

ARNAUD Annabelle
Diplôme universitaire : Ingénieur 1
Année : 2006-2007

REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LYON (D7) A BOURG-LES-VALENCE



Lieu d'édition : Tours
Ecole polytechnique département aménagement

Remerciements

Je tiens à remercier pour leur aide à l'élaboration de ce projet :

- Mr Bulliard, architecte et dessinateur au service technique et urbanisme de la ville de Bourg-lès-Valence
- Mlle Pallanchier, responsable du cadastre et des permis de construire à la mairie de Bourg-lès-Valence
- Mr Sainero, directeur du service urbanisme de la ville de Bourg-lès-Valence
- Mr Thibault, maître de conférence au département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours

Introduction

Le projet d'aménagement que je vais développer se situe à Bourg lès valence, une commune de 18 347 habitants, de 20 km² qui se trouve dans la première couronne de l'agglomération Valentinoise.

Bourg-lès-Valence a toujours connu un développement parallèle à celui de l'agglomération. Aujourd'hui, elle ne souhaite plus se contenter d'être dans la continuité de celle-ci mais désire acquérir une véritable identité en tant que commune. Des aménagements ont déjà été réalisés pour générer une attractivité et donner une unité au Bourg : l'avenue principale a été rénovée et la municipalité est en train de terminer un projet créant un point de centralité autour d'une médiathèque, d'une place et de la mairie.

Mon objet d'étude, l'avenue de Lyon, se trouve en continuité de l'avenue rénovée ainsi que de la nouvelle place. Cet axe peut donc être considéré à l'heure actuelle comme un élément de coupure. L'urbanisation progressive de la ville s'est petit à petit développée le long de l'avenue c'est la raison pour laquelle elle possède des constructions et des fonctions de diverses natures. Aujourd'hui, la voie est uniquement considérée comme une voie de desserte.

Il est important pour la commune de modifier cette perception et elle doit s'interroger :

- Quelle identité créer autour de cette avenue ?
- Comment établir sans rupture un passage entre le centre de la ville et sa périphérie ?

Afin de mieux comprendre tous ces paramètres et d'établir de réelles propositions d'aménagement, le dossier s'organisera autour de trois parties :

- la première établira un diagnostic territorial de la commune, du territoire qui l'entoure et de l'avenue de Lyon
- la seconde se basera sur cet état des lieux afin de définir les enjeux et les partis d'aménagements à privilégier pour réaménager l'avenue
- la troisième présentera une proposition d'aménagement répondant à ces principaux objectifs.

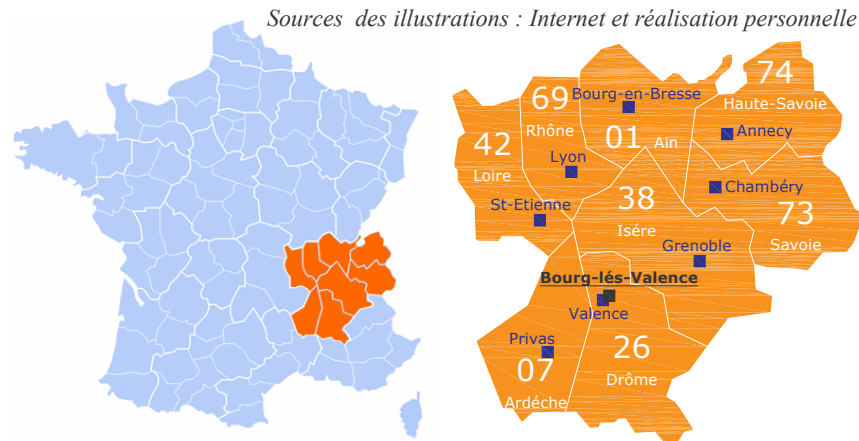
Première partie : Diagnostic territorial

- I - DIAGNOSTIC DE LA COMMUNE

1) Présentation de la ville

A- Situation

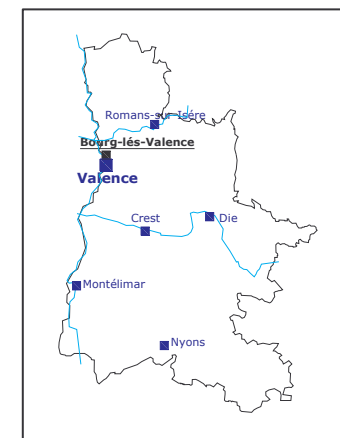
Bourg-lès-Valence se situe dans le sud de la région Rhône-Alpes. Elle fait partie de la Drôme (26) qui est le deuxième département rhônalpin de par sa superficie et qui compte un bassin de vie de 13.2 millions d'habitants. La commune est attenante à Valence et fait partie de son agglomération urbaine. L'aire urbaine Valentinoise est la cinquième de la région Rhône Alpes (derrière Lyon, Grenoble, St Etienne et Annecy). Le Rhône, traverse Valence ainsi que Bourg-lès-Valence.



L'aire urbaine est consciente de la position stratégique qu'elle occupe. Elle se trouve sur l'axe TGV Paris/Marseille et possède une bonne situation géographique par rapports aux pôles importants de la région. L'agglomération profite d'un nœud routier dense. Au nord, les liaisons avec les trois autres pôles de la région (Lyon, St Etienne et Grenoble) sont avantageées grâce aux autoroutes A7 et A49. L'autoroute A7, privilégie aussi les déplacements et les échanges avec le reste de la vallée du Rhône et le Sud Est de la France.

La préfecture de la Drôme se situe à Valence ; les réseaux routiers reliant le département à l'aire urbaine valentinoise sont facilités et largement développés.

Bourg-lès-Valence bénéficie donc d'une position stratégique et avantageuse pour se développer au niveau régional et départemental.



B- Histoire

L'histoire de la ville a souvent été étroitement liée à celle de Valence et de son agglomération. Bourg-lès-Valence est née à l'époque romaine, suite au développement d'un port localisé en bordure de Rhône.

Au 17^{ème} siècle, le bourg compte 1064 habitants répartis entre les parties agglomérées du vieux bourg, la campagne environnante et des petits hameaux.

Au début du 19^{ème} siècle, la ville connaît une forte croissance due à un développement industriel important ayant entraîné un afflux de population rurale. Elle s'étend alors au delà de ses remparts et met en place un plan d'alignement pour réglementer l'espace urbain. En 1842, le boulevard Béranger voit le jour. C'est aussi à cette époque que le chemin de fer fait son apparition. Il traverse de part en part la commune, ce qui provoque de grands bouleversements. Les années 1850 marquent un tournant dans l'histoire, de la ville qui se trouve dépossédée d'un tiers de son territoire allant à la création d'une nouvelle commune : St Marcel lès Valence. Cinq années plus tard, une entreprise de textile basée sur les idées de St Simon est construite. Elle fait faillite quelques années plus tard, mais les bâtiments serviront alors de cartoucherie nationale jusqu'en 1964. En 1876 la commune dénombre 3757 habitants.



Le site de la cartoucherie
Source : mag info Bourg-lès-Valence
n°spécial 2000 ans d'histoire...

De 1936 à 1968, la population bourcaine double. De grands programmes de construction sont dès lors engagés par la municipalité. De nouveaux quartiers voient le jour tels que le Rhône-alpes et le quartier Jean Moulin avec leurs immeubles d'habitations. De nouvelles infrastructures scolaires, culturelles et sportives sont alors nécessaires pour répondre aux besoins de la population. Chaque quartier est doté d'un groupe autonome d'équipements. Dans les années 1970 de nouvelles structures publiques apparaissent (la piscine, une nouvelle mairie et la poste). Bourg-lès-Valence devient une ville à part entière.

Après s'être étendue à l'Est et à l'Ouest de son territoire, la ville a entrepris depuis les années 1990 de se développer au Nord Est grâce aux quartiers de l'Allet et du Plateau.

Aujourd'hui la commune désire renouer avec son passé. Notamment à travers : la reconquête des berges du Rhône et la réhabilitation de l'ancienne cartoucherie en un pôle image, culture et environnement. Elle souhaite aussi se tourner vers l'avenir et a pour ambition de se créer un véritable centre ville avec la construction d'une place (englobant une médiathèque) et l'aménagement de l'avenue Marc Urtin et de l'avenue de Lyon.

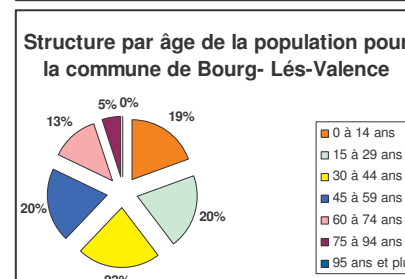
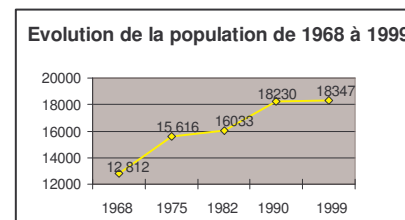
2) Population, ménages et évolutions démographiques

Au recensement de 1999, la commune de Bourg-Lès-Valence comptait 18 347 habitants. Nous pouvons constater que depuis 1968, ce chiffre n'a pas cessé d'augmenter.

Le taux d'accroissement de population le plus élevé (21,9%) se situe de 1968 à 1975. Il s'explique, par le développement des communes périurbaines dans les années 70. Pendant ces dernières années, la croissance de la population est plus modérée. En effet, de 1990 à 1999 le taux d'accroissement a été de 0,6% seulement.

Dans l'ensemble la ville est composée d'une population jeune. Les pourcentages des tranches d'âge des 0/14 ans, des 15/29 ans, des 30/40 ans et des 45/59 ans sont équilibrés. La structure de la population nous montre bien que Bourg-Lès-Valence est une commune périurbaine n'ayant pas de problèmes liés à la démographie comme c'est le cas dans les petites communes rurales qui manquent de population jeune.

Ces proportions correspondent à la moyenne nationale. Aucun écart particulier sur la structure de la population n'est à signaler à travers ce camembert.



Sources des graphiques et du tableau : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

Avec un taux de 85,7%, les familles représentent le type de ménage le plus fréquemment rencontré au sein de la population Bourcaine. 53,7% d'entre elles sont essentiellement composées de couples avec enfants. Cependant, sur la période 1990-1999, cette catégorie a diminué de 13,9%, ce qui entraîne une baisse des familles dans l'ensemble des ménages. Ce tableau démontre que les ménages de Bourg-Lès-Valence sont relativement jeunes et dynamiques puisque la majorité d'entre eux sont composés d'enfants.

Bien que déjà développée démographiquement, Bourg-lès-Valence a connu une forte hausse de population dans les années 1970 due aux phénomènes de périurbanisation. La population de la ville est composée essentiellement de familles et de jeunes.

Sources des graphiques et du tableau : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

Population des ménages selon le mode de cohabitation			
	Personnes		Evolution 90-99 en %
	1999		
	Nombre	%	
Ensemble	18140	100%	0,20%
Ménages d'une personne	2120	11,70%	29%
Familles	15548	85,70%	-3,30%
dont : - Familles monoparentales	1692	9,30%	40,50%
- Couples avec enfant(s)	9736	53,70%	-13,90%
- Couples sans enfant	4120	22,70%	15,50%
Hors famille dans un ménage de plus d'une personne	472	2,60%	25,50%

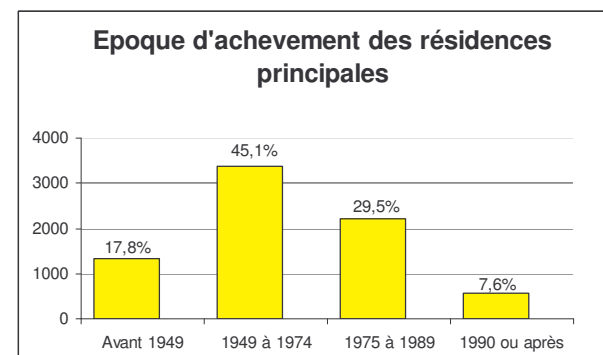
3) Habitat et logement

En 1999, Bourg-Lès-Valence enregistre 8065 logements sur sa commune. 837 d'entre eux sont des logements sociaux (soit 10,4% du total). La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 Décembre 2000 demande pourtant aux communes de plus de 3500 habitants un minimum de 20% de logements sociaux sur l'ensemble de leur territoire. Pour pallier à ce manque, la ville a la volonté d'en construire ; notamment à travers certains de ces projets. Pour répondre aux objectifs de la loi SRU, elle intégrera 20% de logements sociaux dans le programme qui concerne le développement du centre. Cependant, nous pouvons constater que les différentes catégories de logements sont bien réparties dans la ville, ce qui favorise la mixité sociale.

Ensemble des logements par type		
Type de logement	1999	%
Résidences principales	7455	92,40%
Résidences secondaires	48	0,60%
Logements occasionnels	106	1,30%
Logements vacants	456	5,70%
Ensemble des logements	8065	100,00%

Les deux types d'habitats : logements individuels et logements collectifs sont présents sur la commune. Un équilibre est à noter entre ces différents types d'habitats puisque les logements individuels représentent 47,3% et les logements collectifs 52,7%. En effet, la ville est mixte. Elle se compose à la fois d'immeubles et de maisons individuelles. La ville appartient à l'agglomération Valentinoise et à son bassin d'emploi, c'est pourquoi les logements sont essentiellement des résidences principales (92,4%).

Le parc de logement date en majorité de la période 1949-1974. A partir de 1975, le taux d'achèvement des résidences principales baisse. En 1990 il n'est plus que de 7,6%. Aujourd'hui les constructions sur la commune sont limitées, mais le parc de logement reste tout de même récent.



Sources du graphiques et du tableau : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

52% des ménages implantés dans la ville, le sont depuis plus de neuf ans, 34% depuis moins de neuf ans et 14% depuis moins de deux ans. Ces chiffres correspondent à la moyenne Française.

Nous pouvons donc retenir que le parc de logements de Bourg-Lès-Valence est très bien réparti entre logements collectifs et logements individuels, il existe une véritable mixité dans la typologie de l'habitat. Il est important de noter que la commune manque de logements sociaux et qu'elle ne répond pas aux objectifs de la loi SRU.

4) Economie et emploi

A Bourg-Lès-Valence la population active est de 8632, elle constitue donc 47% de la population totale. Comme nous pouvons le constater sur le tableau le taux de chômage de la ville est supérieur à la moyenne nationale. Le nombre d'hommes et de femmes dans la population active ayant un emploi est relativement bien réparti puisque 54,4% d'entre eux sont des hommes et 45,6% des femmes.

	Bourg-Lès-Valence		France
	en nombre	en %	en %
Population active totale	8632	100%	100%
Population active ayant un emploi	7456	86,60%	87,20%
Population active sans emploi	1176	13,40%	12,80%

Sources des tableaux : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

Depuis 1990, le taux de chômage de la commune a progressé de 5,9%. Les populations les plus touchées sont les hommes et en particulier les classes d'âge de 25 à 49 ans. Le taux de chômage des femmes a baissé de 5,5% ainsi que celui des 15 à 24 ans (-18,6%) et des 50 ans ou plus (-0,9%). La classe d'âge la plus touchée par le chômage est celle des 25/49 ans. Ils représentent 69,2% des chômeurs. Pour 55,7% d'entre eux, ils sont dans cette situation depuis plus d'un an.

Population active totale						
	1999			Evolution de 1990 à 1999		
	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs
Ensemble	8632	86,40%	13,40%	0,60%	0,90%	5,90%
de 15 à 24 ans	655	71,60%	26,70%	-35,10%	-33,60%	-18,60%
de 25 à 49 ans	5932	86,90%	13%	-2,10%	-4,40%	16,10%
50 ans ou plus	2045	89,50%	10,50%	35,40%	41,50%	-0,90%
Hommes	4601	88,30%	11,40%	-2,60%	-3,50%	24,20%
Femmes	4031	84,20%	15,80%	4,50%	6,70%	-5,50%

La majeure partie de la population Bourcaine pour 33,4% se situe dans la catégorie des employés. Ce chiffre se justifie puisque sur les 7456 actifs ayant un emploi, 6785 sont salariés. Nous observons aussi un taux élevé de professions intermédiaires (25,4%) et d'ouvriers (23,4%). Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises ne représentent que 6,3% de la population active ayant un emploi en 1999. Ce taux a régressé de 14,7% de 1990 à 1999. Il y a peu d'agriculteurs exploitants sur la commune, et c'est le taux qui a le plus fortement baissé durant la période 1990-1999. Ce phénomène s'explique par le fait que la ville se trouve en zone urbaine et tend à se développer d'avantage.

La ville de Bourg-Lès-Valence recense 541 entreprises sur son territoire : 477 d'entre elles sont des TPE (très petites entreprises) soit 88.2%, 49 des petites entreprises (9.1%), 8 entreprises comprenant entre 50 et 200 salariés (1.5%), 4 entreprises de 200 à 500 salariés (0.7%) et 3 entreprises de 500 à 800 salariés (0.5%). Ces chiffres prouvent que la commune possède un tissu de petites et moyennes entreprises développé et supérieur à la moyenne nationale.

Deux entreprises de taille relativement importante se trouvent sur l'avenue Lyon :

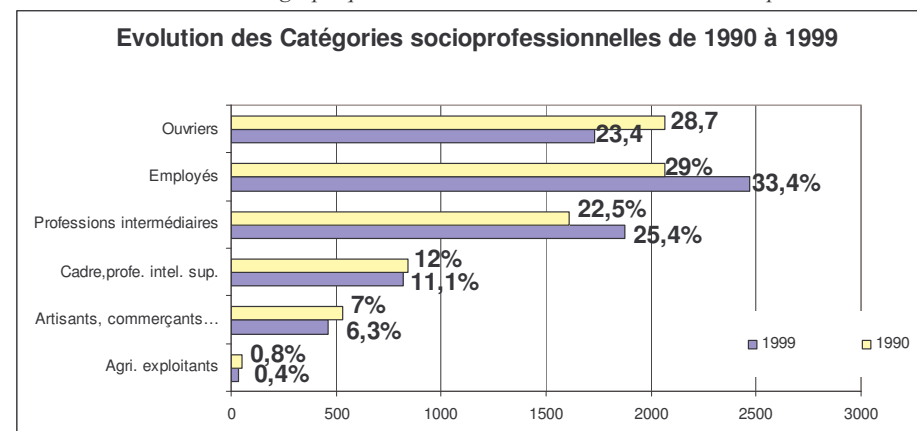
- la CHEDDITE (Société Anonyme) employant 167 personnes et fabriquant des armes de chasse, de tir et de défense.

- la SPIT (Société par Action Simplifiée) comprenant 562 salariés et spécialisée dans l'industrie de visserie et de boulonnerie.

Bourg-Lès-Valence en terme d'emploi et d'économie est une commune dynamique qui ne se repose pas uniquement sur les activités économiques proposées par le reste de l'agglomération Valentinoise. Les infrastructures liées à l'économie se répartissent sur l'ensemble du territoire. La majorité des habitants de la ville sont salariés et travaillent comme employés. Il est tout de même important de souligner que le taux de chômage de la commune (13,4%) est légèrement supérieur (0,6%) à celui du pays (12,8%).

Population active des 15 ans ou plus ayant un emploi par catégorie socioprofessionnelle (CSP)			
	1999		Evolution 90-99
	Nombre	%	
Agriculteurs exploitants	32	0,40%	-61,90%
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	464	6,30%	-14,70%
Cadre et professions intellectuelles sup.	820	11,10%	-2,80%
Professions intermédiaires	1876	25,40%	14,10%
Employés	2468	33,40%	16,40%
Ouvriers	1732	23,40%	-19,20%
Ensemble	7392	100%	0,20%

Source du tableau et du graphique : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

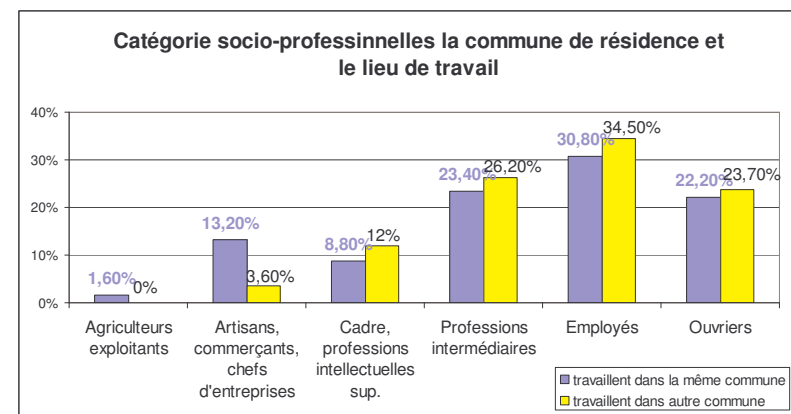


5) Transports et déplacements

A- Les navettes domicile travail

En majorité, les habitants de Bourg-Lès-Valence travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Cependant ces chiffres sont à nuancer puisque les écarts entre les pourcentages de « ceux qui travaillent dans la même commune » et « ceux qui travaillent dans une autre commune » sont proches. C'est généralement le cas pour les agglomérations de taille importante : grâce à des moyens de transports développés et rapides, les actifs exercent dans des communes voisines.

Les agriculteurs exploitants, les artisans, les commerçants et chefs d'entreprise sont plus nombreux à travailler sur Bourg-lès-Valence même, ce qui s'explique par le fait que souvent ces populations habitent sur leur lieu de travail.



Sources des tableaux : site Internet de l'INSEE et réalisation personnelle

Ce tableau, démontre le constat précédent, puisque même si les habitants de Bourg-Lès-Valence ne travaillent pas dans la commune, 77.10% d'entre eux exercent dans l'unité urbaine Valentinoise et 84% dans la même zone d'emploi.

Lieu de résidence - lieu de travail	
	personnes en %
Ensemble	100%
Dans la même commune	28,60%
Dans une autre commune	71,40%
- de la même unité urbaine	77,10%
- de la même zone d'emploi	84%
- du même département	84,50%
- de la même région	98,60%
- autres cas	1,40%

B- Les déplacements au sein de l'agglomération Valentinoise et de la commune

Les transports et les déplacements sont à envisager à l'échelle de l'agglomération, puisqu'ils s'effectuent souvent d'une commune à une autre. Dans l'agglomération Valentinoise, un PDU (Plan de Déplacement Urbain) a vu le jour en 2003 pour permettre l'harmonisation des déplacements au sein des Sept communes de l'agglomération (Bourg-Lès-Valence, Cornas, Guilhaud-granges, Portes-Lès-Valence, St Marcel Lès Valence, St Péray et Valence).

Il a comme principaux objectifs :

- de réguler le trafic sur l'ensemble de l'agglomération afin d'éviter des engorgements aux heures de pointes (ex : création ou réaménagement de voies...)
- de développer des alternatives à la voiture (ex : rendre le réseau de bus plus performant en terme de vitesse, de desserte, de fiabilité et d'accessibilité ; créer des parcs relais développer les pistes cyclables ...)
- de regrouper les communes de l'agglomération afin qu'elles puissent travailler ensemble au sein d'une même structure (la Valence Major) et avec des partenaires communs (Conseil Régional, Conseil Général, Etat, DDE, ASF) afin que les déplacements soient envisagés à l'échelle de l'agglomération et du bassin de vie...

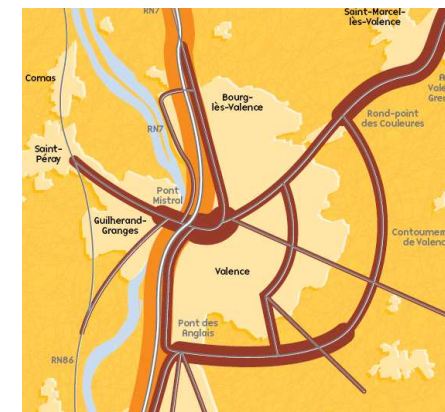


Source de la carte :
site Internet de la Valence Major

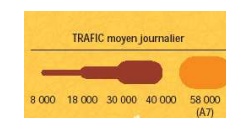
La commune de Bourg-Lès-Valence constitue un des axes majeurs en termes de transports dans l'agglomération Valentinoise. Le trafic moyen journalier est dense (22 000 véhicules par jour) et concerne l'ensemble de la commune.

La ville est au cœur des projets de développement du PDU notamment avec :

- la restructuration de l'axe St Péray/ Bourg-lès-Valence
- la création de nouvelles infrastructures routières
- l'organisation de parcs relais.

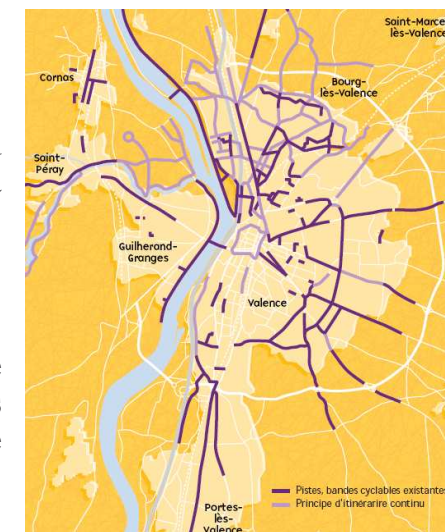


Source des cartes : site Internet
de la Valence Major



C'est à Bourg-Lès-Valence que le réseau d'itinéraire a été le mieux développé. La commune répond donc pleinement aux objectifs du PDU qui souhaite voir évoluer des modes de transports alternatifs à la voiture.

Nous pouvons retenir que la ville de Bourg-Lès-Valence en termes de transports et de déplacements est étroitement liée aux dynamiques de l'aire urbaine. En effet, tous les déplacements des habitants, que ce soit pour le travail, les loisirs ou les achats sont à analyser sur l'ensemble de l'agglomération. Il est donc primordial que les communes travaillent ensemble.



Le document d'urbanisme en vigueur à Bourg-lès-Valence est un PLU (Plan Local d'Urbanisme).

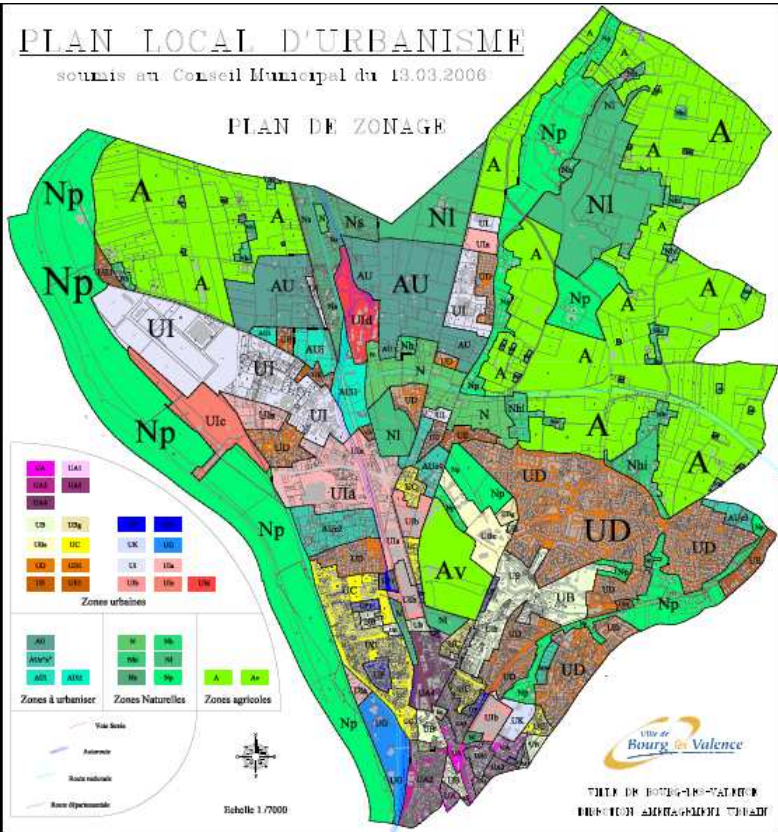
La commune dispose de zones équitablement réparties sur l'ensemble de son territoire.

La zone urbaine UA a été établie afin de conforter la dynamique du centre ville en accueillant outre de l'habitat, des activités, des services et des équipements participant aux fonctions centrales de la commune. Cette zone concerne : le vieux bourg, les rues Marc Urtin, Jean Jaurès et Chony. Le projet de place et de médiathèque mené par les élus rentre pleinement dans cette dynamique.

Les quartiers d'habitat pavillonnaires (zone UD) construit à partir des années 1960, se situent en majeure partie sur le côté sud Est du territoire communal. Aujourd'hui la mairie souhaite limiter ce type de logement afin de répondre à la loi SRU et d'éviter l'étalement urbain.

Pour une commune périurbaine, la ville a su protéger ses zones agricoles (A) et naturelles (N), en particulier au Nord Est de son territoire. L'exploitation du lycée agricole du Valentin se distingue sur la carte puisque c'est la seule partie naturelle située au centre et entourée de zones déjà urbanisées.

Nous retrouvons les zones à urbaniser (AU) dans le même secteur : à proximité de la route nationale 7, à la sortie de la ville en direction de Pont de l'Isère et Tain l'Hermitage.



Source : données municipales

Actuellement il n'existe aucune communauté de commune ou d'agglomération dans le bassin de vie valentinois.

Seul Valence Major, un établissement public de coopération intercommunale agit sur le territoire de l'agglomération Valentinoise. Il est composé de sept communes Cornas, Bourg les Valence, Portes les Valence, Guilhaud Granges, Valence, Saint Péray et Saint-Marcel-les-Valence. Cet établissement public, exerce ses différentes compétences sur l'ensemble de son territoire et s'organise autour d'un Comité Syndical. Equivalent à un conseil municipal dans les communes, le comité se réunit environ une dizaine de fois par an afin de prendre les décisions sur l'ensemble des dossiers à compétences intercommunales.

Ses principaux centres d'actions sont :

- le développement économique
- la gestion des déchets des ménages
- les déplacements urbains
- l'OPAH (Opération Programmée de 'Amélioration de l'Habitat).

Au regard de la taille de l'agglomération Valentinoise, il est préjudiciable qu'aucune véritable coopération inter communale n'ait été mise en place à ce jour.

Cette carte du PLU nous démontre bien que l'avenue de Lyon est un axe déterminant et structurant pour la commune de Bourg-lès-Valence et qu'elle scinde la commune en deux parties : Est et Ouest.

- II - DIAGNOSTIC DE LA SECTION A AMENAGER

1) Présentation et situation du site

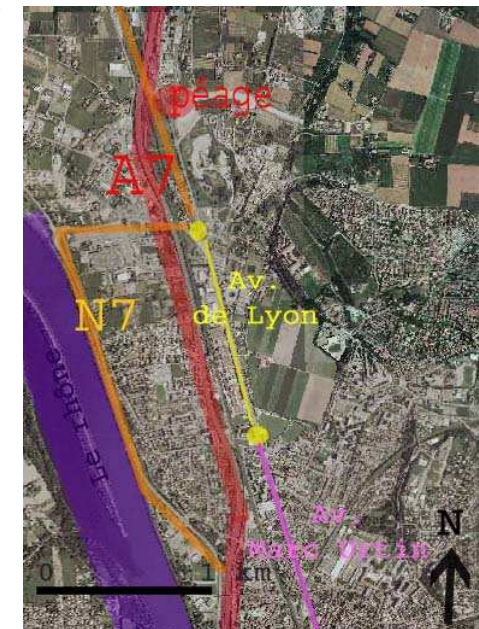
L'avenue de Lyon est une voie structurante pour la ville de Bourg-lès-Valence mais aussi pour l'ensemble de l'agglomération Valentinoise. Elle scinde la commune en deux parties et se situe au prolongement de l'avenue principale de la ville : l'avenue Marc Urtin. Ces deux avenues ont été le support principal pour l'urbanisation et l'extension de la ville. L'avenue Marc Urtin est directement connectée à la ville de Valence et symbolise le passage d'une commune à une autre.

Beaucoup de déplacements entre le centre, les différents quartiers et les extensions de la ville se font grâce à l'avenue de Lyon. C'est notamment elle qui relie le centre ville aux pôles commerciaux situés en périphérie. De plus, comme son nom l'indique cette voie amène vers la sortie de la ville en direction de Lyon et se situe non loin de l'échangeur autoroutier de l'A7.

L'avenue de 1.1km traverse plusieurs paysages urbains. Elle est composée d'habitats de types et d'époques différentes : habitat collectif, pavillons des années 70, supermarché, usines, etc....

Pour le projet d'aménagement, les limites de notre périmètre d'étude seront définies grâce à deux ronds-points :

- au Sud le rond-point placé entre l'avenue Marc Urtin et l'avenue de Lyon se situant à côté de l'hypermarché ED
- au Nord, celui placé en fin de ligne droite.



Source fond de carte : IGN géo portail

L'avenue de Lyon est une voie importante dans l'agglomération Valentinoise, elle constitue un des axes majeurs pour le PDU. Le comité Valence major qui souhaite développer l'axe St Péray/Bourg-Lès-Valence voit dans cet axe une structure routière à réaménager.

2) Perception de l'avenue par les usagers

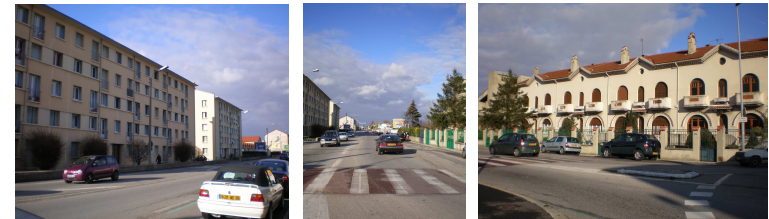
A- Vue par les automobilistes

En circulant sur l'avenue de Lyon du Sud vers le Nord, l'automobiliste s'éloigne du centre pour aller vers la périphérie. Une fois sorti du premier rond-point, les éléments rappelant le centre ville (habitat groupé, densification du bâti, petits immeubles collectifs, commerces...) ne sont présents que quelques instants.

Très vite l'automobiliste a l'impression de quitter le centre ville. L'avenue longue et droite donne dès cet instant des envies de vitesses. La signalisation est présente pour rappeler les limitations, cependant aucune gêne sur la chaussée ne force à ralentir.

Sur la droite, le bâti devient plus lâche et n'est plus essentiellement composé de maisons individuelles. En effet, le conducteur passe devant les bordures d'un stade puis aux abords de terrains en friches et mal entretenus.

Sur la gauche de la chaussée, aux parcelles d'habitat collectif succèdent des usines qui renforcent l'idée selon laquelle l'automobiliste s'éloigne progressivement du centre ville pour aller vers la périphérie.



Côté Ouest

Côté Est

L'avenue de Lyon peut être considérée comme un couloir ou une voie de transit. Cet axe de passage relie le centre aux zones d'activités, aux zones résidentielles et à l'extérieur de la ville. L'automobilistes ne s'arrête que très rarement sur l'avenue.

Les paysages et la structure générale de la voie peuvent être découpées selon trois grandes séquences :

- la première va de la sortie du rond-point de l'avenue Marc Urtin jusqu'à la fin des immeubles collectifs (côté Ouest) ; et des premières maisons individuelles (coté Est). Cette séquence représente les derniers éléments du centre ville.
- la seconde a pour limites côté Ouest les structures industrielle et côté Est les friches, les maisons individuelles ou les abords du stade de foot (coté Est). Cette partie n'a aucune unité et constitue une frange entre le centre ville et la périphérie.
- la troisième est formée de bâtiments construits récemment qui ont des fonctions de commerce et de services.

B- Vue par les piétons et les vélos

L'avenue de Lyon est principalement dédiée à la voiture. La voirie possède peu voire pas d'aménagements publics faits pour les piétons. Ces usagers se sentent en situation d'insécurité puisque la majorité des espaces piétons ne sont pas protégés de la circulation automobile dense et rapide. Sur plusieurs parties de la chaussée, il est difficile de circuler à deux, avec une poussette ou avec des enfants en bas âge. Les passants n'ont donc aucune envie de s'attarder sur cette voie en raison de la circulation, des nuisances sonores et des pollutions. La longueur de l'avenue évoque aux passants une notion d'infini. Le manque d'espaces verts, d'abords agréables et l'absence de passages piétons ne les persuade pas à emprunter l'avenue de Lyon.

La partie piétonne située au nord de l'avenue a été réaménagée lors de la création du rond-point. Les trottoirs et les espaces dédiés aux piétons sont donc plus présents et de meilleure qualité.

L'avenue de Lyon possède des voies cyclables. Cependant, les cyclistes ne se sentent pas protégés des dangers de la route car aucune séparation physique n'existe entre la voie et les pistes. La vitesse des véhicules et le trafic dense multiplient les risques et n'engagent pas les cyclistes à emprunter l'avenue.

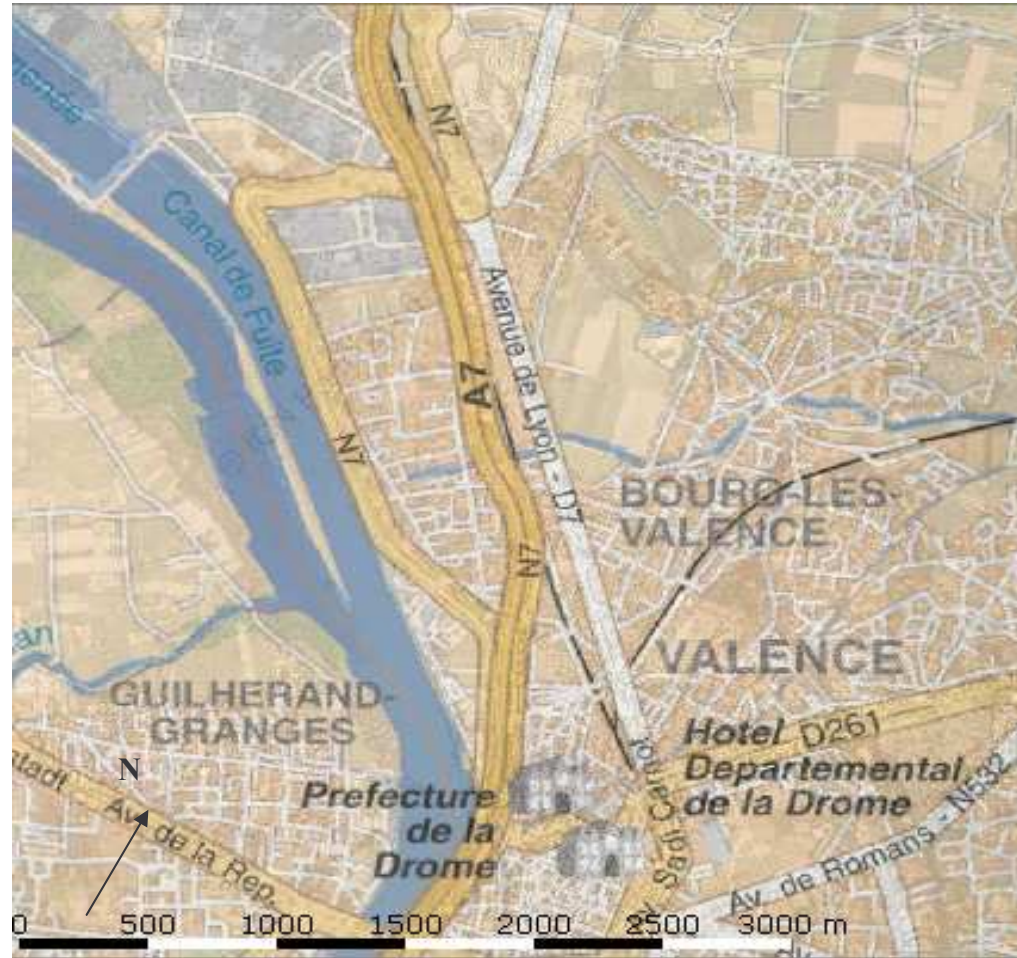


Côté Ouest

Les espaces dédiés aux piétons le long de l'avenue sont inégaux. Certaines parties de la voie ne possèdent pas de trottoir ; les passants cheminent donc sans protection le long de la route à côté des véhicules.

3) Analyse morphologique de l'avenue

A- Analyse des trois niveaux de tissu urbain



Source fond de carte : IGN géo portail



→ La composition du parcellaire

Hormis le cas particulier de l'espace du Valentin, les parcelles qui bordent l'avenue sont en majorité bâties. Elles sont de tailles et de formes variables.

→ La trame bâtie

Elle se compose de divers éléments qui sont hétérogènes. Un large panel de constructions est représenté le long de cet : des bâtiments industriels, des entrepôts, des immeubles d'habitat collectif (R+4), des pavillons, des maisons mitoyennes, des commerces de taille importante (ex : ED), etc. Il n'y a pas de véritable unité des fonctions autour de tous ces bâtiments. Leur construction s'est faite petit à petit, à des intervalles de temps différents. Les 3 séquences que j'ai établies lors de la partie précédente se retrouvent à travers la trame bâtie.

→ Le réseau viaire

La trame viaire démontre que l'avenue de Lyon est un axe important. La ligne droite qui la caractérise est structurante pour l'ensemble de la ville. Elle traverse la commune longitudinalement et relie des points stratégiques. Le réseau présent tout autour de l'avenue est composé d'importantes voies de communications tels que : l'autoroute A7, le péage, la nationale 7 et la voie ferrée. Peu de voies viennent se greffer sur l'avenue. Le maillage secondaire est irrégulier et lâche, il correspond à des voies inter et intra quartier.

B- Les rapports entre les trois niveaux de tissu urbain

→ Le rapport parcellaire/ voirie :

Les parcelles sont généralement accolées à la voirie. Il n'existe pas d'espace inoccupé entre l'avenue et les parcelles. Nous remarquons une obéissance directionnelle entre le parcellaire et la voirie, sauf pour le cas particulier de la propriété du valentin.

→ Le rapport parcellaire/ bâti :

Sur le côté Ouest de l'avenue, le rapport entre le bâti et le parcellaire est bien réparti. Effectivement, les constructions se placent au centre de la parcelle.

Le rapport parcellaire/bâti du côté Est est différent. Les maisons individuelles sont souvent accolées à un des côtés de la parcelle afin de laisser plus d'espaces libre au jardin ou autre espace d'agrément. Le plus souvent les constructions s'adossent à la voie. Le coefficient d'emprise au sol est assez élevé pour le côté Est, alors qu'à l'ouest de l'avenue il s'avère être faible étant donné l'élévation du bâti.

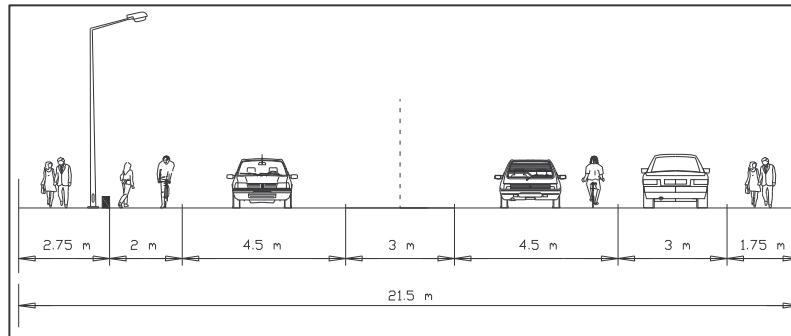
→ Le rapport voirie/ bâti :

La majeure partie du bâti se trouve rapprochée et donne sur la voirie. Ce constat est à nuancer puisqu'il existe des exceptions : les constructions du Valentin et celles situées au Nord de l'avenue. Les bâtiments industriels et les entrepôts sont très présents au sein du paysage architectural de l'avenue. Ils renforcent l'idée de traversée et de couloir urbain. Il n'existe pas de liens entre la largeur de la rue et la profondeur ou les hauteurs des bâtiments.

Nous pouvons retenir que l'urbanisation s'est établie en fonction du réseau viaire. En effet, les parcelles et les constructions sont orientées par rapport à l'avenue de Lyon. Ce constat est valable qu'elle que soit l'époque d'achèvement du bâti.

4) Analyse structurelle de la voirie

L'avenue de Lyon est principalement dédiée à la voiture, les aménagements piétons et cyclistes ont été négligés. Lorsqu'un passant se trouve au milieu de l'avenue, peu de traversées lui sont facilitées. Les trottoirs ou cheminements piétons ne restent pas présents sur l'intégralité de la voie. L'espace réservé aux modes de transports doux n'est malheureusement pas entretenu et n'occupe qu'une partie minime de la voirie.



De nombreux accès depuis les parcelles attenantes à la route ont été aménagés. Les plus importants se placent aux sorties des usines et des bâtiments commerciaux. Ces aménagements ne posent pas de soucis en terme de sécurité et de visibilité.

Nous ne comptons seulement que trois intersections à l'avenue en allant du Sud vers le Nord :

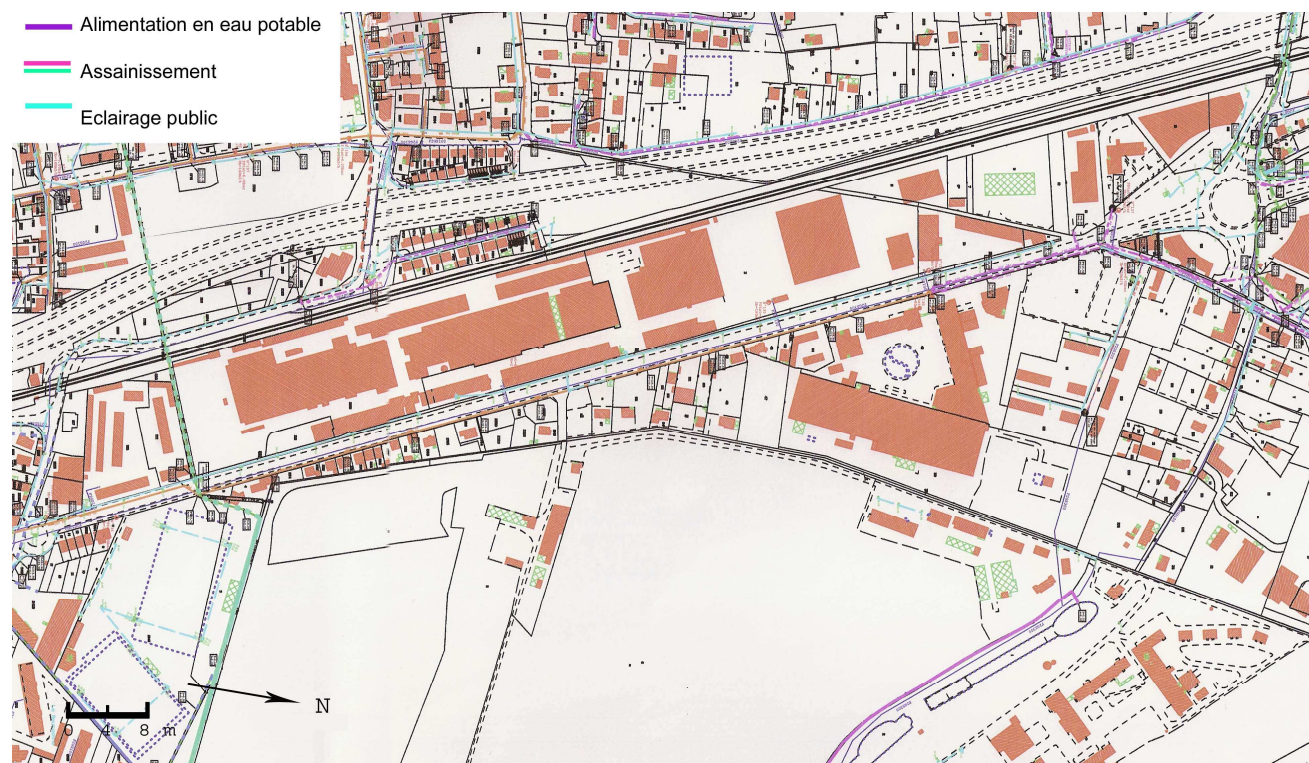
- la première (la rue de la Tourtelle) se trouve au sud de la voie et dessert les immeubles collectifs
- la seconde permet d'accéder au lycée agricole du Valentin
- la troisième non loin du rond-point nord est la route de Châteauneuf.

La structure de la voirie a évolué petit à petit, ce qui explique que certains espaces soient désorganisés ou incohérents entre eux. Les voies cyclistes se sont incluses dans la circulation. Ce changement n'est pas anodin, il a entraîné des déséquilibres et accentué l'insécurité de l'avenue.

5) Les réseaux

Bourg-lès-Valence possède un réseau d'assainissement de type unitaire. Cependant ses capacités deviennent limitées. Le réaménagement de la voie devra s'accompagner d'une remise en état du réseau d'évacuation des eaux pluviales afin que ce dernier soit opérationnel.

Actuellement l'éclairage public est uniquement développé sur le côté Ouest de la route et à proximité du Valentin. Cette typologie est à prendre en compte dans l'aménagement de la voirie afin de prévoir une modification du réseau existant.



Source : mairie de Bourg-lès-Valence

L'avenue de Lyon ne se situe pas sur un terrain à risques ou comportant de lourdes contraintes naturelles. Cependant, elle est traversée souterrainement par le ruisseau de la Tourtelle, ce qui demandera des précautions supplémentaires. Certains réseaux sont usagers voir obsolètes. Il faudra peut être envisager de les prolonger ou de les reconstruire.

6) Analyse fonctionnelle de l'avenue

A- Les flux

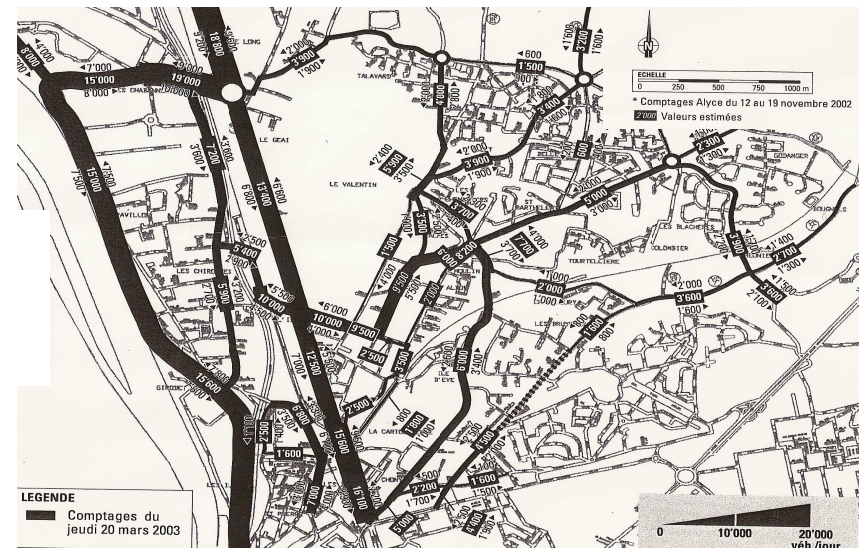
Toute la journée, le trafic routier est assez important sur l'avenue. Cependant, il double aux heures de pointes. A ces périodes, les ronds-points sont engorgés, en particulier celui situé au Nord. L'avenue supporte bien l'afflux de véhicules.

A travers cette carte, nous pouvons apercevoir que l'avenue de Lyon a un trafic journalier de 13 400 véhicules. Ce chiffre est relativement important et place la voie à la 3^{ème} position (après la N7 et l'avenue Marc Urtin) des routes les plus fréquentées de la commune. Depuis 1996, le flux des véhicules a significativement chuté. Il est passé de 21 000 véhicules à 13 400 véhicules par jours.

Nous pouvons constater que les déplacements entre le Nord (6 600) et le Sud (6 800) sont proches.

Baisse les plus importantes par rapport
aux comptages antérieurs

	1996	1998	2001
Av. Marc Urtin	22 500		
Av. de Lyon	21 000		
RN7			20 500
Chemin du Valentin		3 300	



Source : mairie de Bourg-lès-Valence

Ce sont les automobilistes qui fréquentent le plus la voie. Les poids lourds, peu nombreux préfèrent emprunter la N7. Durant ces dernières années, le flux de circulation est resté stable grâce au développement et à la mise en place de nouvelles infrastructures routières (ex : les boulevards urbains de Bourg-Lès-Valence).

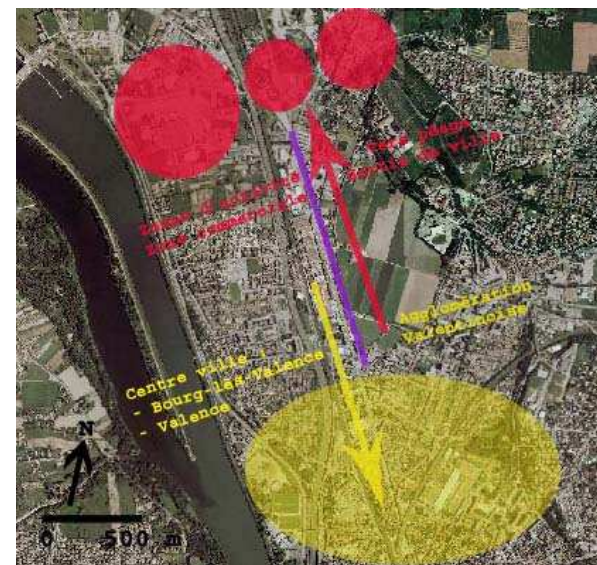
B- Les pôles et les éléments favorisant les déplacements

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'avenue de Lyon a toujours été un axe structurant au sein de sa commune mais aussi à l'échelle de l'agglomération Valentinoise. Cette dernière est utilisée pour divers types de trajets.

Les habitants du Bourg et des environs l'empruntent pour aller travailler. Elle joint facilement la ville au centre et au Nord Est de Valence.

La voie a comme fonction de relier la commune à sa périphérie et aux zones d'activités (ex : zone commerciale de Leclerc) ou aux zones industrielles (ex : zone de Marcerolles) qui l'entourent. L'avenue dessert le lycée agricole du Valentin.

Le péage situé à proximité amène une certaine circulation. Les habitants du centre de Valence doivent emprunter cette sortie et passer par l'avenue de Lyon s'ils veulent se rendre au centre et à l'ouest de l'agglomération Valentinoise.



Source fond de carte : IGN géo portail

L'avenue de Lyon reste l'axe majeur voir le seul à guider les flux de circulation vers l'extérieur de la commune et en direction de Valence.

C'est grâce au diagnostic précédemment établi que nous allons maintenant pouvoir développer les enjeux importants en terme d'aménagement. Ces différents points serviront de base afin de créer un projet concret pour une restructuration cohérente de l'avenue de Lyon.

Seconde partie : Les enjeux et partis d'aménagement

ENJEU N°1 : DEVELOPPER, CREER UNE AMBIANCE URBAIN POUR L'INTEGRALITE DE L'AVENUE

Aujourd'hui, l'avenue est uniquement perçue comme un couloir, une voie de desserte que l'on emprunte pour se rendre du centre de Bourg-Lès-Valence vers sa périphérie. Le premier enjeu est donc de créer une continuité entre ces deux parties de ville. Cette préoccupation devient urgente puisque la commune est en train de développer un véritable centre ville autour d'équipements tels que : la médiathèque, la mairie et l'avenue Marc Urtin. Il est donc important que les espaces et les voies qui gravitent autour du centre soient cohérents et continus.



Les partis pris d'aménagement sont les suivants :

- Atténuer et résorber les effets de ruptures et de franges qui caractérisent le paysage de l'avenue de Lyon.
- Renforcer le caractère urbain de cette voie pour qu'elle ne soit plus uniquement dédiée à la voiture.



- Rendre plus attractives les structures (commerciales, industrielles, de loisirs ..) implantées sur l'avenue afin que cette dernière ne soit plus emprunter uniquement comme une voie de desserte mais aussi comme un lieu où l'on se rend et dont on occupe tout l'espace.
- Mettre en valeur les différentes fonctions de la voie.
- Intégrer l'avenue à son environnement en développant les relations intra et inter quartiers :
 - en améliorant les intersections et les entrées de parcelles donnant sur l'avenue (notamment celles des immeubles collectifs et des bâtiments industriels et commerciaux).
 - en retravaillant l'accès au Valentin.



ENJEU N°2 : METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE

L'avenue de Lyon possède des éléments paysagers et des caractéristiques qui doivent être mise en valeur, il est primordial de trouver un équilibre et une unité entre les différentes fonctions qui cohabitent le long de la voie.

Pour ce faire il serait opportun de :

- Réaménager les passages en bordure de route afin de laisser une véritable place aux constructions. Par la suite avec la volonté des riverains cela pourra s'accompagner d'aménagements concernant les façades, les locaux ou les terrains en friche. Cette mesure est à développer en priorité pour les bâtiments qui abritent des activités économiques. En effet, j'ai pu constater que certains locaux inoccupés sont laissés à l'abandon ou que d'autres mériteraient d'être entretenus et rafraîchis.
- Ne pas confronter directement les parcelles privées à la voirie. Cet enjeu est ambivalent avec le précédent, puisqu'il est nécessaire de créer une coupure entre la route et le reste de la voie pour la mise en valeur de l'avenue et le bien être des usagers.



- Enterrer les lignes électriques. Les installations sont obsolètes et contribuent à gâcher le paysage le long de l'avenue.
- Mettre en valeur les parcelles et le lycée agricole du Valentin.
- Créer des espaces et des bordures vertes. Introduire de la verdure autre que celle présente sur la propriété du Valentin ou les terrains mal entretenus.
- Changer le mobilier urbain et introduire de nouveaux éléments.
- Imaginer de nouvelles clôtures pour les abords du terrain de foot, puisque aujourd'hui elles contribuent largement à dévaloriser le cadre et l'ambiance de l'avenue.



ENJEU N°3 : DEVELOPPER LES DEPLACEMENTS DOUX

Comme nous venons de l'évoquer dans la partie précédente, les voies cyclistes et piétonnes sont actuellement dangereuses et peu sécurisées. Rien n'est vraiment aménagé en leur faveur. Les deux roues et les passants n'ont aucune envie d'emprunter l'avenue.

Pour leur rendre l'avenue accessible et conviviale les partis d'aménagements sont les suivants :

- Rompre les effets de « couloir », de ligne droite et d'infini, pour que la voie paraisse moins longue aux piétons.
- Créer des relations, des passages entre les deux côtés de la voie.
- Penser à des voies piétonnes en relation avec l'habitat et avec les autres types de constructions présents sur l'avenue permettant par la même occasion de rendre une partie de l'espace public aux riverains.
- Envisager de « couper », de séparer les voies piétonnes et cyclistes de la circulation automobile. Ces deux pistes peuvent être accolées l'une à l'autre.



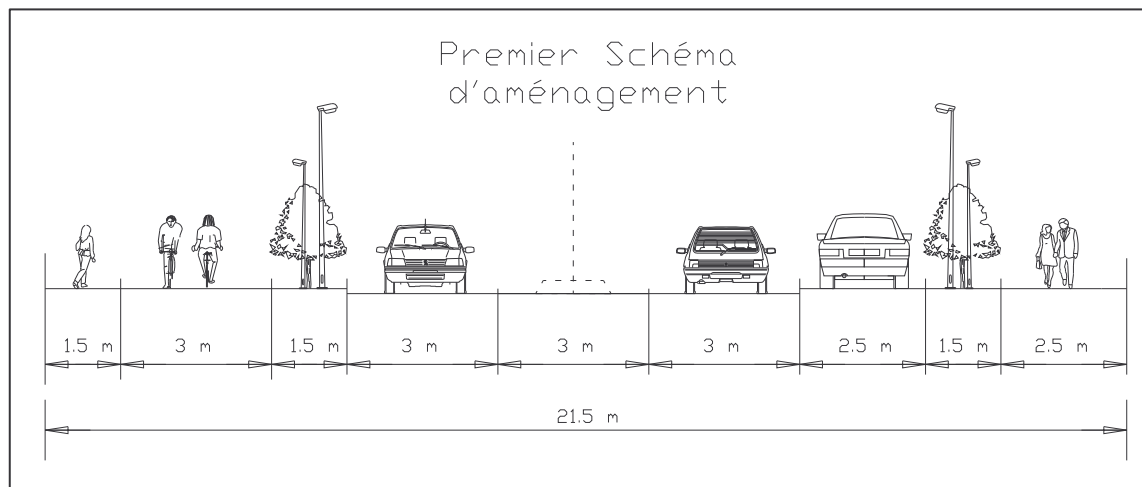
ENJEU N°4 : GERER LE TRAFIC ET LA VITESSE

- Veiller à ce que les limitations de vitesses soit respectées de jours comme de nuit. La signalisation actuelle limitant la vitesse à 50 km/h ne suffit pas. Des aménagements plus dissuasifs, contraignant les véhicules doivent être mis en place.
- Réaménager et signaler les intersections, les entrées et sorties entre la voie publique et l'espace privé.
- Reconstruire entièrement la route pour la sécurité des véhicules en accentuant les séparations entre les deux voies de circulation, dans le but d'interdire tous dépassements éventuels.
- Sécuriser la voie passe aussi par l'amélioration de l'éclairage public. Comme tous les aménagements dédiée exclusivement aux véhicules, l'avenue est éclairée de candélabres hauts qui éclairent uniquement la route. La lumière de couleur jaune accentue la sensation d'insécurité chez les passants.
- Le passage situé avant le rond-point nord nécessite une attention particulière. La signalisation et les aménagements indiquant l'arrivée sur de ce dernier doivent être mis en évidence afin d'éviter une décélération trop brusque de la part des véhicules. La nuit, il devra être indiqué au moyen d'une meilleure signalisation.



Troisième partie : Les propositions d'aménagement

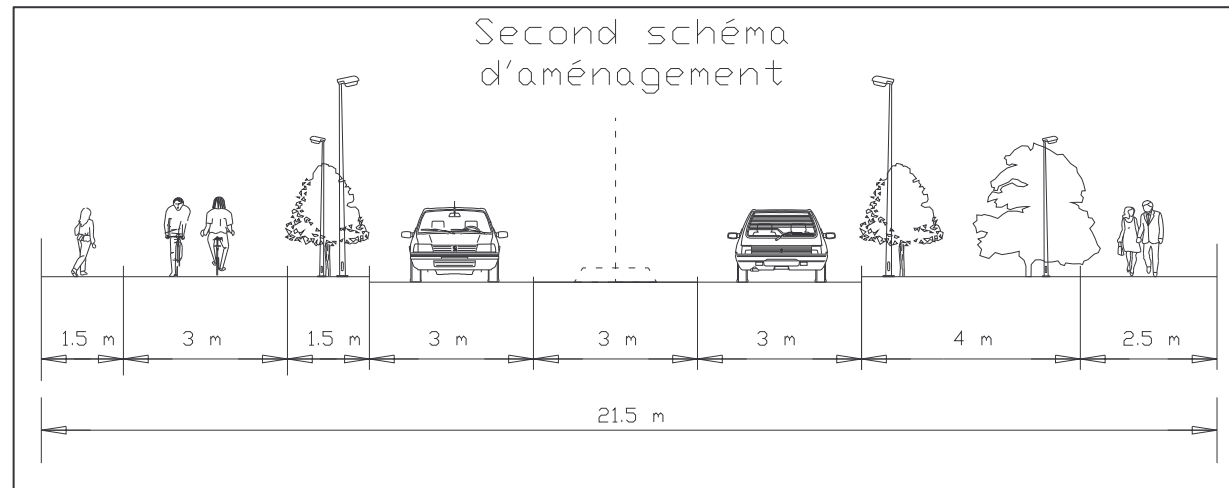
- I - LES PARTIS D'AMENAGEMENT GENERAUX



Pour ne pas créer de coupures avec les voies environnantes et en particulier avec l'avenue Marc Urtin, il est apparu comme essentiel de garder une certaine symétrie dans l'aménagement de l'avenue. Je suis donc partie du centre pour créer les différentes voies de circulation.

Les trois premières sont dédiées aux véhicules motorisés :

- l'allée centrale de 3m ponctuée d'un terre-plein servira de voie directionnelle. Cet aménagement permettra ainsi de canaliser les deux voies de circulation, de réduire la vitesse des véhicules et d'empêcher tous dépassements.
- La circulation principale s'effectuera sur deux voies (de 3m chacune). La vitesse sera limitée à 50 km. Aucun ralentisseur placé directement sur la chaussée n'a été prévu car des modérateurs interdiraient le passage des transports collectifs.



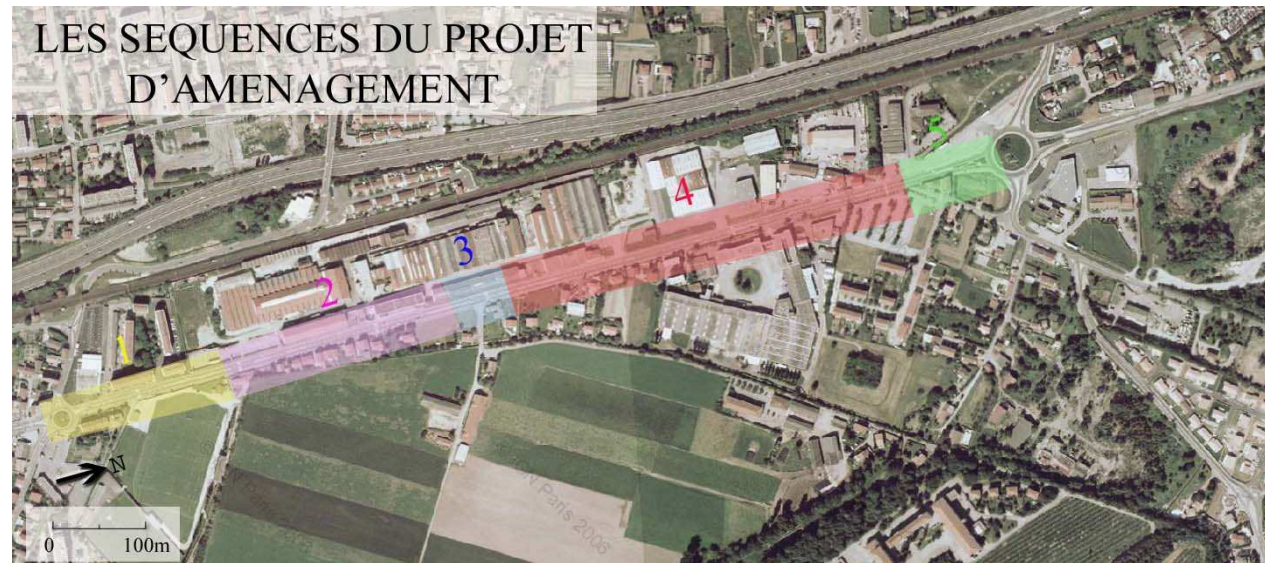
Côté Est, accolé à la voie de circulation, deux schémas d'aménagement sont envisagés :

- le premier introduit des places de stationnement (2.3m x 4.8m) destinées aux véhicules des riverains ou aux usagers de l'avenue. Ces places permettront d'éviter que des voitures se garent anarchiquement entre la route et le trottoir comme c'est le cas actuellement. A ces places, succédera une bande verte de 1.5m qui créera une rupture entre la route et l'espace piéton de 2.5m et réduira les nuisances et pollutions diverses. Pour les parcelles ayant des garages, des passages seront créés entre le terrain et les voies de circulation.
- Sur certaines parties de l'avenue, les places de parking ne sont pas nécessaires. Le second schéma d'aménagement prévoit donc un plus large espace planté mesurant 4 m de largeur au lieu de 1.5m.

Côté Ouest, une bande verte de 1.5m viendra se placer entre la voie de circulation principale et une piste cyclable à double sens mesurant 3m. De ce côté l'espace piéton se trouve réduit (1.5m) puisqu'il a largement été développé de l'autre côté de l'avenue où se trouvent les maisons individuelles.

Dans ce schéma d'aménagement, les différentes fonctions de la voie se trouvent bien différenciées et classées. En effet, j'ai voulu marquer une rupture avec la situation actuelle. Chaque usager a donc une place bien défini, les espaces verts et piétons ont été entièrement retravaillés. Pour plus de sécurité et de confort, il était primordial de créer une piste cyclable séparée de la circulation automobile.

- II - LES DIFFERENTES PHASES DU PROJET



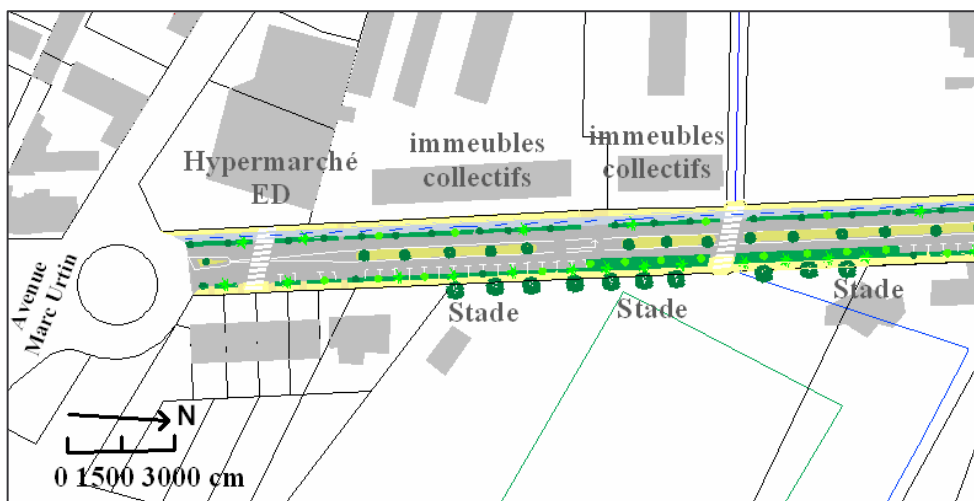
Les séquences ont été choisies en fonction de l'analyse faite dans le diagnostic de l'avenue (première partie).

Elles correspondent aux différentes séparations que l'on peut trouver le long de la voie :

- rupture dans l'architecture et la structure de la trame bâtie
- intersections ou points stratégiques
- espaces accueillant des fonctions bien définies (ex : industrielles, commerciales, de loisir...).

SEQUENCE N°1

Du rond point reliant l'avenue Marc Urtin à l'avenue de Lyon à la limite des immeubles collectifs et des entrepôts (côté Ouest)



Dans l'aménagement de cette partie de la voie, il s'agit de créer un lien entre l'avenue Marc Urtin, le rond point et le reste de l'avenue de Lyon.

Les liaisons piétonnes devront être mise en valeur et travaillées. Le passage piéton actuellement à la sortie du rond point est dangereux. Les voitures sortant du rond point manquent de visibilité et doivent s'arrêter rapidement pour laisser passer les piétons. Pour plus de sécurité nous avons choisi de décaler ce passage piéton de quelques mètres.

De plus, la ville de Bourg les Valence envisage de placer un parking relais à la place de l'hypermarché ED. Les sorties piétonnes du parking sur l'avenue seront alors privilégiées.

Les bordures publicitaires du stade forment actuellement une coupure avec les maisons mitoyennes de la première partie de l'avenue. Les abords ne sont pas accueillant et polluent le paysage visuel de la voie. L'équipe municipale prévoit à long terme de déplacer ces terrains. Il serait donc intéressant de casser la clôture de béton qui supporte les affiches publicitaires. Des arbres pourraient être implanté pour accentuer l'effet d'allée verte produit par la bande de 1.5m séparant la route des espaces piétons.

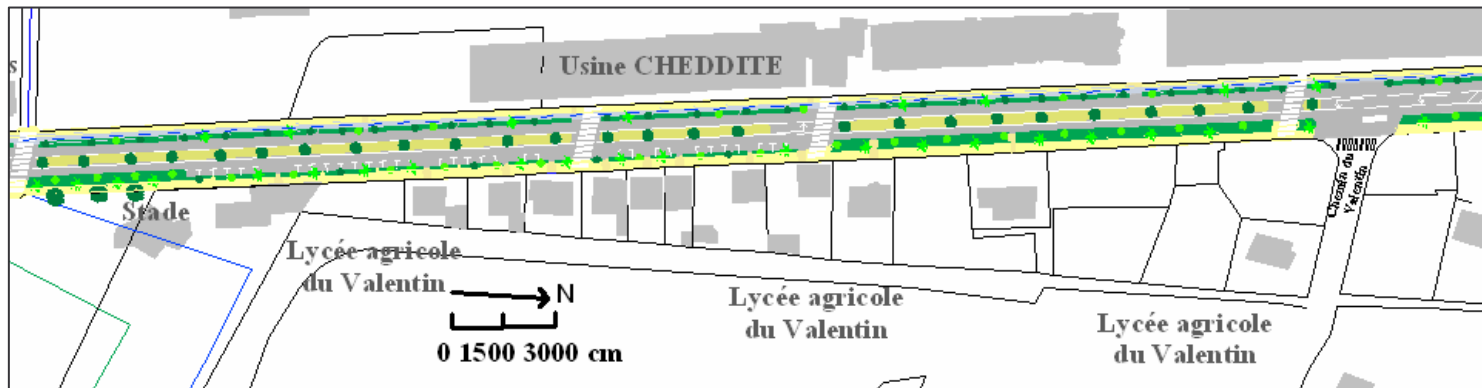


Le ruisseau de la tourtelle qui coule sur la parcelle du stade, en dessous de l'avenue et à proximité des immeubles collectifs est à mettre en évidence. C'est un point stratégique pour l'avenue. Sur cette partie de la voie, la taille de l'allée verte sera augmentée et passera de 1.5m à 4m. Les piétons auront ainsi plus d'espaces et des liaisons sont à envisager entre le côté Est et le côté Ouest de l'avenue. Elles seront sécurisées grâce au passage piéton reliant les deux abords de l'avenue.

Les immeubles collectifs (côté Ouest) bénéficieront eux aussi de la mise en valeur du cours d'eau.

SEQUENCE N° 2

Du début des usines (côté Ouest) à l'intersection du Chemin du Valentin (côté Est)



Sur cette partie de l'avenue, des places de parkings seront implantées en bordure de la voie verte, le long des parcelles accueillant des maisons individuelles. Cet agencement satisfera les besoins des riverains en matière de stationnement.

La voie directionnelle sera ouverte pour permettre aux véhicules se trouvant sur le côté Est de tourner à l'usine CHEDDITE.

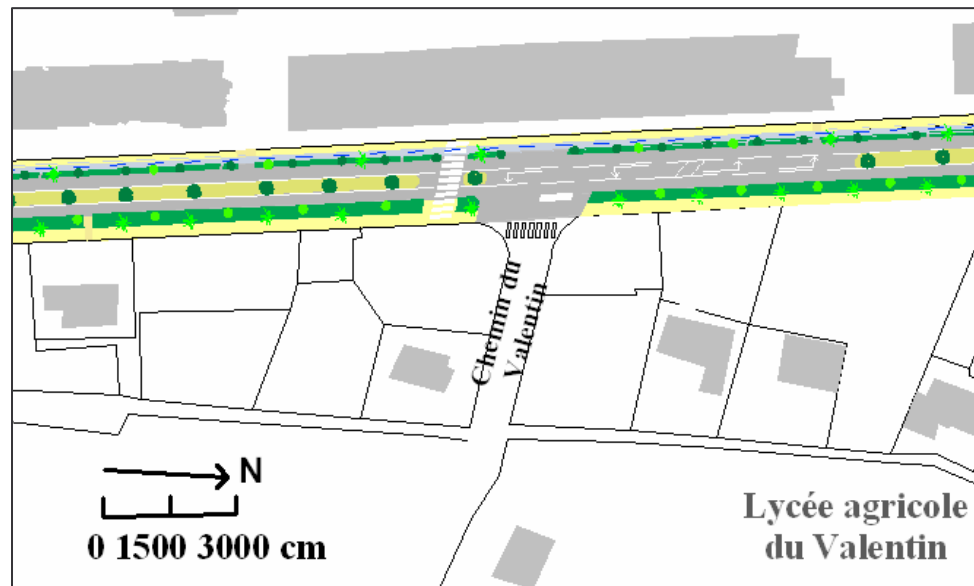
L'accès à ce site deviendra avantage grâce à un passage piéton reliant les deux côtés de la voie.

A la fin de la séquence, les maisons individuelles le long de la route sont plus rares et laissent place à des terrains en friche. Les besoins en place de parkings sont moindres. La voie verte pourra être élargie (passant de 1.5m à 4m) afin de casser l'effet rectiligne et simuler le long de l'espace piéton. Cette typologie de voie contribuera à réduire les effets visuels néfastes des friches sur le paysage perçu par l'automobiliste.



SEQUENCE N°3

L'intersection avec le chemin du Valentin (côté Est)





L'aménagement de la séquence N° 3 comprend deux grands objectifs :

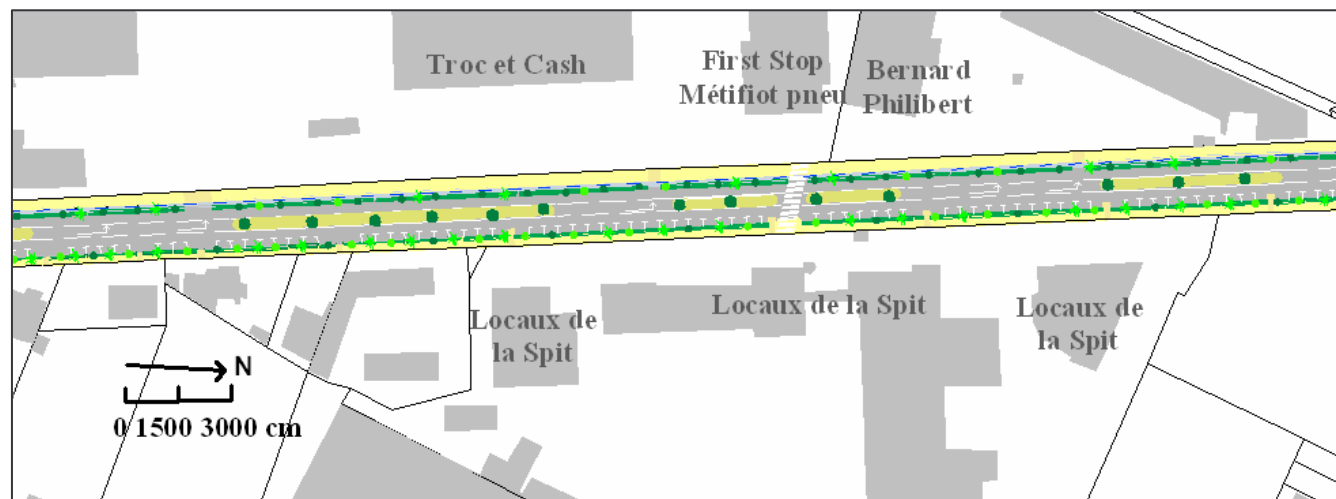
- rendre l'intersection menant au valentin attractive. Les usagers de l'avenue distinguent à peine la voie qui permet d'accéder au lycée agricole. L'établissement sera mis en valeur grâce à une signalisation et un traitement paysager. Les abords du virage seront retravaillés afin qu'ils soient plus visibles de la route.
- Sécuriser l'intersection pour tous les usagers de la voie. Ce passage est critique puisque les véhicules se trouvant du côté Ouest ont la possibilité de tourner sur leur gauche, alors que les véhicules de la voie Est peuvent emprunter la voie directionnelle afin de se rendre sur les parcelles de la voie opposée. Il s'agit donc de délimiter chaque espace de manière claire. Le marquage au sol par un intervalle placé entre les deux sens départagera la voie directionnelle. Des quilles viendront se rajouter à ce système pour plus de sécurité. Le passage piéton permettant de joindre les deux bords de l'avenue se trouvera bien avant l'intersection où les véhicules se croisent. Au centre il sera encadré par deux terre-pleins. Le second passage piéton traversant le chemin du valentin se situera à l'écart de l'avenue afin que les piétons soient éloignés de l'intersection dangereuse.

SEQUENCE N°4

Des entrepôts désaffectés côté Ouest Aux abords de l'entreprise SPIT

L'entreprise SPIT génère beaucoup d'emplois et d'affluence. Il est donc judicieux d'introduire de nombreuses places de stationnement afin de ne pas créer d'encombres inutiles lors des heures de pointe sur la route et à proximité du rond-point Nord.

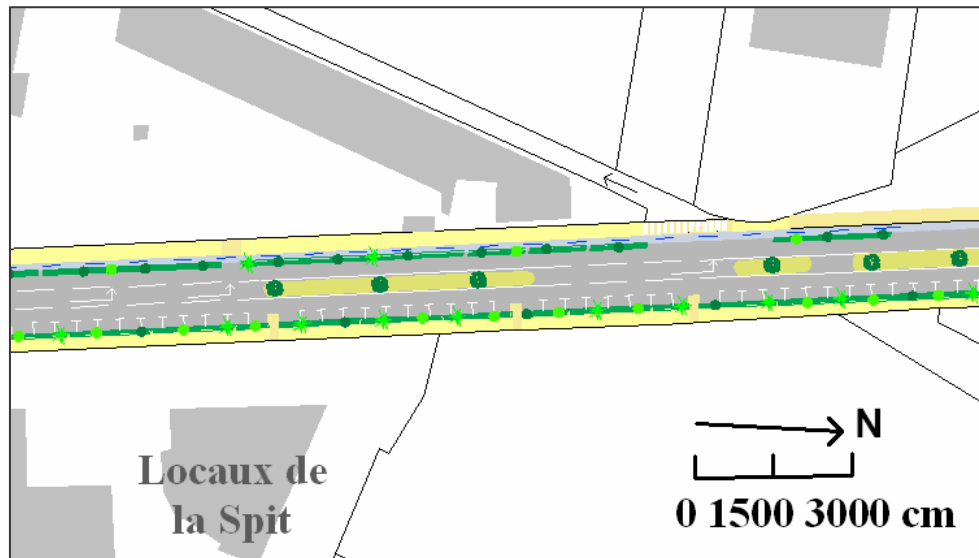
Le long de cette séquence, l'aménagement de la voie du centre demande une attention particulière. De nombreuses ouvertures sont nécessaires afin de desservir les locaux se situant à l'ouest (métifiot pneu, Bernard Philibert...).



En parallèle, il serait judicieux d'accompagner le projet d'un partenariat public/privé entre la municipalité, les entreprises et les particuliers pour qu'ils contribuent eux aussi à l'amélioration du paysage de l'avenue.

SEQUENCE N°5

De la fin de l'avenue aux abords du rond-point Nord



Comme la première séquence, cette partie est plus complexe à aménager. En effet, le rond-point marque une limite, une coupure.

Au Nord, une fois qu'il a été franchi, nous nous trouvons en périphérie de ville. Les bâtiments le long de l'avenue marquent un changement. Ce sont des structures construites récemment qui abritent essentiellement des activités commerciales. Elles n'obéissent qu'à une seule logique : se trouver face aux voies de dessertes les plus importantes. Certaines sont orientées sur l'avenue, alors que d'autres sont tournées vers le rond-point Nord.

A l'approche du giratoire, il s'agira de ralentir progressivement la vitesse des véhicules venant du Sud en accentuant la signalétique et en intégrant des bornes. Pour les passants et les cyclistes un parcours logique et sans danger sera mis en place. De nouveaux passages piétons seront intégrés à proximité du rond-point et de part et d'autre de la chaussée afin d'accompagner l'utilisateur devant les bâtiments commerciaux.

- III - LE MOBILIER URBAIN ET L'AMBIANCE DU PROJET

Mon projet s'inscrit dans la continuité des aménagements qui ont été réalisés précédemment et de ceux envisagés pour les années à venir. Les équipements et les voies de Bourg-lès-Valence ont été mes principales références pour l'agencement de la route et de ses abords.

J'ai à la fois voulu concevoir un prolongement et une rupture entre l'avenue Marc Urtin et l'avenue de Lyon. C'est pourquoi, j'envisage de créer une nouvelle typologie adaptée aux besoins de la chaussée, tout en introduisant un mobilier urbain, des essences, des matériaux et des revêtements de sols déjà présents sur l'avenue Marc Urtin ou à proximité du projet.



Des arbres et de la verdure seront intégrés aux terre-pleins centraux. Chaque voie de circulation sera délimitée. La présence de ces éléments sécurisera l'avenue.



Aux intersections, des bordures comme celles-ci seront mises en place. Les espaces proche du Valentin et des friches deviendront plus chaleureux pour les piétons mais aussi pour l'ensemble du paysage de l'avenue.





Choisir un mobilier urbain identique à l'avenue Marc Urtin établira une continuité et une unité entre les deux principaux axes de Bourg-lès-Valence.



Une absence de trottoir permettra d'élargir et d'ouvrir l'espace piéton afin qu'il communique avec les allées vertes.

- III - LE CHIFFRAGE DE L'OPERATION

L'estimation du coût du réaménagement de l'avenue qui va suivre est basée sur des informations fournies par le service urbanisme de la ville de Bourg-lès-Valence et sur d'anciens rapports de projets individuels et prend en compte la hausse des prix du marché (+ 5% par an).

Je n'ai pas pu me procurer les estimations concernant la mise aux normes et la création d'un nouveau réseau d'assainissement, ainsi que le coût comptabilisant l'extension du réseau d'éclairage public. Cependant, les services techniques m'ont affirmé que ces opérations étaient très lourdes dans le budget d'un projet tel que celui de l'avenue de Lyon. Souvent les ordres de prix concernant ces deux types d'opérations réunies peuvent faire doubler le volume du budget.

	Quantités	Prix unitaire en €	Total en €
Enrobés	8 980 m ²	99	889 020
Bordures	600 ml	40	24 000
Candélabres	50	2 756	137 800
Piste cyclable	3 000 m ²	50.7	152 100
Arbres	111	4 660	517 260
Espaces verts	200 m ²	34.3	6 860
Béton désactivé	4 900 m ²	50.7	248 430
TOTAL			1 975 470 €

La commune de Valence a réalisée une opération similaire à travers l'avenue de Romans. La voirie a totalement été reconstruite Les prix correspondent à l'heure actuelles à 5 000 €/m². En prenant ces chiffres comme base le projet concernant notre espace d'étude (1.1 km) se chiffrerait à 5 500 000€.

Conclusion

Mon projet aussi bien à l'échelle de la commune que sur celle du PDU établi par la Valence Major. En effet, j'ai voulu comprendre et évaluer les besoins en terme de flux, d'équipements mais aussi analyser le ressenti et la perception des usagers de l'avenue. Cette voie, entre centre ville et périphérie à besoin de se former une identité. Elle doit établir un lien entre les différentes parties de la ville, tout en étant plus qu'une simple voie de desserte.

L'aménagement que je propose met en lumière des éléments qui sont aujourd'hui oubliés ou délaissés. Les abords du ruisseau de la Tourtelle, les intersections comme celle du Valentin seront intégrés au paysage. Les entrepôts et les usines situées au centre font parti du patrimoine de l'avenue. Leur réaménagement devra s'accompagner d'un travail de rénovation et de réhabilitation. Les propriétaires des maisons individuelles pourront eux aussi être associés au projet afin que les clôtures et les espaces donnant sur la voirie soient uniformisés.

L'axe doit trouver une place au sein de la ville. Les relations entre l'avenue Marc Urtin et le nouveau centre sont à privilégier. Avec une nouvelle trame et des équipements adéquats. Pour établir une continuité j'ai choisi de m'inspirer des matériaux déjà présents dans Bourg-lès-Valence. Il est difficile de prévoir à l'avance les réactions des riverains et des usagers face à un nouvel aménagement, c'est pourquoi ils sont pris en compte dans ma démarche de projet. Ils pourront être consultés en ce qui concerne les abords de leur parcelle. Des aides leur seront réservées par la mairie pour l'amélioration de leur terrain et de leur façade comme cela a déjà été le cas pour le centre ville.

Mon projet a pour objectifs principaux la fonctionnalité, l'esthétique et l'appropriation de l'espace public. La commune devra dans les années à venir placer le réaménagement de l'axe dans ses priorités si elle veut réussir à créer un véritable centre et une identité à la ville de Bourg-lès-Valence.

Bibliographie

Les ouvrages :

V.R.D. Voirie et réseaux divers Terrassements - Espaces verts. Aide mémoire du concepteur ; R. BAYON ; Editions Eyrolles ; 2004 ; 515 pages.

Projet urbain ; D. MANGIN et P. PANERAI ; Editions Parenthèses ; 1999 ; 186 pages.

L'urbanisme des réseaux théories et méthodes ; G. DUPUY ; Editions Armand Colin ; 1991 ; 198 pages.

Bour-lès-Valence Histoire et image du passé ; A. BLANC ; Editions Empire et Royaume ; 1995 ; 182 pages.

Le Valentin Naissance et évolution d'un paysage ; D. ARNAUD, Y COTTU, M. COUDERT... ; Editions INRAP ; 1987 ; 151 pages.

Les documents et périodiques :

Projet de ville Valence ; MAIRIE DE VALENCE ; Editions Ville de Valence ; 1997 ; 45 pages.

Programme Agronomie Rhône-Alpes Etat des lieux Dôme 1987 volume : Sol et petites régions ; J.C. PERIGNAC ; Editions Chambre d'agriculture de la Drôme, service technique ; 1987 ; 212 pages.

Les rapports de projet individuel :

PHILIPPARIE Pierre ; La déviation de la RD 979 à Feytiat (87) : une opportunité pour réaménager l'avenue de la libération ; Ingénieur 1 ; Université de Tours ; DA ; année 2006.

CHAUVEAU Samuel ; Pour une route fonctionnelle et un esthétisme soigné, quartier de la Bugallière Orvault (44) ; licence d'IUP ; Université de Tours ; CESA ; année 2005.

QUELENNEC Marie ; Présentation des entrées de ville de Saint-Avertin et propositions d'aménagement de l'une d'entre-elles ; Magistère 1 ; Université de Tours ; CESA ; année 2004.

Les sites Internet :

Site de l'INSEE : http://www.insee.fr/fr/home/home_page.asp

Site du géo portail IGN : http://www.geoportail.fr/index.php?event=&url_insert

Site de la Valence Major : <http://www.valence-major.fr/>

Site du conseil général de la Drôme : <http://www.cg26.fr/>

Site de la C.C.I. (Chambre de Commerce et d'Industrie) : <http://www.cci.fr/?gclid=CMjYgODumYwCFSQHEgod6iqP5w>

Annexes

REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LYON (D7) A BOURG-LES-VALENCE

L'avenue de Lyon est un des principaux axes de la commune de Bourg-lès-Valence. La ville a déjà engagé des travaux de rénovation de ses voies de circulation et du centre. Elle souhaite aujourd'hui poursuivre ces opérations d'aménagement à travers des routes se situant aux entrées de ville.

Pour établir des propositions cohérentes avec l'espace à réaménager, mon projet se base tout d'abord sur un diagnostic de la commune et de l'avenue.

Les principaux objectifs à développer dans les choix d'aménagement ont été de :

- créer une identité, une dynamique à l'ensemble de l'avenue afin d'éviter une coupure trop brutale entre le centre ville et la périphérie
- rétablir une égalité entre l'espace occupé par chaque usager et en premier lieu de redonner une place aux riverains, aux piétons ainsi qu'aux vélos
- sécuriser la voie et de limiter la vitesse des véhicules.

Mots-clés :

Valence/ Bourg-lès-Valence/ réaménagement de voirie/ sécurité/ partage de l'espace public/ création d'une identité/ liaison entre centre ville et périphérie/ qualité paysagère