

Novembre 2018

VILLE DE  
VALENCE

# LE COMMERCE DU CENTRE-VILLE

COMPTE-RENDU DES TRAVAUX DU CONSEIL DES SAGES DE VALENCE



## PROLOGUE

Constitué le 2 février 2015, le Conseil des sages a porté ses premières réflexions sur le thème de *L'identité de Valence* et a résumé le fruit de ses travaux dans un rapport établi en avril 2016.

Le 16 janvier 2017, le Conseil s'est réuni en assemblée plénière pour prendre connaissance du nouveau thème de travail proposé par Nicolas Daragon, maire de Valence, et Lionel Brard, maire-adjoint.

Il est ci-après reproduit :

*« Le commerce de proximité en centre-ville est soumis à l'évolution de la société et des comportements des consommateurs.*

*L'apparition d'internet et la domination, depuis les années 1980, du modèle d'urbanisme commercial qui consiste en l'implantation de zones commerciales en périphérie de ville, ont largement influencé la typologie de notre commerce local.*

*Valence, avec ses atouts architecturaux et patrimoniaux, son cœur de ville, ses nombreux parkings, une densification commerçante persistante en centre-ville, une offre déjà étoffée de grandes et moyennes surfaces, un marché chaque jour de la semaine et l'arrivée d'un futur équipement dédié à la gastronomie en ville-basse, présente de nombreux atouts qui sont autant de leviers de développement de l'activité commerciale.*

*À l'heure où les consommateurs expriment un réel désir de retour à l'authentique et à la qualité, où le vieillissement général de la population induit le retour d'une partie de celle-ci vers les centres villes et alors que l'on sait que le dynamisme du cœur d'une ville n'est pas seulement une exigence économique, mais aussi un besoin social, une étude prospective et transversale s'avère opportune. »*

À la différence du précédent, ce nouveau thème a suscité des réserves de la part de quelques membres du Conseil qui estimaient qu'il s'agissait là d'un travail de spécialistes alors que le rôle du Conseil leur semblait n'être cantonné qu'à l'approbation ou à la critique de projets déjà élaborés.

Il a néanmoins été convenu d'une part que ce nouveau thème s'inscrivait indirectement dans le sillage du premier déjà traité et, d'autre part, que le Conseil pouvait apporter un regard différent de celui des techniciens, compte tenu de la constitution même du Conseil.

Il reste que le Conseil a éprouvé quelques difficultés initiales quant à la méthodologie à adopter.

Fallait-il, en effet, constituer des groupes autonomes de cinq ou six membres, plus souples, ou travailler en assemblées plénières ? Il a été décidé que trois thèmes seraient successivement abordés : une *approche urbaine* (aménagement, réglementation, stationnement, habitat, services), une *approche sociétale* (animation, rencontres, culture) et une *approche économique* (accompagnement et soutien, partenariat avec les organismes existant).

Mais le principe d'un travail en séance plénière a été maintenu.

Après que le Conseil ait été invité à assister aux *Assises du commerce* qui se sont déroulées le 20 mars 2017, il s'est réuni les 10 avril, 24 avril, 4 mai, 25 septembre, 23 octobre 2017 et 15 janvier 2018.

## I. GÉNÉRALITÉS

Le phénomène de délaissement des commerces des centres des villes est général en France et même hors de l'hexagone. Il fait l'objet d'études récentes qui montrent que Valence n'a pas atteint un seuil aussi critique que d'autres cités.

Pour Jacques Bellemin, le cœur des villes doit impérieusement rester un lieu vivant de rencontres et d'échanges. Celui de Valence possède un patrimoine archéologique, architectural, historique et culturel qui donne aux habitants un sentiment d'appartenance, nécessaire à la cohésion sociale d'une part et il attire d'autre part le tourisme, élément économique moteur. Par ailleurs, son intérêt économique se mesure en termes d'emplois.

**Les causes** de la fermeture des commerces en centre-ville sont multiples.

- Le développement du E-commerce paraît incontournable et il échappe à la volonté des élus.
- La création et le développement des centres commerciaux et des grandes surfaces, dans les années 1970-1980, s'explique en partie par l'inadaptation des petits commerces des centres : absence de parkings, horaires insuffisants, dimensions trop restreintes qui limitent le choix du client.

Mais récemment, les grandes surfaces marquent un retour à des dimensions plus modestes. Le vieillissement de la population appelle la création de petits centres commerciaux intra-muros.

## II. PREMIÈRES RÉFLEXIONS

Il paraissait indispensable de posséder des données locales chiffrées, issues d'études émanant d'organismes compétents, relatives à la vacance des commerces du centre-ville, son taux, sa durée, ses causes (perte du marché, mauvaise étude du marché, accessibilités, charges trop élevées) avec un relevé topographique précis.

Il convenait par ailleurs de délimiter de façon précise le périmètre concerné. Le Conseil s'est accordé pour retenir un tracé comprenant outre le centre historique (ville *intra-muros* avec une enclave dans la basse-ville afférente à la cité de la gastronomie) les boulevards, l'amorce des rues Faventines et des Alpes (jusqu'au croisement avec la rue Berthelot), de l'avenue de Romans, au sud le croisement de l'avenue Victor-Hugo avec la rue Alfred de Musset avec un traitement particulier pour la friche de la SNCF (annexe 1).

## III. L'APPROCHE URBAINE

D'une façon générale, plusieurs facteurs étrangers au commerce proprement dit participent à la dévitalisation du centre d'une ville ou, au contraire, à son dynamisme.

1.- "*La densité crée la ville*". **Il paraît donc indispensable de maintenir les habitants qui demeurent au centre-ville et même d'en attirer de nouveaux.** Cela suppose la mise en place d'une politique de logement encourageant les réhabilitations, favorisant la transformation de locaux commerciaux abandonnés en habitations, luttant contre les îlots insalubres. Cela suppose une réponse aux besoins de stationnement résidentiel.

2.- Le maintien *intra-muros* des services publics s'impose. Le transfert de services vers l'extérieur de la ville précipite la désertification.

3.- Il convient aussi de favoriser les professions libérales (professions de santé, avocats, notamment) par la création d'un périmètre protégé.

4.- Il paraît indispensable de protéger les espaces réservés aux piétons par une surveillance accrue et efficace tant en matière de stationnement que d'occupation.

5.- Le Conseil souligne que sa précédente étude sur l'identité de Valence contient de nombreuses réponses aux questions posées par l'attractivité du centre-ville.

\*  
\* \*

Dans la pratique, la municipalité a la possibilité de définir l'utilisation des rez-de-chaussée d'immeubles en imposant une destination commerciale ou de services ; elle peut aussi établir un périmètre de protection interdisant la conversion d'un ancien commerce en garage, par exemple. R. Campos suggère la création d'une zone de sauvegarde du commerce de détail avec un droit de préemption au profit de la commune.

**Le Conseil convient que s'il existe bien à Valence une charte urbaine, elle ne fait pas l'objet d'une surveillance suffisante :** les marquises (originalité valentinoise à préserver voire à développer), les enseignes, les vitrines, le mobilier des terrasses, les menus des restaurants, les matériaux, les jardinières... devraient en respecter les normes mais la pression électoraliste l'emporte parfois et génère un laisser-aller donnant une mauvaise image du centre-ville.

**Il en va de même du règlement sur l'occupation du domaine public comme du règlement intercommunal sur la publicité : une absence de contrôle significative qui nuit à l'ensemble de l'image commerciale locale.**

D'une façon générale, le Conseil déplore un laisser-aller croissant qui va à l'encontre de la qualité de l'accueil de la clientèle : vélos qui surgissent sur les trottoirs, *skate-boards* à roulettes, poubelles qui stationnent à longueur d'année, détritiques... Le piéton ressent une impression d'insécurité.

**En conclusion, le Conseil suggère un toilettage des règlements, mais aussi, et surtout, leur mise en application.**

## IV. TROIS IDÉES NOVATRICES

### 1. L'emprise SNCF

À long terme, et en prolongement de l'une des suggestions du premier travail du Conseil des sages, notre réflexion s'est portée sur la récupération de la zone

occupée par la voie ferrée, au sud de la gare de Valence-ville, et l'éventualité de sa couverture (R. Campos).

Une visite a été faite le 2 novembre. Les visiteurs ont été stupéfaits de découvrir – de l'extérieur, c'est-à-dire à la vue de quiconque – une zone encombrée de déchets, des bâtiments lépreux, un espace inoccupé qui défigure un quartier placé remarquablement.

Il est apparu proprement scandaleux que la SNCF puisse impunément disposer de terrains laissés dans un tel état de délabrement.

Quelques clichés pris par Hélène Serain sont suffisamment explicites (annexe 3).

Panser la blessure de l'emprise de la SNCF – qui n'utilise plus l'immense espace qui lui a été concédé – serait une opération de très grande envergure mais l'épisode de la réfection des boulevards a montré que le Réseau Ferré de France ne manifeste aucune disposition à la négociation alors que la SNCF ne cesse de se plaindre de ses difficultés financières.

Dans le même ordre d'idées, le Conseil observe que **la gare routière** a une image désastreuse : absence de protection contre la pluie, le vent, aucun accueil. C'est une zone qui donne une image d'insécurité.

## 2. Création de halles alimentaires

Valence ne dispose pas de halles alimentaires. Elle s'est toujours contentée de marchés de plein air, place des Clercs, place de la Pierre et avec une couverture place Saint-Jean. Dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle, à un projet d'édification de halles à la place des "nouvelles prisons", en bordure du Cagnard, a été préférée la construction de la Banque de France.

Un tel projet ne risquerait-il pas de sonner le glas du marché pittoresque du samedi matin ? Non, s'il devait se substituer au projet de la Cité de la gastronomie, si elle ne se réalise pas. De l'entretien qu'ont eu avec le maire, Hélène Serain, Alain Balsan et Lionel Brard le 24 octobre, il résulte d'une part que la confirmation ou l'infirmité devrait être connue fin novembre [à la date de rédaction définitive de ce rapport, 30 décembre 2017, aucune nouvelle n'est parvenue à la connaissance du Conseil des sages] et, d'autre part que le projet de halles alimentaires ne pourrait être qu'une alternative en cas d'échec de la cité de la gastronomie.

Où l'implanter ? Plusieurs idées sont émises.

L'école Perrochon vient d'être vendue par la ville à un promoteur privé ; à l'emplacement de la Médiathèque dont Michel Faure déplore le déplacement qui lui semble accroître la désertification du centre-ville ; Hélène Serain suggère la Maison de l'Armée mais la ville n'en a pas la maîtrise ou encore le foncier de Chareton dans une réflexion urbanistique plus globale associant logements, commerces et parkings enterrés afin de configurer une véritable *entrée de ville* dans sa partie nord ; dans la basse-ville, sur l'emplacement de la piscine Jean Bouin (substitution pure et simple du projet de la Cité de la gastronomie par les halles).

**Le Conseil s'accorde unanimement à rejeter catégoriquement l'idée d'une implantation sur les boulevards ; ce serait détruire ce qui a été long à mettre en place.**

### **3. Création d'un office des commerçants**

De même qu'il existe un office des sports, fédérant les diverses activités sportives de la ville, un lien fédérateur entre les commerçants serait bienvenu. Il permettrait notamment de prendre en compte les attentes des consommateurs, le plus souvent ignorées et s'enquérir de leurs attentes afin d'améliorer leurs services.

## **V. L'APPROCHE SOCIÉTALE – ANIMATION**

Cette rubrique est nécessairement composite car elle a donné lieu à de multiples propositions qui ne manquent pas d'être inscrites dans le prolongement de notre précédente étude.

Il s'agit en effet de rendre Valence plus attrayante, plus vivante.

Citons pêle-mêle :

- Quelles sont les attentes du consommateur ? Une offre différente et complémentaire de celle des grandes surfaces en matière de produits comme de services. Le client veut être conseillé, pouvoir toucher, essayer, passer commande et s'assurer d'un échange possible. Le service après-vente, la livraison et la garantie du dépannage font partie de ses attentes.

Son circuit sera défini par le souci d'efficacité selon ses besoins, d'où la question de l'harmonisation des horaires. Les commerçants pourraient réfléchir à améliorer la qualité des services auprès du client en considérant le centre-ville comme une entité. À cet égard, s'impose l'instauration d'une cohérence

dans les horaires d'ouverture des commerces. Certains ne commencent leur activité qu'à 10 h 30, les franchises ferment à 19 h précise et le client qui s'attarde après 18 h 30 est mal reçu.

Les commerçants devraient harmoniser leurs horaires avec les manifestations festives (Fêtes de l'été, spectacles au Théâtre de la Ville ou au Bel-Image). Les spectateurs qui sortent d'un spectacle à 22 h/22 h 30 tombent dans un désert.

- Renforcement de l'éclairage public ;
- préconiser les volets de fermeture à claire-voie qui laissent percevoir une vitrine animée même après 19 h ;
- relance du plan-lumière par la ville ;
- l'éclairage des vitrines (jusqu'à 22 h, heure d'extinction obligatoire) qui renforce le sentiment de sécurité et améliore le décor urbain ;
- plus que la végétalisation des rues commerçantes, l'effort pourrait porter sur la qualité du commerce lui-même, de son image et de sa vitrine comme celui de l'espace public ;
- développer la confection de fresques murales dans la ville...
- l'implantation de pubs, clubs, cabarets-spectacle ou autres académies de billard au centre-ville apparaît difficile étant donnée la réglementation très restrictive en matière de licence IV. Toutefois, au cas par cas, la mairie pourrait s'interroger sur l'opportunité d'une telle implantation et éventuellement se reprocher du préfet, seul décideur en la matière.

\*  
\* \*

Au cours de sa séance du 20 novembre 2017, le Conseil des sages s'est attaché à analyser le document « Stratégie d'attractivité du centre-ville » présenté à l'occasion des assises du commerce du 27 septembre 2017.

**D'une façon générale, il apparaît que les conclusions du cabinet spécialisé auteur de cette étude sont en adéquation quasi-constante avec celles du Conseil des sages.**

Sans reprendre l'ensemble de l'étude, le Conseil des sages émet quelques observations sur le document de synthèse (pages 61 et ss.)

Les plans édités dans le document oublient de nombreux parkings (Comète...).

Cette question des parkings revient de façon récurrente dans les propos des commerçants.

L'étude en minimise délibérément l'importance, à tort ou à raison.  
Peut-être les commerçants en exagèrent-ils l'impact sur le dépérissement de leurs commerces ; peut-être aussi l'étude n'a-t-elle pas pris suffisamment en compte cette donnée.

Le Conseil estime que la visibilité des parkings est insuffisante pour le visiteur extérieur.

p. 62 :

« *Mettre en place une charte des terrasses* ».

Ne semble concerner que les cafés alors que tous les commerces doivent être concernés.

Le Conseil note **l'irrespect endémique des règles existantes**. Il suffit d'appliquer la réglementation (panneaux mobiles qui encombrent la chaussée, poubelles...).

#### Annexe 4. Les enseignes repartent à la conquête des balcons valentinois.

p.64 volet 1 :

« *Valoriser et sécuriser la place du piéton...* »

Les bus sont-ils prioritaires ou doivent-ils respecter les passages pour piétons dans la traversée des boulevards au débouché de l'avenue Victor-Hugo ?

p. 65 :

Le plan est grandement lacunaire. La maîtrise de l'immobilier commercial afin de gérer les nouvelles implantations se saurait être cantonné à la façade est. La partie hachurée doit être étendue à l'ensemble de la partie colorée en jaune sur le plan.

L'implantation d'une nouvelle locomotive alimentaire de 1000 m<sup>2</sup> est très contestable.

La création d'un espace de *coworking* (traduire par : pépinières de commerce) est, mise à part le jargon anglo-saxon, une bonne idée.

Si la création d'un marché couvert sur les boulevards est rejetée par le Conseil à l'unanimité, la proposition de la place Manouchian retient une attention particulière de par son positionnement stratégique en entrée nord de la ville ancienne à fort potentiel d'attractivité.

p. 66 :

La requalification des rez-de-chaussée commerciaux délaissés en habitat est trop restrictif : d'autres destinations sont souhaitables (services médicaux, juridiques...)

Par ailleurs, il n'est pas question d'adapter le nombre de parkings aux établissements publics.

p. 67 :

Mêmes critiques que page 65. La partie hachurée doit être étendue tout le long des boulevards.

## **VI. L'APPROCHE ÉCONOMIQUE**

Le Conseil des sages observe que l'étude du cabinet Lestoux a fait l'impasse sur le volet fiscal. Il s'agit pourtant là d'un outil que peut manier une municipalité.

- La périurbanisation par la création de lotissements devrait être arrêtée ou tout au moins freinée. Elle génère la désertification du centre-ville et aggrave les questions de déplacement.
- S'impose aussi l'arrêt des zones commerciales de périphérie et la création de galeries marchandes associées. Les activités de services ne devraient plus pouvoir se développer en dessous d'une certaine surface et l'habitat ne devrait plus y être associé.
- Est souhaitable la restauration des pouvoirs d'une commission d'autorisation de création de commerces à l'extérieur des centres villes à l'échelle des deux départements de la Drôme et de l'Ardèche ou de la Région.
- Restaurer une fiscalité équitable entre les commerces du centre et de l'extérieur.
- Rechercher tous les leviers financiers ou fiscaux en faveur des commerces du centre-ville (C.F.E. ? ex taxe professionnelle) avec un accompagnement des travaux de requalification, encadrement des baux locatifs.
- Pénalisation fiscale des vacances trop longues.

## **En guise de conclusion**

1. - S'il appartient en premier lieu aux commerçants eux-mêmes d'assurer la survie - et l'épanouissement - de leurs commerces du centre-ville, la municipalité peut et doit mettre en œuvre une politique d'attractivité de ce secteur.

Il est apparu au Conseil des sages qu'un laisser-aller affecte l'image du cœur historique de Valence. Il a pour origine la non-application des règles générales qui existent dans la réglementation et qu'il suffirait donc de faire respecter.

2.- Au fil de ses travaux, le Conseil des sages a découvert avec stupéfaction l'existence d'un véritable dépotoir, propriété d'un immense territoire concédé au réseau ferré, à un emplacement particulièrement bien situé, au sud de la gare S.N.C.F. L'inutilisation et l'état de délabrement de ce secteur constituent une honte urbaine.

3.- Le Conseil des sages s'est attaché à mettre en exergue deux propositions innovantes, la création de halles alimentaires (qui pourraient se substituer au projet de cité de la gastronomie dans l'hypothèse de son abandon) et celle d'un Office du commerce.

**Février 2018**

# ANNEXES



Annexe 1. Le périmètre concerné. En vert, l'emprise S.N.C.F.



Annexe 2. Dauphiné libéré du lundi 5 juin 2017 " Ils ont dessiné l'université de demain " ; mardi 6 juin : " Et si les étudiants relançaient la rue Faventines ? "

### Annexe 3. Le dépotoir de la SNCF en plein cœur de la ville





## Annexe 4 : Urgence ! Les enseignes repartent à la conquête des balcons valentinois !

Par Hélène Serain

**PATRIMOINE** De nombreux bâtiments art-déco ont été construits au XX<sup>e</sup> siècle

# À la recherche d'un trésor architectural méconnu

DL 20/Avril/17

Entre les immeubles haussmanniens, les bâtiments colorés et les anciennes maisons en pierre, difficile de donner une unité architecturale à Valence. Pour preuve, le style art-déco essaimé dans la ville au gré des constructions et réfections des années 30. Une période folle, entre-deux-guerres mondiales, où la femme s'émancipe et les déplacements par terre et par mer se développent. Plongée dans les rues valentinois avec Cécile Alliot, guide du service Pays d'art et d'histoire, à la découverte de ce trésor architectural méconnu, voire invisible. Attention au cou, il faut lever la tête.

Thibaut CARAGE



### CENTRE VICTOR-HUGO Les "Dames de France" s'affichent en mosaïque

Tout le monde connaît les vitrines du centre commercial Victor-Hugo, mais l'extérieur du bâtiment dessiné par Louis Bozon, et notamment sa mosaïque, restent méconnus. Sur cette œuvre surplombant les baies vitrées, en bleu et or, se lit un message "Aux dames de France" qui fait référence à l'histoire commerciale de la rue. Auparavant, à la place du bar Victor-Hugo et des locaux mitoyens, un très grand magasin du même nom attirait le chaland. Une façade qui a été conservée, avec ses étonnants points d'exclamation de part et d'autre...



### RUE PASTEUR Le musée art-déco de la ville

C'est une rue qui n'est pas connue pour sa richesse touristique. Et pourtant, la rue Pasteur (entre la gare et le centre Victor-Hugo) cache bien son jeu. Creusée en 1904, l'artère abrite des immeubles bâtis entre 1910 et 1930. Autant dire que l'art-déco y a fait des petits. Il n'y a qu'à ouvrir les yeux : l'utilisation de la ferronnerie, l'installation de quelques vitraux et la bichromie témoignent de cette époque. Là, un bâtiment rose et blanc, en face un autre ocre et beige... Et en levant la tête, la surprise n'est que plus belle. Au numéro 18, des ronds sculptés sur la façade rappellent les formes des Lego. Au 14, la maison du docteur Rigal et son avancée de toit en bois (notre photo) témoignent du faste de cette belle demeure. Et que dire, quelques mètres plus loin mais de l'autre côté du trottoir, de l'immeuble des entrepreneurs Pouyade et Labbe... Entre les murs décorés de briques et la charpente en bois d'ébène, de superbes esquisses de visages ternis par le temps vous saluent... bien haut.

### AVENUE VICTOR-HUGO Joulie sgraffito !



cette œuvre surplombant les baies vitrées, en bleu et or, se lit un message "Aux dames de France" qui fait référence à l'histoire commerciale de la rue. Auparavant, à la place du bar Victor-Hugo et des locaux mitoyens, un très grand magasin du même nom attirait le chaland. Une façade qui a été conservée, avec ses étonnants points d'exclamation de part et d'autre...



### PALAIS CONSULAIRE Vitraux fantastiques

Bâti en 1924 par Louis Bozon pour accueillir la chambre de commerce et d'industrie, le Palais consulaire s'inspire de plusieurs courants architecturaux. Parmi eux : l'art-déco. Cela se traduit par son toit plat, légèrement circulaire, mais aussi et surtout par ses ouvertures. La ferronnerie est riche, et les vitraux témoignent de l'intérêt pour le travail du verre. Pas de couleur, mais plusieurs matières (du lisse au bombé) et des formes géométriques stylisées. Les angles de l'immeuble de la place du palais de justice sont également coupés en "tracé colonne" (un incontournable de cette période. L'intérieur, fermé au public, est du même acabit.

### MAIS AUSSI... Galeries, lycée, station

D'autres immeubles remarquables art-déco figurent à Valence. On retiendra par exemple une superbe bâtisse à l'angle des rues Jondrières et Chautour (en centre-ville). Le bas-relief est joliment sculpté, et une mosaïque bicolore joue avec les briques murales. Les Nouvelles Galeries, avec l'angle coupé, s'inspirent également de cette époque, à l'instar du très caractéristique lycée Amblard. Autres exemples : une maison et ses belles "bow-window", des fenêtres en avancée, située square Bonaparte, la fameuse station-service de l'avenue Victor-Hugo, ou encore une magnifique maison d'Henri Joulie, avenue de l'Yser.

Pouyade et Labbe... Entre les murs décorés de briques et la charpente en bois d'ébène, de superbes esquisses de visages ternis par le temps vous saluent... bien haut.

### AVENUE VICTOR-HUGO Joulie sgraffito !

Il domine les maisons mitoyennes. Au 77 de l'avenue Victor-Hugo, un immeuble de quatre étages tire son équilibre du jeu, surtout quand on regarde au dernier, ici, des arabesques roses viennent agrémenter les deux fenêtres. « Cela a été fait selon la technique du sgraffito (très utilisé durant la Renaissance) et l'art-nouveau, N.D.L.R.). Concrètement, c'est un arrachage de matières qui permet d'obtenir plusieurs couleurs », précise Cécile Alliot. Cette superbe façade est l'œuvre d'Henri Joulie, qui, en bon architecte art-déco, a différencié chaque niveau, installé des balcons avec ferronnerie, et réalisé un toit bombé mais plat.



### BOULEVARDS Un paquebot en ville

C'est peut-être un détail pour vous, mais à l'époque, ça en disait beaucoup ! Un hublot comme ouverture, voici venue l'ère du paquebot et des avancées techniques dans les modes de déplacements des années 30. Sur les boulevards, au carrefour avec la rue des Alpes, à côté de la dent creuse qui accueillera un immeuble de standing moderne, la création d'Henri Joulie (oui, encore lui) détonne. Le rose chasse le blanc dans une non-symétrie assumée, et le bâtiment accueille un magasin en son rez-de-chaussée, un classique de cette époque. Autres modes respectées : l'angle coupé avec de grandes ouvertures pour amener le soleil dans les pièces de vie, et des étages supérieurs qui ne font pas d'ombre à leurs voisins du dessous. Malin !



Après avoir lutté pendant treize ans contre des enseignes commerciales démesurées, trop nombreuses et disgracieuses, nous constatons depuis quelques mois le retour d'implantations sauvages qui nuisent fortement à la qualité de notre patrimoine bâti. Les balcons, qu'ils soient en fer forgé ou en pierre, sont autant d'éléments qualitatifs qui appartiennent aux façades et en font leur qualité.

Les photos montrent qu'il y a urgence pour la ville d'intervenir.

La pose très récente de ces enseignes est contraire au code de l'urbanisme national qui interdit toute installation à l'extérieur des clôtures et des balcons. Elles n'ont pu faire l'objet d'aucune autorisation de la ville et sont de fait illégales. La municipalité peut, si elle le veut, les faire déposer immédiatement.

### **Telle est la demande du Conseil des sages.**

Cette question participe tant à l'identité de Valence qu'à l'attractivité des commerces du centre-ville au travers de la qualité patrimoniale tant défendue.

Ne pas intervenir créerait un précédent ouvrant la voie aux abus et un retour progressif mais certain à la situation trouvée en 1995. Ce serait déplorable pour l'image de la ville.



Figure 1. Boulevard Général de Gaulle, août 2017



Figure 2. Avenue Victor-Hugo, août 2017

Exemple de privatisation d'une place de livraison et/ou de stationnement par le stockage de matériel de terrasse durant la saison hivernale par un restaurateur.  
Et plot de chantier en béton utilisé par le même propriétaire depuis la réalisation des boulevards soit depuis 2004.



Figure 3. Avenue Félix-Faure, Janvier 2018



Figure 4 : Avenue Félix-Faure, janvier 2018

Transformation d'un kiosque, propriété de la ville et de ses pare-vents en cabane bambou associée à des jardinières en béton en saillie.



Figure 5 : Place Leclerc, janvier 2018.

Blocs de béton servant de pieds de parasols, sans parasol durant l'hiver.



Figure 6 : 1, boulevard d'Alsace, janvier 2018

Surabondance de chevalets et de présentoirs dans une rue piétonne.



Figure 7 : Rue Madier-de-Montjau, 10h du matin, janvier 2018

## Annexe 5.- La halle alimentaire

par A. Allaoua – R. Campos

**Contexte général à rappeler :** Le commerce en ville décline, comment le redynamiser ?

### Déclin constaté des commerces du centre-ville

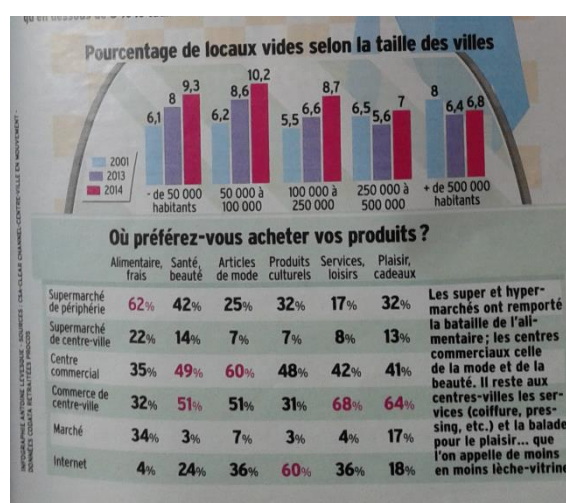
Ce déclin est le résultat d'un long processus qui a démarré depuis les années 1970 (raisons multiples dont : désindustrialisation en certaines régions, intensification des modèles de production, surplus à vendre enquête de débouchés, émergence de la grande distribution hors espace urbain : 850 000 boutiques en France, contre 1,5 millions en 1920. Le modèle classique s'est fragilisé (Supermarchés, hypermarchés, hard-discount...).

### Préférences des achats des ménages

| Marché (produit/structure)  | Alimentaire frais | Services loisirs | Plaisir cadeaux |
|-----------------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| Supermarché de périphérie   | 62%               | 17%              | 32%             |
| Supermarché de centre-ville | 22                | 8                | 13              |
| Centre commercial           | 35                | 42               | 41              |
| Commerce de centre-ville    | 32                | 68               | 64              |
| Marché                      | 34                | 4                | 17              |
| Internet                    | 4                 | 36               | 18              |

- En moyenne + du 1/3 des achats alimentaires sont réalisés en ville.
- Loisirs et plaisir-cadeaux pas loin de 70% des achats en ville.

### - Données générales sur les préférences d'achats des ménages :



Institut de la ville, fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé...disposent de résultats d'enquêtes, d'études.

**Les enseignes classiques ont investi l'espace urbain de Valence :**

- Franprix : accueil autour de café, boissons
- Les magasins de proximité connaissent une montée en puissance *notion de producteur commerçant*
- Carrefour city (2 en ville Victor-Hugo et Madier de Montjau)
- Casino (rue des Alpes)
- Marché du samedi
- Marchés de quartiers (Valence, place de la paix/ Fontbarlettes (cas particulier)/ V.Hugo)

**Éléments de constat** : le consommateur ne se rend pas en grande surface quotidiennement pour acheter les produits courants (fruits, viandes, légumes, boulangeries, aromes, produits exceptionnels). Grands achats – pour la semaine, et plus, produits durables, etc.

- La **proximité en ville** s'impose comme une **valeur nouvelle** et une notion polysémique (sociale, commerciale, culturelle même).
- Les clients s'y rendent majoritairement à pied, vélo ou transport en commun.
- La question du stationnement est à analyser avec le transport.
- 

**En conséquence, la priorité est de faire venir les gens au centre.**

Quels arguments apporter ? Quel(s) projet(s)?

## La HALLE ALIMENTAIRE comme projet

|                                                                       |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Quel(s) intérêt(s) à développer une halle alimentaire en centre-ville |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                     | Note                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ►                                                                     | un moyen de renouer avec le milieu urbain et de dynamiser le commerce.                                                                                                                                                  |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ►                                                                     | comme point focal nouveau pour le centre-ville de valence                                                                                                                                                               |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ►                                                                     | peut améliorer la morphologie du centre urbain                                                                                                                                                                          |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ►                                                                     | <b>permet de</b> renouer avec la mobilité sociale (attirer, repousser, etc.) donc <b>redynamiser</b> le centre-ville.                                                                                                   |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ►                                                                     | commerce de proximité incite à effectuer des achats alimentaires et autres en ville.                                                                                                                                    |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Renforcer les liens territoires : ville – périphérie agricole</b>  |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                     | Observations                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ►                                                                     | Vente en circuit courts produits périssables                                                                                                                                                                            |                                                                                                     | Filières à contractualiser pour consolider rapports avec le territoire (aire urbaine, aire de production)                                                                                                                                                                          |
| ►                                                                     | Regroupement de producteurs de la périphérie de valence organiser l’offre pour les citadins valentinois avec des formules différentes (points de vente collectifs (PVC), marché / à la Ferme /ou site de vente en ligne |                                                                                                     | L’agglomération ville de Valence, et/ou autres instances doivent prévoir, imaginer, une forme d’association des entités agricoles de la périphérie qui pourraient avoir un rôle consultatif dans la planification de l’espace urbain et périurbain (élaboration des Scot, Plu...). |
|                                                                       | <b>Structure de vente directe</b>                                                                                                                                                                                       | <b>Localisation-coordonnées</b>                                                                     | <b>Distance à la ville</b>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| ►                                                                     | Musette                                                                                                                                                                                                                 | Lycée agricole                                                                                      | Bourg-lès-Valence                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ►                                                                     | SCEA de Genas-les-Aromes de Genas                                                                                                                                                                                       | 26500 Bourg-lès-Valence<br>Quartier Genas<br>0613380108                                             | 1,6 km de Valence                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ►                                                                     | Ferme du pin (exploitation agricole où l’on peut cueillir soi-même ses fruits et légumes de saison. En Mode Agriculture alternative avec cahier des charges inspiré des modes (bio, fermier, durable)                   | VALENCE<br>Chemin du Pin<br>26000 VALENCE<br>Tél : 06.50.45.68.01<br>Mail : contact@lafermedupin.fr | 4,5 km de Valence<br><br>(Après Lautagne)                                                                                                                                                                                                                                          |
| ►                                                                     |                                                                                                                                                                                                                         | Montmeyran & autres producteurs dans communes limitrophes.                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

## La traduction architecturale du concept

Afin de mettre en perspective ces idées, une esquisse architecturale a été proposée par Raymond Campos.

### Socialiser des espaces différents : lieux d'achats, de dégustation, d'animation.

- **Véritable marché couvert, lieu convivial pour faire ses courses** (en produits frais locaux, fermiers, de saisons & autres services – arts -)
- **Restaurant-cafétéria à installer à l'étage** : "mange-debout" au cœur de la halle (restauration rapide mais de qualité, petit déjeuner, apéritifs).
- **Se différencier des autres villes qui ont développé le même concept** (par un concept affiné, adapté à la ville Alimentation-Art et culture) : **joindre l'utile à l'agréable (alimentation- côtoyant marché à dimension humaine d'objets arts –culture** : - artisans bijoutiers, librairie, salle de conférence -remplacer la tente qu'installe périodiquement la ville lors de manifestations, à côté de la grande fontaine, etc.). Y apporter de la couleur et vaincre la monotonie de la ville.

### Suggestion de sites : 4 sites (options) à soumettre à la réflexion

Principe : Espace ouvert, clair, animé et sécurisé. Sans concurrence avec d'autres espaces (halle alimentaire fermée le samedi).

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Option-1 :</b><br>Rue Ambroise Paré                                                                     | À imaginer en continuité de la cité gastronomie (complexe dédié à la gastronomie d'ici 2019 en basse ville) ou en lien avec.<br><br>Le cadre « bâtit sur plusieurs étages » : RDC + 1 dédié à la vente, ateliers d'exposition-vente d'objets d'arts, terrasse (restauration, espace de détente –cafétéria) avec vue sur Cité gastronomie et Rhône & perspective... |
| <b>Option 2 :</b><br>Côte des chapeliers (parking)                                                         | Sans supprimer le parking mais le reconsidérer dans le cadre d'un ensemble Halle alimentaire au-dessus.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Option 3 :</b><br><b>Aire à délimiter</b><br><<Place Montalivet /CIRFA- centre de recrutement/Parking>> | - Emplacement actuel du bâtiment militaire sur le prolongement des grands boulevards ;<br><br>- Options : détournement de la circulation/Eriger un petit complexe moderne, ouvert, lumineux sur étages (halle alimentaire produits de proximités exclusivement – avec espace restauration, expositions arts et culture.                                            |

|                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                    | <p>Intérêt : cela donnerait une nouvelle perspective au boulevard, compléterait les commerces avoisinants, atténuerait le côté minéral des grands boulevards.</p> <p>Projet : « enterrer une partie des chemins de fer à l'image de ce qui s'est produit à Paris quartier grande bibliothèque avec aménagement urbain nouveaux standards mêlant commerces, aires d'activités culturelles, d'animation – côtoyant des lieux de résidence ). Ce projet atténuerait le côté « béton, minéral qui caractérise l'aire délimitée par les grands Bds.</p>                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b>Autres options</b><br/>(complexes pour l'instant, mais futuriste, audacieux et porteurs)</p> | <p>Dans le prolongement de la gare chemins de fer – espace à couvrir, ériger par-dessus un complexe accueillant une halle alimentaire et d'autres activités.</p> <p>Cf. &lt;&lt; * d'une part, au projet « de soudure du tissu urbain entre le quartier Châteaufort et celui du Calvaire-Hugo », un projet qui peut paraître ambitieux mais néanmoins recueillant un avis favorable de plusieurs membres du CDS (pour ne citer que : A. Allaoua, J.C. Banc, J. Bellemin, A. Durrleman) du fait des ouvertures et possibilités qu'il pourrait offrir en terme d'aménagement et de revitalisation de l'espace urbain de la ville de Valence, et de création et renforcement de continuités-proximités inter quartiers&gt;&gt; (cf. Pdce-CDS26-CR-ProjetVisites,sept.).</p> |

## Annexe 6.- L'urbanisme à Valence

par Arnaud Durrleman

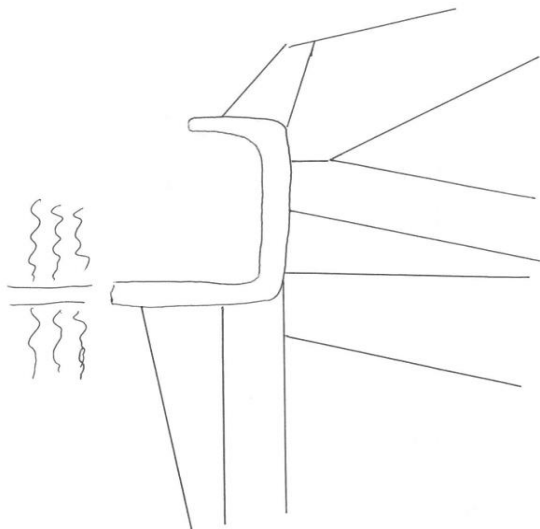
La ville de Valence n'a pas montré les signes d'une réflexion profonde à long terme de son urbanisme. La ville n'a pas su accompagner son développement des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, sans doute traumatisée par la traversée de la R.N 7.

Une ville doit « vivre et s'épanouir » pour prospérer ! À ce titre, l'analyse des voies de communication et des flux de personnes et des biens doit conduire à des décisions aussi claires que structurantes. De par sa topographie, située sur l'axe rhodanien, Valence est condamnée à maîtriser l'axe nord/sud, mais également son corollaire, l'axe est/ouest. Or, rien de tel n'a été fait depuis la construction des boulevards dans les années 1860. Une fois les remparts abattus et l'ouverture ainsi créée à l'est comme au sud, l'urbanisme s'est contenté de :

- 3 axes structurants au sud  
avenue Maurice Faure  
avenue Victor Hugo  
rue Sévigné
- 2 axes structurants au nord  
avenue Sadi-Carnot  
avenue du président E.-Herriot
- 4 axes structurants à l'est  
rue Pont-du-Gât  
rue des Alpes

faubourg Saint Jacques (avenues de Romans et de Chabeuil)

Puis, plus rien ou presque...! Si on ajoute le pont qui enjambe le Rhône on constate donc que tous les axes **convergent vers les boulevards** sans proposer de traversée nord/sud.



L'urbanisme influe **directement** sur les déplacements et la capacité à bien vivre (ou la qualité de vie) dans la cité.

### **Le constat**

Sens traversée nord/sud et sud/nord.

Les difficultés dues à l'augmentation des flux ont été réglées par des pis-aller. Toutes les actions entreprises ont abouti à conduire les flux sur des obstacles pour entrer dans la ville au lieu de fluidifier les communications tant pour entrer que pour sortir de la ville.

Exemples :

1/Axe nord/sud : « CARDO »

a) Vers le sud

L'avenue Victor-Hugo qui, dans les années 1950 absorbe toute la circulation de la RN7 dans les deux sens, rend la ville intenable. Solution : l'avenue Victor Hugo est coupée à la hauteur de l'avenue de la Gare et le flux renvoyé sur la place Aristide Briand et le Champ de Mars !... pour aboutir au boulevard où on divise la masse vers l'est ou l'ouest, mais sans véritablement traiter le problème. Alors, on coupe à nouveau l'avenue Victor Hugo au sud pour renvoyer une partie du trafic avenue Maurice Faure : même cause, mêmes effets. On coupe donc encore plus au sud l'avenue Victor Hugo et on renvoie le trafic avenue de Provence... pour aboutir toujours à l'avenue Gambetta et au pont. On ne règle pas la traversée vers le nord.

À l'est des voies de chemin de fer, la situation n'est pas plus glorieuse : l'avenue de la Libération, puis la rue Paul Bert et la rue Sévigné auraient pu être une alternative au cheminement nord/sud. Cet axe est aujourd'hui utilisé comme voie pénétrante sud/nord, mais difficile à atteindre dans le sens nord/sud à partir du pont de la Cécile.

Le cheminement n'est pas clair et de toute façon aucune solution n'apparaît pour éviter les boulevards et traverser vers le nord.

b) Vers le nord

La situation n'est pas meilleure. Elle est même empirée par le fait que Valence et Bourg-lès-Valence n'ont jamais eu d'approche commune pourtant incontournable. En effet Bourg-lès-Valence commence en plein cœur de Valence, à la hauteur de la CPAM puis le long de l'avenue de Verdun. Bourg-lès-Valence a déplacé son centre de la basse ville vers l'avenue Jean Jaurès avec la construction de la nouvelle mairie. Corrélativement le trafic de l'avenue Jean Jaurès a été entravé sans que l'on cherche véritablement une solution pour l'écouler autrement que par la voie le long du Rhône (RN7)... qui aboutit... au pont Frédéric Mistral mais il est au sud de Bourg les Valence ?, qui constitue un obstacle et un goulot d'étranglement. Aucune alternative à l'est avec une continuité fluide n'est proposée.

Depuis Valence, l'axe nord/sud devait être concrétisé par l'avenue Sadi Carnot, au nord des boulevards. Bourg-lès-Valence ayant manifesté son intention de ne pas absorber le trafic par l'avenue Jean Jaurès, l'avenue de Verdun s'est alors imposée comme la suite de l'avenue Sadi Carnot. La solution n'est pas satisfaisante, car :

- d'une part, l'avenue de Verdun ne mène pas au nord,
- d'autre part, l'avenue Président-Herriot n'offre pas d'autre alternative que la traversée par les boulevards sans jonction simple avec l'avenue de Provence.

## 2/Axe est/ouest « DECUMANUS » ?

La rue des Alpes réglant la circulation dans le sens ouest/est dans le prolongement du pont sur le Rhône s'impose à l'évidence. Cet axe avait son corollaire avec la rue Faventines. Jugeant que la rue n'absorbait plus le trafic dans sa partie ouest, on l'a coupée à la hauteur de la rue Berthelot, sans pour autant trouver une solution au trafic que l'on renvoie au sud (sans aucun débouché...) et au nord où aucune solution claire n'existe pour poursuivre son cheminement vers l'est ! C'est un nouveau cul-de-sac !

De la rue Pont du Gât au pont des Anglais, le seul axe est/ouest est l'avenue du Maréchal-Juin. Cependant, au débouché de l'avenue de la Libération, aucune solution de traversée des voies de chemins de fer vers l'est n'a jamais été mise en œuvre.

Il en va de même des avenues de Romans et de Chabeuil. Ces artères auraient pu remplir cet office, mais elles sont totalement vidées de signification dans le sens est/ouest qui aboutit, là encore à un cul-de-sac à la hauteur de l'hôtel des impôts, renvoyant à l'axe nord/sud, insuffisant et inapproprié pour une traversée vers l'est.

\*  
\* \*

\* \* De ce qui précède on doit admettre qu'aucune traversée n'est possible dans les sens nord/sud et sud/nord sans le recours à l'avenue de Provence et l'avenue de Tricastin alors qu'aucune alternative semblable n'a été imaginée à l'est. Une seule traversée est/ouest et ouest/est est imposée par le pont Frédéric-Mistral. Toutes les autres voies aboutissent aux Boulevards qui les transforment en un impératif « ring » comparable à la place de l'Etoile à Paris vers laquelle convergent toutes les voies.

Même si les travaux des Boulevards (qui ont été une très bonne chose !) étaient destinés à déplacer des voies de circulation vers l'extérieur au lieu de les recevoir au centre n'a pas totalement répondu à l'impérieuse nécessité de supprimer la fonction circulation pour aménager cet espace en lieu de bien-être.

L'architecture des immeubles s'y prête, l'espace doit y être préservé, les perspectives sont remarquables.

Les Valentinois se plaisent à dire que l'autoroute les a coupés de leur fleuve... Cela n'est pas si vrai ! Les Valentinois s'étaient bien avant coupés de l'accès à l'eau en concentrant tout le trafic nord/sud et sud/nord le long du fleuve et en faisant de cet axe le SEUL permettant la traversée de la ville. L'autoroute n'a fait qu'aggraver le problème et la situation. L'aurait-on construite si la ville s'était approprié ses berges ?

\*  
\* \*

Sur ces bases, tentons d'utiliser l'ensemble des connaissances et des pratiques pour guider le processus de planification et de gestion du territoire de la cité. Afin d'assurer le bien-être de l'homme et d'améliorer les rapports sociaux en préservant l'environnement, il semble difficile de séparer urbanisme et plan de mobilité. Il y a lieu de tenir compte de l'architecture et mettre en valeur tout ce qui peut être apaisant et valorisant.

## **Les propositions**

### **A — Une vision à long terme (50 ans et plus)**

Retrouver un *decumanus* à l'est et un *cardo* au sud, même s'il est illusoire de trouver un forum à l'intersection...

#### **1/**

Un axe nord/sud de la Cartoucherie au pont des Anglais. Une esplanade significative doit permettre de poursuivre la perspective depuis l'avenue de Verdun jusqu'à la rue Faventines. La rue de Narvik doit être élargie pour donner un sens à la perspective, mettre en valeur la piscine Jean Pommier, la patinoire, la maison de la musique et de la danse, la Halle Chaban-Delmas, le pôle universitaire Latour-Maubourg, la place d'armes avec les anciens bâtiments de la caserne et l'ancienne prison. Vers le sud, il y a lieu d'élargir très sensiblement la rue Amblard et la rue de l'armée Belge jusqu'à la rue Faventines de sorte que soit créé un axe montant et un axe descendant, les mêmes se retrouvant de part et d'autre de la perspective monumentale pour aboutir à l'avenue de Verdun et au-delà à la Cartoucherie.

Au sud de la rue Faventines, le même principe doit être poursuivi jusqu'au boulevard du maréchal Juin.

Il doit être souligné que la beauté d'une ville se juge à ses espaces libres, à ses perspectives, à ses sites aérés et non à des visions étriquées et sans recul. Sans aller à se référer aux Champs-Élysées ou à l'avenue Foch à Paris, il suffit de

réfléchir aux raisons pour lesquelles le Champ de Mars à Valence et sa mise en perspective du Lycée Émile-Loubet sont remarquables. Pourquoi les boulevards avec leur échappée sur Crussol sont agréables et grands ?

La mise en valeur des bâtiments construits au XIX<sup>e</sup> à des fins militaires (cartoucherie, caserne de Latour-Maubourg) répond à une cohérence historique, celle d'une ville de garnison. La prison se place dans ce même contexte architectural. Ces ensembles doivent être sauvegardés et mis en valeur. Les bâtiments construits au XX<sup>e</sup> n'ont pas la même valeur architecturale, mais pourraient être améliorés.

2/

Un axe est/ouest, au sud de l'agglomération, du carrefour de l'hôpital jusqu'à l'Épervière.

3/

Au sud, on pourrait prévoir la continuité du boulevard de ceinture (boulevard Winston Churchill) d'une autre façon qu'en se reportant sur la LACRA, ce qui contribue à saturer la descente dangereuse vers l'autoroute. Il faudrait aménager et élargir, le boulevard Marechal-Juin et le poursuivre jusqu'à Valensolles.

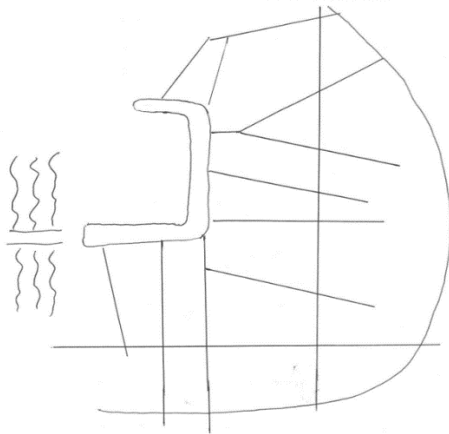
Au nord, on pourrait prolonger le même boulevard Churchill du carrefour de l'avenue de Romans, à la route de Lyon à Bourg-lès-Valence (ou en rejoignant le boulevard urbain à l'est du stade Pompidou et au travers de la Belle Meunière).

4/

À chaque voie convergeant vers le centre de l'agglomération doit correspondre une voie d'exfiltration. [On peut déconnecter deux rues, comme c'est déjà le cas : Alpes/Faventines ou Sadi-Carnot/Président-Herriot]).

5/

Ouverture de la gare à l'est avec une esplanade pouvant ouvrir jusqu'au parking du Clos Gaillard. Cette ouverture de la gare à l'est doit comporter bâtiment d'accueil, dépose-minute, station de taxis, etc. et déboucher sur une artère structurante jusqu'au cours Voltaire, faisant la symétrie avec l'avenue Pierre Sémard. Cet axe, pourrait aboutir par la rue des Moulins à l'axe nord et sud évoqué ci-dessus (rue Amblard et rue de l'Armée Belge prolongées).



## **B — Une vision à plus court terme**

En attendant, des mesures d'anticipation, préfigurant l'avenir, peuvent être appliquées selon des principes simples en utilisant l'existant.

1/ Redéfinir les impératifs de mobilité urbaine en incluant toute l'agglomération dans ses trois composantes :

- véhicules de personnes, collectifs et individuels,
- marchandises,
- piétons

2/ En fonction de ce qui précède, redéfinir un plan de circulation automobile selon le principe : « À chaque pénétrante doit correspondre une voie de sortie aux mêmes capacités ».

Tous les axes structurants nord/sud et est/ouest doivent être synchronisés à une vitesse stable de 30 kilomètres/heure sur l'ensemble des parcours. Tous les axes doivent s'imposer aux utilisateurs/habitants avec évidence et simplicité.

3/ Terminer le contournement circulaire de la ville (Boulevard Winston-Churchill), et terminer le contournement circulaire de l'agglomération (LACRA).

4/ La ville de Valence dispose d'une gare en centre-ville : **C'est une chance !** et non un obstacle, et, ce d'autant plus qu'une partie des voies sont sous terre ! On doit utiliser cette gare comme le point central et créer un véritable métro. Deux lignes peuvent être facilement créées :

- de Crest à Tain l'Hermitage
- de Loriol à Romans

se croisant à Valence ville avec un cadencement et des fréquences suffisamment rapprochées. (La ½ heure paraît un bon rythme).

« Valence/Romans/Déplacement » devrait s'emparer de ce fabuleux outil qu'est le réseau ferré, ouvert désormais à la concurrence, pour développer une offre de mobilité douce. (Cela répondrait également, pour partie, à la réflexion et aux propositions faites lors des Assises du Commerce qui suggèrent d'aller travailler le gisement de clientèle dans le grand bassin de vie !)

Pour illustrer le propos, imaginons ce que pourrait changer le transfert du trafic du quai numéro 1 au quai opposé à l'extrême est des voies ferrées...dans tous les domaines du quotidien. Il n'est pas utopique de penser que les dessertes locales pourraient être affectées aux voies ferrées situées à l'est et le maintien des grandes lignes à l'ouest, étant observé que la ligne Valence- Romans permettrait d'avoir une correspondance continue avec Valence TGV. Une telle transformation permettrait de supprimer la totalité des bus qui relient les diverses communes situées dans un rayon d'une trentaine de kilomètres de la Préfecture et permettrait de développer des bus de capacité plus modeste pour desservir les quartiers au plus près des habitations. Dans ce schéma, il ne manquerait plus que la desserte Saint-Péray/Chabeuil, pour lequel un bus à hydrogène ferait parfaitement l'affaire... à moins que les collectivités locales aient suffisamment d'argent à investir pour recréer le tramway qui existait au début du XX<sup>e</sup> siècle !

Un développement de la mobilité locale des personnes par un tel réseau de transport en commun résoudrait également l'essentiel du « parking pendulaire ».

Au moment de la rédaction de ce document, l'article du journal « L'ÉCHO LE VALENTINOIS » n'était pas connu. Il serait intéressant de connaître la réponse faite par les responsables des collectivités.

## ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ

# LE GRAND ROVALTAIN LANCE SA CONSULTATION

DRÔME-ARDÈCHE

LANCÉES EN SEPTEMBRE 2017 PAR ELISABETH BORNE, MINISTRE CHARGÉE DES TRANSPORTS, LES ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ SE DÉROULENT JUSQU'EN DÉCEMBRE 2017. TROIS MOIS DE CONCERTATION POUR IMAGINER UNE NOUVELLE POLITIQUE DES MOBILITÉS GRÂCE À UNE RÉFLEXION COLLECTIVE.



À travers ces Assises, le Gouvernement a fait le choix de mener une grande concertation avec les territoires sur l'organisation, l'architecture et le financement des transports pour mieux répondre aux attentes des Français. L'objectif est de construire une nouvelle politique publique des mobilités pour tirer le meilleur parti des innovations, résoudre les problèmes de financement et accélérer la transition écologique dans le secteur, tout en donnant la priorité aux transports du quotidien.

« Les innovations recherchées peuvent relever aussi bien d'avancées technologiques que de nouvelles approches organisationnelles et sociales. Si la mobilité des personnes est la cible principale de

cette démarche, les innovations logistiques sur la mobilité des biens, qui impactent aussi les besoins de déplacements des personnes, sont également prises en compte » précisent un communiqué.

La ministre organisera début 2018 une journée de l'innovation des Assises nationales de la mobilité, avec un double objectif : mettre en lumière certaines des innovations recensées dans la cartographie, à travers la remise de prix de l'innovation par catégories (numérique, technologique, innovation sociale, type de territoires, etc.) et créer des synergies et du lien entre tous les acteurs en présence, qu'ils soient donneurs d'ordres (collectivités locales, autorités organisatrices) ou acteurs de l'innovation.



Le syndicat mixte Valence-Romans déplacements et syndicat mixte du SCoT du Grand Rovaltain ont organisé un atelier territorial consacré à la mobilité partagée et connectée et à la mobilité à faible émission lundi 20 novembre dernier.

## Conclusion

Ainsi, la ville de Valence s'inscrirait dans l'avenir et redéfinirait son centre sur les boulevards qui perdront définitivement la fonction de voie de communication pour devenir un véritable cœur de l'ensemble de l'activité économique et des services. Le grand mail nord/sud du quartier Latour-Maubourg et les boulevards constitueraient deux ensembles équilibrés de convivialité autour desquels s'organiserait la vie économique et culturelle. (deux forums... !)

L'urbanisme reste une composante majeure du dynamisme d'une agglomération. Il manque un axe nord/sud permettant de traverser l'agglomération et d'irradier les axes est/ouest partiellement existants. La création d'un tel axe répondrait tout à la fois à la nécessité de traversée nord/sud et à la configuration d'un vrai centre urbain qui sortirait (enfin) de la vieille ville. La ville doit sortir de son schéma de communication nord/sud, le long du Rhône, qui l'enferme.

## SOMMAIRE

|                                         |   |
|-----------------------------------------|---|
| Prologue.....                           | 1 |
| I. Généralités.....                     | 2 |
| II. Premières réflexions.....           | 3 |
| III. L'approche urbaine.....            | 3 |
| IV. Trois idées novatrices.....         | 4 |
| L'emprise SNCF                          |   |
| Les halles alimentaires                 |   |
| L'office des commerçants                |   |
| V. L'approche sociétale, animation..... | 6 |
| VI. L'approche économique.....          | 9 |

## Annexes

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| 1.- Le périmètre concerné.....                            | 11 |
| 2.- Extraits de presse.....                               | 11 |
| 3.- Le dépotoir de la SNCF .....                          | 12 |
| 4.- Les enseignes sont de retour (H. Serain).....         | 14 |
| 5.- La halle alimentaire<br>(A. Allaoua – R. Campos)..... | 19 |
| 6.- L'urbanisme (A. Dürleman).....                        | 23 |