PROJET ROVALTAIN EN DROME

RAPPORT FINAL

note aurg n° 08-018

SOMMAIRE

Préambule *4*

Rappel de la mission 4

Les territoires d'etudes 5

les atouts du projet Rovaltain *7*

Une localisation attractive à compléter par un positionnement et une image à l'échelle du « grand projet » 8

La labellisation « Grand Projet Régional Rhône Alpes » 11

L'accueil du pôle national de recherche et d'expertise en toxicologie et éco-toxicologie expérimentales 11

Le projet initial d'aménagement du site Rovaltain 13

Eléments de constat au regard des territoires *16*

Une armature urbaine à conforter 17

Un territoire en mutation, aux espaces libres à forte valorisation 18

Une activité agricole présentant encore de fort potentiel économique mais… 23

…des questions propres à certaines filières agricoles se posent pour le territoire 23

Une qualité environnementale a protéger 24

Un réseau d'infrastructures complet à mieux hiérarchiser 25

Une accessibilité rapide au secteur de Rovaltain qui pose la question de la place de la voiture 26

En résumé 31

Des perspectives de structuration de l'axe Romans - Valence *32*

deux scénarios possibles pour l'axe Romans / Valence en lien avec le développement du site : 33

Approche métropolitaine du Grand Projet Rovaltain *34*

Lecture du site Rovaltain et de son territoire 35

Approche de différents projets métropolitains pour l'établissement d'une grille de « points de convergence » 36

Application de cette « Grille » sur le projet Rovaltain 37

Pistes de réflexions ou de travail à initier 40

Mise en relation des approches avec le Grand Projet Rovaltain *42*

Un projet métropolitain : vers une mixité plus urbaine 43

Un principe d'aménagement : vers la création d'une ou plusieurs futures centralités du territoire 46

Les transports et les déplacements : vers des modes alternatifs mieux structurés 49

Ambition métropolitaine pour le Projet Rovaltain *51*

Un nouveau schéma d'aménagement porté par le syndicat mixte de Rovaltain 52

Quelques principes d'évolution de ce schéma pour une inscription « métropolitaine » accentuée 53

Une ambition pour un projet d'aménagement plus métropolitain 54

Une ambition dans le mode de gouvernance pour un véritable portage du projet metropolitain 56

Une ambition pour un territoire « métropolitain » equilibré, et la gestion de l'espace et du foncier qui en découle 57

En résumé 60

Annexes *61*

Présentation d'opérations prises en référence pour la constitution de la « grille d'analyse métropolitaine » 62

PREAMBULE

RAPPEL DE LA MISSION

Suite à la labellisation "Grand Projet Rhône-Alpes" du projet ROVALTAIN, le conseil Régional, appuyé sur la direction des politiques territoriales de la Région Rhône Alpes a sollicité le réseau des 3 Agences d'urbanisme de Rhône-Alpes pour l'accompagner dans ses réflexions pré-opérationnelles. Cette mission, discutée dès fin 2006, s'inscrit dans le programme partenarial des agences d'urbanisme avec la Région Rhône Alpes sur l'année 2007.

L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) a été désignée pour porter ce projet en lien avec Mme Brigitte Bariol, directrice de l'Agence de Saint-Etienne (EPURES).

Pour répondre à cette mission, le réseau des trois Agences d'urbanisme de la Région Rhône Alpes a proposé la mise en place d'une équipe projet regroupant les compétences suivantes : économie, habitat/foncier, planification, urbanisme réglementaire et projet urbain.

La commande et la méthode de travail proposées en février 2007 s'articulent autour de plusieurs volets :

- Prise de connaissance et intégration des études existantes sur le secteur menées par les différents partenaires ;
- Diagnostic des différentes échelles d'impact du projet – de l'échelle locale à l'échelle régionale - en passant par la Gare, la ZAC et la ZAD ;
- Potentiel et orientations programmatiques du projet au regard du territoire, mais également au regard d'autres projets (nationaux, européens, internationaux) de même envergure et ambition ;
- Positionnement et image de la zone au regard des objectifs d'implantation de structures de recherche et d'implantation d'activités importantes ;
- Ambitions à donner aux principes d'aménagement et de développement territorial.

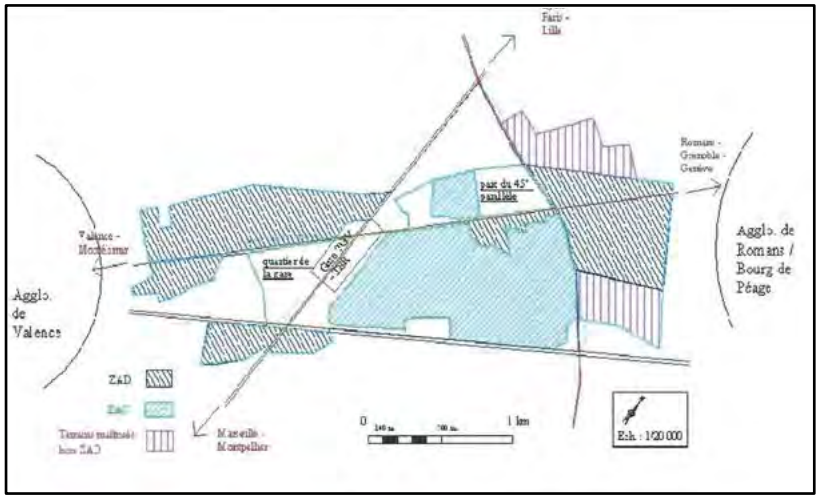
Un premier « rendu intermédiaire », constituant le « cadre général des sujets traités » du document final, a été présenté Conseil Régional. Suite à cette présentation, et à l'initiative de la Région Rhône Alpes qui a communiqué ce premier rendu intermédiaire aux partenaires techniques locaux, des rencontres ont eu lieu entre techniciens locaux et territoriaux en charge de réflexions et de suivi de ce projet. Dans ce cadre, nous avons été amenés à rencontrer et à échanger nos réflexions avec les représentants des services du CG26, des responsables du Syndicat mixte d'aménagement de Rovaltain et avec la MIPRA (Mission implantations et prospection Rhône Alpes). L'environnement et le contexte de l'étude ont profondément évolué entre son lancement et aujourd'hui : les acteurs locaux et territoriaux ont engagé de nouvelles études sur le secteur en parallèle ou suite à nos premiers rendus.

LES TERRITOIRES D'ETUDES

Les différentes échelles d'analyse

1. **Le périmètre de la ZAC** (Zone d'aménagement concerté) sur 150 ha

2. **Le périmètre de la ZAD** (Zone d'aménagement différé) sur 330 ha



3. **Les 53 communes membres du syndicat d'aménagement Rovaltain** dont les communes limitrophes (St Marcel les Valence, Châteauneuf s/ Isère et Alixan)

4. **Un espace plus large d'aménagement du territoire** à conceptualiser, autour du périmètre du **SCOT de la Plaine de Valence**

LES ATOUTS DU PROJET ROVALTAIN

UNE LOCALISATION ATTRACTIVE A COMPLETER PAR UN POSITIONNEMENT ET UNE IMAGE A L'ECHELLE DU « GRAND PROJET »

Un processus de développement inscrit dans la durée et le partenariat

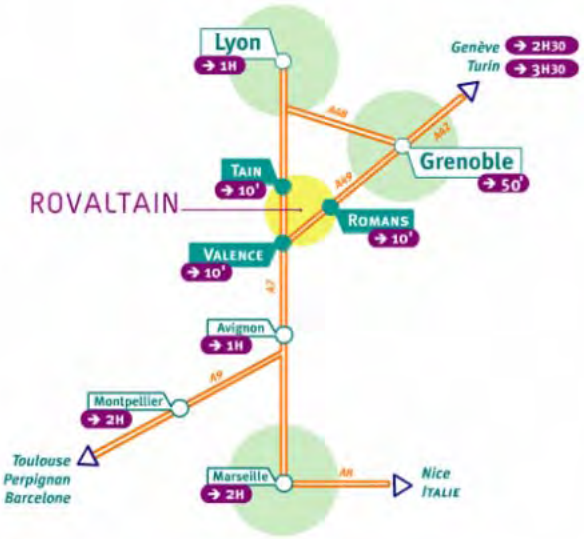
Dès 1989, le projet de création d'une gare TGV sur le bassin valentinois, associé à de nouvelles infrastructures routières (autoroute Grenoble / Valence), incite les élus des collectivités locales à s'unir pour optimiser le potentiel d'une telle implantation. Une implantation de la gare TGV sur la croix ligne TER / ligne TGV est finalement retenue avec comme objectif d'initier, d'accompagner et de maîtriser le développement d'une polarité structurante autour de la gare.

Desservi chaque jour par 52 TGV et par plus de 100 navettes interurbaines, c'est actuellement plus de 2 millions de personnes par an qui transitent sur le site de Rovaltain, offrant un potentiel fort de développement de programmes complémentaires. Cette situation favorable pose aujourd'hui la question des retombées en termes d'accueil de population et d'attractivité du territoire.

Les acteurs du projet

Le site économique du Rovaltain est porté par un syndicat mixte d'aménagement regroupant 53 communes qui est l'organisme en charge de la maîtrise d'ouvrage pour le développement du site autour de la gare TGV-TER. . Il s'appuie sur une ZAD de 330 ha. Outre la Gare, 2 tranches de la ZAC totalisant 20 ha (sur 150 ha) ont été réalisées, accueillant des bâtiments et des entreprises de qualité. L'ensemble des aménagements et des constructions s'inscrit dans une démarche de Haute Qualité Environnementale (Rovaltain ISO 14001). Le site accueille déjà des activités stratégiques, autour notamment de l'INEED (Innovation pour l'Environnement et l'Economie Durable).

Labellisé en juin 2006 "Grand projet Rhône-Alpes" par le Conseil Régional, le **site Rovaltain fait l'objet d'une candidature pour accueillir le Pôle national de recherche et d'expertise en toxicologie et éco-toxicologie expérimentales dont l'IRSN** (Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire) **pourrait être une tête de pont.**



Un site à l'articulation de grandes entités

A la jonction entre le Sillon Alpin et le couloir rhodanien

1. Le Sillon Alpin

Espace moteur de l'ensemble des Alpes du nord, le Sillon Alpin désigne, entre Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence, un ruban de villes et de territoires, qui en trente ans a connu un essor spectaculaire. Né en novembre 2000, le Sillon Alpin apparaît comme un territoire émergeant, né de la volonté politique des départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère et de la Drôme. Il a pour objectifs de :

-> mettre la puissance de la recherche publique et privée au service des entreprises ;

-> diffuser à tout le territoire les technologies-clés ;

-> imaginer l'avenir à 5, 10 ou 15 ans pour offrir aux habitants un cadre de vie préservé et un avenir à leurs projets ;

-> organiser des conditions plus harmonieuses pour la gestion de ce territoire à enjeux.

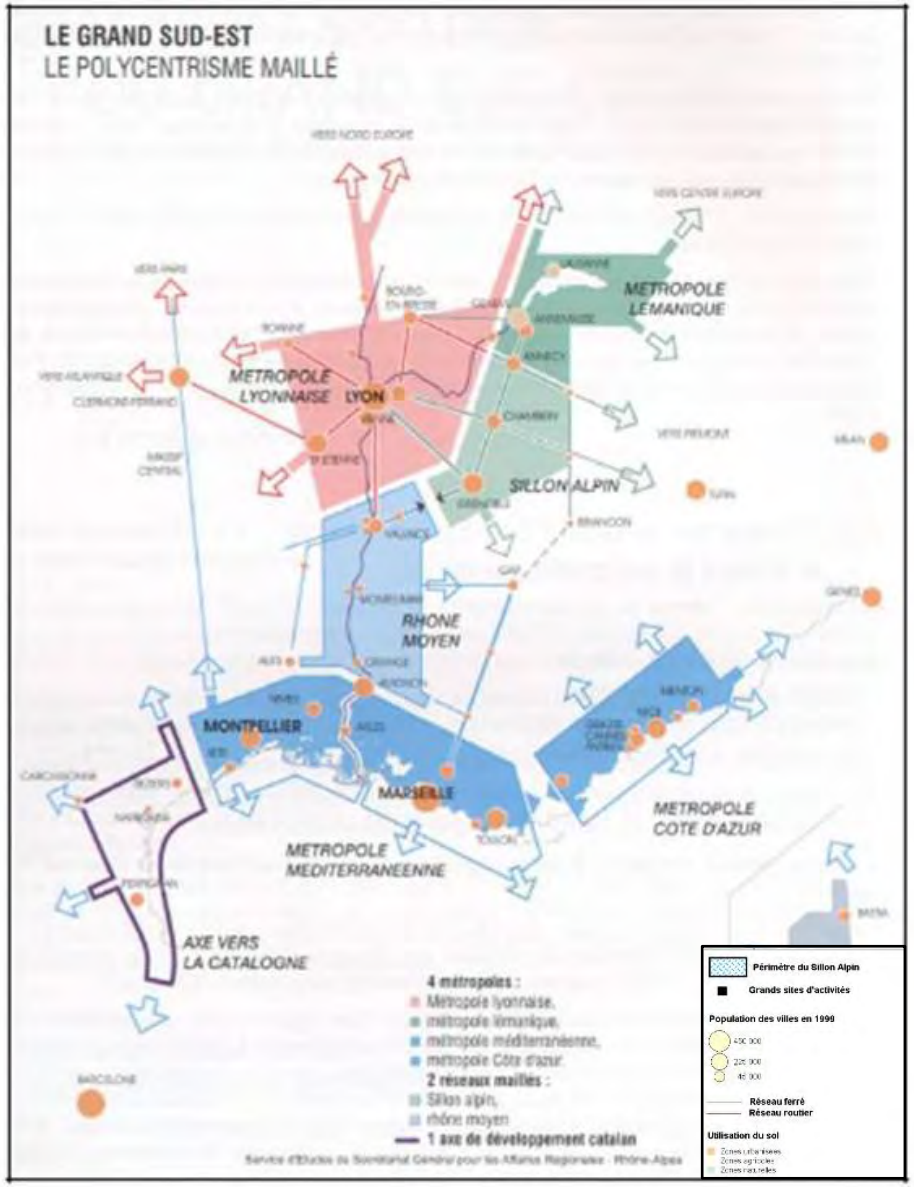
2. Le Couloir Rhodanien

Axe de communication majeur entre le Nord et le Sud de L'Europe, ce territoire s'est toujours développé à partir des flux le traversant (logistique et transport). Le Rhône a également constitué un élément fort de développement (navigation, production hydro-électrique et aujourd'hui les centrales nucléaire).

Sous l'influence de deux grands espaces métropolitains

L'espace métropolitain lyonnais et le système métropolitain méditerranéen sont deux éléments structurants à l'échelle européenne. Par leur poids de population respectif et leur poids économique, notamment en recherche et développement, ils sont des éléments moteurs de l'économie nationale. Le site de Rovaltain, même s'il n'est pas directement inscrit dans ces espaces est sous leur aire d'influence et peut en s'articulant bénéficier de leurs dynamiques.

Rhône Alpes sud, un territoire stratégique pour un rééquilibrage régional



Source DATAR 2003

Une appartenance à plusieurs pôles de compétitivité

La Région Rhône-Alpes accueille 13 pôles de compétitivité :
-> 2 mondiaux, **MINALOGIC** sur les nanotechnologies et les logiciels embarqués et **Lyonbiopôle** sur un vaccin et diagnostic ;
-> 1 à vocation mondiale, **AXELERA** dédié à la chimie et l'environnement ;
-> 7 pôles à vocation nationale, **TRIMATEC** sur les technologies du nucléaire, **TECHTERA** sur les tissus techniques, **SPORALTEC** sur l'industrie du Sport et des Loisirs, **TENERRDIS** sur les énergies renouvelables, **ARVE industries** sur les industries du décolletage, **Loisir numérique** sur le logiciel de jeux, **PLASTURGIE** sur la transformation des matières plastiques.

Trois pôles de compétitivité sont présents sur le site de Rovaltain : TENERRDIS, TRIMATEC et MINALOGIC.

1. TENERRDIS

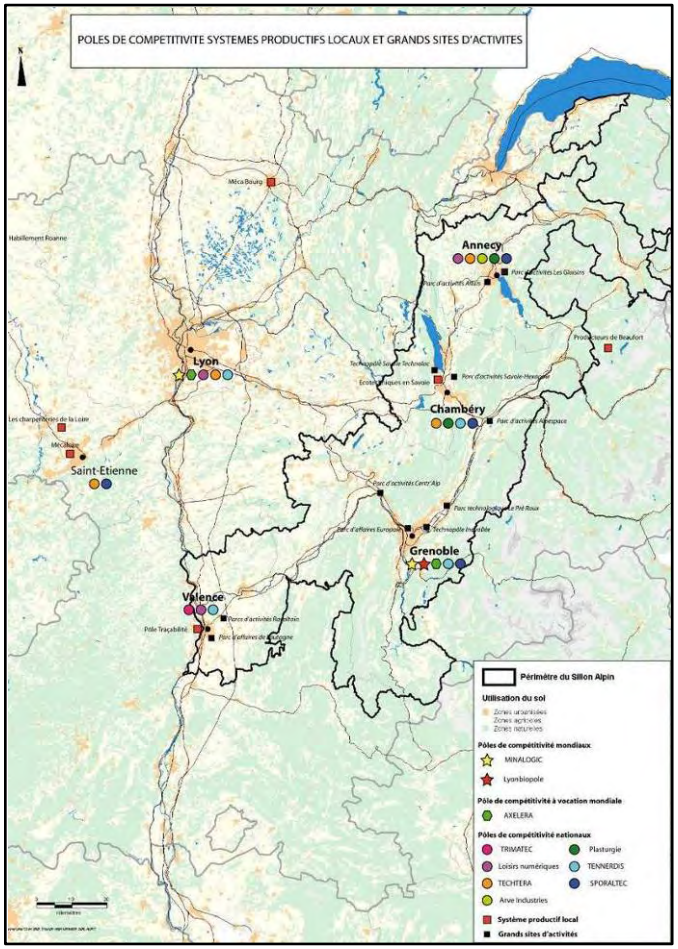
TENERRDIS est un pôle de compétitivité à vocation nationale dédié au développement des énergies renouvelables. Sa finalité étant d'optimiser l'utilisation de ces énergies dans les secteurs du bâtiment et des transports. Il est structuré autour de cinq programmes : l'énergie solaire et bâtiment, l'hydraulique, la biomasse, l'hydrogène et la pile à combustible, la gestion des réseaux.

2. TRIMATEC

Le pôle de compétitivité **TRIMATEC** s'appuie sur la recherche nucléaire. Les objectifs attendus ambitionnent d'économiser les ressources par la valorisation, la séparation et l'enrichissement des matières ; de protéger l'environnement par la gestion optimisée des sous-produits de la production industrielle (déchets et rejets) et de protéger l'homme, par la réhabilitation du patrimoine industriel et la maîtrise de l'intervention en milieux extrêmes. Le périmètre du pôle Trimatec s'étend sur trois régions (Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et PACA) et cinq départements (Hérault, Gard, Vaucluse, Ardèche et Drôme)

3. MINALOGIC

Ce **Pôle de compétitivité mondial** anime et structure la mise au point et la production de produits et services autour des solutions miniaturisées intelligentes pour l'industrie. Il repose sur le mariage inédit des micro-nanotechnologies et de l'intelligence logicielle embarquée. Minalogic s'adresse à tous les secteurs d'activités, y compris traditionnels, et répond à leur recherche de nouvelles valeurs ajoutées enrichissant leurs produits : santé, environnement, mobilité, media, textile, etc... Aujourd'hui Minalogic conjugue la puissance d'un des centres mondiaux leaders à la fois sur les micro et nanotechnologies (Minatec) et l'intelligence logicielle embarquée. Il associe grands groupes et PME, centres de recherche et de formation, Etat et collectivités territoriales, dans une dynamique d'innovation et au sein d'une gouvernance participative qui vise, pour les différents partenaires, à développer des synergies, travailler et innover ensemble.



LA LABELLISATION « GRAND PROJET REGIONAL RHONE ALPES »

Parallèlement à sa démarche d'aménagement solidaire du territoire (CDRA, PNR, Politique de la Ville, etc…), la Région Rhône Alpes soutient un certain nombre de grands projets structurants. Ceux-ci visent à appuyer la mise en synergie de compétences locales et régionales pour renforcer les potentiels de développement régional.

"Contribuer à aménager et à équilibrer durablement le territoire, générer de l'emploi et des activités socialement utiles, participer aux solidarités sociales et territoriales, préserver et valoriser l'environnement, mobiliser un large partenariat, contribuer à la notoriété et au rayonnement international de la région Rhône-Alpes, de ses atouts et de son excellence"... Telles sont les ambitions du Conseil Régional de Rhône Alpes qui entend soutenir les grands projets répondant à ces critères en leur décernant le label « Grand Projet Rhône Alpes ».

Les objectifs stratégiques sont de 4 ordres :
-> Rayonnement international ;
-> Recherche de l'excellence ;
-> Partenariat interdisciplinaire (institutions et société civile) ;
-> Développement durable et solidaire des territoires.

Rovaltain est le tout premier site à avoir obtenu le label "Grand Projet Rhône-Alpes" en octobre 2007 (suite à Délibération de la Commission Permanente de la Région RA).

L'ACCUEIL DU POLE NATIONAL DE RECHERCHE ET D'EXPERTISE EN TOXICOLOGIE ET ECO-TOXICOLOGIE EXPERIMENTALES

Source : MIPRA – CRCI Lyon

1. Un positionnement

Les industries chimiques, l'activité nucléaire, les nouvelles technologies, l'industrie agroalimentaire génèrent des risques en termes de santé et d'environnement. Les risques liés aux inondations auront provoqué ici comme ailleurs, une prise de conscience collective, une culture naissante du risque mais aussi la construction d'un véritable «savoir faire» et le développement d'outils de dédommagements, de prévention et finalement de précaution.

En France, il n'existe pas de pôle de recherche ni de plateau technique scientifique pluridisciplinaire qui soit spécifiquement dédié à la toxicologie, contrairement aux pays d'Europe du Nord, et notamment à l'Allemagne, à la Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. La région Rhône-Alpes est particulièrement concernée par cette problématique, elle présente la première densité en Europe d'industries nucléaires et chimiques, notamment sur Rhône Alpes Sud.

Plusieurs initiatives sont déjà prises notamment autour d'un centre de traitement des feux d'hydrocarbures au sud de Vienne, et l'implantation possible d'une section de l'IRSN (Institut de Radioprotection sur la Sécurité Nucléaire) à Rovaltain permettrait de valider l'intérêt d'une telle démarche. Les savoir-faire liés à la gestion des risques pourraient donner à ce territoire une vision d'excellence dans ce domaine.

2. Une opportunité

Le colloque scientifique international qui s'est tenu le 22 janvier 2007 à Rovaltain a confirmé la pertinence de doter la France d'une plate-forme pluridisciplinaire dédiée à la toxicologie et l'éco-toxicologie et une proposition a été formulée auprès du Gouvernement en ce sens.
La Région Rhône Alpes, par l'intermédiaire de son Vice Président délégué à l'animation et l'aménagement du territoire Didier Jouve, a soutenu cette initiative pour une implantation sur le site de ROVALTAIN. Le Conseil Général de la Drôme, la Chambre du Commerce et d'Industrie de la Drôme soutiennent également fortement ce projet.

Pour ce faire, la Région :
-> s'appuie sur les partenaires européens des « Quatre Moteurs pour l'Europe » et dans ce cadre sollicite des financements européens du 7ème PCRD ;
-> soutient la création d'un consortium transnational, initié à l'occasion du colloque du 22 janvier 2007, dont l'objet est de répondre à ces appels à projets du 7ème PCRD.

Les promoteurs du projet ont proposé à l'Etat :
-> de décider, à l'occasion du prochain CIACT, la création à Rovaltain du Pôle national de recherche et d'expertise en toxicologie et éco-toxicologie expérimentales, en s'inscrivant dans le cadre de l'initiative régionale et départementale, en cohérence avec la politique nationale ;
-> de concrétiser la création de ce pôle en décidant la délocalisation à Rovaltain de laboratoires de l'IRSN, constituant ainsi le noyau dur de ce Pôle.

Le CIACT (Comité interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) **du 6 mars 2006 a acté l'opportunité de la création du pôle national sur le site de Rovaltain** et à cet égard, décidé qu'une mission interministérielle devait être mise en place en vue de statuer sur la faisabilité du projet. Le rapport définitif de la mission interministérielle sera prochainement présenté au Gouvernement**.**

3. Une implantation potentielle : L'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN)

L'Institut recherche aujourd'hui une localisation dans le Grand Sud-Est pour implanter son nouveau pôle scientifique et technique dédié à la protection de l'homme et de l'environnement contre les rayonnements ionisants. Ce projet concerne 250 chercheurs dans un premier temps et 400 à terme.

4. Le suivi de la démarche – Comité scientifique

Un Comité Scientifique a été constitué. Son rôle est de déterminer le contour scientifique du projet, d'identifier les unités de recherche et de formation existantes ou à créer pouvant s'inscrire dans le projet et le promouvoir.

Il réunit les plus éminentes personnalités de la Santé et des Sciences de la vie de la Région Rhône-Alpes, animé par le Professeur Joseph Remillieux, Professeur Emérite de l'Université Lyon I.

LE PROJET INITIAL D'AMENAGEMENT DU SITE ROVALTAIN

1. Un parti-pris qualitatif

Depuis l'origine, le syndicat du Rovaltain a fondé son positionnement sur un concept de développement original : favoriser la croissance des ressources du territoire (économie, emploi, formation, matière grise, équipements structurants) autour de la gare TGV/TER (transport non producteur de gaz à effet de serre).

Au nom des 53 communes qui le composent, Rovaltain valorise un territoire collectif en respectant des principes de développement économique basés sur la non-concurrence interne, et sur l'attraction d'activités nouvelles et complémentaires permettant au Rhône-Alpes Sud de prendre sa place au sein du grand Sud-est.

La démarche qualitative de Rovaltain (charte de politique environnementale, HQE®, ISO 14001) débouche aujourd'hui sur l'accueil de projets de grande qualité architecturale favorisant les énergies et matériaux renouvelables

Pour développer le projet, plusieurs outils fonciers et opérationnels ont été utilisés :

-> une **ZAD** créée en 1994 sur 330 ha autour de la gare. Dans ce périmètre, les communes ont délégué le droit de préemption à Rovaltain;

-> une **ZAC** avec DUP sur 135 ha est créée en 1998, excluant les maisons d'habitation (cf. 150 ha avec la totalité).

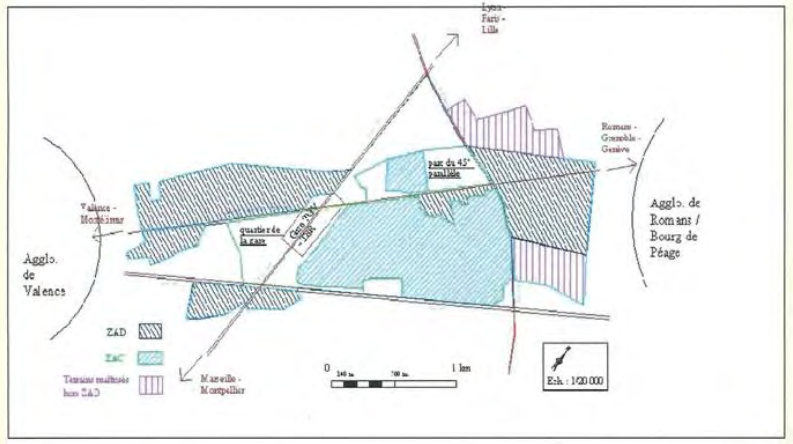
La particularité du syndicat mixte de Rovaltain est la gestion en régie directe du développement du projet y compris dans sa partie foncière et d'aménagement. C'est le syndicat mixte qui négocie les acquisitions foncières et qui engage les procédures d'aménagement de la ZAC en tranche. A ce titre, à partir des échanges établis avec Mme Roche, Directrice du syndicat mixte de Rovaltain, le bilan mi-2007 est le suivant :

-> 120 ha sont déjà maîtrisés par Rovaltain suite à des négociations à l'amiable ;

-> 10 ha sont acquis par voie d'expropriation (en cours).

Restent environ 5 ha constitués de maisons, de bâtiments agricoles, de silos, à maitriser.

La ZAD arrive à échéance fin 2008 : il y a nécessité d'engager une réflexion sur l'après ZAD et sur le périmètre pertinent.



L'échéance de la ZAD fin 2008 pose la question du maintien d'un prix faible à l'avenir (cf. 3,5 €/m² moyens réalisés sur les 120 ha) permettant de proposer dans le cadre du Grand Projet Rovaltain des assiettes foncières à aménager encore attractives en prix.

Cette échéance pose également la question de l'approche foncière à venir sur le territoire (au-delà du site Rovaltain) au regard des prix pratiqués (10 à 15 fois plus cher) dès à présent dans les projets de nouvelles zones d'activités.

En créant la ZAC et la ZAD, le territoire a voulu organiser un développement à partir de cette gare présentant deux caractéristiques essentielles :
-> celle d'être construite en périphérie de deux agglomérations (Valence et Romans sur Isère) ;
-> celle d'interconnecter une ligne grande vitesse et une ligne TER (Valence – Genève).

La ZAD et la ZAC ont été respectivement voulues comme des outils « opérationnels » pour l'engagement du projet et l'aménagement du site. La maîtrise d'ouvrage de ces deux outils (d'aménagement opérationnel et d'action foncière) est détenue par le syndicat mixte de Rovaltain.

2. Réalisation de la première tranche

Source : Syndicat mixte de Rovaltain

Concept initial

Un parc économique et scientifique dédié à l'implantation d'activités de haute technologie conçu selon les critères de la haute qualité environnementale.
Près de 100 ha structurés pour accueillir des activités innovantes et centrées sur les filières structurantes de l'économie du département (agroalimentaire, bois, traçabilité, énergie...), avec deux secteurs aménagés à ce jour :

Le quartier de la Gare - Pôle tertiaire

Il accueille sur 10 hectares des activités de bureaux et des services y compris une offre en hôtellerie et restauration, à savoir :
-> l'INEED RA (Innovation pour l'Économie et l'Environnement Durables de Rhône-Alpes), bâtiment de 4000 m² qui accueille le Pôle de développement durable de la CCI de la Drôme ;
-> le SDED (Syndicat Départemental d'Énergies de la Drôme), original par sa forme circulaire, haut de 16 m, innovant par sa façade conjuguant pare-soleil et cellules photovoltaïques ;
-> des programmes de bureaux, Le Crysval (3200 m^2 SHON), le Rovalparc avec une brasserie (à terme 5500 m^2 de SHON en R+3 et parkings souterrains) et d'un hôtel restaurant, 70 chambres (5500 m^2 de SHON en R+3).

Le Parc d'activité du 45ème parallèle

Un site de 20 hectares conçu et réalisé selon des critères de développement durable et la démarche de Haute Qualité Environnementale, destiné aux PME/PMI, à la petite production et transformation.

9 ha ont été déjà aménagés lors de cette première tranche. Trois entreprises sont installées à ce jour ; d'autres projets sont à l'étude.

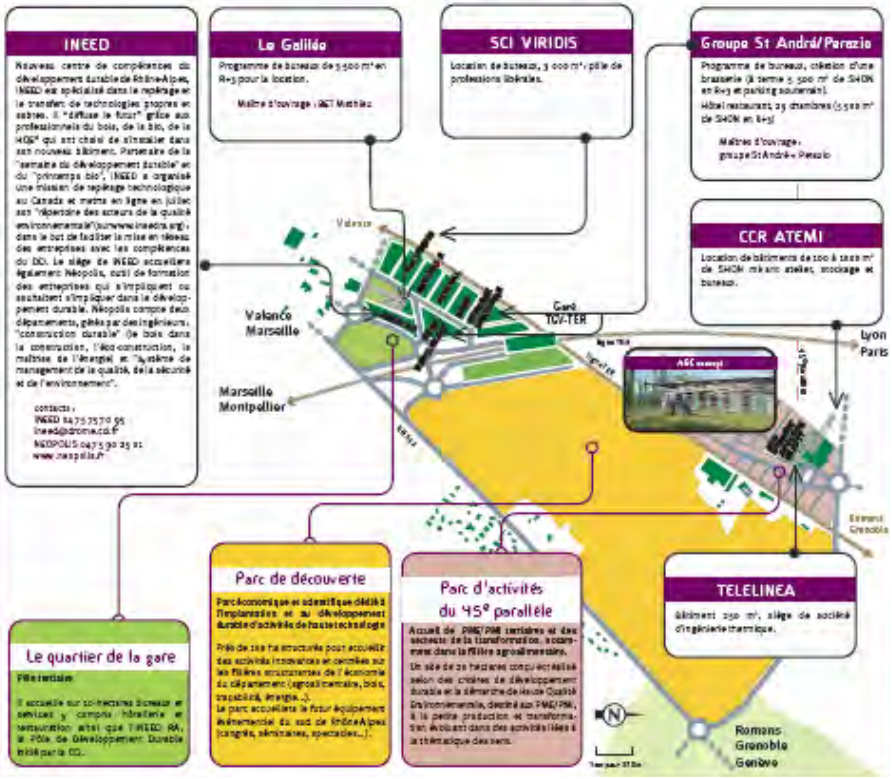
.

Le site doit également accueillir à terme un ensemble de services aux entreprises :

- immeuble de bureaux ou bâtiments d'activités ;
- centre d'affaires ;
- lieux de séminaires, salles de conférences ou de visioconférence ;
- services bancaires et postaux ;
- agence de voyage, location de véhicule ;
- hôtellerie, restauration ;
- Internet très haut débit ;
- crèche d'entreprises ;
- système de covoiturage.

A ce jour, la phase de confortement de la première tranche d'aménagement du pôle tertiaire de la « gare » de Rovaltain est en cours (implantation du Galilée). De même, de nouvelles implantations sont en cours sur la partie du parc d'activités du « 45ème parallèle »

Les travaux de définition et de calibrage de la deuxième tranche de la ZAC sont en cours. Cette deuxième tranche d'aménagement viendra renforcer le positionnement du quartier Est « d'affaires » avec des implantations de bureaux, mais également de services.



ELEMENTS DE CONSTAT AU REGARD DES TERRITOIRES

UNE ARMATURE URBAINE A CONFORTER

Un territoire structuré sur **trois pôles** principaux ayant des identités différentes :

- **Valence** / Bourg les Valence / Portes les Valence / Saint Marcel les Valence, 95 000 habitants (plus 20 000 habitants côté Ardèche), image centrée sur la recherche université et l'industrie – gastronomie, pôle logistique ;
- **Romans sur Isère** / Bourg de Péage, 43 000 habitants, image portée par le Vêtement, chaussures et de l'agroalimentaire ;
- **Tain l'Hermitage** / Tournon, 15 000 habitants, image du vin et de la gastronomie (musée du Chocolat).
-

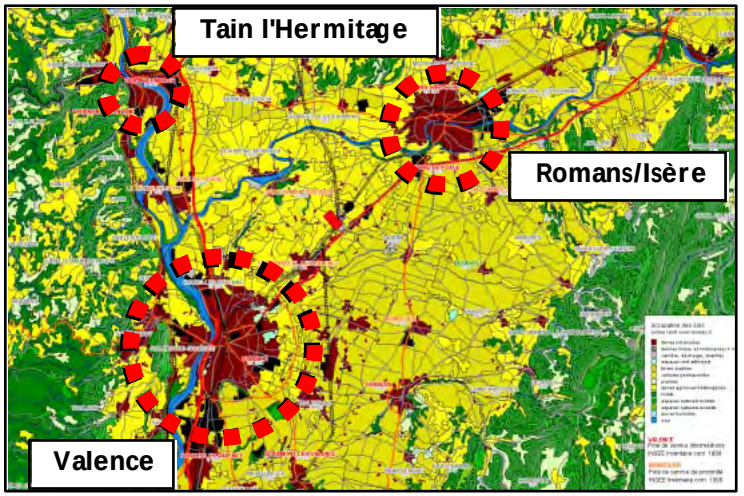
Ces trois pôles proposent une offre d'habitat urbain dense, mais développent déjà beaucoup de pavillonnaires et arrivent à saturation des capacités foncières sur leur territoire communal (l'offre n'étant plus que dans le renouvellement urbain ou l'extensif par la mobilité résidentielle).

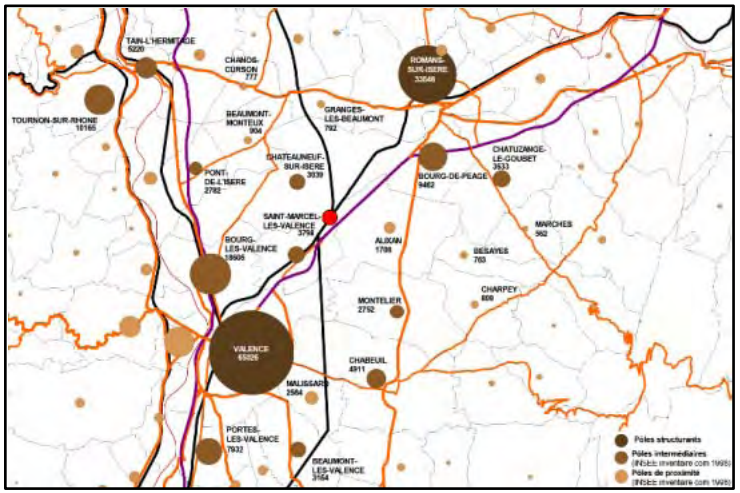
Un réseau constitué de **communes moyennes** autour de Rovaltain (Saint Marcel les Valence, Châteauneuf sur Isère, Chabeuil, etc.) relativement importantes en surface, accueille des zones artisanales et commerciales importantes, ainsi que des zones pavillonnaires périphériques significatives.

Les **villages** (Alixan, Beaumont, Besayes, etc.) offrent une localisation résidentielle attractive mais n'ont pas une structure urbaine suffisante pour permettre l'accueil de programmes de logements plus denses et diversifiés (types, statuts, financements, ...), d'où un risque de développement de quartiers pavillonnaires isolés en périphérie dans les secteurs agricoles sans lien avec les secteurs centraux et les quartiers historiques.

La multiplication des petits programmes en habitat individuel risque d'engendrer un mitage récurrent de l'espace, et donc une modification importante à terme de l'usage de l'espace existant et environnant du Rovaltain.
Cette modification se traduit déjà aujourd'hui, en accompagnement de cet habitat, du développement d'une économie résidentielle (équipement de la maison, bricolage, ...) à travers différentes nouvelles zones commerciales et artisanales, du développement des déplacements individuels pour les achats courants.

Cette évolution touche la plaine de l'Isère, y compris le **territoire d'accueil** du projet Rovaltain.





UN TERRITOIRE EN MUTATION, AUX ESPACES LIBRES A FORTE VALORISATION

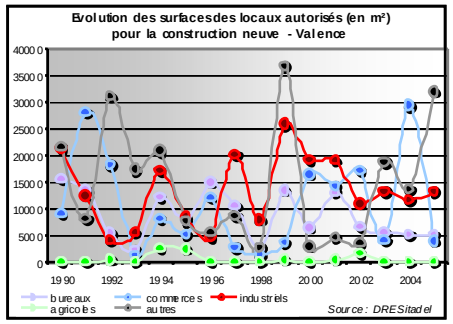
1. Des espaces économiques et commmerciales à mieux qualifier et à organiser

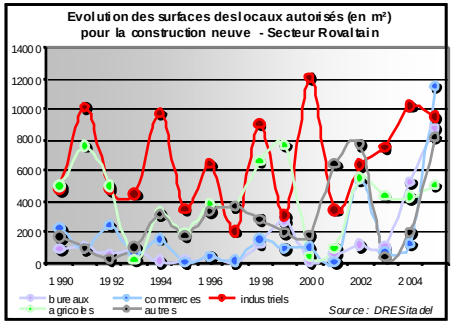
Source : DRE Sitadel – AURG 2006

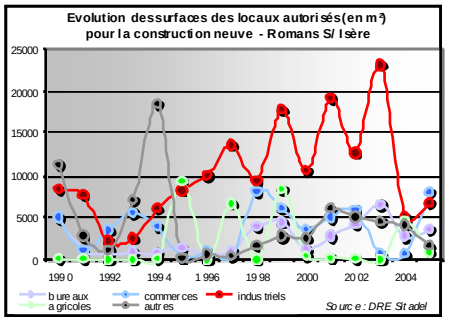
A. Les différents segments de construction des activités dans la plaine de Valence

Le **secteur de Rovaltain** maintient son niveau de production en locaux industriels et connaît une hausse significative sur les commerces et les bureaux.

Toutefois, ce secteur est en volume **global 1,5 à 3 fois en dessous des productions des deux autres pôles urbains limitrophes** (cf. Valence et Romans Sur Isère).

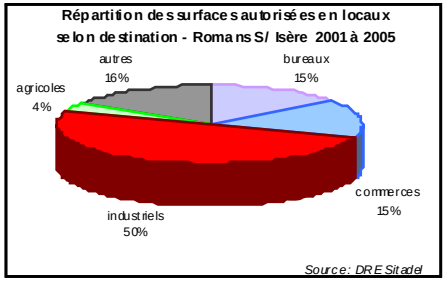


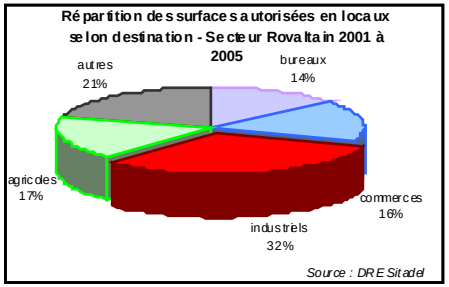


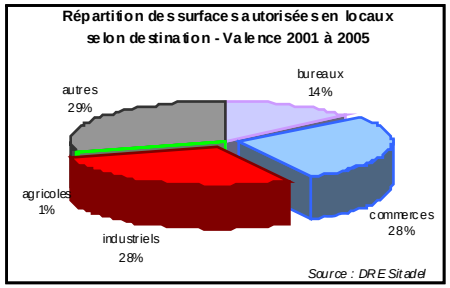


Le secteur pèse encore peu en activité immobilière de locaux (20 % des surfaces totales en moyenne de la Drôme)

A partir d'une approche par répartition de segments d'activités sur la période 2001 - 2005, l'activité appréciée en surfaces autorisées laisse apparaître des états différenciés selon les secteurs : **équitable entre commerces et industriels sur Valence, fortement industriels sur Romans, industriels mais encore agricoles sur le secteur Rovaltain.**







Le projet Rovaltain s'inscrit dans un territoire jusqu'à présent plutôt caractérisé par une activité de constructions économiques en locaux industriels et agricoles (cf. analyse en surfaces autorisées).

On note une progression ces dernières années des autres segments d'activité (commerces, bureaux et autres) contrairement aux pôles urbains limitrophes (stagnation de l'activité, voire baisse sur l'industriel).

Cette évolution vient modifier la structure de production de locaux d'activités sur le territoire ; quelques effets du projet Rovaltain sont déjà perceptibles dans le traitement et la composition des nouvelles zones d'activités (orientation vers le service)

B. Etat des lieux des zones d'activités autour de Rovaltain

Récemment, les Communautés de communes du Pays de Romans et du Canton de Bourg de Péage ont regroupé leurs services économiques sous forme d'un Syndicat Mixte Romans Bourg de Péage Expansion.

Rovaltain se trouve également à **proximité** :

- immédiate de la zone d'activité Nord de Saint Marcel les Valence (Les Plaines/Mathias) ;
- immédiate de grandes zones commerciales : la zone commerciale des Couleures développée autour d'enseigne d'équipements de la maison et celle de l'Hage en cours de développement autour de Castorama ;
- de la grande zone d'activité Sud de Bourg de Péage.

On note donc une multiplicité des implantations industrielles et commerciales, à proximité et autour de Rovaltain, sans recherche de complémentarité entre elles, avec une tendance à l'étalement au sein de ces zones, de faible qualité environnementale, au traitement sommaire et à l'image « brouillonne ».

A cela s'ajoute, l'émergence de projets en limite proche de Rovaltain, notamment le projet « **Les Marhles** », zone d'activité de 20 ha sur la commune d'Alixan en bordure de la voie rapide (face à Rovaltain) dont les premiers aménagements ont commencé courant 2007.

Ces éléments pourront être complétés par une étude du CG26 référençant l'ensemble des zones d'activités présentes dans le département (disponibilités, réserves et potentialités de développement) et interrogeant l'offre actuelle en foncier d'activités (prospective).

Le positionnement spécifique de Rovaltain (sur l'implantation de structures de recherches et d'entreprises adaptées aux parcs technologiques) permet aujourd'hui aux autres zones d'activités d'accueillir tous les types de demandes d'implantations industrielles et commerciales « classiques ».

Il est important de souligner l'exemple de qualité de traitement réalisée sur la tranche Couleures 3 (cf. photos ci-dessus).

Cette qualité d'aménagement a pu être atteinte entre autre grâce à un montage différent de la zone : un investisseur unique qui a "porté" les bâtiments

Ces éléments poussent à plusieurs réflexions :
-> les modes de montage des projets, et plus particulièrement l'intérêt d'investissements plus intégrés ;
-> la coordination et l'articulation des zones d'activités à travers un schéma de développement économique « maitrisé ».
-> une recherche de requalification et de densification des sites existants sont à envisager (cf. liaison difficile entre la zone d'activités Nord de Saint Marcel les Valence et Rovaltain).

2. Un développement résidentiel en forte dynamique mettant les territoires sous tension

A. Mesure de la dynamique résidentielle dans la plaine de Valence

Source : DRE Sitadel - AURG

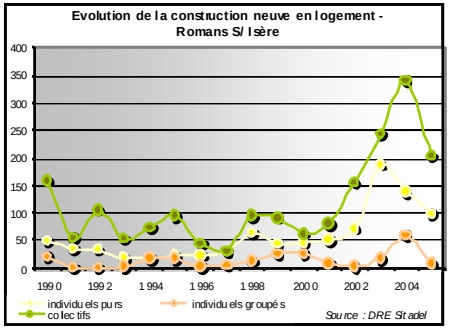
Les différents secteurs représentent les parts suivantes de l'activité moyenne/an globale du marché drômois sur la période 2001 à 2005

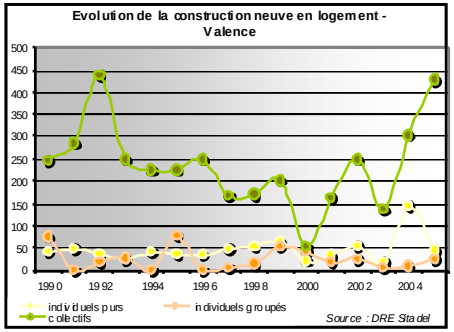
Part moyenne par année sur 2001 à 2005	Nb moyen de logements autorisés	Surfaces moyennes en logts autorisés
Ville de Valence	9 %	7 %
Bourg Les Valences	3 %	3 %
Tain l'Hermitage	1 %	1 %
Romans sur Isère	8 %	7 %
Bourg de Péage	2 %	1 %
Secteur Rovaltain (St Marcel Les Valence, Châteauneuf-Sur-Isère, Alixan, Pont de l'Isère)	3 %	3 %
Total	26 %	22 %

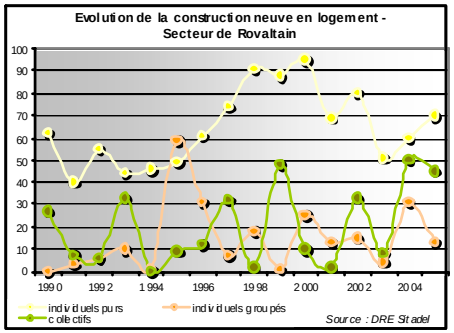
Le secteur qui nous intéresse représente **entre 1/4 et 1/5 de l'activité immobilière en logements neufs de la Drôme** selon la nature de l'observation (en volume ou en surfaces autorisées).

En regardant plus dans le détail, l'activité immobilière a connu récemment des évolutions significatives sur ces différents territoires :

- le secteur de Rovaltain présente une production principalement animée par l'individuel, qui après un «pic» en 2000 connaît une régression progressive par palier, face à un marché du collectif au coup par coup ;
- les secteurs plus urbains montrent un développement à nouveau centré sur la maison individuelle durant la dernière période (entre 2000 et 2004), répondant aux attentes de ces agglomérations en quartiers résidentiels périphériques, accompagné par une montée en puissance de la production en collectif, qui a fortement augmenté sur Romans S/Isère et retrouvé son niveau de 1992 (avant crise) sur Valence en 2005.







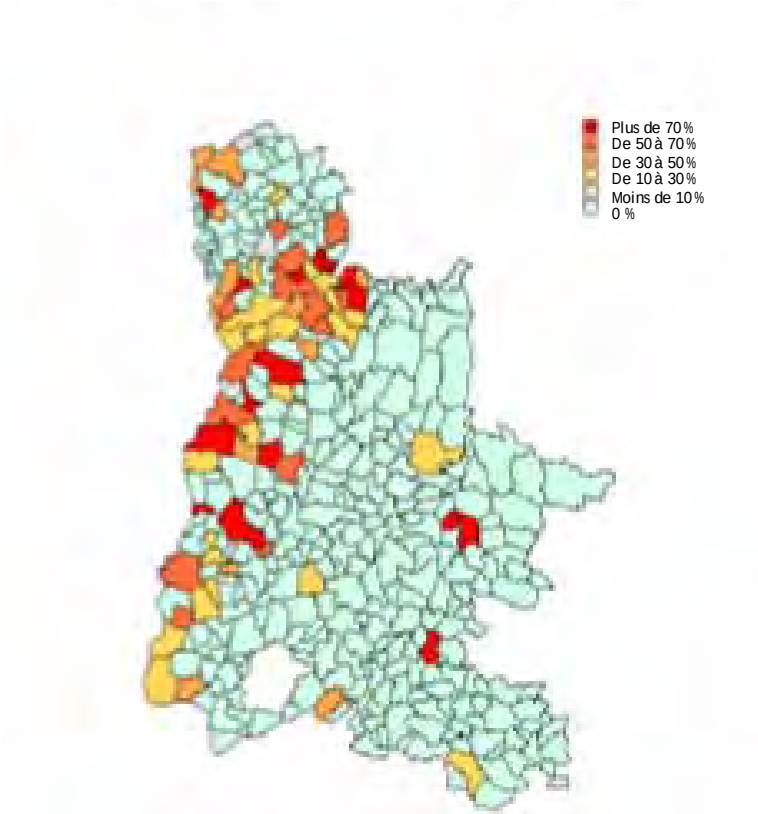
Le Projet Rovaltain s'inscrit dans un secteur où l'activité immobilière est très centrée sur l'individuel résidentiel et pavillonnaire (lotissements très présents dans les ventes), aux opérations en collectif encore limitées en taille et réalisées au coup par coup, face à des pôles urbains limitrophes comme Romans S/ Isère et Valence où l'offre en individuel a connu une forte progression après 2000 mais qui, pour des raisons de limitation de l'espace, se concentrent désormais sur la production de collectif, qui s'est depuis à nouveau fortement développée.

B. Accès au territoire et diversité d'offre d'habitat sur le secteur : quelle réalité ?

Sources : Extrait de « Le marché du lotissement de la Drôme de 1990 à 2003 – Les Cahiers de l'Adil 26 » - Janvier 2005
Source : DRE – Sitadel - Filot

Une offre significative de lotissements sur le secteur sur la dernière période

Part des ventes de lotissements
Sur le nombre de logements commencés en 2002 et 2003

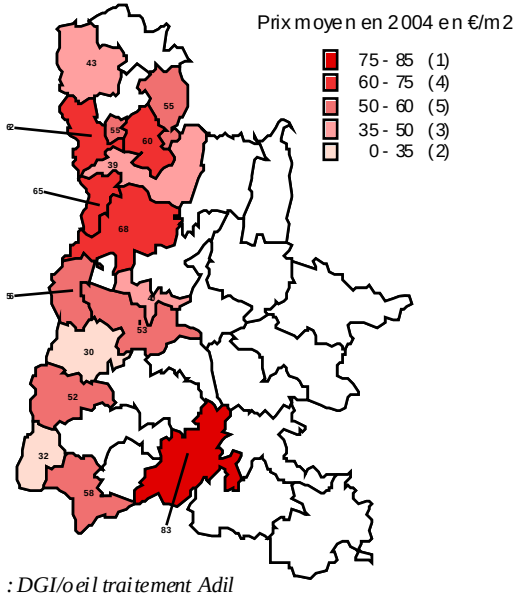


Comme espace de desserrement de Valence, le secteur Rovaltain offre de nombreux **gisements fonciers** permettant de répondre à la demande non satisfaite sur les pôles urbains ;

Des prix en forte progression pour les lots à bâtir

Selon les données de l'Adil 26, les terrains équipés en lotissements ont progressé de 1995/1996 à 2004 de + 118 %.
Le secteur de Rovaltain est un des secteurs où les prix/m² moyens en lots à bâtir à destination des particuliers est la plus importante de la Drôme en 2004 (un des secteurs de référence en prix).

Terrains à bâtir en lotissement



Source : DGI/oeil traitement Adil

Le territoire qui nous intéresse présente une caractéristique forte de développement résidentiel centré principalement sur la **maison individuelle**, générant un **mode de développement spatial uniquement** dépendant de **l'automobile**.
Face au **mitage progressif** des espaces agricoles et naturels de qualité et des objectifs d'ouvertures à l'urbanisation des nouveaux PLU des communes environnantes (Châteauneuf s/ Isère, Alixan, St marcel les Valence)…, quelle pourrait être la place de Rovaltain dans les programmations résidentielles à venir ?

3. Une tension qui accentue la necessité de diversification du parc de logements neufs

Extraits de l'Etude de définition d'un observatoire de l'habitat et pré-diagnostic habitat pour le Syndicat Mixte de la Drôme des Collines – Septembre 2006

«La production est encore majoritairement réalisée sous la forme de maisons individuelles en milieu de parcelle, dont plusieurs observateurs soulignent la piètre qualité architecturale. En effet, la Drôme des Collines accueille des ménages aux ressources relativement modestes, ne leur permettant pas toujours, compte tenu des coûts fonciers, d'investir fortement dans le bâti. Les logements produits participent donc peu à la valorisation patrimoniale et paysagère du territoire et, alors même que ce parc est très récent, il prend peu en compte les problématiques d'économie d'énergie, d'économie foncière et de qualité environnementale».

-> Un besoin global de développement du parc collectif et locatif, notamment dans les secteurs ruraux.

Extraits

« L'augmentation des prix fonciers et immobiliers s'est traduite par une plus grande difficulté des ménages à accéder à la propriété, comme le montre la régression de la part des prêts à taux zéro dans les statistiques de l'accession. Par ailleurs, le vieillissement de la population, la mise en couple plus tardive des jeunes, les séparations,… impliquent de nouveaux besoins. Les logements collectifs ou intermédiaires, une offre proche des services et commerces, l'accession abordable et le locatif… méritent donc d'être davantage développés, et pas seulement dans les communes centres qui assument actuellement très majoritairement cette diversité. Pour cela, certains blocages doivent encore être levés. D'abord du coté des communes dont certaines sont encore réticentes, faute de connaître des exemples locaux d'opérations bien intégrées en milieu rural, alors même qu'elles reconnaissent par ailleurs l'enjeu de cette diversification pour leur équilibre démographique. Ensuite du coté des opérateurs en mesure de proposer des produits alternatifs qui ne sont pas présents sur l'ensemble du territoire. »

-> Des besoins accrus en logements sociaux

Extraits

« Le délai théorique d'attente pour un logement social dans la Drôme des Collines est évalué à environ deux ans et demi et le nombre de demandeurs, qui s'élève à 2.600, évolue régulièrement à la hausse et devrait continuer à augmenter compte tenu des caractéristiques des ménages qui s'installent sur le territoire. Là encore, si le parc se développe très progressivement dans l'ensemble du territoire, le contraste reste fort entre les communes centres et les communes les plus rurales, nombre d'entre elles n'ayant aucun logement social. Des blocages peuvent persister dans ce domaine également : mauvaise image du logement social faute de connaissance réelle des programmes qui peuvent être conçus par les opérateurs, crainte vis-à-vis des besoins d'accompagnement social, mais également difficultés techniques, financières ou foncières. »

-> Les perspectives du projet Rovaltain

A 10-15 ans, le projet d'aujourd'hui prévoit sur 300 ha un potentiel de 12.000 emplois à ce terme.
Le développement de l'emploi engendrera une pression résidentielle forte sur le territoire d'accueil.
Cette pression sera d'autant plus difficile à maîtriser si elle est renforcée par l'arrivée de chercheurs et de cadres « urbains » pour lesquels les références des prix du foncier et de l'immobilier dans le territoire ne seront pas dissuasifs (au regard des prix pratiqués dans leurs territoires d'origine). En contrepartie, des écarts de moyens financiers entre population locale et population nouvellement accueillie, peuvent engendrer des migrations résidentielles avec des risques de ségrégation sociale et spatiale au sein et autour de Rovaltain.

Face à la nécessité de diversité et aux nouveaux besoins des actifs de Rovaltain, les communes rurales et périphériques aux pôles urbains de référence (Valence et Romans) sont-elles encore en capacité de développer et de proposer par elle-même cette **offre**.

Au regard des évolutions actuelles, quelle garantie pour le territoire d'éviter le développement de projets « parachutés », à proximité de Rovaltain, venant poursuivre la tendance « patchwork » actuelle des zones d'activités ?

Dans un soucis de développement durable, une organisation de la structure globale du territoire pour des **équilibres** pérennes à terme, économiques, résidentiels mais aussi agricoles, **est à promouvoir** afin de cesser les implantations sans lien avec l'armature de Rovaltain mais également des principaux centres bourgs des communes limitrophes.

UNE ACTIVITE AGRICOLE PRESENTANT ENCORE DE FORT POTENTIEL ECONOMIQUE MAIS...

1. Contexte général

Source : Extraits du diagnostic de la Chambre d'agriculture de la Drôme

«Le département de la Drôme dispose d'une surface agricole dont sa part dans la surface totale du département est d'environ 40%. Elle se concentre de plus en plus sur les plaines et certains bas plateaux du couloir Rhodanien. Avec 230 800 hectares, cette surface est stable par rapport à 1988. La surface libérée par les exploitants ayant cessé leur activité contribue davantage à l'agrandissement des structures en place qu'à l'installation de nouveaux producteurs. Ainsi la taille moyenne des exploitations a progressé, passant de 20 à 26 hectares, un chiffre inférieur à la moyenne régionale.

Sur quelques 8.900 exploitations recensées près de 4 800 (soit 54%) sont dites professionnelles. Chacune d'elle occupe au moins une personne à trois quarts de temps sur l'année.

La surface agricole départementale se maintient alors qu'un quart des exploitations a disparu depuis 1988. La réduction concomitante de la main d'œuvre familiale s'accompagne d'un recours à la main d'œuvre salariée, le plus souvent saisonnière, pour satisfaire les besoins notamment de l'arboriculture et de la viticulture.

Au total ce sont plus de 20.000 agents qui travaillent annuellement en agriculture. «70% de la main d'œuvre est recensée dans des exploitations spécialisées viticoles ou arboricoles».

«Les grandes cultures (céréales, oléo-protéagineux), les cultures industrielles (plantes à parfum, semences grainières) et l'arboriculture (abricots, pêches, noix) sont les activités dominantes du département parmi tant d'autres (polyculture, élevages ovins, caprins, bovins et horticulture). La viticulture tient également une place majeure avec, notamment, les Côtes du Rhône et la Clairette de Die».

La Drôme représente plus de la moitié du potentiel de la production fruitière de la région Rhône-Alpes. Elle occupe une place de leader en fruits à noyaux à l'échelle nationale. La filière arboricole génère un nombre important d'emplois tant au niveau des exploitations agricoles que des secteurs d'amont et d'aval. Les impacts de la Sharka qui décime aujourd'hui les vergers autour du site (12 communes impactées, 150 ha sur 600 à arracher, 249 entreprises concernées), réduise sa vitalité mais de remettent pas en cause son potentiel.

2. Les activités agricoles qui concernent le secteur

Source : Extrait du diagnostic de la Chambre d'agriculture de la Drôme

« La Drôme des Collines, région de polyculture - élevage compte environ 1 500 exploitations professionnelles (soit 7 % des emplois du territoire) et présente une grande variété de productions (arboriculture et maraîchage, viticulture, élevage bovin ou volailles,...) marquées par des signes de qualité divers (AOC, label, marque AB,...).

Face à une diminution significative des agriculteurs sur le territoire (28% d'exploitation en moins de 1988 à 2000), les élus et leurs différents partenaires socio-économiques ont souhaité mobiliser des outils pour favoriser la transmission des exploitations et l'installation.

Des réflexions ont également porté sur le développement de l'agro-tourisme qui a permis, de longue date, de fournir un complément de revenu aux agriculteurs. En effet, dans un contexte où un certain nombre de productions du département connaissent des difficultés, de nombreux chefs d'exploitations agricoles envisagent de s'orienter vers d'autres modes de commercialisation (gîtes ruraux, chambres d'hôtes, ferme auberge, ferme séjour, camping, ...). »

... DES QUESTIONS PROPRES A CERTAINES FILIERES AGRICOLES SE POSENT POUR LE TERRITOIRE

Source : Entretiens avec la SAFER Rhône Alpes – Avril à Juillet 2007

En attente des résultats de quatre études en cours de finalisation par la SAFER :

1. Réalisation d'un diagnostic territorial préalable à l'aménagement de l'espace à vocation économique des communes de Chateauneuf S/ Isère d'Alixan et de St Marcel Les Valence – 1er semestre 2007 ;
2. Réalisation d'un diagnostic foncier CDRA Drôme des Collines - 1er semestre 2007 ;
3. Réalisation d'un diagnostic foncier CDRA Valence Drôme Ardèche Centre – 1er semestre 2007 ;
4. Réalisation d'un diagnostic foncier PSADER Vallée de la Drôme.

Résultats non à disposition

1. L'arboriculture sur les coteaux

On note un développement et une structuration importante de la filière arboricole (production, transformation, commercialisation), qui dégage une marge brute importante. Elle représente une des formes d'agriculture de la Drôme la plus forte économiquement : une économie de pointe très structurée / sociétaire, en amont comme en aval. De nombreux emplois dépendent de cette activité (cf. pages précédentes).

Ce qui ressort de manière prégnante des espaces agricoles situés autour de Rovaltain est la forte proportion des terres exploitées, et la très faible part de terres incultes ou délaissées.

La crise arboricole actuelle (**maladie de la Sharka**) remet en cause la base économique du système.

2 options se dessinent :

- des exploitants qui décident de replanter et poursuivre leur activité, avec une volonté de se maintenir sur place ;
- des exploitants qui souhaiteraient passer d'une culture saisonnière à une culture annuelle (ce qui pose la question de la pérennité), avec en appui des projets de diversification – développement du tourisme rural (gîte, location dans les exploitations agricoles, ...), transformation et vente sur place, ...

Il ressort clairement que de **grandes exploitations** (en dizaine d'ha) sont présentes sur le territoire (existence de départ/vente de taille importante) et pourraient faire l'objet de **mutations** à très court terme ; Dans un contexte difficile pour la filière arboricole, on note aussi une recherche de diversité d'activité pour des rentrées financières complémentaires : agro-tourisme, vente de terrain pour l'urbanisation, ...

Concernant les coteaux et la prairie à proximité de Rovaltain, les agriculteurs semblent moins attachés au maintien des terrains en agriculture, dont la vente (séparation) peut être vécue comme un soulagement.

2. La plaine agricole

Elle connaît des **rendements** intéressants. Dans le cadre de l'enquête réalisée par la SAFER RA parmi les exploitants situés autour de Rovaltain, il ressort la volonté de poursuivre et de vivre «pérennement» de l'agriculture (projets d'extension).

Pour finir, la SAFER RA observe qu'environ **700 ha ont fait l'objet d'un changement de destination autour de Rovaltain** (sur un périmètre large) comprenant les communes de Chateauneuf s/Isère et d'Alixan.

Ces éléments posent l'importance de la réflexion de planification au sein de ce territoire, au regard des nouveaux équilibres dans l'occupation des sols et l'organisation des usages, soit entre :

- le maintien et fonctionnement des exploitations agricoles ;
- les possibilités de mutation et de transformation de certaines ;
- le développement économique, commercial et résidentiel du territoire ;
- la protection de richesses naturelles du secteur : les corridors écologiques et l'eau ;
- le débat entre les acteurs autour du foncier et des équilibres globaux du territoire de demain.

UNE QUALITE ENVIRONNEMENTALE A PROTEGER

Le territoire Pays Drôme des Collines compte une vingtaine de sites considérés comme ZNIEFF, Zones naturelles d'Intérêt écologique faunistique et floristique (5% des surfaces). Une vingtaine d'ENS, Espaces naturels sensibles (environ 6 900 ha) sont répertoriés. Côté forêt, on dénombre environ 20 000 ha de surfaces boisées en Drôme des Collines (essentiellement feuillus), soit 23,5% des surfaces qui appartiennent en grande partie à des propriétaires privés. Elles génèrent cependant une activité économique locale non négligeable.

Le Contrat de Pays souhaite accompagner la structuration et la valorisation de la filière par des actions de formation et des études de faisabilité pour la diversification des débouchés. Il se caractérise par des démarches de labellisation, des investissements liés à des projets collectifs...

UN RESEAU D'INFRASTRUCTURES COMPLET A MIEUX HIERARCHISER

1. La gare TGV

Véritable porte d'entrée du territoire par les lignes ferrées à grandes vitesse, le site de Rovaltain porte un potentiel fort de développement. Par delà son potentiel économique, objet de nombreuses réflexions, il présente également un fort potentiel d'attractivité résidentielle : un cadre de vie et climat agréable, associé à une "proximité temporelle" via le TGV aux grands pôles urbains nationaux et européens.

2. La modernisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin

Le Sillon Alpin relie les agglomérations de Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy et l'agglomération franco-genevoise. Il s'agit, d'une part, d'améliorer, sur l'ensemble du parcours, le transport de voyageurs sur des liaisons interurbaines et périurbaines pour permettre au mode ferroviaire de développer sa performance par rapport au mode routier, d'autre part de soutenir le développement du trafic fret vers l'Italie par l'axe Dijon-Modane et par l'itinéraire Valence-Grenoble-Montmélian.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, l'État et la Région Rhône Alpes cofinanceront, sur la période 2007-2013 :

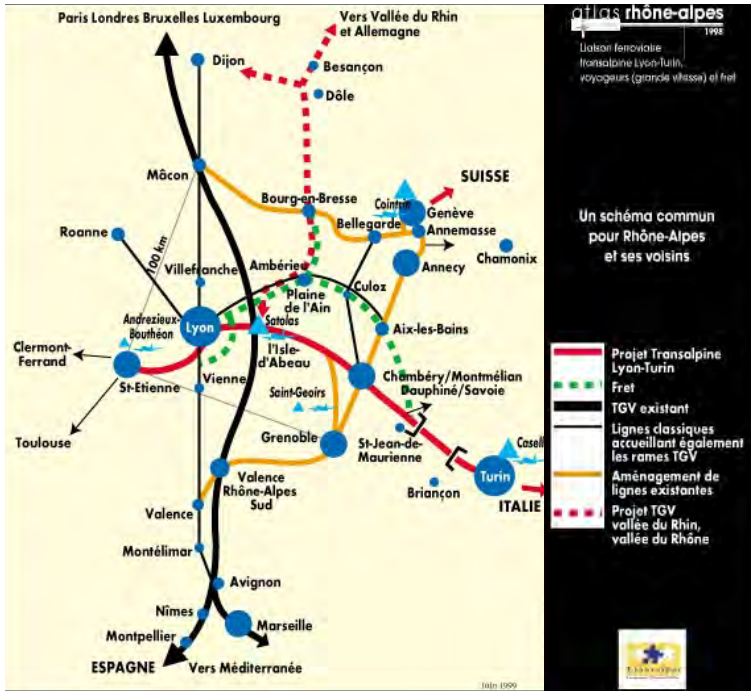
- le doublement de la voie entre Moirans et Saint Marcellin (horizon 2010) ;
- l'électrification de la ligne ;
- et le raccordement à la ligne à grande vitesse Méditerranée.

Ces mesures entraîneront le cadencement complet des liaisons pour 2013.

La réalisation du « saut de mouton » de Moirans (2011) facilitera l'insertion des trains sur la section Moirans – Grenoble où une troisième voie est à l'étude.

3. Une connection autoroutière directe et rapide avec Valence

Rovaltain est relié directement à l'agglomération de Valence par un réseau routier performant constitué de la voie express gratuite (RD 1532) juste avant son passage en autoroute payante (A49) et du contournement de l'agglomération valentinoise.
Les réflexions préalables à un projet de nouveau pont sur le Rhône/Isère au nord de Valence qui pourrait finaliser le contournement actuel est aujourd'hui à l'étude.



La place de l'automobile reste ancrée dans le modèle de développement des infrastructures du territoire. Pour l'instant, dans les premières orientations du projet Rovaltain, cette constance ne semble pas ce démentir.

UNE ACCESSIBILITE RAPIDE AU SECTEUR DE ROVALTAIN QUI POSE LA QUESTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

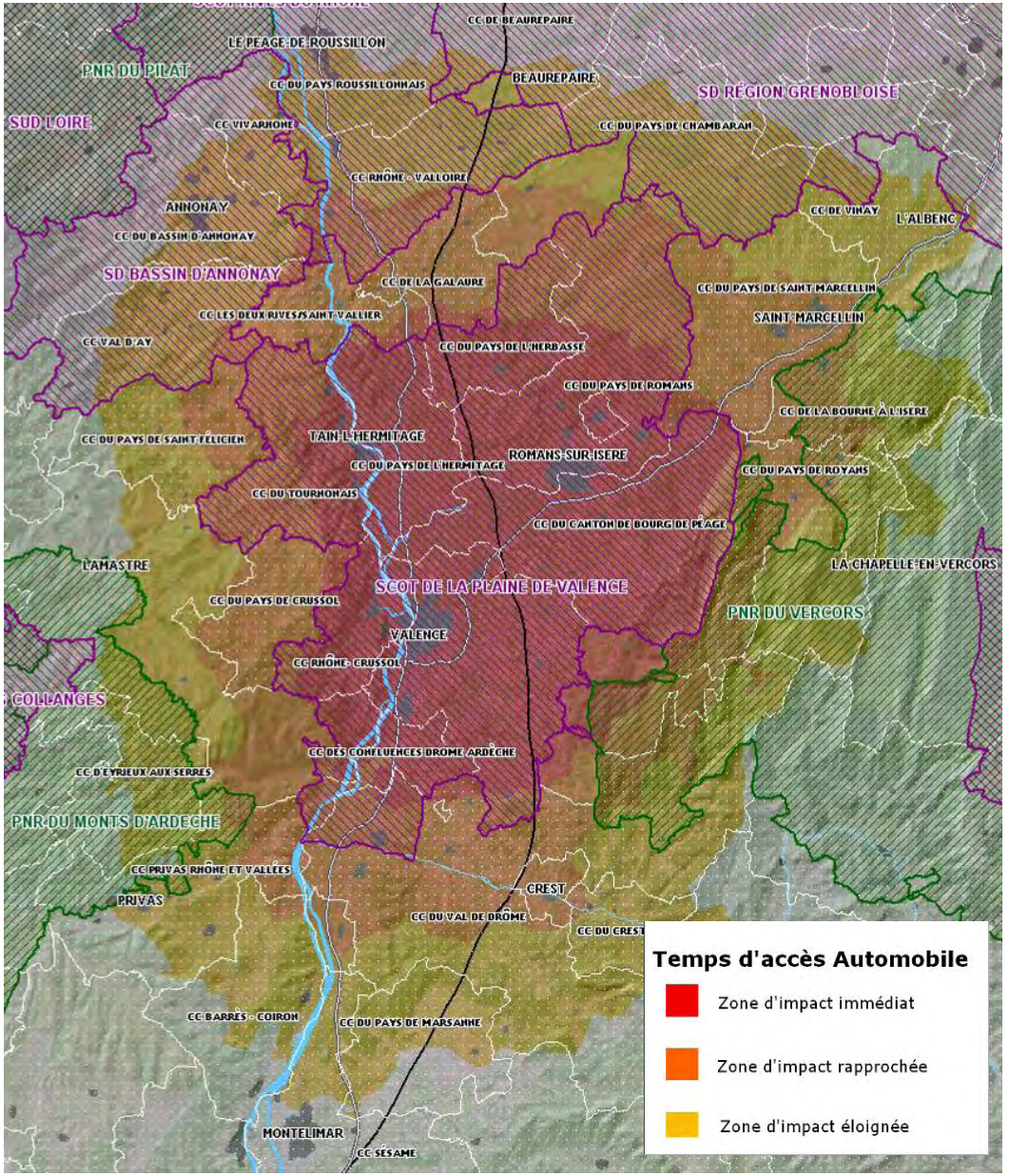
1. L'accessibilité automobile

Si on regarde les temps d'accès automobile au site de Rovaltain pour évaluer la pression résidentielle potentielle sur le territoire, la **zone de fort impact** (correspondant à un temps d'accès relativement faible) s'étend au sud de Valence jusqu'à Livron sur Rhône, au nord de Tain l'Hermitage jusqu'à St. Barthélémy de Vals et l'est de Romans sur Isère jusqu'à St. Lattier. A l'ouest, l'Ardèche n'est que faiblement impactée ; seules les communes riveraines du Rhône entrent dans le périmètre concerné. La zone d'impact est proche du périmètre du syndicat mixte d'aménagement du Rovaltain.

Lorsqu'on regarde la **zone d'impact rapprochée** (environ de 45 mn de temps d'accès), le périmètre s'élargit fortement, intégrant St. Marcellin à l'est, Crest et Le Pouzin au sud, et Albon au nord. L'impact sur l'Ardèche glisse en deuxième couronne. Sur ce périmètre, les impacts seront variables selon la quantité, la qualité et le niveau de prix de l'offre résidentielle proposée à proximité du site. En tout état de cause, on peut estimer que le développement du site de Rovaltain aura des impacts sur ce périmètre.

Enfin, lorsqu'on intègre une accessibilité moindre (**zone d'impact éloigné** : un temps de trajet jugé "acceptable" pour les habitants des grandes agglomérations, environ 1 heure), le périmètre part du Péage de Roussillon au nord jusqu'à Montélimar au sud et de l'Albenc à l'est à Lamastre à l'ouest. Cette aire correspond au périmètre maximum des impacts directs du site, les territoires avoisinants pouvant connaître des impacts indirects, notamment du fait d'une augmentation des prix et de la pression résidentielle sur les territoires à 1 heure.

Au regard des temps d'accès automobile, le périmètre proposé pour le SCOT de la Plaine de Valence, qui regroupe 96 communes, correspond à une aire de fort impact.



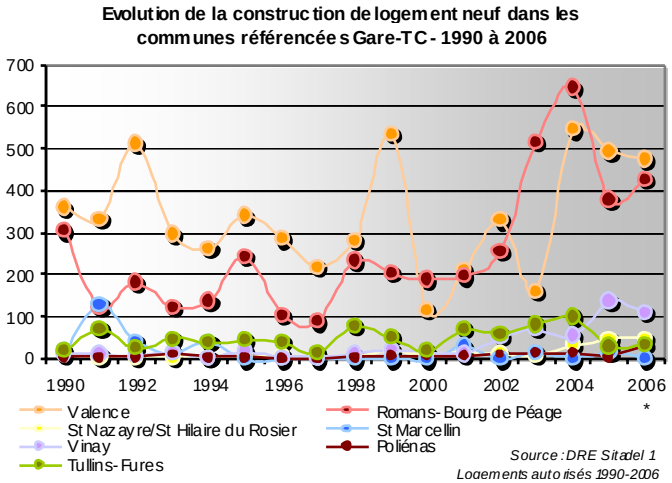
2. L'accessibilité TER

Il semble important de regarder la desserte ferrée du site Rovaltain, au regard notamment de la volonté de la Région de cadencer les TER et de renforcer la liaison Grenoble/Valence.

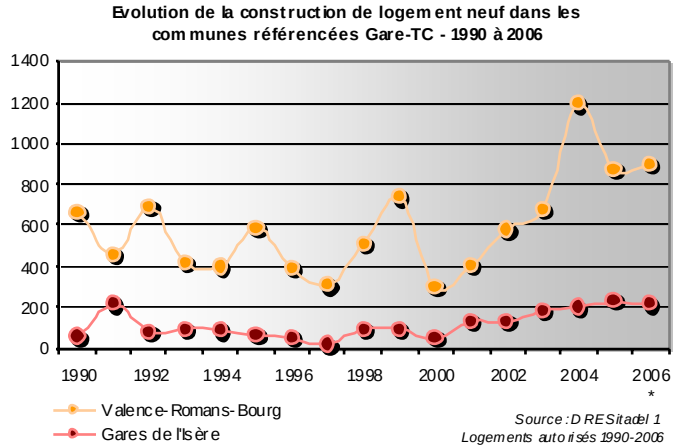
Avec un **temps d'accès inférieur à 10 mn en train**, Valence et Romans sur Isère proposent une **offre attractive d'habitat urbain** associée à des lignes de transport en commun permettant la multimodalité (grâce à la navette interurbaine du Conseil Général), même si se pose la question de l'unification tarifaire.

Cette offre est intéressante en terme d'aménagement du territoire du fait des équipements et des infrastructures préexistants dans ces centres urbains. Par ailleurs, elle correspond à **une part de la demande** des futurs salariés de la zone d'activité (chercheurs et cadres en recherche de « vie urbaine »).

Au niveau des **gares secondaires**, en ligne directe (sans changement), en moins d'une heure, on atteint Tullins, St. Hilaire du Rosier /St. Nazaire en Royans, Vinay et Poliénas, St. Marcellin ayant une position particulière du fait de sa desserte également par les grandes lignes inter-cités. Ces communes et leurs abords présentent également une offre attractive en terme d'habitat résidentiel (lotissements, maisons de village, habitat intermédiaire, petit collectif).



Il paraît important de maîtriser le développement pour ces secteurs, afin de limiter les risques d'étalement urbain et de consommation des espaces naturels. Il est à noter que le secteur à partir de St. Marcellin est déjà soumis aux pressions de l'agglomération grenobloise et intègre actuellement le Schéma Directeur de la Région Urbaine Grenobloise.



En comparaison avec l'activité immobilière en logement neuf de Romans et Valence aux autres communes de l'Isère disposant d'une gare vers Rovaltain (Vinay, St Marcellin, St Nazayre/St Hilaire du Rosier, Tullins – Fures, ...), on observe :

-> un processus de développement résidentiel déjà bien engagé sur les 2 communes « centre » de la Drôme à mi chemin de Rovaltain (liaison rapide – moins de 15 mn)

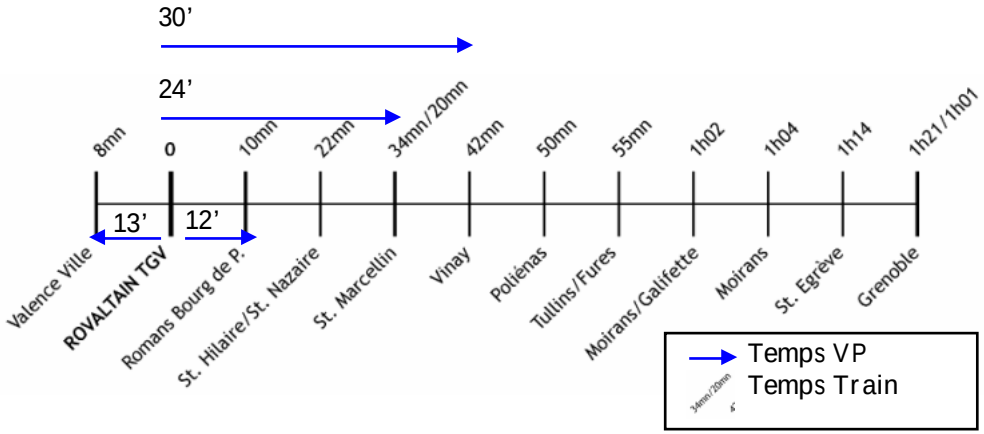
-> un développement progressif et mesuré pour l'instant au sein des communes plus éloignées de l'Isère, disposant d'une gare de desserte vers Rovaltain mais également Grenoble.

Les deux communes « centre » de la Drôme ayant déjà bien « entamé » leurs disponibilités foncières, les potentialités de développement résidentiel se situent ainsi principalement au sein des communes péri-urbaines et rurales, dans un rayon périphérique de 20-25 mn en voiture, un peu plus en train (jusqu'à 30 mn – soit une limite à Vinay)

Une **étude détaillée** aux abords de ces gares (dans un rayon de 15 min en voiture = temps d'accès jugé acceptable lorsque l'on pratique l'intermodalité VP/TC) devrait permettre d'évaluer le potentiel de développement résidentiel de ces communes et d'identifier les enjeux associés.

3. Le lien entre les centres urbains et Rovaltain : comparaison TER - VP

Comparaison des temps d'accès train/Voiture

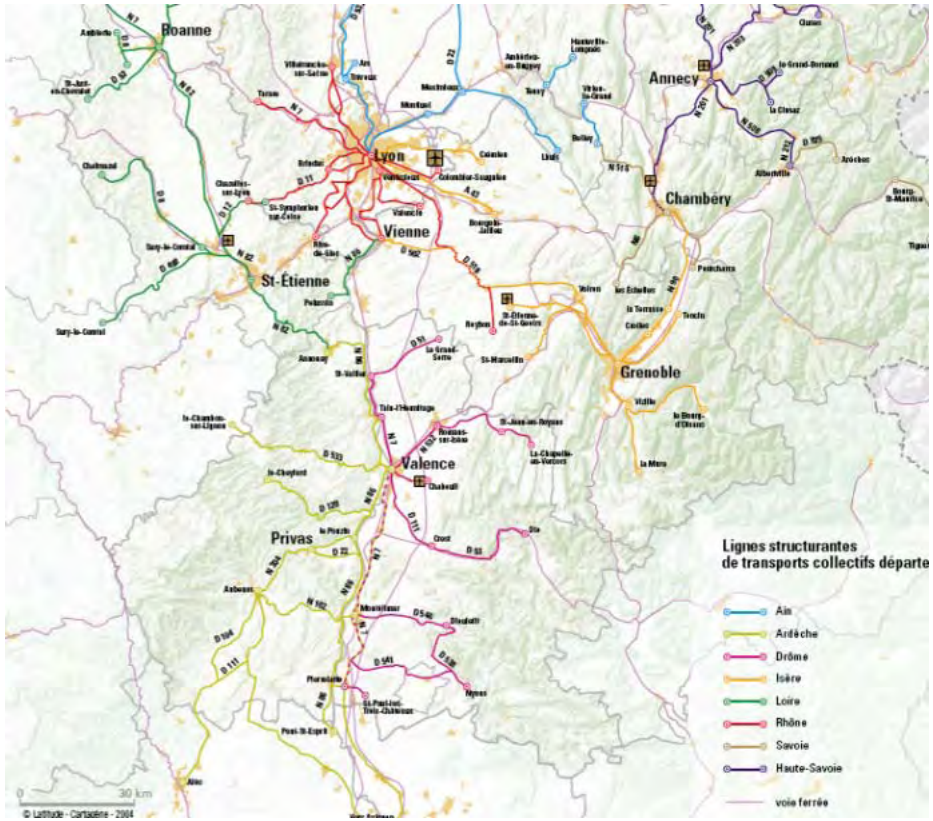


La **concurrence entre le fer et la route** est effective sur des distances assez courtes puisque les temps de parcours en automobile dépassent ceux proposés en train (cf. Valence Ville - Rovaltain, Rovaltain – Romans).

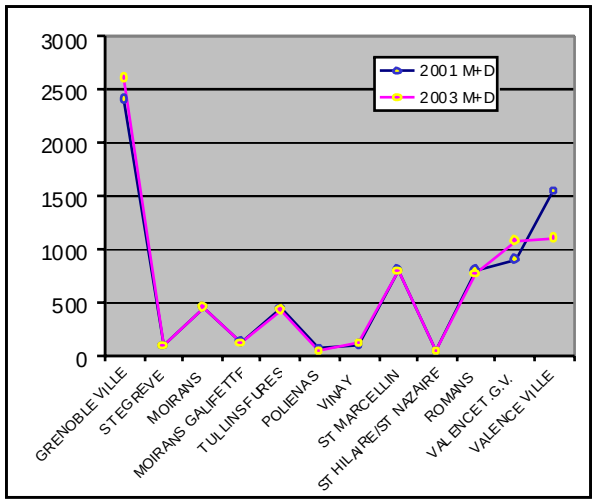
En revanche, le centre ville de Valence est très attractif puisque par voie routière, le temps d'accès étant de + de 10 min (temps sans prendre en compte les problèmes de trafic).

Une réflexion est en cours dans le cadre d'une étude « Un Schéma de développement durable pour l'accès au secteur Gare TGV Rovaltain ».

On note une accessibilité du territoire par les lignes structurantes complétée d'un réseau de desserte de TC périurbain.



Nombre de montées et descentes par gares



4. L'accessibilité bus et cars : un accès depuis les centres urbains de proximité à organiser

Ligne 5 Valence – Romans – Le Vercors du conseil Général de la Drôme, ligne anecdotique dans la desserte du secteur, ne fonctionne que certains jours de semaine.

La **ligne 6** du conseil Général fonctionne quant à elle avec environ 15 ARQ entre Valence et Grenoble par contre la totalité des services ne desservent pas Grenoble. L'itinéraire le plus fréquent est celui de Valence – Romans avec environ 1 service par heure. La ligne dessert la gare TGV ainsi que la quartier Rovaltain

La **ligne 26** du réseau CTAV de Valence permet de rejoindre la gare routière de Valence à Saint Marcel les Plaines en passant par la gare de Valence TGV (arrêt mentionné dans la fiche horaire).
La desserte de la gare se fait avec une fréquence d'environ 1 heure ¼ en heure de pointe et 2 h en heure creuse. Le fonctionnement se fait du lundi au vendredi.

La liaison entre la gare TGV et la gare routière de Valence est réalisée par une **navette** SNCF soit en TER soit en car. Le temps de parcours très performent en train puisqu'il oscille entre 8 et 10 min, l'est moins par la navette en car avec un temps de parcours d'environ 20 min.

Selon les périodes de la journée, la fréquence de la navette est de 6 à 8 bus/train par heure depuis la gare jusqu'à Valence. Il est intéressant de noter que cette navette, à certains horaires, dessert la gare routière de Romans. Aucun cadencement n'est affiché.

A cette offre de « navette », il faut associer les dessertes **TER du sillon Alpin** (train intercité et périurbain) qui seront cadencées dès décembre 2007 sur la partie Saint Marcellin – Grenoble et une **desserte TER en provenant de l'Ardèche** (22 ARQ)

Plusieurs points doivent être soulevés sur la question de l'accessibilité bus et car :

Tout d'abord, un renforcement de la lisibilité et la **complémentarité de l'offre** de transport au travers de la tarification, de l'affichage et la communication, doit être apporté ;
L'offre entre Valence ville et Valence TGV est abondante grâce au système de « navettes ». Mais la lecture de l'ensemble de l'offre de transport collectif est difficile

Ensuite, une affirmation de la **performance** des liaisons en terme de temps de parcours, doit être mis en avant (communication) ;

Enfin, un travail tout particulier est à engager sur :
-> les liaisons entre les différents pôles urbains (Valence, Romans) et la gare TGV
-> une mise à plat de l'ensemble des horaires de bus et train ainsi que leur itinéraire
... afin de créer une offre attractive et complémentaire entre les modes.

Une étude partenariale sur ce sujet, pilotée par le Conseil Général de la Drôme, est en cours.

5. Une offre de stationnement qui conditionne l'usage

Le stationnement sur le site se décompose en deux secteurs.
La gare SCNF propose aujourd'hui 812 places longue durée et 93 places en dépose minute.
La forte fréquentation de la gare TGV engendre une saturation quasi quotidienne de l'ensemble du parc, où des reports de stationnement se localisent aux abords immédiats du parking.

Eléments supplémentaires : tarif journalier : 5.7 € et abonnement mensuel à 57€

Dans les gares de centre ville (ex Grenoble), le taux de rotation est faible, environ 65%. Ce ratio doit être bien plus élevé pour Valence TGV où aucun équipement n'est susceptible d'attirer une clientèle à la demi-journée.

Au sein de Rovaltain, 103 places de stationnement ont été créées en 2005 sur voirie et appartenant aux entreprises. Du fait de la saturation du parking SNCF, des reports sont également constatés sur ces poches de stationnement.

Quelques hypothèses de développement

Hypothèse 1 (H1) : Rovaltain un parc d'activités où l'accès à la voiture est privilégiée.
Le site va accueillir à terme 12 000 emplois.
Le site est rendu accessible qu'en voiture, d'où la nécessité d'offrir une place de stationnement par employés soit 12 000 places.
30 ha seront alors utilisés par les véhicules (soit 25m² par place)

Une réserve doit pouvoir être mise à disposition des visiteurs ainsi que l'ajout des places du parking SNCF (estimation 400 places supplémentaires soit 1ha supplémentaire).

Hypothèse 2 (H2) : Rovaltain un parc d'activités bénéficiant d'une desserte en transport collectif
Le ratio de base est 1 place de stationnement pour 30m² de SHON
Le projet prévoit 600 000 m² de SHON
La surface utilisée par le stationnement sera de 2 ha.
(Groupe 6 avait calibré à 1 place pour 20 m² de SHON)

Hypothèse 3 (H3) : Rovaltain un parc d'activités où les transports collectifs accompagnent le projet et sont une alternative crédible à l'automobile
Si l'on souhaite être plus contraignant dans l'utilisation de la voiture et si une offre pertinente de transport collectif est proposée, le ratio peut être d'une place pour 40 m² de SHON soit 1,5 ha dédiés au stationnement.
Cependant la notion de proximité au transport collectif peut être prise en compte avec l'application d'un ratio plus contraignant aux abords d'un arrêt de TC Ex : 1 place pour 60 m² de SHON soit 10 ha.

A partir de ces hypothèses, il ressort les orientations suivantes :

-> séparer les fonctions de stationnement
Le parking de la gare est sous dimensionné. L'arrivée d'une zone d'activités proposant des places de stationnement gratuite pour les emplois (à moins de 500 mètres de distance) va accentuer les effets de report déjà observés.
L'enjeu ici est de correctement séparer les fonctions entre un stationnement de longue durée pour les usagers des TGV et un usage de mi-journée ou journée effectué par les travailleurs de la zone de Rovaltain -> vers une spécification des zones de stationnement, soit la gestion d'accès.

-> Utiliser le stationnement comme levier de la politique de déplacement
La disponibilité d'une place de stationnement à proximité du lieu de travail favorisera l'usage de l'automobile, ce qui n'est pas envisageable pour le site de Rovaltain. C'est pourquoi une politique de limitation du nombre de places de stationnement doit se coupler d'une amélioration de la desserte du site en transport collectif.

EN RESUME

4 points centraux :

1. Un territoire en pleine mutation, qui présente des espaces libres à forte valeur économique et résidentielle
2. Des facteurs d'accueil et une organisation du cadre de vie à promouvoir
3. Des pratiques de déplacements des personnes à modifier
4. Un espace temps qui favorise les déplacements individuels

Et plus largement

Engager une réflexion « métropolitaine », c'est tenter ainsi d'apporter un cadre pour :

-> **une meilleure organisation de l'accessibilité en transport collectif** et au renforcement du rôle du pôle d'échange (TER/TC).

-> un véritable travail d'organisation et de mise en cohérence du stationnement et des besoins actuels et futurs des usagers de Rovaltain, une variable d'ajustement qui est pour un report modal efficace et un cadre de vie amélioré.
Une attractivité du site qui entrainera de la périurbanisation : quels moyens mettre en œuvre pour la freiner ?

-> **une mixité des lieux, et donc des usages,** qui se réfléchit en termes de mobilité et de services de transport.

Cette réflexion métropolitaine passe par une mise en avant de l'« image » environnementale du site, par une organisation du territoire (dans son affectation et son usage) qui participera à ralentir le phénomène de périurbanisation en vigueur.

Cette image passe également par l'affirmation de la qualité du projet et du site (une localisation exceptionnelle) au regard et en lien avec les différents espaces métropolitains régionaux et nationaux existants ou à venir en Rhône Alpes. Quelles complémentarités entre le Pôle national de toxicologie et les pôles de compétitivité présents en Rhône-Alpes et sur le site ?

C'est également prendre en compte les besoins d'accompagnement des nouvelles arrivées « économiques » (IRSN, autres) et de tisser par le projet un lien entre la réflexion de planification du projet d'aménagement et celle du projet scientifique.

Qui pose des questions aux différentes échelles d'approche du projet :

Quelle orientation du projet pour la matérialisation des enjeux d'aménagement de développement durable du territoire affirmés et poursuivis par la Région Rhône Alpes ?

Quelle programmation en accompagnement de ces arrivées potentielles ? … pour une inscription de ces projets dans un souci d'animation et de qualité de vie sur le site ?

Quelles conséquences et quels liens établir avec le positionnement actuel du site du Rovaltain ?

DES PERSPECTIVES DE STRUCTURATION DE L'AXE ROMANS - VALENCE

DEUX SCENARIOS POSSIBLES POUR L'AXE ROMANS / VALENCE EN LIEN AVEC LE DEVELOPPEMENT DU SITE :

Scénario 1 : Une structuration par pôle

Objectifs :

Préserver les coupures à l'urbanisation pour faire émerger un pôle indépendant porteur de sa propre dynamique.
Concentrer les implantations et l'urbanisation sur le site de Rovaltain pour préserver les espaces naturels environnants.
Travailler sur une indépendance programmatique du site.

Conséquences :

Un impératif de forte densité, notamment pour les abords de la gare SNCF, dans un double souci de :

- rentabiliser le foncier ;
- constituer un pôle fort, image de marque d'un site d'intérêt régional.

Un traitement des abords de la route pour limiter le développement en vitrine des activités et des habitations aux abords du site (problème de la continuité quasi existante côté St. Marcel les Valence).

Scénario 2 : Une continuité urbaine

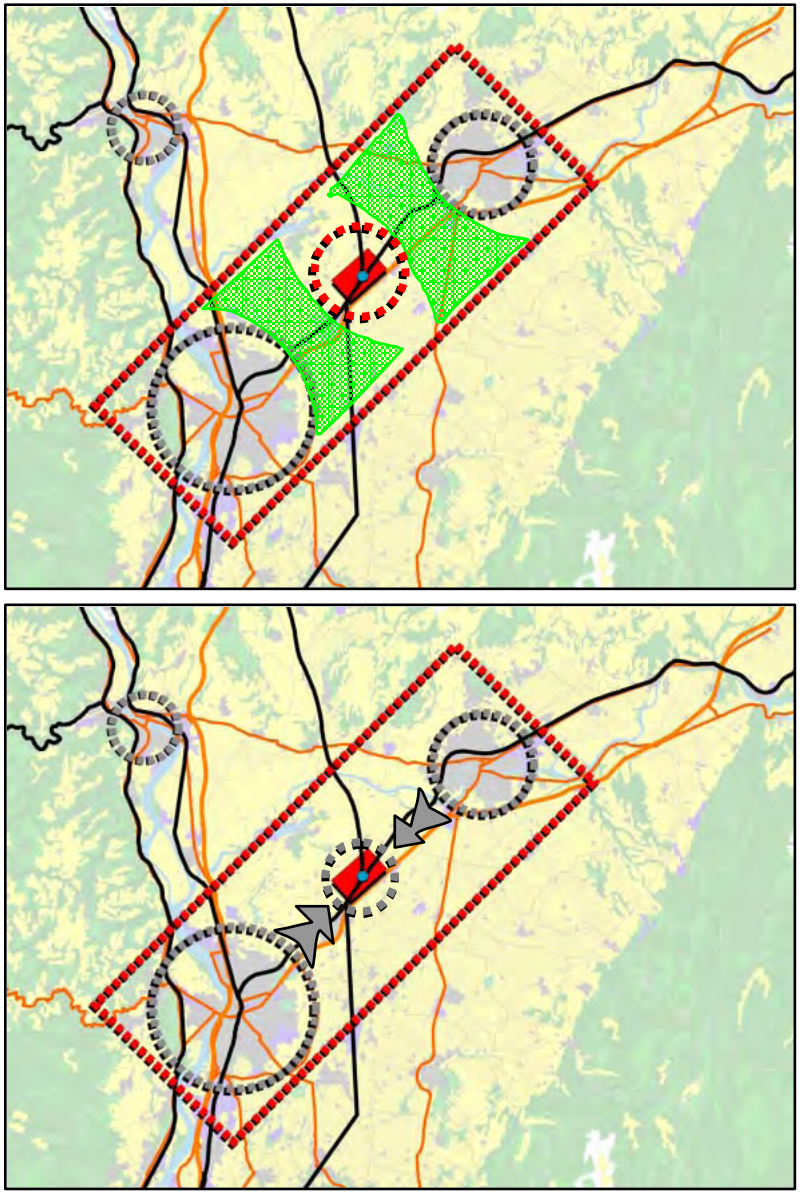
Objectifs :

Assumer la continuité urbaine future (et déjà fortement engagée) entre les deux espaces urbains de Valence et Romans sur Isère tout en travaillant sur la qualité des abords pour valoriser l'effet vitrine.

Conséquences :

Requalifier les abords de la route nationale pour en faire un élément structurant.
Anticiper le développement en positionnant le site de Rovaltain comme un élément fort d'une agglomération multipolaire Valence / Romans sur Isère, en établissant une hiérarchie et des vocations pour les grands sites.

Au regard des évolutions actuelles, le développement du territoire se dessine plus vers une **continuité « péri urbaine » qui implique des risques importants à termes** (mitage, étalement, ...).



APPROCHE METROPOLITAINE DU GRAND PROJET ROVALTAIN

LECTURE DU SITE ROVALTAIN ET DE SON TERRITOIRE

1. Grandes caractéristiques du site

Un paysage ouvert marqué par les infrastructures lourdes qui définissent clairement plusieurs secteurs : le «campus», le quartier Gare, le parc du 45° parallèle et son extension au nord de la ligne Grenoble / Valence, les emprises au-delà de la RD101 qui représentent des perspectives d'évolution à long terme.

Un site actuellement orienté sur l'activité tertiaire développé autour de la gare.

Une gare TGV visible de la route (symbole fort) mais peu de possibilité de lisibilité depuis la voie (peu d'effet vitrine sur le secteur Est). Difficultés à lire l'intégralité et le périmètre du site (mitage).

Ambiance générale d'entrée de ville (en direction de Valence) avec un développement et des signes de mutation.

Perception d'une activité agricole riche (cultures, vergers, parcelles en friche) sur un territoire fortement artificialisé (infrastructures de transport et communication et urbanisations récentes).

Des qualités paysagères et environnementales fortes ne s'appuyant pas sur des éléments faunistiques et floristiques exceptionnels (quelques haies résiduelles intéressantes).

Un coteau orienté au Sud, au nord de la ligne TER, propice au développement de programmes bioclimatiques.

2. Des pistes de réflexions pour l'aménagement du site

Une réflexion sur l'accessibilité et l'aménagement des entrées pour une visibilité du site et un effet vitrine.

Le traitement de l'interface ferroviaire / territoire sur le site pour une mise en relation des différents secteurs : quels franchissements ?

Un équipement intermodal autour du projet avec la gestion des stationnements et des domanialités comme priorités pour une composition des abords.

La desserte interne comme préfiguration d'un découpage pour des implantations potentielles.

APPROCHE DE DIFFERENTS PROJETS METROPOLITAINS POUR L'ETABLISSEMENT D'UNE GRILLE DE « POINTS DE CONVERGENCE »

1. Eléments de comparaison avec d'autres sites « métropolitains »

Notre analyse s'établit sur la base d'une comparaison entre plusieurs sites et projets européens revendiquant les appellations suivantes : «parc scientifique», «parc d'affaires», «quartier métropolitain..», «grands projets urbains» (Cf. références en annexes).

De cette approche ressortent des principes communs à l'ensemble des projets étudiés émergent, mettant en avant un mode « métropolitain » d'organisation (gouvernance, planification), de développement (marketing, commercialisation) et de mise en œuvre (maîtrise d'ouvrage, financeur, pilote, portage, ...).

De manière synthétique, nous regroupons ces éléments en **7 points** de convergence que l'on retrouve dans chaque projet ; le détail figurant en annexe.

1. Une localisation stratégique
Les notions d'accessibilité, de connexion des moyens de transport, liaison entre fonctions et grands équipements, ... sont omniprésentes dans les projets

2. Une intervention publique forte
Les collectivités sont souvent à l'initiative du projet et impulsent par leur action à la mise en œuvre du projet

3. Une ambition environnementale
Au-delà des labels et normes, se posent dans les projets « métropolitains » les enjeux de développement des modes alternatifs en transport en commun, des grands paysages et de la maîtrise des rejets/déchets, de la réduction des consommations d'énergies, ... sans compter la démocratie participative

4. Une recherche d'effet d'entraînement
C'est dans les leviers que porte le développement économique que ces projets développent bien-souvent de nouvelles centralités, prônant la prise en compte du social, culture, ...

5. Une stratégie en matière de positionnement, d'affichage, d'image
C'est une question qui se place au « cœur » des actions, à savoir le lien entre le « projet », et son image (programmes exceptionnels, vision, perspectives, grands architectes, ...), et les « territoires » qui l'accueillent (concurrence territoriale, **compétences, autres projets, ...)**

6. Une organisation et une répartition des maîtrises d'ouvrage, des rôles des acteurs du projet
Les **structures** porteuses développent plusieurs niveaux décisionnels pour l'organisation du développement des projets :
-> un niveau de partenariat « stratégique » correspondant aux besoins de positionnement du projet (local, régional, national, international) /-> cela correspond aux enjeux de référencement politique, scientifique, économique et marketing du projet
-> un niveau de maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement des sites du projet /->, il s'agit de la mise en œuvre opérationnelle du projet
-> un niveau de gestion de la zone de projet, une fois réalisée

7. Une intensité et une mixité dans l'usage et la destination des sols
Il s'agit des modes et concepts de compositions retenues pour la réalisation du projet, des orientations dans la forme et l'architecture des constructions dans lesquelles la valorisation foncière prend toute sa place. Ainsi, au-delà des concepts de « quartier multi-fonctionnel », de « ville compacte », la question foncière et sa valorisation est intégrée dès les réflexions en amont du projet.

Ces éléments fournissent une **grille de lecture** et de questionnement au projet Rovaltain. Ils appellent plusieurs remarques de notre part (cf ci-après).

APPLICATION DE CETTE « GRILLE » SUR LE PROJET ROVALTAIN

1. Les acquis de Rovaltain

A. Une localisation stratégique

Un potentiel remarquable :
Rovaltain est la tête de pont du sillon Alpin sous influence de deux grandes aires métropolitaines (Métropoles lyonnaise et méditerranéenne).
Pôle d'échange TGV/TER et grandes infrastructures viaires.
Proximité de deux agglomérations (Valence et Romans sur Isère).
Un potentiel d'aire urbaine de 200 000 habitants.

B. Une ambition environnementale et qualitative

Réflexions et pratiques déjà fortement engagées par le Rovaltain en la matière : charte de politique environnementale et certification qualité ISO 14001.

Ces deux points présents dans les projets « métropolitains » étudiés font partie des acquis de la démarche Rovaltain.

2. Les points à renforcer

A. La recherche d'effets d'entraînement

Un site qui s'appuie sur deux pôles de compétitivité régionaux et un équipement local stratégique, l'INEED Rhône-Alpes (Innovation pour l'Environnement et l'Economie Durable), pôle de développement durable de la CCI de la Drôme.
Développement : créer un discours unique mobilisateur à destination des investisseurs, éviter le syndrome de la «cathédrale dans le désert».

B. Un positionnement clair et une organisation des maîtrises d'ouvrages

Le syndicat mixte du Rovaltain, avec 53 communes, constitue un maître d'ouvrage fort, inscrit sur le territoire et légitime pour porter ce projet, mais n'est peut-être pas à l'échelle de l'envergure du projet.

La mise en place d'un **comité scientifique** est une garantie pour des implantations de qualité, mais ne traite pas de la qualité urbaine ou architecturale.

En parallèle, une évolution doit être proposée en rapport au développement du projet par :

1. Compléter le Syndicat mixte d'aménagement par un lieu de dialogue stratégique entre les acteurs locaux du développement économique -> **comité stratégique**.

2. Associer le Département et la Région dans les réflexions du syndicat mixte pour garantir une intégration des enjeux de la grande échelle.
En complément du comité stratégique et des comités de pilotage qui associent le Département et la Région et ont en charge la stratégie du financement, mettre en place
-> un comité d'agrément,
-> un comité de développement

Sortir du système où le syndicat mixte fait « Tout, tout seul » ?

C. Le développement d'une image forte et attractive (architecture, urbanisme, programmes, implantations) en lien avec les grandes implantations à venir : vers un territoire « **référencé** » -> communication / marketing

Préserver les qualités paysagères, environnementales et le cadre de vie du territoire d'accueil, afin de préserver son attractivité -> en terme de signalétique

3. Les points à initier et à partager de manière plus large

A. Stratégie métropolitaine

Se positionner par rapport aux autres sites technopolitains de la région Rhône-Alpes et ne pas rentrer en concurrence avec les zones d'activités locales (en terme de fonctions)

B. Intensité et mixité urbaine dans l'utilisation des sols

Les grands pôles de recherche et de développement ne se développent plus aujourd'hui à partir de programme mono-fonctionnel et nécessitent une urbanité permettant l'ouverture sur le monde extérieur (équipement culturel), l'échange et l'émulsion (lieux de loisirs) et l'animation (lieux de vie).

Les formes d'organisations et d'images architecturales pour ces pôles se rapprochent plus du registre urbain que de celui des parcs d'activités (emprise au sol, élévation en hauteur, traitement de la densité, dégagement d'espaces verts techniques et fonctionnels).

Les **compléments** qui doivent être envisagés aux activités industrielles et de recherches sur le site Rovaltain afin d'offrir un cadre de vie, un environnement "stimulant" aux futurs occupants et utilisateurs de ces lieux, sont :

- les services aux entreprises ?
- les services liés aux gares TGV et TER ?
- une offre tertiaire supérieure en bureaux ?
- des équipements et des services à la personne ?
- des solutions d'habitat adaptées (résidences services, hôtellerie, ...) aux attentes ponctuelles des futurs usagés (voire réponse en occupation à l'année ?)

Souhaite-t-on s'orienter vers des pôles de recherche fermés (de type campus ou autres) ou vers d'autres alternatives plus conviviales et attirantes (de type quartier de vie, morceau de ville) ?

QUEL MODELE POUR UN POLE SCIENTIFIQUE METROPOLITAIN ?

Extrait de: La note rapide sur l'économie "La localisation des activités de haute technologie en Île de France" – IAURIF / PUCA – Février 2007

"Les chercheurs, du public comme du privé (dont les statuts et les modes de fonctionnement sont pourtant très différents), entendent non seulement s'épanouir dans leur vie professionnelle, mais aussi vivre bien dans leur espace-temps de travail au quotidien, en dehors du cadre de travail quotidien, en dehors du cadre de travail proprement dit. Ils expriment le besoin d'une qualité de vie urbaine : restaurants, animation de rue, commerces, équipements marchands ordinaires.

Ce sont des hommes et des femmes "comme tout le monde", qui aspirent à des moments de détente, notamment à l'heure du déjeuner, où l'on peut parler à bâtons rompus d'un sujet sans pour autant subir les contraintes techniques et sociales liées à l'activité formalisée."... "Les chercheurs, qui ont besoin par-dessus tout d'un sentiment de liberté pour exprimer toutes leurs capacités, se sentent bien dans la ville. Or, les lieux qui leur sont offerts, quand leur organisme se délocalise en banlieue, sont adaptés sur le plan technique, mais souvent pauvres au plan des aménités et des signes urbains.

Les éléments recueillis dans le cadre de l'étude montrent que la plupart des chercheurs sont orphelins des quartiers historiques centraux, dans lesquels la vie socio-culturelle est plus intense. Un mal être latent en résulte".

Ainsi, plusieurs temps dans le développement d'un site peuvent être constatés :

1. le temps de la constitution du **positionnement** du pôle ;

2. le temps de son **référencement** et de son inscription dans le paysage de développement locale, régionale, nationale et internationale

3. le temps de sa **participation à la dynamique territoriale** en tant que support et levier à de nouveaux développements (construction, mais également savoir faire, méthode, ...)

4.... jusqu'au passage à un véritable **« pôle de vie »**.

Nous considérons qu'actuellement, au regard de l'évolution des réflexions « territoriales » par les acteurs publics et l'arrivée de nouveaux acteurs privés dans l'investissement au sein du projet, nous nous situons au point de seuil de passage d'une approche de projet « classique » à une véritable structuration d'une mise en œuvre d'un **« grand projet de territoire »**, d'un futur pôle de vie dynamique.

PISTES DE REFLEXIONS OU DE TRAVAIL A INITIER

1. Une intensité et une mixité urbaine dans l'utilisation des sols de Rovaltain …

-> les grands pôles de recherche et de développement ne se développent plus aujourd'hui à partir de programmes mono-fonctionnels

-> des compléments aux activités industrielles et de recherche à envisager

… à travers un projet métropolitain suffisamment fort pour générer une dynamique de territoire sur les 20 années à venir

-> des aménagements et des formes architecturales se rapprochant plus du registre de l'urbain et des technopoles que des parcs d'activités

-> un projet porteur d'une image et d'un message plus qu'un schéma d'aménagement

2. Cela passe par une revisite du périmètre de réflexion au sein du territoire

A défaut d'avancement de la réflexion du Grand SCOT Valentinois, l'importance de l'impact du projet Rovaltain sur le territoire pousse à distinguer deux échelles :

1. une échelle de l'action, qui aujourd'hui se porte sur la ZAC et la ZAD de Rovaltain mais qui dans le cadre des réflexions en cours, pose la question d'un périmètre de maitrise élargie permettant de gérer l'inscription du Rovaltain dans son site : extensions futures des zones existantes, espaces tampons limitrophes, etc. (au nord – vis-à-vis de la zone d'activité Sud de Bourg de Péage ; au sud – vis-à-vis de la zone d'activité de St Marcel Les Valence).

2. une échelle de réflexion large :

- Large en matière de géographie : Au regard des impacts d'un tel projet, la réflexion devrait se porter au minimum sur l'échelle envisagée dans le Grand SCOT Valentinois. A défaut, le territoire composé par les 53 communes adhérentes au Syndicat Mixte du Rovaltain peut représenter une alternative. Cependant, l'impact de ce projet dépasse le cadre de ce découpage territorial ;
- Large en matière de thématique : en effet, le projet Rovaltain nécessite la prise en compte de multiples thématiques (logement, commerces, artisanat, environnement, paysage, transport, …), qui touchent aux différentes compétences et politiques sectorielles des territoires, y compris la compétence urbanisme des communes.

Une réflexion à l'échelle d'un Grand SCOT entre Valence et Romans, voire au-delà, pour accompagner la mise en œuvre du projet Rovaltain.

Une organisation d'un espace « projet », la mise en place d'un **« groupe projet »** intégrant de **nouveaux partenaires** dans la réflexion de la composition du projet, la constitution d'une nouvelle gouvernance de projet (aux différentes échelles ?), permettant une articulation entre les compétences de chacun… font désormais partie des **fondamentaux** du « grand projet Rovaltain ».

3. Une première application : l'engagement d'une démarche partenariale de prospective « habitat » sur un territoire large

Au-delà des questions de marchés immobiliers et de positionnement des territoires (agglomérations de Valence et Romans, territoire des 3 communes – Alixan, St Marcel Les Valence, Châteauneuf Sur Isère), l'étude commandée par le Conseil Général de la Drôme à la société Stratis Conseil a permis à travers le rendu de mars 2007 d'affirmer plusieurs points saillants pour le territoire.

Ce territoire ne pourra pas répondre aux **besoins cumulés** en logement issu du développement propre du territoire et du développement spécifique de Rovaltain.

Face au desserrement résidentiel de Valence (limitation des potentialités d'extension à l'avenir), au développement des zones d'activités « classiques » en périphérie des 2 principales agglomérations (Valence et Romans – Bourg de Péage), les 3 communes ont anticipé et réfléchi (à travers leur document d'urbanisme et les futures mises à l'urbanisation) une réponse à **leurs besoins propres en logements (100 logements/an pour les 3 communes)** mais pas aux besoins générés par le développement du Grand Projet de Rovaltain, représentant selon Stratis Conseil l'arrivée de 100 ménages supplémentaires par an d'ici 2011.

Le projet devra intégrer une **offre de logements sur place**, diversifiée, en réponse à une demande générée par la spécificité de positionnement de Rovaltain.

Une comparaison a été établie également par ce cabinet conseil entre Rovaltain et d'autres territoires ayant fait face à la même problématique (ZAC de la Duranne sur Aix en Provence TGV, Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau et sa gare TGV). A partir de ces exemples, il a été estimé que :
* 25 % des personnes employés sur le secteur du pôle TGV continueraient à habiter en ville ;
* 25 % seraient rurbains et habiteraient à l'extérieur du site pôle TGV ;
* 50 % qui travailleront sur le pôle préfèreront habiter à proximité.

Parmi cette demande, la répartition s'effectuerait pour : 70 % en locataires et 30 % en propriétaires.

Ce projet, par son impact sur le logement, nécessite une structuration et une maitrise de l'offre : structuration à la fois dans son financement, ses statuts et sa valorisation (prix de sortie), et sa répartition géographique.

Une structuration reposant sur :

- l'harmonisation à une échelle large des règles et des possibilités de développement, et donc d'identifier l'ensemble des zones potentielles de future urbanisation ;
- la maîtrise foncière à travers la constitution de réserves foncières qui permettent le développement de logements « accessibles » en prix (logement abordables) ;
- la constitution d'une « filière » suffisante en acteurs qui permette la mise en œuvre d'habitat « adapté » aux attentes du territoire et du projet Rovaltain (collectif, locatif, …).

A ce titre, une étude co-portée entre la Région RA, le CG Drôme et le Syndicat mixte de Rovaltain a été engagée en septembre 2007 : « Etude prospective du marché de l'habitat et des besoins en logements dans le bassin de Rovaltain ».

MISE EN RELATION DES APPROCHES AVEC LE GRAND PROJET ROVALTAIN

UN PROJET METROPOLITAIN : VERS UNE MIXITE PLUS URBAINE

1. Le plan de composition et la programmation initiale envisagés par le Syndicat mixte de Rovaltain

Source : Syndicat Mixte de Rovaltain

Un premier travail a été initié par Groupe 6 traduit dans un plan de composition de juillet 2006. Il s'appuie sur plusieurs **principes** :

- la gare comme polarité du site,
- un souci de maillage du site par une trame forte et notamment des liaisons est – ouest,
- un «muscle vert» qui sillonne le site support d'équipements techniques et d'aménagements paysagers.
-

La question du stationnement est pointée comme une question importante pour l'élaboration du projet. De même sont notées les difficultés de liaisons en mode doux entre les deux gares, et entre les gares et le reste de la zone (parc du 45ème parallèle par exemple).

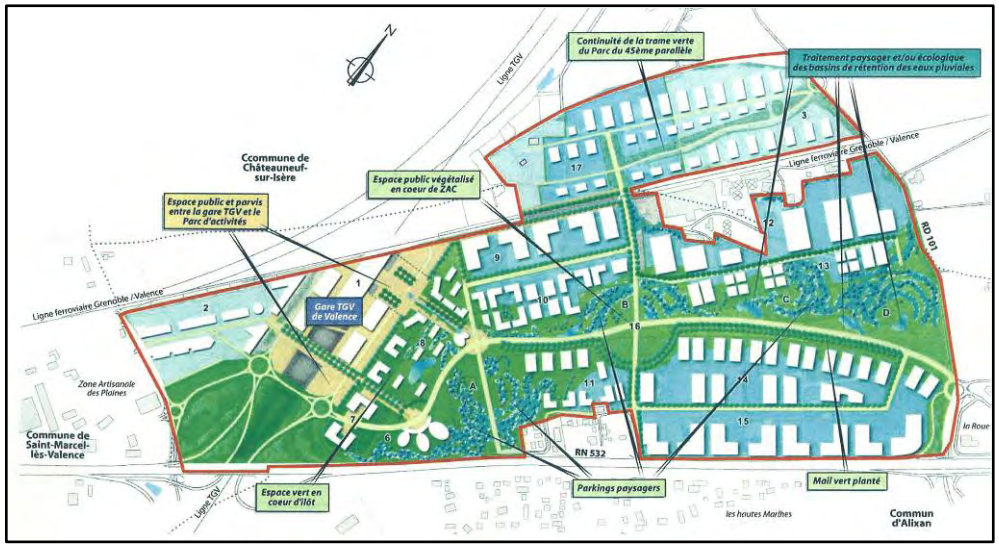
Ces principes viennent appuyer le **concept d'un parc technologique** avec la programmation suivante : secteurs d'activités technologiques, centres de recherche et formation, parc d'affaires, pôle tertiaire et bureaux, centre évènementiel.

Ce premier travail a permis de matérialiser un projet sur l'ensemble du site Rovaltain et d'en dégager les limites. Il souligne également la nécessité de passer d'une approche de vente de lots à bâtir (pratique réalisée sur la première tranche de la ZAC) à une conception d'un projet global proposant des capacités SHON à la vente selon plusieurs types de destination prédéfinie et localisée.

Il est essentiel dans cette nouvelle étape de passer de la logique de vente de terrains à bâtir, initiée pour engager la zone, à une logique de projet (en lien avec un programme plus ambitieux ou réorienté) où des capacités SHON et de densité sont appliquées non pas à une forme d'aménagement mais aux différentes **cibles d'activités** et autres occupations souhaitées.
Qui prend en compte la dynamique de ces cibles, leurs acteurs et leurs possibilités d'investissement, les potentialités patrimoniales sur le site ?

Comme premier regard sur le plan de composition, on note le dégagement de grands espaces verts sur le «muscle» qui concentrent les constructions sur de petits îlots (effet de densité sur des petits espaces).

Ceci aboutit à **un aménagement global plutôt extensif, et correspond à un aménagement classique d'une zone d'activités, même si des efforts qualitatifs importants y sont apportés.**



Répartition initiale

	Surf terrain	Répartition	SHON	Répartition	
Evenementiel	35000	5%	35000	6%	Evenementiel
Parc d'affaires	25000	3%	37500	6%	Parc d'affaires
Tertiaires	150000	20%	129000	22%	Tertiaires
Parc technologique	232000	30%	180700	30%	Parc technologique
Centre de recherches	187000	25%	124900	21%	Centre de recherches
Parc techno/recherche	132000	17%	92400	15%	Parc techno/recherche
Net	*761000*		*599500*	*0,79*	Commerces Hôtellerie
COS/brut			*0,49*		

2. Premières remarques

Au-delà des principes d'aménagement ambitieux affichés, plusieurs questions se posent :

1. La programmation

L'équilibre entre les masses développées et les destinations envisagées posent question : comment tenir les 620 000 m² SHON (capacité établie lors de la création de la ZAC en 1998) dans la durée ?
Cette optique est à la fois importante «commercialement» parlant (travail de longue haleine pour placer ces surfaces dans le temps) et pas suffisante d'un point de vue urbain pour tenir un projet «métropolitain» et dense sur sa totalité.

Peut-on faire un espace métropolitain principalement avec du parc technologique ?

2. Le traitement de la densité

Le choix d'emprises au sol importantes sur un aménagement globalement lâche, sans travail sur l'élévation en hauteur des bâtiments posent question en termes de densité et d'usage des espaces verts dégagés.

Peut-on faire un espace métropolitain avec des densités fortes sur les bâtiments mais un aménagement global lâche ?

3. L'organisation de la densité sur le site

L'organisation et la densité sur le site Rovaltain soulèvent l'enjeu d'une ou plusieurs centralités :

-> Si une seule centralité est proposée
Elle implique une densité forte localisée, et se traduit par une dédensification sur le reste du site, découlant des limites de densité d'un développement uniquement centré sur les axes adoptés par Rovaltain.

-> Si deux centralités distinctes sont envisagées
Apportant des potentialités de constructions complémentaires par la mixité des fonctions, cette orientation donne la possibilité de maintenir une densité forte sur l'ensemble du site car elle serait travaillée différemment (valorisation foncière et immobilière selon deux assises – l'une économique et l'autre résidentielle par exemple).

Site	Destination	Taille	COS	SHON	Adapté	Proposition	Solution de repli
3	Extension du parc d'activité Nord Est	84000	0,7	58800	?		
4	Site SNCF	60000					
5	Les Chirons	61000					
	Accès - entrée - giratoire	150000					
2	Quartier gare - Pôle tertiaire	120000	0,7	84000	?	Hôtellerie	
6	Evenementiel	35000	1	35000	Oui		
7	Parc d'affaires	25000	1,5	37500	?	Hôtellerie, commerces, bureaux, habitat	Mixte, pôle
8	Pôle tertiaire	30000	1,5	45000	?	Hôtellerie, commerces, bureaux, Habitat	Mixte, pôle
9	Parc technologique	61000	1	61000	Oui		
10	Centre de recherches	60000	0,6	36000	Oui		
11	Centre de recherches	52000	0,7	36400	?		mixte, pôle
12	Parc technologique	60000	0,7	42000	Oui		
13	Centre de recherches	75000	0,7	52500	Oui		
14	Parc technologique + recherches	132000	0,7	92400	?		mixte, pôle
15	Parc technologique	111000	0,7	77700	Oui		
	Sous Total	*761000*		*515500*			
	Total	**845000**		**574300**			
16	Pôle résidentiel	200000	0,5	100000	Oui		
17	Les Chirons - résidentiel	120000					

4. L'articulation du projet avec les territoires voisins

Se pose également la question de l'organisation «cohérente et pérenne» des développements engagés ou à venir (activités, pôle équipements/services et habitat…) dans un souci d'équilibre et de construction du territoire, entre Rovaltain et sa spécificité économique, les communes limitrophes, et leur initiative à la fois à travers la création de nouvelles zones d'activités et commerciales mais également résidentielles, entre Rovaltain et les intercommunalités, sur les questions des politiques sectorielles et thématiques envisagées.

Peut-on faire un espace métropolitain sans complémentarité avec les territoires limitrophes ?

5. La desserte interne du site, des liaisons à créer et à inciter

La gare TGV est une enclave dans le territoire et les infrastructures de transport (voie ferroviaire et autoroutes) segmentent les différents sites de Rovaltain. Dans l'optique de favoriser les modes alternatifs à la voiture, les modes doux dans le projet peuvent jouer un rôle important.

L'aménagement actuel des sites propose des allées piétonnes et sécurisées ainsi que des pistes cyclables lisibles et elles aussi sécurisées. Par contre les distances entre les différents sites et la gare sont éloignées parfois de plusieurs kilomètres, la marche à pied n'est alors pas adaptée et il faudra jouer sur la complémentarité des modes pour rejoindre un site depuis un autre.

Un effort tout particulier devra être apporté sur :

-> les modes doux comme des modes de déplacement adaptés aux liaisons inter-sites.

-> la perméabilités entre les lieux où la gare est un élément incontournable. La gare devient alors un espace de « transition », de passage.

-> l'aménagement des franchissements et leur continuité pour atténuer les effets du « tout voiture » aux abords de la gare et des ronds points (vers l'établissement de vrais itinéraires).

-> la continuité des pistes cyclables à une échelle plus large. Le réseau cycle devra être connecté aux centres bourgs de proximité pour que les employés puissent venir travailler en vélo.

6. Autres pistes de travail

-> Travailler sur l'outil PDE. La ville de Romans l'affiche clairement à travers sa politique du PDU, et l'image environnementale qui sera véhiculée par Rovaltain incite à développer les outils de gestion des déplacements.
-> Développer les services associés (stationnement vélo en gare...).
-> Créer une passerelle sur les voies ferrées pour éviter la traversée de la gare.

UN PRINCIPE D'AMENAGEMENT : VERS LA CREATION D'UNE OU PLUSIEURS FUTURES CENTRALITES DU TERRITOIRE

1. Schéma 1 : une centralité autour de la Gare

Le scénario que nous proposons tente de répondre à l'attente d'un aménagement métropolitain en remaniant la répartition sur le site à partir d'une centralité «dense et forte». Il a le souci de revoir la programmation en proposant :

1. un rééquilibrage entre tertiaire, parc technologique et centres de recherche afin de dégager des possibilités de développement de commerce et d'hôtellerie.

2. un renforcement conséquent de la centralité autour de la gare par l'apport de cette offre complémentaire en commerce et hôtellerie.

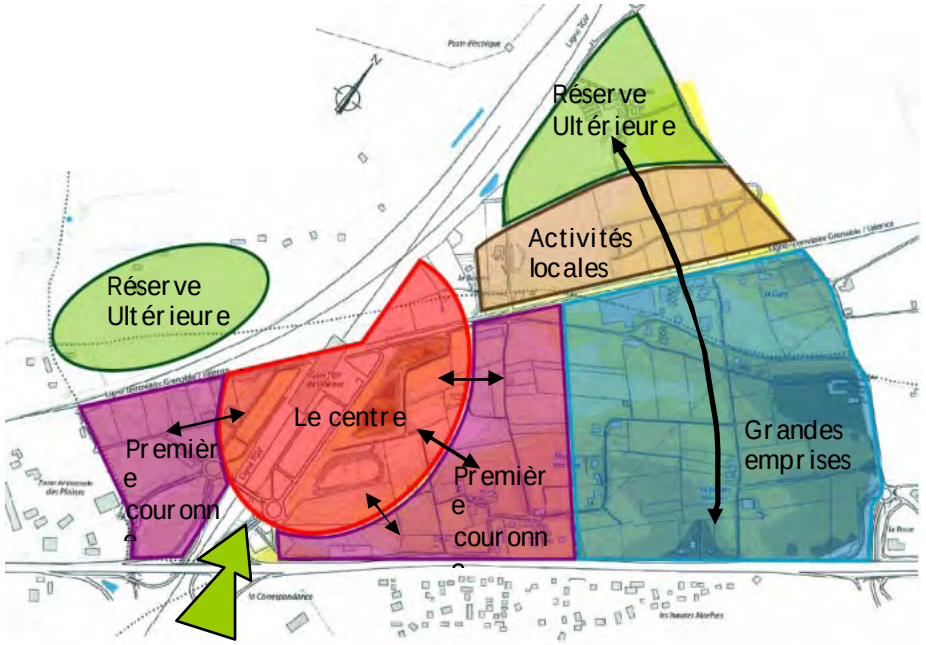
3. une articulation de l'équipement évènementiel avec l'offre technologique et les centres de recherche poursuit ce pôle central vers les extrémités de la zone par effet de diffusion.

Au-delà de la question de la programmation, ce schéma traite également des rapports entre le site et son environnement en soulignant :

1. le travail sur la vitrine le long de l'axe routier Valence – Romans

2. l'utilisation à terme de réserves foncières en limite de la ZAD, peut-être pour des vocations complémentaires en lien direct avec le site ou avec d'autres projets sur le secteur.

Ce premier scénario montre déjà la difficulté de tenir une densité suffisante sur l'ensemble du site à partir d'une programmation uniquement économique.



Répartition proposée - Scénario 1

	Proposition		COS	SHON	
Evenementiel	5%	38050	1	38050	1er cou
Parc d'affaires	10%	76100	1	76100	1er cou
Tertiaires	10%	76100	1,5	114150	Centre
Parc technologique	25%	190250	0,7	133175	Gdes emprise
Centre de recherches	25%	190250	0,7	133175	Gdes emprise
Parc techno/recherche	20%	152200	0,7	106540	Gdes emprise
Commerces	3%	22830	1	22830	Centre
Hôtellerie	2%	15220	1	15220	Centre
	100%	*761000*		*639240*	

	Terrain	**Brut**	**SHON**	
Centre	114150	159810	152200	
1er couronne	114150	159810	114150	
Gdes emprises	532700	745780	372890	
Net	*761000*		639240	0,84
Brut		*1065400*		
Accès - giratoire		*150000*		
Brut / COS		1215400		*0,53*

2. Schéma 2 : un aménagement autour de 2 polarités aux assises différentes

Dans le souci d'un développement métropolitain, tenir une densité suffisante suppose de passer par une mixité, une programmation de nouvelles implantations, d'occupation de type différent.
Ainsi, en plus du scénario 1, le développement d'un habitat adapté à la zone (para-hôtellerie, résidences services, ...) permet de renforcer le caractère métropolitain sans rogner sur les potentialités des capacités économiques de développement du site.

L'habitat pourrait apporter des possibilités nécessaires de densité supplémentaire sans toucher aux capacités économiques.

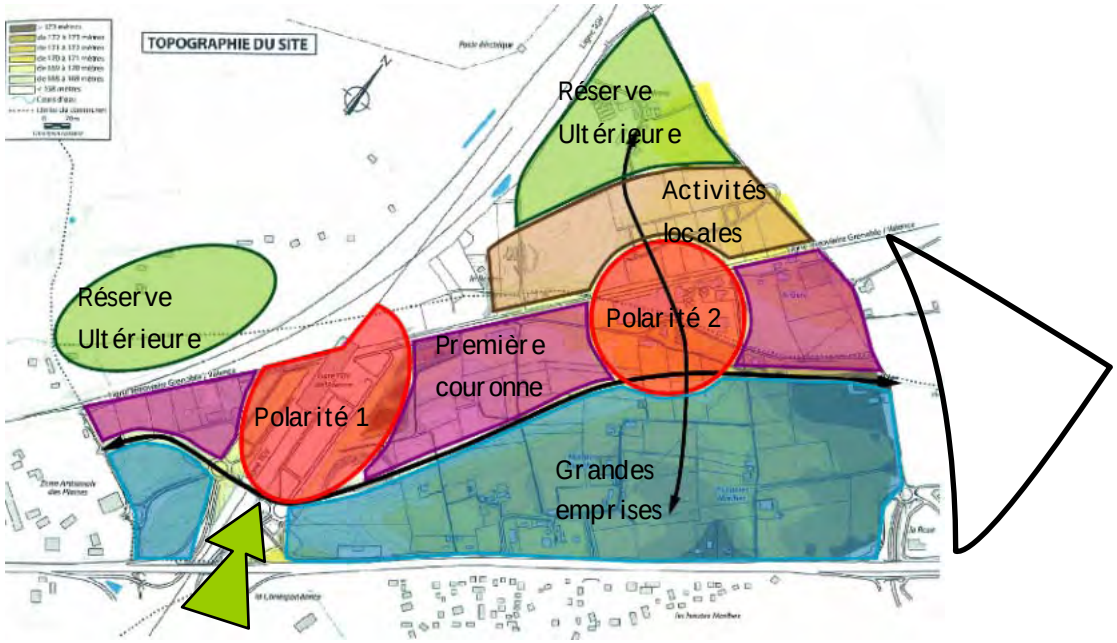
Les deux polarités (centralités) proposées reposent sur des programmes de nature différente :

1. la première se positionne en complémentarité d'équipements et de services vis-à-vis de la gare TGV, c'est une polarité fonctionnelle à grande échelle ;
2. la seconde répond à un éventuel besoin de regroupement des services nécessaires à une «vie quotidienne» des différents usagers/occupants (salariés, résidents, voyageurs, ...) du site, c'est une polarité de vie et de proximité.

Ce schéma intègre également des marges de manœuvre sur la mise en œuvre du projet global, la notion de réversibilité d'affectation et d'usage des espaces.

Même si la cible initiale était un développement essentiellement économique, un projet tel que celui de Rovaltain doit avoir le souci de laisser des possibilités à des solutions alternatives, dans le cadre de l'affectation de l'espace et en réponse aux besoins futurs du territoire, à une approche « métropolitaine » qui demande la mise en œuvre de processus répondant à la constitution d'une certaine qualité de vie sur place qui passe par la proximité de commodités (transports) et de services.

De même, dans la phase de réflexions des futures constructions et implantations sur le site, il ne faudrait pas figer l'occupation et la destination dans les futures tranches de la ZAC, mais apporter des possibilités d'adaptation et de modification de l'usage de certains bâtiments dans le temps (bureau/logement, activité/ services/ commerces, ...



Répartition proposée - Scénario 2

	Proposition		COS	SHON	
Evenementiel	5%	38050	1	38050	1er cou
Parc d'affaires	10%	76100	1	76100	1er cou
Tertiaires	10%	76100	1,5	114150	centre
Parc technologique	20%	152200	0,7	106540	Gdes emprise
Centre de recherches	20%	152200	0,7	106540	Gdes emprise
Parc techno/recherche	20%	152200	0,7	106540	Gdes emprise
Commerces	3%	22830	1	22830	centre
Hôtellerie	2%	15220	1	15220	centre
Habitat	10%	76100	1,5	114150	1er cou
	100%	*761000*		*700120*	

	Terrain	**Brut**	**SHON**	
Centre	114150	159810	152200	
1er couronne	190250	266350	228300	
Gdes emprises	456600	639240	319620	
Net	*761000*		*700120*	0,92
Brut		*1065400*		
COS brut			*0,58*	

3. Schéma 3 : une approche plus large que le simple espace de Rovaltain, organisant le territoire autour de 2 polarités

Ce troisième scénario reprend l'idée du scénario 2 de la création d'une polarité nouvelle en complément de celle de la Gare TGV de Rovaltain mais dans un espace géographique plus large.

Cette polarité complémentaire s'inscrirait ainsi dans une approche plus large du développement du territoire en intégrant les **besoins** générés :
-> par le projet en matière d'accompagnement et de réponses aux besoins des futurs usagers et actifs du site (services, équipements, transports, logements)
-> par les communes elles-mêmes du grand territoire (cf. SCOT)

De ce fait, il **dépasse le cadre du site** de Rovaltain et vient questionner les communes environnantes, et donc leurs politiques locales et territoriales, sur la formalisation des nouveaux cadres d'orientation du grand territoire (PLU/POS, SCOT, ZAD de Rovaltain, …).

Ces questions touchent de ce fait à la prise en compte et à l'intégration en amont dans les réflexions des documents d'urbanisme, voire d'un SCOT, de plusieurs problématiques :
-> le ou les modèle(s) de développement : intensif ou extensif ?
-> la nécessité d'un développement équilibré du territoire entre les différents usages (logement, économie, agriculture, paysage, …)
-> un cadre d'articulation des actions entre les acteurs publics
-> la venue de nouveaux acteurs
-> ….

Ce scénario de « 2nde polarité large » pose également la question du **cadre d'intervention foncière**, puisqu'il se place au-delà du périmètre initial d'action et de compétence du Syndicat mixte d'aménagement de Rovaltain.

A l'image de Sophia Antipolis et d'autres projets équivalents, les acteurs, lors du lancement de ces projets, se sont concentrés sur l'espace dédié au projet avec pour objectif la réussite et la commercialisation économique du site. Cependant, une fois la zone remplie, s'est posée la question de son extension et de son lien avec les espaces urbains périphériques, qui se sont rapprochés entre temps.

Malheureusement à défaut d'anticipation, à la fin de la commercialisation de ces projets, il n'existait plus que de très faibles nouvelles possibilités foncières « vierges » pour l'accueil et le développement complémentaire (espaces périphériques déjà occupés ou affectés à d'autres usages).

En intégrant la notion de « 2ème polarité large » au-delà du site initial de projet de Rovaltain, ce scénario 3 se veut « prospectif » et support d'une réflexion d'un **Grand Projet de territoire,** à hauteur de l'ambition marqué par la Région Rhône Alpes et des atouts, potentiels importants de ce projet.

Nous ne l'avons pas matérialisé de manière physique. Les échanges avec les représentants locaux et la prise de conscience qui semble s'établir nous laissent à penser qu'elle doit se construire de manière collective, y compris avec les collectivités locales.

L'étude « Etude prospective du marché de l'habitat et des besoins en logements dans le bassin de Rovaltain ». engagée communément par le CG 26, le Syndicat mixte de Rovaltain et la Région Rhône Alpes, apportera une base de réflexions et de possibilités d'organisation intéressantes (par la prise en compte des zones de future urbanisation des 53 communes du Syndicat Mixte de Rovaltain) à cette idée de « polarité large » sur le secteur au-delà du site de projet actuel.

Il nous semble important de placer le « projet Rovaltain » comme un des éléments moteurs dans le processus de structuration du territoire y compris dans le développement d'une diversité de logement sur le territoire.

LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS : VERS DES MODES ALTERNATIFS MIEUX STRUCTURES

1. Des potentialités réelles

Une attraction du pôle gare
La fréquentation actuelle du site révèle des pratiques importantes de rabattement TER sur la gare TGV (26%)

Il s'agit de promouvoir une organisation poussant à un une modification significative des habitudes de déplacements en affirmant une offre train lisible et performante

Une proximité aux pôles existants
L'accessibilité de Rovaltain est intéressante mêlant desserte routière et ferroviaire. Cependant, elle est plus effective depuis Valence.
La recherche d'une diversité de l'offre en transport collectif routier permettrait d'aboutir à une couverture géographique plus large.

Ce nouveau système doit s'intégrer au développement urbain des territoires, qui passe par :
> une anticipation obligatoire des projets de TC et une articulation dans la mise en œuvre des mesures retenues avec le projet d'aménagement Rovaltain et les projets de développement des territoires voisins.
> la constitution d'outils de sensibilisation pour prévenir et encadrer la périurbanisation.

La gestion du stationnement est un levier réel
Le mode privilégié d'accès à Rovaltain est aujourd'hui la voiture particulière à l'échelle locale, le train couvrant une zone géographique plus étendue (échelle nationale).
Le stationnement est un réel levier pour permettre le report modal.

Selon les fonctions du pôle, il s'agit de tendre vers un équilibre entre la voiture et les TC et donc de mieux gérer l'usage de la voiture par :
> un équilibre entre le besoin de place de stationnement et l'usage des transports collectifs.
> la proposition de services associés qui répondent aux différents besoins de déplacements (selon les fonctions présentes sur la zone).

2. Les impacts et les leviers sur les schémas de centralité proposé pour le site Rovaltain

Schéma 1 : le développement de la centralité gare (tertiaire, commerce et hôtellerie

Une centralité autour de la gare pose notamment la question de son accessibilité (accès unique ou diffusé) et de la concentration du stationnement (quelle « poche » de stationnement pour quel usage ?).

Aujourd'hui la saturation de l'entrée du site est constatée et l'accueil de nouveaux véhicules reste limité.

Pour une meilleure organisation des TC : lisibilité et augmentation de l'offre TC routier en complémentarité du réseau ferroviaire en offrant des liaisons fortes avec les autres pôles urbains (Romans, St Marcellin et Romans sur Isère) : ligne dédiée à la desserte de la zone, ligne Express, cadencement et fréquence élevée…

Concernant le stationnement : meilleure gestion des places de stationnement selon les usages. Accueillir les usagers du TGV sur la journée, restreindre les places pour les travailleurs « locaux » qui se rabattront sur les TC. La définition d'un bon ratio est primordiale.

Un des impacts de cette centralité unique sera l'installation des nouveaux employés dans des centralités de proximité qui n'ont aujourd'hui pas de desserte en transports alternatifs à la voiture pour rejoindre Rovaltain. La mise en œuvre d'un maillage de services de TC reliant ces centralités pourrait être une alternative, mais l'efficacité sera difficilement atteignable (distance/temps trop important par rapport à la voiture, contrainte des horaires…).

Schéma 2 et 3 : 2 centralités (développement de l'habitat)
L'aménagement d'une seconde polarité intégrant habitat, services et commerces re-questionne fondamentalement la desserte du site. Un pôle de vie se crée engendrant une organisation des déplacements différente en mettant l'accent sur des trajets en vélo ou marche à pied.
D'une part, l'organisation TC évoquée dans le Schéma 1 est toujours valable même souhaitable pour favoriser un transfert modal durable.

De plus, il doit être envisagé :

- une desserte interne connectant l'ensemble des sites en modes doux et en transport collectif. Cela passe par un maillage intégré de chemins piétonniers et de pistes cyclables ainsi que par la desserte fréquente par navette de l'ensemble de la zone depuis la gare.
- l'accès aux grands pôles urbains doit être maintenu (cf schéma 1) mais étendu sur une période horaire élargie pour prendre en compte des besoins liés aux activités de fin de journée et nocturne. On s'oriente alors vers l'organisation d'un réseau de TC répondant à l'ensemble des besoins.
- le stationnement concernant l'activité pourra être diminué, par le fait qu'une partie des employés logerait sur place en liens avec le développement d'une offre de transport en commun sur le site.

La base de réflexion du ratio stationnement pour ce schéma 2 renvoie à nos 3 hypothèses d'offre de stationnement en lien avec l'usage (Cf. p.30).

AMBITION METROPOLITAINE POUR LE PROJET ROVALTAIN

UN NOUVEAU SCHEMA D'AMENAGEMENT PORTE PAR LE SYNDICAT MIXTE DE ROVALTAIN

Source : Syndicat Mixte de Rovaltain

Le nouveau plan de composition d'ensemble proposé par Groupe 6 en mars 2007 correspond à l'aménagement de la tranche 3 de la ZAC de la Correspondance (46 ha à aménager). Il précise au stade d'AVP les divers principes, leur estimation et le phasage :

- le quartier est : un mail aux abords des terrains SNCF relié au « muscle » par trois liaisons,
- le « muscle » et ses abords,
- un parking mutualisé,
- les transversales,
- l'extension du parc du 45e parallèle.

Au-delà de la précision qu'il apporte en terme d'aménagement pour la tranche suivante de la ZAC (3ème tranche en cours d'engagement) et des évolutions notoires qu'il apporte en termes de maillage et d'articulation avec les îlots déjà existants, ce nouveau schéma fait ressortir **trois fondamentaux** :

- la création d'un « **cours** » (en jaune sur le schéma) accueillant en son long des activités de services et de commerces faisant le lien entre la gare et le futur nouveau pôle tertiaire de la tranche 2,

- La création d'un « **muscle** » traversant l'ensemble du site, qui se contracte et se détend selon les séquences et qui accueillera l'ensemble des supports aux différents modes de déplacements,

- la matérialisation de grandes « **percées perpendiculaires** » à la voie rapide qui permet des échappées vers les grands paysages.

Ce schéma matérialise également une mise en relation plus visible et plus marquée de la partie gare avec l'extension du parc du 45ème parallèle. Il suppose également la création d'une passerelle en mode doux franchissant le passage de la ligne TGV.

Ce schéma démontre une évolution qualitative dans la prise en compte d'un souci de pérennité, d'accueil et de cadre de vie sur le site, de mise en relation des différentes composantes entre elles.

Il se rapproche de la conception "métropolitaine" attendue par la Région Rhône Alpes. Elle ne pourra selon nous être tenue dans le temps que si le projet permet de mobiliser de nouveaux acteurs porteurs d'échelle de réalisation, de niveaux d'investissements et de types d'entreprises (rayonnement national, international) répondant à cet objectif.

L'IRSN en fait partie mais ne sera pas suffisant.

QUELQUES PRINCIPES D'EVOLUTION DE CE SCHEMA POUR UNE INSCRIPTION « METROPOLITAINE » ACCENTUEE

1. Renforcement de la polarité Gare : la nécessité d'une réutilisation du parking de la gare TGV pour d'autres usages

On retrouve dans le projet travaillé par Groupe 6, toujours la même difficulté de tenir une densité sur l'ensemble de la zone à partir de la capacité et de la programmation souhaitée initialement.
Malgré la matérialisation d'une polarité vers la gare plus forte en densité, accueillant des activités et services complémentaires, ce schéma aboutit à un mode d'aménagement extensif et « dé-densifié » sur la partie Est du site.

Ce schéma pose également la question du **parking de la gare TGV** propriété de la SNCF et géré par sa filiale EFFIA, localisé de manière stratégique aux abords de la Gare. Il représente aujourd'hui un véritable «**rempart**» et pose des problèmes dans l'usage au quotidien (traversées piétonnes) et de réelles questions vis-à-vis des objectifs «métropolitains» du projet.

Selon nous, le plan de composition semble créer une centralité par défaut, à côté du parking EFFIA, tout en faisant des efforts importants pour maintenir un lien naturel avec la gare TGV.

Ce parking, propriété de la SNCF détient une localisation stratégique pour le projet dans une conception "métropolitaine" et pose question à la fois pour :

- le développement d'autres parkings en réponse aux occupants futurs de la zone (poursuite de dalle de parking ou regroupement en un lieu ?) ;
- la sécurité des piétons/usagers et les possibilités de cheminement ;
- la localisation d'implantations complémentaires pour étoffer la centralité.

Le parking, propriété de la SNCF reste-t-il en l'état ou engage-t-on des négociations avec la SCNF pour redéfinir son occupation ?
Ne serait-il pas souhaitable que l'on s'oriente vers une vraie organisation des stationnements participant à la qualité de vie et d'accueil souhaités sur le site ?

2. Renforcement d'une ou plusieurs polarités mixtes : quelle organisation pour une mixité économique dans le site ?

- Si le projet développe à terme une mixité d'activités/recherche, cela implique l'accueil d'équipements, de services et de loisirs nécessaires à une vie sur place.
- Si le projet s'oriente vers une mixité d'activités intégrant un campus - centre de recherche, cela implique la question de l'accès ou non à l'ensemble des sites, puisque Rovaltain peut tout à fait accueillir des activités classées.

L'exemple de Minatec à Grenoble démontre de la difficulté de maintenir un site ouvert à tous regroupant plusieurs centres de recherche face aux obligations de sécurité qu'ils entraînent.

3. Renforcement d'une ou plusieurs polarités de vie : quelle organisation pour une mixité intégrant du résidentiel dans le site ?

Si le projet accueille un quartier mixte intégrant du résidentiel, cela implique la création d'un pôle de vie structuré (services, commerces, équipements,...) et donc une polarité adaptée sur la gare ou ailleurs. Cela signifie le développement d'une offre de services et de commerces de proximité dans une composition de "centre de quartier" (c'est-à-dire en pied d'immeubles).

Le développement actuel de zones nombreuses en périphérie, basé sur une économie résidentielle, ne répond pas au souci de limiter les déplacements quotidiens en «voiture» et l'utilisation des transports en commun. Dans une telle configuration, quelle différence faire pour le développement d'un quartier dans Rovaltain ?
Cette orientation interpelle également la capacité des communes environnantes, en dehors de Romans-Bourg de Péage et Valence, de proposer une offre nouvelle de logements « densifiée » répondant aux attentes « métropolitaines » face aux risques d'installation de zones et de fonction dans le territoire sans lien entre elles.

Elle souligne la nécessité d'une organisation de la programmation avec les communes à une échelle plus large.

UNE AMBITION POUR UN PROJET D'AMENAGEMENT PLUS METROPOLITAIN

Le schéma que nous proposons tente de répondre aux différentes questions et aux suggestions présentées dans ce document, à savoir :

1. au-delà de l'enjeu de la programmation et de la capacité de la tenir dans le temps, il faut bien évidemment offrir un potentiel de densité et de mixité sur le site permettant d'intégrer des bâtiments hauts, offrant demain des marges de manœuvre pour l'implantation de bâtiments non référencés aujourd'hui.

Densité – Mixité – Flexibilité

2. selon une structuration en grands axes, il faut valoriser le potentiel d'affichage des activités tout en proposant des possibilités de polarité secondaire. La structuration végétale, permet à la fois de structurer le grand paysage, d'inscrire la zone dans son site (liens avec St. Marcel les Valence), de valoriser les effets de vitrine depuis les grandes infrastructures, ...

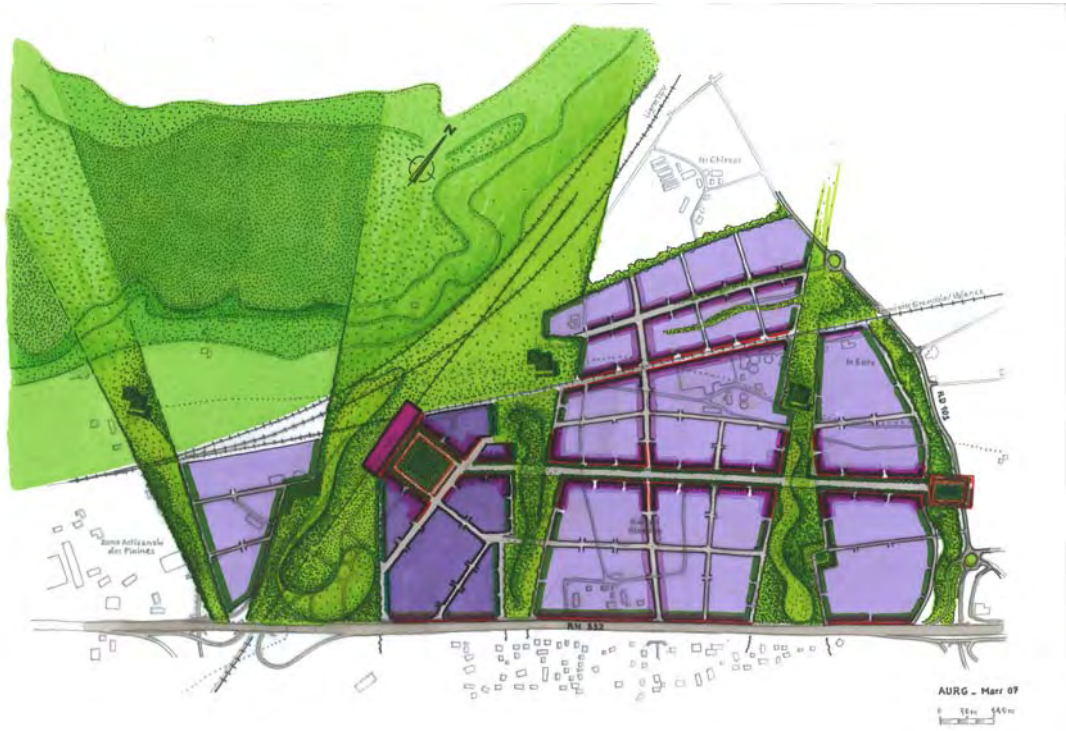
Organiser– Valoriser – Rendre lisible

3. ... mais également de proposer des lieux de détente et de loisirs pour les usagers. Ils permettent également de gérer la qualité environnementale des aménagements.

Cadre de vie – Accueil

4. La réutilisation du foncier occupé par les parkings de la gare, outre la volonté d'optimisation, permet d'accueillir un pôle dense d'activité mixte en lien avec les activités implantées et le potentiel lié à l'usage des deux gares.

Optimisé - Concentré



1. Un centre métropolitain

Le parti d'aménagement propose de réutiliser le parking de la SNCF pour développer une polarité forte autour de la gare, emblématique du Rovaltain.

Espace métropolitain par excellence, cette polarité s'articule autour d'une place et doit se structurer en hauteur à partir d'une mixité et d'une intensité programmatique (programmes habitat/tertiaire).

En lien avec la gare, les centres de recherche et les programmes complémentaires, elle doit développer une spécificité à l'échelle du grand territoire, sans entrée en concurrence avec les grands pôles urbains voisins structurés autour des centres historiques.

Lieu d'échange et de diversité, il doit constituer l'image urbaine de Rovaltain. Quelle possibilité de programmes complémentaires ?

2. Un axe structurant et un traitement des "vitrines"

L'inscription d'une avenue structure le site et permet d'accueillir des activités spécifiques plus consommatrice d'espaces (centres de recherche...).

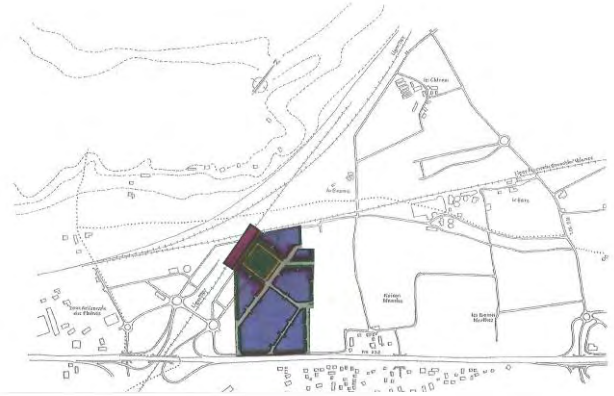
Sur cette avenue, les façades principales s'implantent à l'alignement. Cette avenue permet également d'accueillir des polarités complémentaires selon les besoins (campus ?) à des emplacements spécifiques (liaison vers parc du 45° parallèle, ou croisement avec l'espace naturel). Elle doit également être le site d'accueil d'un transport en commun structurant (voie en site propre).

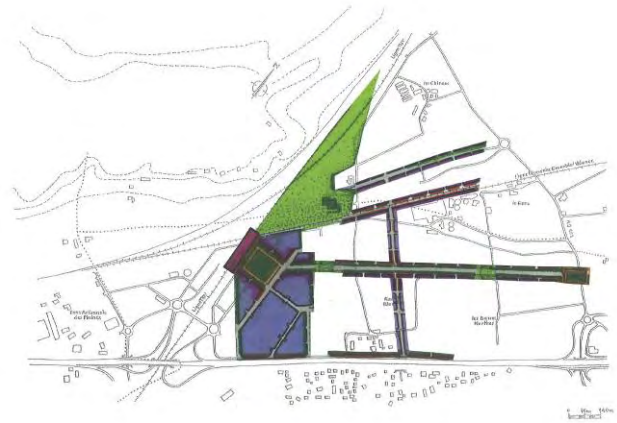
Le reste du maillage garantit la desserte des différents programmes, tout en évitant l'effet d'arrière de bâtiments (la desserte technique étant assurée à l'intérieur des îlots. La création de voies le long des infrastructures existantes (route, voie TER) permet également de valoriser un effet vitrine tout en offrant un potentiel d'animation.

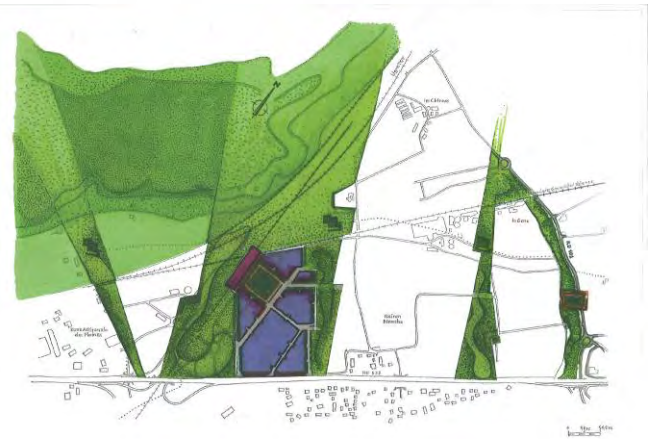
3. Un maillage vert

L'infrastructure végétale à pour objectif d'inscrire le site dans le grand paysage : vues sur les vallons, mise en perspective de la gare, lien avec les espaces agricoles avoisinants ... .

Parallèlement, il permet d'offrir une qualité du cadre de vie tant sur le plan visuel qu'en proposant des lieux de détente et de loisirs pouvant accueillir des équipements spécifiques. Ces espaces permettent également de recevoir les éléments techniques d'un traitement environnemental de l'aménagement autour notamment de bassins de rétention paysagers et de noues végétales.







UNE AMBITION DANS LE MODE DE GOUVERNANCE POUR UN VERITABLE PORTAGE DU PROJET METROPOLITAIN

L'aire d'influence du site de ROVALTAIN est structurée uniquement autour de communautés de communes de taille moyenne, avec une absence marquante d'EPCI autour de Valence et du coté ardéchois. Cette structuration intercommunale ne semble pas être en adéquation avec l'importance du projet de Rovaltain.

Le Syndicat mixte d'aménagement de Rovaltain, qui regroupe aujourd'hui 53 communes, représente 191 000 habitants soit 44% de la population drômoise. Cette structure peut apparaître comme pertinente en terme d'échelle au regard des problématiques posées par un projet de cette ampleur, mais son champ de compétence et d'intervention, limité à son périmètre opérationnel (330 ha de la ZAD) ne semble pas répondre à toutes les questions en l'état actuel et au regard des risques encourus.

Le périmètre du SCOT de la Plaine de Valence semble par contre être de taille au regard de l'ampleur du projet, mais il est toutefois en panne, ce qui suppose de trouver des alternatives ou des processus de déblocage.

Le site de Rovaltain doit composer avec son environnement pour développer des programmes complémentaires.

Le Pays de la Drôme des Collines : le volet Aménagement du CDPRA vise à **coordonner et soutenir les politiques locales en faveur d'un développement** adapté de l'habitat, de la gestion des espaces et de la mobilité.

Avec quel(s) nouveaux outil(s) ?

Un **outil commun de gestion de l'urbanisation** reste un élément clef pour la réussite du projet, afin de travailler sur les complémentarités territoriales.

Quel niveau de prescriptions en matière de développement et d'urbanisme ? Quel degré d'autonomie accorder aux agglomérations ?

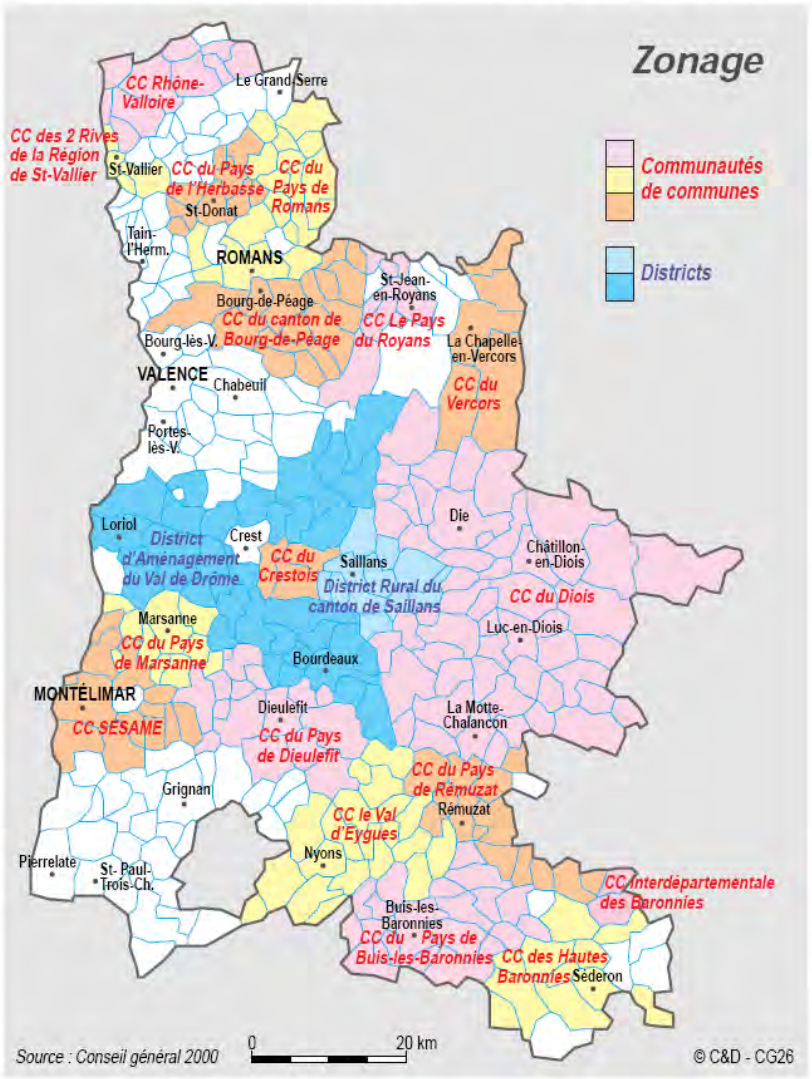
Vers une Charte de développement intercommunal ? Vers un SCOT ou un INTERSCOT ?

Quelles **recommandations** et avec quels outils pour l'accueil du projet Rovaltain ?

Distinguer la **gouvernance du projet** lui-même et la **gouvernance du territoire** / planification, tout en imaginant une interface active entre ces 2 niveaux.

Constituer une **équipe -projet** chargée de la mise en place du Pôle.

EPCI(1) à fiscalité propre : communautés de communes et districts



UNE AMBITION POUR UN TERRITOIRE « METROPOLITAIN » EQUILIBRE, ET LA GESTION DE L'ESPACE ET DU FONCIER QUI EN DECOULE

Engager une réflexion foncière sur le secteur, c'est toucher aux questions :
-> des compétences ;
-> des outils ;
-> du périmètre de réflexion et espace d'action foncière ;
-> des enjeux de poursuite de développement des économies en place (résidentiel, industriel, tertiaire, agricole, arboricole, …) ;
-> de la prise en compte des questions environnementales, du paysage.

La question foncière fait partie des éléments centraux à poser pour traiter les **enjeux d'équilibre entre le développement résidentiel, la pérennisation des activités agricoles, le maintien de la qualité des paysages, la multiplicité des implantations économiques.**

Cette question touche à plusieurs facteurs qui peuvent être facilitant ou bloquant s'ils ne sont pas inscrits dans un processus de réflexions organisé et cohérent.

1. Les documents d'urbanisme

A défaut de Schéma Directeur ou de projet de SCOT sur le territoire, la question de l'organisation du territoire se réfère aux orientations présentes dans les documents locaux d'urbanisme (POS et PLU) dont la compétence est communale.

2. Les enjeux fonciers au regard des spécificités locales (sharka, …), et des volontés d'ouverture à l'urbanisation

L'enjeu foncier des coteaux : quel suivi ?

Au-delà de certains risques de vente d'espace(s) important(s) lié(s) à la fin d'exploitation arboricole et aux difficultés de développement de filière, les coteaux à proximité de Rovaltain offrent certains atouts / avantages pour un développement résidentiel : ouverture sur les grands paysages, environnement d'une campagne « préservée », disponibilités importantes suite aux arrachages,… possibilités d'étalement.

Par ailleurs, les coteaux sont des espaces plus difficiles à traiter et à aménager que les plaines. Se pose la question des « crêtes » et l'impact des constructions sur ces espaces dans le grand paysage face au Vercors.

De ce fait, ces espaces nécessiteraient la mise en place d'un dispositif de « veille » large permettant de capitaliser les intentions et volontés à venir des propriétaires et d'offrir une ou des réponses adaptées aux besoins du territoire, y compris dans la mise en place de réserves foncières.

Cet outil de veille serait également profitable dans la perspective de la mise en place d'un ou de plusieurs outil(s) d'intervention dans une réflexion prospective de « Grand projet de territoire ».

L'enjeu foncier de la plaine, dont Rovaltain occupe une partie centrale

Cette plaine, dans son échelle géographique large, laisse présager des enjeux de développement multiples pouvant aboutir à une « zone de conflit d'usages » à terme entre les différents acteurs en place ou à venir.

Effectivement, l'exploitation agricole de cet espace génère des volontés d'extension et de développement. En même temps, les zones d'activités et commerciales se développent et se rapprochent du site de Rovaltain, voire le jouxte. De même, la pression résidentielle touche ce territoire aux espaces vierges et libres encore importants.

Au-delà de Rovaltain et de son développement, c'est l'impact de l'ensemble des développements actuels et des contextes propres aux pôles urbains centraux (Valence, Romans – Bourg de Péage) qui doit être pris en compte face à un espace « libre », en plaine, facile à « investir » et sans contrainte « physique » apparente. Pour autant, l'équilibre de cet espace est fragile et nécessite une « programmation » (pour ne pas dire planification) de son développement.

3. L'enjeu foncier du périmètre d'action foncière de Rovaltain et de l'après ZAD

Rappel : la ZAD est traitée dans les articles L.212-1 à L.213-3 et R.212-1 à R.212-6 du Code de l'urbanisme.

L'intérêt d'une ZAD dans le développement d'un projet comme celui de Rovaltain : la détention d'une capacité de préemption et de constitution de réserves foncières

L'intérêt d'une ZAD est la constitution dans un périmètre motivé de réserves foncières en vue de la réalisation du projet (base de la motivation).

« L'exigence de motivation paraît moins contraignante lorsque le droit de préemption est exercé à des fins de réserves foncières dans le cadre d'une ZAD » (L.210-1 du Code de l'urbanisme). Si la motivation de la décision de préemption peut se référer aux motivations générales mentionnées dans l'acte créant la ZAD, il demeure que l'acte créant la ZAD doit quand à lui être suffisamment motivé.

Une réponse ministérielle apporte des précisions (JOAN Q, 15 mars 1993, p. 947). « L'acte créant une ZAD doit être motivé, c'est-à-dire qu'il doit énoncer les considérations de fait et de droit sur lesquelles il se fonde. Dans le cas d'une ZAD destinée à préparer la constitution de réserves foncières dont la destination n'est pas arrêtée, les considérations de fait s'entendent notamment de la justification du besoin de réserve foncière ainsi que l'aptitude des terrains concernés, au regard par exemple des équipements existants ou à réaliser, à faire l'objet d'un aménagement ultérieur. »

Ainsi, même si le projet d'aménagement est peu précis au moment où l'acte de création de la ZAD est pris, il convient de justifier du potentiel d'aménagement des espaces concernés au regard du contexte local (CE 15 mars 1996, Cne de Bessancourt et autres, n°126.498 in HOCREITERE). » Extrait de www.droitdel'urbanisme.com »

Ce que la première « ZAD Rovaltain » a permis

Outre le fait de matérialiser un cadre d'action foncière plus large que le simple périmètre de mise en œuvre de la ZAC, cet outil ZAD a permis de maîtriser le foncier nécessaire au projet et à **« bloquer » les prix** de valorisation de ces tènements dans la durée de la ZAD.

Le fait de pouvoir bénéficier de prix fonciers attractifs représente un élément « fondamental » pour attirer et engager les premières tranches opérationnelles de Rovaltain. En effet, la pratique de prix foncier intéressants et la souplesse des conditions d'acquisition sont d'autant d'atouts qui intéressent les investisseurs et permettent un investissement plus fort dans le temps pour la qualité des bâtiments.

Aujourd'hui, les prix fonciers pratiqués pour l'engagement de nouveaux projets économiques qui sont à proximité de la ZAD de Rovaltain, présentent des valeurs nettement supérieures (cf. prix d'acquisition avant aménagement de la zone artisanale d'Alixan).

Devant tenir compte de la valorisation des espaces limitrophes, la nouvelle ZAD ne pourra que s'inscrire dans une nouvelle politique des prix d'acquisition à la hausse par rapport à l'exercice précédent.

4. L'arrivée dans le territoire d'un nouvel outil disposant de moyens importants : l'EPORA

Au-delà du projet et de ses enjeux fonciers, l'extension de l'EPORA vient également modifier la base de réflexion sur le futur cadre d'action foncière possible sur le secteur de Rovaltain. Cette extension de la compétence d'action foncière de l'EPORA concerne le nord du Département de la Drôme ; le reste du Département pouvant bénéficier d'une ingénierie d'accompagenement des projets.

L'arrivée d'un outil structuré en moyens techniques et humains tels que l'EPORA sur le secteur offre de nouvelles perspectives en matière d'assise à l'action foncière dans le cadre d'une stratégie à définir.

5. L'organisation de la cohérence entre acteurs dans les acquisitions foncières :

Quel(s) outil(s) ? Quelle organisation entre les acteurs ? Pour quel projet demain ?

Concernant les outils, deux cadres de solution sont envisageables :

1. **Définir une ZAD sur un espace plus large** et important qui nécessite une articulation avec les acteurs locaux (communes, agriculteurs, syndicat mixte, pays, ...) et qui règlerait la question du règlementaire. Par contre, une nouvelle ZAD au bénéfice de quelle maîtrise d'ouvrage au regard de la motivation large qu'elle soulève ?

2. **Combiner des outils locaux** dont les compétences relèvent de plusieurs échelles d'acteurs... :

ZAC – Syndicat Mixte
ZAD – Département ou Région
PPAENP – Département
Périmètre de projet ou de sursis à statuer - PLU des communes
Article L.111-10 du code de l'urbanisme (préexistait) : sursis à statuer (10 ans)
L'article L.123-2a : Périmètre de projet global (5 ans)
L'article L.123-2d : Périmètre à % de logements locatifs
EPF – EPORA

... et qui nécessite un travail « complexe » de préparation et d'anticipation avec les acteurs locaux, d'un travail partenarial entre les acteurs publics et publics-privés dans le développement du projet.
Cette orientation nécessite l'affirmation d'un projet global, porté par tous.

Une nouvelle action foncière dans le contexte à venir, ne pourra dans le principe d'extension s'effectuer sans une réflexion :

-> avec les collectivités et acteurs locaux. Un dispositif / processus de réflexion commun sur la question foncière devra être envisagé pour mener à bien la question foncière ;

-> de couplage du projet urbain avec le projet de positionnement scientifique de Rovaltain. Il faut dans l'année à venir que la réflexion de la forme des constructions, de la composition et implantation des bâtiments, des statuts et usages tiennent compte de l'orientation du positionnement socio-économique du projet dans son positionnement scientifique de « pôle d'éco-toxicologie ». L'arrivée de chercheurs (nationaux et internationaux), de cadres, ...

-> d'une maîtrise d'ouvrage élargie accompagnée par une approche prospective de la planification (à travers ou en lien avec des outils d'action foncière)

EN RESUME

Il conviendrait :

1. De varier le traitement de la densité sur la ZAC pour sortir de l'aménagement extensif classique
- Peut-on répondre aux ambitions avec des densités fortes sur les bâtiments mais un aménagement global lâche ?
- Passer à une logique de capacités SHON à la vente selon plusieurs destinations des sols et cibles d'activités
- Offrir des perspectives de grands paysages comme base de l'aménagement
- Identifier et traiter les liens avec les grands axes de circulation

2. De renforcer le pôle gare
- Un nouvel usage du parking SNCF : pour une optimisation de la valeur de ce foncier à la localisation stratégique, lui donner une fonction urbaine…
- Une accessibilité de la gare TGV et liens vers les différents sites.
- Une intégration d'autres fonctions complémentaires : services, bureaux, autres équipements, commerces, hôtellerie,

3. D'envisager l'opportunité d'une deuxième polarité structurante
- Intégration de fonctions résidentielles complémentaires
- Optimisation de l'espace : quelle accroche, transcription avec le territoire ?

4. D'élargir la programmation
Afin de répondre aux ambitions du site au delà du parc technologique, un nouveau positionnement du projet (Pôle éco-toxicologie) est nécessaire: rééquilibrage de la programmation, introduction d'une mixité fonctionnelle (autres activités, hôtelleries, …)

5. Ne pas figer l'usage et la destination des bâtiments dans les futures tranches opérationnelles (des constructions évolutives)

6. De travailler les dessertes internes et les liaisons externes
- Une réflexion sur les capacités de stationnement et leurs localisations dans les programmes de nouvelles constructions (silos)
- Une mutualisation de l'offre de stationnement pour les besoins des « voyageurs, visiteurs »
- Des modes doux et les transports en commun adaptés pour des liaisons inter sites

7. D'articuler le projet Rovaltain avec son territoire
- une répartition géographique des programmes pour un équilibre entre Rovaltain et les communes limitrophes
- Une organisation cohérente et pérenne des développements attendus : activités, services, équipements, habitat
- un équilibre entre les usages : maintien économie agricole/développement de l'habitat et des activités scientifiques et de recherche
- Un enjeu foncier qui dépasse le cadre du grand projet

=> Quelle gouvernance pour demain ?

8. De définir le rôle des acteurs dans la promotion du projet
- Constituer un référencement auprès des investisseurs et des entreprises
- Constituer une « image promotion » du projet
- "Vendre" le projet à la bonne échelle

=> Mise en lien du projet « scientifique » avec le projet de développement territorial

=> un nécessaire management de grand projet

ANNEXES

PRESENTATION D'OPERATIONS PRISES EN REFERENCE POUR LA CONSTITUTION DE LA « GRILLE D'ANALYSE METROPOLITAINE »

- Innovalée Meylan
- Savoie Technolac
- Ecopôle de Sénart
- Val d'Europe
- Enviropark (Turin)
- Ebbsfleet Valley (Grande Bretagne)
- Orestadt (Danemark)
- Tsubuka (Japon)
- Zuidas (Pays Bas)

Quel modèle pour un pôle scientifique métropolitain à Rovaltain ? les incontournables

Avant propos : sur la base d'une comparaison entre plusieurs sites et projets européens revendiquant les appellations suivantes : « parcs d'activités », « parcs scientifiques », « parcs d'affaires », « quartiers métropolitains.. », « grands projets urbains » (Cf. fiches des références en annexes), des principes communs à l'ensemble des projets étudiés émergent.

Retour sur les critères d'analyse (Syndicat mixte ROVALTAIN)
(V) : appropriés/acquis
(AR) : à renforcer/améliorer
(X) : à créer
(?) : Inappropriés

Une localisation stratégique

Accessibilité aisée : desserte automobile, desserte ferrée, desserte transports en commun **(V)**
Connexion recherchée entre les réseaux de transports (locaux, régionaux, internationaux…) **(AR)**
Synergies avec les fonctions centrales et les grands équipements d'agglomération (centres villes, aéroports, quartiers d'affaires, centres des congrès, grands équipements culturels…) **(AR)**
Site à fort potentiel, avec souvent une intervention publique forte pour en tirer parti (désenclavement, réorganisation foncière, requalification…) **(V)**

Une ambition environnementale

Mise en avant des labels et normes : HQE et SME (ISO 14001) **(V+)**
Promotion des modes de déplacements alternatifs **(AR)**
Architecture durable et qualité environnementale du bâti **(V+)**
Aménagements paysagers et végétalisation des espaces **(V+)**
Maîtrise des déchets (tri sélectif et récupération), gestion des eaux usées et pluviales **(V)**
Réduction des consommations d'énergies et promotion des énergies renouvelables **(V)**
Gouvernance locale : participation des associations et citoyens aux projets, démocratie participative. **(AR)**

Une recherche d'effet d'entraînement

Intégration et relation avec l'existant : accessibilité, intégration économique et sociale, gestion des ruptures entre le « territoire ordinaire » et le « grand projet » **(X)**
Objectifs affichés en termes d'emplois nouveaux et d'accompagnement social des projets **(V)**
Création de nouvelles centralités par rapport aux centralités constituées **(AR)**
Volonté de rééquilibrage du développement pour une réorientation du marché **(V)**

Une stratégie métropolitaine

Positionnement spécifique dans un contexte de concurrence territoriale accrue **(V)**
Programmes exceptionnels tournés vers des fonctions considérées comme les moteurs de l'économie (recherche, haute technologie, tourisme, loisirs, culture…) **(V)**
Capacités à promouvoir et crédibiliser des projets : vision / stratégie / marketing, portage politique, moyens techniques et financiers, projets phare **(AR)**
Effets d'image : l'architecture comme produit d'appel, l'événement comme outil marketing…**(AR)**

Une organisation des maîtrises d'ouvrages

Différents niveaux d'organisation selon les échelles d'intervention dans le temps et l'espace :

- un niveau stratégique pour un partenariat métropolitain à long terme **(AR)**
- une maîtrise d'ouvrage urbaine pour l'aménagement opérationnel : structure de type SEM, partenariats public / privé **(AR)**
- une structure gestionnaire de la zone **(AR)**

Modalités opérationnelles et mobilisation des financements : quelle répartition public / privé ? **(AR)**

Une intensité et une mixité urbaine dans l'utilisation des sols

Formes du développement spatial : sites compacts, implantations multi-sites, corridors de développement… **(?)**
Ville compacte et nouvelles formes urbaines comme réponse à l'étalement : constructions en hauteur, habitat bas à haute densité… **(AR)**
Forte valorisation foncière et immobilière **(AR)**
Emergence de quartiers multifonctionnels (activités, habitat, équipements, commerces et services) avec des dominantes affichées en lien avec le positionnement et le marketing territorial **(AR)**
Possibilités d'évolution des projets dans la durée : opérations « clés en main » ou projets flexibles ? **(AR)**

Grenoble*Valence*(Avignon)

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

du 10/12/2006 au 07/07/2007

*sauf fêtes	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Sam*	Dim et Fêtes	Autre 1	Autre 2	Lun à Sam*	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Ven*	Lun à Sam*	Autre 3	Ven* 4	Tous les jours	Sauf les Ven 5	Ven* 4	Lun à Sam*	Lun à Ven*	Ven* 6	Lun à Ven*
	ter	ter	ter	ter	ter	ter	bus	ter	bus	ter	ter	ter	ter	ter	ter	ter	bus	ter	ter	ter	ter	ter	ter	ter	ter	ter	ter		ter	ter	ter	ter	ter	bus	ter
GRENOBLE-UNIVERSITÉS-GIÈRES	05.52		06.28			08.00						11.14	11.20	12.02	12.12						14.17				16.12				16.32				17.07			17.39
Echirolles			06.34																										16.38				17.14			17.46
GRENOBLE	06.05	06.15	06.53	07.17	07.53	08.17	09.00		10.20			11.28	11.32	12.15	12.25	12.46	13.00	13.27		14.34		15.28		16.24	16.33		16.44	16.48		17.14	17.14	17.22		17.50	17.55
St-Egrève-St-Robert			07.00		08.00								11.39			12.53									16.39							17.29			18.00
MOIRANS		06.27	07.10	07.31	08.08							11.43	11.50			13.04		13.42				15.41			16.49					17.28	17.27	17.39			18.11
Moirans-Galifette			07.12		08.11								11.53			13.07									16.52							17.42			18.14
Tullins-Fures		06.34	07.19	07.39	08.17							11.50	12.00			13.13		13.50				15.48			16.59					17.35	17.35	17.49			18.22
Poliénas			07.24		08.23								12.08			13.19									17.09							17.56			18.30
Vinay		06.47	07.32		08.31								12.14			13.27		14.07							17.16					17.49	17.49	18.07			18.37
ST-MARCELLIN	06.38	06.58	07.40	07.56	08.38	08.54						12.04	12.22	12.46	13.02	13.35		14.15		15.14		16.05		16.55	17.24				17.41		17.57	18.01	18.16			18.45
St-Hilaire-St-Nazaire		07.10										12.13	12.35					14.24															18.25			
ROMANS-BOURG-DE-PÉAGE	06.56	07.22		08.15		09.12						12.23	12.47	13.07	13.22			14.35		15.30		16.25		17.13					18.00		18.14	18.21	18.37			
VALENCE-TGV-RH-ALPES-SUD	07.06	07.31		08.25		09.22	10.04		11.25			12.32	12.57	13.17	13.31		14.05	14.45		15.39		16.34		17.22					18.11		18.23	18.32	18.47		18.50	
VALENCE-VILLE (ARRIVÉE)	07.14	07.39		08.34		09.31	10.22	10.34	11.45	12.16	12.39	13.04	13.25	13.40			14.25	14.53	15.26	15.47	16.34	16.43	17.15	17.30		17.42	18.30	18.19	18.40	18.30	18.41	18.55	19.15		
MONTÉLIMAR				09.18				10.57		12.39									15.49		16.56		17.43			18.13			19.02	19.15	19.21		19.43	19.50	
Pierrelatte				09.35				11.11		12.54									16.03		17.11		17.59			18.29			19.17	19.33	19.41		19.58		
AVIGNON-CENTRE				10.12				11.47		13.26									16.40		17.47		18.36			19.13	19.34		19.56	20.22	20.35				
			◆		◆											◆									◆							◆			◆

*sauf fêtes	Ven* 6	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Sam*	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Ven* 7	Ven Dim Fêtes 8
	bus	ter	ter	bus	ter	ter	ter	ter	bus		ter
GRENOBLE-UNIVERSITÉS-GIÈRES		18.17				18.41	19.10	19.40			20.51
Echirolles						18.46		19.46			
GRENOBLE	18.20	18.28			18.38	19.03	19.30	19.55	20.21		21.03
St-Egrève-St-Robert					18.44	19.10		20.02			
MOIRANS					18.53	19.21	19.45	20.12			
Moirans-Galifette					18.56	19.24		20.15			
Tullins-Fures					19.01	19.32	19.51	20.22			
Poliénas					19.11	19.38		20.29			
Vinay					19.20	19.48		20.37			
ST-MARCELLIN		18.58		19.02	19.28	19.55	20.08	20.46			21.36
St-Hilaire-St-Nazaire				19.18							
ROMANS-BOURG-DE-PÉAGE		19.16					20.26				21.54
VALENCE-TGV-RH-ALPES-SUD	19.20	19.25					20.36		21.26		22.04
VALENCE-VILLE (ARRIVÉE)		19.33	19.43				20.45		21.46	22.08	22.12
MONTÉLIMAR			20.12							22.33	
Pierrelatte			20.30							22.48	
AVIGNON-CENTRE			21.00							23.22	
					◆	◆		◆			

ter Train du Transport Express Régional

bus Desserte assurée par autocar TER. Tarification SNCF.

Pour connaître toutes les circulations entre Grenoble et Moirans, consultez la relation Grenoble - Lyon.

Tous les trains TER sont autorisés au transport gratuit des vélos selon la place disponible.

◆ Les espaces 1ère classe de ce TER sont accessibles avec un billet de 2nde classe.

1 Circule les 30, 31 déc, 6 et 7 jan ; tous les jours du 5 fév au 25 fév ; les sam du 3 au 31 mars et les 4 et 11 mars.

2 Circule tous les jours jusqu'au 24 déc, du 8 jan au 4 fév et à partir du 1er avr ; sauf sam et dim du 25 déc au 5 jan et du 26 fév au 30 mars ; circule aussi les 18 et 25 mars.

3 circule les 10, 17 et 24 fév.

4 circule les 30 avr, 7 et 16 mai.

5 ne circule pas les 30 avr, 7 et 16 mai.

6 circule jusqu'au 29 juin sauf les 29 déc, 5 jan, 16, 23 fév, 6, 13 avr et 18 mai ; circule le 16 mai.

7 ne circule pas le 18 mai ; circule le 16 mai.

8 ne circule pas le 18 mai.