

# Liens à l'échelle du territoire - Coupures à l'échelle de la ville

En quoi la position stratégique de Valence organise t-elle le territoire?

La friction c'est deux entités, deux matières qui se rencontrent, se frottent, interagissent et créent quelque chose. C'est une force qui oppose une résistance au mouvement, lorsque deux surfaces rentrent en contact l'une avec l'autre. La ville serait faite d'espaces qui se touchent, se rencontrent : de milieux sous tension. Avec cette définition de la friction, nous considérons la ville comme un enchevêtrement de morceaux d'espaces liés les uns aux autres. Ce qui nous intéresse c'est le morceau en lui-même avec sa forme, ses aspects et ses caractéristiques, mais aussi les rapports qu'ils

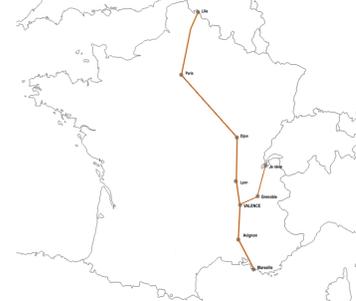
entretiennent entre eux et avec les autres espaces : un entre deux, un intermédiaire, une coupure, une transition créée par additions, frottements, juxtapositions... La composition par morceaux de ville ne se fait pas sans considérer les espaces de friction puisque c'est bien entre deux morceaux que se crée le dialogue. Comment s'établit ou non, le passage d'un espace à l'autre, d'un type d'habitat à l'autre, d'une population à l'autre, d'une terrasse à l'autre? La friction serait donc un phénomène présent dans la ville à plusieurs échelles.

« La ville doit être capable de créer des espaces où je peux me rapprocher de l'autre sans pour autant tomber dans la dépendance de l'autre. » De la ville et du citadin, M. Roncayolo, J. Levy, 2003.

Ville rhodanienne, Valence se situe sur un axe de communication et d'échange majeur. Elle est connue pour être un point de passage des vacanciers se dirigeant vers la côte d'Azur. Elle occupe une position clé au centre de la vallée du Rhône, localisée sur un carrefour important de ré-

seaux routiers et fluviaux, qui viennent organiser le tissu urbain. À l'échelle du territoire, le Rhône et les réseaux viaries et ferrés permettent de relier la ville, de la développer et de l'intégrer au réseau de villes moyennes qui l'entourent. Dans la plaine valentinoise, ces réseaux sont épais et très présents. Ils créent des coupures dans le territoire, des étapes vécues comme des ruptures pour les citadins scindant l'agglomération valentinoise en plusieurs entités.

## Un Territoire traversé à l'échelle de la France



Valence se situe sur un axe de communications et d'échanges Nord/Sud majeur : l'autoroute A7.

## Limites administratives



La ville de Valence se situe à la jonction de deux départements, la Drôme et l'Ardèche. Cette limite administrative est aussi marquée par la présence du Rhône.

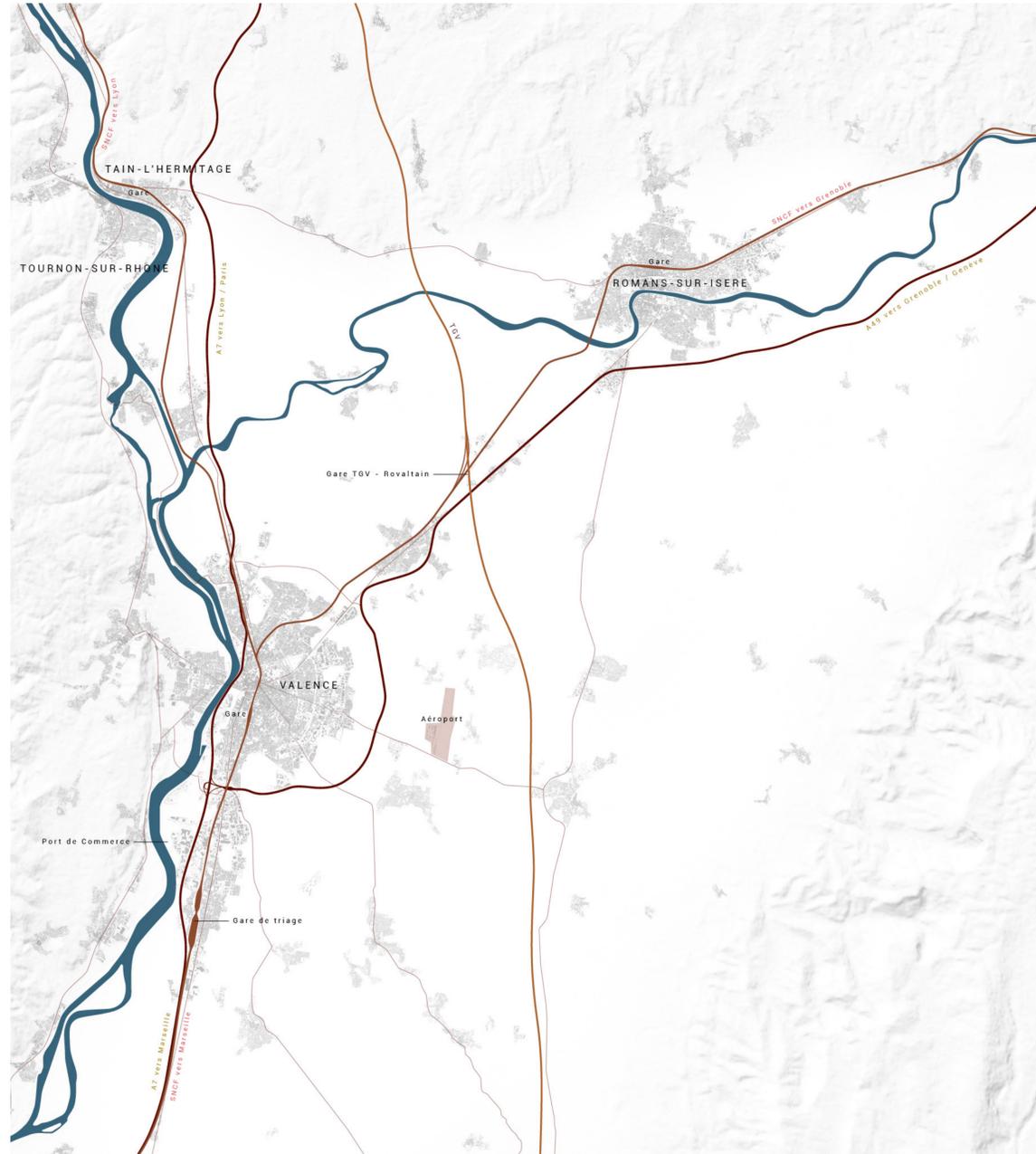
## Une friction paysagère



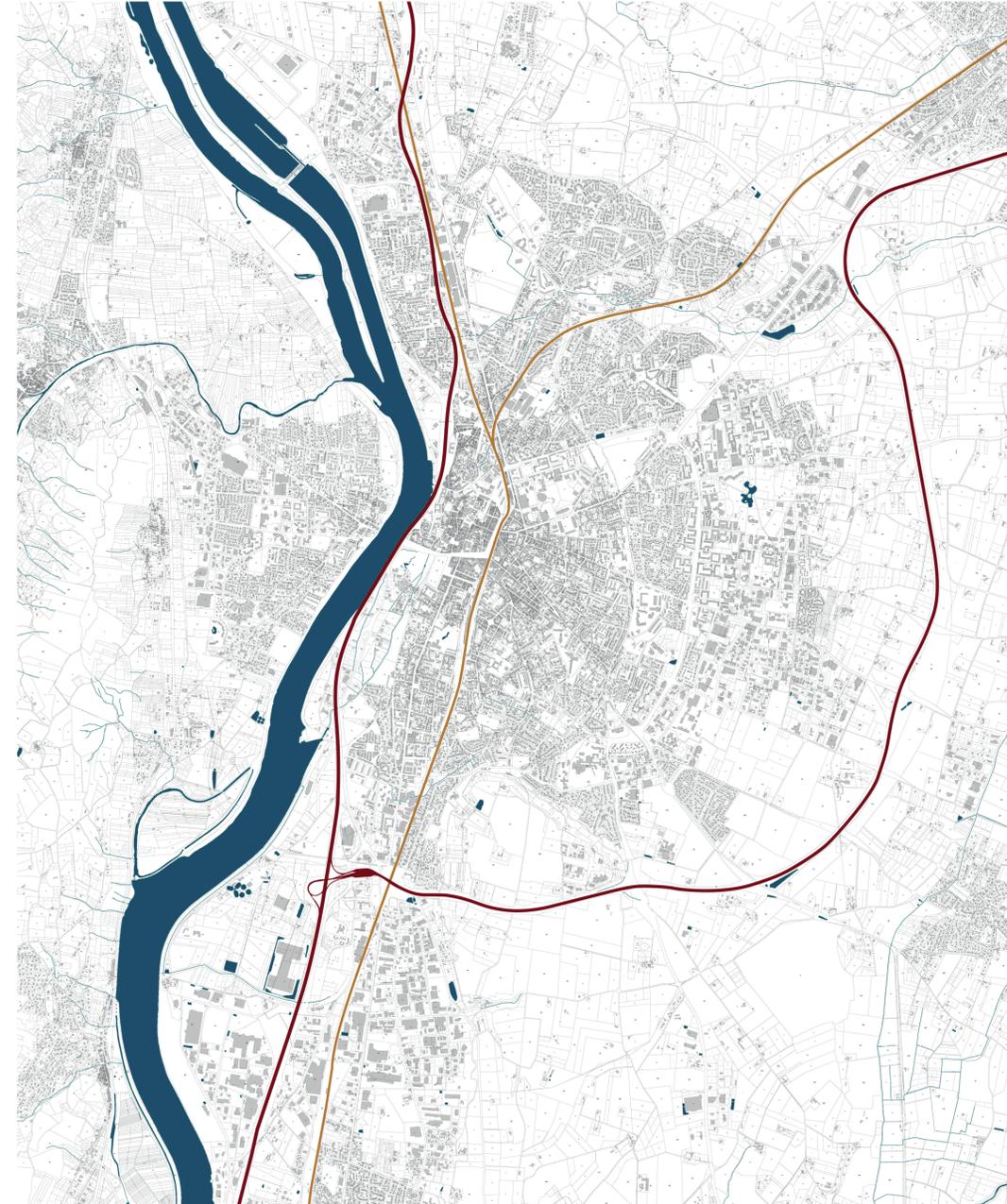
Vue sur Guilherand-Granges depuis le pont Mistral : Ouverture sur le paysage lointain.



Vue sur Valence depuis le pont Mistral : Passage entre la ville historique et le parc Jouvet.



Valence, une ville rhodannienne, inscrite dans son territoire, intégrée aux villes moyennes et reliée aux grands axes nationaux.



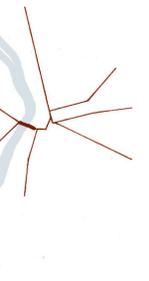
Coupure naturelle du territoire : le Rhône  
Coupures construites : la A7, la Laca et la voie ferrée



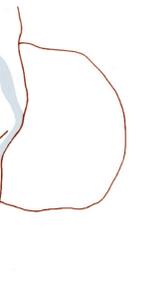
## Franchissements



L'usine-écluse de Bourlès-Valences permet un passage vers l'Ardèche par le Nord afin d'atteindre directement Tournon-sur-Rhône et de désengorger la RN7 entre Valence et Tain-l'Hermitage.



Longtemps unique lien entre Guilherand-Granges et Valence, le pont Mistral est l'axe transversal majeur entre les deux rives. Il représente une connexion au cœur de la ville et à l'échelle des communes.



Le pont des Lônes vient seconder le pont mistral depuis 2004. Il représente un contournement des villes, à l'échelle du territoire.



GUILHERAND - GRANGES

Berges aménagées

Autoroute A7

VALENCE

Voie ferrée



# Une ville stratifiée par la topographie

Les terrasses comme coupure physique du territoire

Valence est une ville assise sur quatre terrasses qui apparaissent comme des ruptures dans le territoire. La topographie est une caractéristique inhérente à l'organisation de la ville : elle vient structurer et stratifier le tissu urbain. La composition de Valence liée à sa topographie ne se

fait pas sans prendre en compte le phénomène de friction puisque c'est bien entre deux terrasses que se crée le dialogue. Comment s'établit, ou non, ce franchissement ? Peut-on en déduire une analogie entre le changement de terrasses et la présence du végétal à Valence ?

## Les différentes terrasses



- 1 - Terrasse fluviale : basse ville (105 m d'alt.)
- 2 - Terrasse alluviale : ville historique (120 m d'alt.)
- 3 - Terrasse rissienne (150 m d'alt.)
- 4 - Plateau de Lautagne (180 m d'alt.)

## L'expansion de la ville par rapport aux quatre terrasses

La basse-ville s'est implantée au bord du Rhône avec ses activités liées au port. La ville historique s'est édifée sur la première terrasse.



### Usages

Basse ville : services, parkings et habitat  
 Ville historique : administratif, commerces et habitat

La ville se déploie en éventail sur la terrasse alluviale durant la première moitié du XXe siècle. Elle s'étire en direction de Bourg-lès-Valence au Nord, le long de la voie ferrée et au Sud, de la même manière, en direction de Port-lès-Valence.



### Usages :

Habitat, commerces et services

L'expansion de la ville la plus récente gagne la terrasse rissienne ainsi que les périphéries de Bourg-lès-Valence et Porte-lès-Valence. Elle franchit le Rhône après la construction du pont Mistral.



### Usages :

Terrasse rissienne : habitat, infrastructures, zones commerciales et agriculture

Plateau de Lautagne : agriculture



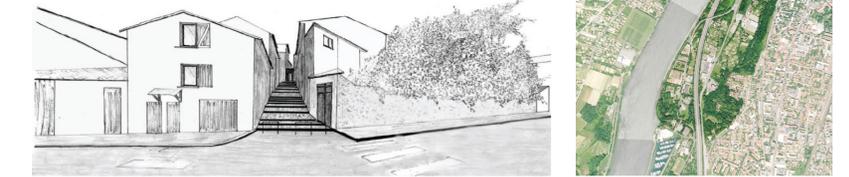
Une trame verte liée à la topographie structurant la ville 0 0,3 1,5km

## Le passage d'une terrasse à l'autre comme phénomène de friction

L'implantation du végétal est directement liée à la topographie : elle marque le passage d'une terrasse à l'autre.

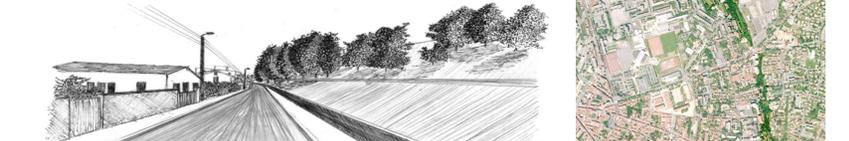
1

Phénomène de friction entre la terrasse fluviale et la terrasse alluviale  
 La topographie crée une coupure physique du territoire, entre la basse-ville constituée de quelques habitations et de parkings; et un tissu plus dense : le centre historique. Le franchissement de l'une à l'autre se fait par des calades.



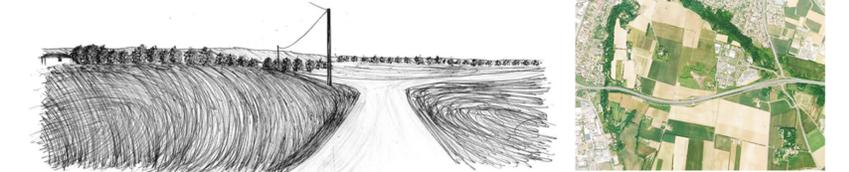
2

Phénomène de friction entre la terrasse alluviale et la terrasse rissienne  
 Le chemin des contrebandiers est une particularité de Valence puisqu'il est directement lié à sa topographie en terrasses. C'est un élément de transition entre un espace pavillonnaire et un espace de plus grande diversité avec des logements collectifs, individuels et quelques industries. La végétation apparaît comme un mur visuel qui sépare le territoire. Il existe néanmoins une articulation entre les deux terrasses, grâce à la présence de sentiers en terres battues.



3

Phénomène de friction entre la terrasse alluviale et le plateau de Lautagne  
 Sur les pentes du plateau de Lautagne, la masse boisée vient marquer une transition entre les parcelles cultivées et les habitations en contre-bas. Deux paysages différents se confrontent de part et d'autre de cette végétation : un paysage urbain et un paysage agricole nu dû à la forte présence du Mistral.



# Une expansion urbaine face au patrimoine agricole

Comment cette concurrence urbaine/agricole se matérialise t-elle au sein du territoire valentinois ?

Comme dans beaucoup de villes, la croissance de Valence s'est faite en construisant sur des terres agricoles vierges. Historiquement, la ville a toujours été attaché à son agriculture. Aujourd'hui, un des principaux moteurs de l'économie Valentinoise est profondément lié à l'agriculture. Elle

possède plusieurs grandes entreprises agricoles comme Limagrain et HM Clause. Mais, de plus en plus gourmande en surface, la ville s'étend petit à petit sur les zones agricoles, avalant peu à peu la ceinture verte de Valence. Le développement contemporain de la ville se base sur la

construction d'habitats individuels, auquel vient s'ajouter la propagation des nouveaux grands centres commerciaux et leurs parkings.

Alors, la rocade sera-t-elle la nouvelle limite Est de l'étalement urbain ?

## Évolution des espaces agricoles



Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, l'espace urbain est encore peu développé. L'agriculture est très présente dans le paysage valentinois.



Dans années 1970, la ville a gagné peu à peu de l'importance au détriment de l'agriculture : c'est l'exode rural. Les terres agricoles reculent jusqu'à la terrasse rissienne.

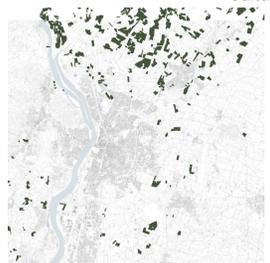


Aujourd'hui, les terres agricoles, en concurrence avec l'expansion de la ville, reculent toujours de plus en plus. La rocade, nouvelle limite Est de l'espace urbain ?

## Les différents types d'agricultures



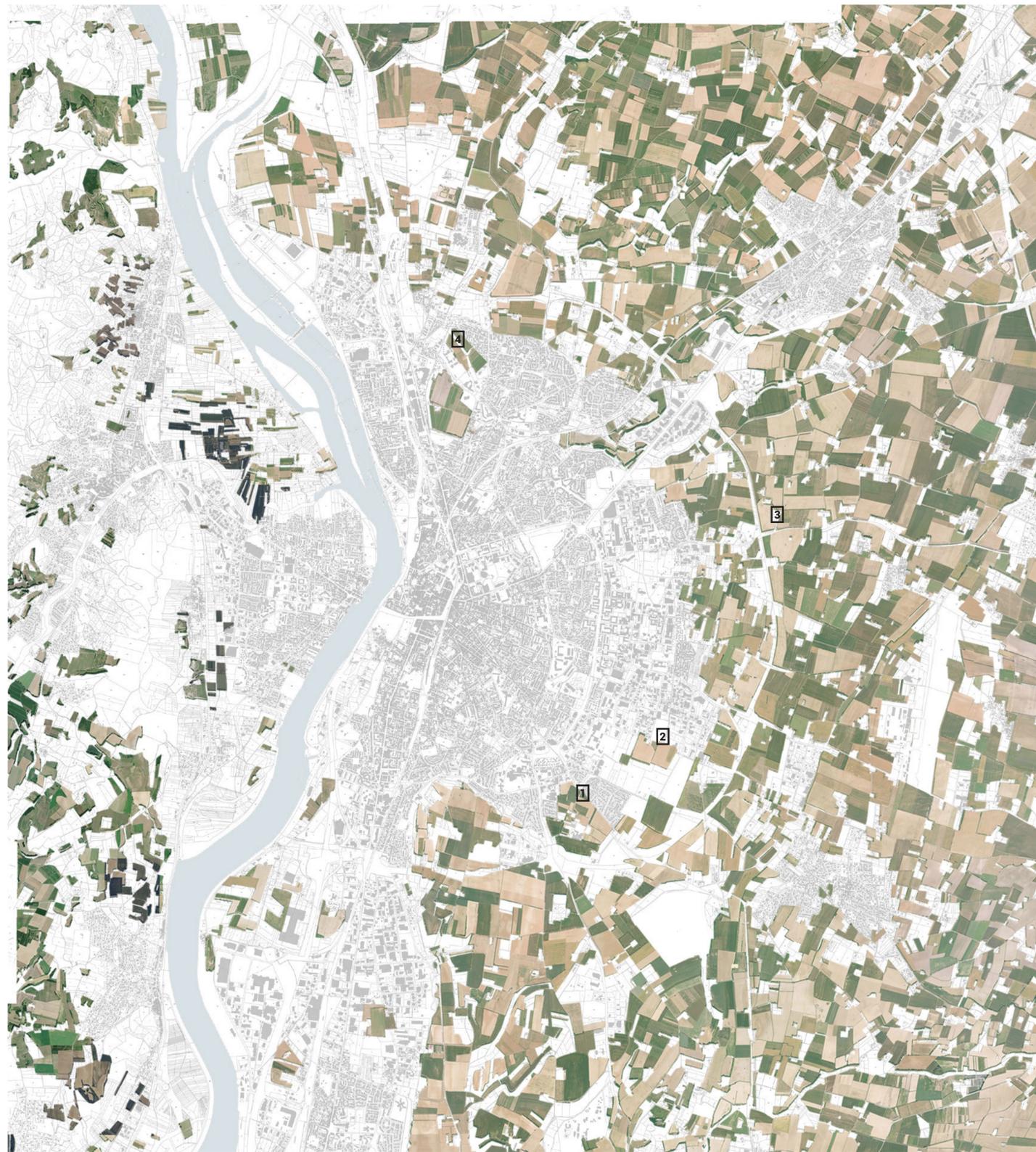
Cultures céréalières



Cultures arboricoles



Cultures viticoles



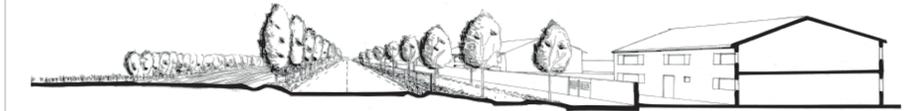
Tensions entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés 0 0,3 1,5km

## Phénomène de friction entre le territoire agricole et l'espace urbain Étude et articulation des différents tissus valentinois

### 1 Espace pavillonnaire / espace agricole

*Route du Crest*

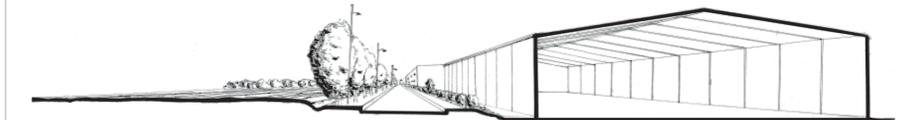
Les anciennes exploitations agricoles ont été transformé en lotissements de maisons. Les parcelles résidentielles, occupées de maisons individuelles semblables et souvent végétalisées, sont chacune délimitées par des haies ou des murs. Alors que les zones agricoles sont constituées de vastes étendues cultivées, accompagnées de quelques exploitations. L'accès aux espaces résidentiels se fait par des impasses qui sont séparées de la voie publique par des alignements d'arbres. Les routes marquent une coupure entre les espaces pavillonnaires et agricoles.



### 2 Espace industriel / espace agricole

*Rue de la forêt*

Les industries prennent peu à peu la place des terres agricoles, et font face à des fermes et des exploitations isolées. Celles ci sont situées en bord de parcelles et donc accessibles depuis la voie publique. On remarque un changement d'échelle et de paysage, avec des infrastructures de grandes tailles et leurs parkings de même envergure.



### 3 Entre différentes terres agricoles

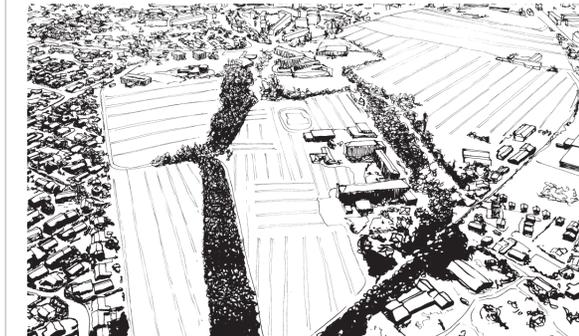
*Route de Valence*

Entre les terres, la route est large et permet le passage des engins agricoles. Elle est bordée de fossés. Le piéton n'a plus que l'épaisseur de l'accotement pour se déplacer. Autour, les parcelles de vergers et de céréales sont délimitées par des haies d'arbres, les protégeant du vent du Mistral. Les quelques bâtiments d'exploitations agricoles que l'on peut croiser sont implantés en retrait de la voie publique et l'accès se fait par chemin privé.



### 4 La résistance d'un espace agricole dans un tissu urbanisé

*Lycée agricole du Valentin*



On remarque la présence de champs cultivés, dépendants du lycée agricole de Valence, au milieu de zones pavillonnaires. Les parcelles agricoles sont conservées et résistent encore à l'expansion de la ville.

# Une ville fragmentée par ses typologies

Comment s'articulent deux ou plusieurs tissus urbains de natures différentes ?

À l'échelle de la ville, Valence n'est plus seulement une ville traversée mais devient une ville qui rayonne. Pendant longtemps Valence est restée contenue dans ses remparts. Le XIXe siècle voit la ville s'étendre vers l'Est formant une première ceinture résidentielle tournée vers le centre de Valence, et dépendante de celui-ci en terme

d'usages.

Au XXe siècle, la ville s'étend et s'éloigne de son cœur historique. Les temps de parcours depuis le centre sont plus longs et l'usage de la voiture devient nécessaire. Cette deuxième ceinture périphérique rassemble plusieurs typologies de bâtiments : les grands ensembles de loge-

ments collectifs, les maisons individuelles, les grands commerces et équipements nécessaires aux habitants pour vivre. Celle-ci n'a plus besoin du centre de Valence. Alors, le cœur historique de Valence, demeure-t-il encore le seul centre de la ville ?

Le passage d'une typologie de bâtiments à l'autre

apparaît comme un phénomène de frictions : que se passe-t-il lorsque deux typologies se font face ? Comment s'articulent deux ou plusieurs tissus urbains de natures différentes ?

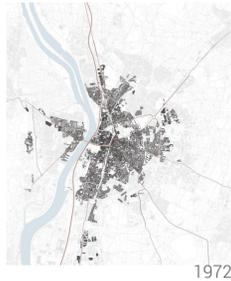
Evolution de Valence par rapport aux axes de communication



1932



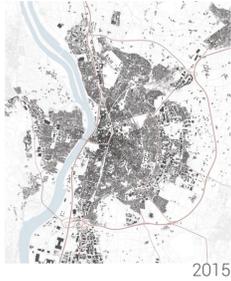
1959



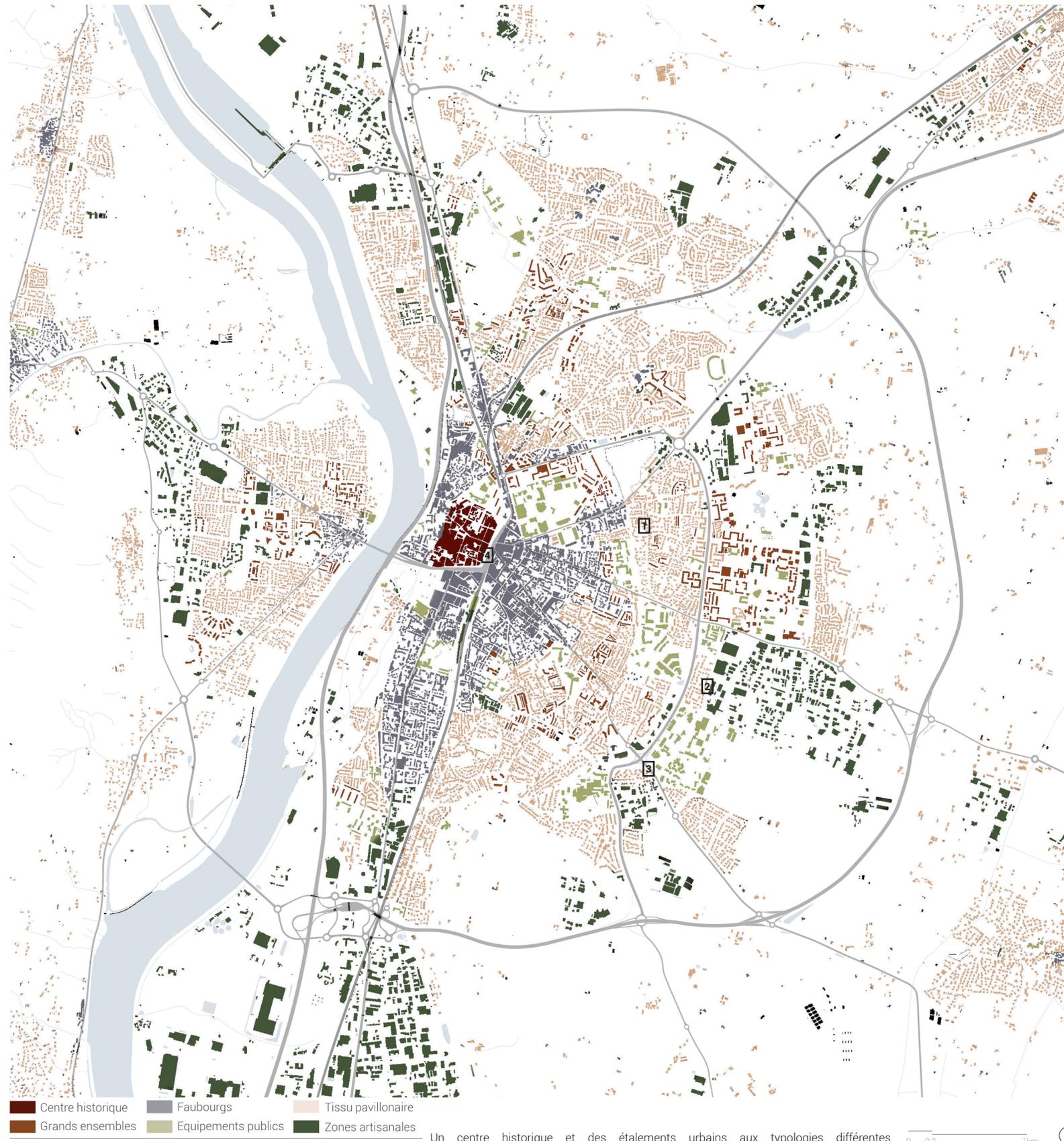
1972



2001



2015



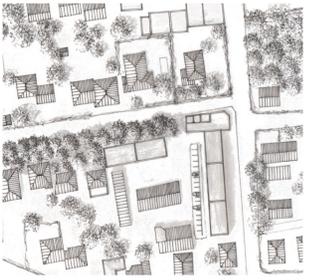
Centre historique    Faubourgs    Tissu pavillonnaire  
Grands ensembles    Equipements publics    Zones artisanales

Un centre historique et des étalements urbains aux typologies différentes 0 0.2 1km

## Phénomène de frictions entre deux typologies de bâtiments Étude et articulation des différents tissus urbains

### 1 Grands ensembles / Tissu pavillonnaire Rue Dr Charrin

Le bâti n'est pas régulier : on remarque un immeuble d'habitations collectifs implanté au milieu d'un tissu pavillonnaire. La rue, peu large, est un espace d'entre deux, venant séparer deux typologies de logements. Elle permet l'accès aux maisons individuelles et aux jardins privés.



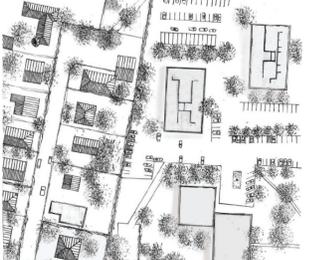
### 2 Tissu pavillonnaire / Equipements industriels Rue Georges Melies

La route vient séparer deux typologies : un tissu pavillonnaire qui fait face aux industries. Le trafic routier irrigué par la rue Georges Melies et passant par les habitations de la périphérie Valentinoise est vécu comme néfaste pour les habitants de ce secteur subissant la circulation et le bruit des voitures.



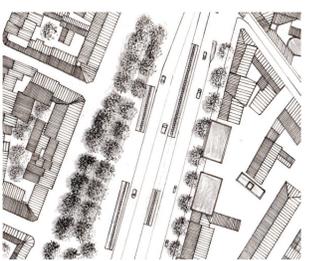
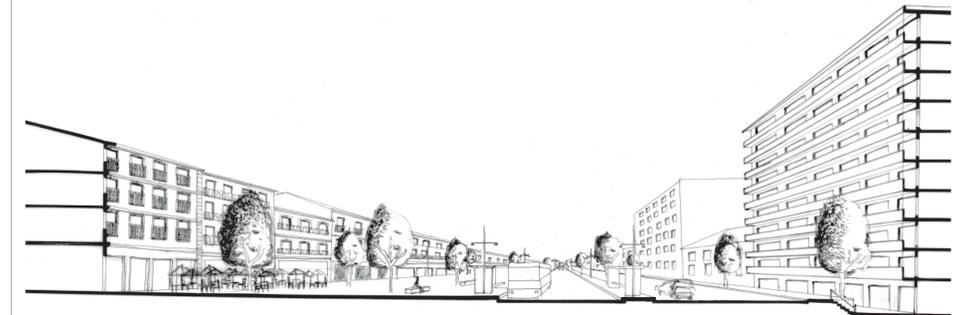
### 3 Tissu pavillonnaire / Equipements publics Hopital de Valence

D'un côté, il s'agit d'habitations et de l'autre, d'un bâtiment de l'hôpital. Ici, les parcelles privées, souvent végétalisées sont délimitées par des haies et occupées de maisons individuelles semblables. Les bâtiments de l'hôpital sont mis à distance du tissu résidentiel par des stationnements et des haies d'arbres.



### 4 Cœur historique / Faubourgs Boulevard Bancel

La circulation se fait par une voie à double sens pour les voitures et une autre pour les transports collectifs. Les bâtiments sont hauts et s'élèvent sur plusieurs niveaux. On trouve au rez-de-chaussée des cafés et des commerces bordant la rue. Au dessus desquels se situent des logements en appartements. A l'Ouest on remarque un bâti ancien issu du centre historique, séparé des faubourgs de l'Est par l'épaisseur des voies de communications. Un espace aménagé, occupé par des bancs, des terrasses de cafés et dédié aux stands de marché certains jours, viennent animer la ville.



# A l'échelle de l'habitant - Lecture des espaces attractifs

Où sont situés les différents espaces de «frictions sociales» ?

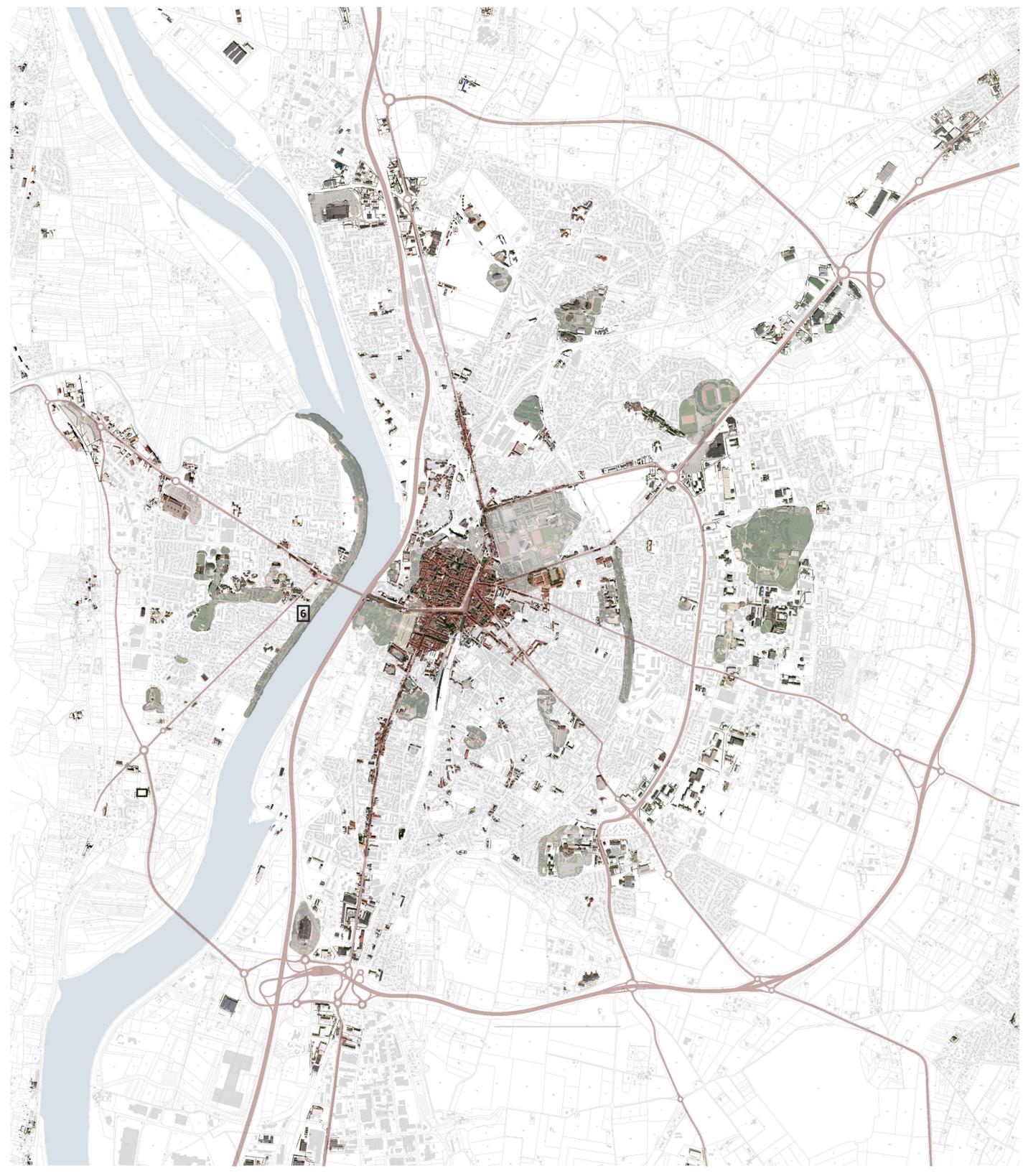
Si l'habitat constitue la particule élémentaire de la ville, l'espace public en serait le mortier. Valence s'est d'abord cantonnée dans ses remparts, qui sont par la suite devenus une des artères principales de la ville : le boulevard Bancel garde encore aujourd'hui son caractère social d'espace public populaire. Qu'en est-il du reste de la ville ? Comment s'articulent ces espaces par rapport à l'habitat et aux axes qui structurent Valence ?

Quels en sont leurs fréquentations et leurs singularités ? La friction sociale, donnée inquantifiable et subjective, caractérise la façon, les lieux, les modalités dont plusieurs personnes peuvent être amenées à entrer en contact. En étudiant de façon objective cette donnée à Valence, au travers d'un travail cartographique et morphologique de l'espace urbain, il en résulte l'idée que le centre historique demeure un lieu de contact social privilégié. Et ce par le biais de différents

mécanismes : piétonnisation, mise en valeur du patrimoine bâti et culturel, transports en communs et espaces verts. Les centres commerciaux proposent une lecture totalement différente de l'espace public : l'errance est limitée, son existence n'est justifiée que par une nécessité purement fonctionnaliste. Les grands ensembles et le tissu pavillonnaire proposent eux aussi leurs propres lectures de l'espace public

: tantôt promu comme le ciment de toute socialisation, tantôt effacé au profit d'une isolation volontaire. L'étude des espaces publics nous questionne sur le développement de nos villes au fil des époques, et sur l'utilisation que l'on en fait. N'est-ce pas l'espace public, et son rapport à l'environnement qui structure véritablement la ville ?

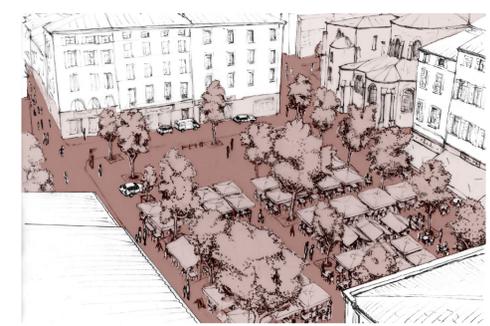
## Définition des espaces de «frictions sociales»



L'espace public comme structure tangible de la ville 0 0,2 1km

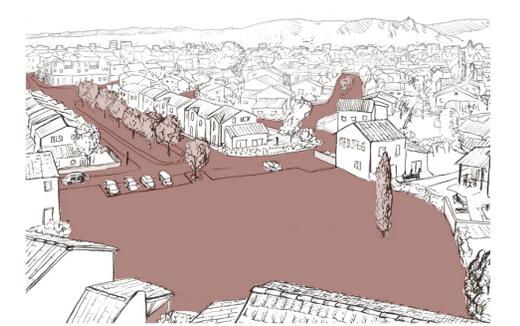
## Des espaces publics de natures et usages différents

### 1 Coeur historique - Place des Clercs



Comme la Piazza del Campo de Sienne, l'espace public est bien défini et facile à lire : il est clairement délimité par le bâti ancien et reste central tout au long de la journée et de l'année : terrasses de restaurants, marchés, animations...

### 4 Quartier pavillonnaire - La Chamberlière



Ces espaces au cœur du tissu pavillonnaire résultent d'une volonté de bien faire de la part des promoteurs. Cependant, cet espace est moins investi par les habitants car chaque maison possède déjà un jardin privé.

### 2 Jour de marché - Quartier de Fonbarlette



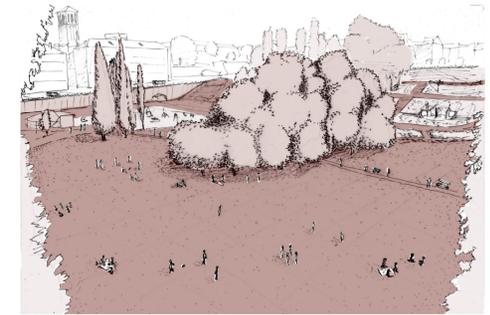
Les grands ensembles sont sortis de terre avec la volonté de développer le vivre-ensemble par le biais de l'espace public. Leur qualification est donc essentielle, sur le plan des usages et de la séparation public/privé.

### 5 Depuis Latour Maubourg - Polygone



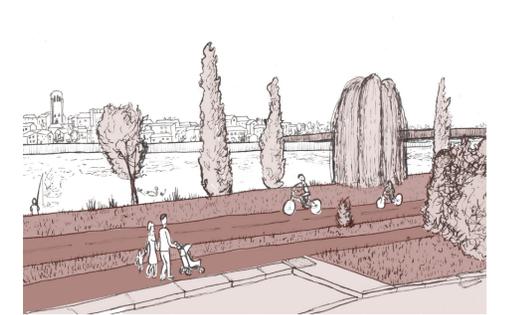
La typologie du campus universitaire qui a investi le Polygone induit une fonction de "remplissage des vides" de l'espace public. Il vient ainsi relier plusieurs entités et participe à la création d'une urbanité.

### 3 Espace vert - Le Parc Jouvet



Parfait exemple d'une "nature cadrée" répondant aux canons de la ville au passage du Nouveau Siècle, la qualité des vastes espaces de ce parc urbain en font une étape primordiale dans le quotidien des valentinois et touristes.

### 6 Les berges du Rhone - Guillerand-Granges



A l'inverse des berges de la rive gauche, celles de Guillerand-Granges, aménagées, offrent aux valentinois un contact direct avec le Rhône, plus ouvert sur le paysage.

# Du centre historique à la périphérie

Doit-on requalifier la notion de centre au sein de l'agglomération valentinoise?

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 Roman-sur-Isère. Cet enchevêtrement de réseaux a conditionné le

développement de la ville : depuis le début des Trente Glorieuses avec l'étalement urbain, 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 (autoroutes, voies ferrées et fluviales), à la main-d'œuvre et à la zone de

chalandise sont aisés. Le nouveau paradigme de la voiture questionne profondément la notion de centre comme espace attractif à différents niveaux. Les zones commerciales sont implantées aux extrémités de la ville, le long des axes reliant le centre historique à ses périphéries. Le positionnement de ces infrastructures,

ayant besoin de beaucoup de surface, rayonne dans tout le territoire Drôme-Ardéchois. Ces extensions de la ville sont pensées exclusivement pour la voiture et servent d'entrée et de vitrine à Valence. Peut-on qualifier ces espaces de «nouveaux centres» ?

## 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 (type Leclerc...).

### 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 (Préfecture, 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 visiteurs et 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 qui est le lieu d'appropriation principal des habitants.



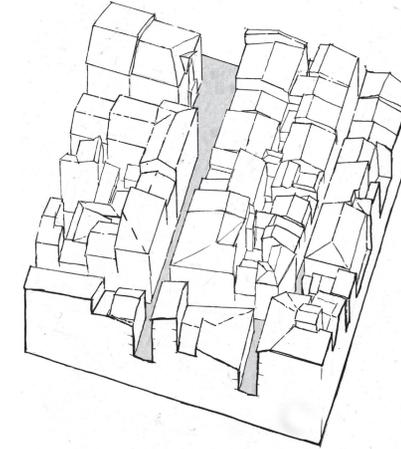
Implantation des centres sur les axes routiers principaux



## Phénomène de frictions à différentes échelles

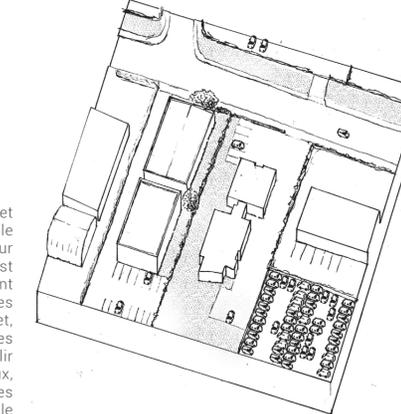
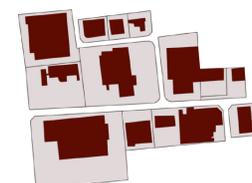
### Etude et comparaison de l'emprise au sol des centres

#### 1 Coeur historique



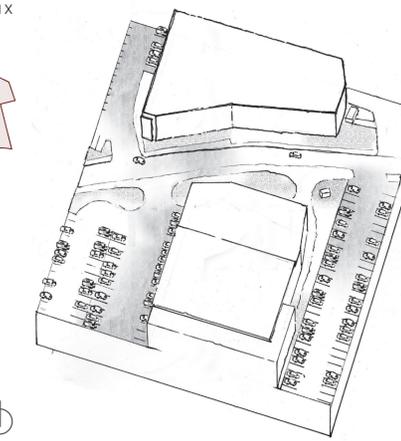
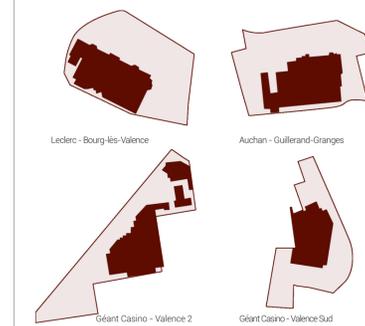
Le cœur historique de la ville est constitué d'un tissu urbain dense, où la notion de patrimoine prend le pas sur toute idée de reconstruction profonde. A défaut de se plier aux usages contemporains de la ville, les espaces s'adaptent avec finesse à leur époque : rues piétonnisées, muséification, revalorisation du bâti ancien pour un usage tertiaire et pour devenir une vitrine touristique.

#### 2 Zones industrielles et d'activités



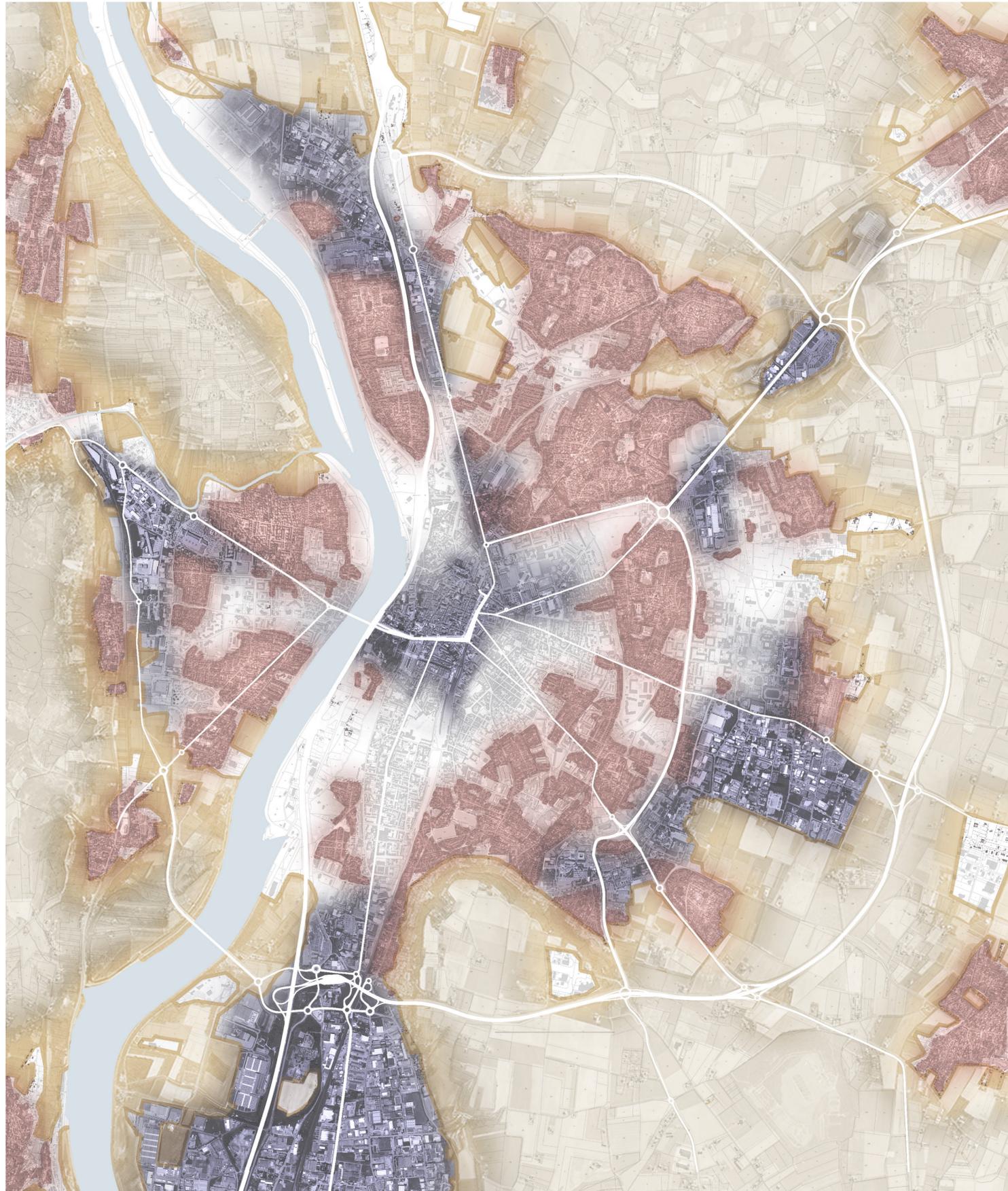
De part leur nature, les zones industrielles et d'activités ont profondément restructuré le réseau viarie et parcellaire qui existait à leur emplacement auparavant. Le réseau viarie est large et majoritairement rectiligne facilitant les manœuvres des poids lourds. Les parcelles sont simples et faciles à aménager : en effet, ces espaces sont pensés pour leurs grandes fonctionnalités, ils doivent pouvoir accueillir tout type d'activités (entrepôts, bureaux, parkings...) et anticiper les éventuelles évolutions de l'entreprise, par exemple l'extension d'un hangar.

#### 3 Grands espaces commerciaux



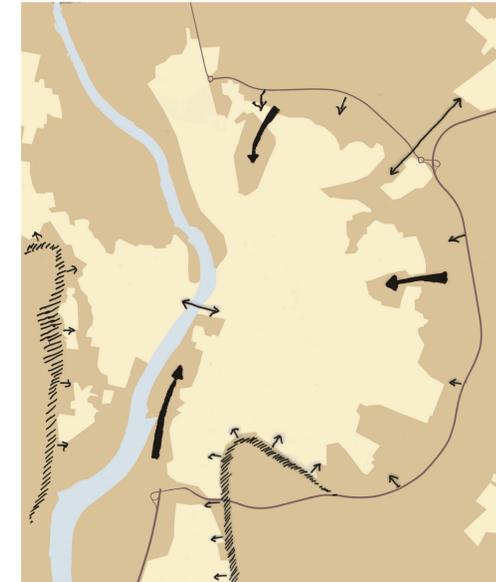
Les vastes espaces commerciaux s'organisent selon des contingences fonctionnelles liées à la voiture. Des typologies de grands hangars s'implantent en sortie de ville, où le foncier est largement disponible, en plus d'être facilement accessible depuis l'extérieur de la ville. Du fait de leur position (dans la logique d'un «tout voiture») et de leurs usages, l'occupation des sols est majoritairement allouée aux parkings.





0 0,2 1km

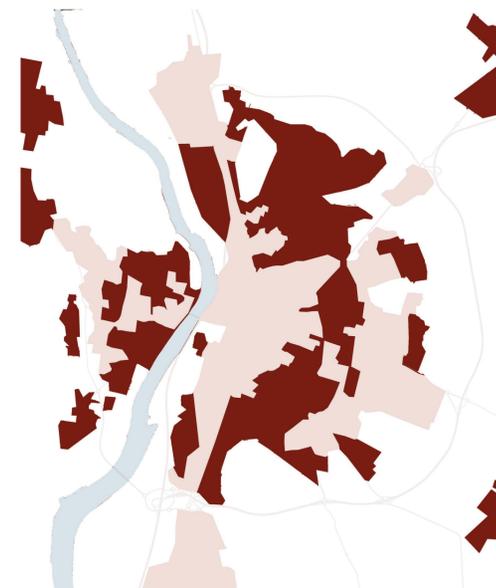
## Acceptation et valorisation d'un patrimoine agricole Un retournement de l'étalement urbain ?



Les terres agricoles existantes représentent un patrimoine et une richesse pour Valence. L'expansion urbaine consomme aujourd'hui une importante surface foncière prise aux terres agricoles qui est pourtant une des qualités économiques de la ville.

Ne faudrait-il pas contenir l'expansion de la ville en densifiant les quartiers périphériques existants de Valence ?

## La ceinture pavillonnaire, un "quartier dortoir"

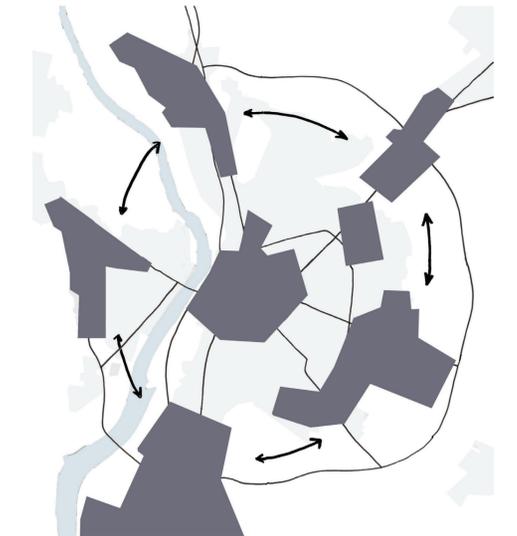


La ville est-elle créatrice de frictions sociales ? Ou inversement ? En considérant qu'il n'y a pas de friction sociale dans le tissu pavillonnaire, ne pourrait-t-on pas dire que ces quartiers ne font pas partie de la ville ?

Le tissu pavillonnaire est donc dépendant du centre et des nouveaux centres en terme d'usages. Ils sont nécessaires aux habitants pour vivre. Or, les temps de parcours pour rejoindre le centre ou les «nouveaux centres» sont longs et l'usage de la voiture est indispensable. Cette ceinture pavillonnaire n'est-elle pas une transition entre le centre ville et les «nouveaux centres» ?

Repenser les transitions et axes reliant la ceinture pavillonnaire au centre ville et aux «nouveaux centres».

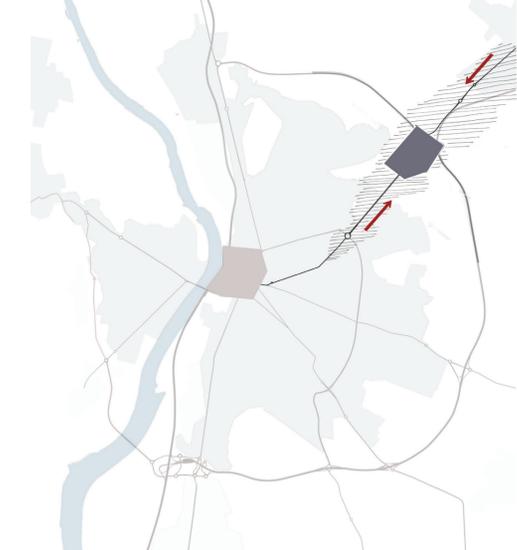
## Les zones commerciales Enjeux majeurs du territoire valentinois ?



Les zones commerciales s'organisent de façon mono-fonctionnelle. Elles marquent les entrées de la ville, accessibles seulement en voiture. Le gaspillage du foncier et la perte de l'échelle humaine sont des résultantes propres aux zones commerciales. Les enjeux urbains, paysagers et environnementaux sont encore souvent minimisés au regard des enjeux économiques.

Conservons la dynamique économique et professionnelle créée par ces sites. Repenser ces entrées de ville en lien avec le centre et ses périphéries. Apporter une qualité de vie et d'espace qui soit propre à un tissu viable. En assumant le commerce comme fondement de la ville et en venant habiter ces zones, elles pourraient être envisagées comme de véritables quartiers. Ainsi, il faudrait intégrer une mixité programmatique (logements, commerces, services, équipements publics) et envisager ces zones d'activités comme de nouveaux quartiers en essor, reliant Valence aux communes juxtaposées.

## Le cas du plateau des couleurs Un lieu de convergence sur l'axe Valence-Romans ?



Le plateau des couleurs nous semble être une zone d'activité propice au développement économique et social. Celui-ci se situe sur l'axe Valence-Romans au même titre que la gare TGV. Or 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. Aujourd'hui, le plateau des couleurs n'existe réellement que durant les jours d'activités. La mono-fonctionnalité de cette zone accentue l'aspect non-viable de celle-ci, envisagée alors comme un lieu hostile aux piétons. Ne serait-ce donc pas une zone à dynamiser et à requalifier ?

Considérer le plateau des couleurs comme un pivot entre Valence et les communes situées sur l'axe Valence-Romans.

Élargir notre secteur d'intervention : en tenant compte de son potentiel économique et attractif, il s'agirait de densifier et requalifier la zone artisanale par la réalisation de logements, commerces, bureaux afin de créer un véritable quartier pluri-fonctionnel, impulsé par la gare TGV qui permettrait un ancrage territorial régional. L'enjeu de ce secteur serait aussi de rentabiliser les surfaces foncières vouées aux stationnements en densifiant ces derniers par de nouvelles infrastructures.