

**Thème :**  
coopération  
interterritoriale.

**Mots-Clés :** entente,  
aménagement du  
territoire, schémas  
de complémentarité

**Périmètre :** 8 EPCI  
en 2013, 5 après  
fusions 2014

**Coût du projet**

- Montant total de l'investissement : 1 ETP chef de projet + budget études 85 k€ en 2013
- Sources de financement : internes aux EPCI membres au prorata richesse fiscale par habitant et population

**Dates du projet**

Date de début :  
2010  
Date de fin  
(prévisionnelle) :

**L'entente intercommunale TRIDAN**

➔ Pour une synergie inter territoriale.

**Contexte**

L'entente intercommunale TRIDAN « Trans-Rhodanienne Isère Drome Ardèche Nord » est issue d'une réflexion conduite en 2009 dans le cadre des travaux du SCoT des Rives du Rhône avec la mise en évidence d'un espace à enjeu interdépartemental et la nécessité d'anticiper et d'encadrer les dynamiques territoriales à l'œuvre.

Entre 2010 et 2011, une étude Inter-SCoT (Rives du Rhône, Région Urbaine de Grenoble et Bassin d'Annonay) permet d'affiner les éléments de diagnostic, d'interroger les logiques de développement et de formaliser un programme d'actions pour cet espace territorial aux confins de 3 départements, couvert par 3 SCoT et 4 Contrats Développement Durable Rhône-Alpes (CDDRA).

Ce dialogue territorial aboutit en janvier 2012 à la formalisation d'une entente intercommunale entre 5 communautés de communes : Pays Roussillonnais, Territoire de Beaurepaire, Rhône-Valloire, Bassin d'Annonay et Vivarhône.

En 2013, l'entente TRIDAN est élargie aux 3 communautés de communes ardéchoises et drômoises des Deux Rives, de la Galaure et des Quatre collines qui fusionnent avec Rhône-Valloire au 1/01/2014 dans le cadre de la recomposition territoriale en cours pour créer la CC Porte de DromArdèche.

Ce sont donc au final plus de 156 000 habitants et 99 communes entre Isère, Drôme et Ardèche qui sont associés à ce projet d'aménagement et de développement du territoire.

**Objectifs visés**

L'entente TRIDAN se donne comme objectifs :

- d'approfondir les complémentarités et les convergences en intégrant les interdépendances existantes au sein d'un bassin de vie et d'emploi en émergence,
- d'établir une « charte » d'équilibre et de répartition équitable des fonctions,
- de conduire de façon concertée des projets et actions d'utilité intercommunale,

Les réflexions entre élus ont notamment permis d'identifier 3 axes prioritaires d'intervention

- ◆ Le développement économique,
- ◆ Les transports, les déplacements et les infrastructures de circulation,
- ◆ Le schéma et la mise en réseau des équipements structurants du territoire,

Ces 3 axes se déclinent en une dizaine d'actions.

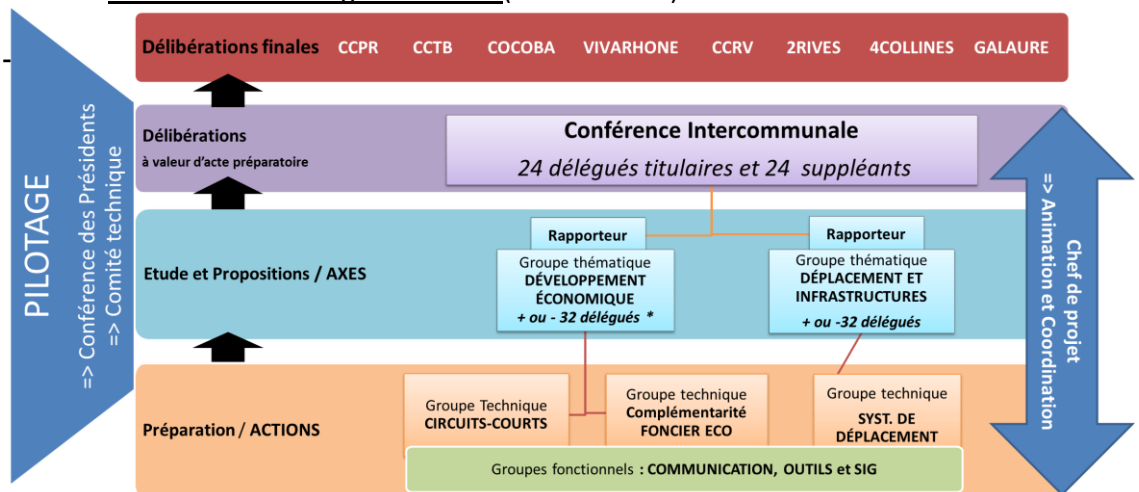
**Présentation résumée**

En réponse à cette dynamique interterritoriale autour d'enjeux communs, les élus - qui ne souhaitaient pas créer une structure de plus- ont fait le choix de l'entente. Cette forme souple de coopération intercommunale régie par le code général des collectivités territoriales permet une représentation paritaire de toutes les communautés de communes quelle que soit leur taille et crée un espace de travail en commun sans dessaisir les conseils communautaires (les décisions ne sont exécutoires qu'après ratification par les conseils communautaires)



La convention constitutive de l'entente fixe :

→ Les modalités de la gouvernance (schéma 2013)



→ Les modalités de réalisation des projets :

L'entente ne disposant pas de personnalité morale elle ne peut assurer en direct le portage des projets. De fait, des EPCI chefs de file ont été désignés parmi les partenaires sur les différentes actions à conduire.

Par ailleurs, dans la perspective de la mise en œuvre opérationnelle des actions, l'entente s'est dotée d'un chef de projet en charge d'animer et coordonner les conférences et les groupes thématiques/ techniques.

**Résultats**

Trois actions identifiées comme prioritaires font l'objet d'une mise en œuvre opérationnelle depuis juin 2012.

→ A travers les réflexions sur un schéma de complémentarité des zones d'activité, le principe est d'anticiper les risques de concurrence entre les EPCI partenaires et de jouer les complémentarités en sauvegardant les équilibres pour ce territoire qui compte de multiples zones à enjeux. L'objectif est également d'accompagner et de s'inscrire dans une dynamique de développement économique novatrice, incarnée par la Zone Industriale Portuaire de Salaise/ Sablons, véritable cœur économique de l'entente. LA ZIP fait l'objet d'une procédure Grand Projet Rhône-Alpes pilotée par la région, dont le protocole a été signé par l'ensemble des membres le 14 novembre 2013. Ce GPRP s'appuie sur deux axes de développement : l'écologie industrielle et le report modal

→ Sur le volet « transports / déplacements », une analyse approfondie du système de déplacements vise à cerner avec précision les besoins en infrastructures afin de garantir les conditions du développement économique sur l'ensemble du territoire (desserte / accessibilité) ; à rationaliser les systèmes de transports à l'échelle de TRIDAN y compris à travers l'optimisation du fonctionnement des gares et des liaisons avec les agglomérations voisines. Une étude relative à l'analyse des problématiques d'infrastructures routières et du système de déplacements est en cours (rendu attendu pour mars 2014).

→ Sur l'axe « circuits-courts », l'objectif de l'entente est de recenser l'ensemble des démarches existantes sur le territoire de TRIDAN de circuits courts (agriculture) ou novatrice en limite du territoire. Ce travail de recensement permettra de fixer les leviers d'actions et les outils à mettre en œuvre pour valoriser les produits du terroir et optimiser les relations entre les producteurs et les consommateurs.

**Pour en savoir plus :**

Adeline Menneron - a.menneron@portededromardeche.fr -  
06 28 49 75 30

**Date de mise à jour :**

Décembre 2013