* et de l'ingénierie des réseaux qui implique d'assurer un ancrage en Auvergne Rhône Alpes des savoir-faire, des compétences et de la recherche en matière d'EnR en particulier dans la filière hydrogène.

Le Grand Rovaltain en fait un enjeu de développement économique, visant la création d'emplois notamment dans la filière hydrogène dont le territoire accueille plusieurs acteurs industriels majeurs et innovants et en lien étroit avec des formations professionnelles ciblées sur les filières locales (bois énergie/écoconstruction/réseaux) et sur la filière hydrogène mobilité.

Pour l'habitant, cet engagement vers la transition énergétique permettra en premier lieu de répondre à l'enjeu de la lutte contre la précarité énergétique : réhabilitation et isolation de logements, production locale d'énergie notamment en milieu rural. Il correspond également à l'enjeu de solidarité territoriale (urbain/rural) pour les usages et la production. En termes d'urbanisme et de mobilité, le SCoT vise le renforcement de l'attractivité des villes et bourgs-centres, pourvoyeurs d'emplois, de services et d'équipements de courtes distances.

Le Grand Rovaltain attend du SRADDET qu'il intègre :

La reconnaissance du potentiel de biogaz/gaz verts et de la filière hydrogène porteuse d'un développement économique diffus et d'un équilibre territorial renforcé : le Grand Rovaltain dispose d'un gisement existant et potentiel important en matière d'ENR et de structuration de filières notamment pour l'hydrogène.

Le croisement des données entre les réseaux et les ressources dans le même esprit que le S3REN, afin d'identifier, et le cas échéant adapter, la capacité des réseaux à absorber et distribuer les productions locales ainsi que la capacité de stockage de l'énergie, pour l'ensemble des filières.

La cartographie des zones favorables au développement des unités de méthane qui prendra en compte autant le gisement que la capacité à injecter la production aux réseaux. Le SCoT pourra ensuite s'appuyer sur ces zones favorables à la méthanisation et les décliner localement.

La prise en compte des projets locaux de production d'énergie renouvelable et récupérable.

L'accompagnement des applications décarbonées pour l'habitat (rénovation énergétique), l'urbanisme (rénovation et revitalisation ; maîtrise de l'étalement) et les mobilités durables.

4/ Dynamisation et développement des espaces ruraux ; prise en compte de l'agriculture comme force d'entraînement

Les espaces ruraux représentent 60 % du Grand Rovaltain et avec un réseau de villages (57 communes dont 18 classées communes de montagne), ils constituent une composante majeure du projet de territoire et de son identité.

La redynamisation économique de ces espaces est inscrite dans le SCoT à travers ses dispositions en faveur du maintien et du renforcement de l'agriculture en particulier par la maîtrise de la consommation des terres agricoles et la préservation d'espaces fonctionnels pour l'agriculture. De plus, le maintien et le développement de l'artisanat en lien avec le dynamisme démographique sont promus grâce à un potentiel d'aménagement de zones artisanales de 57 ha sur 25 ans.

L'agriculture reste le socle économique du Grand Rovaltain, tant pour ses emplois directs que pour ses productions de qualité (22 AOP et IGP) et diversifiées qui favorisent l'agriculture de proximité et souvent biologique comme l'essor de l'industrie agroalimentaire. Grâce à une large palette de terroirs, de produits et de filières, le Grand Rovaltain dispose à la fois d'une agriculture exportatrice et d'un potentiel d'autonomie alimentaire très favorable. Cette spécificité est un atout qu'il convient de valoriser c'est pourquoi le SCoT a défini des orientations pour favoriser le développement des circuits courts et du tourisme rural.

Le maintien d'une agriculture vivante et dynamique contribue à l'entretien des paysages et aux fonctionnalités écologiques qui constituent un atout majeur du Grand Rovaltain grâce à leur qualité et leur diversité (8 entités paysagères et 3 réservoirs biologiques d'ampleur régionale).

Le développement des communes rurales doit s'intégrer dans une réflexion globale et partagée à l'échelle de l'ensemble du territoire, notamment celui des EPCI. La déprise agricole, lorsqu'elle existe, et la maîtrise de l'urbanisation ou encore le maintien d'écoles sont des problématiques que ces communes rencontrent et auxquelles des réponses doivent être apportées.

Ces différents éléments fondent la qualité de cadre de vie dans le Grand Rovaltain et recouvrent des enjeux de préservation ou de renforcement des patrimoines bâtis, naturels et agricoles, autant

d'éléments essentiels de l'identité locale. Dans les secteurs ruraux ou périurbains, ils présentent toutefois certaines fragilités dues à l'éloignement, à des conditions d'accès difficiles, aux difficultés de certaines filières agricoles comme l'élevage en zone de montagne ou à des besoins non couverts en termes de services et d'équipement.

En termes d'urbanisme, le SCoT promeut pour l'espace rural la protection et la valorisation des éléments de patrimoine bâti et paysager. Il promeut aussi l'entretien et la diversification de l'habitat avec des formes urbaines villageoises adaptées. La proximité est favorisée à travers la multifonctionnalité (habitat, services, emplois, équipements), et l'encouragement aux mixités sociale et générationnelle.

La couverture numérique du territoire s'avère un objectif stratégique dont les bénéfices en termes d'intégration économique et sociale et d'accès aux services sont déterminants pour le dynamisme des espaces ruraux. Elle permettra le déploiement de fonctionnalités structurantes et intégratives : télétravail, télémédecine, mobilité raisonnée (covoiturage et autopartage). Par ailleurs, selon les situations, la poursuite du déploiement du réseau fibre d'ADN sera utilement complétée par le développement des technologies nouvelles comme la 4G ou la 5G au vu des performances qui en sont attendues.

Le SRADDET devra contribuer :

Au maintien et au développement des activités économiques en milieu rural au premier rang desquelles figure l'agriculture, en poursuivant l'objectif de maîtrise de la consommation des terres agricoles et le développement d'activités artisanales et de services.

A la poursuite et au renforcement des investissements en faveur du déploiement des réseaux et équipements pour l'aménagement numérique du territoire.

A l'affirmation du lien urbain-rural : préservation d'une agriculture de proximité et des circuits courts notamment en coordonnant la maîtrise de la consommation foncière, maintien et développement des équipements de proximité.

Au maintien et au renforcement de l'offre de desserte en TC et le développement des mobilités adaptées aux spécificités des besoins en milieu rural.

Au renforcement de l'offre de soins de premier recours en développant les synergies via un réseau de cabinets médicaux de groupe, maisons de santé pluriprofessionnelles, de pharmacies et de pôles de télémédecine.

A la préservation des identités et du dynamisme villageois : promotion de formes urbaines villageoises adaptées et vertueuses ; accompagnement du parcours résidentiel ; développement économique des espaces ruraux : activités et services, maintien ou reconquête de l'accès aux soins de premier recours ; maintien des écoles primaires.

ANNEXE

Rappel de la contribution n°1 – août 2017

Pages suivantes

**Monsieur le Vice-Président
Conseil régional Auvergne-Rhône-
Alpes**

59, boulevard Léon Jouhaux
CS 90706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2

A l'attention de Monsieur Brice HORTEFEUX

Rovaltain, le 28 août 2017

Nos réf : LB/OB – DB 66
Objet : Priorité franchissements

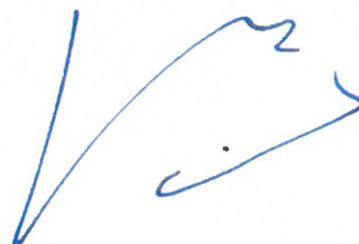
Monsieur le Ministre,

Notre syndicat a unanimement retenu la réalisation de nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère respectivement en amont de Valence et en aval de Romans comme prioritaire pour le développement du territoire du Grand Rovaltain Drôme-Ardèche.

Aussi, est-il logique et légitime que la première contribution du Grand Rovaltain à la réflexion conduite sous votre autorité porte sur ce sujet crucial pour le devenir de notre territoire.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Lionel BRARD



Président du SCoT Grand
Rovaltain
Maire adjoint de Valence

PJ : 1

Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Auvergne-Rhône-Alpes

Réunion du 31/08/2017 à Guilhaumand-Granges

Contribution du SM SCoT du Grand Rovaltain Drôme Ardèche sur la thématique

« Mobilité et infrastructures de transports »

Le Schéma de cohérence territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche, entré en vigueur en janvier dernier, couvre 3 intercommunalités de Drôme et Ardèche soit 110 communes et plus de 310 000 habitants.

Parmi les orientations structurantes du projet de territoire du Grand Rovaltain figure prioritairement la réalisation de franchissements nouveaux sur le Rhône et l'Isère.

En effet, le diagnostic de territoire a souligné l'importance des barrières naturelles que constituent le Rhône et l'Isère et démontré que la saturation des ponts existants compromet le développement économique équilibré du territoire, la qualité de vie de ses habitants ainsi que sa connectivité avec le reste de la région.

Afin de mieux connaître les logiques et besoins en termes de mobilité des personnes et des marchandises, le syndicat mixte du SCoT a conduit en 2015 une « étude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain ».

Cette étude* a permis d'identifier les besoins, les points de congestion et, sur la base d'une modélisation des trafics à horizon 2040, d'estimer les apports des trois nouveaux franchissements pour tous modes de déplacements, leur effet sur l'aménagement du territoire et une approche de leur coût.

L'étude conforte la légitimité de l'orientation concernant les nouveaux franchissements telle qu'approuvée à l'unanimité le 25 octobre 2016.

Lionel BRARD
Président

* Cette étude sera présentée et débattue avec les élus du territoire courant octobre 2017

Rappel synthétique des orientations du Schéma de cohérence territoriale sur les nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère

I – Les franchissements du Rhône et de l'Isère dans le Rapport de présentation

➤ Justification des choix du PADD

1.5 : Créer les conditions d'une mobilité efficace pour tout le territoire

[..]

Les franchissements

Le Rhône, l'Isère et leurs principaux affluents marquent l'organisation du territoire et les réseaux de transports doivent composer avec ses barrières. Il en résulte un nombre de franchissements limités, notamment au niveau des zones urbaines qui sont des points noirs pour la circulation. Des réflexions sont en cours aux niveaux de plusieurs franchissements, le SCoT souhaite que ces démarches soient poursuivies pour que des réponses techniques permettent d'étudier leur faisabilité et leur compatibilité avec le projet de territoire. En effet, l'organisation tripolaire du territoire et sa structuration autour des cours d'eau, font apparaître des besoins de franchissements supplémentaires comme une condition indispensable à l'amélioration de la qualité et des temps de déplacements sur le Grand Rovaltain.

Par ailleurs les études en cours montrent que ces projets de franchissements pourraient impacter positivement l'ensemble du territoire du SCoT et ceci à des échelles différentes. Ainsi ils permettront d'assurer la continuité territoriale autour des agglomérations de Valence, Romans ou Tain/Tournon, et de participer à assurer la continuité territoriale entre les marges du SCoT et le cœur du Triangle mais aussi au-delà du territoire du SCoT vers des secteurs régionaux plus éloignés (le Puy, Annonay, Saint-Marcellin...). [...]

Lors de l'atelier du SCoT sur les franchissements du 3 juin 2015, des tables rondes de concertation et de travail ont permis aux acteurs du territoire d'identifier les enjeux spécifiques de ces trois projets de franchissements :

- Un pont urbain sur le Rhône au nord de Valence, permettant de relier les deux rives du bassin valentinois et :
 - d'urbaniser à terme et de manière raisonnée une partie de la plaine rhodanienne (La Plaine),
 - **les échanges entre les deux rives du Rhône, notamment l'accès des populations aux emplois et équipements, ainsi qu'aux axes routiers structurants (A7, RN7),**
 - d'alléger le trafic sur le pont Mistral et sur les voies d'accès au pont des Lômes, favorisant ainsi le développement d'usages alternatifs à la voiture particulière par report modal. Ainsi,

- la réalisation de liaisons TC express entre l'est de Valence et l'Ardèche serait possible, avec des gains de temps significatifs par rapport aux temps actuels pour tous les modes.
- de connecter la ViaRhôna et la Voie Bleue en créant les liaisons nécessaires à des continuités cyclables.
 - Un ouvrage de franchissement de l'Isère reliant la Drôme des Collines et Rovaltain pour :
 - rendre plus attractif le potentiel de développement de l'ouest romanais et de la Drôme des Collines,
 - **permettre le transit entre les Collines de la Drôme et les pôles économiques de Rovaltain et Valence, ainsi que le développement économique, urbain du quartier de Meilleux et le rapprochement des deux équipements hospitaliers de Romans et Valence,**
 - favoriser la mise en œuvre de la politique de valorisation du centre de Romans en terminant le contournement de Romans.
 - de connecter la Véloroute de la vallée de l'Isère avec l'ouest du Romanais.
 - Un pont de contournement de Tain-Tournon, au nord de l'agglomération, réelle alternative à la traversée de la zone urbaine de Tournon-Tain, pour :
 - permettre la décongestion du pont actuel et de ses accès, pour notamment envisager des liaisons de transport en commun efficaces entre la gare ferroviaire de Tain et la gare routière de Tournon, qui sont deux polarités structurantes et essentielles au développement du territoire,
 - envisager un réseau d'aménagements cyclables de qualité depuis les centres villes de Tain et de Tournon et l'amélioration du potentiel touristique des communes, notamment au nord de Tain et Tournon.

➤ Justification des choix du DOO

Optimisation du réseau routier et affirmation du besoin de franchissements des grands cours d'eau

[...]

Deux expertises ont été réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte du SCoT sur cette thématique, d'abord en 2012-2013, puis en 2015 sur la base d'éléments de déplacements Origines / Destinations (EDGT), avec un modèle de trafic et une analyse des temps de parcours conformément à la loi ALUR. Ces éléments sont largement partagés par les acteurs concernés, et permettent de constater des difficultés d'accès au territoire du fait d'une saturation des franchissements actuels, et de retenir des orientations et objectifs sur la question des franchissements des cours d'eau du Grand Rovaltain. Cette étude en cours au moment de l'approbation du SCoT doit ainsi permettre d'apporter des précisions sur le niveau d'impact et la faisabilité des 3 ouvrages nouveaux.

Si la création d'ouvrages nouveaux se justifie par l'amélioration des relations internes au territoire du SCoT et particulièrement au fonctionnement urbain des pôles majeurs, ces franchissements devront être envisagés pour l'accueil du ou des modes les plus pertinents pour l'atteinte de ces objectifs.

Les études à venir prendront en compte les enjeux spécifiques de chacun des 3 franchissements potentiels qui sont décrits dans les justifications des choix du PADD du rapport de présentation (partie 1.5). En l'absence de maîtrise d'ouvrage identifiée au moment de l'arrêt du SCoT et devant la nécessité d'études de faisabilité technique, financière et environnementales pour préciser de telles réalisations, les élus du SCoT retiennent dans le projet l'objectif d'étudier les meilleures solutions en termes de localisation et de dimensionnement de ces ouvrages, avec aussi en parallèle, l'amélioration des ponts et têtes de ponts des ouvrages existants. Les faisceaux de localisation de ces projets ont été étudiés et partagés lors de l'atelier du SCoT sur les franchissements du 3 juin 2015 et s'établissent :

- au nord de l'agglomération valentinoise pour connecter les deux rives du Rhône, notamment la future déviation de Guilhaud-Granges/Saint-Péray/Cornas avec l'échangeur de l'autoroute A7, permettre le contournement de l'agglomération et ainsi d'y réduire le trafic de transit ;
- à l'ouest de l'agglomération romano-péageoise pour connecter la Drôme des Collines au secteur de l'Ecoparc Rovaltain, boucler le contournement de l'ensemble du pôle et permettre d'accroître la part des modes doux et transports en commun dans les centres villes ;
- au nord de Tournon et de Tain de manière à désengorger les ouvrages en centres villes, améliorer la desserte touristique du territoire par l'optimisation de préférence d'infrastructures existantes (barrage de Gervans par exemple).

[...]

II – Les franchissements du Rhône et de l'Isère dans le PADD

1.5 Créer les conditions d'une mobilité efficace pour tout le territoire

[...]

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 romanais,...) 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.

[...]

4.1 Conforter l'accessibilité et la position de carrefour du Grand Rovaltain

Évoluer d'un espace de passage à un territoire carrefour est une condition essentielle pour améliorer l'attractivité du Grand Rovaltain.

RAPPEL DES CONSTATS

Le Grand Rovaltain occupe une position stratégique, au carrefour de l'axe de communication majeur du couloir Rhodanien et du sillon Alpin, avec la proximité directe de l'arc Méditerranéen. Cette localisation est un atout pour le territoire notamment du fait de la proximité des grandes métropoles du sud-est français : Lyon, Marseille ou encore Grenoble. Le territoire bénéficie de ce fait d'infrastructures majeures : deux autoroutes mais aussi deux gares TGV, 4 gares TER/grandes lignes ; un port multimodal, le 1er port fluvial de plaisance ; un aéroport local ; l'accessibilité directe par la LGV à l'aéroport international de Lyon Saint- Exupéry.

Répondant à des logiques supra territoriales, la construction de ces réseaux a pour conséquences de segmenter le territoire selon un axe Nord- Sud, et d'en faire davantage un territoire de passage qu'un point d'arrêt, attractif ou rayonnant. L'enjeu réside donc dans le fait de renforcer à la fois les connexions du territoire avec le réseau autoroutier, mais aussi et surtout de renforcer la performance des modes alternatifs à la route.

LES ENGAGEMENTS

Le SCoT souhaite inscrire le Grand Rovaltain dans les échanges régionaux, nationaux et internationaux.

Le projet définit les dispositions pour que le Grand Rovaltain ne soit plus seulement aménagé comme un espace de passage, mais au contraire qu'il joue de sa position de carrefour du Sillon Alpin et du couloir Rhodanien. Le territoire se doit d'être acteur de ces dynamiques régionales qui le mettent en relation avec les métropoles lyonnaise, marseillaise et grenobloise. Il s'appuie également sur ses infrastructures et celles à créer (franchissements du Rhône et de l'Isère) pour s'ouvrir aux différents pôles économiques, décisionnels et d'échanges alentour tels que Montélimar, Vallée de la Drôme, ou les vallées ardéchoises et plus généralement ceux de l'axe rhodanien et du sillon alpin.

[...]

III – Les franchissements du Rhône et de l’Isère dans le 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 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 Toursier 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)**

[...]

- **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.

[...]

- **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.**