

**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

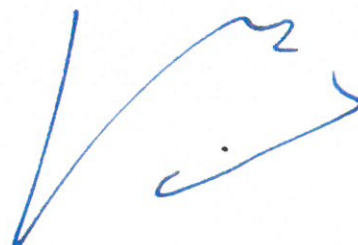
Monsieur le Ministre,

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

SCHEMA REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES AUVERGNE-RHONE-ALPES

Réunion du 31/08/2017 à Guilhaud-Granges

Contribution du Syndicat mixte SCoT du Grand Rovaltain Drôme Ardèche sur la thématique

« Aménagement du territoire - 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 (cf. document joint téléchargeable via ce [lien](#)) 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

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 Lônes, 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 Guilherand-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 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.

[...]

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 Tournier à Tournon et Tain, Pont Vieux et Pont Neuf à Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage, pont des Allobroges à Romans et Pizay ;
- 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.