



ETUDE DE FAISABILITE ÉCONOMIQUE POUR L'IMPLANTATION D'UNE HALTE FLUVIALE SUR LA VILLE DE VALENCE

Diagnostics complémentaires - 9 juin 2016



4 SITES D'ÉTUDE





METHODOLOGIE

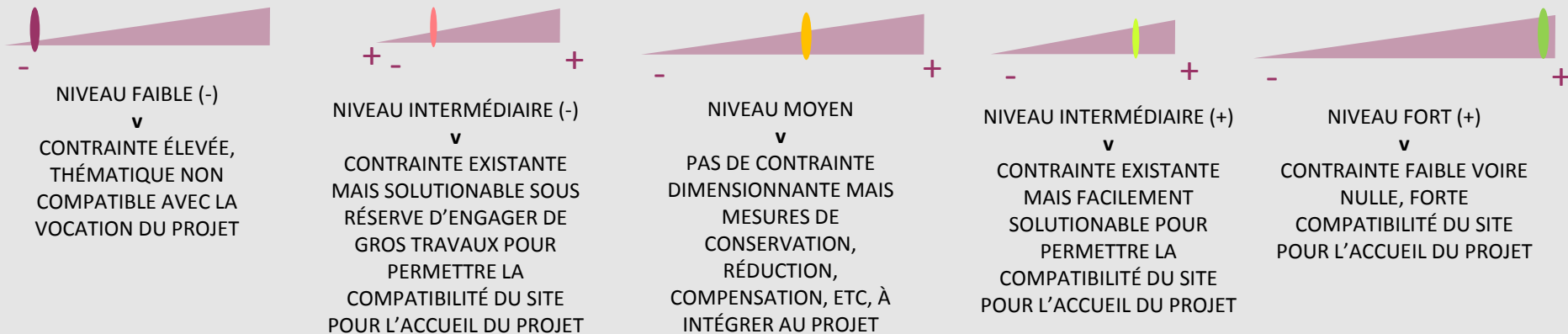
PRINCIPE D'EVALUATION

PRINCIPE D'EVALUATION DES CONTRAINTES PAR THEMATIQUE POUR APPROCHE COMPARATIVE DES SITES :

THÉMATIQUES ÉTUDIÉES POUR L'ANALYSE COMPARATIVE

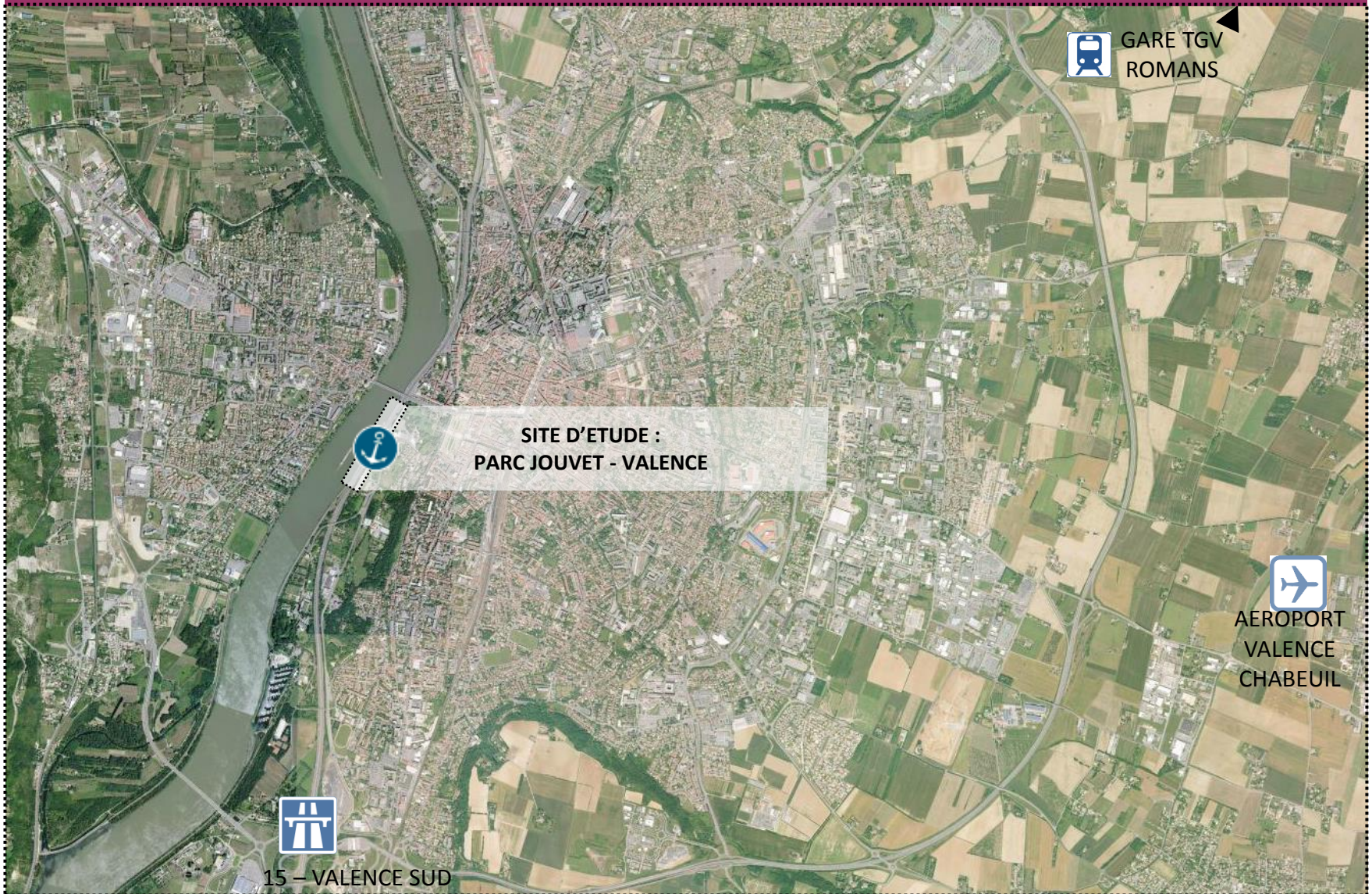
FONCIER – CONTRAINTES DE SÉDIMENTATION – RISQUES ET CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES – DOCUMENTS D'URBANISME ET SERVITUDES
 RÉSEAUX ET AMÉNAGEMENTS EXISTANTS – ACCESSIBILITÉ – QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT – ZONE DE CHALANDISE

NIVEAU DE CONTRAINTE DE LA THÉMATIQUE TRAITÉE ET COMPATIBILITÉ PROJET:





SITE : PARC JOUVET



 GARE TGV
ROMANS



SITE D'ETUDE :
PARC JOUVET - VALENCE



AEROPORT
VALENCE
CHABEUIL



15 - VALENCE SUD



DOCUMENTS D'URBANISME – SCOT DU GRAND ROVALTAIN

La création d'une halte fluviale sur la ville de valence s'intègre pleinement dans la stratégie de développement fixée par le SCOT du Grand Rovaltain dans son DO et son PADD. Les objectifs identifiés sont :

Veiller à la qualité des aménagements des bords du Rhône et de l'Isère :

- Préserver les vallées du Rhône et de l'Isère qui offrent des espaces naturels et des paysages singuliers, porteurs d'identité pour le territoire et de qualité du cadre de vie.
- Aménager ces espaces en tenant compte de leur multifonctionnalité : fonctions récréatives, biologiques et naturelles, économiques (ENR), déplacements (franchissement).
- Favoriser le développement du tourisme et des loisirs, des activités économiques
- Pour le Rhône, valoriser un espace de type littoral, « en épaisseur » de part et d'autre de son cours pour concilier le développement économique, les services aux populations, les transports, le tourisme, les loisirs et l'environnement.

SCOT DU GRAND ROVALTAIN

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE • ARDÈCHE • DRÔME
ROMANS • VALENCE • TAIN

Mettre en scène le patrimoine paysager et architectural, et notamment les cours d'eau :

- Identifier et préserver des espaces ouverts le long des cours d'eau afin de maintenir des vues sur ces derniers ;
- Préserver, valoriser les accès existants aux cours d'eau et permettre l'aménagement de nouveaux accès ;
- Préserver et valoriser les ripisylves et les abords des cours d'eau pour y maintenir et reconstituer la trame verte et bleue, mais aussi des itinéraires modes actifs, des espaces de loisirs, des espaces publics..., dans le respect des enjeux de biodiversité et agricoles.



DOCUMENTS D'URBANISME – SCOT DU GRAND ROVALTAIN

S'affirmer comme une porte d'entrée touristique Ardèche-Drôme :

- Le Grand Rovaltain a l'ambition de devenir un territoire que l'on a envie de découvrir et à partir duquel il est possible de rayonner sur le sud Rhône-Alpes.
- Contredire l'image d'un territoire de passage dans un contexte d'hyper concurrence touristique entre l'Ardèche, la Drôme et les métropoles de Lyon et Marseille.
- Promouvoir la diversité de l'offre présente sur le Grand Rovaltain : tourisme de nature, tourisme gastronomique et œnologique, tourisme patrimonial, tourisme urbain et d'affaires ...

Proposer des équipements de qualité aux touristes :

- Mettre en valeur les portes d'entrées constituées par les haltes fluviales de Tournon/Tain et la future halte fluviale de Valence constituent des « vitrines du territoire ».
- Préserver la fonction écologique de ces espaces réaménagés.
- Organiser systématiquement la connexion aux équipements tels que la ViaRhôna ou autres itinéraires touristiques.
- Assurer la liaison de ces équipements au réseau de voiries structurantes du territoire et aux transports en commun.
- Appuyer ce développement sur l'ensemble des cours d'eau et sites de baignade.

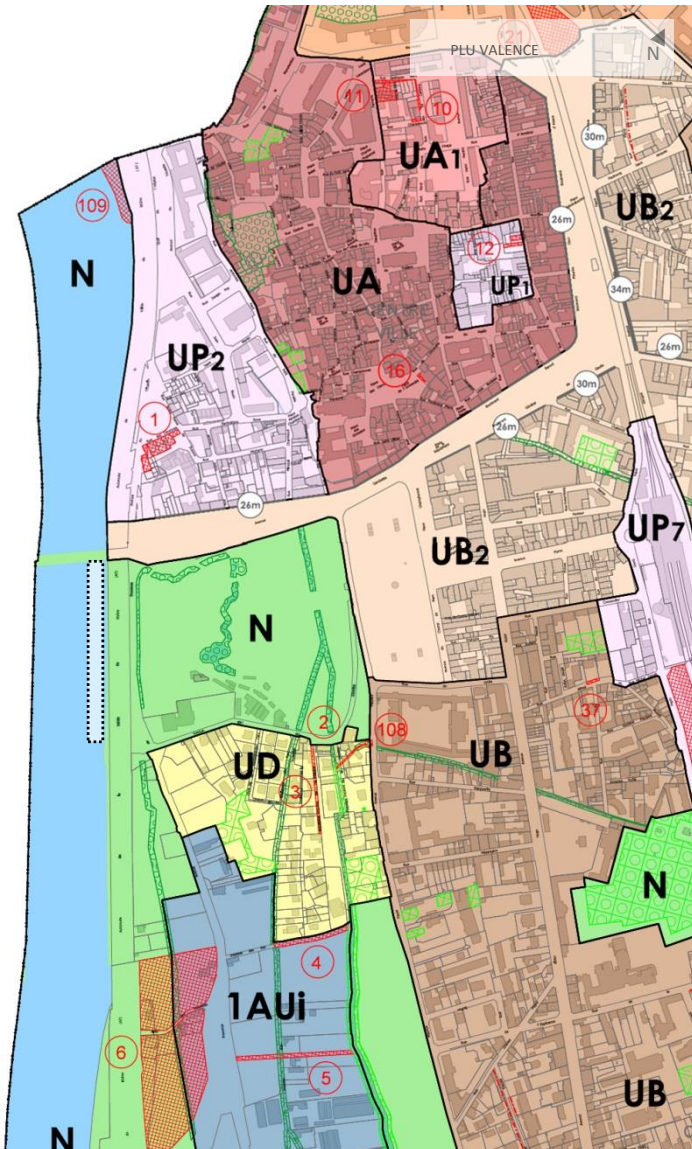
Faire du territoire un pôle d'accueil et de rayonnement touristique :

- Valoriser le potentiel de la voie navigable du Rhône permettant de relier efficacement l'espace méditerranéen avec le reste de l'Europe.
- Conforter le rôle stratégique du Grand Rovaltain au croisement de l'axe rhodanien avec le sillon alpin, ouvert sur la métropole lyonnaise .
- Favoriser le tourisme fluvial, à travers l'aménagement de nouvelles haltes fluviales équipées et adaptées pour l'accueil de touristes et connectées aux principaux centres d'intérêt touristiques du territoire.
- Développer le tourisme fluvial en appui sur le Rhône par le confortement du port de plaisance de l'Epervière, de la rénovation de la halte fluviale de Tournon ainsi que par la création d'une nouvelle halte fluviale à Valence.



DOCUMENTS D'URBANISME - PLU

Le site d'étude se situe en zone naturelle N au regard du PLU modifié en 2015 :



Article 2, sont autorisées : Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles **ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.**

Article 4, réseaux :

- Eau potable : Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes.
- Eaux usées : Toute construction ou utilisation du sol susceptible d'évacuer des eaux résiduelles urbaines doit être raccordée au réseau public d'assainissement en respectant les caractéristiques de ce réseau.

Article 12, stationnement :

- Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies de desserte sur l'unité foncière même.

➤ **PAS DE CONTRAINTES PARTICULIERES IMPOSEES PAR LE PLU**



Le site d'étude est impacté par plusieurs servitudes :

AC1 : Servitudes de protection des monuments historiques classés ou inscrits (Kiosque Peynet – Cathédrale Saint Apollinaire – Abbaye Notre-Dame de Soyons) : cette servitude instaure un périmètre de visibilité de 500 m pour la protection et la mise en valeur des monuments à proximité.

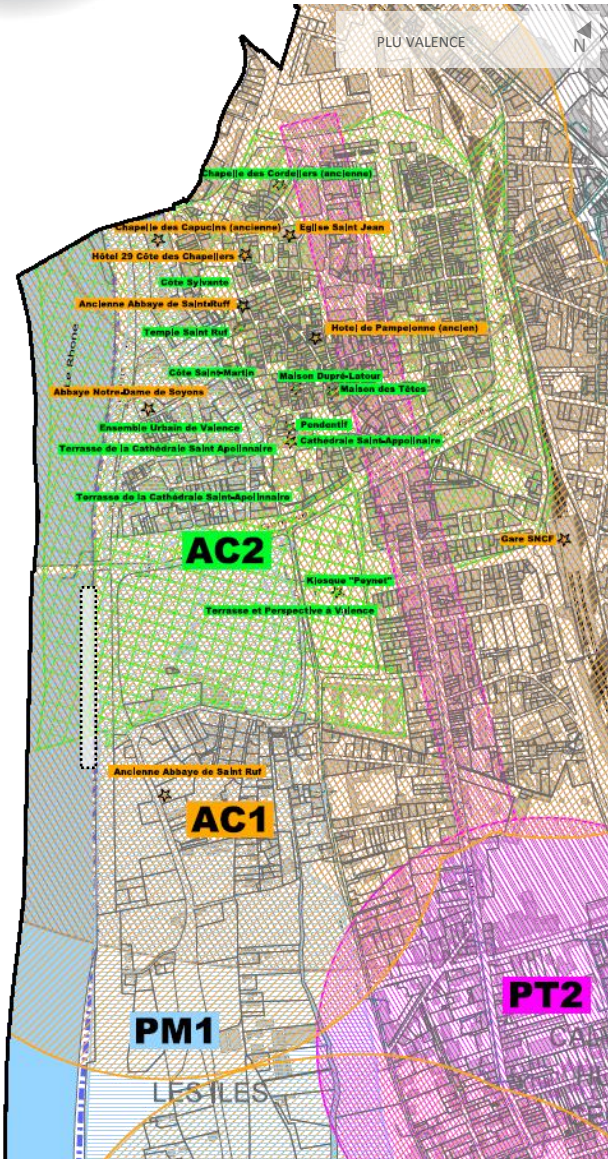
AC2 : Servitude relative aux sites inscrits et classés (ensemble urbain)

EL 3 : Servitudes de halage et marchepied le long du Rhône : cette servitude interdit dans une bande de 3,25 mètres de planter des arbres ou d'implanter des haies, clôtures...

PT1 : Servitude de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques : centre de réception radioélectrique de Valence-Préfecture.

PM1 : Plans de prévention des risques naturels prévisibles.

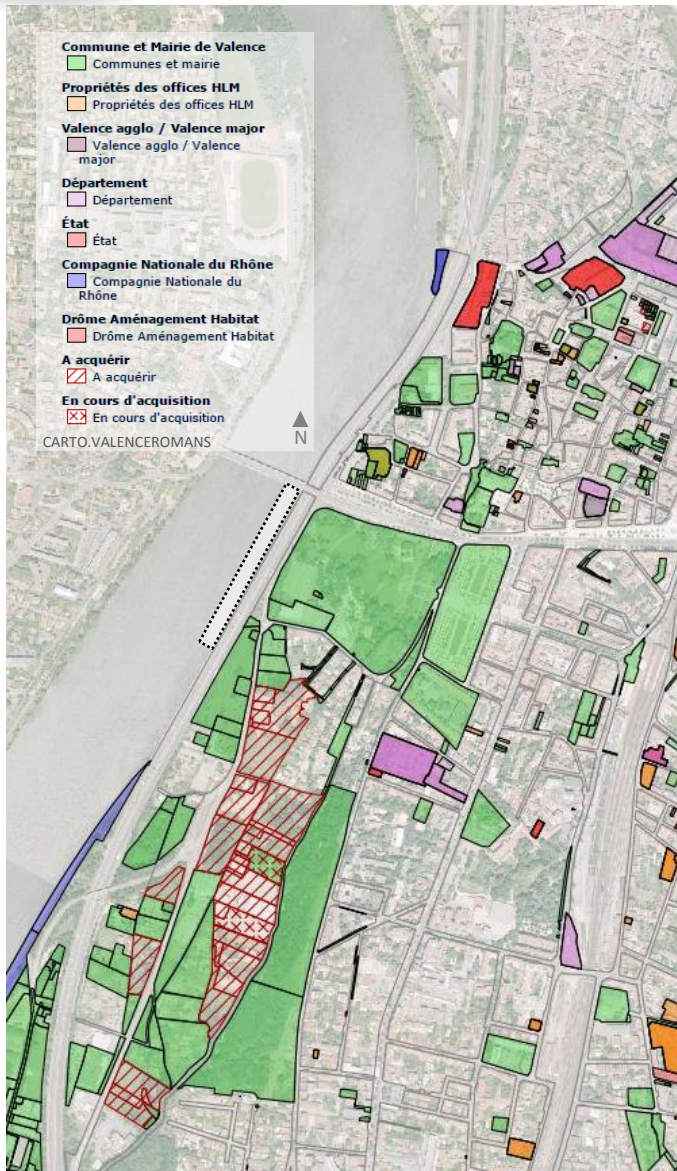
Rappel Loi Barnier : Tout projet de construction est interdit sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'A7. **Une dérogation est envisageable dès lors qu'un projet urbain assurant la préservation des paysages et la sécurité des automobilistes est établi.**

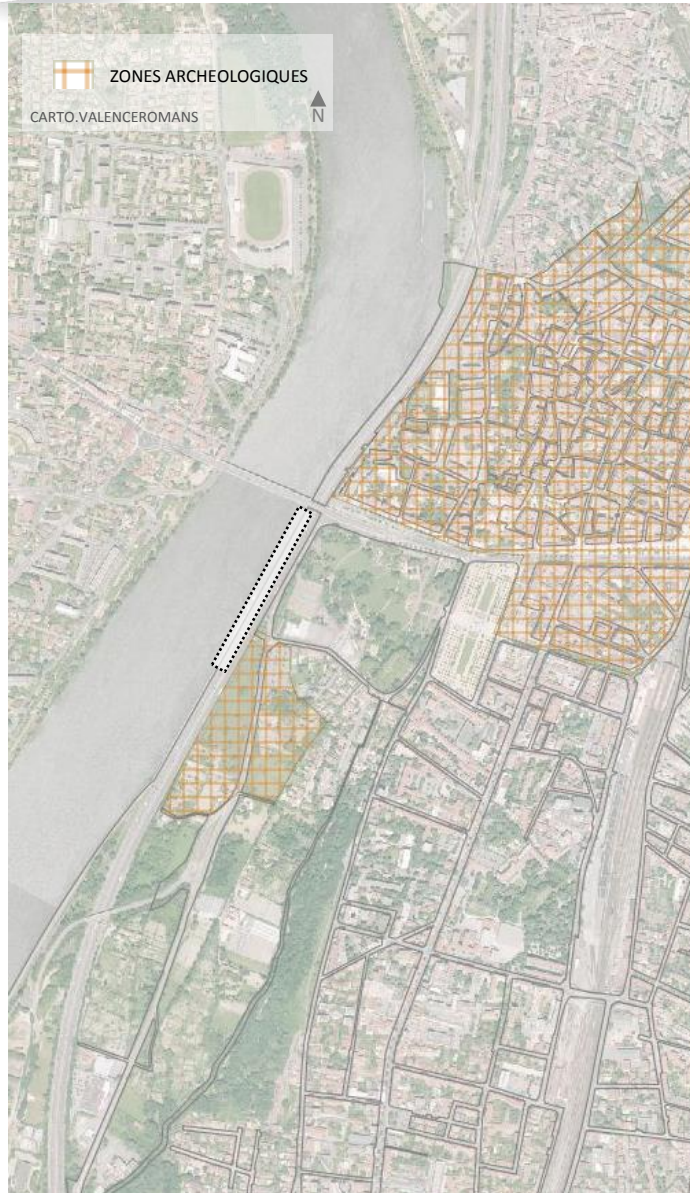


Propriété publique :

La propriété du quai existant est aujourd'hui inconnue. Deux péniches habitées occupent aujourd'hui cet espace : "Strappazon" et "Latitude"

La commune de Valence dispose de réserves foncières importantes sur le parking de la Comète aux abords du site d'étude permettant d'imaginer l'implantation de services annexes (stationnement et aire de départ d'autocars) à proximité immédiate du site d'étude. L'implantation de services d'avitaillement est impossible sur le site.





A proximité du site d'étude, le parking de la Comète est impacté par une zone archéologique.

Des fouilles réalisées en 2009 sur le parking de la Comète ont révélé l'existence des fondations de l'abbatiale de la grande abbaye de St-Ruf détruite entre 1562 et 1567 durant les Guerres de religion. Ne reste aujourd'hui que le portail du palais abbatial sur la rue Gaston Ruey. Ces fouilles rapides ont permis de confirmer les soupçons de présence de cet édifice et d'en déterminer les dimensions mais n'ont pas été approfondies.

En cas de travaux sur cette parcelle, une transmission au Préfet de Région sera nécessaire afin qu'il apprécie les risques d'atteinte au patrimoine archéologique et qu'il émette des prescriptions de diagnostic ou de fouille si la nature des travaux présente un risque d'atteinte au patrimoine.

Le Code du patrimoine prévoit également que toute personne projetant de réaliser des aménagements peut, avant de déposer une demande d'autorisation, saisir le Préfet de Région afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques.





DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

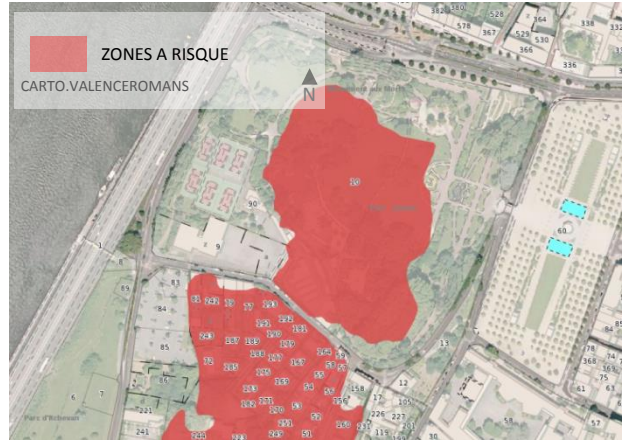
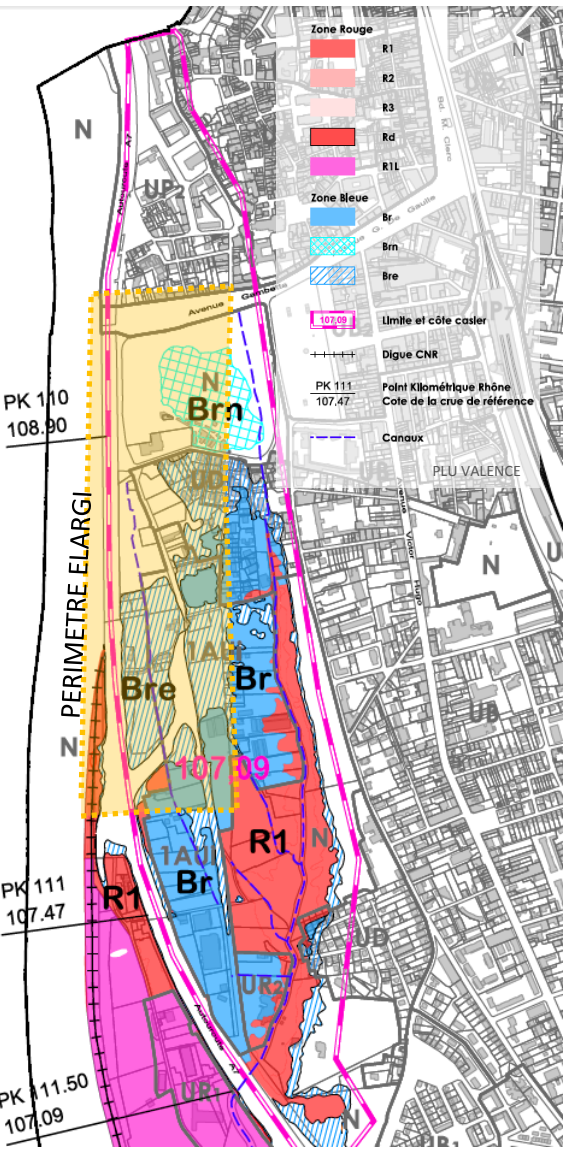
RISQUE INONDATION

Le site d'étude et son périmètre élargi recoupe plusieurs zones de protection.

La zone des quais correspond à une zone rouge :

En zone rouge, sont autorisés :

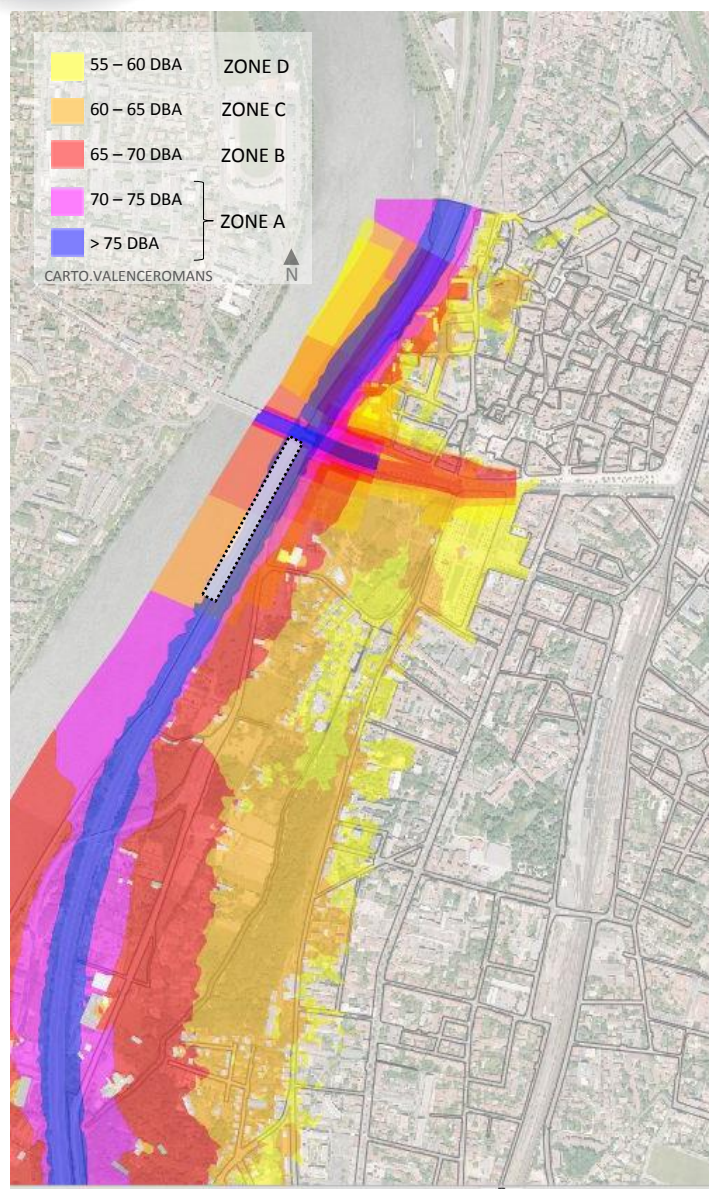
- Les aménagements d'espaces de plein air (espaces verts, équipements sportifs ouverts et de loisirs), sans constructions annexes, hormis les sanitaires. Les éléments accessoires (bancs, tables, portiques...) seront ancrés au sol.
- Les infrastructures publiques de transport dans le respect des règles du code de l'Environnement. Elles ne doivent pas entraver le libre écoulement des crues et ne pas aggraver les risques ;
- Les constructions et installations techniques liées à la gestion et à l'utilisation des cours d'eau, [...] et aux réseaux publics ou d'intérêt général et collectif (électricité, gaz, eau, téléphone, ...) à **condition de limiter au maximum leur impact et si aucune implantation alternative n'est raisonnablement envisageable**. Cette impossibilité d'implantation en dehors de la zone inondable devra être clairement démontrée. Elles ne doivent pas faire l'objet d'une occupation humaine permanente et ne pas être implantées à moins de 10 mètres de la crête de berge des cours d'eau. Les équipements sensibles doivent être situés à une cote supérieure à la cote de référence ;



La zone d'aménagement arrière, au-delà de l'autoroute, recoupe des zones bleues. Le secteur du parking de la Comète et le parc Itchevan sont situés en dehors de cette zone de protection.

Les prescriptions applicables en zone bleues n'ont pas d'incidence par rapport à la nature de ce projet de création d'une halte fluviale.

➤ **LE PPRI N'INTERDIT PAS L'IMPLANTATION D'UNE HALTE SUR LE SITE D'ETUDE**



Le site d'étude se situe en zone A au regard du PEB de Valence. Cette zone correspond à un secteur où les nuisances sonores dépassent 70 DBA. Dans cette zone sont admis :

Constructions nouvelles	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	admis	admis	admis	admis
Logements de fonction nécessaires aux activités commerciales admises dans la zone	admis dans les secteurs déjà urbanisés	admis	admis	admis
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	admis dans les secteurs déjà urbanisés	admis	admis	admis
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité aéronautique	admis s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	admis	admis	admis
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	admis s'ils ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			admis
Equipements publics et collectifs	admis s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		admis	admis
Maisons d'habitation individuelles non groupées	ne sont pas admis		admis si le secteur d'accueil est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	admis
Immeubles collectifs à usage d'habitation	ne sont pas admis			admis
Habitat groupé (lotissement,...), parcs résidentiels de loisirs	ne sont pas admis			admis

PLU VALENCE

➤ **DES MESURES DE PROTECTION ANTI BRUIT A INTEGRER A L'AMENAGEMENT**





DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

ENVIRONNEMENT



La **ZNIEFF de type 2**, zone écologiques de nature remarquable, formée par le Moyen-Rhône et ses annexes fluviales borde le site d'étude (ref : 820000351).

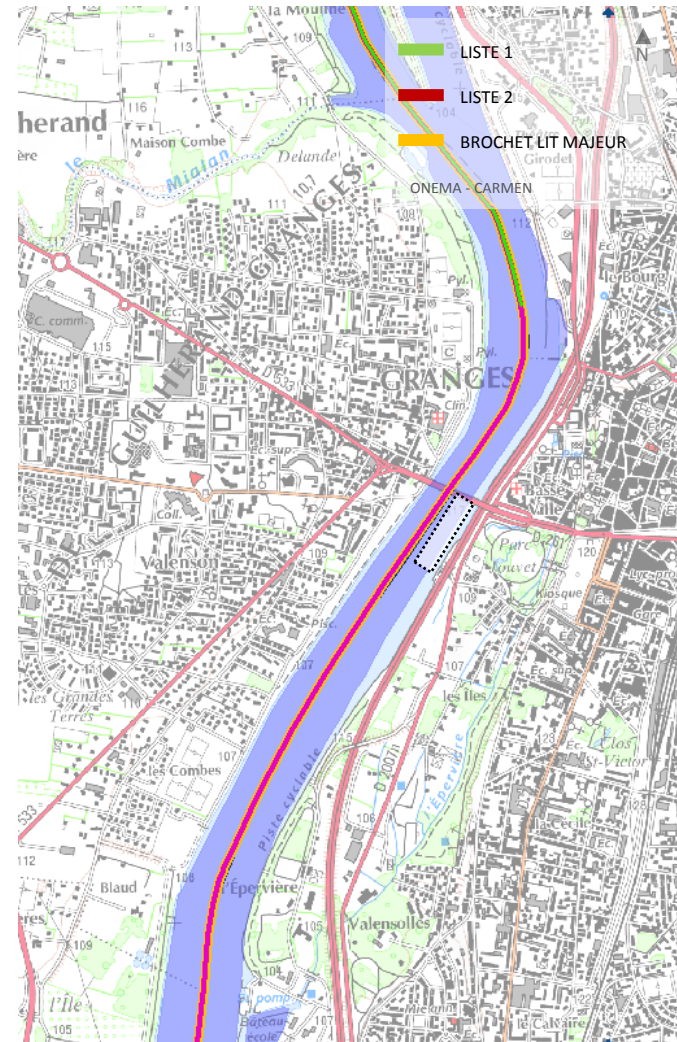
Rappel définition : « *L'inventaire des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) est un inventaire national établi à l'initiative et sous le contrôle du Ministère de l'Environnement. Il constitue un outil de connaissance et de préservation du patrimoine naturel de la France.* »

De nombreux espaces boisés classés (soumis aux dispositions de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme) sont identifiés à proximité du site.

Des espaces verts protégés sont également présents à proximité du site d'étude, et notamment au sein des Parcs Jovet et Itchevan.



➤ **MESURES DE PROTECTION/MISE EN VALEUR A INTEGRER AU SCHEMA D'AMENAGEMENT**



Inventaire des frayères (art L.432-3 du code de l'environnement) :

Le vieux Rhône est classé en liste 2 pour, la blennie, l'apron, le brochet et l'aloise feinte mais aussi en liste 1 pour le chabot, la vandoise et la truite fario.

Le lit majeur est répertorié pour son intérêt pour la fraie du brochet.

Le site d'étude étant déjà artificialisé, il est peu probable qu'il abrite des zones de fraie. L'impact du réaménagement sur le milieu sera largement réduit.

Zones humides :

Le secteur d'étude se situe en dehors des zones sensibles identifiées par l'inventaire départemental des zones humides réalisé par le CREN Rhône Alpes en 2009.

De plus, le site de parc Jovet se situe relativement loin de la zone humide des Freydières située en aval, les risques d'impact de la réalisation des travaux sur ce milieu sont donc très limités.



➤ MESURES DE PROTECTION / COMPENSATION A INTEGRER AU SCHEMA D'AMENAGEMENT



DIAGNOSTIC DE SITE HYDROGÉOMORPHOLOGIE



Le site du Parc Jovet se trouve dans une **zone du Rhône ne possédant pas de contrainte particulière.**



BASSE VILLE & LA CITÉ DU VIN ET DE LA GASTRONOMIE

PÉRIMÈTRE ET LIMITES	VOCACTION DE L'ESPACE	CARACTÉRISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DÉPLACEMENTS	ACCROCHE	TONE DE STATIONNEMENT	PAYSAGE
Périmètre du site d'étude	Espace public	Front bâti Principe d'alignement à respecter Emprise à valoriser	Symbole Voie existante Symbole Voie à créer Accès / sortie principale Accès / sortie secondaire	Accroche avec le Parc Cheminement piéton / doux	Tone de stationnement	Espace vert paysager Ouverture sur le Rhône Transparence et porosité

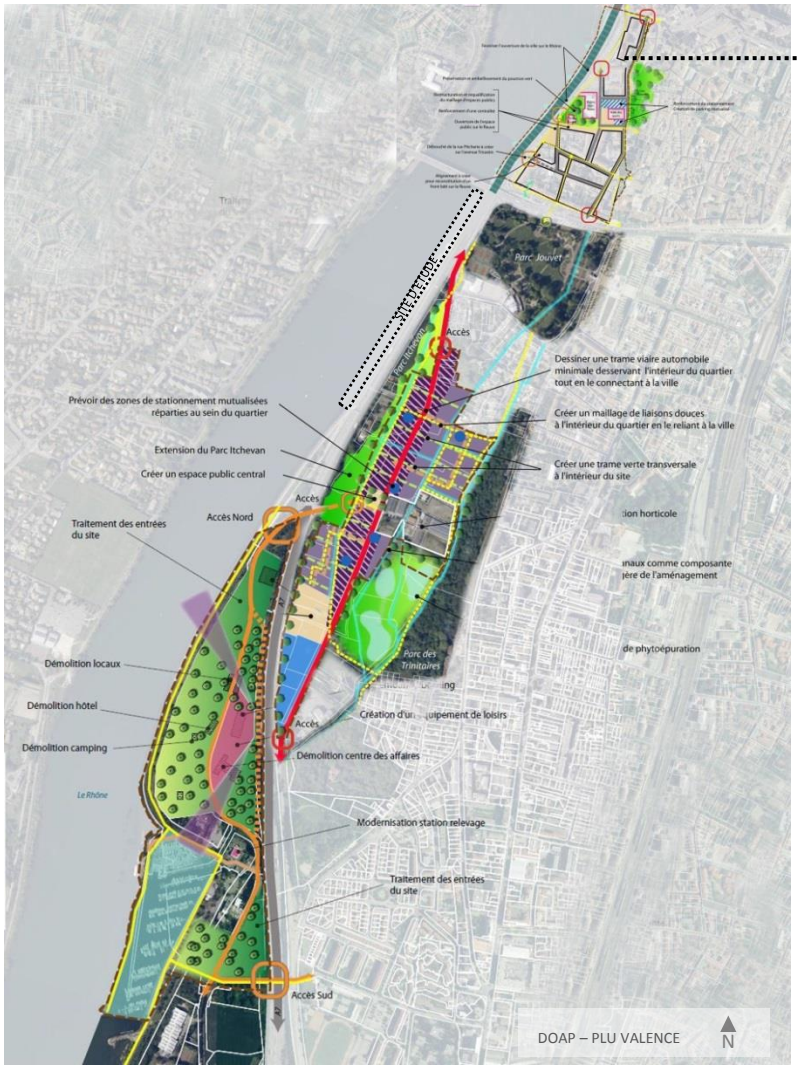
Basse ville :

Pour contrer la dépréciation de la qualité de l'espace et le manque d'attractivité du quartier, une OAP a été définie au PLU de Valence sur le secteur de la Basse Ville. Les axes fondamentaux du projet sont le réaménagement des espaces publics (places des Tanneurs et des Jardins), la restructuration des voies d'accès et de circulation et la création d'une trame de mobilités douces en liaison directe avec le centre-ville et le parc Jouvet.

La cité du vin et de la gastronomie :

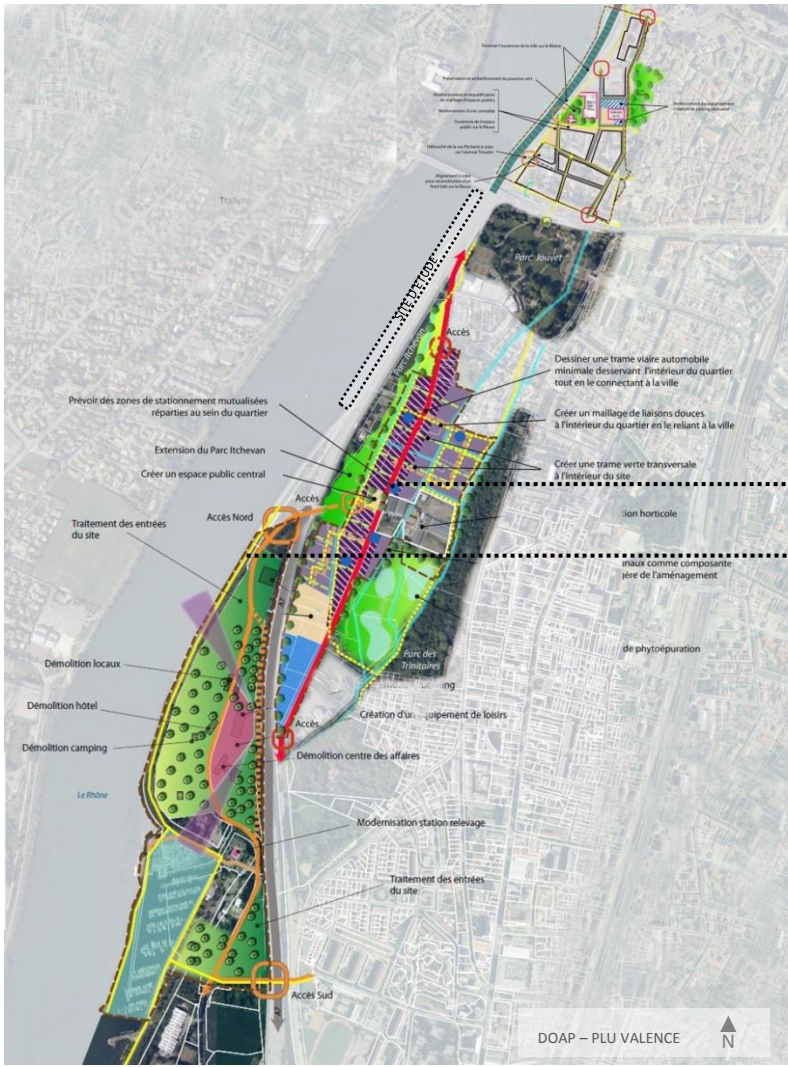
Le projet phase de la restructuration du secteur de Basse Ville est l'implantation d'une Cité du vin et de la gastronomie, équipement touristique d'envergure rayonnant à l'échelle régionale et nationale. La programmation de cet équipement regroupe halles gourmandes, showroom, cinéma, expositions, magasin, jardins, centre d'apprentissage du goût, etc. et devrait offrir une offre riche et variée aux touristes et citoyens accueillis.

Dans le contexte du tourisme fluvial porté le long de l'axe rhodanien, ce futur équipement s'insère en résonance avec la cité du Chocolat implantée à Tournon concentrant des flux importants de croisiéristes en saison.





PROJETS CONNEXES



LES ILES

PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du site d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat collectif et/ou intermédiaire Habitat groupé et/ou intermédiaire Mixité fonctionnelle 	<ul style="list-style-type: none"> Espace public Activités 	<ul style="list-style-type: none"> Espace vert paysager Trame verte transversale Mise en valeur des canaux
		<ul style="list-style-type: none"> Symbole Voie existante Symbole Voie à créer Accès / sortie principal Accès / sortie secondaire 	<ul style="list-style-type: none"> Voie primaire Voie secondaire Voie tertiaire Cheminement doux Zone de stationnement mutualisée

Dans le contexte plus large de reconquête des berges du Rhône, le projet de l'éco-quartier des Iles à proximité immédiate de la zone d'étude entrera en interaction avec l'équipement proposé. Cet espace à vocation d'habitat et d'activités intègre des trames vertes et bleues pour mettre en lien les grands parcs alentours, et prévoit notamment une extension du parc Ichtevan. L'aménagement d'un maillage de voies douces entre également au cœur de la réflexion.

PARC DE L'EPERVIERE & CENTRE AQUALUDIQUE

PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DES ESPACES	CARACTERISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre de valorisation du site de l'Épervière 	<ul style="list-style-type: none"> Extension de la capacité du Port de Plaisance Requalification du site de l'Épervière : Espace ludique de nature et de loisirs 	<ul style="list-style-type: none"> Bâtiments à démolir Bâtiments à créer ou à réqualifier 	<ul style="list-style-type: none"> Voie existante Voie secondaire Voie tertiaire Voie secondaire potentielle Accès / sortie à conforter 	<ul style="list-style-type: none"> Espace vert paysager & espaces publics Crête de vue vert Canal & port de plaisance

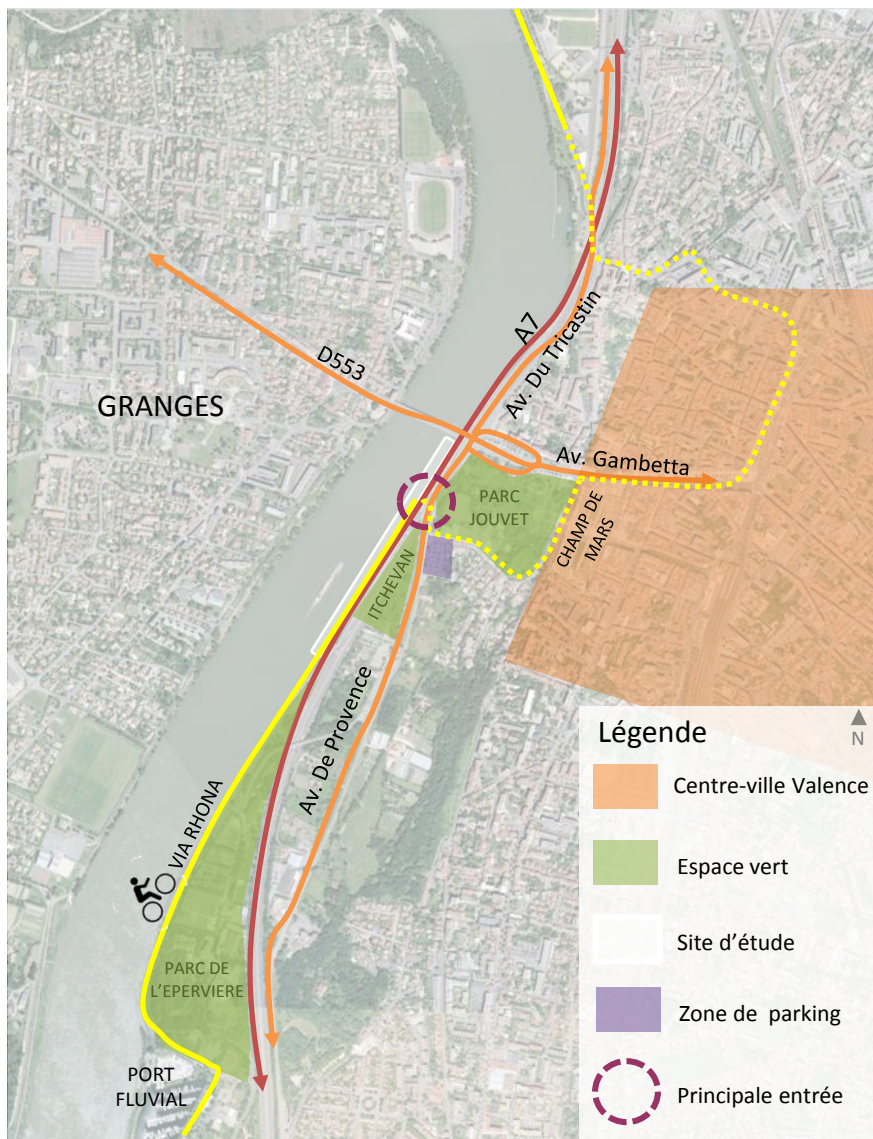
Le vaste projet de réaménagement du parc de l'Épervière vise à valoriser et rendre accessible cet espace naturel en développant un nouveau lieu de loisirs appuyé par un schéma cycle et piéton continu en lien avec le centre-ville. Ce parc de 6 hectares à caractère naturel affirmé (espace de loisirs, bois, verger, arboretum, prairie ...) permettra également une mise en valeur du port de plaisance et de l'itinéraire de la Viarhona. Le projet devrait être livré au printemps 2016.

En 2019, suivra l'implantation d'un centre aqualudique qui permettra d'offrir une nouvelle offre de tourisme et de loisirs à l'agglomération.

DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

ACCESSIBILITE



Grande accessibilité :

Bien qu'étant en bordure du centre-ville, le site d'étude se situe au carrefour des grandes voies de communication de l'agglomération, à savoir l'avenue de Provence connectée directement à l'autoroute A7 à la sortie Valence Sud à 3 km et la D553 en provenance de Granges.

ViaRhôna :

Le site d'étude est également traversé en partie par la ViaRhôna, axe touristique majeur de la vallée du Rhône. Cet itinéraire génère aujourd'hui des flux relativement importants à proximité du site, cependant cette voie douce longeant les berges du Rhône est interrompue par la fin de l'estacade. L'itinéraire contourne alors le centre ville de Valence pour rejoindre les berges au bassin de joutes.

Le projet de réaménagement de Parc de l'Épervière intègre une mise en valeur de cet axe au sud du site d'étude.

Un projet pour reconstruire l'estacade et raccorder le site d'étude au bassin de joutes directement le long des berges est déjà apparu dans les discussions.

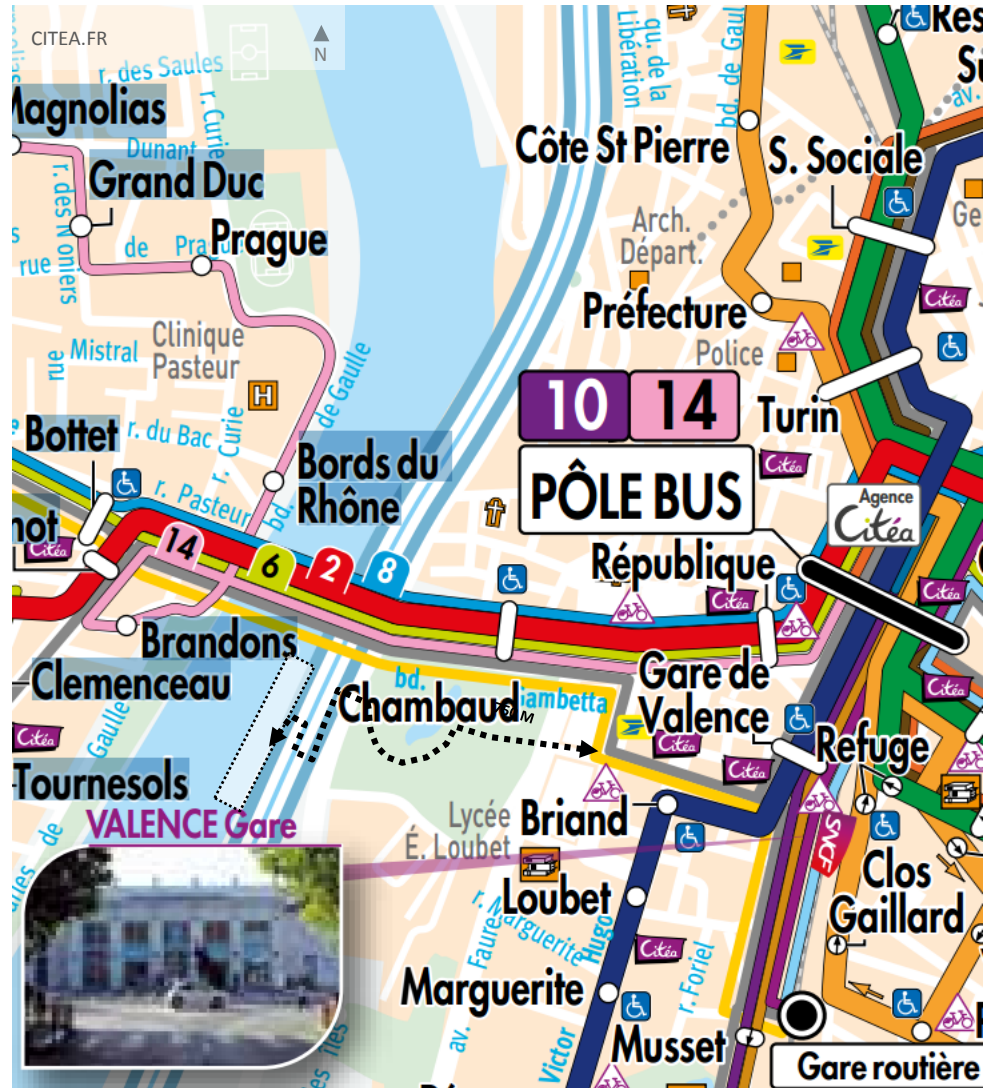


DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

ACCESSIBILITE

Service de transports en commun :



De part sa position, le site d'étude est proche du réseau de transport en commun intercommunal avec plusieurs lignes de bus passant proche des berges du Rhône, mais aussi proche de la gare SNCF de Valence-Centre.

Le site d'étude, en bordure du centre ville se situe donc dans une zone bien achalandée en terme de réseaux de transports en commun mais les arrêts de bus les plus proches posent des problèmes d'accessibilité car il faut traverser le parc Jouvét et sa topographie marquée.

- UN RESEAU DE TRANSPORT DENSE A PROXIMITE MAIS DES ARRÊTS DE BUS PLUS ÉLOIGNÉS



DIAGNOSTIC DE SITE

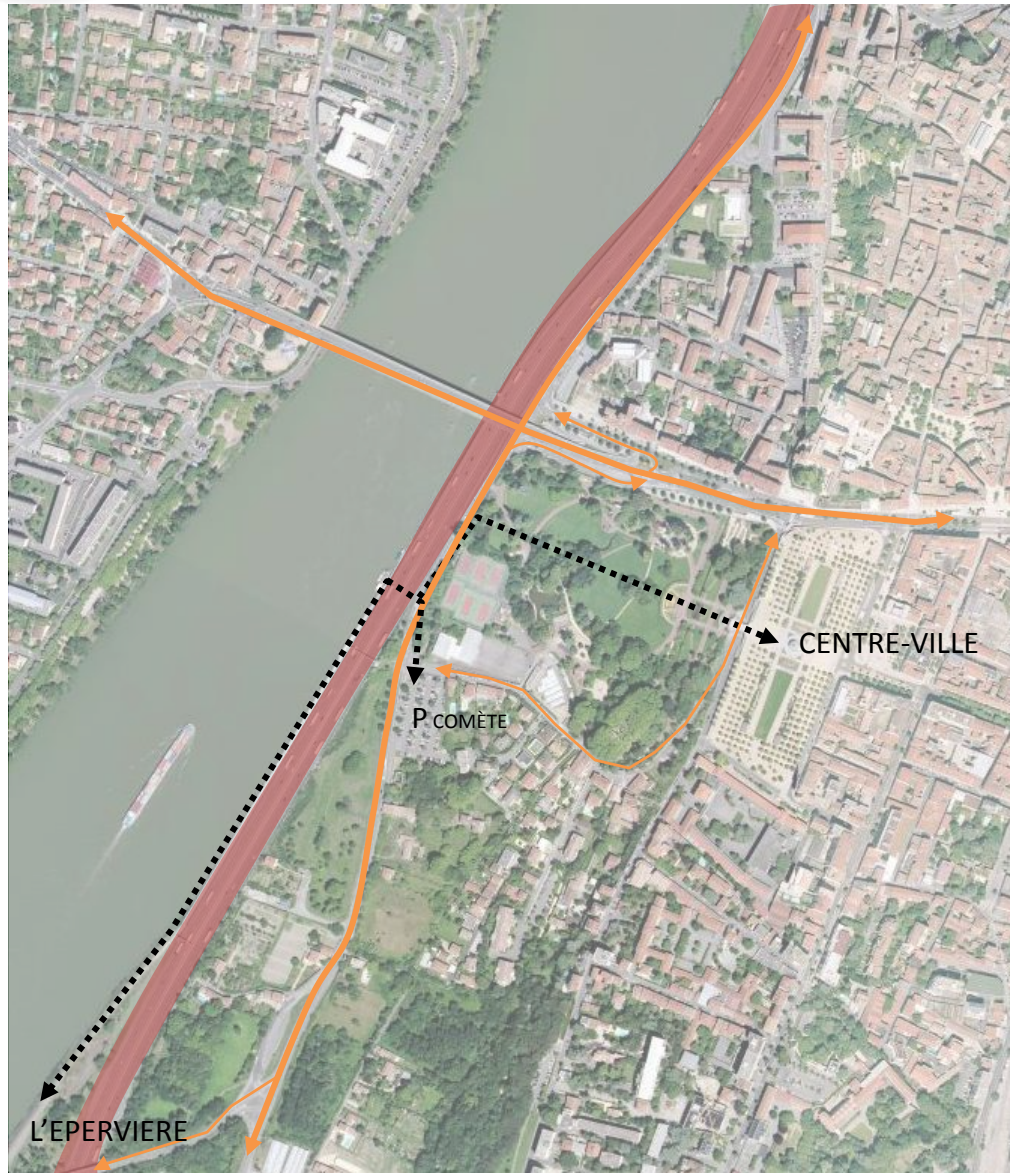
PARC JOUVET

ACCESSIBILITE

Accessibilité aux quais :

Les quais existants ne sont pas directement accessibles en voiture. **Le parking de la Comète existant à proximité permet de stationner pour rejoindre l'estacade via le passage existant sous l'autoroute.** Le Parc Jouvet fait la liaison piétonne avec le centre-ville.

Le site est également en connexion avec le parc de l'Épervière par le sentier doux de la ViaRhôna.



➤ **A MINIMA, REQUALIFICATION DU PASSAGE SOUTERRAIN**

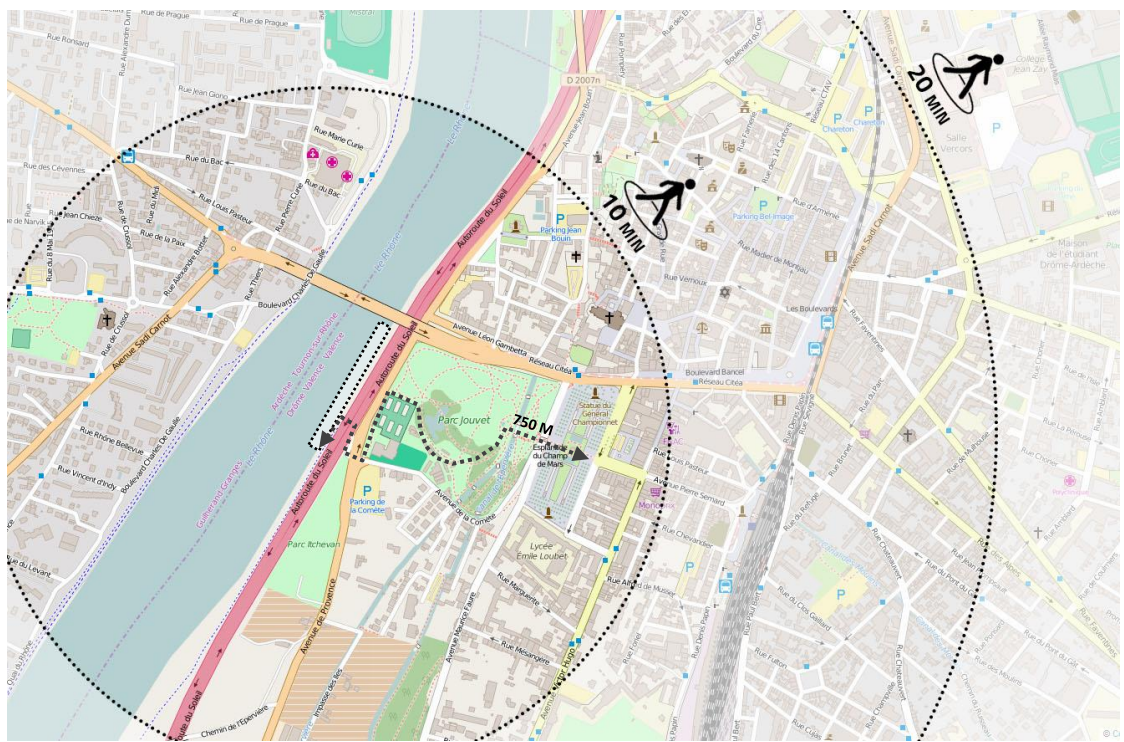


DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

ZONE DE CHALANDISE

Commerces et services à proximité :



A partir du site d'étude, une dizaine de minutes à pieds permettent de rejoindre le centre ville et ses nombreux commerces / services. A titre indicatif, le parcours entre les quais et l'esplanade passant par le Parc Jouvet fait 750m.

La majeure partie des équipements culturels et des monuments historiques de la ville se situent également dans ce rayon inférieur à 20 minutes à pied.

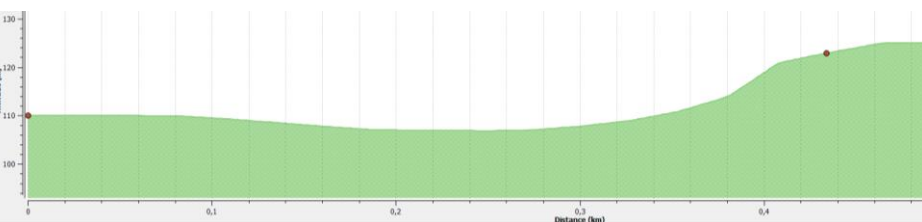
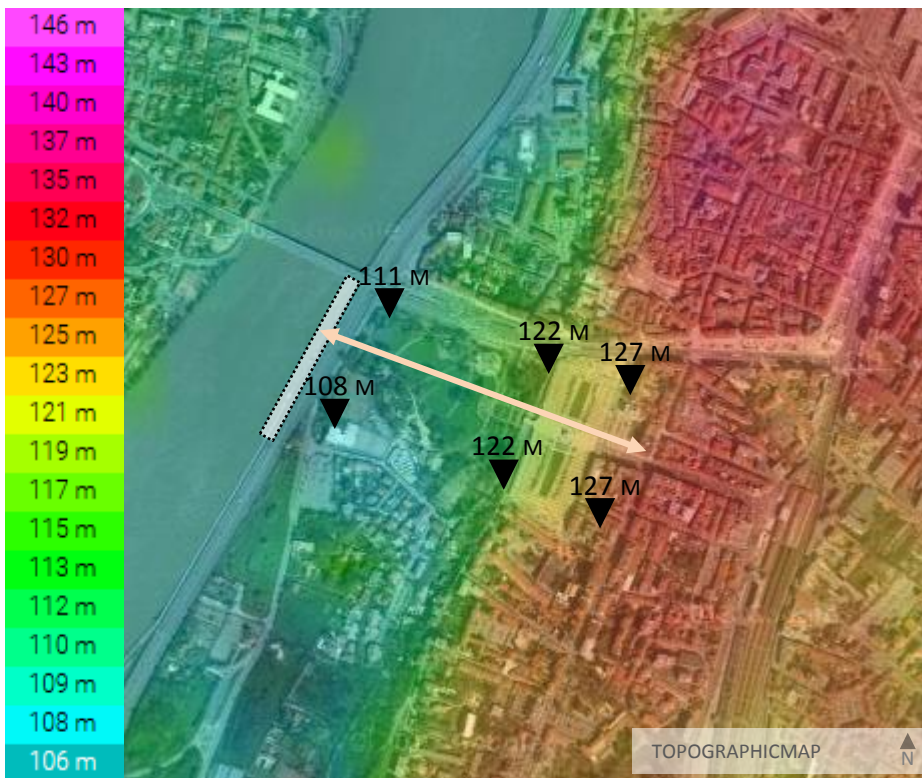
Le site d'étude, en bordure du centre ville se situe donc dans une zone bien achalandée et permet de proposer tous les services attendus par les croisiéristes dans un rayon inférieur à 20 min à pied (contre 10 dans la majorité des escales de l'axe).

➤ UNE POSITION IDEALE A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

TOPOGRAPHIE

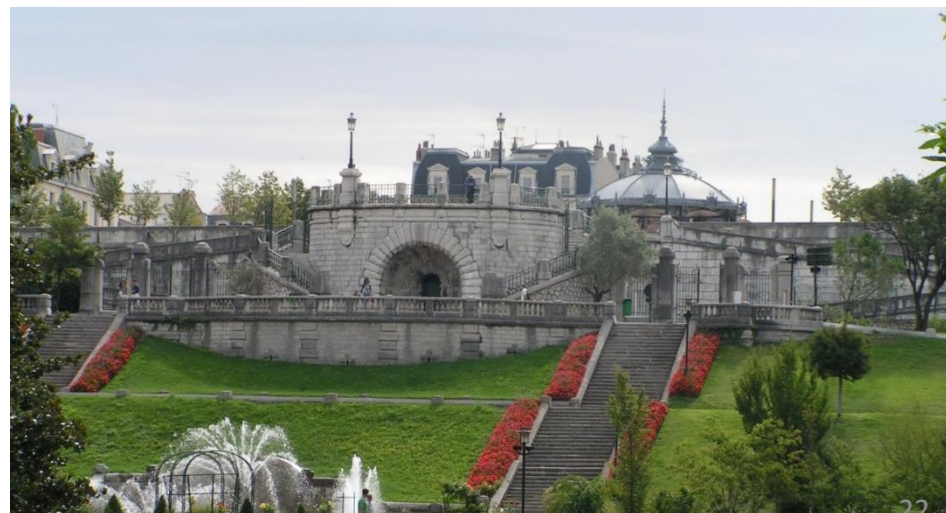


Une topographie marquée par une rupture entre le site et le centre-ville:

Le site d'étude se situe à une altitude d'approximativement 110 m.
Le centre ville se situe à une altitude d'approximativement 130 m.

Entre ces deux points, une forte rupture de pente est observable au niveau du parc Jouvet. Cette pente est traitée dans le jardin par de nombreux escaliers, posant un problème d'accessibilités aux personnes à mobilité réduite. Cette situation est en contradiction avec les prescriptions règlementaires en vigueur pour le traitement de l'accessibilité à la halte. A minima, un service de navettes accessibles aux PMR pourra être implanté entre le centre-ville et la future halte fluviale.

➤ **UNE LIAISON PIETONNE RENDUE DIFFICILE PAR LA TOPOGRAPHIE**

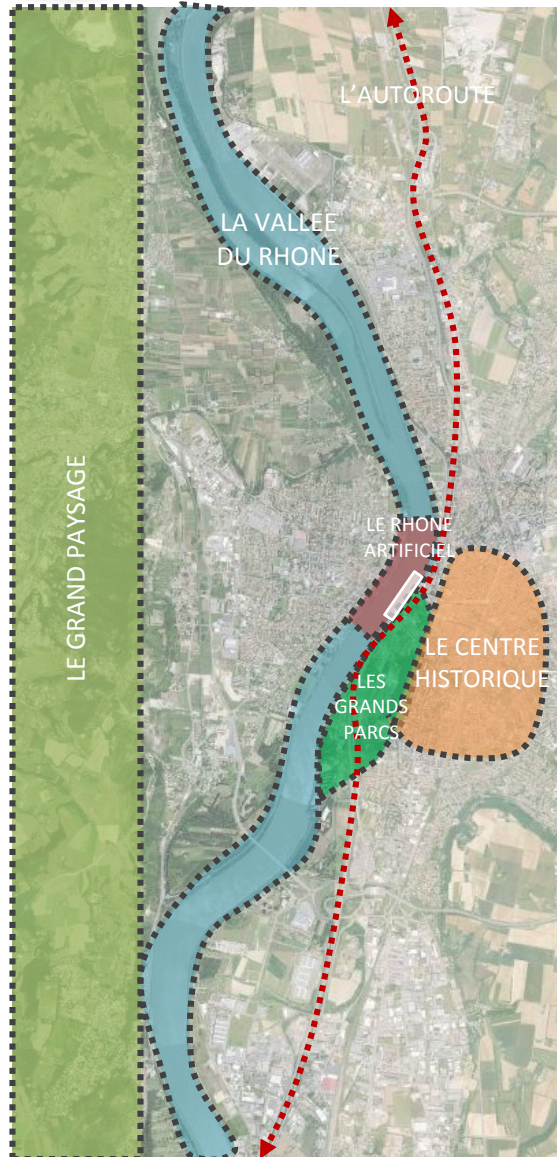




DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

PAYSAGE



Un paysage marqué par la présence de l'autoroute :

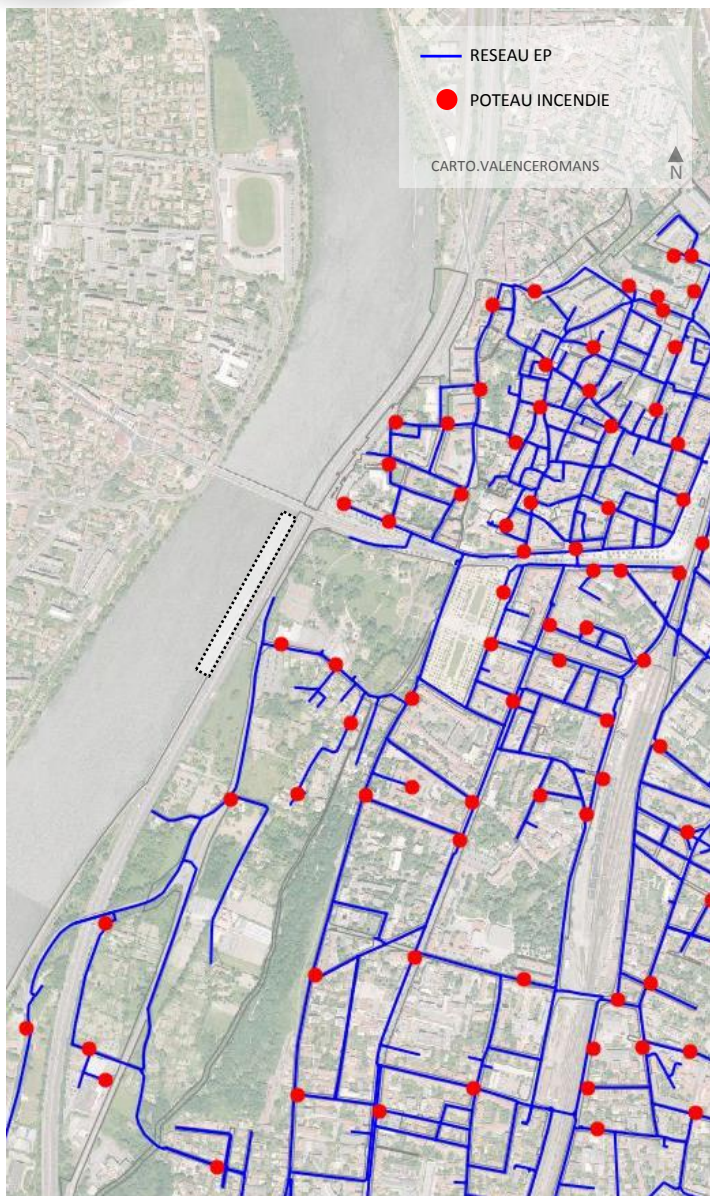
- ✓ Des perspectives visuelles intéressantes sur le grand paysage, notamment sur la forêt Baume des Bois et le château de Crussol qui viennent asseoir le panorama depuis les quais
- ✓ Des berges du Rhône qui ont été artificialisées par le passage de l'autoroute
- ✓ Une situation à l'articulation entre les grands parcs et le centre historique et de ses sites et monuments remarquables

Enjeux :

- ✓ Gommer la prédominance de l'autoroute par l'implantation de mesures de protection
- ✓ Retrouver du lien avec les berges du Rhône par un aménagement qualitatif du site
- ✓ Créer du lien entre les grands parcs et le centre-ville
- ✓ Mettre en valeur les perspectives visuelles vers le grand paysage



➤ DEUX ENTITÉS PAYSAGÈRES MAJEURES ... ET UNE AUTOROUTE



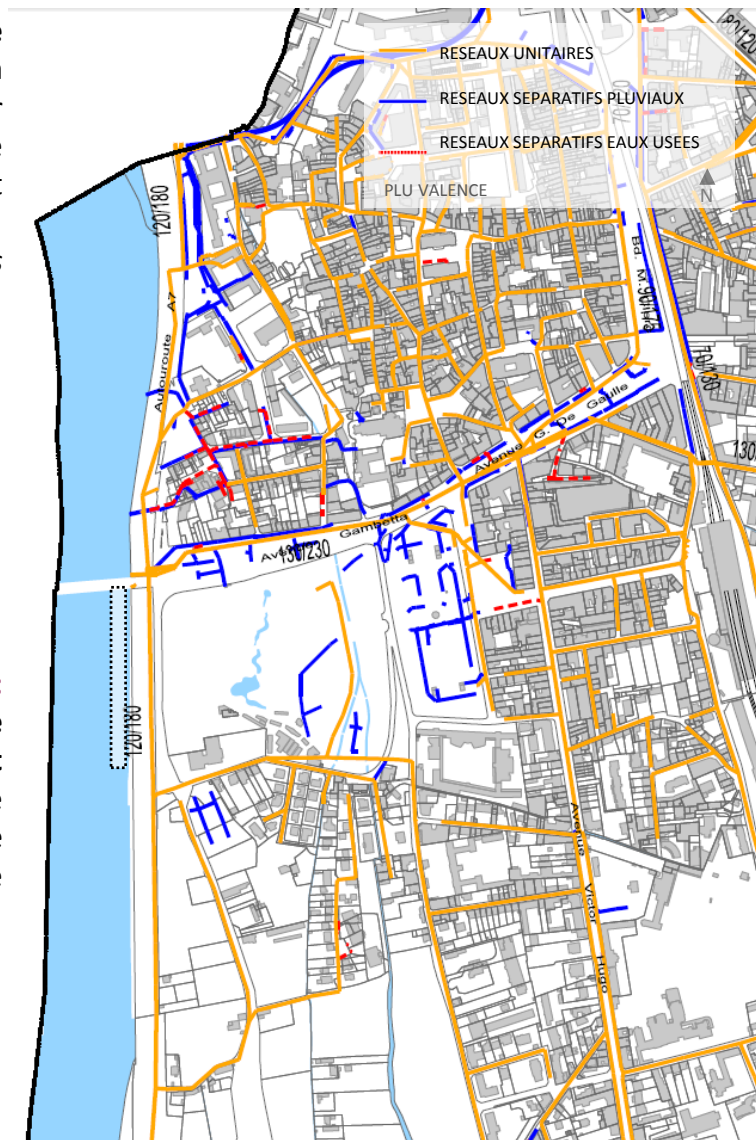
Eau potable :

Le site d'étude est raccordé au réseau d'eau potable via l'avenue de Provence par une canalisation bas service PVC 63 mm d'un débit estimé à moins de 15 m³/h. *(Rappel : Besoin des armateurs de 20 à 25 m³/h)*

Eaux usées:

Le site d'étude est raccordé au réseau d'assainissement unitaire via l'avenue de Provence par une canalisation de 1200 mm de section.

- **UNE ADDUCTION EN EAU POTABLE SOUS DIMENSIONNEE PAR RAPPORT AUX BESOINS DES ARMATEURS.**

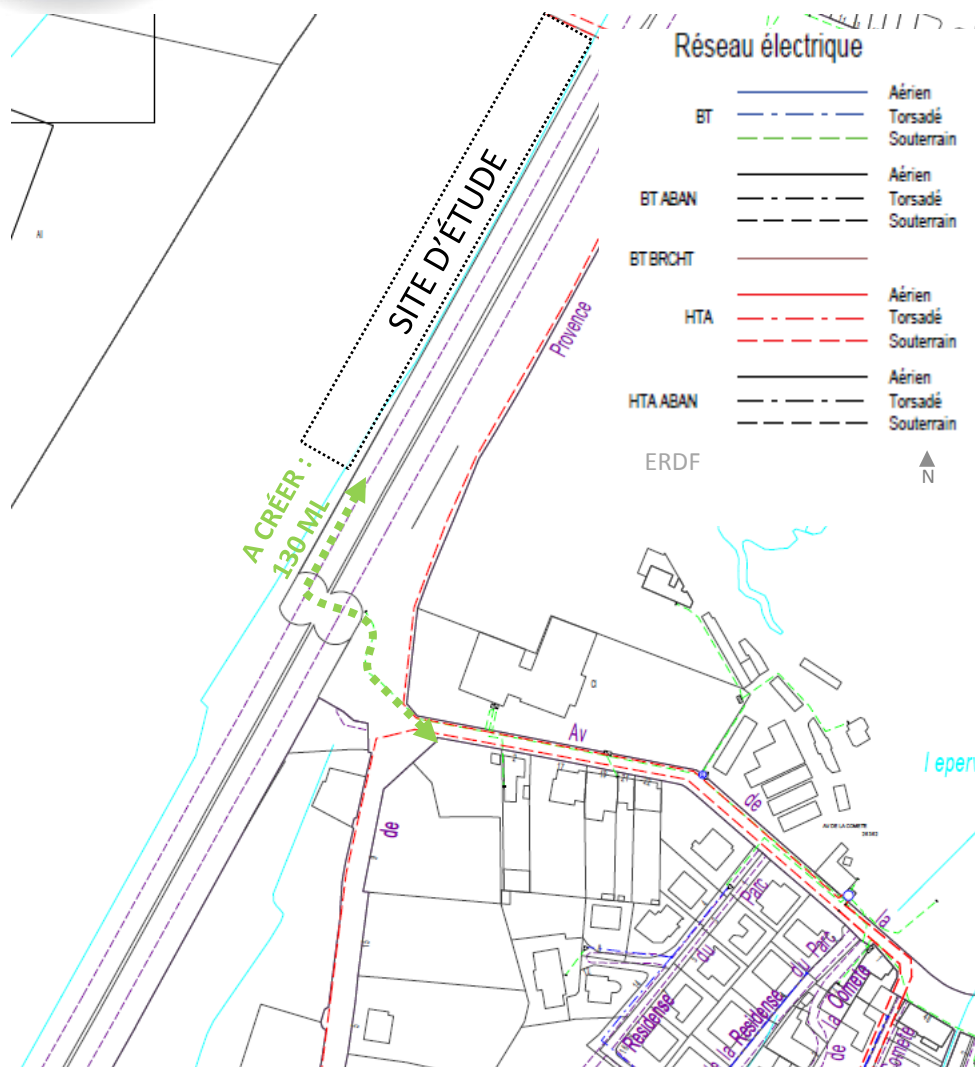




DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

RESEAUX



Electricité :

Le site n'est pas directement raccordé à un réseau électrique

Le long de l'allée de Provence des réseaux électriques sont implantés à savoir un réseau haute tension souterrain

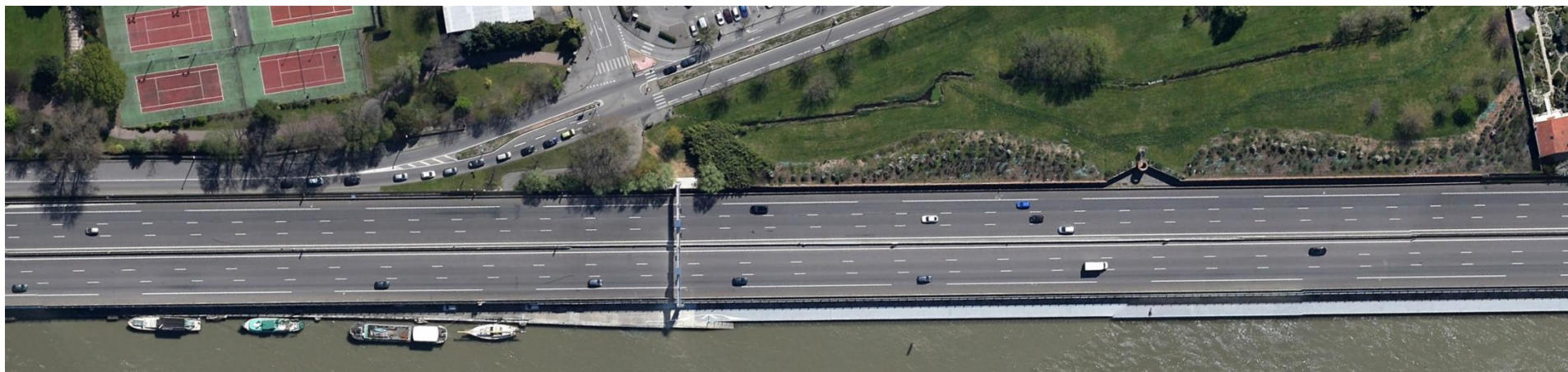
- **LE SITE D'ETUDE N'EST PAS RACCORDÉ EN ÉLECTRICITÉ ET LE POSTE ÉLECTRIQUE LE PLUS PROCHE SE SITUE PLUS AU SUD (AVENUE DE LA COMÈTE)**
- **L'IMPLANTATION DES RÉSEAUX ÉLECTRIQUES ET D'UN TRANSFORMATEUR PROCHE DES QAIS SERA DONC NÉCESSAIRE**
- **3 X 130 ML DE RÉSEAUX À CRÉER POUR RACCORDER LE SITE AUX RÉSEAUX HUMIDES ET SECS**



DIAGNOSTIC DE SITE

PARC JOUVET

AMENAGEMENTS EXISTANTS



Une passerelle récemment aménagée de 5m de large sur l'itinéraire de la ViaRhôna permet de faire la liaison au parc de l'Épervière.

Aucune mesure de protection vis à vis des nuisances générées par l'autoroute n'existe à l'heure actuelle.
Une distance de 28 m entre les quais existants et le chenal de navigation

Un quai étroit et inadapté à l'accueil d'un grand nombre de croisiéristes accueille aujourd'hui des péniches habitées.
L'élargissement des quais reste limité par la proximité du chenal de navigation
Pas de Ducs d'Albes existants.



➤ A MINIMA, ELARGISSEMENT DES QAIS ET IMPLANTATION DE DUCS D'ALBES





LES +

- ✓ Un projet en accord avec les ambitions du SCOT
- ✓ Un projet en résonance avec les OAP définies au PLU
- ✓ Une possibilité pour implanter une aire de stationnement et de manœuvres d'autocars sur le parking de la Comète
- ✓ Un site traversé par l'itinéraire de la ViaRhôna
- ✓ Un positionnement idéal au sein de l'agglomération

LES -

- ✓ Des options d'aménagement limitées par la présence de l'autoroute
- ✓ Un site contraint par les nuisances sonores, olfactives et visuelles importantes
- ✓ Une accessibilité contrainte par la présence de l'autoroute
- ✓ Une liaison piétonne au centre-ville à requalifier et à adapter aux besoins des PMR
- ✓ Un passage souterrain à réaménager pour répondre aux attentes des armateurs et croisiéristes
- ✓ Des mesures d'insertions paysagères importantes à mettre en œuvre
- ✓ Un élargissement nécessaire des quais limités par la proximité du chenal de navigation
- ✓ Une zone archéologique sur le parking de la Comète

➤ UN SITE INADAPTÉ A L'IMPLANTATION D'UNE HALTE LONGUE DURÉE

PROGRAMMATION ENVISAGEABLE SUR LE SITE :

- ✓ Une situation géographique incompatible avec l'implantation d'une halte longue durée, donc les réseaux à quai, l'aire de collecte des déchets et l'aire d'avitaillement ne sont pas nécessaires.
 - ✓ Aménagement d'une aire de stationnement autocars sur le parking de la Comète.
 - ✓ Etude de l'accessibilité PMR aux quais et traitement des liaisons piétonnes au centre-ville
- **UN RISQUE POUR VALENCE DE NE PAS PARVENIR À SE POSITIONNER COMME ARRÊT EMBLÉMATIQUE SUR L'AXE DU RHÔNE**





PROGRAMMATION

PARC JOUVET

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SITE PROPOSE





SITE DU PARC JOUVET

FONCIER



La commune dispose d'un foncier non contigu au site d'étude aujourd'hui aménagé en parking et dont une partie pourrait être reconvertie pour l'aménagement de l'aire de stationnement de bus (problématique de réduction du nombre de places existantes)

CONTRAINTES DE SÉDIMENTATION



Pas de contraintes présumées

RISQUES ET CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



La zone de projet se situe dans une zone d'alea fort d'après le PPRI mais aucune prescription n'empêche l'implantation d'une halte fluviale. Secteur déjà artificialisé donc impact environnemental réduit

DOCUMENTS D'URBANISME ET SERVITUDES



La zone de projet se situe dans une zone naturelle dans laquelle les aménagements nécessaires à l'implantation d'une halte fluviale sont autorisés
Servitudes importantes liées au PBE et à la loi Barnier

RÉSEAUX ET AMÉNAGEMENTS EXISTANTS



Les équipements existants ne sont pas adaptés à l'accueil d'une halte fluviale longue durée
Elargissement des quais limité par la proximité du chenal de navigation

ACCESSIBILITÉ



Accessibilité piétonne à retravailler avec le passage souterrain
Quais inaccessibles en voiture, facteur limitant pour la création d'une halte longue durée avec avitaillement

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT



Proximité directe de l'autoroute : un espace exposé à de nombreuses nuisances réductibles

ZONE DE CHALANDISE



Le site est à moins de 10 minutes à pied du début du centre-ville en empruntant le parc Jouvet

NOTE GLOBALE



SITE DIFFICILEMENT AVEC L'IMPLANTATION D'UNE HALTE FLUVIALE LONGUE DURÉE, SOUS RÉSERVE DE RÉALISATION DE TRAVAUX LOURDS ET CÔUTEUX

SITE PROCHE DU CENTRE-VILLE MAIS EXPOSÉ À DE TRÈS FORTES NUISANCES DÛES À LA PRÉSENCE DE L'AUTOROUTE