

Les nouveaux centres, moteur de l'organisation spatiale de la ville

Projet Urbain

Les nouveaux centres, moteur de l'organisation spatiale de la ville

Valence occupe une place stratégique au cœur de la vallée du Rhône puisqu'elle est le point de rencontre de l'axe Paris-Marseille et Valence-Genève. Elle crée son propre réseau viarie avec les trois autres villes de sa sphère d'influence : Tain-l'Hermitage, Tournon-sur-Rhône et Romans-sur-Isère. Cet enchevêtrement de réseaux a conditionné le développement de la ville depuis les Trente Glorieuses, avec l'étalement urbain ainsi que le développement de l'industrie agroalimentaire et de la société de

consommation. De nouvelles infrastructures beaucoup plus lourdes s'implantent sur des points stratégiques, où le foncier, l'accès aux réseaux nationaux (autoroute, voies ferrées et fluviales), à la main-d'œuvre et à la zone chalandise sont aisés. Le nouveau paradigme de la voiture questionne profondément la notion de centre comme espace attractif à différents niveaux. Ces espaces sont implantés aux extrémités de la ville, le long des axes reliant le centre historique à ses pé-

phéries. Le positionnement de ces infrastructures, ayant besoin de beaucoup de surface, rayonne dans tout le territoire Drôme-Ardéchois. Aujourd'hui, ces nouveaux centres sont fortement dépendants du centre historique et facilement accessibles pour les personnes provenant de l'extérieur de la ville, grâce aux voies rapides et à la LACRA. L'émergence de ces nouveaux centres pourrait entraîner des effets négatifs si ceux-ci ne sont pas intégrés dans une réflexion à l'échelle de la ville. Une priorité doit donc être accordée à la mise en

place d'un réseau de mobilité alternative afin de relier et desservir ces nouvelles polarités. L'objectif est de renforcer les spécificités de chaque centre pour qu'ils deviennent complémentaires et interdépendants, tout en conservant leur dynamique économique et professionnelle. Ainsi, la mise en réseau de ces centres dans un système hiérarchisé, interdépendant et complémentaire augmenterait le rayonnement de Valence. Ce qui lui permettrait de s'inscrire comme une centralité dans un territoire interrégional plus vaste.

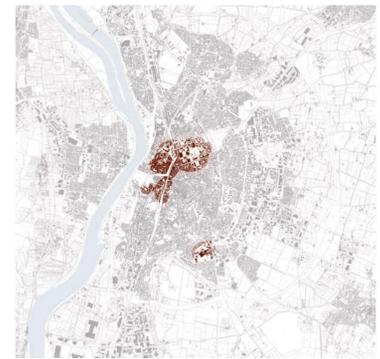
Une nouvelle définition des centres



Centre :

Lieu où tous les habitants d'une ville sont amenés à aller à intervalle régulier.

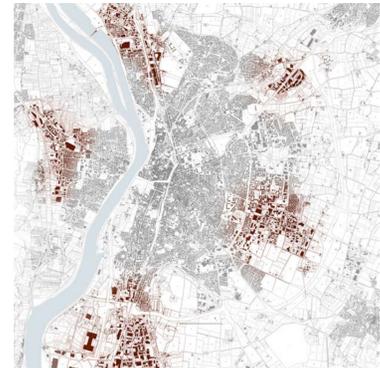
Cela se concrétise spatialement à Valence par de grands centres commerciaux implantés en périphérie de la ville.



Centre :

Lieu regroupant les équipements essentiels à la ville.

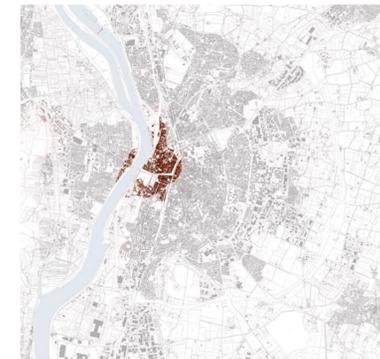
Considérer la ville comme un organisme vivant, c'est définir précisément ses organes vitaux. Si l'on pointe à Valence les infrastructures institutionnelles (Préfectures, Mairie ...), universitaires, de santé ou de transports (Pôle Bus, Gare SNCF), on remarque une concentration de ces espaces au centre-ville. Ils doivent pouvoir être accessibles, d'où leur positionnement stratégique.



Centre :

Lieu regroupant les principaux moteurs de l'économie d'une ville.

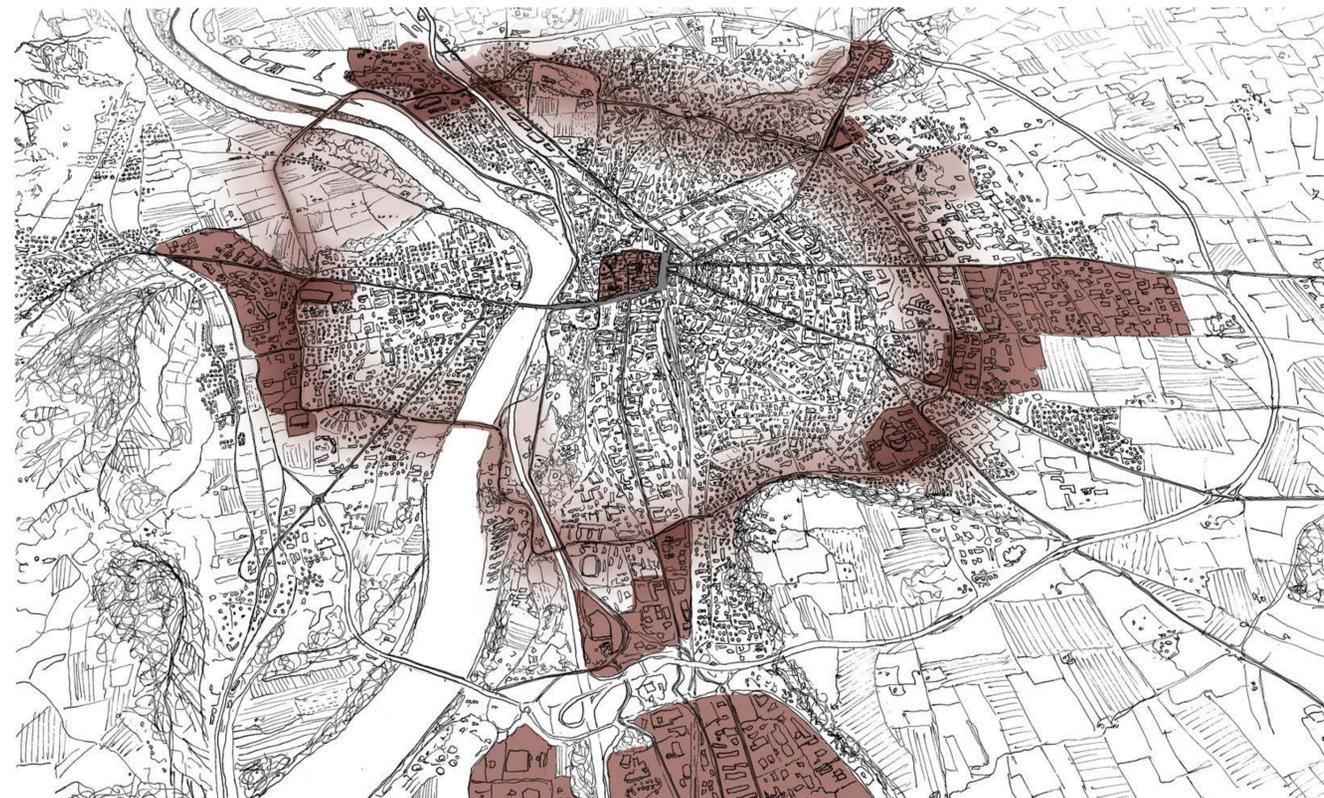
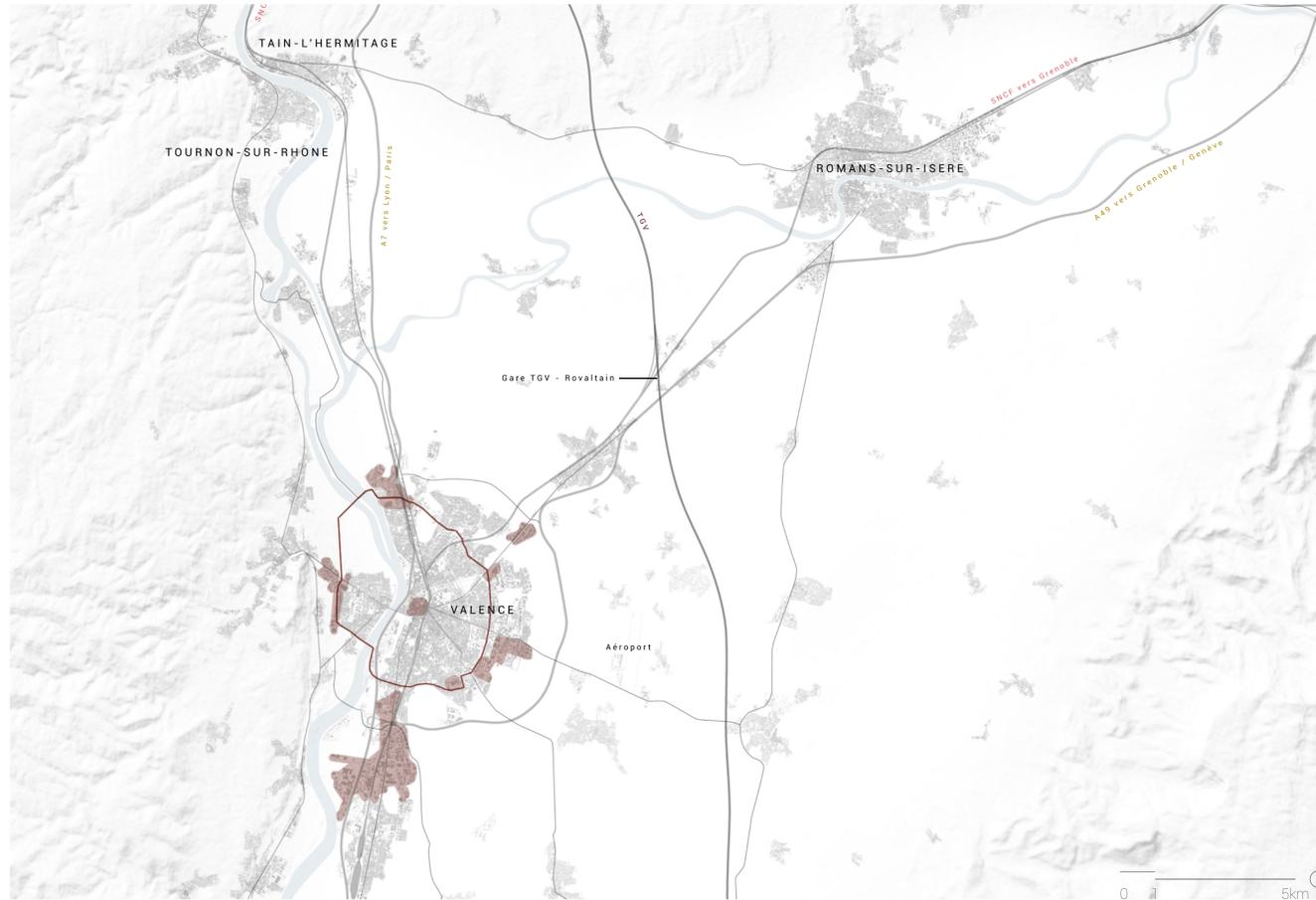
Les zones d'activités et les grandes surfaces commerciales concentrent la majorité de l'emploi et des échanges, à l'échelle de la ville et des départements. Leur positionnement est stratégique, repoussé à l'extérieur où la place est largement disponible mais surtout où l'accès des véhicules (passagers ou fret) se fait rapidement depuis l'autoroute, grâce à la rocade.



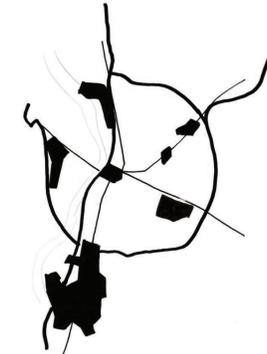
Centre :

Lieu que les visiteurs et les habitants retiennent d'une ville.

La ville est vécue par l'humain avant tout et toute représentation mentale d'une ville est propre à chacun. Néanmoins, des constantes sont discernables. A Valence, les visiteurs qui traversent la ville par l'autoroute retiennent cette dernière longeant le Rhône. Les touristes repartent avec des photos du cœur historique est le lieu d'appropriation principal des habitants.



Constats



La ville est constituée de plusieurs centres de quartiers exacerbés avec des limites repérables. Ceux-ci sont reliés par la rocade à l'échelle du territoire et dépendants du centre historique par les radiales.



La question de la ville se confond souvent avec l'urbanité, c'est-à-dire : la conscience de la ville. Aujourd'hui, le mot «ville» représente le centre historique et les faubourgs de Valence.

Intentions



L'objectif serait d'intégrer ces centres de quartiers dans une réflexion à l'échelle de la ville. Il s'agirait de mettre en réseau ces zones en devenant dans un système hiérarchisé, interdépendant et complémentaire par la création d'un espace public continu.



L'objectif serait d'élargir cette conscience de la ville en y intégrant les quartiers de lotissements et les nouveaux centres.



La ville est constituée de limites franches et repérables qui ceignent et enclavent certains quartiers.



L'épaisseur et la porosité d'un espace public continu permettrait de changer le comportement des usagers, de désengorger les radiales mais aussi de désenclaver certains quartiers de lotissements. La ville serait ainsi constituée de quartiers perméables.



L'agglomération Valentinoise est constituée de plusieurs villes. Le centre historique se situe à l'Ouest de Valence, bordé par le Rhône.



L'enjeu du projet urbain serait d'intégrer Guilherand-Granges, Bourges-les-Valence et Portes-les-Valence comme quartiers de Valence. Le centre historique deviendrait le centre géographique de la ville. Valence serait donc une ville à deux rives, traversée par le Rhône.

Relier les nouveaux centres à l'échelle de la ville

Une réappropriation de la notion de Boulevard

La volonté première du projet urbain est de structurer le développement de la ville dans sa périphérie, le long d'un axe circulaire reliant les nouveaux centres et traversant les enclaves existantes ou futures.

Il convient avant tout de se pencher sur la terminologie de ce projet urbain. Nous appellerons cet axe circulaire le « boulevard ». Plus que la seule voirie d'un

boulevard, il implique en réalité un véritable espace public continu. Il transforme d'anciennes barrières en les rendant poreuses. Son dessin permet la cohabitation des voitures, piétons et cycles. Son épaisseur est variable, allant de la chaussée avec son accotement, à l'ensemble d'un quartier perméable. Son usage s'adapte en fonction des singularités de son contexte tout au long de son parcours. Sans dire que

le vocabulaire de la ville n'est plus suffisant, ce travail de redéfinition du « boulevard » est nécessaire pour la bonne compréhension de notre intention.

Le tracé du boulevard réutilise les structures existantes de la ville, et est conditionné par les nouveaux centres. A l'intersection de ceux-ci, du boulevard et des radiales, des pivots redistribuent la ville vers le centre-

ville, la périphérie, et le territoire élargi. Comme le tuteur d'une plante, le boulevard a pour objectif de conditionner le développement de Valence. Il est un outil permettant à la ville de se construire sur elle-même et d'intégrer durablement les réserves foncières en évitant un étalement urbain anarchique et enclavé.





L'Avenue de Romans : de Valence Deux au Plateau des Couleurs



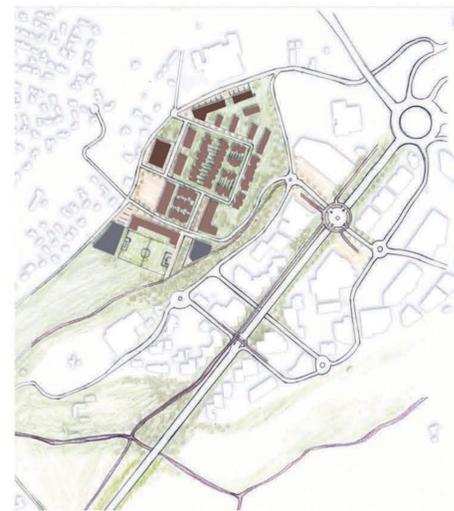
0 0,15 0,5 1km

Situé sur l'axe Valence-Romans au même titre que la gare TGV, notre secteur d'intervention s'étend du Plateau des Couleurs à Valence 2. Le choix d'implantation d'une gare TGV influe fortement sur le développement d'une ville : elle catalyse souvent une grande partie de l'activité économique du territoire qu'elle dessert. Cette zone d'activité nous semble donc être propice au développement économique et social.

En s'intéressant à l'axe radial, c'est à dire à l'Avenue de Romans (reliant le centre historique à Valence deux), l'enjeu serait de le prolonger jusqu'au Plateau des Couleurs en requalifiant la Route de Romans, en «voie urbaine». Cela se concrétise par une hiérarchisation de la voirie permettant de gérer au mieux le trafic automobile et le trafic doux. Aujourd'hui, cet axe est vécu comme une coupure spatiale au niveau

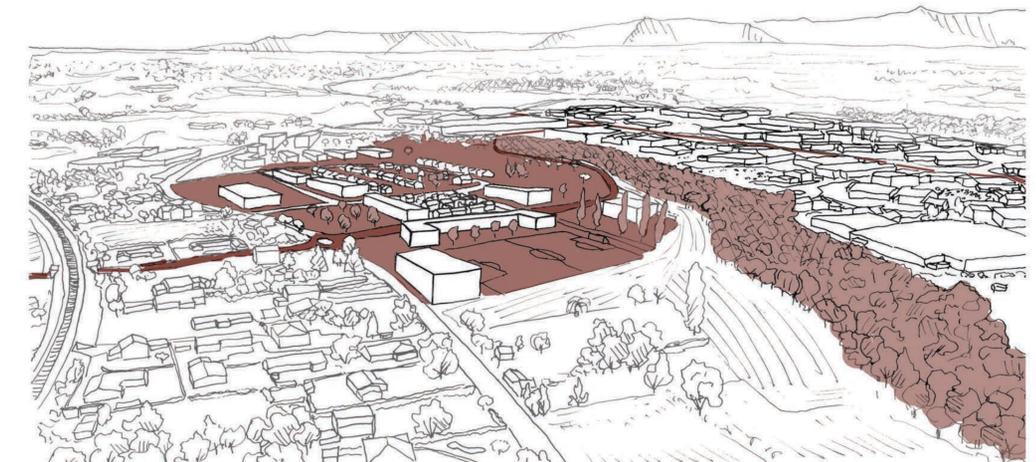
de Valence Deux. L'objectif serait de le rendre poreux et de venir créer un espace public continu reliant les quartiers du Plan et de Chamberlière.

Au niveau du Plateau des Couleurs, l'enjeu est d'assumer le commerce de la grande distribution comme fondement de cette zone tout en essayant d'accroître sa dynamique économique et professionnelle. Elle resterait ainsi une zone attractive puisqu'elle est nécessaire aux habitants en terme d'usages. Le but n'est donc pas d'aménager le plateau des Couleurs en lui-même, mais plutôt d'orienter l'étalement urbain vers celui-ci. Cela permettrait de relier les quartiers du Plateau des Couleurs et de Belmenière.



0 50 125 250m

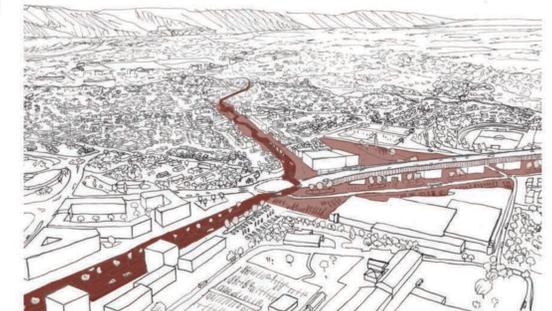
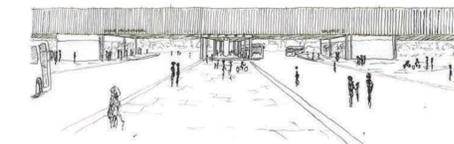
Orienter le développement urbain de Belmenière vers le Plateau des Couleurs



Un espace public reliant les quartiers du Plan et de Chamberlière

Valence Deux

Afin de créer un espace public continu entre les quartiers, une nouvelle infrastructure est pensée : un « pont-habité ». En sur-élevant la voirie, on pourrait intégrer des stationnements dans le tablier et créer des porosités au niveau de la rue.



0 4 10 20m

La requalification du mail Gérard Philipe en espace public

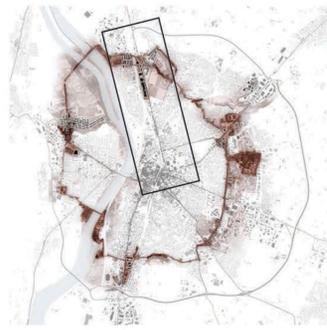
Chamberlière

La conception de la voirie se résume à la création d'un espace public garant de qualité urbaine dans le quartier de Chamberlière. Le rond point situé à l'extrémité du Mail Gérard Philipe deviendrait une véritable place. La création d'une halle de marché couverte viendrait re-dynamiser le quartier.



Logements Equipements Bureaux Mixte

Bourg-lès-Valence, un potentiel économique et industriel majeur



Située au Nord de Valence, à proximité de l'A7, la zone industrielle et commerciale de Bourg-lès-Valence représente un potentiel économique important pour la ville. Le territoire Nord de Valence a une histoire étroitement liée à l'activité industrielle que l'on pourrait aujourd'hui considérer comme un réel patrimoine. L'enjeu premier de la réhabilitation du site de Bourg-lès-Valence est le développement économique et le renouvellement d'un pôle dynamique d'emplois et d'habitations.

Notre intervention consiste à s'appuyer sur le patrimoine industriel existant et à s'en servir comme moteur de requalification des quar-

tiers. Il faudrait permettre la réhabilitation de certaines friches industrielles, ainsi que l'installation des habitants dans de nouveaux quartiers résidentiels. L'accent est donc mis sur la mixité des activités et la création de quartiers dotés de services et d'infrastructures permettant d'en faire de véritables lieux de vie.

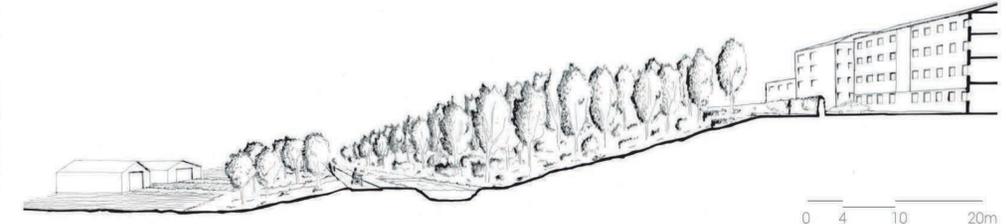
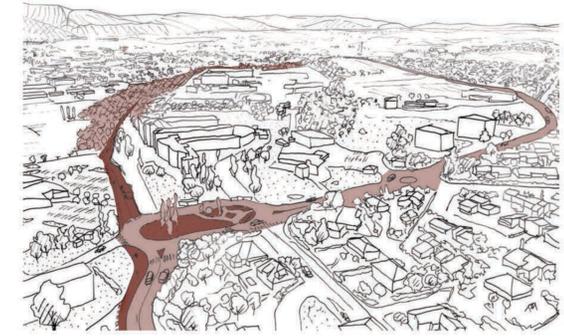
L'objectif de ce secteur est d'optimiser les surfaces foncières vides ou vouées aux stationnements en densifiant ces derniers par de nouvelles infrastructures. L'accessibilité du site doit aussi être améliorée, en privilégiant les transports en commun. Cela se concrétise par une hiérarchisation de la voirie permettant de gérer au mieux le trafic automobile et le trafic doux.



Une traversée dans le tissu agricole

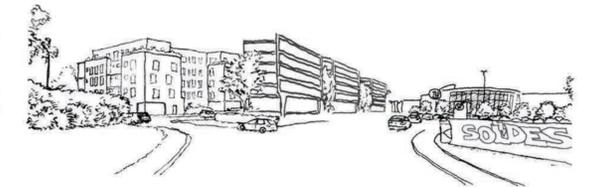
Lycée Le Valentin

Au niveau des terres agricoles du Valentin, le trafic se sépare en deux : la circulation automobile contourne le tissu agricole tandis que la circulation douce, le traverse. La création d'un cheminement piéton et cycliste au coeur du Valentin permettrait de désenclaver ce tissu agricole tout en tirant parti de son potentiel paysager.



L'implantation de nouveaux quartiers de logements

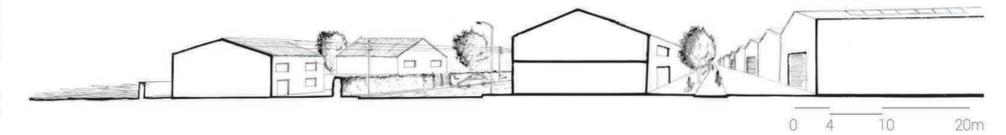
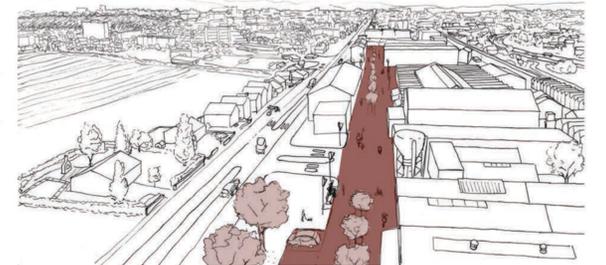
L'enjeu de ce secteur est de rentabiliser les surfaces foncières vides ou vouées aux stationnements en densifiant ces derniers par de nouveaux logements et de nouvelles infrastructures. L'habitat serait conçu sous la forme de quartiers « à taille humaine », permettant une circulation aisée des habitants avec, à proximité immédiate, les commerces ou services dont la population aura besoin.



La réhabilitation du patrimoine industriel

Avenue de Lyon

La circulation est hiérarchisée et séparée en deux : l'Avenue de Lyon reste dédiée au trafic automobile tandis que la circulation douce (cycliste et piétonne) longe le bâti industriel. En traitant l'axe ainsi que la réhabilitation de certaines friches industrielles, nous essayons de revaloriser cette entrée de ville.



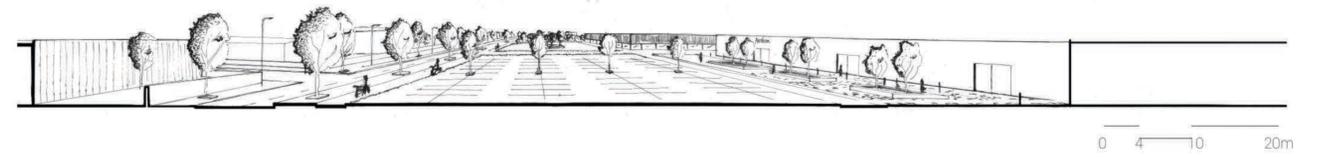


Intégrer Guilhaud-Granges à la ville de Valence

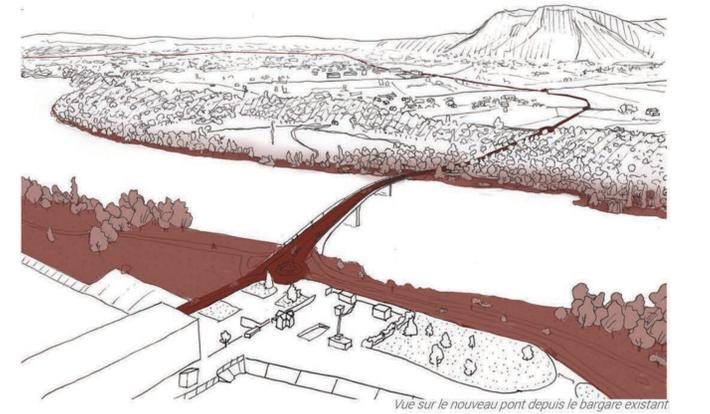
Entourée de terres agricoles au Nord et au Sud ainsi que des montagnes de Crussol à l'Ouest, la ville de Guilhaud-Granges se situe à la jonction de deux départements, la Drôme et l'Ardèche. Cette limite administrative est marquée par la présence du Rhône. L'enjeu serait d'intégrer Guilhaud-Granges dans une réflexion à l'échelle de la ville.

En considérant celle-ci comme nouveau quartier de Valence, le Rhône ne se situerait plus aux bords de chaque ville mais deviendrait un élément central de la ville. Cette nouvelle compréhension de la ville nécessite donc la création de franchissements complémentaires à ceux existants. En prolongeant

le barrage au Nord, cela permet de développer un nouvel axe qui viendrait «fermer la boucle». La création de cet ouvrage orienterait et anticiperait le développement urbain, en essayant d'y raccrocher les quartiers futurs.



Transformer le barrage en véritable franchissement du Rhône

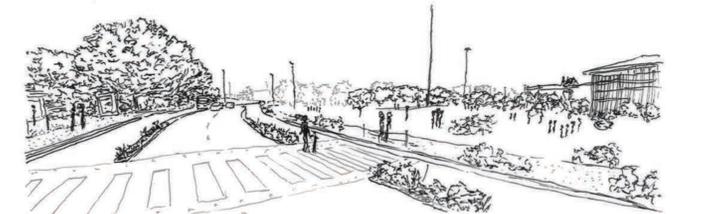


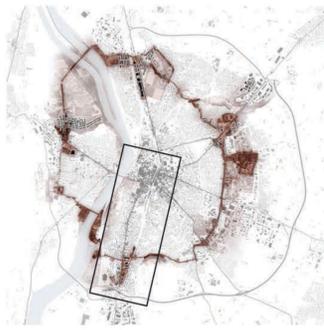
Orienter le développement urbain le long du nouvel axe

La création de cet ouvrage permet d'orienter et d'anticiper le développement urbain, en essayant d'y raccrocher les quartiers futurs.



Aménagement de l'espace public en face du Auchan et création d'un pôle multimodale





Redynamiser l'entrée Sud de Valence

Située à proximité de l'A7, et de trois radiales (Avenue de la Libération, Avenue de Provence et Avenue Victor Hugo), le territoire Sud de Valence est en lien direct avec le centre ville. Sa localisation stratégique représente une opportunité pour renforcer le développement économique de la ville et doter ce quartier d'une nouvelle identité.

Ce secteur possède une histoire étroitement liée à l'activité industrielle. L'enjeu premier est de réhabiliter certains bâtiments industriels pour accueillir un véritable pôle culturel.

Le second objectif est de redynamiser et de désenclaver le quartier de l'Épervière depuis Guilherand-Granges. Cela se concrétiserait par la

création d'une passerelle dédiée aux modes doux. L'installation d'une trame verte structurante à l'échelle communale serait conçue comme une coulée verte continue, reliant le Plateau de Lautagne à l'Épervière.



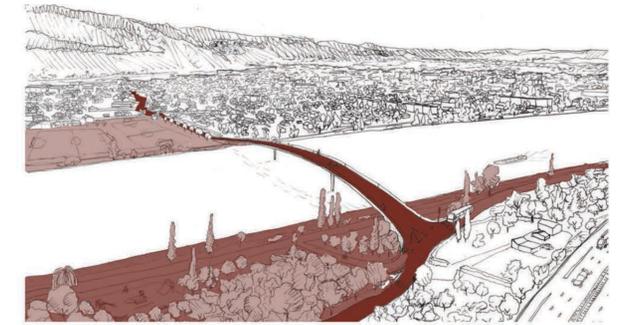
0 0,15 0,5 1km



0 50 125 250m

Redynamiser le quartier de l'Épervière par l'extérieur

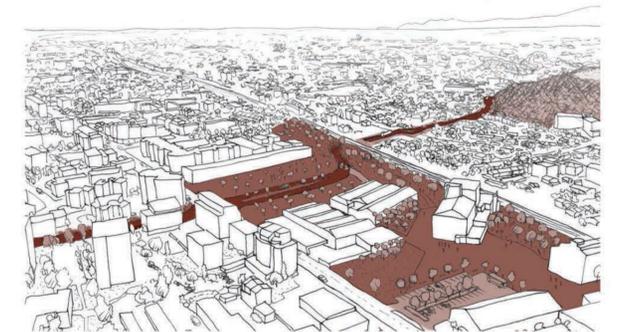
Création d'une passerelle réservée aux modes de transports doux, reliant Guilherand-Granges à l'Épervière. Cette intervention permet d'améliorer l'accessibilité et la lisibilité du quartier de l'Épervière. L'enjeu est de redynamiser et de désenclaver cet espace, tout en préservant son environnement naturel.



Vue sur le quartier de l'Épervière

Une dilatation de l'espace public

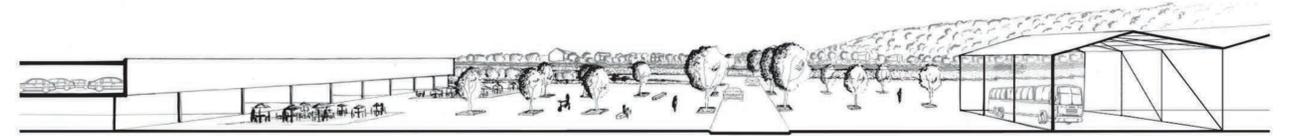
La transformation du boulevard en véritable place deviendrait un point de repère dans la ville. L'installation d'un pôle multimodal et d'un parking relais à cet endroit permet de favoriser la mobilité des habitants ainsi que l'utilisation des transports en communs.



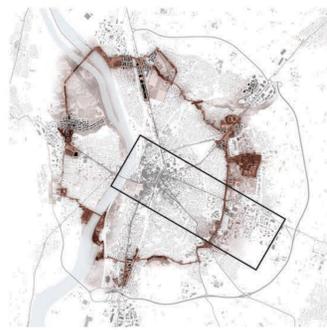
Le «parc-promenade»: une coulée verte continue qui longe la voie ferrée



Logements Equipements Parkings Mixte 0 50 125 250m



0 4 10 20m



Le Boulevard Churchill, un élément fédérateur de restructuration urbaine

Situés les uns à la suite des autres, les boulevards John Kennedy, Franklin Roosevelt et Churchill constituent la base existante de l'espace public continu. Il représente un potentiel de restructuration du périurbain et un support au développement des quartiers. L'enjeu est d'améliorer la porosité de cet axe afin de désenclaver les quartiers de Briffaut, Fontbarlettes et du Plan. Il s'agit d'ouvrir ces quartiers sur le Boulevard par de petites interventions, à des points stratégiques.

Dans notre réflexion, le Boulevard tient un rôle fédérateur de l'espace public dans la composition urbaine. Notre intervention consiste à améliorer le maillage viarie ainsi que la structuration autour du Boulevard. Cet objectif nécessite donc la création de places, de cheminements piétons et d'une requalification des accès aux quartiers depuis l'espace public. Ceux-ci pourraient ainsi s'inscrire dans le développement urbain et social de la ville.



0 0,15 0,5 1km



0 60 125 250m

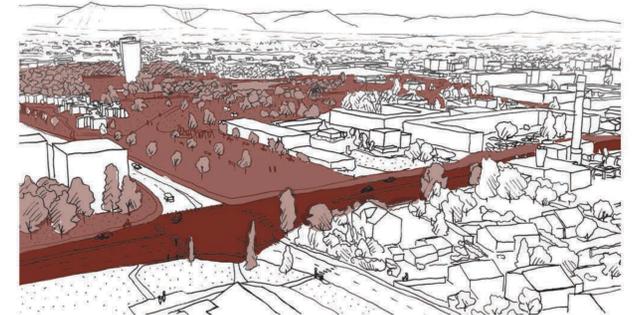
Structuration du Boulevard Churchill existant

S'appuyer sur l'existant pour la création d'un espace public continu traversant la ville et reliant les nouveaux centres entre eux.



Ouverture du parc Jean-Perdrix sur le boulevard

Tirer parti du potentiel paysager du parc et renforcer son attractivité



Ouverture du quartier de Fontbarlettes sur le boulevard

Désenclaver le quartier de Fontbarlettes et le rendre plus accessible



Ouverture du pôle universitaire sur le boulevard



Phase 1 - 5 ans



Secteurs d'interventions : Chamberlière, Bourg-lès-Valence Nord et Guilhaud-Granges

En se concentrant en premier lieu sur la moitié Nord du boulevard entre Valence 2 et Guilhaud-Granges, les terres du futur quartier Monneron sont viabilisées, le lycée agricole est traversé et le quartier de la Chamberlière est percé. La première intervention forte est de franchir le deuxième bras du Rhône en prolongeant le barrage. Le reste des interventions, plus douces, permettent de briser les enclaves et ainsi de les rendre à la ville.

Phase 2 - 10 ans



Par un travail de requalification des axes existants, et en les complétant quand nécessaire, le boulevard est bouclé dans sa moitié Sud. Un nouveau franchissement piéton relie Guilhaud-Granges à l'Epervière, et redynamise le Sud de Valence par l'extérieur. Les boulevards Churchill, Roosevelt et Kennedy sont requalifiés, et un espace public continu permet de parcourir et de relier la ville par sa périphérie

Phase 3 - 20 ans



La greffe de ville prend le long du boulevard, et Valence commence à se construire sur elle-même. Les intersections entre le boulevard et les radiales s'affirment comme de véritables pivots structurants, entre le centre-ville, ses périphéries et le territoire de Drôme-Ardéchois.

A l'issu du projet urbain : impacts sur le centre ville

Alors que toutes les interventions du projet urbain ont lieu dans la périphérie, comment peuvent-elles impacter durablement le centre-ville ? Comment ce projet urbain peut-il s'inscrire dans le temps et préparer Valence à s'adapter à tous les changements de société et d'usage de la ville dans le futur ?

Le projet urbain s'inscrit dans une démarche d'économie de moyens, en s'appuyant sur les structures existantes de la ville. Il s'agit d'une véritable acupuncture urbaine, c'est à dire une intervention sur des points stratégiques pour toucher la ville dans son ensemble.

L'objectif est d'agir par le minimum pour un résultat tangible, efficace et durable. Cette démarche découle d'une observation simple : Valence a toutes les cartes en main pour maîtriser son urbanisme, sans avoir recours à une débauche de moyens.

Une des conséquences directes de ces interventions concerne le centre-ville : mieux relié à ses périphéries par les pivots (les intersections entre radiales et boulevard circulaire) il retrouve sa position naturelle de place forte mais ouverte dans la ville. Par extension, c'est l'opportunité de redonner le cœur historique à ses habitants : couplé à

une politique active d'incitation à la mobilité, les activités tertiaires occupant les étages du cœur historique peuvent investir la périphérie, bientôt dotée des mêmes commodités. En proposant de nouveaux logements en centre-ville, ce projet global se dessine, à l'heure où les habitudes de consommation et d'usages de la ville changent.

Les usages et l'organisation du territoire sont également en mutation, alors que la suppression des départements est en discussion et que de plus en plus de communes fusionnent, n'y a-t-il pas pour Valence une carte à jouer ? Franchir en deux nouveaux points le Rhône est

un acte fort, qui scelle la gestion commune des territoires de Bourg-lès-Valence, Guilherand-Granges et Saint-Péray, intégrés à Valence comme des nouveaux quartiers de la ville.

Cette ville aux limites élargies, correspondant aux nouveaux enjeux de son territoire restreint, prend alors tout son sens dans son territoire élargi : la Drôme-Ardèche.

Valence en 2035 est une ville aux limites redéfinies, liée à son territoire et devient une ville à deux rives sur le Rhône. Une ville avec un centre géographique : le centre-ville qui, sans être altéré, est relié durablement à sa périphérie polarisée, en devenant un repère civique et institutionnel.

