



BOURG-LÈS-VALENCE

PROJET URBAIN ET DE DÉVELOPPEMENT

DEFINITION DU PROJET URBAIN DE LA VILLE DE BOURG-LÈS-VALENCE

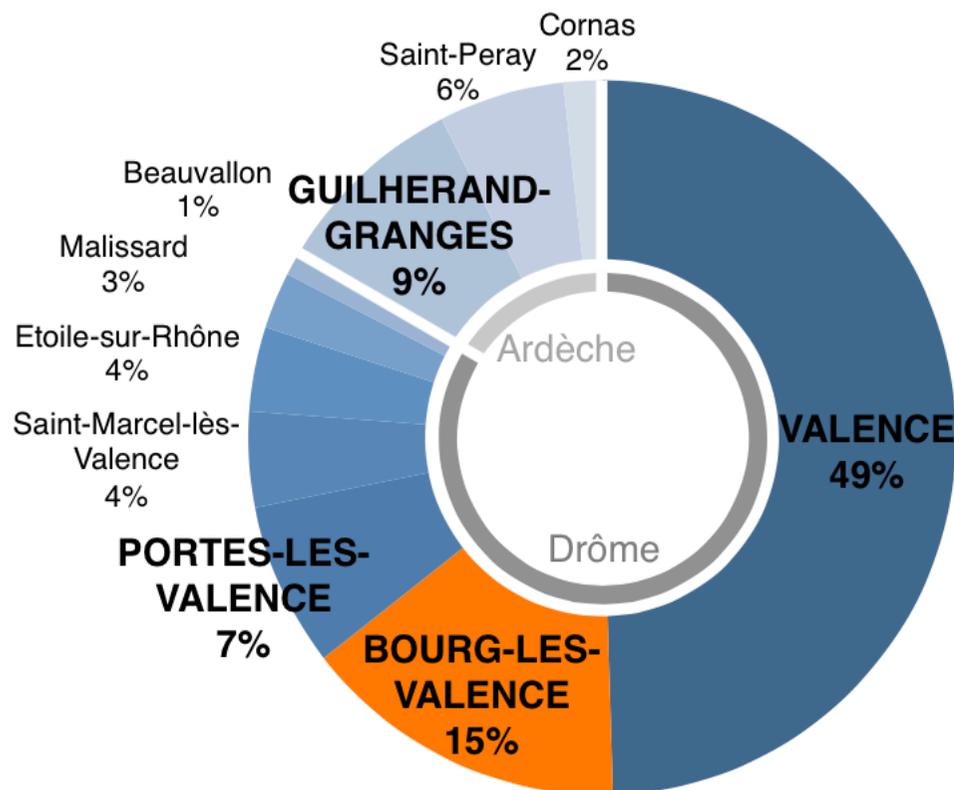
Phase 1 / Diagnostic : appropriation et clarification des enjeux
de développement du territoire de Bourg-lès-Valence

MA/FS/YM/ 08.01.2015

I / CONTEXTE

Bourg-lès-Valence, une commune au poids prépondérant dans l'agglomération

Répartition de la population au sein de la zone agglomérée valentinoise

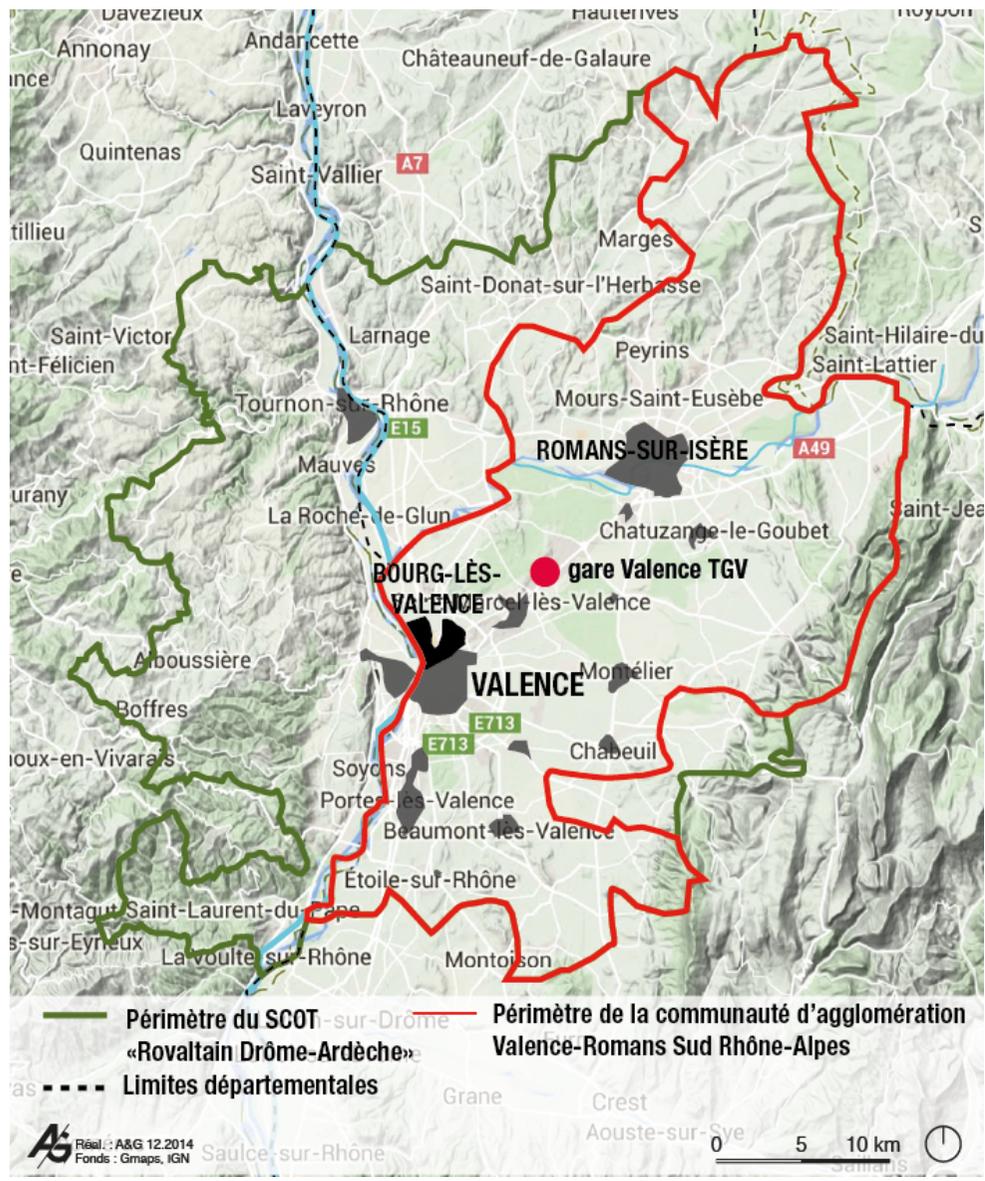


VALENCE	63 164
BOURG-LES-VALENCE	19 017
PORTES-LES-VALENCE	9 496
Saint-Marcel-lès-Valence	5 506
Etoile-sur-Rhône	4 878
Malissard	3 268
Beauvallon	1 587
GUILHERAND-GRANGES	11 106
Saint-Peray	7 317
Cornas	2 240

Agglomération (unité urbaine) 127 578

INSEE, Âge quinquennal, RP 1968-2011

Bourg-lès-Valence, au cœur d'un vaste territoire de projet en quête de cohérence



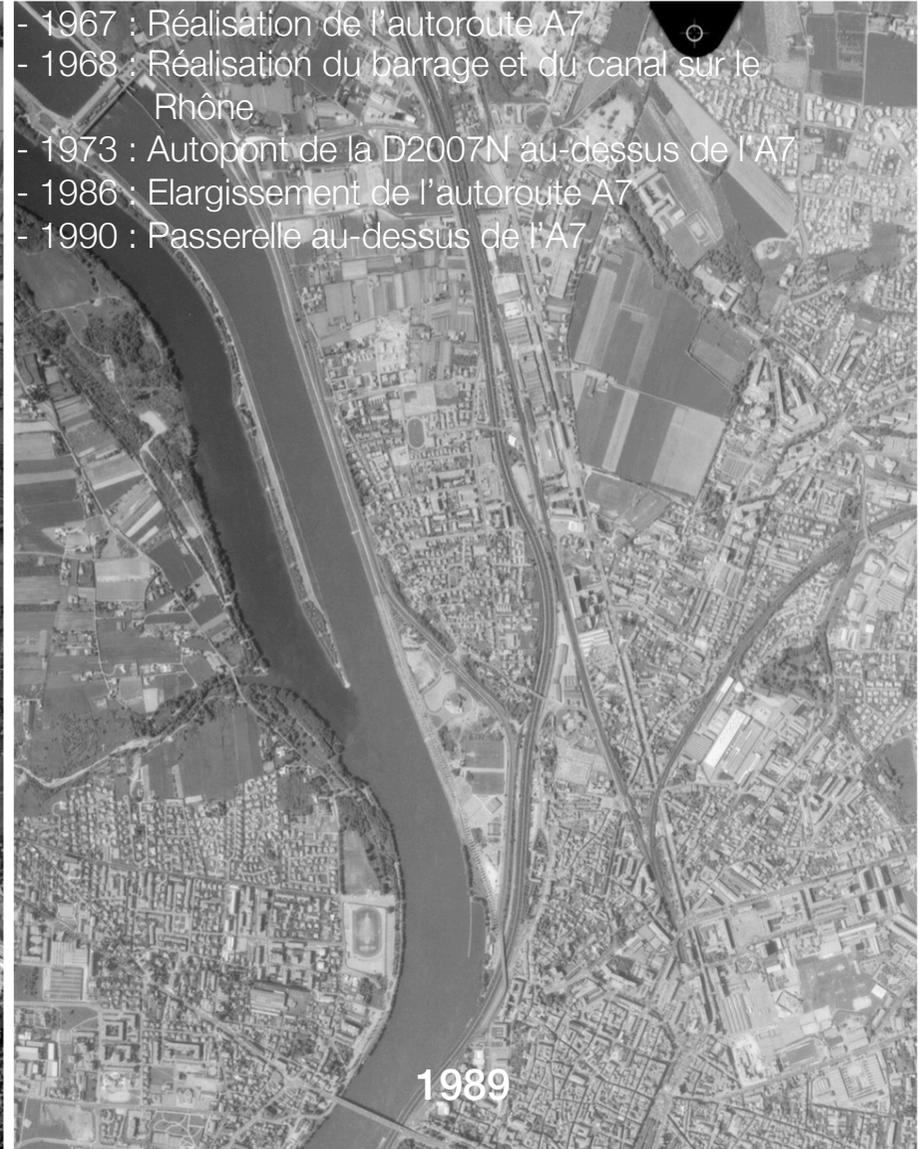
51 communes constitue la Communauté d'agglomération Valence-Romans Sud Rhône-Alpes, soit 211.506 habitants en 2011

103 communes intégrées au SCOT « Rovaltain Drôme-Ardèche » soit près de 300.000 habitants de deux départements concernés .

II / ORGANISATION ET STRUCTURATION URBAINE

Des infrastructures d'intérêt national modifiant profondément le territoire communal

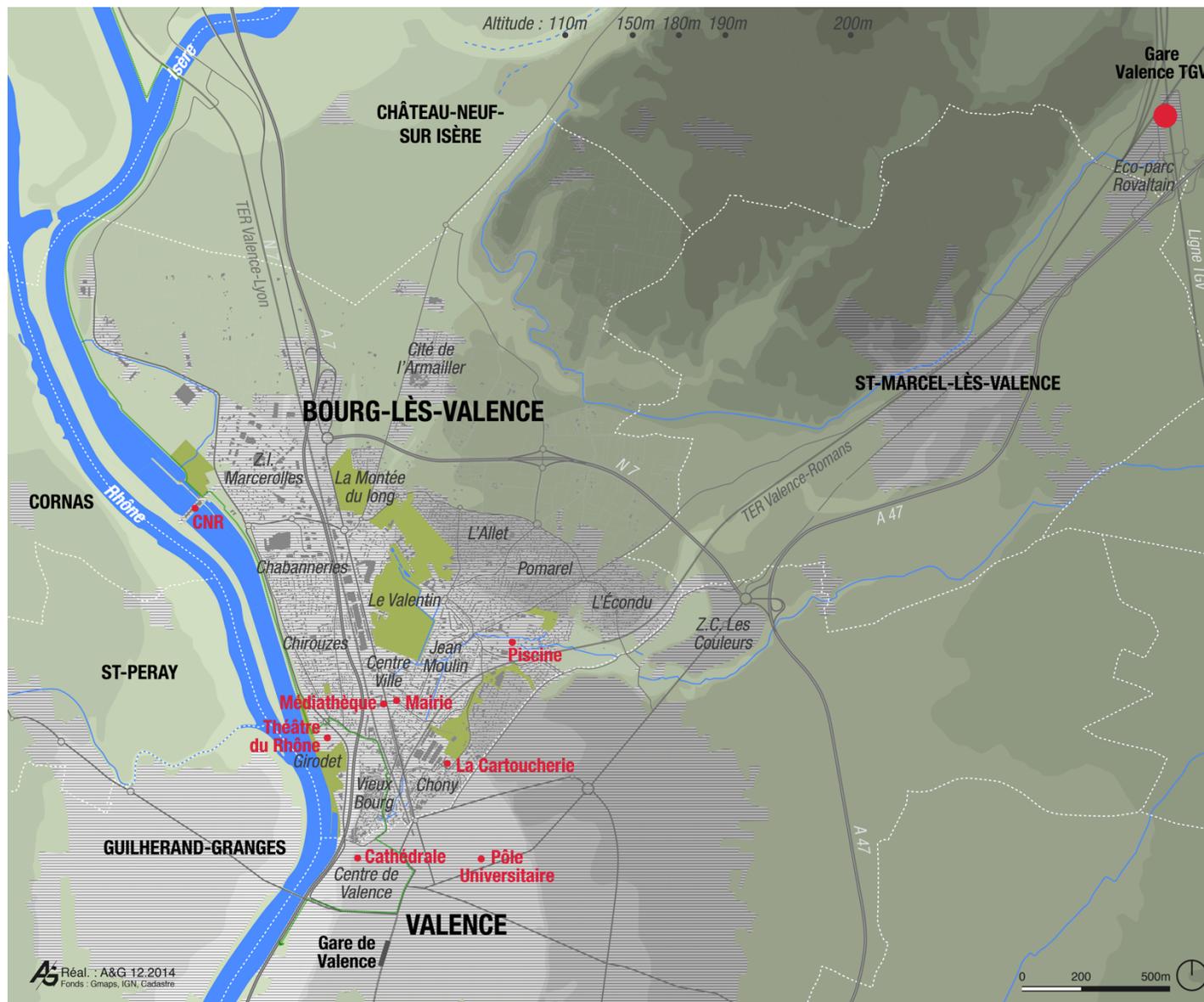
Historiques des infrastructures réalisées sur 20 ans environs (1967-1990) :



- 1967 : Réalisation de l'autoroute A7
- 1968 : Réalisation du barrage et du canal sur le Rhône
- 1973 : Autoport de la D2007N au-dessus de l'A7
- 1986 : Elargissement de l'autoroute A7
- 1990 : Passerelle au-dessus de l'A7

II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

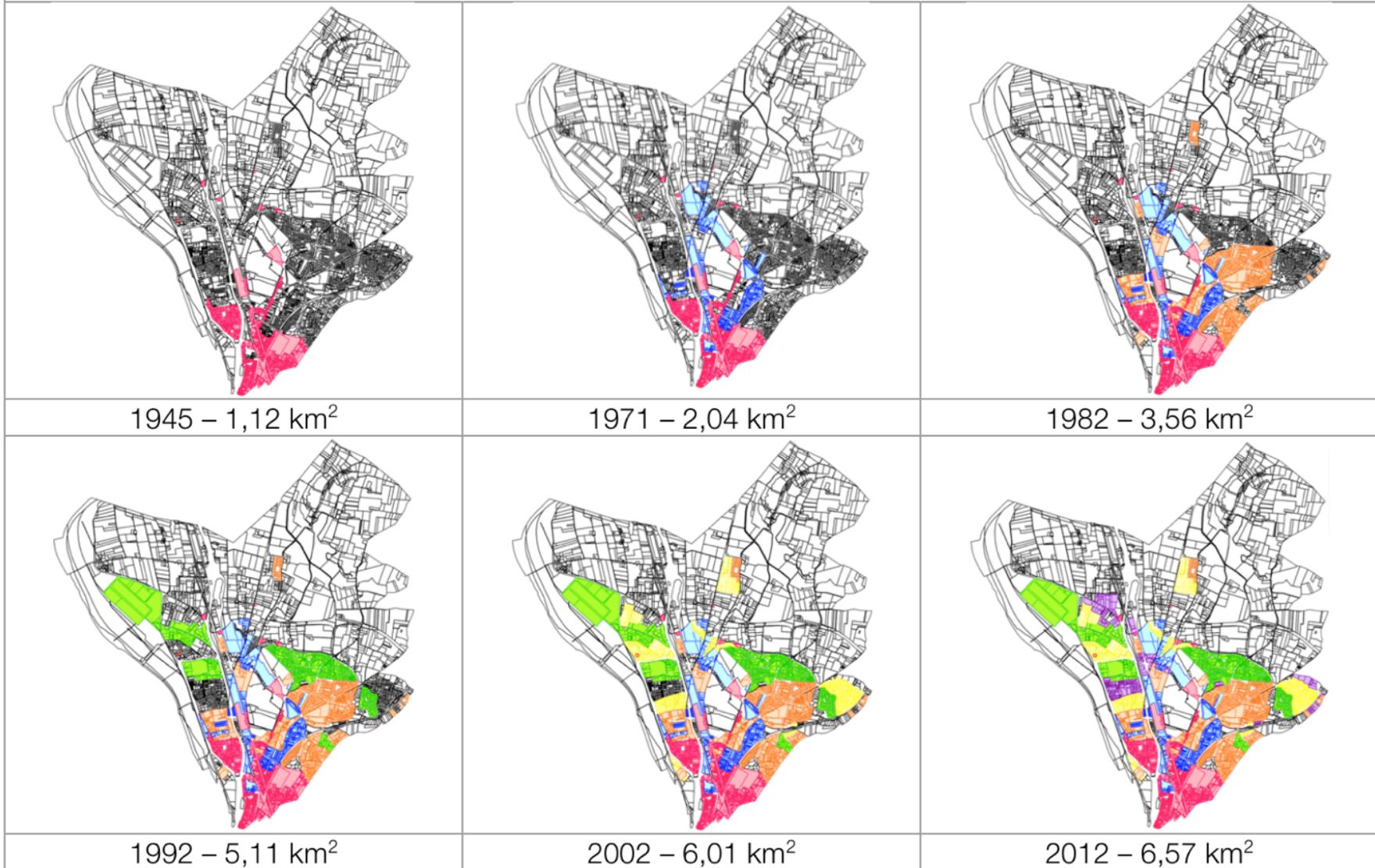
La commune et son environnement géographique en 2014



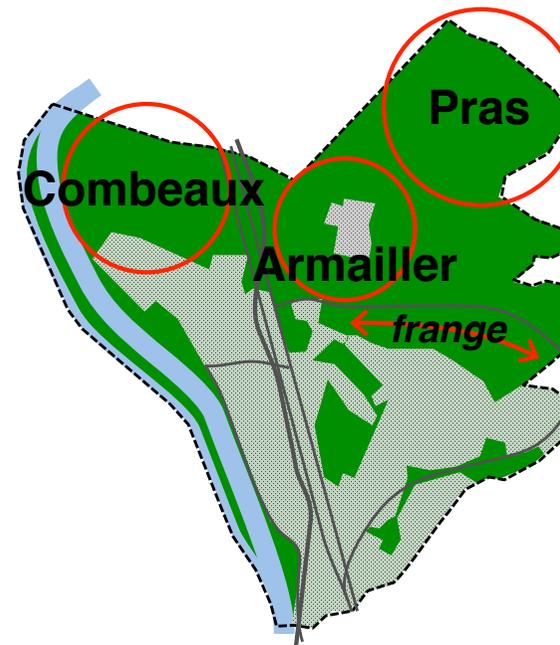
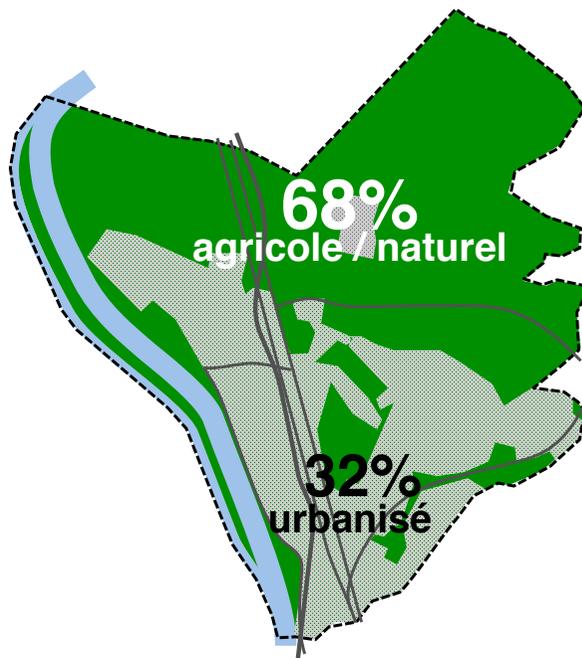
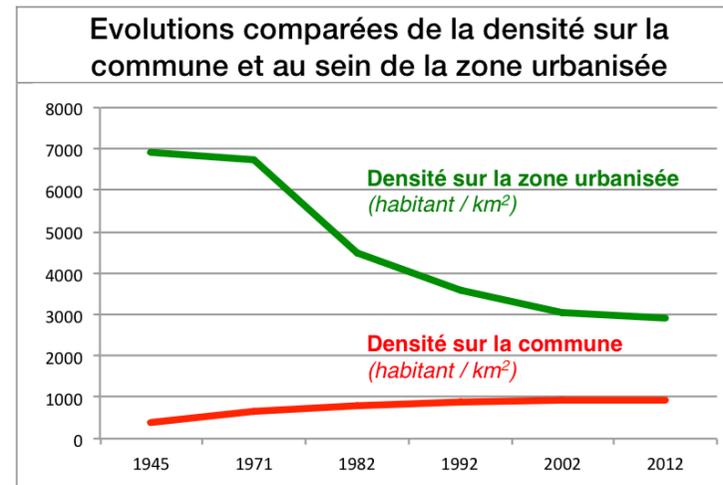
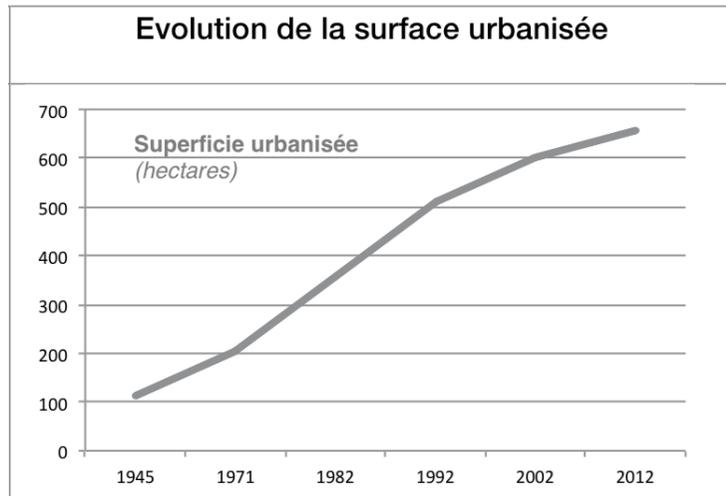
Une zone urbanisée grandissant rapidement mais présentant une densité décroissante

Evolution de la zone urbanisée de 1945 à 2012

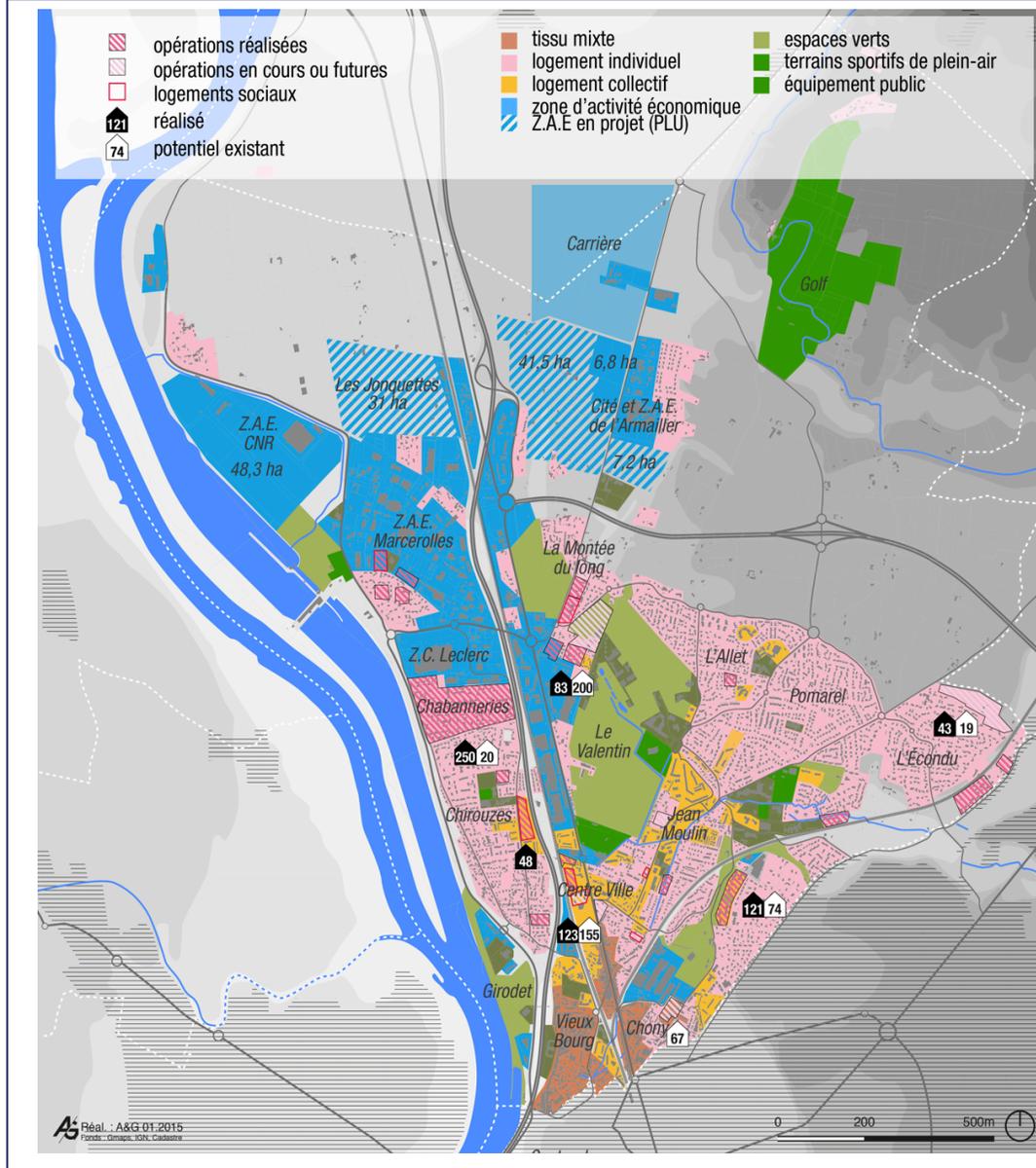
Ville de Bourg-lès-Valence



Une zone urbanisée grandissant rapidement mais présentant une densité décroissante



Une composition urbaine hétéroclite entremêlant zone d'activités et résidentielles



Le PLH 2013-2018 défini 4 orientations guidant la production de logement sur l'ensemble de son territoire :

- Construire plus au centre pour rapprocher l'habitat de l'emploi, limiter les déplacements et lutter contre l'étalement urbain
- Construire autrement pour répondre durablement à la demande urbaine des ménages et garantir une meilleure mixité sociale sur toutes les communes du territoire
- Réhabiliter massivement pour offrir à tous des logements de qualité
- Une agglomération solidaire des ménages les plus vulnérables

Objectif en termes de mixité sociale

Bourg-lès-Valence	Locatif social		Accession sociale
Objectif de répartition de la production de logements	35 %		15 %
	<i>dont PLAI ou conventionné privé très social</i>	<i>dont PLUS ou conventionné privé social</i>	
	30% de 35% soit 10,5%	70% de 35% soit 24,5 %	

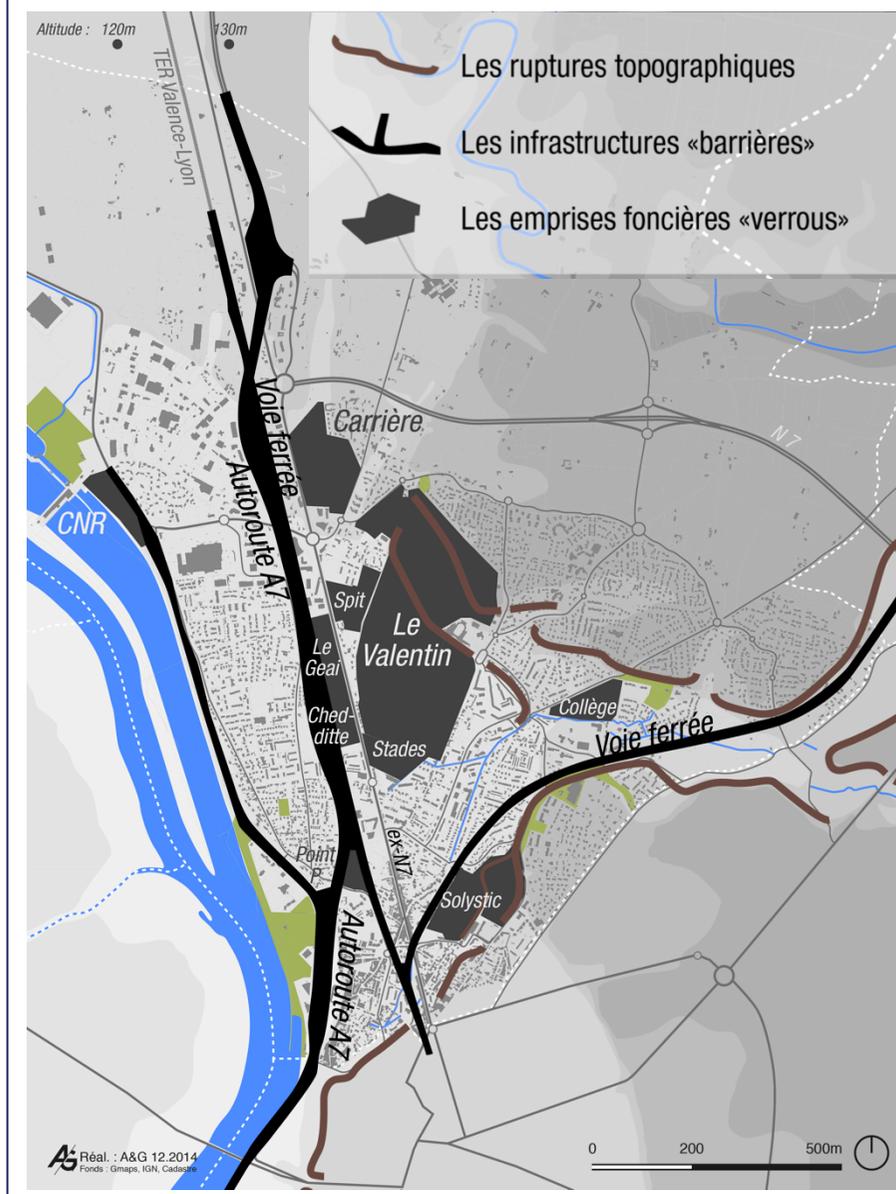
Objectif en termes mixité des formes urbaines

Bourg-lès-Valence	Collectif et intermédiaire	Individuel groupé	Individuel
Objectif Pôle urbain	60 % minimum	25 % minimum	15 % maximum
Rappel des constructions sur la période 1999-2010	48 %	14%	38%

Objectif en termes de production de logement entre 2013-2018

Bourg-lès-Valence	Estimation du point mort en 2009	Objectif de Constructions neuves (y compris point mort)	Equivalent croissance de la population	Equivalent taux de construction
Objectif Pôle urbain	65 logements / an (3,5 logt / 1000 hab)	154 logt. / an soit 921 logements	+ 1,1 % / an	8,2 logements / 1000 habitants

Une urbanisation affectée conjointement par la topographie et les infrastructures



Les coteaux entre la plaine et les plateaux



L'ancienne Carrière et les terrasses du Valentin



La rue Joseph Mayet et l'escalier vers la rue Roger Salengro



L'avenue George Brassens et l'escalier du passage Raoul Follereau, vers l'Allet et le Plateau

Une urbanisation affectée conjointement par la topographie et les infrastructures

Les grandes infrastructures « barrières »



L'autoroute A7, sur les anciens quais, le long du vieux bourg



La D2007N, la rue J. Keyser et l'autoroute A7, autant de barrières entre la ville et le Rhône



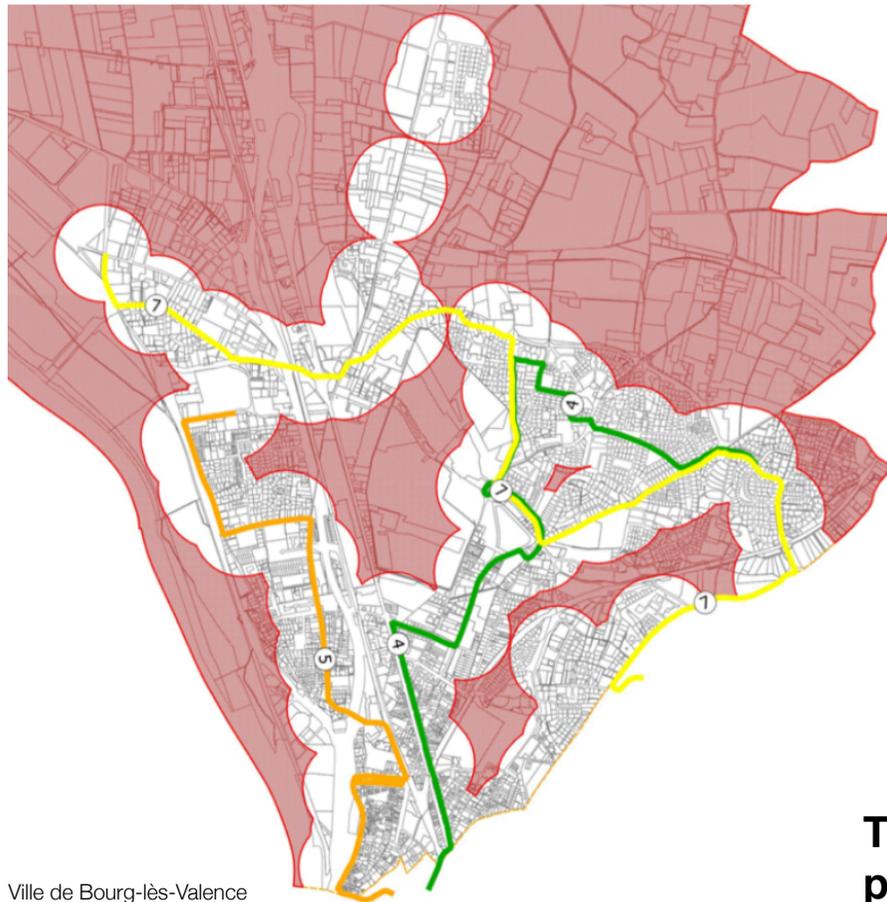
Les voies ferrées et l'emprise de l'entreprise Solystic



L'avenue de Lyon, véritable pénétrante routière, porte d'entrée de la ville et de l'agglomération

II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

Des déplacements en modes doux ou collectifs fortement contraints



Ville de Bourg-lès-Valence

Territoire non desservi

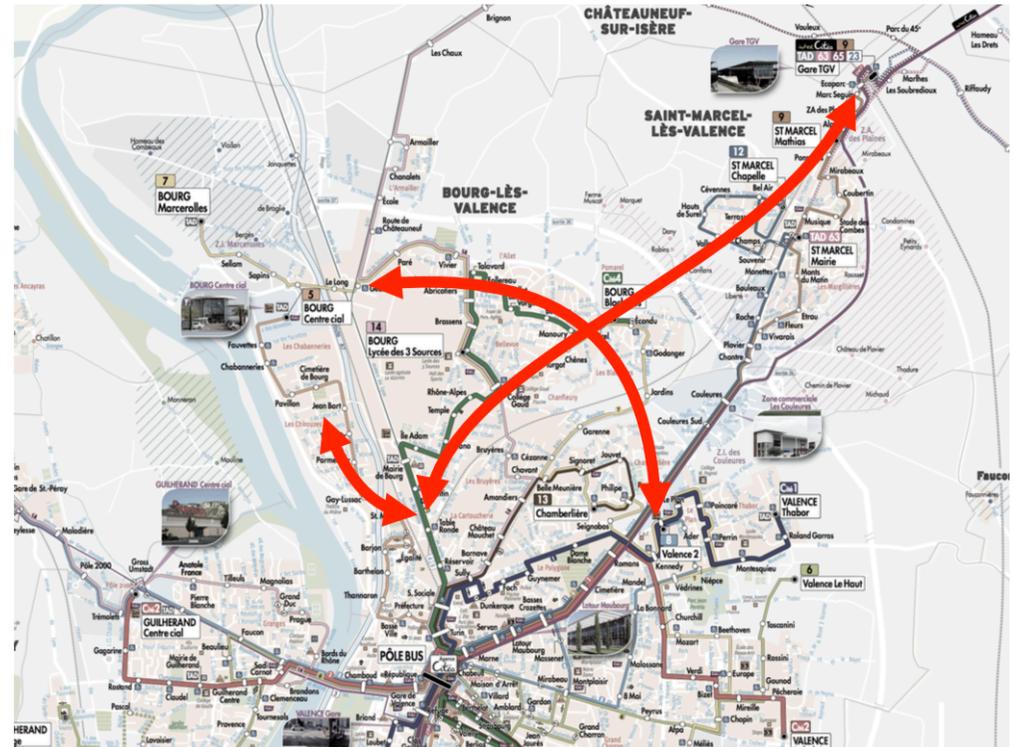
Zone > 250m d'un arrêt de bus

Destination des lignes et provenance

5 Centre commercial (Valence centre)

4 Blachères (Valence centre)

7 Marcerolles (Valence sud)



Trois connexions semblent aujourd'hui manquantes pour optimiser le réseau :

- Un axe de connexion permettant de relier les lignes 5 et 4 au niveau du centre ville de BLV
- Un axe étendu pour rejoindre Saint-Marcel-lès-Valence, l'écoparc, et la Gare TGV
- Une liaison optimisée dans le secteur nord Ouest

Des déplacements en modes doux ou collectifs fortement contraints

Des franchissements et aménagements avant tout routiers, ponctuels et peu adaptés aux piétons et cycles



Des tunnels sans trottoirs ou d'une exigüité qui les rendent peu praticables



Des aménagements de voirie ne prenant pas en compte les piétons :
absence de passages piéton, itinéraires non sécurisés, etc.

II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

Des équipements d'animation maillant la totalité du territoire communal

Des équipement rayonnants ...



Le théâtre du Rhône



La Médiathèque La Passerelle

... récents et attractifs ...



L'école des Chirouzes



Le pôle petite enfance



Le bowl du skatepark

... mais également vieillissants



Salle des Sapins



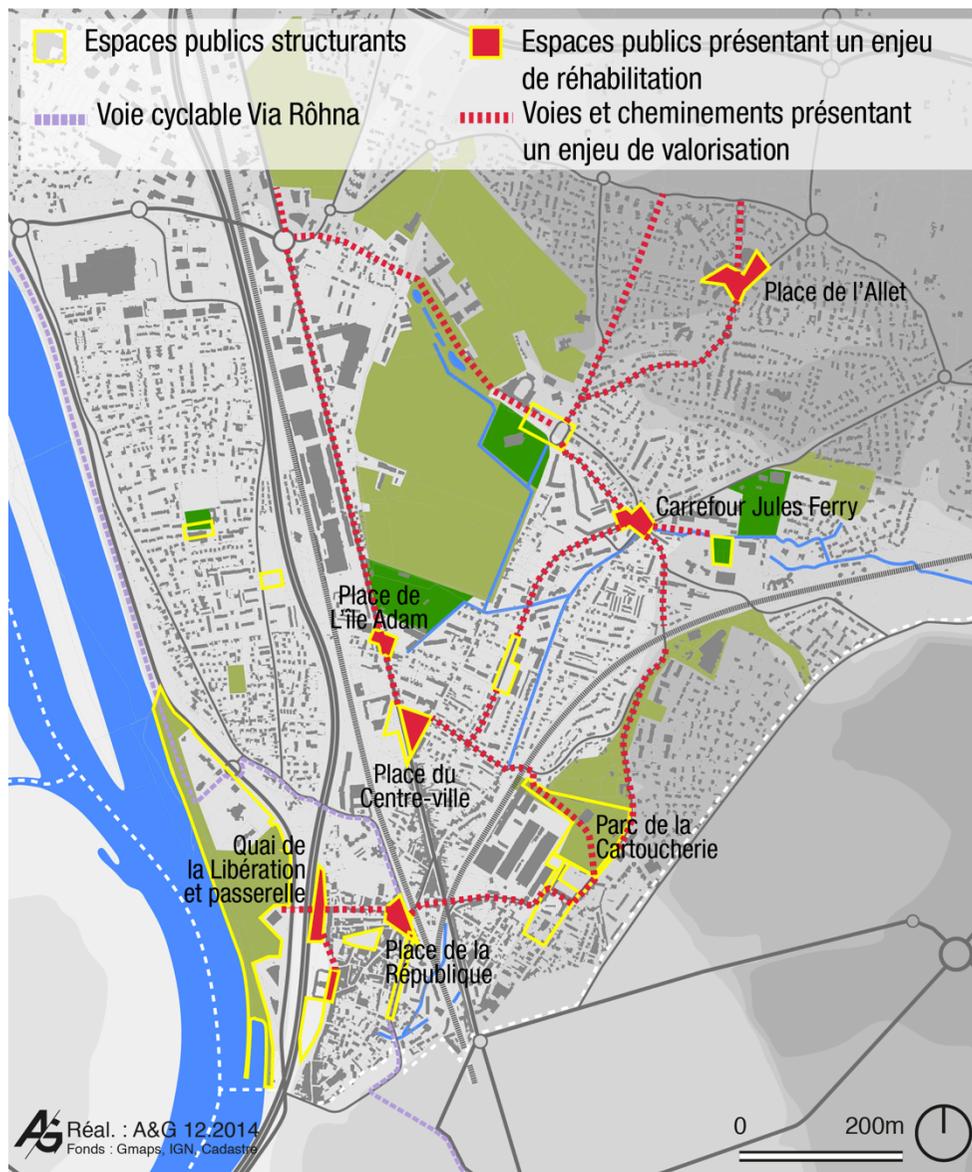
MJC de l'Allet



La piscine, dont le grand bassin est en extérieur

II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

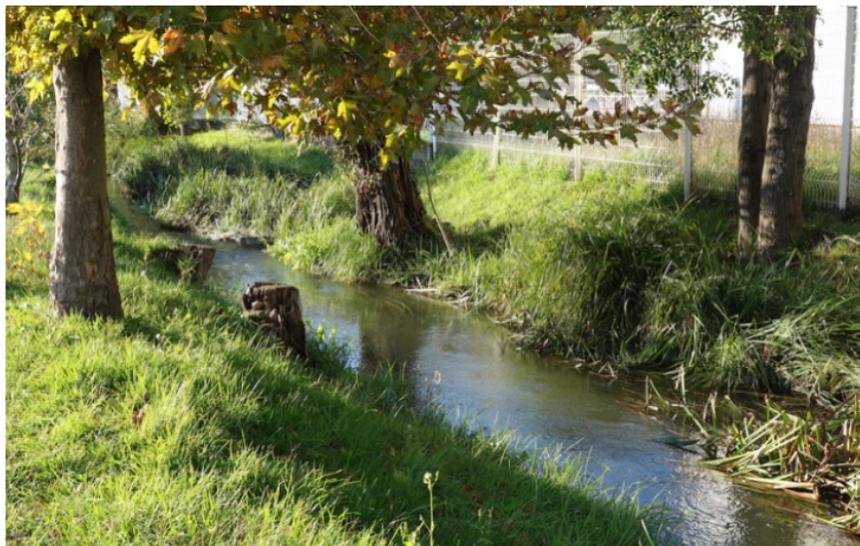
Le cadre de vie ses usages et l'identité de la commune



II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

Le cadre de vie ses usages et l'identité de la commune

Une commune fortement marquée par une trame verte et bleue en recherche de cohérence



II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

Le cadre de vie ses usages et l'identité de la commune

Des espaces publics souvent marqués par la présence de l'automobile et manquant généralement d'unité



II / ORGANISATION ET STRUCTURE URBAINE

Synthèse problématiques et des enjeux sur le territoire

- Une commune **marquée par sa topographie** offrant de multiples paysages et facettes dans la perception de la ville
- Un **morcellement de la ville** du fait de son important **réseau d'infrastructures** routières et ferroviaires pénalisant les connexions interquartiers
- Des **quartiers possédant de fortes personnalités** grâce à la présence d'équipements d'animation et des commerces de proximité
- Un **étalement urbain aux franges** de la ville, qui limite la fréquentation de son centre, freiné depuis 2010 grâce aux opérations récentes guidées par le PLU et le PLH actuel
- Des **franges agricoles dynamiques** subissant une **forte pression foncière**, du fait notamment de larges zones d'activités économiques programmée en sus de zones à la commercialisation inachevée (CNR)
- La présence **d'entreprises de calibre national et international** en plein cœur de ville générant de l'emploi mais constituant des emprises clôturées
- La présence **d'importantes emprises foncières en centre** urbain offrant de véritables opportunités pour développer des opérations innovantes
- Une **trame verte et bleue ancrée dans l'histoire** de la cité qui ne demande qu'à être révélée

II / LES SITES A ENJEUX MAJEURS

Les sites identifiés à enjeux majeurs sont :

- Site A:Le«centreVille»
- Site B : L'avenue de Lyon et le secteur du Geai
- Site C : Le Valentin
- Site D : L'île Girodet et les berges du Rhône
- Site E : Le vieux-Bourg
- Site F : La cartoucherie
- Site G : L'Allet

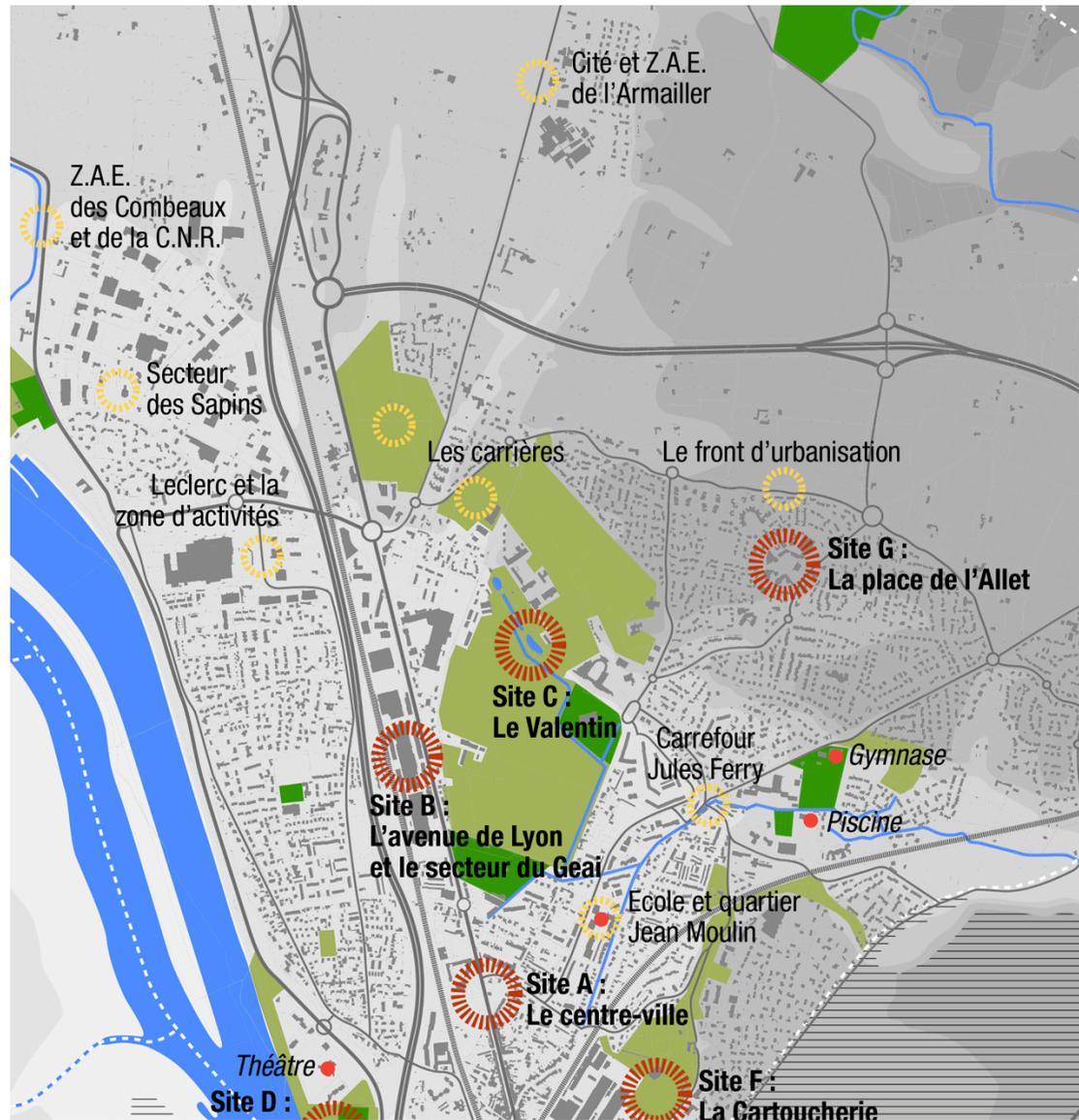
A ces sites s'ajoutent **d'autres secteurs** qu'il conviendra d'intégrer dans la logique de schéma directeur **pour garantir la cohérence urbaine générale** :

- Le secteur autour du centre Leclerc
- Les carrières
- Les limites du front d'urbanisation entre la voie de contournement et la N7
- Le secteur de la salle des Sapins
- La zone d'activité et la cité de l'Armailler
- L'école Jean Moulin et son environnement,
- ...

D'autres secteurs encore seraient à **requalifier** dans une logique de **sécurisation routière et d'amélioration urbaine** :

- Le croisement entre Rue Jules Ferry / Avenue Jacques Brel / Chemin de St-Barthélémy
- La rue de Chony et la rue Roger Salengro, ...

Nord de la commune



Sud de la commune

