



Modification n°4 du PLU
Dossier d'approbation
Conseil Municipal du 2 octobre 2017

3. DOCUMENT D'ORIENTATION, D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (DOAP)

Définies aux articles L.151-6, L.151-7, L.151-46, L.151-47 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ».

A caractère opérationnel, les orientations d'aménagement et de programmation affichent les actions et opérations d'aménagement destinées à répondre aux enjeux recensés dans le diagnostic territorial.

L'orientation d'aménagement et de programmation sur la Trame Verte et Bleue peut prévoir, quant à elle :

- des orientations sur les plantations à créer ou conserver ;*
- de conserver un espace naturel dans un secteur à urbaniser pour faire la liaison avec les réservoirs de biodiversité environnants ;*
- de limiter les haies ou clôtures ;*
- d'identifier des connexions écologiques au même titre que les voies de desserte.*

Sommaire

I. Présentation générale	4
II. Terrasse 1	8
1. Secteur de projet Epervière/Les Iles	9
a) Les Iles : un écoquartier exemplaire OAP n° 1	9
b) Redynamisation et valorisation de l'Epervière OAP n° 2	18
2. Secteur de projet Basse Ville OAP n° 3	23
Pour un quartier agréable et ouvert	23
III. Terrasse 2	28
1. Secteur de projet Valence Sud 1 OAP n° 4	28
Avenue Victor Hugo	28
2. Secteur de Projet Valence Sud 2 Hugo-Provence OAP n° 5	34
Une nouvelle entrée de ville, accueillante et attractive	34
3. Secteur de Projet Chauffour OAP n° 6	39
Restructuration et réhabilitation de l'îlot	39
4. Secteur de Projet Gare OAP n° 7	42
Faciliter les déplacements	42
5. Secteur de Projet Chateauvert	47
a) Restructuration du site industriel SCAPA-EDF OAP n° 8	47
b) Les Baumes-La Palla : du nouveau à Chateauvert OAP n° 9	51
IV. Terrasses 3 & 4	57
1. Secteur de Projet Valence 2-Briker OAP n° 10	57
Vers une nouvelle entrée de ville	57
2. Secteur de Projet Frange Est	62
Pour une urbanisation maîtrisée	62
a) La voie Nord-Sud	62
b) Via Campo	63
c) La Bayot OAP n° 11	66
d) Rousset/Maninet OAP n° 12	94
e) Lautagne OAP n° 13	98
V. Orientation thématique relative à la Trame verte et bleue	102
1. Orientations générales OAP n° 14	102
a) Le principe de la Trame Verte et Bleue	102
b) Les réservoirs de biodiversité	102
c) Les corridors écologiques	102

d)	La trame verte urbaine.....	102
e)	Traduction réglementaire dans le Plan Local d'Urbanisme.....	102
f)	Orientations relatives à la Trame Verte et Bleue.....	104
2.	Les berges du Rhône	106
a)	Description du site	106
b)	Enjeux / Objectifs	107
c)	Préconisations	107
3.	Les canaux.....	108
a)	Description du site	108
b)	Enjeux / Objectifs	109
c)	Préconisations	109
4.	Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson	111
a)	Description du site	111
b)	Enjeux / Objectifs	112
c)	Préconisations	112
5.	Les franges Est	114
a)	Description du site	114
b)	Enjeux / Objectifs	115
c)	Préconisations par secteur	115

I. Présentation générale

Le présent document détaille les différentes orientations d'aménagement et de programmation (ou OAP) mises en œuvre dans le cadre du PLU de Valence.

Ces OAP, dont les dispositions s'ajoutent aux règles édictées par le règlement, ont vocation à orienter l'aménagement futur ou l'urbanisation progressive de secteurs stratégiques selon des principes directeurs définis dans un souci de cohérence territoriale.

Plusieurs types d'OAP sont définis :

- des OAP relatives à l'aménagement de secteurs (accueil d'habitat, d'activités économiques, d'équipements...), au nombre de treize ;
- une OAP thématique relative à la Trame Verte et Bleue de la commune.

En support des descriptions et prescriptions relatives aux OAP, et afin de mieux appréhender l'organisation globale souhaitée le long de la frange Est, la Via Campo et l'axe Nord Sud, respectivement repérés par les emplacements réservés n° 72 et n° 73 sur le plan de zonage, font l'objet d'une présentation détaillée dans la terrasse 3.


Ces OAP représentent des outils de traduction pré-opérationnelle et de mise en œuvre du projet urbain porté par le PLU. A ce titre, elles contribuent à répondre aux besoins et exigences que le PLU doit satisfaire en termes de logements et de création d'activités. Pour cela, les OAP définissent des superficies dédiées à certaines typologies urbaines et des volumes de logements à réaliser. A ce titre, le tableau ci-après présente un bilan estimatif du nombre de logements établi pour chaque OAP.

Certains secteurs de projet concernés par une OAP repose sur un principe de mixité fonctionnelle (mélange des fonctions : habitat, activités économiques comprenant les commerces et les bureaux), il est prévu une répartition de 50 % d'habitat et 50 % d'activités économiques. Cette pratique traduit le souhait de développer sur ces emprises une véritable mixité.

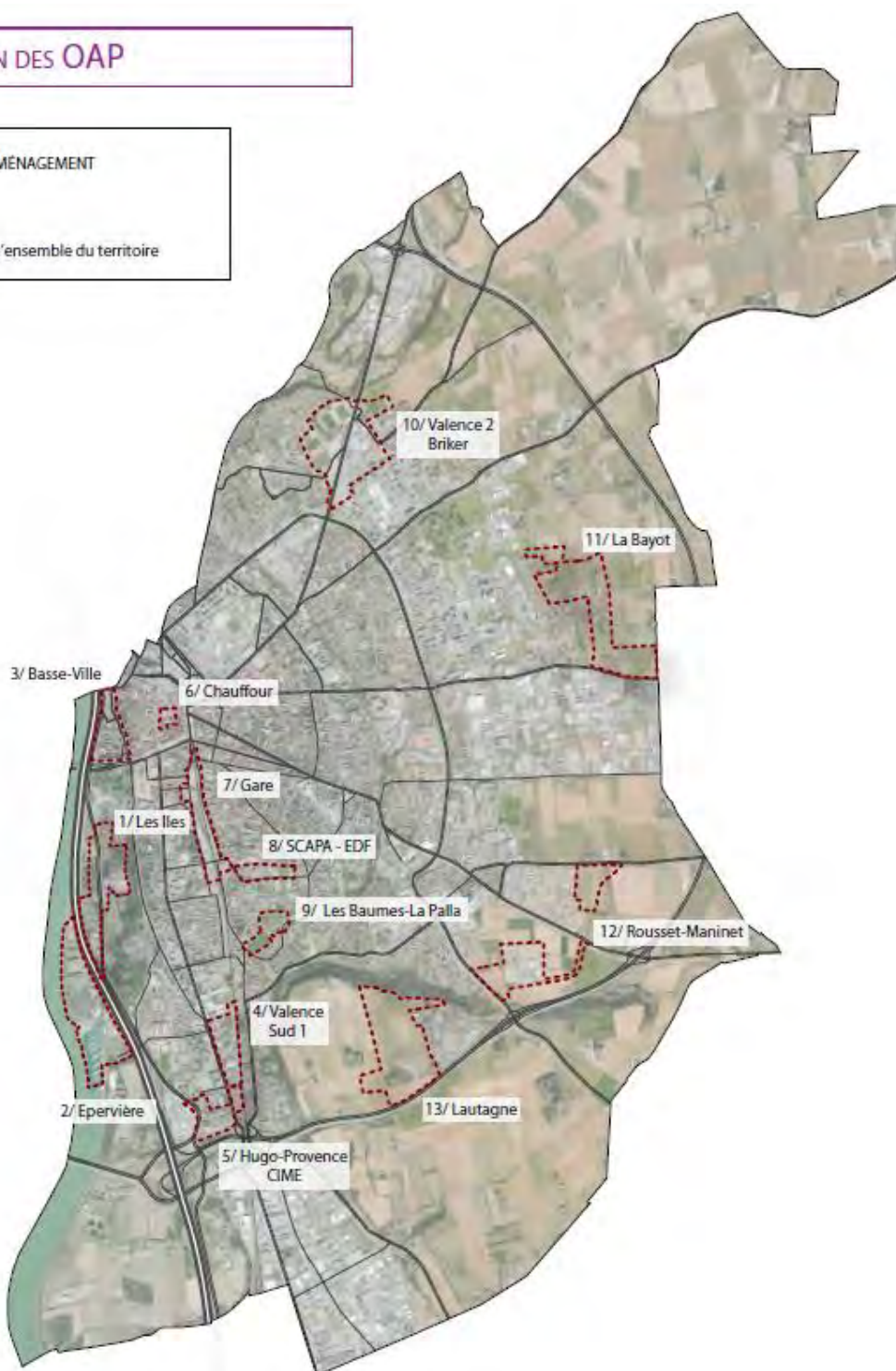
Les estimations de nombre de logements ont été effectuées au regard de ce principe de répartition, mais aussi en tenant compte de la diversité des typologies d'habitat et de leurs densités respectives établies dans le PADD, ainsi que des règles propres à chaque OAP (notamment les hauteurs).

Conformément aux dispositions du PADD, pour chaque OAP développant de l'habitat, 25 % des logements produits seront des logements sociaux.

LOCALISATION DES OAP

 OAP AMENAGEMENT

L'OAP TVB concerne l'ensemble du territoire communal.



Estimation du potentiel de logements constructibles dans les nouvelles zones à urbaniser (OAP zones 1AU et zones 2AU) et les secteurs de projet (OAP zones UP) –
Tableau initial – Décembre 2013

	Localisation	POS	PLU	Surface totale de la zone (ha)	Vocation des secteurs	Minimum (-10%)	Estimation du nombre de logements	Maximum (+10%)
Terrasse 1	Les Iles	U / ND	1AUi	18,8	Ecoquartier à vocation d'habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	315	350	385
Terrasse 2	Chauffour	UA	UP1	1,5	Habitat collectif avec activités économiques	63	70	77
	Gare	UA / US	UP7	12,4	Habitat collectif avec activités économiques	72	80	87
	Scapa / EDF	UC	UP8	4,7	Habitat intermédiaire et collectif avec activités économiques	195	217	239
	Les Baumes / La Palla	UD / UE	UP6	4,8	Habitat groupé, intermédiaire et collectif et équipement public	80	90	100
	Hugo Provence / CIME	UCb	UP4	8,4	Habitat collectif et intermédiaire avec activités économiques	426	473	520
	Valence Sud 1	UC / Ucb	UP3	9,4	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	414	460	506
Terrasse 3	Rousset-Maninet Est	NC	1AUm1	6,8	Habitat intermédiaire	251	279	307
	Rousset-Maninet Nord	NC / NA	2AUm	18,1	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	423	470	517
	Valence 2 / Briker	UC / UCa / UF	UP5	34,2	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	275	305	336
	La Bayot Sud Ouest	NA / NC	1AUb1	12,1	Habitat individuel, groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	441	490	539
	La Bayot Sud Est	NC	1AUb1 / 1AUb2	16,3	Habitat intermédiaire et collectif avec activités économiques	557	619	681
	La Bayot Nord	NAa	2AUm	30,6	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	539	599	659
	Charmagnol Ouest	NC / NA	2AUm	34,8	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	779	866	952
TOTAL						4829	5368	5904

Estimation du potentiel de logements constructibles dans les nouvelles zones à urbaniser (OAP zones 1AU et zones 2AU) et les secteurs de projet (OAP zones UP) –
Tableau modifié – décembre 2015

	Localisation	Zone PLU	Surface totale de la zone PLU (ha)*	Vocation des secteurs	Minimum (-10%)	Estimation du nombre de logements	Maximum (+10%)
Terrasse 1	Les Iles	1AUi	18,8	Ecoquartier à vocation d'habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	315	350	385
Terrasse 2	Chauffour	UP1	1,5	Habitat collectif avec activités économiques	63	70	77
	Gare	UP7	12,4	Habitat collectif avec activités économiques	72	80	87
	Scapa / EDF	UP8	4,7	Habitat intermédiaire et collectif avec équipement public	153	170	187
	Les Baumes / La Palla	UP6	4,8	Habitat groupé, intermédiaire et collectif	90	100	110
	Hugo Provence / CIME	UP4	8,4	Habitat collectif et intermédiaire avec activités économiques	426	473	520
	Valence Sud 1	UP3	9,4	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	414	460	506
Terrasse 3	Rousset-Maninet Est	1AUm1	6,8	Habitat intermédiaire	251	279	307
	Rousset-Maninet Nord	2AUm	18,1	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	423	470	517
	Valence 2 / Briker	UP5	34,2	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	275	305	336
	La Bayot Ouest	1AUb1	21,8	Habitat individuel, groupé, intermédiaire et collectif	492	547	602
	La Bayot Sud	1AUb2	8,1	Habitat individuel, groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	14	16	18
	La Bayot Nord	2AUm	39,9	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	255	283	311
	La Bayot Est	2AUb	14,8	Réserve foncière à vocation d'habitat	212	236	260
	Charmagnol Ouest	2AUm	34,8	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	779	866	952
TOTAL			238		4234	4705	5174

* Cette surface correspond à la délimitation des zones du plan de zonage du PLU. Elle ne correspond pas aux surfaces nettes constructibles pour l'habitat.

Estimation du potentiel de logements constructibles dans les nouvelles zones à urbaniser (OAP zones 1AU et zones 2AU) et les secteurs de projet (OAP/zones UP) – décembre 2016

	Localisation	Zone PLU	Surface totale de la zone PLU (ha)*	Vocation des secteurs	Minimum (-10%)	Estimation du nombre de logements	Maximum (+10%)
Terrasse 1	Les Iles	1AUi	18,8	Ecoquartier à vocation d'habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	315	350	385
Terrasse 2	Chauffour	UP1	1,5	Habitat collectif avec activités économiques	63	70	77
	Gare	UP7	12,4	Habitat collectif avec activités économiques	72	80	87
	Scapa / EDF	UP8	4,7	Habitat intermédiaire et collectif avec équipement public	153	170	187
	Les Baumes / La Palla	UP6	4,8	Habitat groupé, intermédiaire et collectif	90	100	110
	Hugo Provence / CIME	UP4	8,7	Habitat collectif et intermédiaire avec activités économiques	288	320	352
	Valence Sud 1	UP3	9,4	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	414	460	506
Terrasse 3	Rousset-Maninet Est	1AUm1	6,8	Habitat intermédiaire	251	279	307
	Rousset-Maninet Nord	2AUm	18,1	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	423	470	517
	Valence 2 / Briker	UP5	34,2	Habitat groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	275	305	336
	La Bayot Ouest	1AUb1	21,8	Habitat individuel, groupé, intermédiaire et collectif	492	547	602
	La Bayot Sud	1AUb2	8,1	Habitat individuel, groupé, intermédiaire et collectif avec activités économiques	14	16	18
	La Bayot Nord	2AUm	39,9	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	255	283	311
	La Bayot Est	2AUb	14,8	Réserve foncière à vocation d'habitat	212	236	260
	Charmagnol Ouest	2AUm	34,8	Réserve foncière à vocation mixte (habitat et activités économiques)	779	866	952
TOTAL			239		4096	4552	5006

* Cette surface correspond à la délimitation des zones du plan de zonage du PLU. Elle ne correspond pas aux surfaces nettes constructibles pour l'habitat.

II. Terrasse 1

1. Secteur de projet Epervière/Les Iles

a) *Les Iles : un écoquartier exemplaire OAP n°1*

Le projet d'Ecoquartier des Iles s'inscrit dans le vaste projet de requalification et de conquête des berges du Rhône. Sa démarche est à la fois environnementale, durable et exemplaire. L'objectif principal est de préserver et de valoriser l'environnement présent sur le site : biodiversité, ressources hydrauliques (canaux et moulins) tout en proposant une densification du territoire, favorisant une mixité fonctionnelle et sociale.

▪ Contexte

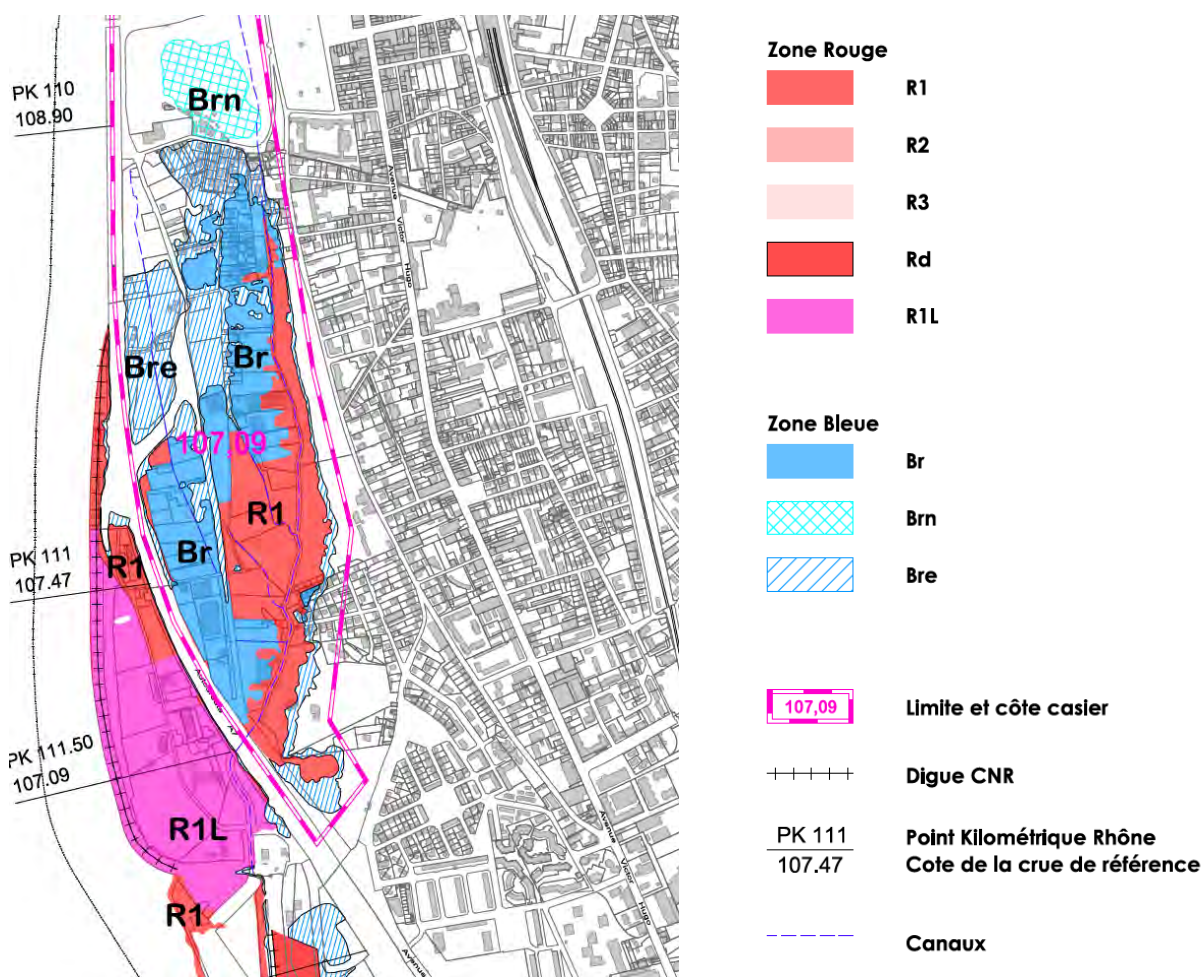
Enfermée entre l'autoroute et la ville, de part et d'autre de l'avenue de Provence, le site des Iles est marqué par la prépondérance des zones naturelles et agricoles (maraîchages).



Le site est singularisé par plusieurs contraintes :

- La Loi Barnier qui interdit en dehors des espaces urbanisés tout projet de construction sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'A7. Une dérogation est envisageable dès lors qu'un projet urbain assurant la préservation des paysages et la sécurité des automobilistes est établi.
- Le risque inondation. Il frappe la totalité du site avec des graduations (trois types de zones submersibles). La zone d'aléa fort (la plus contraignante), interdit tout type de nouvelle construction ; la zone d'aléa modéré est très contraignante pour les nouvelles constructions ; la zone jaune dite de « remontée de nappe » est plus flexible.

Extrait de la carte d'aléa



Des espaces déstructurés de faible qualité paysagère

L'avenue de Provence après une séquence rurale à proximité de l'autoroute présente une ambiance péri-urbaine, avec quelques commerces abrités dans des bâtiments peu qualitatifs. Le tissu urbain est déstructuré : absence de lien, de trottoirs, aménagement de la voie peu qualitatif. Une partie du tronçon de l'avenue de Provence, située à l'entrée Sud de ville, a été récemment aménagée.



Des liaisons et coupures

L'avenue de Provence constitue une rupture dans le paysage et dans les usages. Le secteur des Iles, peu urbanisé du fait qu'il se trouve en partie en zone inondable, est constitué de nombreux chemins ruraux en impasse qui lui confèrent un aspect intime et confidentiel.



Trame verte

Quatre parcs se trouvent à proximité du site :

- *Le Parc Jouvet*



- *Le Parc des Trinitaires*



- *Le Parc Itchevan*



- *Le Parc Marcel Paul*



Maraichage

La présence du maraîchage est séculaire.

Le paysage reste ainsi structuré par le fleuve et les canaux.



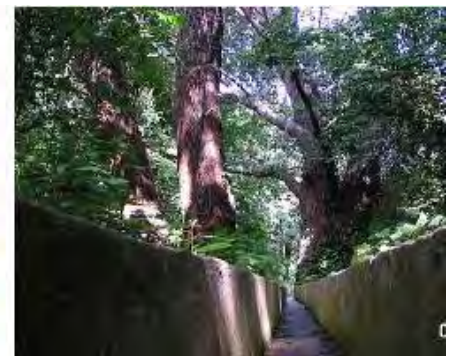
On retrouve des structures de type jardins familiaux, exploitations horticoles ou maraîchères et pépinières disséminées sur une partie de la zone.



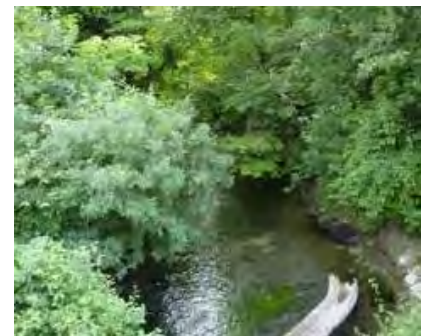
Eaux, berges et canaux

Le Parc Jovet accueille encore plusieurs canaux.

Le Parc des Trinitaires est traversé par le ruisseau de l'Epervière et par un réseau localement dense de canaux.



L'activité maraîchère s'est développée sur le site grâce à la présence des canaux qui facilitent les arrosages.



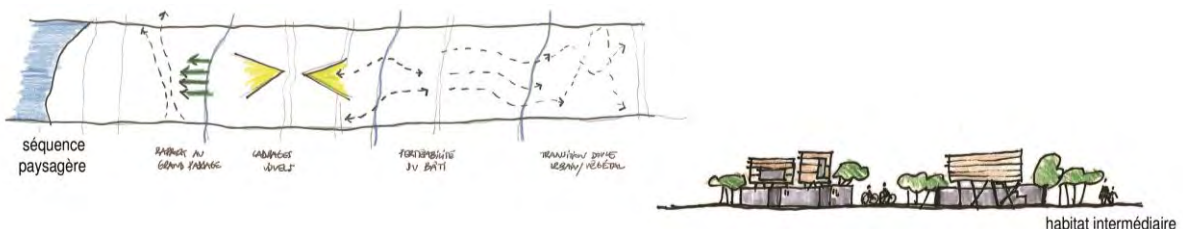
▪ **Le projet et les objectifs du PADD**

Ce projet d'éco-quartier contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<p><i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i></p> <p><i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i></p>	<p>Favoriser l'activité touristique, le littoral Rhône et Valence comme ville « porte d'entrée » Sud Rhône Alpes</p> <p>Valence, porte d'entrée d'un territoire hautement touristique</p> <p>...</p>
« Valence, ville responsable et environnementale »	<p><i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i></p> <p><i>Protéger les populations et les ressources</i></p> <p><i>Accompagner la mutation de l'agriculture péri-urbaine</i></p>	<p>Protéger et mettre en valeur les grandes entités naturelles</p> <p>Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine</p> <p>Gérer durablement les ressources naturelles</p> <p>Réduire les nuisances sonores pour un habitat de qualité et des aménagements adaptés</p> <p>Gérer les eaux de ruissellement</p> <p>Maîtriser la dépense énergétique des bâtiments</p> <p>Protéger les espaces et milieux naturels sensibles</p> <p>Favoriser une agriculture de proximité de qualité</p>
« Valence, ville compacte et partagée »	<p><i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i></p> <p><i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i></p> <p><i>Conforter le rôle de la ville-centre</i></p>	<p>Maintenir l'effort et augmenter le rythme de constructions à engager</p> <p>Diversifier l'offre pour un logement abordable</p> <p>Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes</p> <p>Favoriser une densification raisonnée du bâti</p> <p>Garantir une répartition équitable des fonctions urbaines</p> <p>Développer les pôles de centralité et des espaces partagés</p> <p>...</p>
« Ville accessible et multimodale »	<p><i>Organiser et articuler les déplacements</i></p> <p><i>Se déplacer autrement</i></p>	<p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu</p> <p>Mettre en place une politique de maîtrise et de réglementation du stationnement</p> <p>...</p>

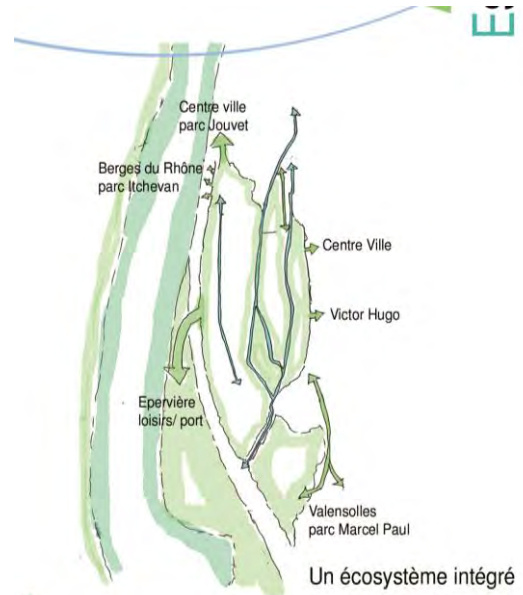
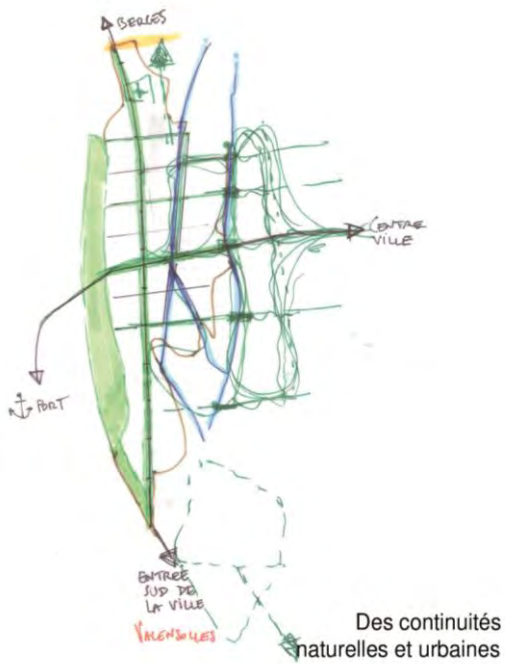
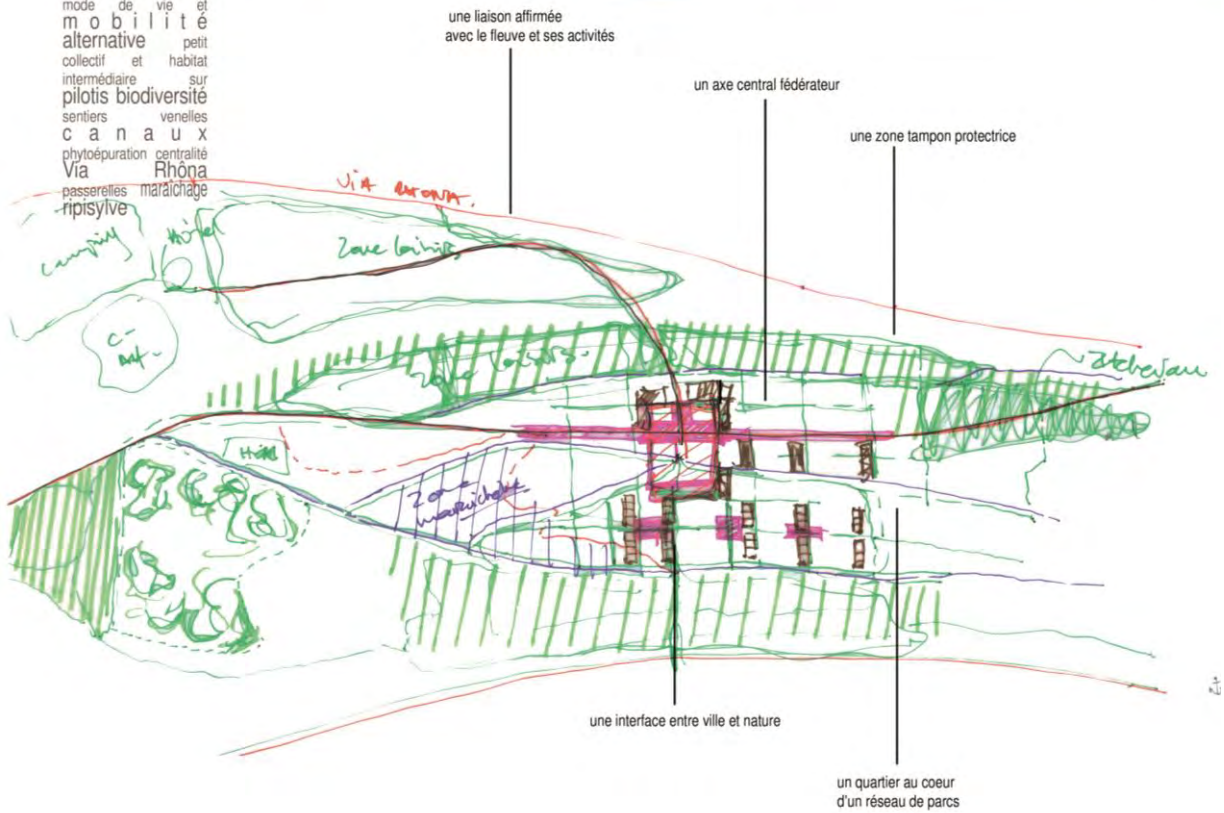
- **Principes programmatiques**

- **Aménagement global :** le projet d'écoquartier s'inscrit dans le maintien et la mise en valeur d'une trame verte et bleue structurée par les différents parcs situés à proximité (Parc Jouvet ; Parc des Trinitaires ; Parc Marcel Paul ; Parc Itchevan), l'exploitation horticole présente et préservée et les canaux qui parcourent le site. L'écoquartier des Iles est relié aux parcs par des cheminements doux. Les canaux et moulins sont préservés et valorisés. Des espaces paysagers sous forme de coulées vertes bordent le site sur ses franges Ouest et Est. Son aménagement est également rythmé par un jeu de continuités vertes transversales qui rythment l'implantation du bâti. La valorisation des écosystèmes joue un rôle central dans la conception de ce futur quartier. Les eaux grises sont traitées par la mise en œuvre d'un système général de phyto-épuration créé au Sud du quartier. Situé en zone inondable, il se veut exemplaire sur le respect des règles de sécurité physique face aux risques tout en créant les conditions favorables d'une vie de quartier autour du vivre ensemble.
- **Circulations/déplacements :** l'accès au quartier et sa desserte interne sont organisés autour d'axes Nord-Sud, existant (avenue de Provence) ou à créer. Des liaisons secondaires formant un système de bouclage connecté à la voirie primaire seront également créées. L'ensemble du quartier sera parcouru par une trame de circulations douces.
- **Logements/commerces/équipements :** différentes typologies sont prévues : petits collectifs, logements intermédiaires et groupés. La hauteur des bâtiments n'excède pas R+4. Densification, compacité et architecture atypique seront les maîtres-mots de ce futur quartier. Les commerces de rez-de-chaussée et les activités de bureaux seront autorisés le long de l'avenue de Provence pour faciliter la vie et l'animation du site. Entre 315 et 385 logements sont envisagés.
Plusieurs îlots du secteur sont concernés par un principe de mixité fonctionnelle : l'objectif est d'y développer 50 % d'habitat et 50 % d'activités économiques (commerces, bureaux...).



L'écOquartier des Iles

habiter le bois en zone inondable
mode de vie et mobilité alternative
petit collectif et habitat intermédiaire sur pilotis biodiversité
sentiers venelles canaux
phytoépuration centralité
Via Rhôna passerelles maraichage
ripisylve





b) Redynamisation et valorisation de l'Epervière OAP n°2

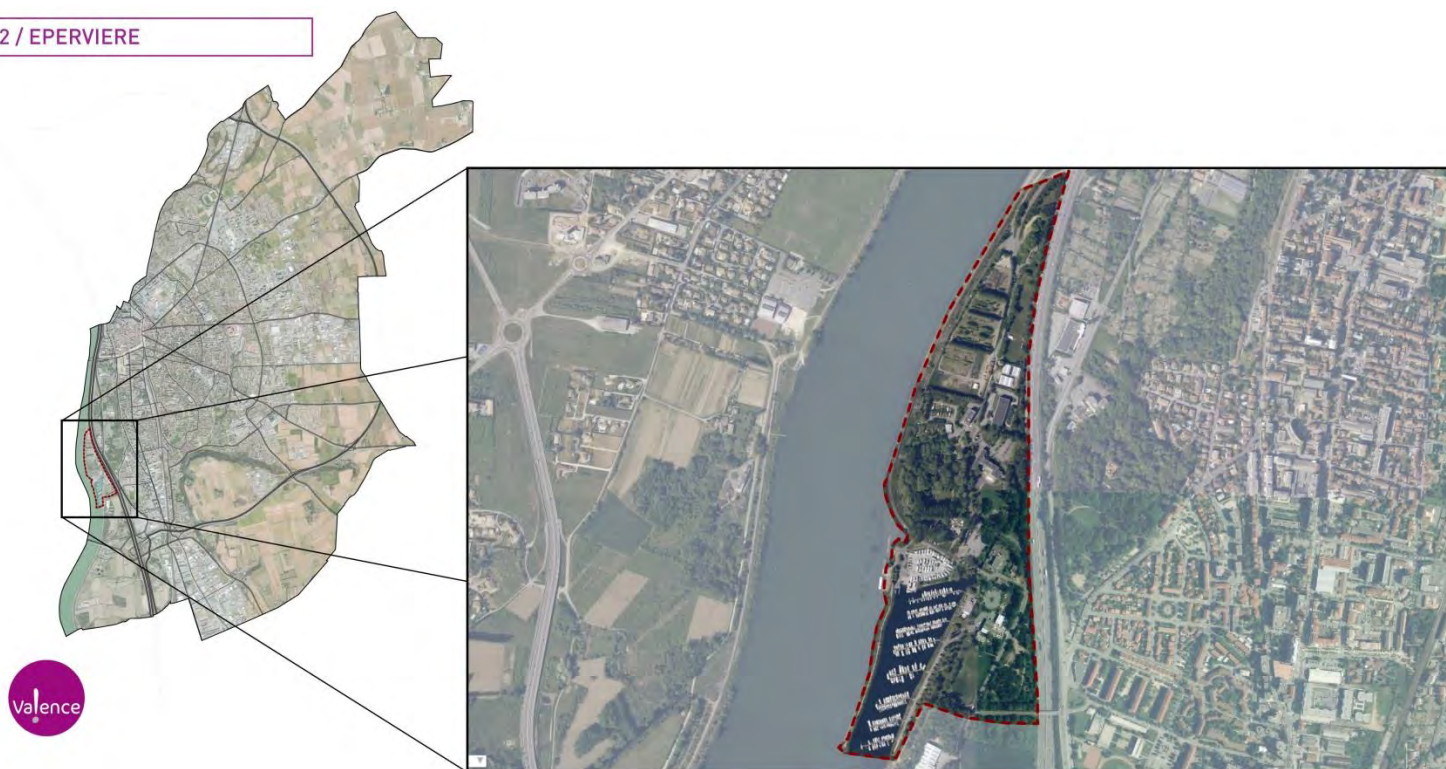
Seule interface entre la ville et le Rhône, le secteur de l'Epervière dispose de nombreux atouts. Il est occupé par des activités et des équipements touristiques, répartis cependant de manière anarchique sans lien entre eux. Dernier « poumon vert » à l'ouest de la commune, ce site mérite d'être valorisé.

■ Contexte

Une localisation ambivalente

Seul point de contact entre la ville et le fleuve, le site de l'Epervière jouit d'une situation exceptionnelle. L'accès au site ne peut s'effectuer que par trois points « d'entrée-sortie », conditionnés par le franchissement de l'autoroute (chemin de l'Epervière, chemin du champ du pont et rue de Mauboule). L'autoroute constitue à ce titre une véritable coupure urbaine pour le site. Le site de l'Epervière se voit ainsi isolé du reste de la ville et peu accessible pour les modes alternatifs à la voiture.

2 / EPERVIÈRE



Des contraintes naturelles fortes

Le site est concerné par un aléa inondation fort. La majeure partie du site est donc inconstructible, ce qui limite les potentialités de mutabilité du tissu. Plusieurs digues submersibles sont présentes. Le périmètre de protection du captage de Mauboule limite également la constructibilité plus au Sud.

De multiples activités et équipements déconnectés présents sur site

Les principales activités et constructions présentes sur le secteur peuvent être classées en cinq catégories :

- les activités d'hébergement : jusqu'en juin 2015 : camping municipal, hôtel...
- les activités de restauration : restaurant du club de tennis, du centre des affaires et du port de plaisance ;
- les activités commerciales de loisirs : complexe nautique, club de tennis ;
- les activités liées aux rencontres professionnelles : centre des affaires ;
- les activités liées au complexe nautique : port de plaisance, locaux associatifs de sport, locaux techniques (station de relevage).



Le secteur de l'Épervière est décousu et dépourvu d'une qualité urbaine, architecturale et paysagère. De part une conception du site au fil du temps (sans logique d'ensemble), la visibilité de ce lieu n'est aujourd'hui pas lisible. L'absence d'aménagement et de cohérence urbaine empêchent de lire la vocation touristique et de loisir du site et de s'y repérer.

Un espace naturel

Espaces boisés, espaces agricoles, haies et alignement d'arbres confèrent au site une ambiance naturelle. Par ailleurs, l'aménagement de la Via Rhôna le long du Rhône a permis de créer un véritable cheminement mode doux. Le manque de structuration du site demeure néanmoins préjudiciable à son attractivité.

▪ Objectifs

Le projet de requalification et de dynamisation de l'Epervière répond à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<p><i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i></p> <p><i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i></p>	<p>Favoriser l'activité touristique, le littoral Rhône et Valence comme ville « Porte d'entrée » Sud Rhône Alpes</p> <p>Conforter l'offre en équipement</p> <p>Valence porte d'entrée d'un territoire hautement touristique</p> <p>...</p>
« Valence, ville responsable et environnementale »	<p><i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i></p> <p><i>Protéger les populations et les ressources</i></p>	<p>Protéger et mettre en valeur les grandes entités naturelles</p> <p>Gérer durablement les ressources naturelles</p> <p>Réduire les nuisances sonores pour un habitat de qualité et des aménagements adaptés</p> <p>Protéger les espaces et milieux naturels sensibles</p> <p>...</p>
« Valence, ville compacte et partagée »	<p><i>Conforter le rôle de la ville-centre</i></p>	<p>Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines</p> <p>Développer des espaces partagés</p> <p>Rendre la ville perméable</p> <p>...</p>
« Ville accessible et multimodale »	<p><i>Se déplacer autrement</i></p>	<p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu</p> <p>...</p>

- **Principes programmatiques**

De ce contexte particulier, plusieurs principes programmatiques peuvent être mis en évidence :

- **Aménagement global/circulations :**

Le site de l'Epervière fait l'objet d'une requalification globale en vue de structurer un véritable espace touristique de nature et de loisirs. Celui-ci est valorisé et réaménagé dans une logique d'ensemble.

Le projet d'aménagement de l'Epervière se construit autour de l'implantation d'un équipement public structurant à caractère sportif et de loisirs.

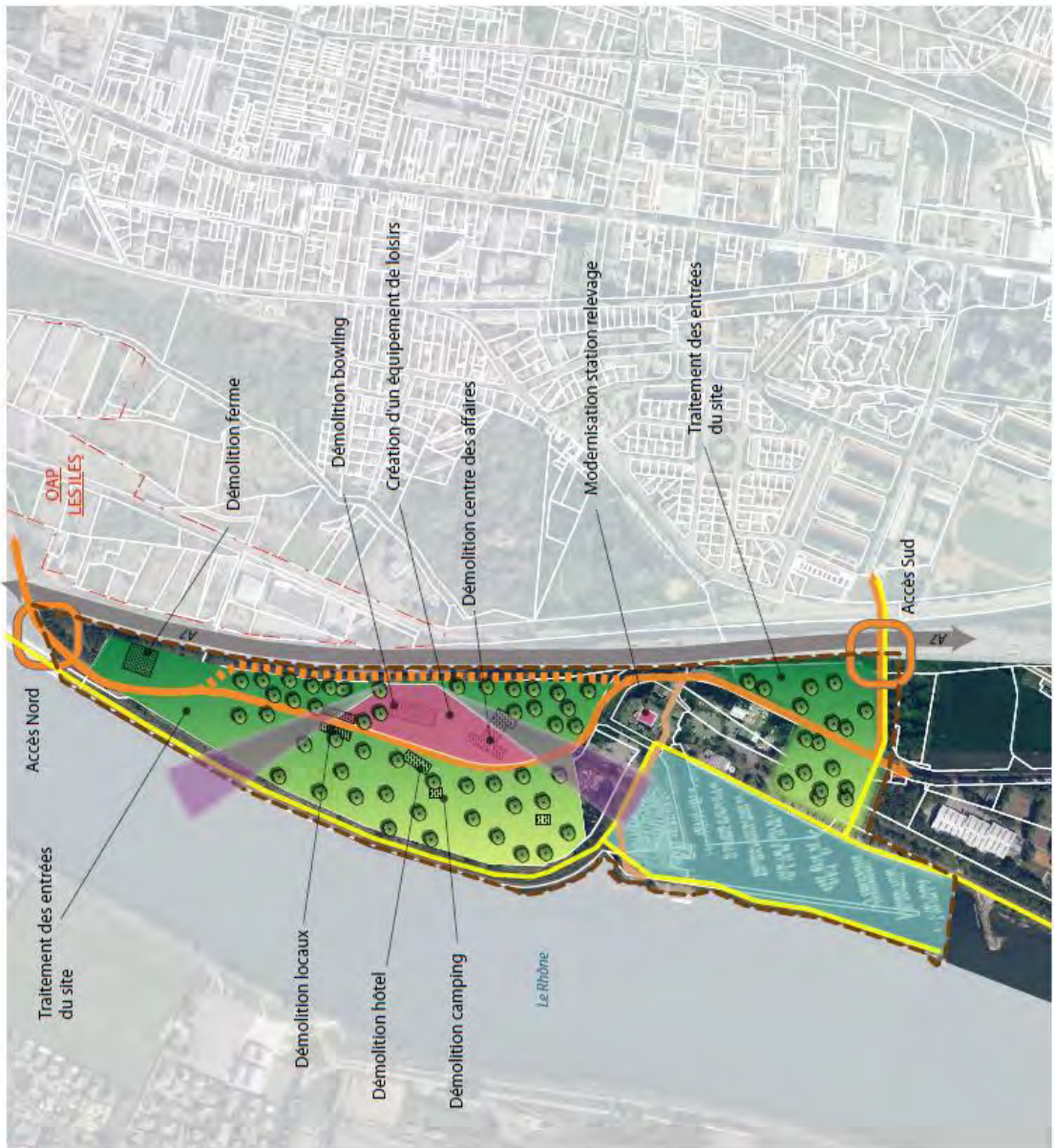
Depuis cet équipement, des cônes de vues valorisent les paysages et favorisent les perméabilités vers le port de plaisance et Crussol.

Le site est structuré de manière à valoriser et à conforter la via Rhôna à travers une coulée verte reliant le centre-ville et le port de plaisance. Le long de cette coulée verte, des espaces verts thématiques (supports de différents usages) sont aménagés : une zone boisée, un espace ludique, un verger / prairie fleurie, un arboretum.

Les entrées du site font l'objet d'une requalification privilégiant la qualité paysagère du site. De nouveaux espaces publics sont créés autour du port et des équipements structurants et sont reliés par une trame de circulations douces permettant de relier ce site au reste de la ville. L'axe principal de desserte fait l'objet de deux implantations potentielles qui permettront d'adapter efficacement la desserte du secteur en fonction des besoins définis par le projet de requalification du site.

- **Activités / équipements :**

- ✓ La création d'un équipement public structurant à caractère sportif et de loisirs s'inscrit dans le cadre d'un aménagement global du site de l'Epervière, visant à réduire la vulnérabilité par la démolition préalable des bâtiments (centre des affaires, ancien bowling et hôtel) et la fermeture du camping existant.
- ✓ La capacité du Port de Plaisance est optimisée.
- ✓ Le réaménagement du site conforte les activités touristiques et de loisirs et stimule l'attractivité économique du secteur.



PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DES ESPACES	CARACTERISTIQUES DU BATI CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
<ul style="list-style-type: none"> — Périmètre de valorisation du site de l'Epervière 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Extension de la capacité du Port de Plaisance ■ Requalification du site de l'Epervière : Espace touristique de nature et de loisirs 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bâtiments à démolir ■ Bâtiments à créer ou à requalifier ■ Voie existante ■ Voie secondaire ■ Voie tertiaire ■ Accès / Sortie à contourner ■ Voie secondaire potentielle ■ Cheminements doux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Espace vert paysager & espaces publics ■ Cône de vues vers Crussol & port de plaisance

2. Secteur de projet Basse Ville OAP n°3 Pour un quartier agréable et ouvert

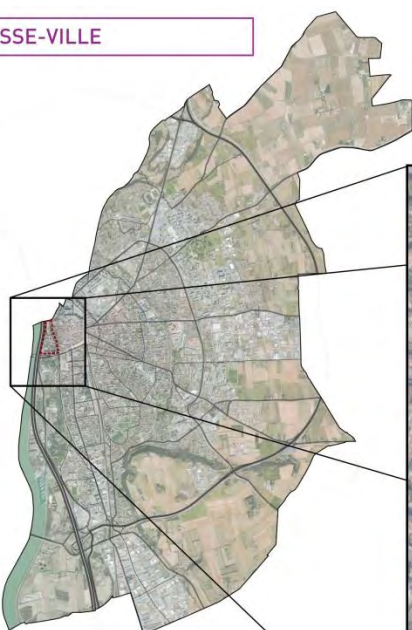
Située à l'Ouest de l'hypercentre, la basse ville joue un rôle d'interface entre les composantes majeures du territoire (centre-ville historique et fonctionnel, autoroute A7, linéaire du Rhône, parc Jouvet, boulevards...). Pour autant, il s'agit aujourd'hui d'un espace relativement délaissé, sans identité particulière. Sa mise en scène est contrariée par l'avenue du Tricastin et par l'autoroute A7. Par ailleurs, le site est essentiellement dévolu à une fonction de stationnement de proximité pour les chalands se rendant dans l'hypercentre. La commune souhaite réinvestir ce quartier et le structurer par rapport aux espaces urbains et naturels environnants.

■ Contexte

Un tissu urbain hétérogène

La basse ville fait partie intégrante du centre-ville d'un point de vue patrimonial. Cependant, elle se caractérise par un bâti de faible densité et hétérogène mais remarquable de par leur valeur patrimoniale : maisons de pêcheurs, bâti XIX^{ème}, logements collectifs d'après-guerre, équipements publics (halle des sports, piscine Jean Bouin aujourd'hui désaffectée, école Perrochon récemment fermée) et bâtiments religieux (Notre-Dame de Soyons). Le quartier présente essentiellement une vocation d'habitat.

3 / BASSE-VILLE



Un quartier partiellement inondable

Le site est concerné partiellement par la Loi Barnier. Celle-ci impose une inconstructibilité de 100 m aux abords de l'A7.

Des espaces publics délaissés

La surface d'espaces "publics", ou d'espaces libres ouverts, est particulièrement importante. Mais ceux-ci se caractérisent par une absence d'aménagement : espaces publics très minéraux, peu entretenus et pauvres en mobilier urbain. Par conséquent, leur vocation première est essentiellement d'accueillir du stationnement.

Une fonction de stationnement prépondérante

Malgré la présence végétale assez marquée du site, les cheminements piétons sont fortement contrariés par les espaces publics mal sécurisés et peu aménagés. Les trottoirs sont ainsi occupés par du stationnement automobile anarchique. Le quartier de la basse ville n'assure pas aujourd'hui son rôle d'interface et d'articulation entre la ville et les berges du Rhône. De plus, le boulevard Gambetta et l'autoroute A7 créent des ruptures fonctionnelles et paysagères.



Parking de la halle des sports

Une ambiance urbaine dégradée



Les démolitions/reconstructions hétérogènes du bâti, l'absence d'alignement des fronts bâtis et l'omniprésence du stationnement automobile dans les espaces publics entraînent une impression de déstructuration et de perte de lisibilité du tissu. Les logements collectifs et les équipements publics sont ouverts sur la rue et côtoient des anciennes maisons de pêcheurs et le bâti du XIX^{ème} qui sont à l'alignement

Cadastre récent

L'effacement du tissu traditionnel et la dévalorisation des espaces publics ont dégradé l'image de la basse ville et contribuent à la dépréciation de la qualité de l'espace et au manque d'attractivité de ce quartier.

Ces éléments concourent à la perte de capacité des espaces publics à être de réels lieux de centralité et conduisent à un cadre de vie peu agréable pour les habitants.

▪ **Objectifs**

Pour ce quartier dépourvu d'urbanité, la commune propose un projet de requalification globale, dont un des objectifs, à terme, est d'ouvrir le site et plus largement la ville sur le fleuve. Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i> <i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Favoriser l'activité touristique, le littoral Rhône et Valence comme ville « Porte d'entrée » Sud Rhône Alpes Conforter l'offre en équipements ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i> <i>Protéger les populations et les ressources</i>	Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine Gérer les risques et nuisances en milieu urbain ...
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i> <i>Conforter le rôle de la ville-centre</i> <i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i> <i>Poursuivre et renforcer la politique de mise en valeur du patrimoine bâti et paysager</i>	Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé Favoriser une densification raisonnée du bâti Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Rendre la ville perméable ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu Mettre en place une politique de maîtrise et de réglementation du stationnement ...

- **Principes programmatiques**

Le réaménagement de ce secteur est guidé par plusieurs principes programmatiques :

- **Aménagement global** : afin d'améliorer l'unité morphologique du tissu urbain de la basse ville, les fronts bâtis sont préservés et font l'objet d'une réglementation stricte (constructions imposées à l'alignement). La requalification des espaces publics (place des Tanneurs et place des jardins) crée une respiration et un nouveau lieu de centralité au cœur même de la basse ville, ouvert sur le front de fleuve. Les bâtiments d'intérêt patrimoniaux sont préservés et mis en scène : Notre-Dame de Soyons, piscine Jean Bouin, maisons des Pêcheurs, façades de la cathédrale et de la halle des sports...
- **Circulation et déplacement** : trois accès et sorties principaux sont définis place René Laennec, avenue du Tricastin et au croisement de l'avenue Gambetta et de la rue Chambaud. L'accessibilité et la qualité urbaine de ces carrefours sera améliorée. Des cheminements piétonniers sont réalisés le long des principales voiries ainsi que dans l'îlot Gambetta/Pêcherie afin de créer une trame adaptée aux mobilités douces reliant les espaces publics et naturels réhabilités du site aux espaces publics extérieurs (haute ville via les côtes, parcs...). Le stationnement sera mutualisé et renforcé à proximité des équipements sportifs notamment (halle des sports).
- **Logements** : l'îlot Gambetta/Pêcherie est restructuré. La création d'une voirie en prolongement de la rue Pêcherie ouvre le quartier sur le fleuve. Le renouvellement urbain sur l'ensemble du quartier est souhaité.





3 / BASSE VILLE

Favoriser l'ouverture de la ville sur le Rhône

Préservation et embellissement du poumon vert

Restructuration et requalification du maillage d'espaces publics

Renforcement d'une centralité

Ouverture de l'espace public sur le fleuve

Débouché de la rue Pécherie à créer sur l'avenue Tricastin

Alignement à créer pour reconstitution d'un front bâti sur le fleuve

Renforcement du stationnement
Création de parking mutualisé

- PERIMETRE ET LIMITES**
 - Périmètre du site d'étude
- VOCATION DE L'ESPACE**
 - Espace public
- CARACTERISTIQUES DU BATI**
 - Front bâti / Principe d'alignement à respecter
 - Emprise à valoriser
- CIRCULATION ET DEPLACEMENTS**
 - Symbole Voie existante
 - Symbole Voie à créer
 - Accès / sortie principal
 - Accès / sortie secondaire
- ACCROCHE avec le Parc**
 - Cheminement piéton / doux
- Zone de stationnement**
- PAYSAGE**
 - Espace vert paysager
 - Ouverture sur le Rhône
 - Transparence et porosité



III. Terrasse 2

1. Secteur de projet Valence Sud 1 OAP n° 4 Avenue Victor Hugo

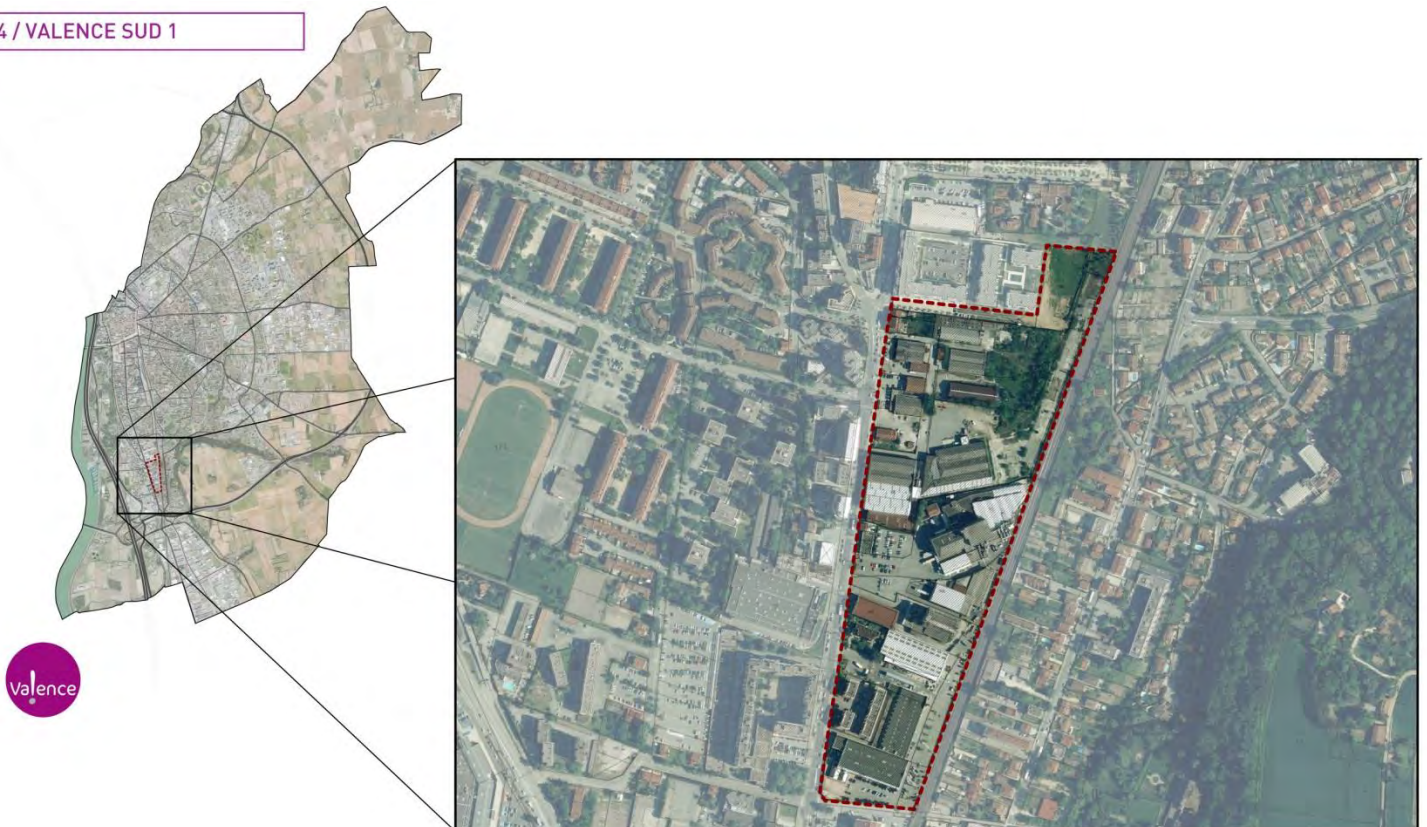
Bordé d'Est en Ouest par l'avenue Victor Hugo et la voie ferrée, le secteur Valence Sud se singularise par son positionnement stratégique et son vaste potentiel de renouvellement urbain. A l'instar du périmètre de projet « Hugo-Provence », ce quartier, situé en entrée de ville, est dépositaire de l'image de la ville. Occupé par des friches et des bâtiments dédiés aux activités, ce secteur est donc propice à une opération de renouvellement urbain essentielle pour l'évolution du tissu urbain de Valence.

- -Contexte

Une localisation idéale

En termes d'attractivité, la situation géographique du quartier (proximité de l'autoroute et des pôles d'activités, avenue Victor Hugo...) est en atout indéniable pour garantir le succès de la requalification du site.

4 / VALENCE SUD 1



Un tissu urbain disqualifié

Dépourvu d'identité urbaine, ce quartier est composé de deux sous-secteurs marqués par de fortes disparités, qu'ils s'agissent des typologies ou des destinations :

- au Nord, des friches industrielles et quelques commerces en activité ;
- dans sa partie Sud, des activités économiques et commerciales. Les locaux commerciaux de faible hauteur le long de l'avenue côtoient des bâtiments industriels de plus grande hauteur en arrière-plan. Le secteur accueille également un ensemble de quatre immeubles d'habitat collectif (R+4).



Vue du secteur Valence Sud depuis la rue Monge

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Conforter l'offre en équipements ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i>	Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i> <i>Conforter le rôle de la ville-centre</i> <i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i>	Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé Favoriser une densification raisonnée du bâti Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Rendre la ville perméable Développer les pôles de centralité ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu ...

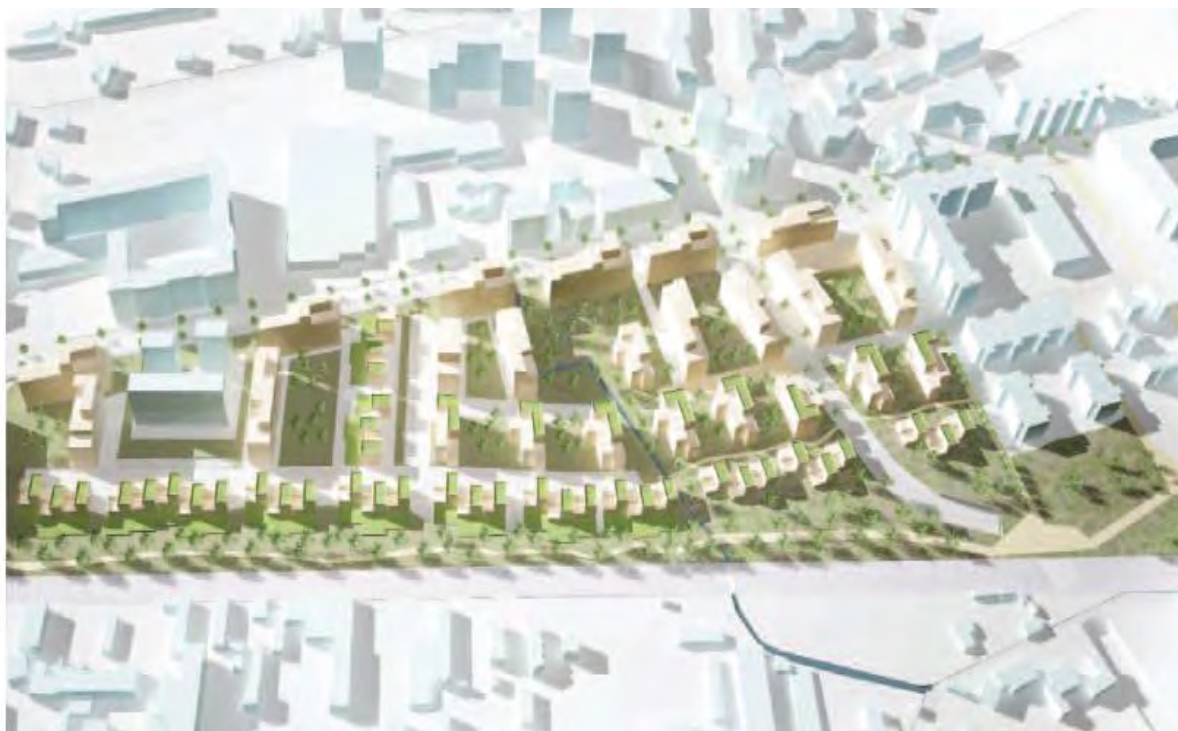
■ Principes programmatiques

- **Logements / Activités** : différentes typologies d'habitat sont prévues en termes de formes (intermédiaire et collectif) et de statut d'occupation (marché libre et logements aidés). Afin d'éviter l'émergence d'un quartier à l'aspect monolithique, la composition résidentielle d'ensemble suit un plan d'épannelage marqué par des hauteurs différenciées entre les bâtiments implantés le long de l'avenue Victor Hugo et ceux situés en façade arrière, le long de la voie ferrée. Des commerces en rez-de-chaussée seront autorisés à s'implanter. Entre 414 et 506 logements sont envisagés.
Plusieurs îlots du secteur sont concernés par un principe de mixité fonctionnelle : l'objectif est d'y développer 50 % d'habitat et 50 % d'activités économiques (commerces, les bureaux...). Le « drive » et les entrepôts du centre commercial sont maintenus avec la perspective à long terme de réaliser un bouclage viaire du nouveau quartier.
- **Circulation et déplacements** : la trame viaire est conçue pour ouvrir le quartier sur sa périphérie. Bordée à l'Ouest par l'avenue Victor Hugo, le quartier sera desservi par un second axe Nord/Sud le long de la voie ferrée. Ces deux axes seront connectés par un réseau de mails. Ils sont doublés par des venelles uniquement piétonnes ou cyclables. Un franchissement de la voie ferrée est prévu afin de relier le quartier de Fontlozier par l'avenue de la Libération. Le stationnement est organisé en souterrain.
- **Aménagement global** : cette opération de renouvellement urbain doit contribuer à la valorisation de l'entrée de ville sud de Valence. Le site est organisé autour d'un réseau d'espaces paysagers, situés en cœur d'îlot. Un parc à l'orientation longitudinale accompagne le parcours de la voie ferrée jusqu'au parc existant de la fondation Davin. Il est conçu pour différents usages : détente, jeux, stockage des eaux pluviales par des noues paysagées....



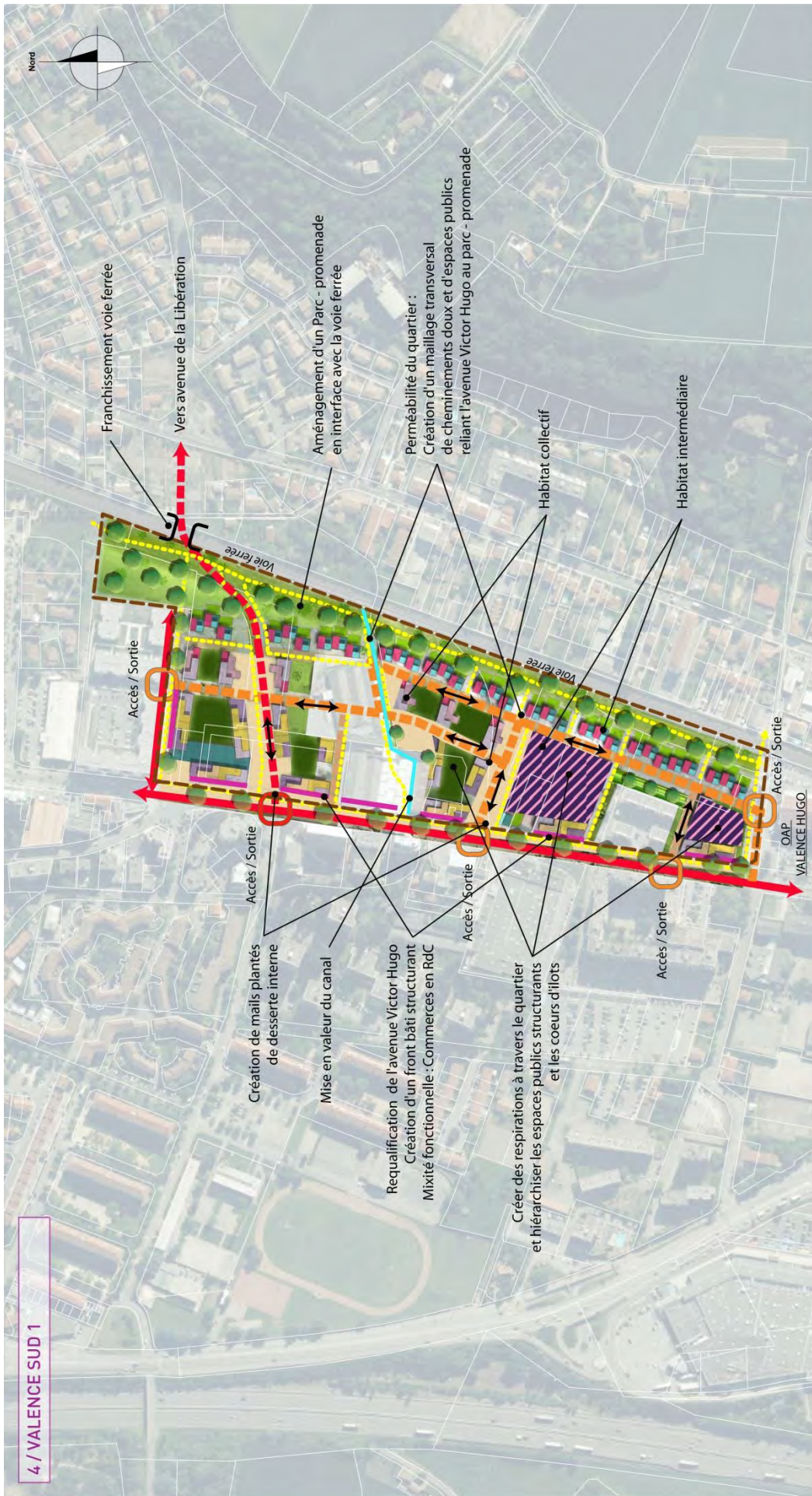
Coupe Voie Nord-Sud du projet





Aktis Architectures





PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CARACTERISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du site d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Mixité fonctionnelle commerces en RdC Espace public Coeur d'îlot Habitat collectif et/ou intermédiaire Mixité fonctionnelle 	<p>Habitat intermédiaire et groupé</p> <ul style="list-style-type: none"> 5.00 m 8.00 m 11.00 m <p>Habitat collectif</p> <ul style="list-style-type: none"> 14.00 m 17.00 m 20.00 m 23.00 m 26.00 m 	<ul style="list-style-type: none"> Symbole Voie existante Symbole Voie à créer Accès / sortie principal Accès / sortie secondaire Voie primaire 	<ul style="list-style-type: none"> Espace vert paysager Mise en valeur du canal Voie secondaire Voie tertiaire Cheminements doux Double sens



2. Secteur de Projet Valence Sud 2 Hugo-Provence OAP n° 5 Une nouvelle entrée de ville, accueillante et attractive

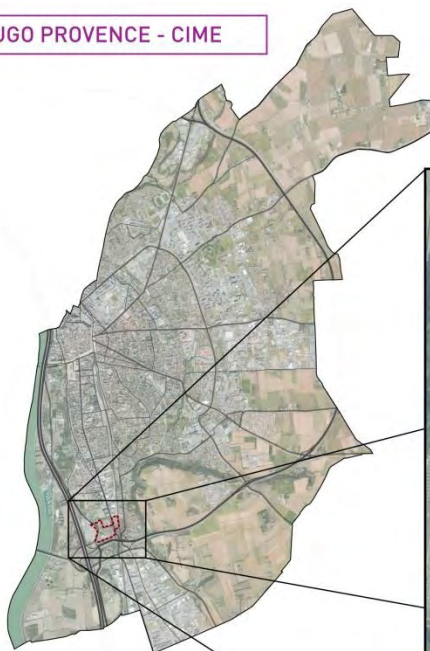
Situé en entrée de ville, le secteur Hugo Provence est un des quartiers dépositaires de l'image de la ville. Son potentiel de renouvellement urbain, son accessibilité, la proximité de zones résidentielles et commerciales plaident pour une opération de requalification favorisant la mixité fonctionnelle.

■ Contexte

Une localisation stratégique

Desservi par l'avenue Victor Hugo, ce secteur constitue le prolongement « naturel » de cette artère commerciale en plein renouvellement. En termes de desserte, ses avantages sont multiples : proximité immédiate de l'A7, de la rocade, du deuxième pont sur le Rhône.... Un projet de création d'un parc-relais est envisagé dans le PDU aux abords du centre commercial Géant Casino.

5 / HUGO PROVENCE - CIME



Des fonctions hétérogènes sans lien

Ses fonctions, diverses, se sont développées au gré des opportunités : commerciale (proximité de grandes enseignes comme Géant Casino, Darty, Leclerc...), les terrains de l'ancien immeuble CIME sur lesquels une opération mixte comprenant du logement, du bureau et des commerces de proximité va s'implanter ; services ou équipements (cabinet médical et paramédical) ; l'immeuble tertiaire « le Sud » ou le LEP Victor Hugo.

On recense plusieurs copropriétés importantes édifiées dans les années 70 : la résidence La Palmyre (2 bâtiments R+4 et R+7), résidence Le Beauregard (2 bâtiments R+4), résidence Le Baudelaire (R+7 / R+8). Outre le logement collectif, l'habitat individuel est également présent dans les rues Colette et Baudelaire. La trame bâtie est donc hétérogène et diversifiée.

Une faible place du piéton dans l'espace public

Les espaces publics sont essentiellement dédiés à la circulation automobile. Les chaussées sont largement dimensionnées et dotées d'équipements à caractère routier : glissières, îlots en béton, giratoire... notamment sur l'avenue de Provence. Les trottoirs sont en revanche restreints voire inexistants. Peu d'espaces verts aménagés ou ludiques sont présents. Seule la rue du Pont des Anglais, réaménagée et re-calibrée à l'occasion des travaux de desserte du 2^{ème} pont, a été traitée au plan paysager.



Rue du Pont des Anglais

Un site sans identité

Le site est dépourvu de qualités urbaines et paysagères :

- un tissu urbain déstructuré composé d'unités foncières très disparates tant par rapport à leur vocation qu'à leur configuration ;
- un paysage urbain et architectural de qualité très médiocre : bâti très pauvre, locaux désaffectés, enseignes envahissantes, absence de végétation entretenue, absence d'alignement bâti ...
- des espaces publics peu qualifiés et surdimensionnés quand il s'agit de voiries ;
- des activités en perte de vitesse dont la rotation rapide ne favorise pas l'amélioration de l'image du secteur...

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<p><i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i></p> <p><i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i></p>	<p>Définir une stratégie d'accueil ciblée à l'échelle du bassin de vie</p> <p>Soutenir la dynamique économique</p> <p>Conforter l'offre en équipements</p> <p>...</p>
« Valence, ville responsable et environnementale »	<p><i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i></p>	<p>Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine</p>
« Valence, ville compacte et partagée »	<p><i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i></p> <p><i>Conforter le rôle de la ville-centre</i></p> <p><i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i></p>	<p>Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé</p> <p>Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes</p> <p>Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines</p> <p>Rendre la ville perméable</p> <p>Développer les pôles de centralité</p> <p>...</p>
« Ville accessible et multimodale »	<p><i>Organiser et articuler les déplacements</i></p> <p><i>Se déplacer autrement</i></p>	<p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu</p> <p>Conforter et améliorer le réseau de transport collectif</p> <p>...</p>

- **Principes programmatiques**

- **Aménagement global :**

La requalification de cette entrée de ville revêt un enjeu fort pour la commune, car il en va de son image. La préservation des vues et l'intégration urbaine et paysagère des projets seront des facteurs déterminants pour la qualité de l'ensemble.

L'avenue V. Hugo sera structurée par un alignement de part et d'autre des façades qui conféreront une ambiance urbaine à cette première séquence de l'avenue, qui s'appuyant sur l'alignement d'arbres existant.

En retour, la rue du pont des Anglais sera elle aussi structurée par une façade au traitement architectural soigné et la rue Kléber sera réaménagée en intégrant les deux cèdres existants au projet.

Face à l'avenue de Provence aujourd'hui réaménagée et paysagée, le projet devra s'inscrire dans une continuité qualitative de l'espace public, en reprenant cet esprit dans programme d'aménagement du futur îlot.

- **Circulations/déplacements/stationnement :** bordé par l'avenue de Provence récemment requalifiée et l'avenue Victor Hugo en projet de requalification à moyen terme, l'ensemble privé qui occupera le site, devra offrir une perméabilité fonctionnelle et visuelle, permettant la liaison entre l'ensemble d'habitation situé à l'Est sur les terrains ex-CIME et le centre commercial Géant Casino à l'Ouest ; la jonction avec le quartier de Valensolles voisin au Nord, devra également être traitée.

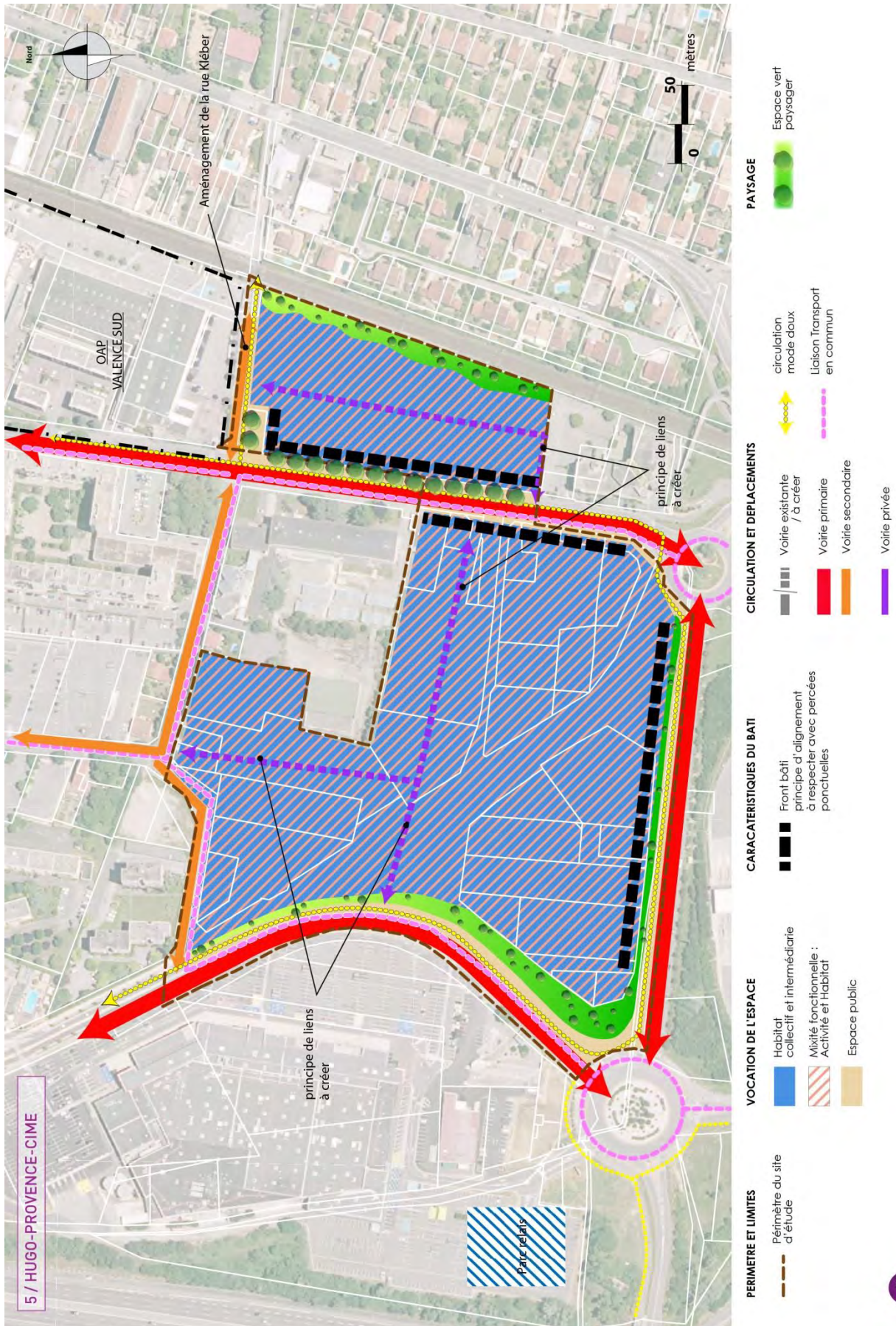
Les stationnements de surface sur l'ensemble de l'OAP devront être mutualisés au maximum pour ne pas dénaturer la qualité du site par une profusion de nappe de stationnement et devront favoriser la qualité paysagère par un traitement soigné.

Une partie des stationnements trouvera sa place en ouvrage souterrain.

La desserte par les transports en commun se fera aux abords immédiats du site, aux environs de l'actuel terminus de la ligne Cité 1 et par les avenues V. Hugo et de Provence.

- **Logements / Activités :** la programmation développera sur l'ensemble du secteur, selon un principe de mixité fonctionnelle, des activités économiques variées (commerces, bureaux...) et de l'habitat. La requalification du secteur doit favoriser le rééquilibrage de l'offre commerciale entre le Nord et le Sud de la commune, en évitant toutefois de fragiliser la fonction commerciale prépondérante du centre-ville.

300 logements environ sont envisagés sur l'ensemble de l'OAP.



3. Secteur de Projet Chauffour OAP n°6 Restructuration et réhabilitation de l'îlot

Singularisé par un tissu urbain déstructuré, mais situé au cœur de la haute ville, l'îlot Chauffour repose sur un socle foncier maîtrisé en quasi-totalité par la ville. La réhabilitation de ce secteur doit faciliter sa participation à l'animation urbaine du centre ancien.

■ Contexte

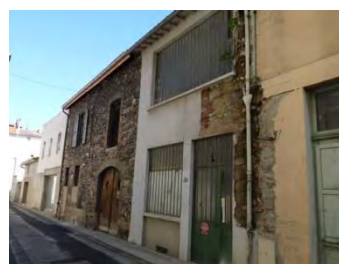
6 / CHAUFFOUR



Un ensemble bâti hétérogène peu mis en valeur

L'îlot Chauffour est composé d'ensembles bâtis répartis sur 2 îlots urbains séparés par la rue Jonchère. Il est constitué de petites maisons de ville (R+2 à R+3) disposés à l'alignement. Ces bâtiments sont soit vacants (en raison de leur état de dégradation), soit occupés par des associations, soit par des activités de services.

Le secteur abrite deux écoles à l'architecture remarquable. Située au cœur de l'îlot, l'école maternelle Chauffour souffre de son manque d'accessibilité et de visibilité. Sa superficie est également limitée au regard de ses besoins. L'école élémentaire Louis Pergaud marque la limite Sud de l'îlot.



Rue Jonchère



Ecole Élémentaire

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

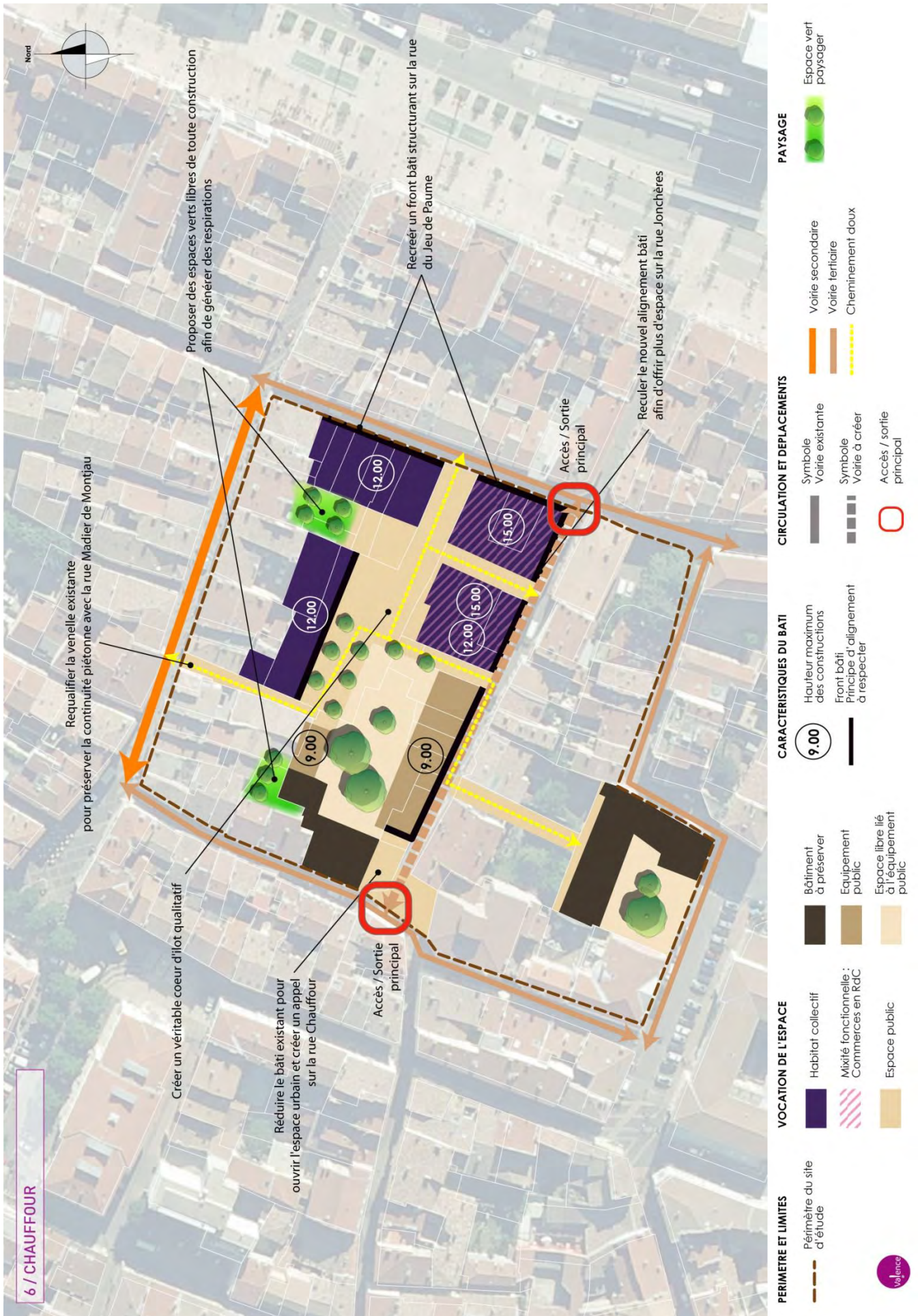
AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Conforter l'offre en équipements ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i>	Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i> <i>Conforter le rôle de la ville-centre</i> <i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i> <i>Poursuivre et renforcer la politique de mise en valeur du patrimoine bâti et paysager</i>	Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé Favoriser une densification raisonnée du bâti Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Développer les pôles de centralité Rendre la ville perméable ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu ...

▪ Principes programmatiques

Plusieurs principes programmatiques encadrent la réhabilitation de l'îlot Chauffour :

- **Aménagement global** : la réorganisation de l'îlot repose sur le réaménagement et l'agrandissement de l'école maternelle. L'aménagement d'un bâtiment neuf en lieu et place d'une construction vacante, rue Jonchère, s'accompagne de la création d'une véritable cour d'école. Les deux écoles sont reliées par un mail planté. Une place agrémentée d'espaces verts et paysagers structure le cœur de l'îlot à la place du parking existant. Elle met en scène l'école et les bâtiments environnant. Un nouvel espace public, à l'angle de la rue Jonchère et de la rue Chauffour, est réalisé afin de valoriser l'entrée urbaine de l'îlot.
- **Logements et mixité fonctionnelle** : l'ensemble bâti situé à l'Est de l'îlot Chauffour sera démoli, sous réserve d'études patrimoniale et typomorphologique le permettant, et remplacé par des petits collectifs, dont les rez-de-chaussée pourront accueillir des commerces. Entre 63 et 77 logements sont envisagés sur le site. Plusieurs îlots du secteur sont concernés par un principe de mixité fonctionnelle : l'objectif est d'y développer 50 % d'habitat et 50 % d'activités économiques (commerces, bureaux...).
- **Circulations et déplacements** : la rue Jonchère est élargie. Des cheminements piétonniers sont aménagés entre les espaces publics réhabilités et facilitent la traversée Nord-Sud de l'îlot. Les îlots sont ouverts et traversant sur le quartier.

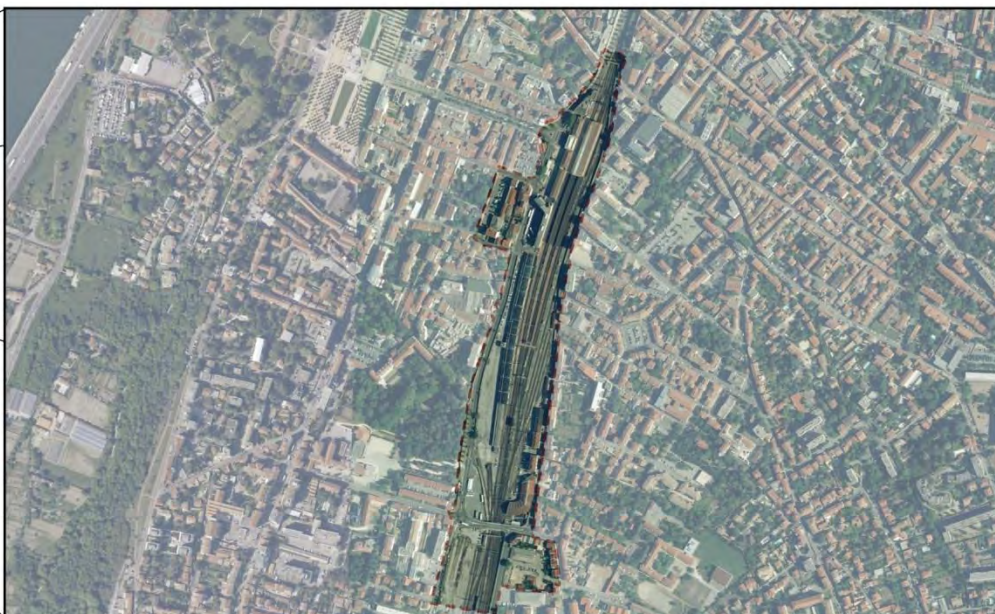




4. Secteur de Projet Gare OAP n°7 Faciliter les déplacements

A l'interface entre le centre-historique et les faubourgs, le secteur de la gare marque un espace de transition et de coupure dans la ville. Au fil du temps, ce secteur s'est banalisé. Sa fonction centrale est insuffisamment mise en scène. Elle n'est pas reliée aux autres centralités (boulevards, parcs...) de la commune. La requalification de ces espaces ainsi que l'amélioration de son fonctionnement multimodal réinscriront le site parmi les principales polarités valentinoises.

7 / GARE



- **Contexte**

Un rôle de pôle multimodal complémentaire aux boulevards

Conjuguant gare ferroviaire (passagers) et gare routière régionale et départementale, le secteur de la gare est complémentaire du pôle bus situé sur les boulevards, dévolu au transport intercommunal (réseau Citéa). De multiples activités y sont également présentes : station de taxi, location de véhicules, station de location de vélo Libélo... Une interconnexion entre le pôle de la gare et le pôle bus existe mais la desserte en bus du pôle gare n'est pas optimale et mal située, le long de la voie ferrée, rue Denis Papin. Par ailleurs, la gare routière atteint aujourd'hui les limites de ses capacités et nécessite d'être agrandie.

Des difficultés d'accessibilité et de fonctionnement aux abords de la gare

La desserte routière de la gare est complexe. Le stationnement de longue durée situé à proximité de la gare est sous-utilisé (notamment le parking en ouvrage souterrain de Q-Park) et le stationnement de courte durée (dépose-minute...) s'effectue illicitement sur la voirie et provoque d'importantes congestions sur le secteur aux heures de pointe. La circulation routière et la gestion du stationnement aux abords de la gare doivent donc être repensées avec une vision d'ensemble.

Un élément de coupure urbaine

L'emprise foncière ferroviaire s'étend tout en longueur sur près de 1000 m. Elle n'est traversée que par deux passages piétons (un passage souterrain situé en continuité de la rue du Clos Gaillard et une passerelle aérienne située au Nord du site) qui ne sont absolument pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Au Sud du secteur d'étude, le Pont de la Cécile permet le franchissement des véhicules, des cycles et des piétons. De manière générale, les voies ferrées constituent donc un élément de coupure urbaine. En outre, la présence de murs d'enceinte aux abords des voies renforce le sentiment de coupure urbaine.

Des friches industrielles à reconvertir des sites mutables identifiés

La partie Nord du secteur est occupée par la gare historique, ses extensions et la gare routière. Des entrepôts et logements sous-exploités et des espaces minéralisés faisant office de parking (terrains SERNAM) constituent la partie Sud-Ouest du secteur. Ces friches urbaines situées en plein cœur de ville constituent une véritable opportunité pour la mutabilité du tissu urbain. De l'autre côté de la voie ferrée, sur la partie Sud-Ouest, le site est constitué de bâtiments pour partie délabrés, de logements de fonction pour le personnel SNCF et du bâtiment de la Rotonde, d'intérêt patrimonial. Le dépôt voirie actuel le long de la rue Genissieu constitue également un site mutable à moyen terme. Enfin, plusieurs cœurs d'îlots, aujourd'hui voués à des fonctions de stationnement, pourraient être concernés par des projets de densification (parking Chevandier, parking Chamfort).

Des espaces publics sous utilisés et peu mise en valeur

Du côté Est de la voie ferrée, le Parc Chamfort, enclavé dans le tissu urbain existant et sous-utilisé et peu mis en valeur. Les espaces publics du secteur sont quasi inexistantes et peu valorisés au regard de l'importance fonctionnelle de la gare : trottoirs et bandes cyclables étroites, absence d'espaces publics végétalisés, minéralisation importante du parvis de la gare, perspective de la gare depuis le champ de Mars peu mise en valeur... Cette faiblesse de l'aménagement se traduit également par un manque de fonctionnalité du site, notamment pour la circulation.

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

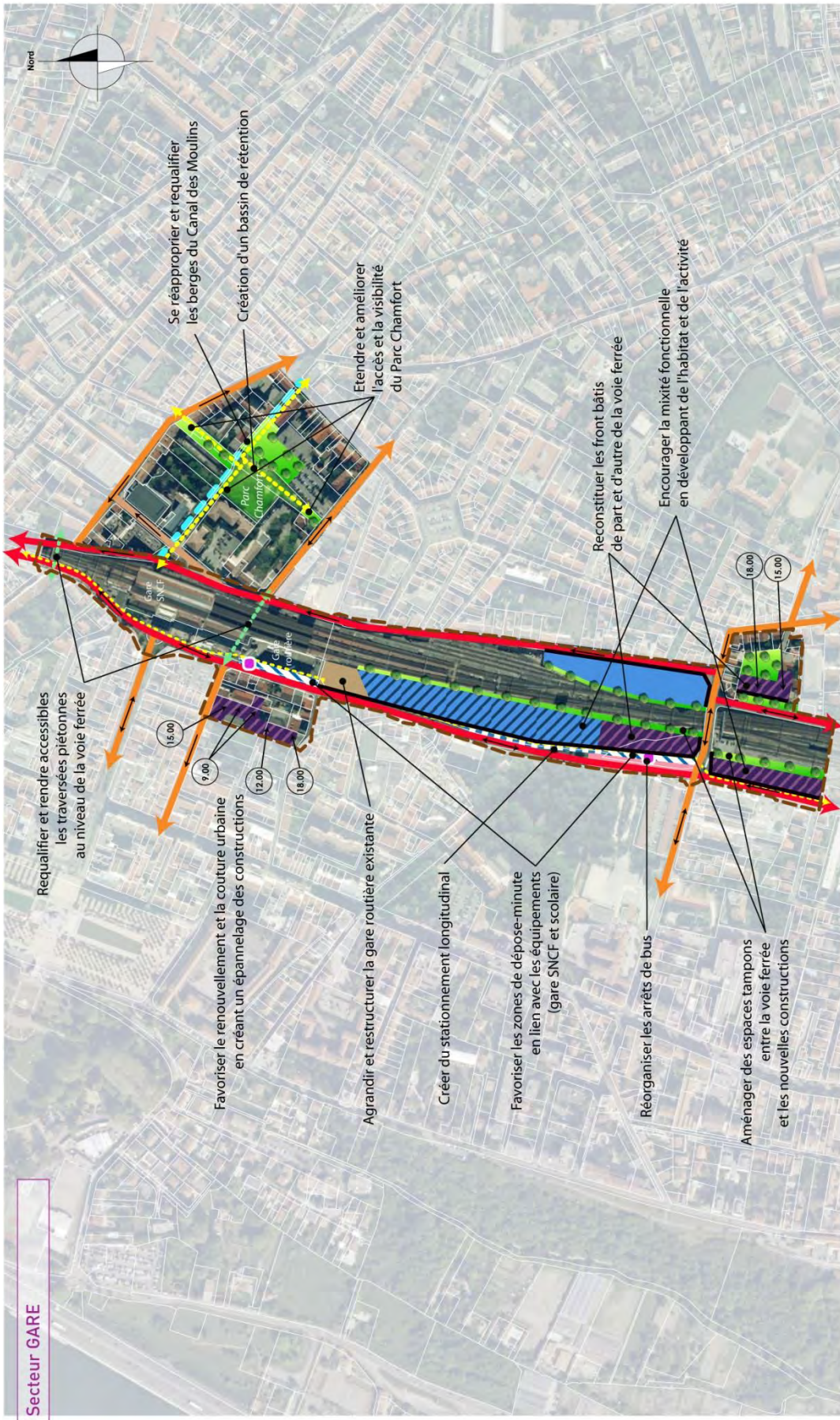
<p>« Valence, ville attractive et rayonnante »</p>	<p>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</p> <p>Renforcer l'accessibilité à la ville depuis les grandes infrastructures de déplacement et favoriser la multimodalité</p>	<p>Conforter l'offre en équipements</p> <p>Soutenir la dynamique économique</p> <p>Développer l'intermodalité et la multimodalité</p> <p>...</p>
<p>« Valence, ville responsable et environnementale »</p>	<p>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</p>	<p>Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine</p> <p>...</p>
<p>« Valence, ville compacte et partagée »</p>	<p>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</p> <p>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</p> <p>Conforter le rôle de la ville-centre</p> <p>Poursuivre et renforcer la politique de mise en valeur du patrimoine bâti et paysager</p>	<p>Maintenir l'effort et augmenter le rythme de constructions à engager</p> <p>Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes</p> <p>Développer les pôles de centralité et des espaces partagés</p> <p>Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines</p> <p>...</p>
<p>« Ville accessible et multimodale »</p>	<p>Organiser et articuler les déplacements</p> <p>Se déplacer autrement</p>	<p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu</p> <p>Rééquilibrer le réseau à partir des axes de mobilité</p> <p>Conforter et améliorer le réseau de transport collectif</p> <p>Mettre en place une politique de maîtrise et de réglementation du stationnement</p> <p>Favoriser l'intermodalité au regard des polarités futures du territoire</p>

- Principes programmatiques

Plusieurs principes programmatiques sous-tendent le projet de valorisation des abords de la gare :

- **Aménagement global** : le projet s'appuie sur la restructuration de la gare routière existante et une valorisation des délaissés et emprises qui accompagnent le parcours de la voie ferrée jusqu'à celle-ci. Cette valorisation passe notamment par la reconstitution de fronts bâtis et l'ouverture sur la ville des emprises bordant la voie ferrée.
- **Logements et mixité fonctionnelle** : des activités liées à la logistique séparés de la voie ferrée par des espaces tampons paysagers doivent être développées jusqu'à la gare routière. Des logements (entre 72 et 87) sont également prévus aux abords de la rue de la Cécile et face à la gare routière. Dans les ilots du secteur concernés par de la mixité fonctionnelle, l'objectif est d'y développer 50 % d'habitat et 50 % d'activités économiques (commerces, bureaux...).
- **Circulations et déplacements** : la rue Denis Papin peu après son intersection avec la rue Cécile est élargie. Des espaces dédiés au stationnement ainsi que des zones de dépose minute sont aménagés. Les arrêts de bus sont réorganisés. Les traversées piétonnes au niveau de la voie ferrée sont requalifiées. Leur accessibilité est améliorée.





7 / Secteur GARE

PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CARACTERISTIQUES DU BÂTI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du site d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat collectif Activité Activité liée au transport/logistique Mixité fonctionnelle : habitat et/ou activité Equipement public 	<ul style="list-style-type: none"> Front bâti Principe d'alignement à respecter 	<ul style="list-style-type: none"> Symbole Voie existante Voie primaire Voie secondaire Voie ferrée 	<ul style="list-style-type: none"> Espace vert paysager Mise en valeur du Canal
			<ul style="list-style-type: none"> Double sens Sens unique Section d'élargissement de voie Zone de stationnement 	
			<ul style="list-style-type: none"> Cheminements doux Traversée piétonne sous voie ferrée Arrêt de bus 	

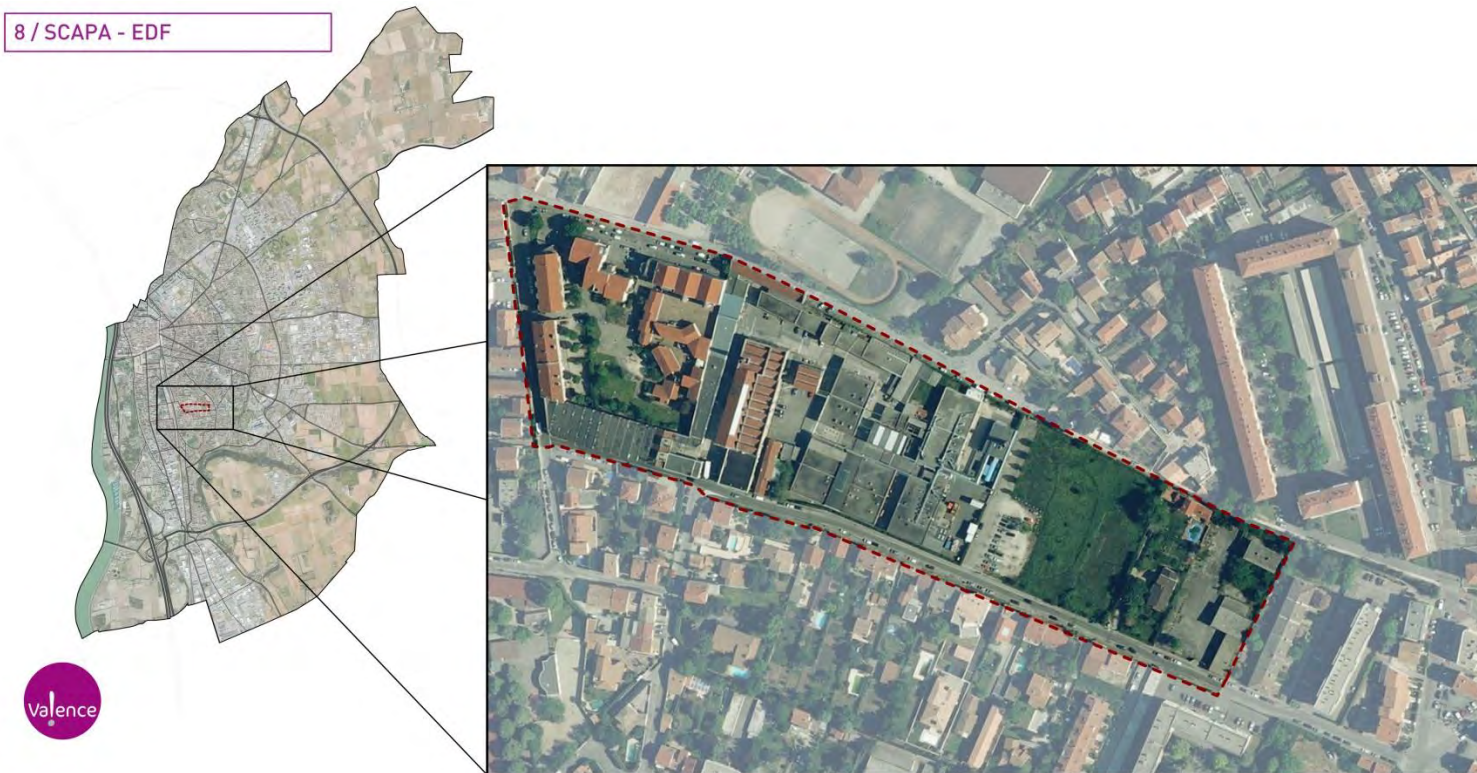


5. Secteur de Projet Chateauvert

a) Restructuration du site industriel SCAPA-EDF OAP n°8

Située au cœur du quartier Chateauvert, l'entreprise SCAPA souhaite délocaliser son usine d'activités. La requalification du site constitue une opération de greffe urbaine à vocation résidentielle, symbole d'un renouvellement réussi du tissu urbain.

■ Contexte



Un quartier résidentiel

Si le site est à vocation d'activités, le quartier présente une fonction résidentielle prédominante. Plusieurs typologies d'habitat se côtoient : habitat collectif (jusqu'à R+5), habitat individuel groupé et habitat individuel pur. Un important ensemble d'habitat collectif en R+3 est situé à l'Ouest du secteur sur une emprise de près d'un hectare. Les commerces les plus proches se situent rue Chateauvert.



Une trame viaire à redéfinir

A l'heure actuelle, aucune voie transversale publique ne traverse le site. Les voies qui bordent le secteur (rue Branly et rue Chateaubriand) sont de faible gabarit et partiellement en sens unique. Elles assurent principalement une desserte locale depuis la rue Chateauvert.



Les circulations douces se résument aux chemins qui longent les canaux qui parcourent le quartier.

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Conforter l'offre en équipements ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i>	Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine ...
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i> <i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i> <i>Conforter le rôle de la ville-centre</i>	Maintenir l'effort et augmenter le rythme de constructions à engager Diversifier l'offre pour un logement abordable Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes Développer les pôles de centralité et des espaces partagés Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Rendre la ville perméable ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu ...

- **Principes programmatiques**

Plusieurs principes programmatiques doivent guider l'aménagement du site :

- **Logements/ Equipements** : le site accueillera le regroupement de trois EHPAD (établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) d'une capacité estimée à 200 lits. Cet équipement sera complété par un programme d'environ 25 logements destinés aux personnes seniors. Le projet de renouvellement urbain du site de SCAPA-EDF sera complété par des programmes de logements collectifs et intermédiaires. Les hauteurs des bâtiments seront maîtrisées et l'épannelage des constructions sera progressif, permettant de structurer la rue Branly (10 à 17 m).

Environ 170 logements sont envisagés sur le site. Ces 170 logements se répartissent comme suit :

- environ 70 logements sont déjà programmés à l'est du site (autorisation délivrée en 2013) ;
 - 25 logements seniors viendront compléter le programme de l'EHPAD ;
 - 70 logements environ seront réalisés à l'ouest de la nouvelle voie – le gabarit de ces derniers n'excèdera R+3+attique côté rue Chateaubriand et R+2 rue Branly.
- **Circulation/Déplacement** : un axe Nord-Sud est créé à l'intérieur du site permettant de relier la rue Chateaubriand à la rue de Branly. Cette voie permettra de desservir les programmes limitrophes, en premier lieu l'EHPAD. Des cheminements doux sont créés favorisant la perméabilité du futur quartier et permettant d'assurer la continuité piétonne le long des canaux existants. Une connexion piétonne est également à envisager entre le parc résidentiel situé à l'Ouest du site et la rue Branly. L'élargissement de la rue Branly est à prévoir afin de sécuriser les cheminements piétons et cycles ainsi que les déplacements routiers.
 - **Aménagement global** : les espaces publics et les îlots constructibles s'intégreront dans une composition paysagère d'ensemble. Des fronts bâtis sont créés le long des voies pour faire écho aux alignements existants.





b) Les Baumes-La Palla : du nouveau à Chateaufort OAP n°9

Au cœur du quartier de Chateaufort, desservis par l'avenue de la Libération et proches des réseaux de transport en commun, les stades Bonnardel et des Baumes du quartier de la Palla se prêtent à une opération de greffe urbaine.

■ Contexte

9 / LES BAUMES - LA PALLA



Un tissu résidentiel hétérogène

L'environnement dans lequel s'inscrivent ces stades est singularisé par sa mixité urbaine. S'il est prédominant, l'habitat pavillonnaire côtoie aussi de l'habitat collectif. L'animation urbaine du quartier est assurée par des activités commerciales (rue Chateaufort et avenue de la Libération), des services de proximité et des équipements scolaires et universitaires (IUFM, Ecole Abel et Rolland...).

Un quartier en pleine mutation

La dynamique de transformation du quartier dans lequel se situent les stades est patente :

- plusieurs projets urbains sont en gestation à proximité du site (Petites sœurs des Pauvres, SCAPA-EDF, dépôt voirie...) ;
- il fait l'objet de projets d'aménagement paysagers : extension du parc de la fondation Davin, création de l'ENS de Chateaufort, protection de la zone humide de l'Evêché et de la zone humide de Laprat...

Peu d'espaces verts publics

Les espaces verts publics de proximité sont éparses et peu nombreux (parc de Chateauvert, parc fondation Davin, parc Chamfort...). Une trame verte et bleue est néanmoins dessinée par les canaux, par les espaces boisés classés et par les jardins familiaux présents le long de l'avenue du Maréchal Juin.

Deux stades difficilement accessibles

Le Stade des Baumes (au Nord) et le Stade Bonnardel (au Sud) sont desservis par un réseau d'impasses (allées Katia et Maurice Krafft, impasse du stade et allée Paul Rouquette). Le site est donc enclavé et peu accessible.



Stade des Baumes



Stade Bonnardel

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Conforter l'offre en équipements ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i>	Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine Protéger et mettre en valeur les grandes entités naturelles
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i> <i>Conforter le rôle de la ville-centre</i> <i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i>	Maintenir l'effort et augmenter le rythme de constructions à engager Diversifier l'offre pour un logement abordable Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Rendre la ville perméable Développer les pôles de centralité et des espaces partagés ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Organiser et articuler les déplacements</i> <i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu Mettre en place une politique de maîtrise et de réglementation du stationnement ...

- **Principes programmatiques**

Plusieurs principes programmatiques guident l'aménagement du site :

- **Aménagement global** : le stade Bonnardel, idéalement situé le long de l'avenue des Baumes est requalifié en quartier urbain résidentiel pouvant accueillir des commerces de proximité. Les volumes bâtis suivent un plan d'épannelage marqué par un jeu de hauteurs qui facilite l'insertion du projet dans son environnement. Le stade des Baumes conserve sa vocation sportive avec le maintien du stade et de l'espace vert sur la partie Ouest, à l'emplacement de l'actuel bassin de rétention. Deux poches d'habitat groupé sont installées au sud du stade des Baumes pour compléter le tissu urbain environnant.

Des espaces paysagers encadrent les futures constructions, notamment en bordure de site, afin de faciliter la transition avec le tissu urbain existant et d'assurer des transparences visuelles paysagères. Des liaisons douces seront aménagées de façon à desservir le site et à le connecter au reste du quartier en s'appuyant notamment sur les trames vertes et bleues (canal) existantes.

- **Circulations/déplacements** : l'armature viaire du site est repensée afin de le désenclaver. Un maillage de voies secondaires complète la trame viaire pour assurer la desserte des îlots. Les cheminements piétons sont intégrés au cœur du quartier, un axe principal est créé le long du canal, permettant d'atteindre facilement l'arrêt de bus existant sur l'avenue de la Libération.



Exemples de cheminements piétons en cœur de quartier (Angers)

- **Logements** : la philosophie du projet garantira la bonne intégration des programmes de logements dans ce quartier résidentiel. Des équipements commerciaux pourront se développer en rez-de-chaussée côté avenue des Baumes afin de répondre aux besoins des habitants du quartier et de contribuer à son animation urbaine. Le site devrait accueillir environ 100 logements.



Ambiance paysagère recherchée dans le futur quartier

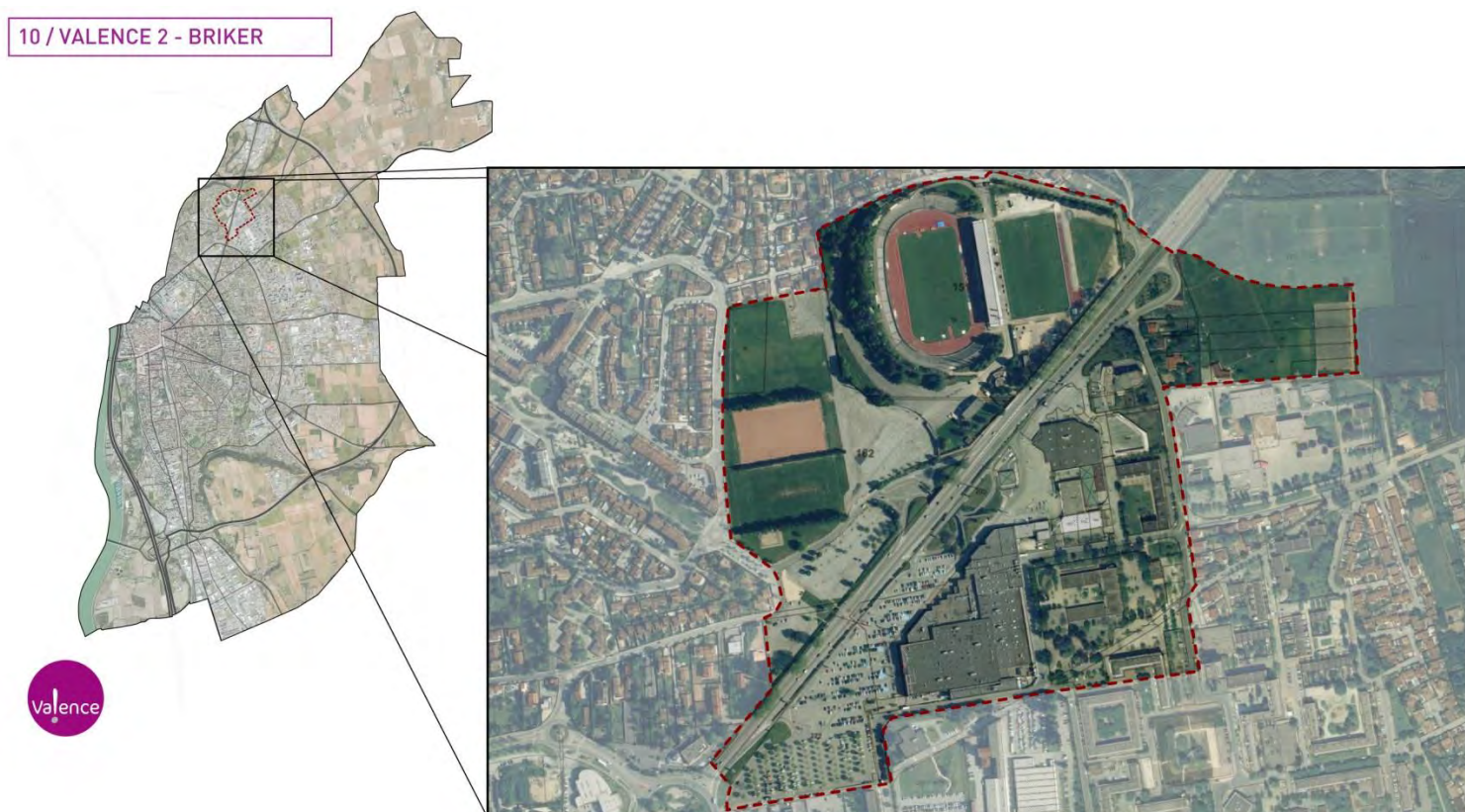


IV. Terrasses 3 & 4

1. Secteur de Projet Valence 2-Briker OAP n° 10 Vers une nouvelle entrée de ville

Organisée autour de l'avenue de Romans, cette entrée de ville –une des principales de la collectivité- nécessite d'être requalifiée pour améliorer son fonctionnement et son urbanité, altérée notamment par l'absence de cohésion entre les différentes fonctions du quartier et le caractère très circulant et infranchissable de l'avenue de Romans.

■ Contexte



Mixité fonctionnelle

Le secteur est personnalisé par sa mixité fonctionnelle : commerces, services (résidence hôtelière, centre commercial, restaurants, CAF...), des équipements (stade Pompidou, école Vallès...) et logements (collectifs principalement).

Une multitude d'espaces ouverts non structurés

Les espaces ouverts s'étirent sur de très grandes surfaces. Ils sont caractérisés par :

- des fonctionnalités principalement liées à la circulation (chaussées, stationnement, terminus bus, aire de retournement) ;
- un manque de structuration dans leur morphologie et une absence d'aménagements paysagers ;
- une confusion dans leurs statuts : rues, mail piéton et parkings sont parfois indistincts ;
- une disproportion des dimensions de certains espaces d'articulation : l'échangeur qui donne accès au parking de Valence 2, au stade Pompidou et au quartier Chamberlière représente la même surface que le grand rond-point Kennedy de l'avenue de Romans au sud du site (lui-même est surdimensionné).



Des espaces qui s'opposent

Les différentes fonctions du site ne sont pas liées : le centre commercial tourne le dos au quartier du Plan, la CAF à son accès principal sur le parking du centre commercial. Quant à l'avenue de Romans, elle sépare de manière très forte l'Est et l'Ouest du site en isolant particulièrement le quartier de la Chamberlière.



La partie basse du complexe sportif Pompidou, l'avenue de Romans, le centre commercial et les premiers logements collectifs du Plan

Au total, la faible densité bâtie, l'usage impératif de l'automobile, le caractère disproportionné des équipements nécessaires à cet usage ainsi que l'absence quasi-totale d'espace public réellement formalisé laissent un sentiment de confusion et d'absence d'identité urbaine.

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<p><i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i></p> <p><i>Renforcer l'accessibilité à la ville depuis les grandes infrastructures de déplacement et favoriser la multimodalité</i></p>	<p>Conforter l'offre en équipements</p> <p>Soutenir la dynamique économique</p> <p>Développer l'intermodalité et la multimodalité</p> <p>...</p>
« Valence, ville responsable et environnementale »	<p><i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i></p>	<p>Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine</p>
« Valence, ville compacte et partagée »	<p><i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i></p> <p><i>Conforter le rôle de la ville-centre</i></p> <p><i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i></p>	<p>Maintenir l'effort et augmenter le nombre de construction à engager</p> <p>Diversifier l'offre pour un logement abordable</p> <p>Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes</p> <p>Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé</p> <p>Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines</p> <p>Rendre la ville perméable</p> <p>Développer des espaces partagés et les pôles de centralité</p> <p>...</p>
« Ville accessible et multimodale »	<p><i>Organiser et articuler les déplacements</i></p> <p><i>Se déplacer autrement</i></p>	<p>Rééquilibrer le réseau à partir des axes de mobilité</p> <p>Conforter et améliorer le réseau de transport collectif</p> <p>Favoriser l'intermodalité au regard des polarités futures du territoire</p> <p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu</p> <p>...</p>

- **Principes programmatiques**

Plusieurs principes programmatiques guident l'aménagement du site :

- **Circulation / déplacements** : l'avenue de Romans est requalifiée en boulevard urbain afin de créer une véritable entrée de ville (suppression de l'échangeur et création de carrefours intermédiaires entre les giratoires existants). La requalification de la voirie s'accompagne d'une amélioration de la desserte par les transports en commun le long de l'avenue de Romans. Un axe de transport en commun plus direct est proposé entre le quartier du Plan et de la Chamberlière, le long de la rue Védrines, le long de la rue Ader/Becquerel prolongée ou le long de la rue Claude Bernard. Il permet ainsi la desserte plus aisée du parc-relais réalisé aux abords du stade Pompidou. La trame viaire de l'îlot Briker est recomposée avec la création d'une nouvelle voie. Les cheminements doux sont généralisés. Les aires de stationnement dédiées aux surfaces commerciales en front de l'avenue de Romans sont réaménagées de manière à privilégier la mutualisation des infrastructures d'accès et de stationnement entre les différents équipements commerciaux. Ces emprises dévolues au stationnement sont non closes, leur traitement est végétalisé, notamment les espaces de stationnement sur lesquels la plantation d'arbres de haute tige est privilégiée.
- **Logements / commerces** : l'îlot Briker (190 à 240 logements prévus) est requalifié et recomposé selon un principe de mixité fonctionnelle. Des logements collectifs, groupés et intermédiaires, des bureaux, des commerces et des services sont prévus. Globalement, 275 à 336 logements sont envisagés sur le site de l'OAP. Une nouvelle surface commerciale s'implante à l'angle de la rue Barbu et de la rue Védrines, permettant de redynamiser l'attractivité commerciale du secteur de Valence 2. A plus long terme, activité commerciale et logements pourront s'implanter sur les friches existantes au Nord de l'avenue de Romans.



- **Aménagement global** : la requalification de l'avenue de Romans en boulevard urbain, la création de liaisons multimodales entre les quartiers de la Chamberlière et du Plan et le réaménagement des aires de stationnement situées en front de l'avenue de Romans avec l'implantation d'une nouvelle surface commerciale sont au cœur des principes qui vont guider la requalification et l'aménagement du secteur. Un front paysager est aménagé en bordure de l'avenue de Romans.



2. Secteur de Projet Frange Est Pour une urbanisation maîtrisée

Ceinturée par la rocade dite « LACRA » (liaison autoroutière de contournement routier et autoroutier), la « frange Est » regroupe les lieux-dits du Grand Charmagnol, La Bayot, Gounier, Les Martins, Petit Rousset, Grand Rousset et Maninet.

Les limites urbaines Est de la commune de Valence se composent de zones mitées où s'entremêlent zones dévolues à de l'activité économique, secteurs d'habitat peu denses, bâtiments désaffectés, maisons isolées.... Ce mode de développement, fortement consommateur d'espace, est dépourvu d'une réflexion d'ensemble sur la trame viaire et les formes urbaines et banalise le paysage. La structuration de ces franges, leur densification et la maîtrise de leur urbanisation future ainsi que leur animation urbaine dans l'objectif d'un maintien d'une cohésion et d'une mixité sociale sont de véritables enjeux pour l'avenir de la Ville. Elles conditionnent l'affirmation des limites urbaines dont la ville a besoin pour inscrire son identité.

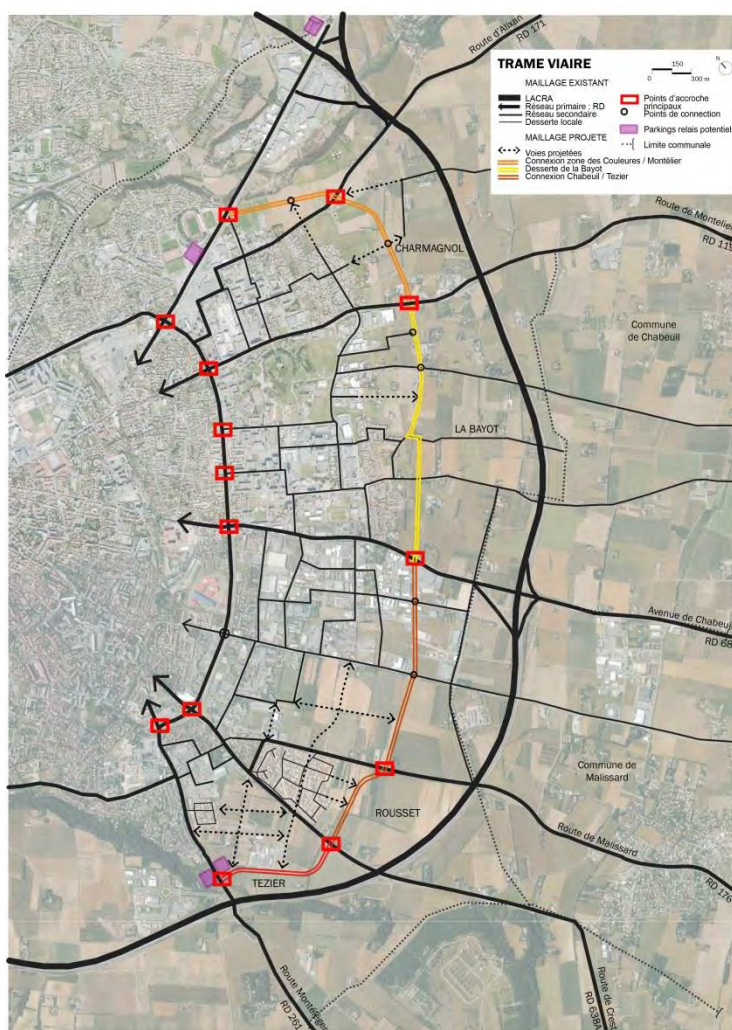
Dans cette perspective, la commune souhaite favoriser l'émergence de différents projets urbains qualifiant véritablement les franges Est de Valence en prenant appui sur une voirie de desserte inter quartiers et la « Via Campo » exclusivement dédiée aux circulations douces.

a) La voie de desserte inter quartiers

La réflexion menée sur le développement de la « frange Est » de la ville prévoit la définition de zones à vocation d'habitat et d'activités économiques, situées de part et d'autre d'une voirie de desserte inter quartiers, reliant Valence 2 au plateau de Lautagne, sur 6.500 mètres de long.

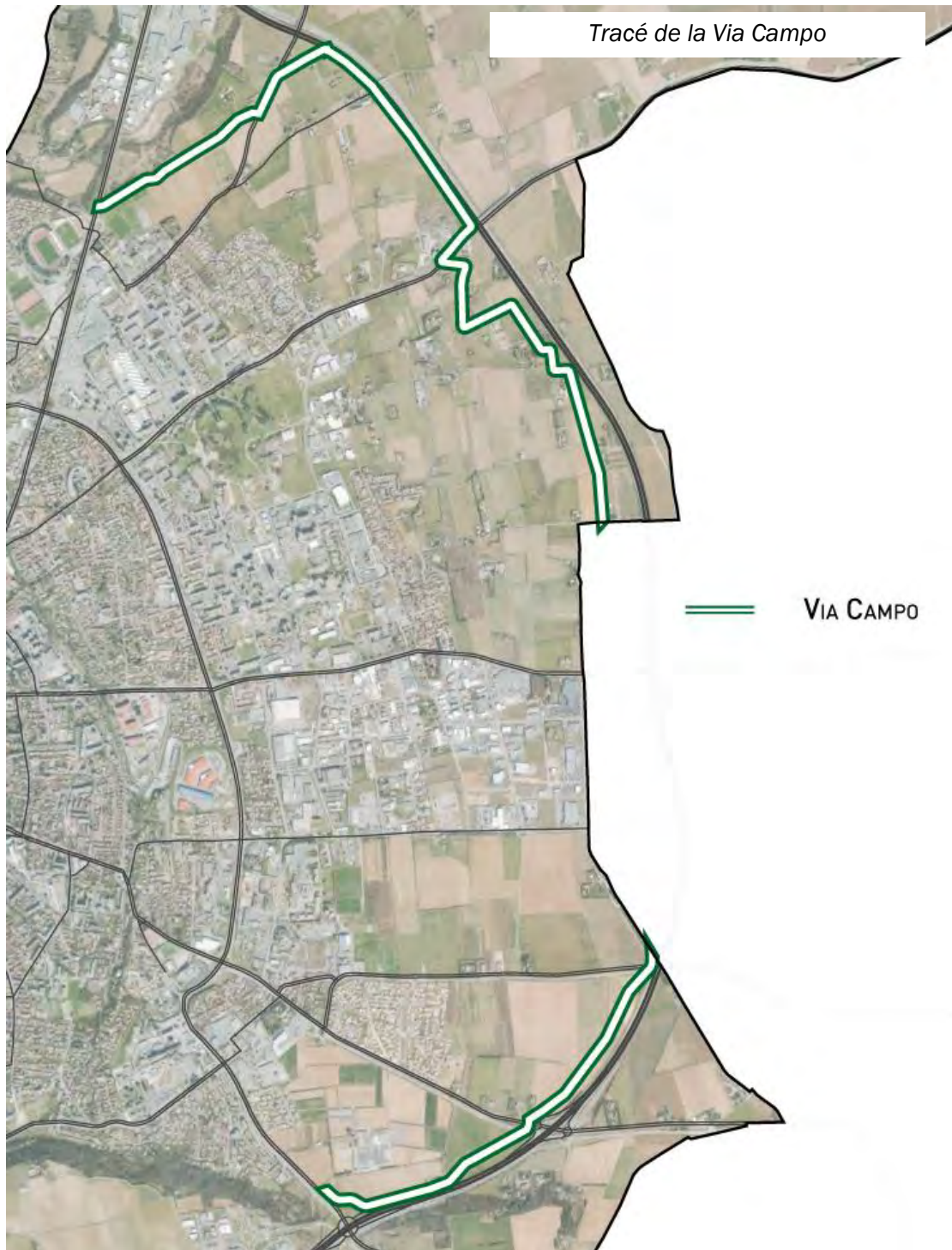
Ponctuée de points d'accroche signifiant les entrées des nouveaux quartiers, cette voirie de desserte associera également des parcs relais à proximité de la rocade (route de Romans, avenue de Chabeuil, route de Montéléger).

Cet axe de desserte secondaire s'insèrera entre les boulevards urbains et la liaison LACRA et présentera un profil adapté en fonction des opérations et / ou secteurs de projets connexes.



b) Via Campo

Le projet d'aménagement d'ensemble intègre également un espace de nature, de loisirs et récréatifs, ponctués d'espaces agricoles de proximité, le long de la LACRA, fédéré par une voie verte, la « Via Campo », la voie de la plaine, en réponse à la Via Rhôna. Elle relie les espaces naturels du Grand Valentinois (la Cartoucherie, le vallon de la Barberolle, le parc Perdrix, le plateau de Lautagne...). Elle signale également les départs des itinéraires de randonnée pédestres vers le plateau du Vercors.



Ambiance des aménagements de la « Via Campo »



Chemin de la Bayot : aménagement sécurisé en bordure de voie

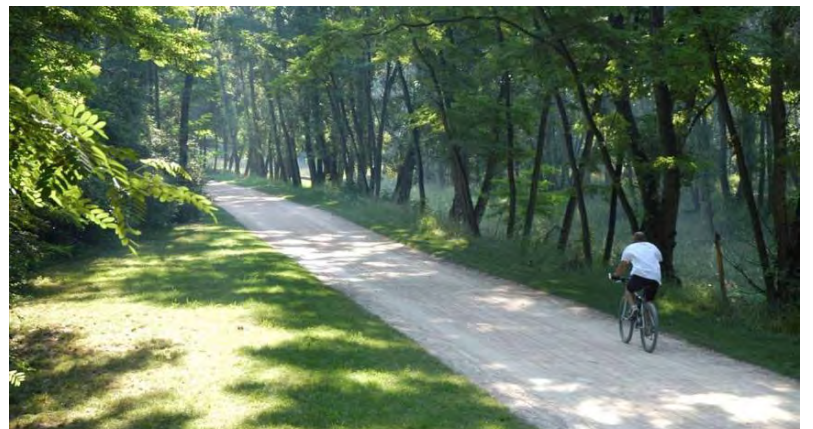
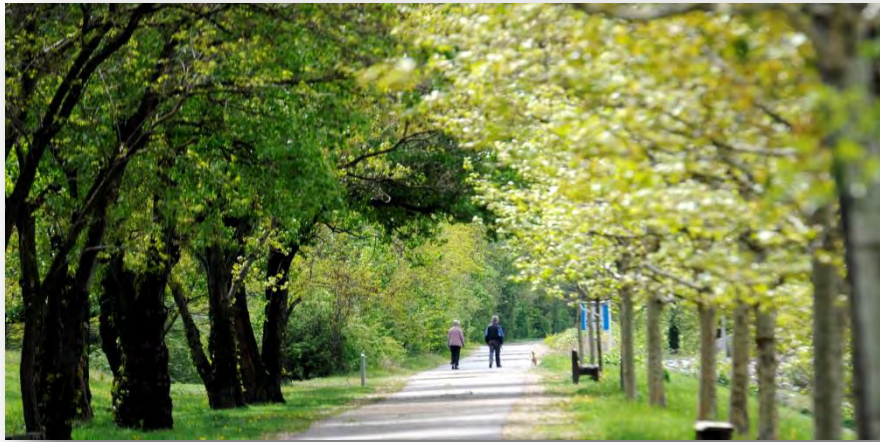


Passage sous la LACRA

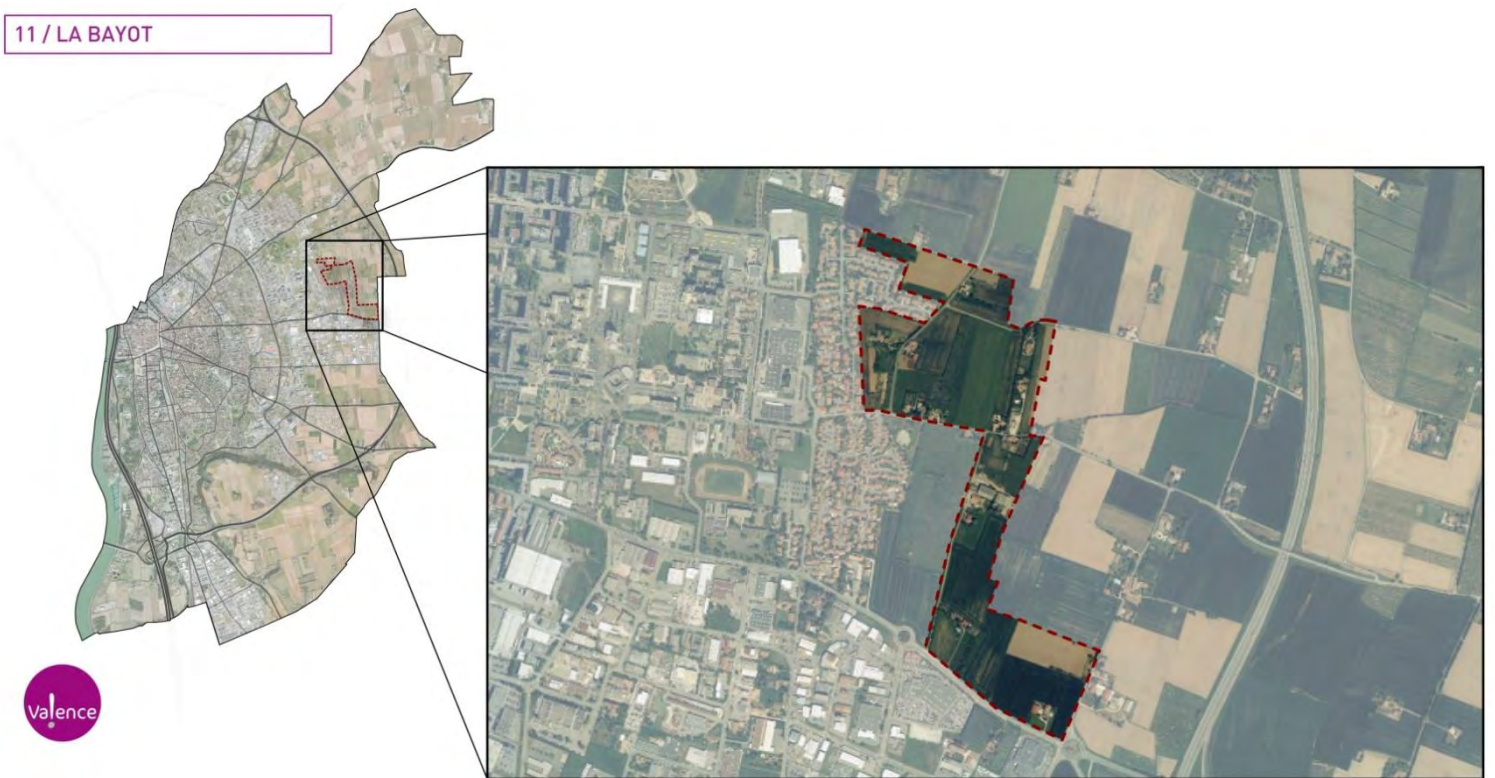


Traversée de la rue de la Forêt

Références aménagement Via Campo



c) La Bayot OAP n°11



- **Contexte**

LE SECTEUR DE LA BAYOT SUR LA TROISIEME TERRASSE

Le site de la Bayot appartient à la 3e et 4e terrasse identifiées dans le PLU. Des engagements en termes de densité et de production de logements sur la 3e terrasse sont engagés par la collectivité.

Sa situation en frange Est, le long de la LACRA - axe routier majeur d'agglomération - a su préserver encore aujourd'hui son caractère agricole. Auparavant, la culture arboricole dominait avec notamment la forte présence de vergers.

Portée par une réflexion stratégique, la ville de Valence imagine le site de la Bayot comme une future extension urbaine maîtrisée, connectée aux tissus résidentiels et économiques proches.



LE SECTEUR DE L'OAP SUR LE SITE DE LA BAYOT

Le secteur de l'OAP correspond à une zone d'urbanisation à court terme en greffe avec le tissu existant. Elle correspond à la zone 1AU du zonage du PLU.



LE SECTEUR DE L'OAP SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU

1AUb1 à dominante habitat

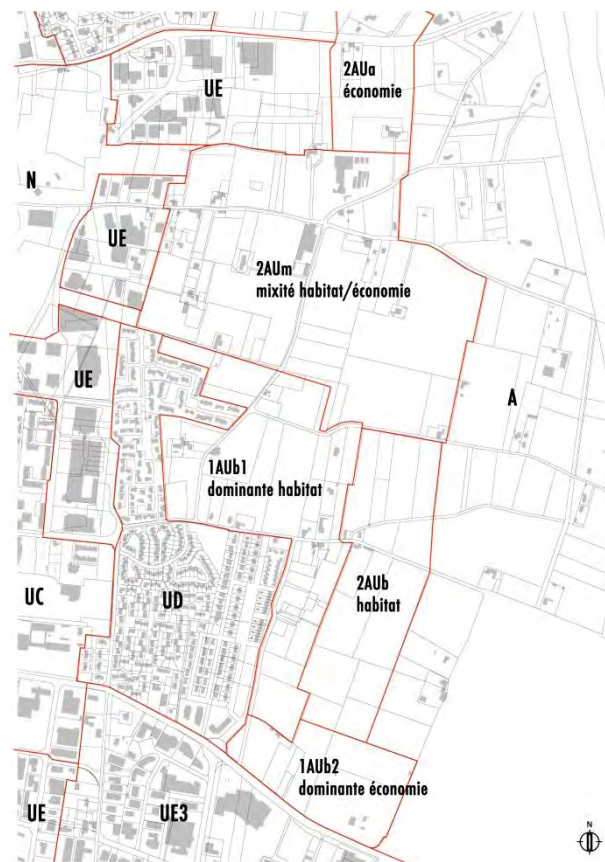
Surface 1AUb1 (m2)	218 475	
tenements occupés	18 970	
lots cessibles	143 860	66%
espaces publics	55 645	25%
surfaces cessibles en ha	14	
nombre de logements	540	38 logt à l'hectare

TYPO	COLLECTIF	LOGEMENT INTERMEDIAIRE	IND GROUPE	LOT LIBRE	TOTAL
SURFACE DE PLANCHER	4 809	16 805	12 942	5 828	40 384
NB LOGTS	65	190	190	95	540
RÉPARTITION	12%	35%	35%	18%	100%

1AUb2 à dominante économie

Surface 1AUb2 (m2)	81 960	
tenements occupés	39 350	
tenements agricoles	15 300	
lots cessibles habitat	4 260	5%
lots cessibles activités	16 680	20%
espaces publics	6 370	8%
surfaces cessibles en ha	0,4	
nombre de logements	16	38 logt à l'hectare

TYPO	COLL	LOGEMENT INTERMEDIAIRE	IND GROUPE	LOT LIBRE	TOTAL
SURFACE DE PLANCHER	110	441	497	315	1 363
NB LOGTS	2	6	6	3	16



TOTAL 1AU

NB LOGTS	67	196	196	98	556
----------	----	-----	-----	----	-----

- Les intentions de projet

PRINCIPES GENERAUX

ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La planète se réchauffe et les changements liés à l'évolution du climat dans les prochaines décennies entraîneront de nombreuses et diverses conséquences sur les villes et les personnes si aucune action n'est engagée dès aujourd'hui, notamment dans le champ de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture.

Adaptation : VIVRE AVEC un climat plus chaud et s'ACCOMODER des impacts connus ou inconnus en cherchant à minimiser la vulnérabilité des territoires et des populations plutôt qu'à chercher à en réduire ses effets.

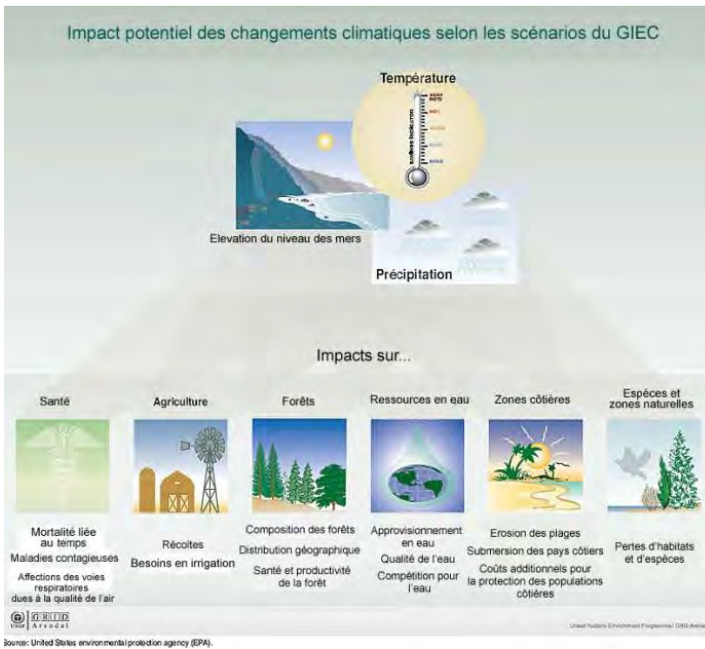
Il s'agit plutôt de tirer des bénéfices de l'évolution du climat, d'en dégager des opportunités pour le système urbain. C'est une nouvelle variable environnementale, une clé d'entrée vers la transition écologique et la résilience urbaine.

Les stratégies d'adaptation cherchent ainsi à développer des villes flexibles, transformables.

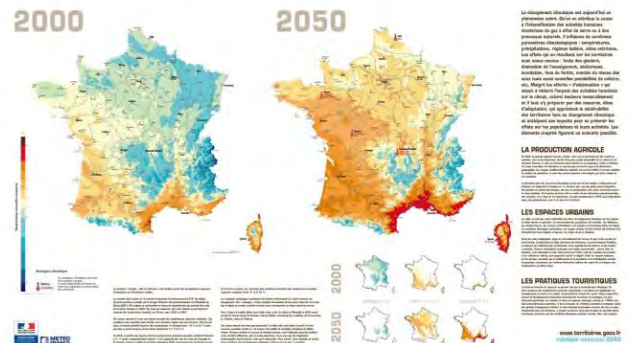
Les impacts du changement climatique en France

De manière globale, les évolutions climatiques entraîneront une hausse des températures :

- en hiver, un réchauffement marqué de la partie Est de la France.
- en été, une hausse globale des températures sur l'ensemble de la France de l'ordre de +2,0 à +4,8°C sur la période 2081-2100 (période de référence 1986-2005) selon le 5ème rapport du GIEC (2014).



Les territoires français face au changement climatique



S'INSCRIRE DANS LE PAYSAGE EXISTANT

1 - intégrité du tissu bâti

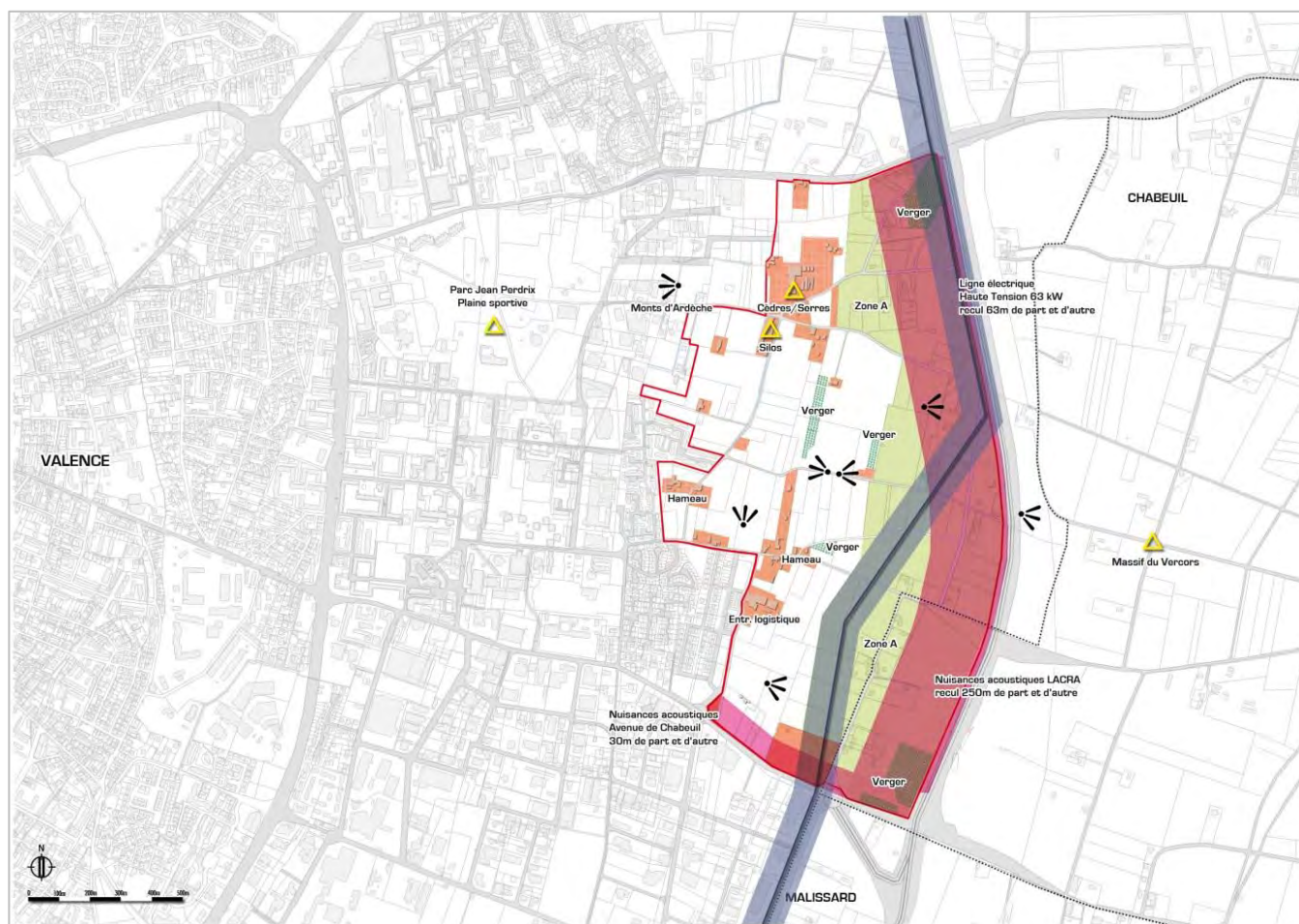
Le secteur de la Bayot n'est pas vierge de toute urbanisation. Dans le respect des résidents et dans un souci d'économie, les habitations existantes seront maintenues dans le cadre du projet. Plus ou moins source de nuisances, les activités présentes aujourd'hui participent à la mixité fonctionnelle. Elles seront maintenues, en limitant la promiscuité avec l'habitat.

2 - préserver le petit comme le grand paysage

Le site bénéficie de vues remarquables sur le Massif du Vercors, les monts d'Ardèche et le château d'eau du parc Jean Perdrix. Il s'agira dans le cadre du projet de les préserver et de les valoriser. Les éléments de paysage de la Bayot (silos, cèdres, vergers) sont essentiels pour l'aménagement du site, ils donnent des repères, guident le visiteur, préservent un caractère rural.

3 - appliquer le principe de précaution face aux nuisances

Le site présente des zones de nuisances fortes induites par les niveaux de trafic importants sur la LACRA, l'avenue de Chabeuil et la présence d'une ligne haute tension électrique de 63kW. Un recul des constructions de 250 m de part et d'autre de la LACRA est imposé. Le long de l'avenue de Chabeuil, l'activité économique fera écran au bruit. Enfin, pour préserver les futurs résidents du risque électromagnétique, un recul de 63 m de part et d'autre de la ligne est appliqué selon le principe de précaution.



IMBRIQUER AGRICULTURE ET URBANITE

1 - De la plaine agricole au tissu urbain

L'agriculture est conservée sur une partie du site et va jusqu'à s'entremêler avec le tissu urbain : vergers solidaires, maraîchage, jardins partagés, ...

L'agriculture est une activité économique en soi. Elle participera donc à la mixité fonctionnelle du projet. Des partenariats entre habitants et agriculteurs peuvent émerger, gage de lien social et de solidarité.

2 - du parc perdrix vers la plaine agricole

La trame verte urbaine majeure des secteurs Est, constituée par le parc Jean Perdrix, trouvera une continuité jusqu'à la plaine agricole sous forme de cônes de vue paysagers, aménagés en parcs publics (bassins, aire de jeux, ...).

3 - à l'intérieur du tissu urbain

Dans le tissu urbain constitué, l'agriculture laissera la place à une trame verte plus urbaine, constituée des arbres existants, d'espaces libres végétalisés, de jardins privés ...



PROLONGER, LIENS URBAINS

1 - greffe urbaine

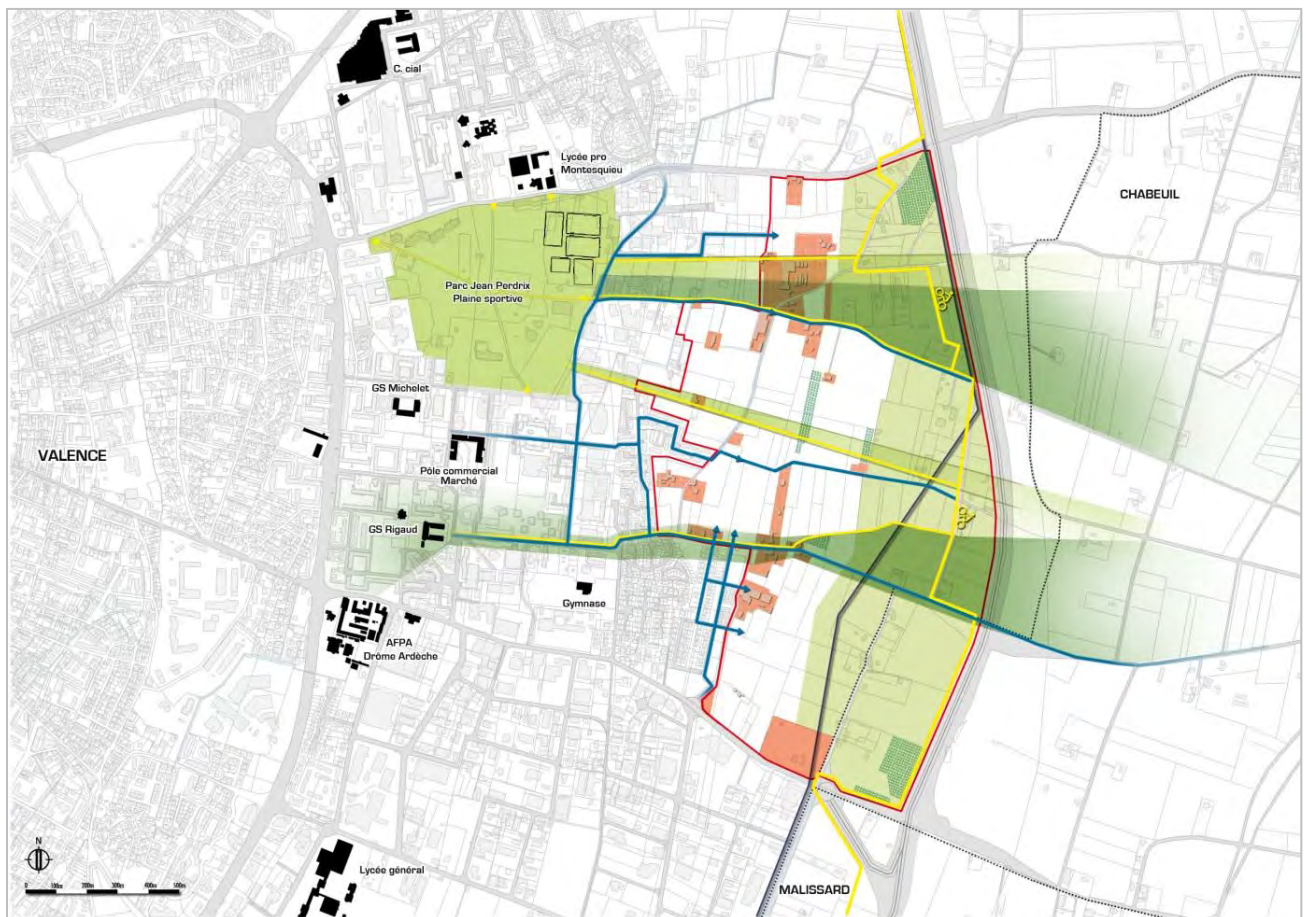
L'objectif de désenclavement de la Bayot passe par une connexion des quartiers environnants en termes de liaisons motorisées.

Ces liens viendront en continuité des points d'accroche identifiés, connectés aux rues existantes.

2 - ville des courtes distances

Axe structurant pour les liaisons piétonnes et cycles à l'échelle de l'agglomération, le projet viendra tout naturellement se raccrocher à la future Via Campo.

Les liens modes doux qui traversent le site d'Est en Ouest s'appuieront sur les espaces libres dédiés aux cônes de vues paysagers, les haies et les rues existantes pour venir irriguer le site de la Bayot jusqu'aux équipements scolaires, sportifs et commerces.



INTENSIFIER

1 - intensité

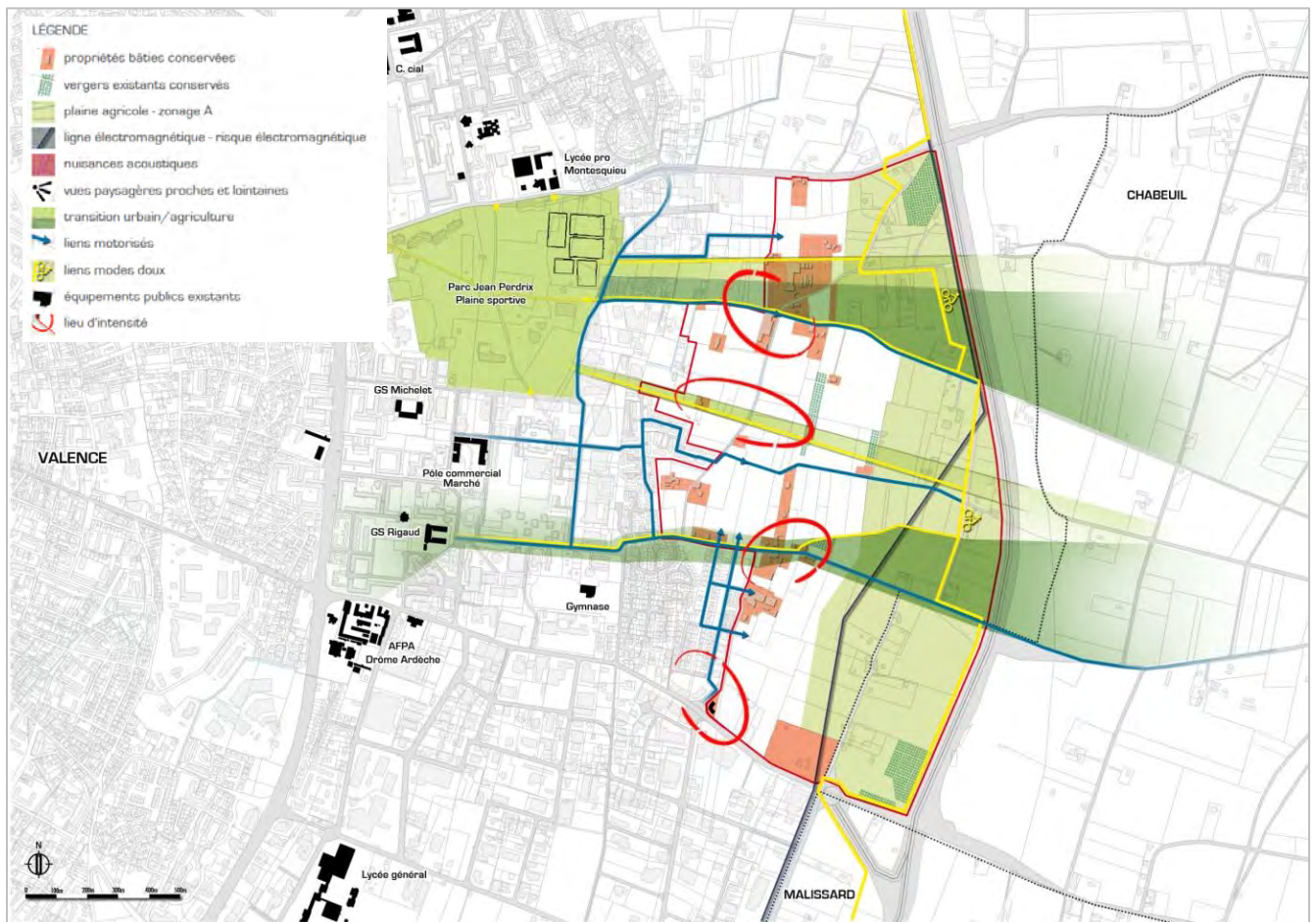
Au contact des hameaux existants et des grands espaces publics, une intensité urbaine se dessine donnant une figurabilité au lieu, une singularité, des repères.

L'intensité s'accompagnera d'émergences bâties, de logements en petit collectif et intermédiaire, tout en privilégiant une ambiance champêtre.

2 - micro-lieux

Mettre en place un réseau de micro-lieux constitués de placettes, d'avant-cours pour créer du lien social.

Simplement aménagés, ils accueilleront un banc, un bel arbre propice aux rencontres et aux échanges entre voisins.



PRINCIPES D'URBANISATION DE LA BAYOT : ZONE 1Aub

OBJECTIFS

La Bayot : une urbanisation raisonnée porteuse d'une démarche de ville durable, organisée autour d'un nouveau quartier en greffe avec son environnement urbain, naturel, agricole et paysager.

➤ Développer un quartier exemplaire et innovant vers de nouvelles pratiques de l'urbanisme. Modifier les modes de faire, de vivre dans ce nouveau quartier, dans les limites de l'acceptabilité sociale et dans un réalisme économique et urbain.

➤ Mettre en place une composition urbaine, paysagère et architecturale de grande qualité. Le quartier de la Bayot constituera le premier quartier commercialisé de cette importance à Valence. En cela, il donnera une image forte de qualité, il fera référence pour toutes les opérations d'aménagement de la ville.

➤ Répondre à l'enjeu de greffe urbaine, d'équilibre et de cohérence du territoire.

Imaginer une urbanisation en prolongement des quartiers existants de Fontbarlettes et des zones pavillonnaires par l'aménagement de liens et la programmation.

➤ Travailler la limite de la ville pour constituer davantage qu'une limite, un éco-système riche et singulier.

Favoriser les transparences, les vues vers les éléments du paysage proche (silos, cèdres, château d'eau) et lointain (monts d'Ardèche, massif du Vercors).

Imbriquer agriculture et urbanité, l'activité agricole/ arboricole et les hameaux comme fondement de l'identité du quartier, de la singularité du lieu.

VUE VERS L'OUEST - À L'INTÉRIEUR DU SITE



VUE LOINTAINE À 180°



PRINCIPES

1 - insertion urbaine et paysagère

Respect des habitants actuels résidant sur la Bayot, préserver leur intimité (gabarits, volumétries, reculs, ...).

Intégrer les maisons isolées et hameaux dans le plan de composition urbaine, maintenir l'intégrité parcellaire.

2- liens

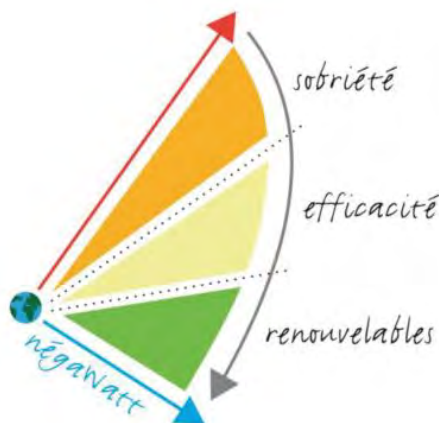
Développer une ville des courtes distances nécessitera de mettre en place des parcours directs (perméabilité des îlots), confortables et sécurisés pour tous y compris les PMR, poussettes, etc. (revêtement des sols, éclairage, guidage visuel/physique/sonore, fluidité et continuité du parcours).

3 - qualité architecturale

Les constructions porteront de forts enjeux de diversité, de richesse et de qualité architecturale. Exemplaires, elles donneront l'image du quartier et traduiront l'ambition de la collectivité. Bioclimatiques, elles favoriseront le confort d'habiter en été comme en hiver.

4 - démarche négawatt

- sobriété foncière, financière, énergétique : décider d'être moins boulimique avant d'être rationné (bioclimatisme maîtrise des coûts, ...),
- efficacité : optimiser les réseaux viaires, affirmer un niveau de densité suffisant pour réaliser un quartier animé et maintenir des espaces libres,
- renouvelables : utiliser, recycler les sources inépuisables (déchets organiques, énergie solaire, ...)



LES TRAMES ECOLOGIQUES

Trame verte, biodiversité usages et paysage

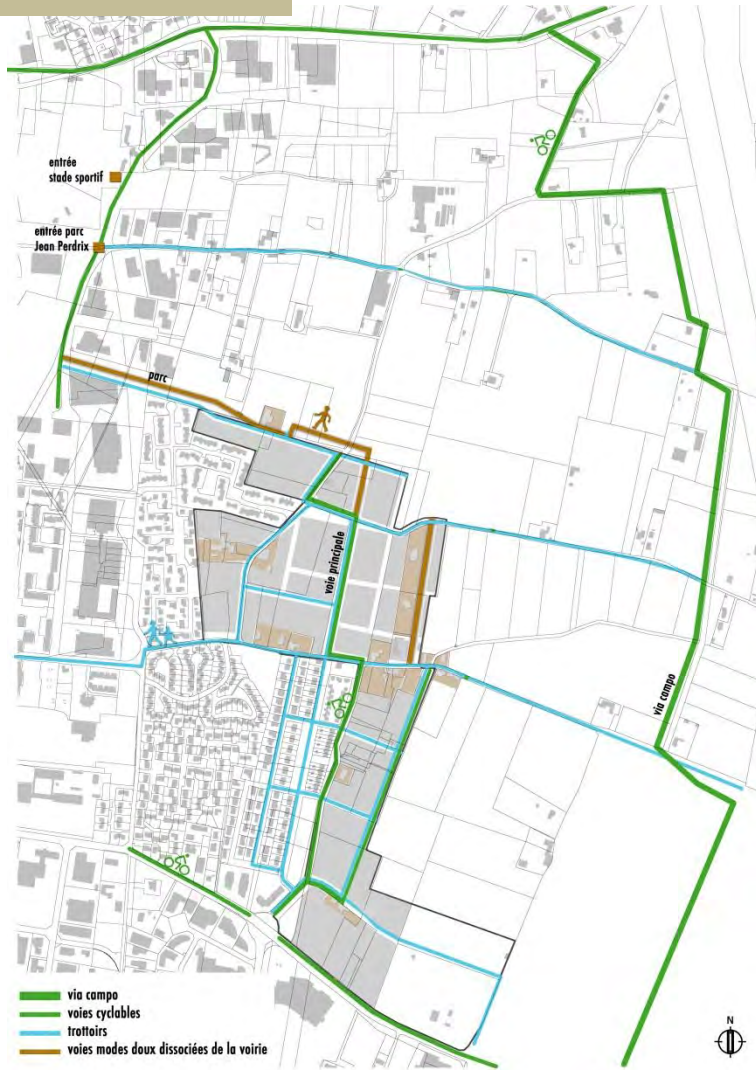


Trame bleue, gestion hydraulique



LES TRAMES URBAINES

Les modes doux



L'intensité



PROGRAMMES

1 - composition de l'îlot

Mettre en place une complexité des îlots résidentiels en privilégiant la mixité des formes urbaines, des hauteurs, la mutualisation du stationnement, la transparence des îlots.

2 - qualité de vie

Tous les programmes immobiliers, toutes les formes urbaines devront offrir un espace extérieur à chaque logement.

La composition des îlots devra permettre de limiter les vis-à-vis et préserver l'intimité de chaque logement sans pour autant favoriser inciter à l'installation des clôtures de grande hauteur.

3 - les îlots singuliers

Les îlots paysagers

Principe de mutualisation à l'îlot des espaces de stationnement, des cheminements de desserte aux habitations, de micro-lieux de vie, de paysage. Recherche d'une diversité résidentielle, typologique et volumétrique.

Les bâtiments façade

Le long des espaces publics majeurs (parc, rue principale), les constructions constitueront une façade urbaine plus ou moins continue. Avec des gabarits plus importants, ils encadreront les vues et l'espace public (vide).

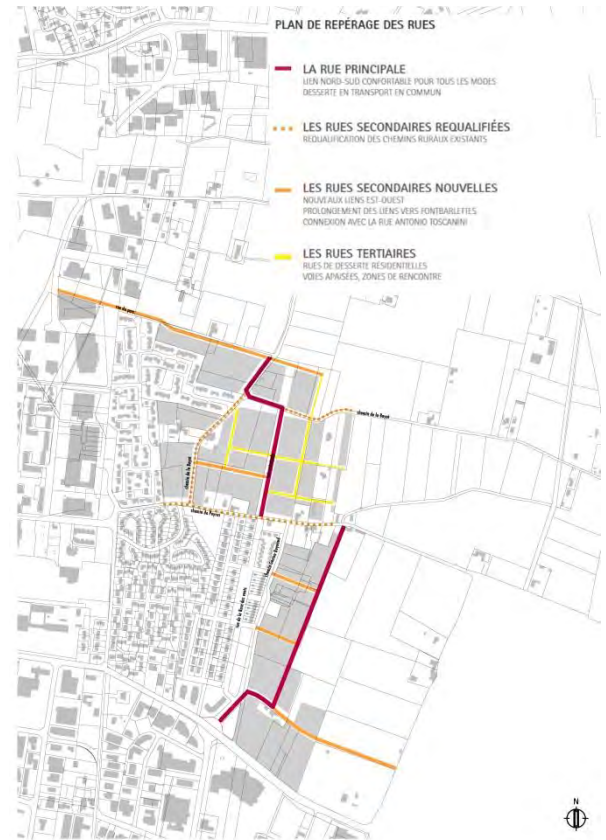
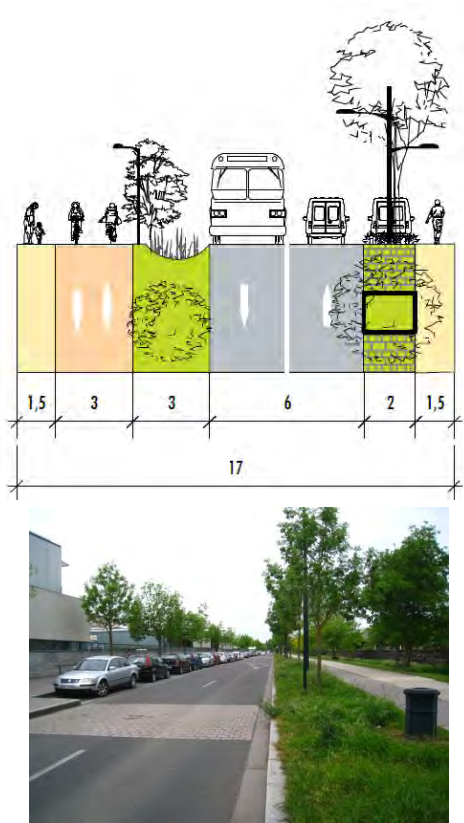
Les lots libres

Ils représentent les constructions non encadrées par une opération d'ensemble. Pour autant, au regard des densités attendues, la mitoyenneté des bâtiments ou édicules (garages par exemple) sera recherchée au même titre que la qualité architecturale.

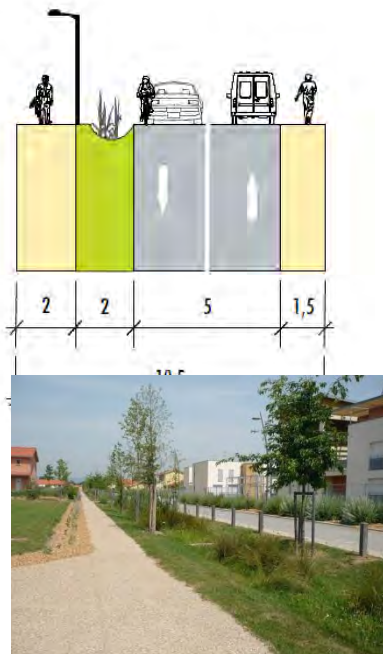


DESSERTE

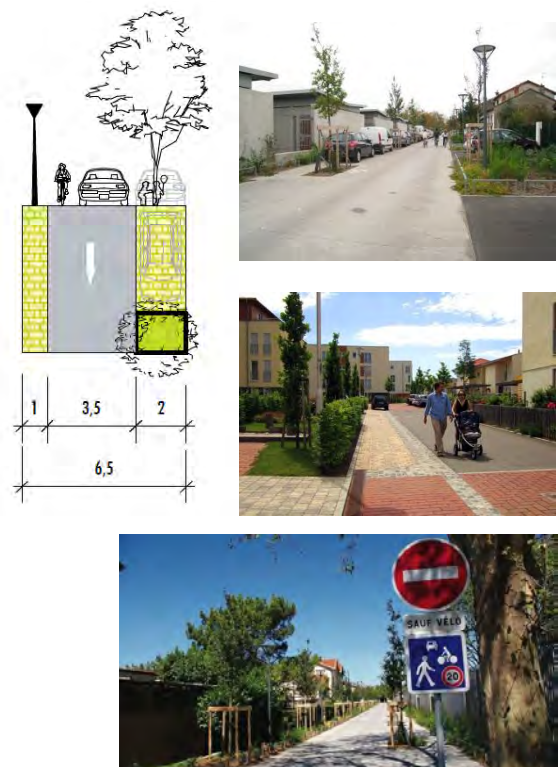
1 - la rue principale [17m]



2 - les rues secondaires [10.5m]



3 - les rues de desserte / zones de rencontres [6.5m]



PAYSAGE DE LA RUE

Les rues définiront un paysage singulier par le traitement des limites, des retraits, l'implantation des bâtiments, leur hauteur, etc.

1 - Alignements

Le long des rues principales à l'échelle du quartier, les constructions formeront un front bâti continu et s'implanteront à l'alignement ou en retrait avec la limite de l'espace public. Les alignements bâtis sur un trop long linéaire sont proscrits. La variété des épannelages sera privilégiée pour rechercher une complexité de la silhouette urbaine et limiter la monotonie.

Dans les autres situations, l'alignement des façades n'est pas imposé renforçant même le caractère actuellement rural du site et une traduction contemporaine du hameau. Le long des limites avec les habitations existantes, les constructions respecteront obligatoirement un retrait pour préserver l'intimité des résidents en place.

2 - Accès

L'accès aux aires de stationnement privées, aériennes ou en sous-sol, seront réalisées depuis toutes les typologies de rues. Sur les voies principales et secondaires, ils permettront de ralentir les circulations et les vitesses.

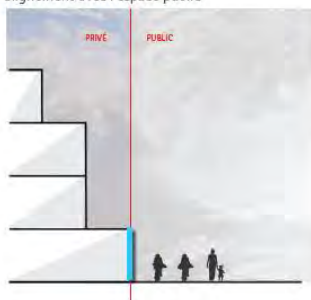
3 - Limites

La délimitation entre la domanialité publique et la domanialité privée devra être matérialisée soit :

- par la façade bâtie principale sur rue,
- par une clôture (cf. règlement de la zone 1AUb),
- par une façade bâtie + une clôture dans sa continuité,
- par une différenciation des matériaux de revêtement de sol (pavage, rigole d'Eaux Pluviales, matériaux, etc).

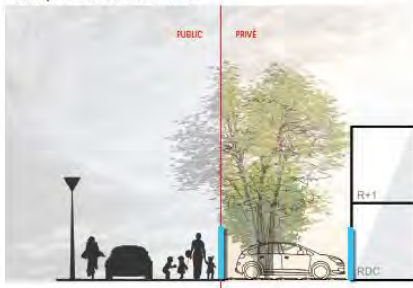
ALIGNEMENT OU RETRAIT DES CONSTRUCTIONS

alignement avec l'espace public

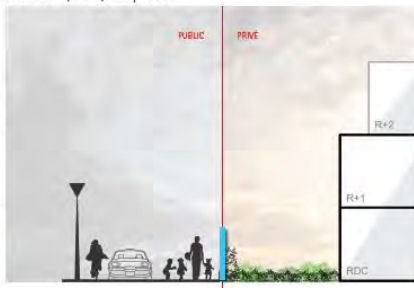


- Localisation des clôtures :
- soit sur la limite entre la domanialité privée et publique
 - soit en retrait, dans ce cas la limite privée/ publique devra être clairement matérialisée

recul 5,0 m avec stationnement



recul de 3,0 à 5,0 m planté



4 - Ouvertures visuelles

Les éléments du paysage, une place, un bel arbre, un massif arboré, un espace public... constitueront de véritables repères dans la ville pour se déplacer. La composition urbaine cherchera à développer des ouvertures visuelles vers les vues lointaines de la Bayot - silos, château d'eau, cèdres, monts d'Ardèche, massif du Vercors - soit par les rues soit à travers les îlots (césures dans les fronts bâtis).

Les rues Nord-Sud permettent ainsi de cadrer les vues vers les cèdres et le nouveau parc agro-naturel.

Les rues Est-Ouest proposeront des vues vers les massifs (Ardèche et Vercors), Fontbarlettes et le parc Jean Perdrix et son château d'eau.



MORPHOLOGIE URBAINE

1 – Typologies

La répartition des typologies résidentielles est établie par le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU en place soit :

- 10% d'habitat collectif,
- 35% d'habitat intermédiaire,
- 35% d'habitat individuel groupé,
- 20% d'habitat individuel pur (lots libres).

2 – Volumétries

Les volumétries à respecter pour chaque typologie sont les suivantes :

- R+2 ou R+ 2+ attique / combles pour l'habitat collectif,
- R+1 ou R+1+ attique / combles ou R+2 pour l'habitat intermédiaire,
- RDC ou RDC + combles ou R+1 pour l'habitat individuel groupé,
- RDC ou RDC +combles ou R+1 pour l'habitat individuel pur (lots libres).

3 – Entrées

L'habitat collectif aura une entrée commune à l'ensemble des logements, avec un hall et un escalier et/ou ascenseur pour l'accessibilité des étages.

Pour toutes les autres formes urbaines, chaque logement disposera d'une entrée individualisée depuis la rue ou le cœur d'îlot

HABITAT INDIVIDUEL PUR – LOT LIBRE

Logements : 1 logement

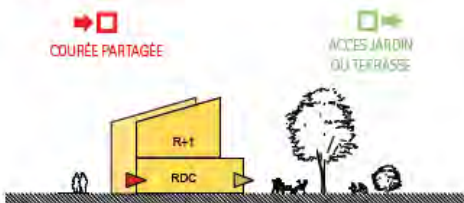
Stationnement : 2 places par logement sur la parcelle



HABITAT INDIVIDUEL GROUPÉ

Logements : 1 logement

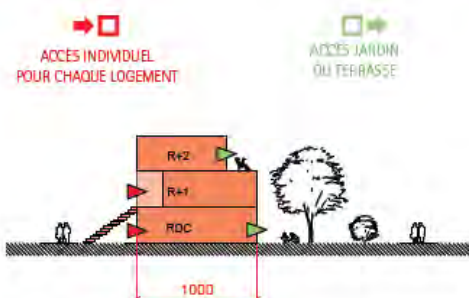
Stationnement : 1,5 place par logement ou 1 place par logement en locatif social



HABITAT INTERMÉDIAIRE

Nombre de logements : 2 logements superposés par unité

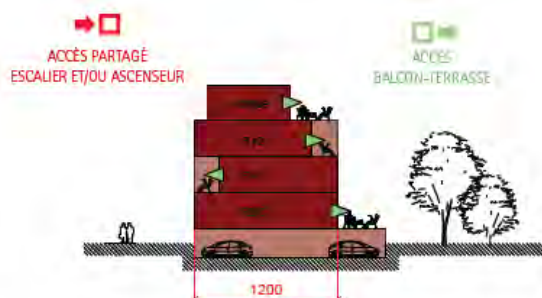
Stationnement : 1,5 place par logement ou 1 place par logement en locatif social



PETIT COLLECTIF

Logements : 4 à 10 logements

Stationnement : 1,5 place par logement ou 1 place par logement en locatif social



4 - Stationnement

Pour l'habitat collectif

Le stationnement des logements collectifs sera réalisé :

- soit mutualisé dans une cour urbaine ou courée ; elle sera largement plantée pour offrir une qualité paysagère ou abritée (pergola, ombrière, structure en dure, etc.) ;
- soit mutualisé en semi-enterré pour limiter les coûts de fondation, préserver la nappe/captage du puits de Thabor et assurer un éclairage naturel de cet espace en sous-sol.

Le stationnement semi-enterré permet également de proposer des terrasses légèrement en surplomb des jardins collectifs de la propriété.

Pour l'habitat intermédiaire

Le stationnement des logements intermédiaires sera :

- soit mutualisé dans une cour urbaine ou courée ; elle sera largement plantée pour offrir une qualité paysagère ou abritée (pergola, ombrière, structure en dur, etc.) ;
- et/ou traité en rez-de-chaussée des constructions pour l'équivalent d'une place par logement.

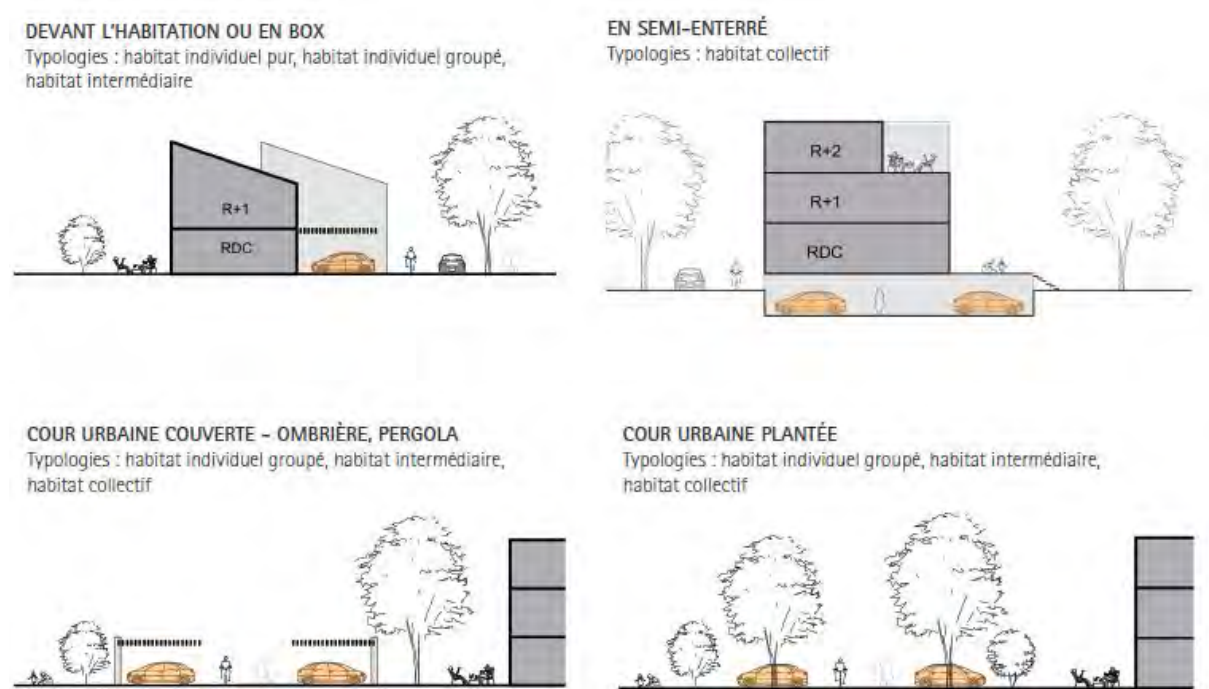
Pour l'habitat individuel groupé

Le stationnement des logements individuels groupés sera :

- soit mutualisé dans une cour urbaine ou courée ; elle sera largement plantée pour offrir une qualité paysagère ou abritée (pergola, auvent, structure en dur, etc.) ;
- et/ou accolé aux habitations en box ou en surface.

Pour l'habitat individuel libre

Le stationnement des lots libres sera implanté à la parcelle soit en box/garage, en surface, en pergola à condition que les aires de stationnement bâties présentent une qualité architecturale et soient dissociées thermiquement des habitations.



BIOCLIMATISME

1 – Confort d’hiver

Le confort d’hiver correspond à la notion de confort pour l’occupant d’un logement ou pour l’utilisateur d’un bâtiment. Cette recherche du confort passe par la température minimale de l’air ambiant, mais aussi par l’atténuation des sensations de froid liées aux courants d’air, aux parois froides et à l’inadaptation du chauffage.

Au-delà des éléments définis par la réglementation thermique 2012, les architectes devront rechercher :

- la protection aux vents Nord-Sud,
- la sobriété énergétique / formes compactes, simples, mitoyenneté des constructions,
- l’orientation des bâtiments / profiter des apports solaires passifs,
- la distance entre les constructions / limiter les masques solaires notamment dans le cas des logements en RDC de l’habitat collectif.

2 – Confort d’été

Le confort d’été concerne avant tout l’occupant d’un logement ou l’usager d’un bâtiment ou d’un espace extérieur aux fortes chaleurs. L’enjeu consiste à maintenir une température et un taux d’humidité acceptables et ainsi limiter les impacts sur la santé des populations.

Confort d’été dans les bâtiments

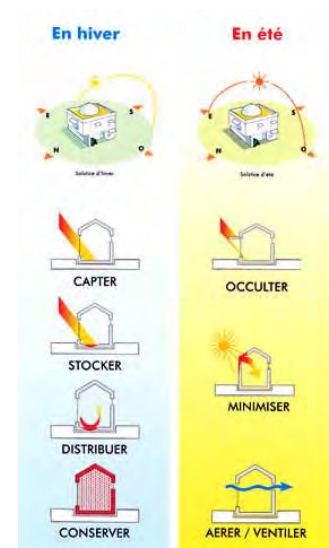
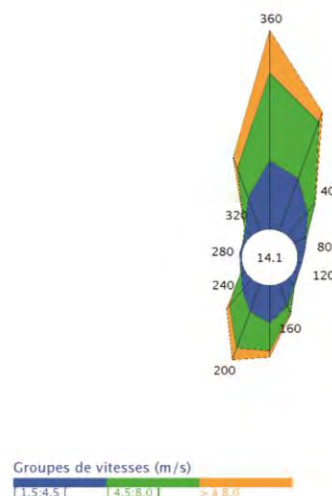
Il s’agit d’éviter d’avoir recours à des moyens de climatisation mécanique en cherchant à rafraîchir un bâtiment de manière active :

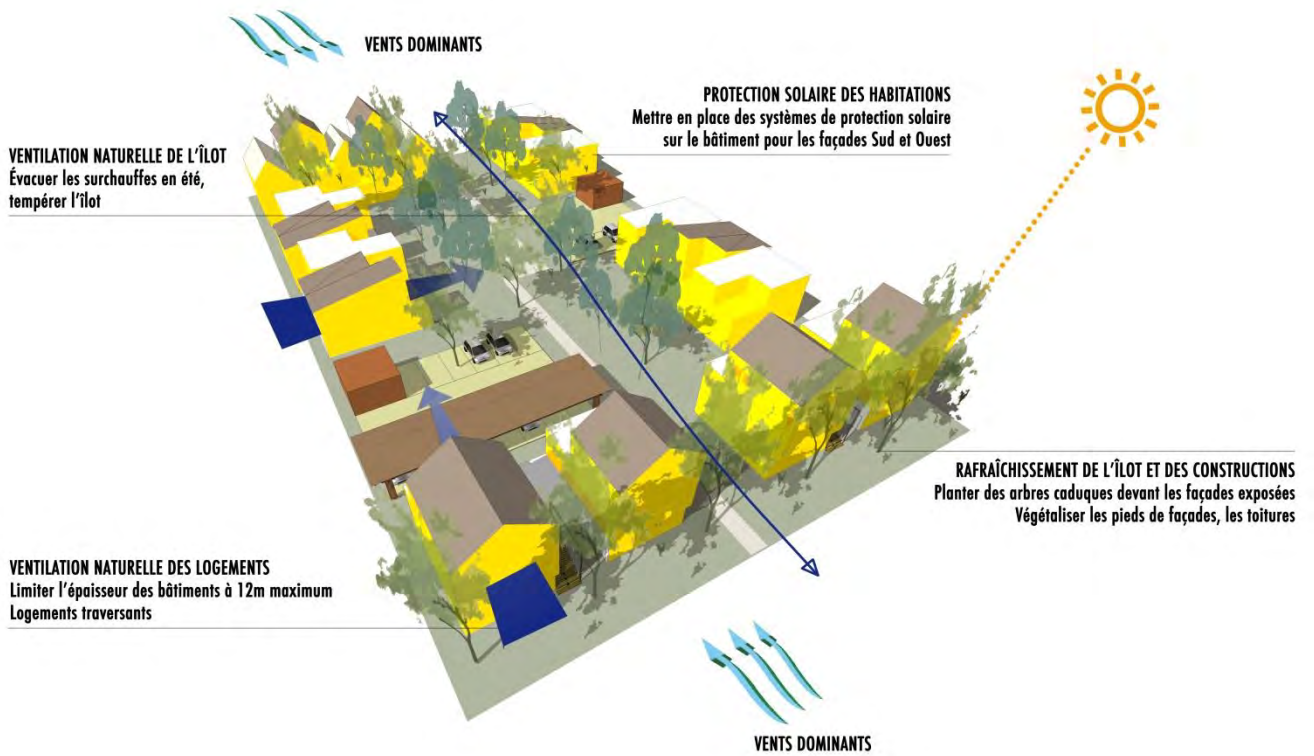
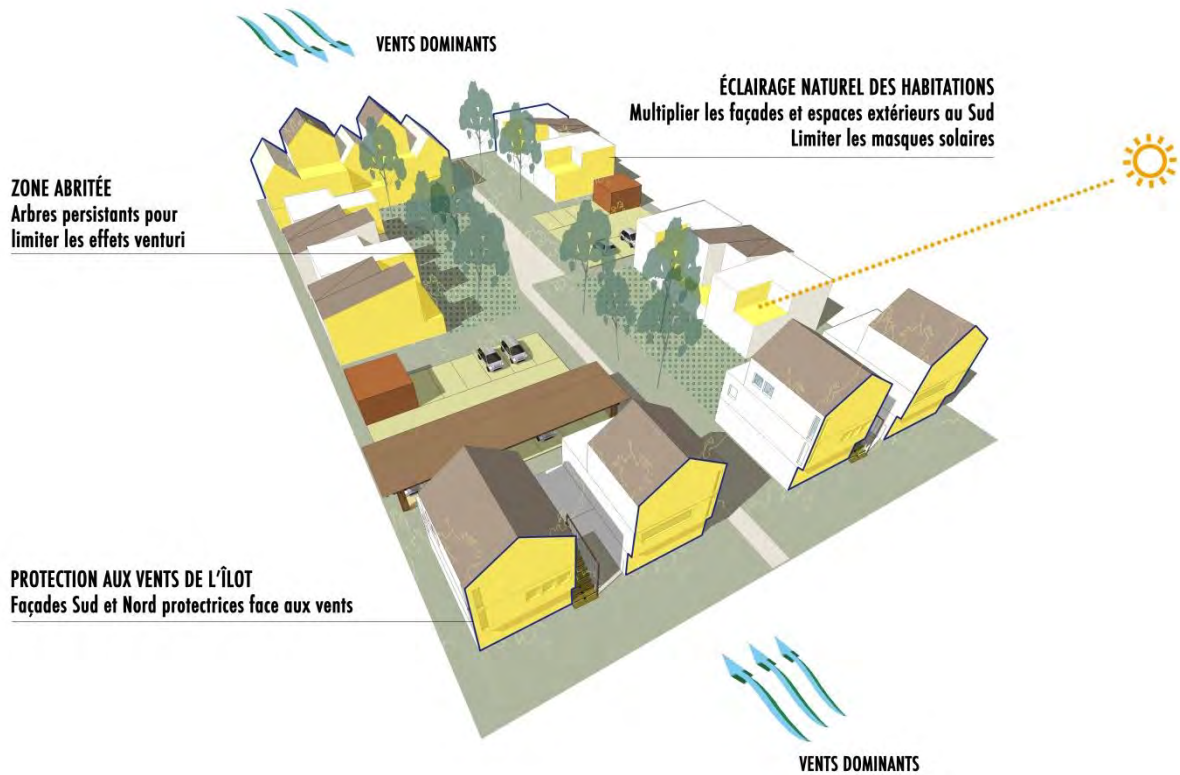
- rechercher une épaisseur des constructions qui permettra de profiter des brises d’été afin d’assurer une ventilation naturelle - logements traversants (profondeur limitée à 12m),
- intégrer les constructions dans leur environnement ; protection aux vents, au soleil par des solutions architecturales (orientation, occultation) et paysagères (cœurs d’îlots arborés),
- organisation des pièces de vie,
- favoriser les matériaux ou isolants à faible diffusivité.

Confort d’été dans les espaces extérieurs

Il s’agit de limiter les phénomènes d’îlot de chaleur urbain qui nuisent fortement au confort et favorisent des situations de stress thermique. L’aménagement des coeurs d’îlots et des jardins privatifs doivent être conçus de manière à limiter l’absorption solaire et le stockage de chaleur :

- végétalisation de la parcelle et des bâtiments (ombrage et évapotranspiration),
- matériaux de revêtement des sols, toitures et façades à faible inertie,
- présence de l’eau.





3 – Végétalisation

La végétation joue un rôle important dans le confort et la qualité des villes. Elle favorise ainsi un climat urbain confortable en réduisant les températures de l'air ambiant et favorise le bien être des personnes. En plus de participer à la régulation du climat, réserver une place significative aux végétaux permet de mettre en place des continuités écologiques structurantes pour le développement de la biodiversité et le déplacement de la faune et de la flore.

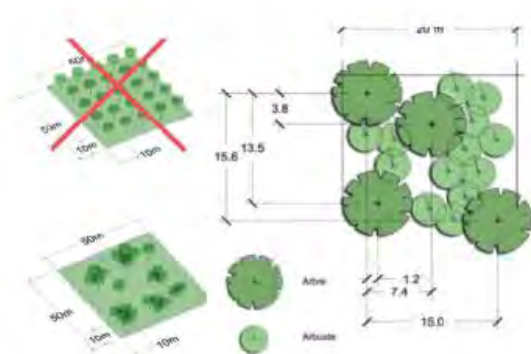
Il s'agira dans le cadre du projet de la Bayot de mettre en place une double stratégie de végétalisation à la fois dans les îlots collectifs et privés :

- la végétalisation des façades, pieds de façades et toitures pour éviter l'absorption de rayonnements solaires par des surfaces minérales qui auraient stocké la chaleur en journée pour la restituer en soirée et la nuit. La végétation accélèrera donc le rafraîchissement nocturne, important du point de vue sanitaire pour permettre au corps humain de se ressourcer ;
- la végétalisation des espaces extérieurs aussi bien dans les coeurs d'îlots, les jardins privés, les espaces publics, le traitement des limites séparatives. Les surfaces en pleine terre, l'ombrage et l'évapotranspiration des végétaux favoriseront ainsi un taux d'hydrométrie plus confortable.

La stratégie de plantation répondra aux enjeux de biodiversité, de paysage, de diversité des essences et des strates végétales. Elle cherchera à maintenir et renforcer la trame végétale existante, à adapter les espèces en fonction du climat local (semi-méditerranéen voir méditerranéen) et à limiter les besoins de consommation en arrosage et en traitement (mise en place d'une gestion différenciée).

PRINCIPE DE CONCEPTION DES ESPACES PLANTÉS

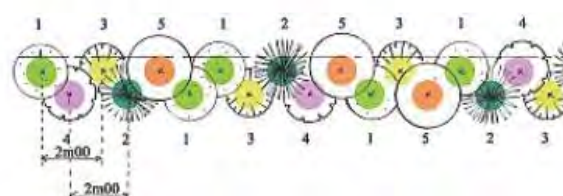
Alternance des plantations de façon à créer une alternance de petits groupes d'arbres et d'arbres isolés ; et éviter toute plantation systématique et régulière.



PRINCIPE DE CONCEPTION D'UNE HAIE VIVE

Exemple d'une diversité des essences adaptées à un climat sec :

- cornus sp.
- coryllus sp.
- viburnum sp.
- euonymus sp.
- acer sp.
- ilex sp.
- carpinus sp.
- ligustrum sp.



4 –Gestion de l'eau

L'imperméabilisation des sols au cours des dernières décennies et l'urbanisation des zones inondables et champ d'expansion des crues a renforcé les phénomènes de crues et d'inondations. Il s'agit à l'heure du 21e siècle de repenser notre rapport au sol.

Le projet de la Bayot situé dans le périmètre éloigné de protection du captage d'eau du puits de Thabor porte des enjeux hydrauliques encore plus forts à la fois :

- dans l'espace public, avec la nécessité de recueillir/décanter/déshuiler les eaux de voiries avant rejet,
- dans l'espace privé, nécessitant une infiltration à la parcelle.

Dans le domaine public :

Les voiries devront prévoir de préférence un système de recueil des eaux pluviales à ciel ouvert grâce à un réseau de noues. Elles seront suffisamment dimensionnées pour assurer la collecte, l'infiltration voire l'acheminement des eaux de pluie vers les bassins paysagers.

Les revêtements de sols favoriseront autant que de possible la porosité des matériaux, limitant l'imperméabilisation.

Dans le domaine privé :

Les espaces extérieurs privatifs et collectifs devront maintenir un maximum d'espace perméable en pleine terre. La collecte et la réutilisation des eaux de pluie sont fortement conseillées pour l'arrosage des espaces extérieurs. Ces dispositifs de descente des eaux pluviales seront intégrés à l'architecture.

ARCHITECTURE

Le projet de la Bayot repose sur des objectifs forts et affirmés de qualité architecturale et de qualité de vie.

Première opération d'envergure à l'échelle de la ville, les constructions devront être d'une grande qualité et la richesse des architectures permettra de créer des silhouettes, des ambiances urbaines hétérogènes.

1 – Façades

Quels que soient les programmes, les façades devront rechercher la qualité urbaine et architecturale attendue dans un nouveau quartier. Les maîtres d'œuvre devront prendre en compte les problématiques climatiques et proposer des réponses adaptées, qui peuvent être vécues comme autant d'occasions de recherche architecturale.

De manière générale, toutes les façades sont importantes. Il n'y a pas de façade «arrière», il n'y a pas de façade courte (ou pignon) aveugle ou de façade «délaissée».

2 – Balcons et terrasses

La recherche d'une réduction de l'étalement urbain passe par la mise en place d'une forte qualité de vie en ville. La présence d'un espace extérieur systématique dans chaque logement répondra à cet objectif.

Dans les logements individuels, chaque habitation profitera d'un jardin privatif paysager, planté. Dans les logements collectifs et intermédiaires, les résidents disposeront d'une diversité de solutions : jardins privatifs en RDC, balcons ou loggias en étage et terrasses au niveau de l'attique.

De manière générale, un soin particulier sera apporté à la prise en compte des vis-à-vis et à la protection des intimités tout en garantissant la luminosité des logements.

3 – Attiques et toitures

La toiture ou l'attique devront constituer une silhouette riche des derniers niveaux des constructions, quels que soient les programmes concernés.

De manière générale, le dernier niveau ou attique sera différencié du corps de façade, de manière à diminuer son impact visuel au-dessus des arbres.

Les toitures - 5ème façade - seront particulièrement perceptibles du fait d'un épannelage différencié où les co-visibilités seront importantes. Elles constitueront souvent un avant-plan au grand paysage. Les matériaux choisis auront une importance prépondérante.

4 – Matériaux et couleurs

L'emploi d'une diversité de matériaux et de couleurs est encouragé sur les façades dans l'objectif de créer un paysage dynamique, hétérogène. Toutefois, les teintes sombres sont proscrites pour limiter le stockage des rayonnements solaires dans les espaces extérieurs.

LES ILOTS PAYSAGERS

1 – Composition de l'îlot

L'îlot paysager impose une certaine complexité dans la composition urbaine et paysagère par la diversité et la multiplication des typologies, des volumétries.

2 – Cours intérieurs

L'îlot paysager est structuré autour d'une cour intérieure dédiée à la vie quotidienne. Les constructions seront situées le long des rues.

Stationnement

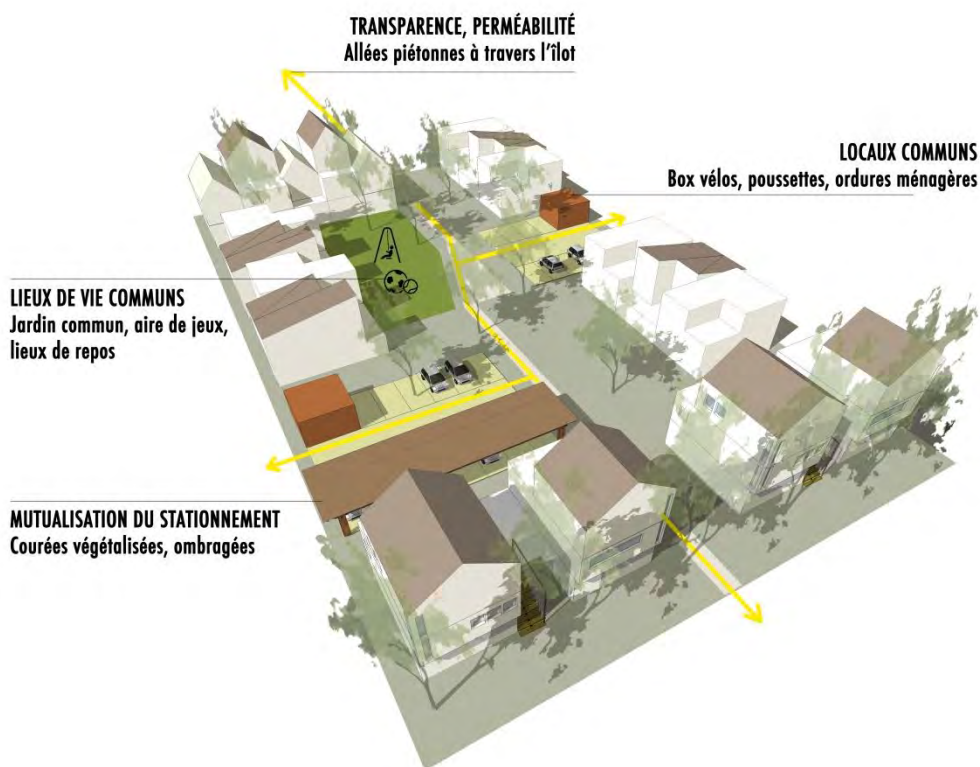
Les places de stationnement résidents seront regroupées dans des aires mutualisées, où chacun trouvera 1 ou 2 places qui lui est réservée. La diversité des aménagements de ces espaces favorisera la richesse du paysage (closes, semi-couvertes en pergola, plantée, ...).

Lieu de vie commun

La densité imposée nécessitera de réduire la taille des parcelles privatives. Les lieux de vie commun permettront à la fois d'offrir un espace extérieur en prolongement des jardins privatifs, convivial – les familles/enfants pourront s'y regrouper autour de jeux, d'une pétanque - et d'apporter un paysage singulier au quartier autour de nouveaux mode de vie

3 – Transparence

Les aires de stationnement étant déconnectées de l'habitation, la perméabilité - transparence de l'îlot sera essentielle via des allées piétonnes internes.



LES BATIMENTS FAÇADES

1 - Principes

Principe d'alignement des constructions le long des espaces publics majeurs (parc agro-naturel, rue principale).

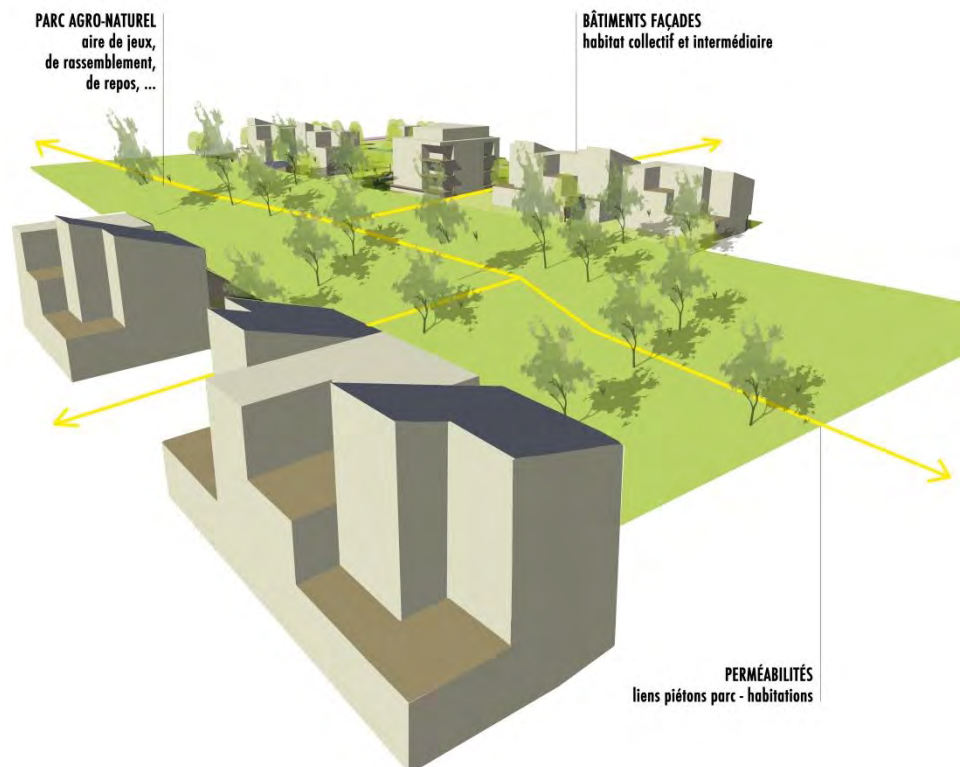
2 - Lien avec le parc agro-naturel

Les bâtiments façades sont des opérations d'habitat plus denses composées de logements intermédiaires et collectifs. Leurs volumétries plus importantes répondent au parc, elles permettront de cadrer les vues et les espaces publics.

Lieu de vie commun : la densité imposée nécessitera de réduire la taille des parcelles privées. Les résidents profiteront du parc agro-naturel comme d'un jardin collectif, les constructions constitueront ainsi une typologie de maisons de parc.

3 - Intensité urbaine

Le long de la rue principale, les bâtiments façades assureront une certaine intensité. Les rez-de-chaussée pourront accueillir des services ou des activités libérales si des besoins sont recensés ou exprimés. Les gabarits des constructions plus élevées permettront de profiter des vues sur le grand paysage (monts d'Ardèche et massif du Vercors).



LES LOTS LIBRES

1 – Principes

Les lots libres sont des parcelles privatives dont le projet de maison individuelle est réalisé par un constructeur indépendant. Dans la recherche d'une opération de qualité sur l'ensemble de la Bayot, une attention particulière sera portée sur chaque réalisation.

2 – Mitoyenneté

La recherche de la mitoyenneté des constructions ou des éléments bâtis relèvera d'un double enjeu de densité (diminution de la taille des parcelles) et de réduction des dépenses énergétiques. Elle peut s'effectuer autant par le garage, une pergola ou une façade bâtie. L'alignement des façades ne sera pas ici recherché.

Afin de préserver un cadre de vie agréable, les désagréments entre logements (acoustique, intimité) devront être anticipés.

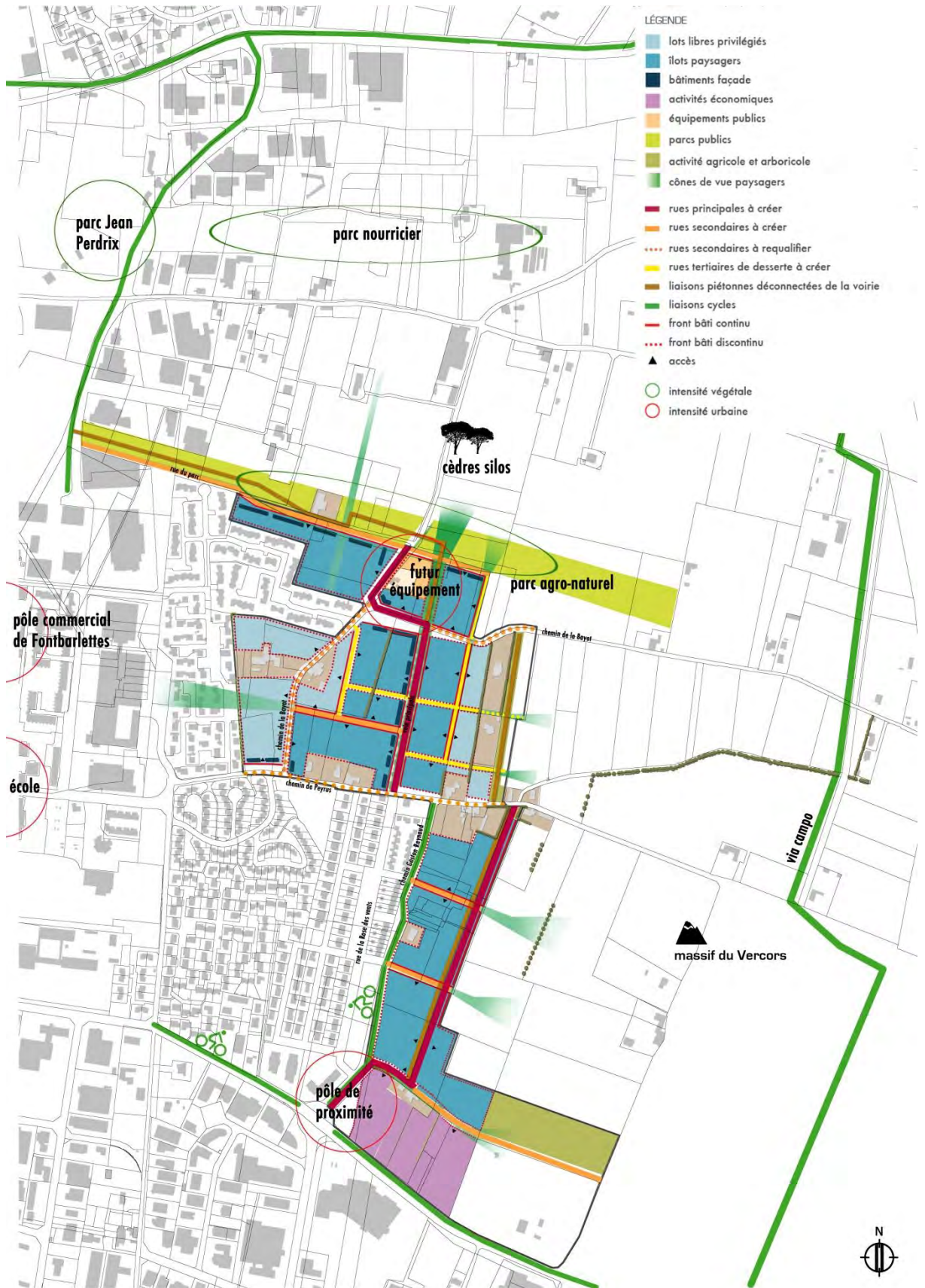
3 – Qualité architecturale et paysagère

Les lots libres participeront à l'image du quartier. En cela, les futures constructions de maisons individuelles porteront, comme les autres typologies, un enjeu de qualité architecturale et paysagère.

Les silhouettes bâties s'inscriront dans une démarche contemporaine. Le néo-régionalisme est proscrit. Les volumétries simples et harmonieuses relèveront d'une réflexion architecturale tant au niveau des choix formels qu'au niveau des matériaux, des orientations bioclimatiques, de l'intégration du bâtiment dans sa parcelle, etc.



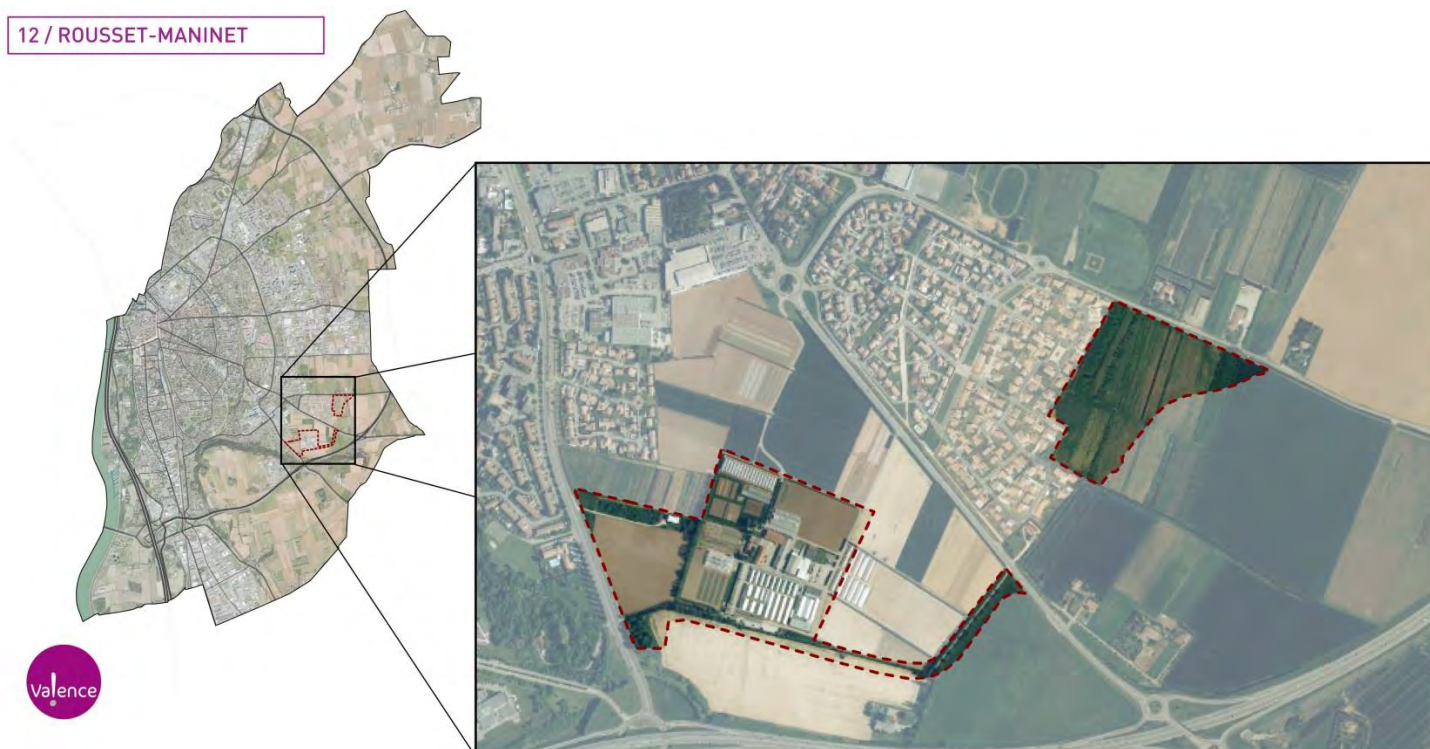
PLAN GENERAL DE L'OAP MODIFIEE



d) Rousset/Maninet OAP n° 12

Entrée de ville Sud-Est de Valence, ce site est marqué par une forte composante agricole et des problématiques urbaines similaires au secteur de la Bayot, avec des limites urbaines floues. Ce site présente ainsi un véritable enjeu de composition paysagère d'entrée de ville.

■ Contexte



Un secteur d'entrée de ville dépourvu de limite urbaine franche

Le lotissement du Rousset situé à la limite Nord-Est du site forme une excroissance urbaine sans cohérence paysagère avec les quartiers déjà constitués situés en retrait, au Nord et au Nord-Ouest. A l'Ouest, le site, aujourd'hui occupé par l'entreprise Limagrain, est séparé de la zone d'activités de Lautagne par le lotissement de Maninet. Cette physionomie laisse le sentiment d'un secteur urbanisé au gré des opportunités sans réflexion d'ensemble. Les interfaces entre zones agricole et urbaine sont dépourvues de transition paysagère. Ce faisant, cette entrée de ville s'ouvre sur un quartier qui semble inachevé.

Une desserte routière mal organisée

La desserte du secteur est effectuée par quatre radiales (boulevard Tézier, route de Montéléger, route de Malissard et rue de la Forêt). La rue de la Forêt, au Nord du secteur dessert la zone d'activité Briffaut et plusieurs équipements. Elle supporte un trafic important mais n'est pas raccordée à la rocade. Le trafic transite donc nécessairement par la route de Montéléger ou par la route de Malissard (via le Boulevard Roosevelt). Bien que connectée à la rocade, la route de Malissard n'assure qu'une desserte locale.

▪ Objectifs

Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS <i>(Liste non-exhaustive)</i>
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<p><i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i></p> <p><i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i></p> <p><i>Renforcer l'accessibilité à la ville depuis les grandes infrastructures de déplacement et favoriser la multimodalité</i></p>	<p>Définir une stratégie d'accueil économique ciblée à l'échelle du bassin de vie</p> <p>Conforter l'offre en équipements</p> <p>Soutenir la dynamique économique</p> <p>...</p>
« Valence, ville responsable et environnementale »	<p><i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i></p> <p><i>Protéger les populations et les ressources</i></p> <p><i>Accompagner la mutation de l'agriculture péri-urbaine</i></p>	<p>Protéger et mettre en valeur les grandes entités naturelles</p> <p>Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine</p> <p>....</p>
« Valence, ville compacte et partagée »	<p><i>Assurer une mixité sociale et intergénérationnelle à l'échelle des quartiers</i></p> <p><i>Conforter le rôle de la ville-centre</i></p> <p><i>Permettre un développement urbain raisonné et innovant</i></p>	<p>Favoriser une réhabilitation de qualité du parc existant public et privé</p> <p>Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines</p> <p>Rendre la ville perméable</p> <p>Proposer de nouvelles formes urbaines compactes, denses et mixtes</p> <p>Développer des espaces partagés</p> <p>...</p>
« Ville accessible et multimodale »	<p><i>Organiser et articuler les déplacements</i></p> <p><i>Se déplacer autrement</i></p>	<p>Rééquilibrer le réseau à partir des axes de mobilité</p> <p>Conforter et améliorer le réseau de transport collectif</p> <p>Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piétons continus</p>

- **Principes programmatiques**

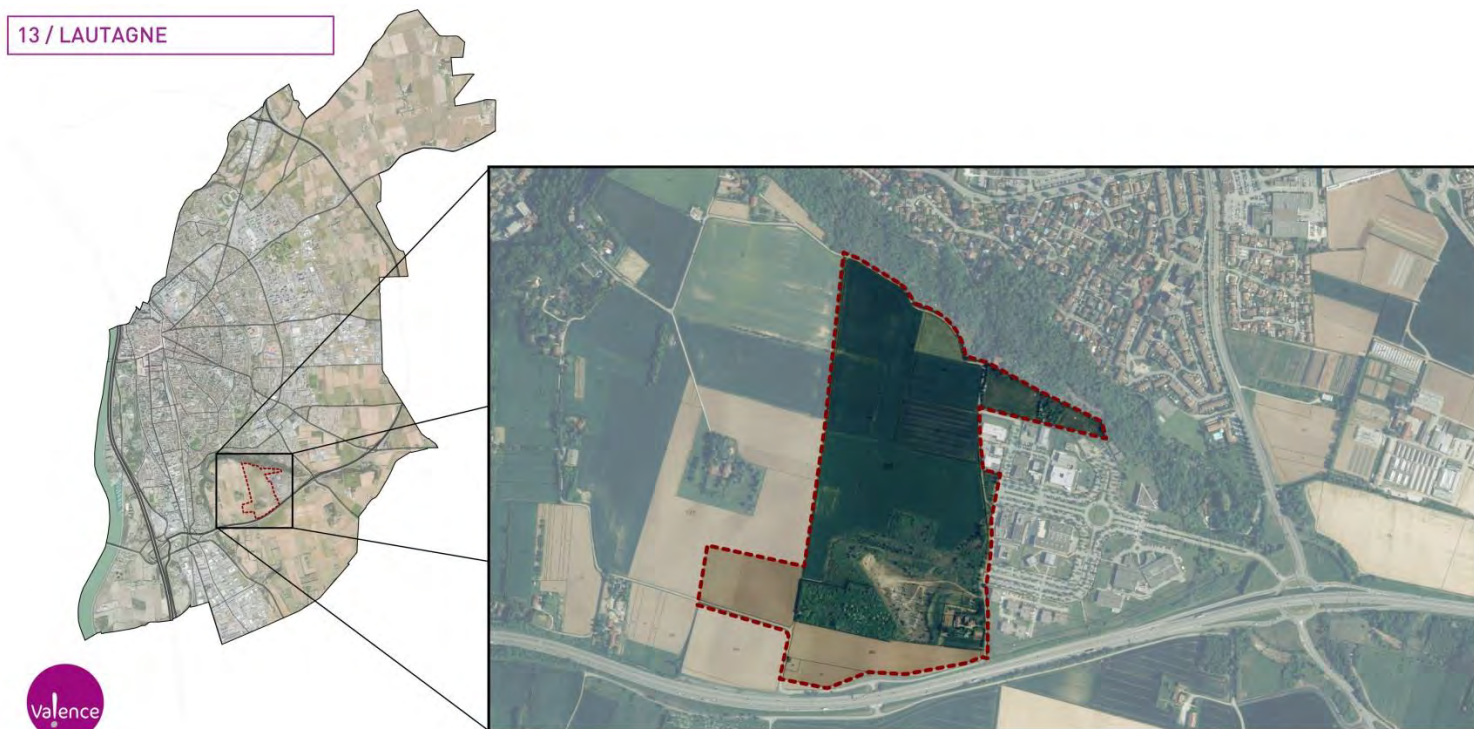
L'urbanisation de ce secteur suit plusieurs grands principes programmatiques :

- **Circulation/déplacements** : la création d'un axe Nord-Sud vient souligner les limites de la ville. Cet axe permet également de rejoindre la zone d'activités de Briffaut en évitant les boulevards de la 3^{ème} terrasse. Les voies existantes sont en partie prolongées afin de désenclaver les lotissements.
- **Aménagement global** : la recomposition urbaine et paysagère du secteur se traduit par l'urbanisation des espaces enclavés (Rousset Maninet Est et Rousset Maninet Nord, qui constitue une réserve foncière à vocation mixte) et par la réalisation d'un équipement public de santé le long du boulevard Tézier. Les espaces agricoles sont préservés et structurés autour du centre de recherche agricole et d'expérimentation dans le domaine du végétal. Une coulée verte est instaurée, espace tampon végétalisé qui permettra une transition douce entre les quartiers existants et le futur équipement.
- **Logements / Activités / Equipements** : Des logements intermédiaires sont prévus uniquement sur le site de Rousset Maninet Est entre 251 et 307. Le secteur de Rousset Maninet Ouest demeure le support de projets économiques innovants liés à l'agriculture.

e) Lautagne OAP n°13

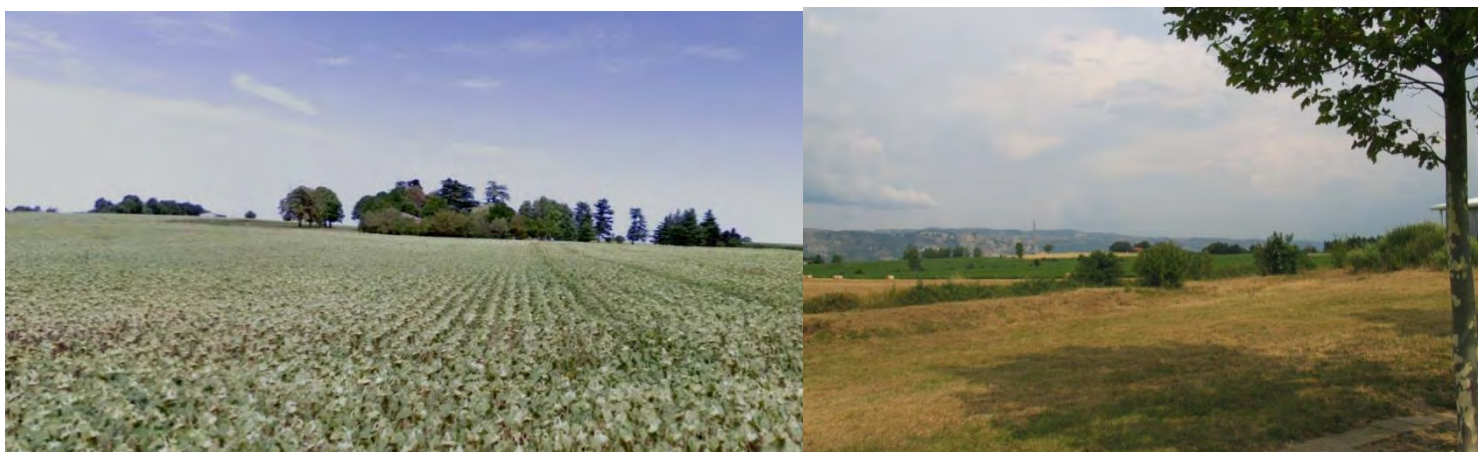
Formant la 4^{ème} terrasse de Valence, le plateau de Lautagne est un espace naturel dont l'urbanisation a débuté dans les années 1990, après la création de la LACRA. Le site concerné par l'orientation d'aménagement se situe dans le prolongement de la zone d'activités existante.

■ Contexte



Un site agricole, naturel et technologique

Trois composantes paysagères structurent la partie Nord du Plateau de Lautagne, située au-dessus de la voie rapide. L'Ouest est occupé par des espaces agricoles ouverts desquels se détachent les massifs boisés entourant les fermes et bâtiments agricoles. L'Est est occupé par le parc d'activité technologique de Lautagne qui s'organise autour de l'avenue de Lautagne, de l'avenue des Langories et du boulevard de la Corniche. Il s'agit d'une zone d'activité de 20 ha entièrement commercialisée, destinée à accueillir des entreprises tertiaires et de haute technologie. Elle compte plus de 50 entreprises pour près de 1000 emplois. Un coteau boisé encerle ces deux entités au Nord. La rocade au Sud crée une limite forte et difficilement franchissable.



Une absence de capacités foncières pour le développement économique

Les zones d'activité économiques de la commune ne disposent plus de capacités foncières, alors que les demandes d'implantation d'entreprises sont soutenues.



Une extension prévue

▪ Objectifs

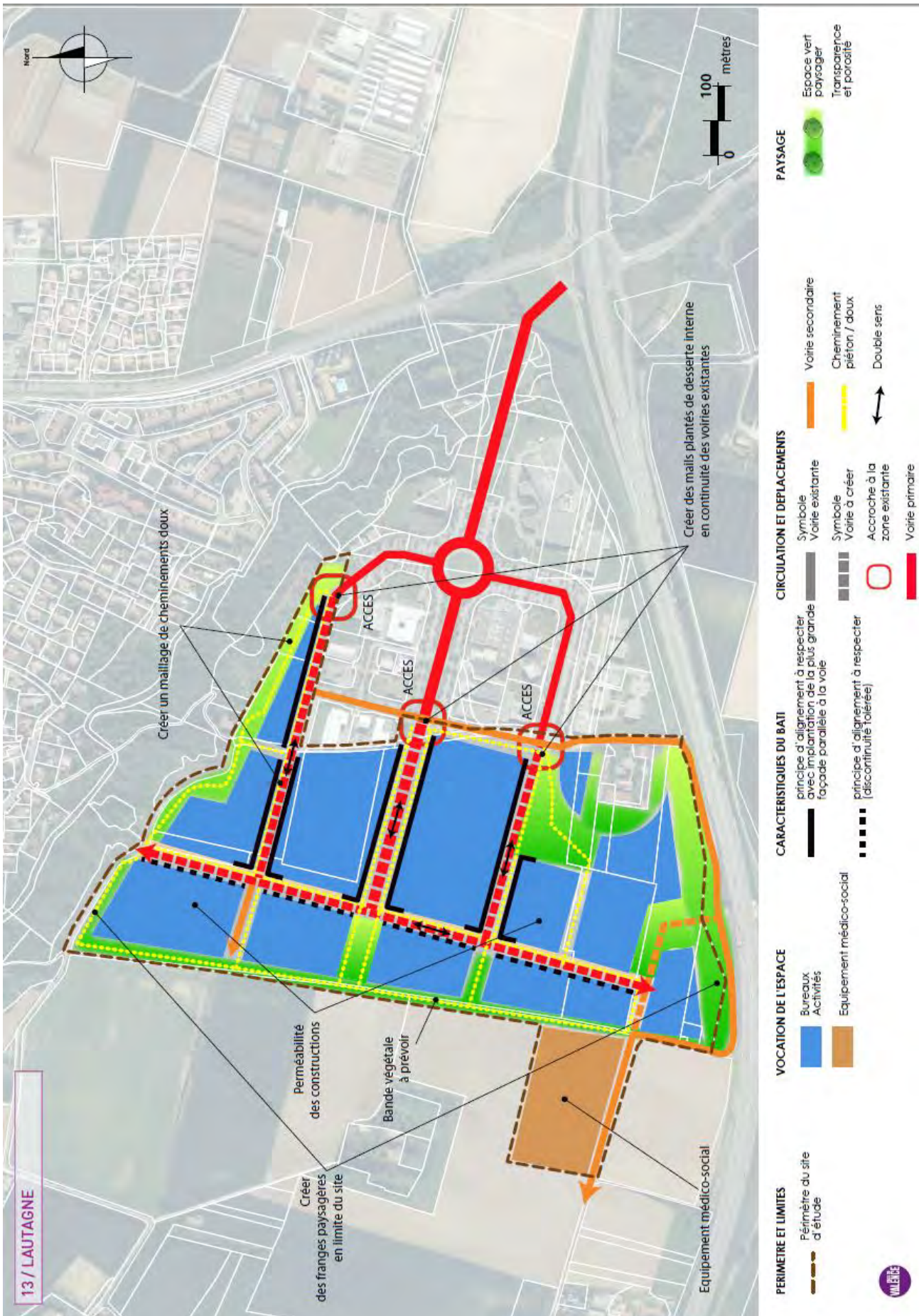
Ce projet contribue à la réalisation de différentes ambitions et objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

AXES	OBJECTIFS	ACTIONS (Liste non-exhaustive)
« Valence, ville attractive et rayonnante »	<i>Placer l'économie, l'activité agricole et l'emploi au cœur de la stratégie de développement</i> <i>Affirmer la fonction métropolitaine de la ville-centre</i>	Définir une stratégie d'accueil économique ciblée à l'échelle du bassin de vie Soutenir la dynamique économique ...
« Valence, ville responsable et environnementale »	<i>Reconstruire la ville sur elle-même en prenant en compte son patrimoine naturel et paysager</i>	Protéger et mettre en valeur les grandes entités naturelles Organiser et articuler la forme de la croissance urbaine
« Valence, ville compacte et partagée »	<i>Conforter le rôle de la ville-centre</i>	Garantir une répartition équitable et mixte des fonctions urbaines Rendre la ville perméable ...
« Ville accessible et multimodale »	<i>Se déplacer autrement</i>	Favoriser les modes alternatifs à la voiture et développer un schéma cycle et piéton continu ...

- **Principes programmatiques**

Les principes programmatiques suivant organiseront l'urbanisation du site :

- **Activités** : les constructions sont à vocation d'activités économiques (technologie et tertiaire).
- **Aménagement global/Déplacements** : l'extension s'organise autour du prolongement en peigne de la voirie existante (prolongement Est-Ouest et création d'une voie Nord-Sud). Le bâti est implanté à l'alignement afin de former un front bâti homogène figurant un réel espace urbain. Des espaces verts paysagers accompagnent la zone et améliorent son insertion paysagère depuis la rocade et depuis les espaces agricoles. La disposition des bâtiments crée des ouvertures sur le grand paysage
- **Equipement** : un équipement médico-social est prévu à l'ouest de la zone.



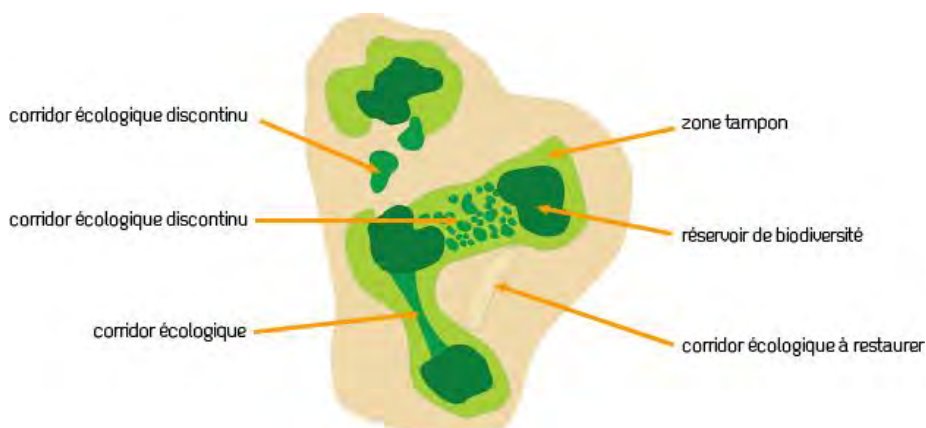
V. Orientation thématique relative à la Trame verte et bleue

1. Orientations générales OAP n° 14

a) *Le principe de la Trame Verte et Bleue*

La Trame Verte et Bleue est une mesure phare du Grenelle de l'Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

La Trame verte et Bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer, etc.



b) *Les réservoirs de biodiversité*

Ce sont les espaces où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où le fonctionnement des habitats naturels est assuré. Ces espaces sont connus et identifiés au travers de différents périmètres réglementaires ou d'inventaires écologiques.

c) *Les corridors écologiques*

Ils sont constitués par les différents milieux naturels du territoire de la commune qui permettent de relier les réservoirs de biodiversité entre eux. Ils offrent aux espèces des conditions favorables aux déplacements nécessaires à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils se présentent sous forme linéaire ou surfacique et peuvent fonctionner en réseau.

d) *La trame verte urbaine*

Cette trame correspond aux éléments contributifs de la nature en ville (espaces verts, jardins privés, abords de route, fossés...). Elle est garante d'une certaine perméabilité de la nature dans la ville et joue un rôle de relais de la trame verte et bleue dans un contexte plus urbain.

e) *Traduction réglementaire dans le Plan Local d'Urbanisme*

Le Plan Local d'Urbanisme doit assurer la cohérence de la Trame Verte et Bleue sur le territoire communal. Ceci passe notamment par une traduction réglementaire des éléments du réseau écologique.

- **La zone naturelle**

Les zones naturelles et forestières sont dites « zones N ». Les secteurs classés en zone N sont à protéger en raison de :

- Soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ;
- Soit de l'existence d'une exploitation forestière ;
- Soit de leur caractère d'espaces naturels.

En zone N, peuvent seules être autorisées :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière ;
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

L'utilisation de cet outil limite la construction aux installations agricoles et forestières, aux équipements collectifs et services publics sous conditions.

- **Les articles L.113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme : les Espaces Boisés Classés**

Les PLU peuvent classer comme EBC les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Il est fait exception à ces interdictions pour l'exploitation des produits minéraux importants pour l'économie nationale ou régionale, et dont les gisements ont fait l'objet d'une reconnaissance par un POS rendu public ou approuvé avant le 10 juillet 1973 ou par le document d'urbanisme en tenant lieu approuvé avant la même date.

Dans ce cas, l'autorisation ne peut être accordée que si le pétitionnaire s'engage préalablement à réaménager le site exploité et si les conséquences de l'exploitation, au vu de l'étude d'impact, ne sont pas dommageables pour l'environnement.

Dans les bois, forêts ou parcs situés sur le territoire de communes où l'établissement d'un PLU a été prescrit, ainsi que dans tout espace boisé classé, les coupes et abattages d'arbres sont soumis à la déclaration préalable prévue par l'article L. 421-4, sauf dans les cas suivants :

- s'il est fait application des dispositions du livre I du code forestier ;
- s'il est fait application d'un plan simple de gestion agréé conformément à l'article L. 222-1 du code forestier ou d'un règlement type de gestion approuvé conformément aux dispositions du II de l'article L. 8 et de l'article L. 222-6 du même code ;
- si les coupes entrent dans le cadre d'une autorisation par catégories définies par arrêté préfectoral, après avis du Centre national de la propriété forestière.

Cet outil rend la construction impossible là où le classement est prononcé et oblige à la demande d'autorisation pour couper. Il permet aussi le développement faunistique et floristique et joue un rôle dans le maintien des sols (lutte contre le ruissellement).

- Les articles L151-19 et 23 ° du Code de l'Urbanisme : les Espaces Verts Protégés

Le règlement fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 101-2, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

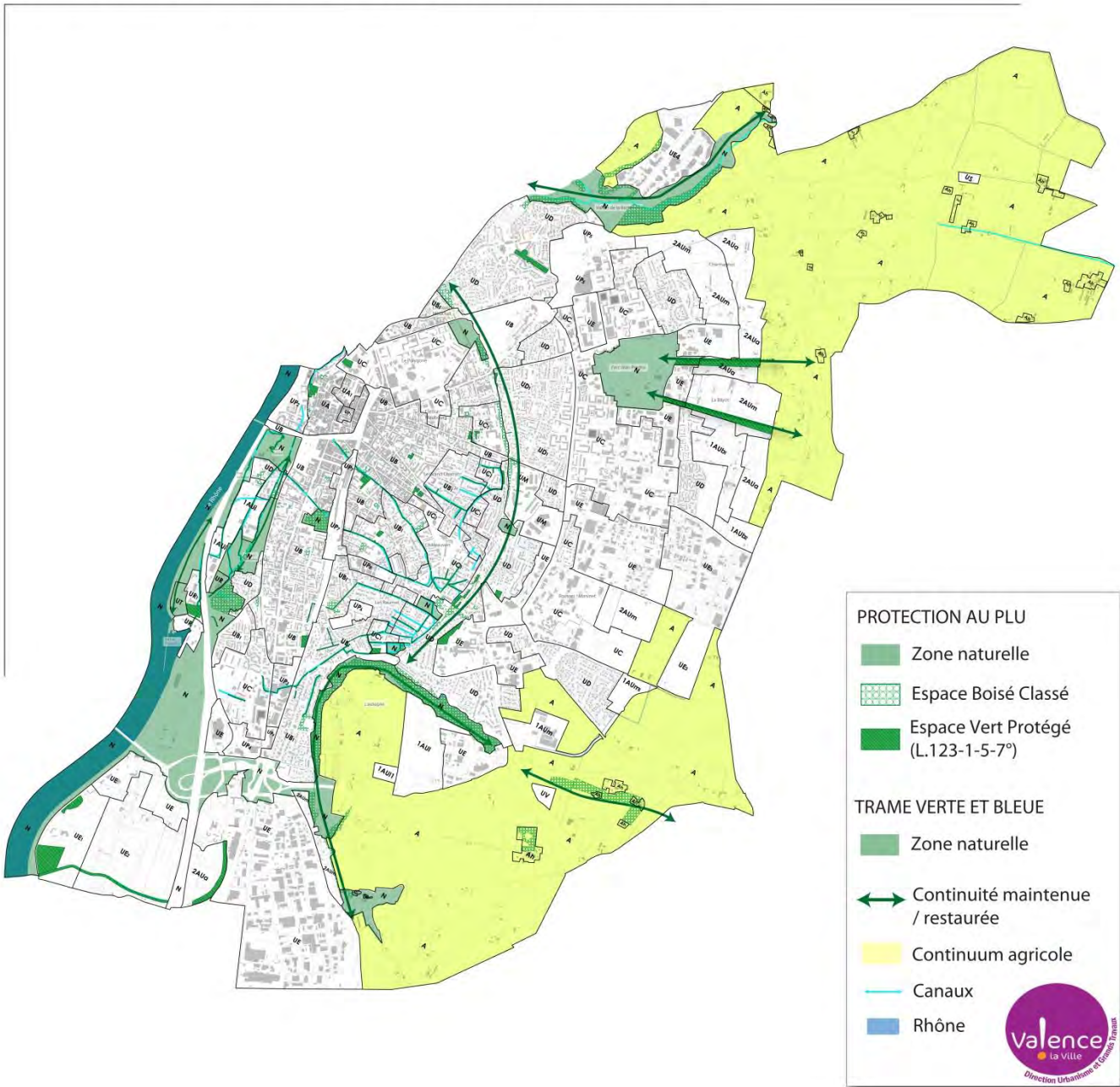
A ce titre, le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

Cet outil permet une protection des espaces verts en milieu urbain. Contrairement aux EBC, la collectivité a la possibilité d'autoriser une constructibilité limitée sur ces Espaces Verts Protégés (EVP) en formulant ses propres règles.

f) Orientations relatives à la Trame Verte et Bleue

- ⇒ Toute construction ou aménagement qui porterait atteinte à des éléments de la Trame Verte et Bleue doit faire l'objet d'une vigilance particulière pour limiter les impacts sur la fonctionnalité écologique
- ⇒ Au sein des éléments constitutifs de la trame verte urbaine, toute construction devra être compatible avec la préservation des milieux et leur connectivité
- ⇒ Tous travaux ou aménagements devront garantir le maintien ou la restauration de la continuité de la trame verte urbaine
- ⇒ L'entretien de la trame verte et bleue respectueux de la biodiversité.

TRAME VERTE ET BLEUE - ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET PROGRAMMATION

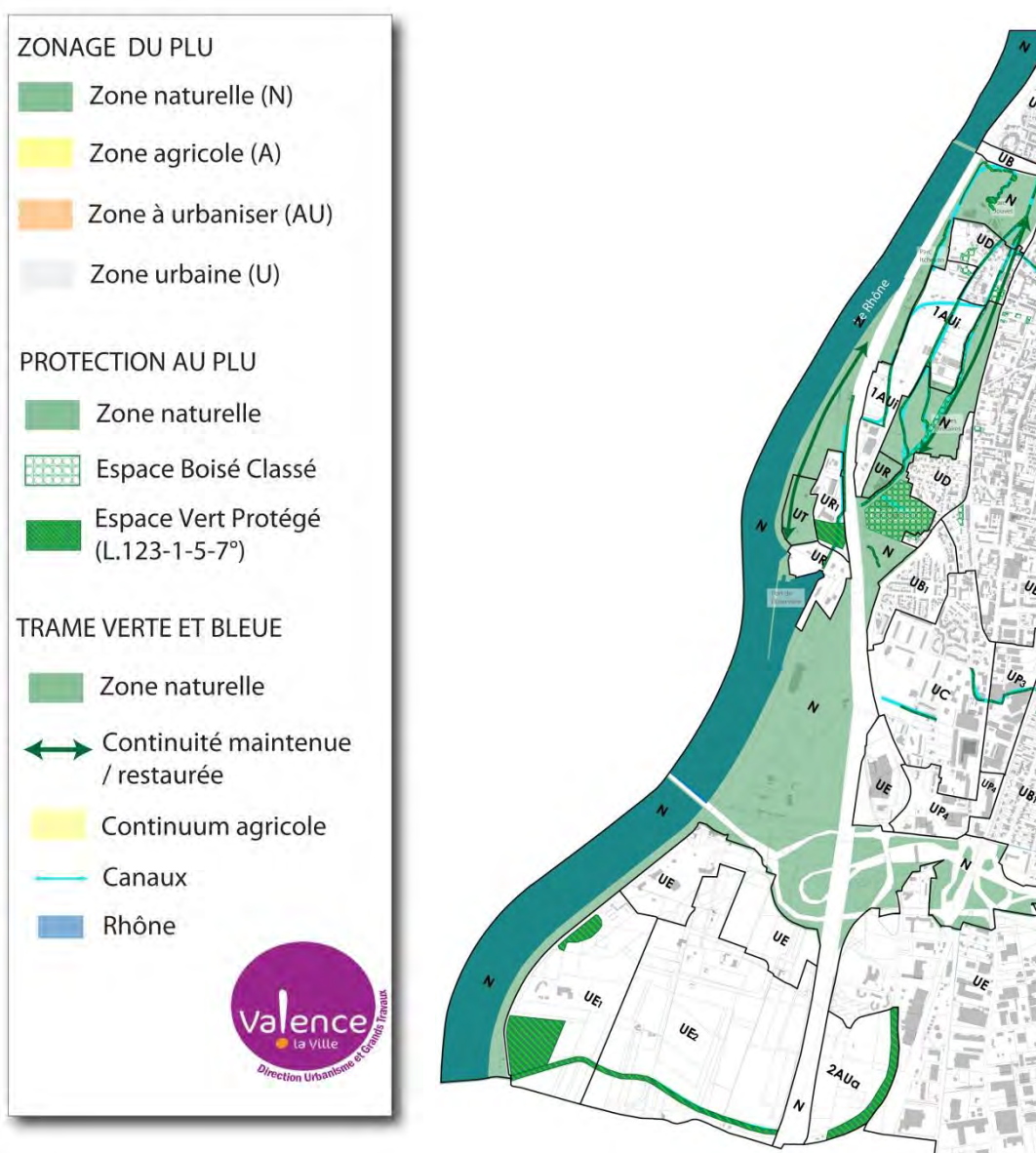


2. Les berges du Rhône

a) Description du site

Sur la première terrasse valentinoise, aux abords du Rhône, des espaces naturels et agricoles (Les Iles) côtoient des zones à vocation d'activités et d'équipements (L'Épervière). Le Rhône, sa ripisylve et son contre-canal est un corridor biologique majeur, bien qu'il n'abrite aujourd'hui plus qu'une infime partie de ses cortèges anciens. En effet, largement entamé au fil du temps par des aménagements successifs, seul un fragment de la diversité initiale subsiste en de rares secteurs. Les zones humides identifiées sur ce secteur (ZH du Contre Canal et ZH de l'Épervière) présentent des enjeux écologiques potentiels mais ne constituent pas des réservoirs de biodiversité.

D'autres espaces végétalisés, qui ne présentent pas de sensibilité écologique particulière, viennent compléter cette trame verte et bleue. Ils sont constitués de jardins familiaux et de nombreux parcs urbains. Ces derniers, situés à l'interface avec les franges urbanisées du centre-ville, participent au réseau de nature en ville.



b) Enjeux / Objectifs

- ✓ Garantir la fonctionnalité écologique entre le Rhône, ses berges et les autres espaces végétalisés (jardins familiaux, parcs urbains)
- ✓ Préserver les corridors écologiques existants
- ✓ Préserver et valoriser les espaces verts
- ✓ Préserver les ripisylves du Rhône.

c) Préconisations

Ce secteur, parcouru par plusieurs canaux, s'articule autour de zones humides et de leur espace de fonctionnalité. Il comporte quatre parcs urbains implantés à l'interface avec l'espace urbanisé du centre-ville, ainsi que des jardins familiaux aux abords du Rhône. Au cœur du site, une zone d'urbanisation future au PLU fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation en vue de la réalisation d'un éco-quartier.

En périphérie des espaces urbanisés du cœur de ville, cet espace est un atout pour la biodiversité et le cadre de vie valentinois.

Préconisations :

- *Renforcer la protection de la zone humide du contre canal et de ses boisements par un classement en zone naturelle*
- *Classer en zone naturelle les parcs urbains et protéger leurs boisements par une servitude d'Espaces Boisés Classés*
- *Préserver les ripisylves du Rhône et les berges par un classement en zone naturelle*
- *Maintenir les Espaces Boisés Classés existants*
- *Protéger le canal de l'Epervière par une servitude d'Espace Boisé Classé*
- *Veiller au bon écoulement des eaux et ainsi à la bonne circulation des espèces*
- *Limiter l'imperméabilisation des sols dans les opérations futures*
- *Favoriser les espèces végétales locales*
- *Favoriser les clôtures perméables.*

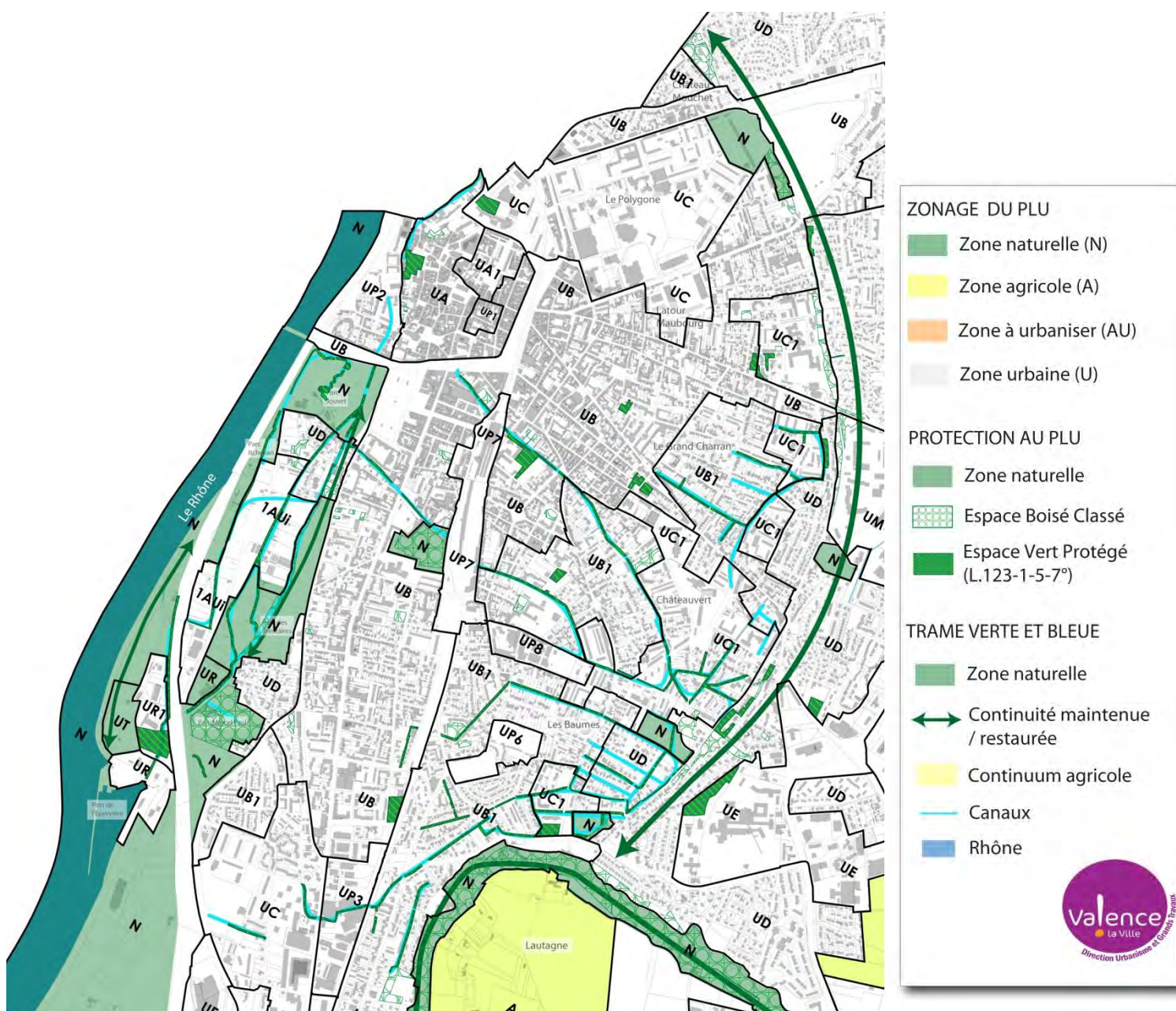
Il convient toutefois de préciser que :

- *La zone humide de la Motte, située à l'extrême sud du secteur, est en partie protégée au PLU par un Espace Vert Protégé (art. L 151-23 du Code de l'Urbanisme). Afin de compenser l'impact du projet d'aménagement du site sur la partie non protégée de la zone humide, des mesures compensatoires ont été retenues. Il s'agira de reconstituer une zone humide de fonctionnalité équivalente sur l'emprise de la ZAC Motte Nord ;*
- *Les préconisations citées précédemment ne doivent pas être de nature à remettre en cause les missions qui sont à la charge de la CNR au titre de l'entretien des berges du Rhône et des ouvrages et dépendances immobilières de la concession dont elle a la charge. Ainsi la continuité de la trame verte et bleue pourrait être ponctuellement remise en cause si des aménagements relevant de la responsabilité de la CNR s'avèrent indispensables à la sécurité des ouvrages hydrauliques qui équipent le Rhône.*

3. Les canaux

a) Description du site

La Ville de Valence a une relation très particulière avec l'eau, notamment par la présence de 16 kilomètres de canaux sur son territoire. Ces derniers sont constitués d'une eau de bonne qualité qui provient des divers exutoires de la nappe alluviale du Rhône. Il s'agit de véritables corridors écologiques et biologiques à travers la ville, constitués d'une faune et une flore remarquables.



b) Enjeux / Objectifs

- Sauvegarde des principaux canaux pour la pérennisation des corridors aquatiques
- Préserver les ripisylves des canaux
- Conserver la richesse spécifique aux canaux
- Préserver la qualité du milieu
- Permettre l'aménagement des cheminements le long des canaux
- Garantir l'entretien des berges le long des canaux.

c) Préconisations

- *Identifier les corridors aquatiques, sur 4m de part et d'autre de l'axe du canal, au titre de l'article L. 151-23° du Code de l'Urbanisme (Espaces Verts Protégés).*
- *Préserver certains espaces tels que le parc des Trinitaires et la zone humide de Chateaufort, qui participent au fonctionnement écologique des canaux*
- *Lutter contre la pollution des eaux et les rejets sauvages*
- *Inciter à la création et à l'entretien de petites mares annexes, notamment dans le quartier de Chateaufort*
- *Veiller au bon écoulement des eaux et ainsi à la bonne circulation des espèces*
- *Conserver la végétation aux abords des canaux*
- *Favoriser les clôtures perméables*
- *Eviter l'imperméabilisation des sols*
- *Inciter à l'entretien des canaux et des berges (cf. Charte des canaux de Valence) :*
 - *Toute intervention sur le lit ou sur les berges des canaux devra prendre en compte l'environnement et la biodiversité.*
 - *Les aménagements du lit et des berges des canaux ainsi que toutes les opérations d'entretien feront l'objet de concertation entre les propriétaires riverains, les ASA et ASL, les associations de pêche, l'ONEMA et les services de la Ville.*
 - *Tous travaux d'aménagement ou d'entretien seront entrepris de façon cohérente sur chaque canal.*
 - *Les ASA, ASL et la Ville veilleront à effectuer des opérations de faucardage hors des périodes de reproduction et en limitant l'importance autant qu'il est possible. Les herbes pouvant être faucardées font partie de l'écosystème et doivent être protégées.*
 - *Les ASA, ASL et la Ville veilleront à l'envasement de certaines parties des canaux et engageront les opérations de curage indispensables en concertation avec l'ONEMA et les Associations de Pêche afin de préserver la qualité de l'eau. Tous rejets d'eaux usées, d'huile, de peinture, de plâtre ou de ciment sont à proscrire.*
 - *Dans tous les cas, les propriétaires riverains devront veiller à préserver le caractère naturel des berges (préservation des cheminements piétonniers, utilisation de matériaux naturels, interdiction d'entreposer tous matériaux sur les berges).*

- *Eviter la destruction irréversible des milieux fragiles le long des berges (interdiction d'utiliser des produits chimiques pour l'entretien des berges, réglementation de l'élagage, etc.).*
- *Inciter au faucardage dans l'entretien du lit des cours d'eau*
- *Utiliser des techniques de réfection pour chaque aménagement intégrant au mieux les caractéristiques du site (cf. Charte des canaux de Valence).*

4. Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson

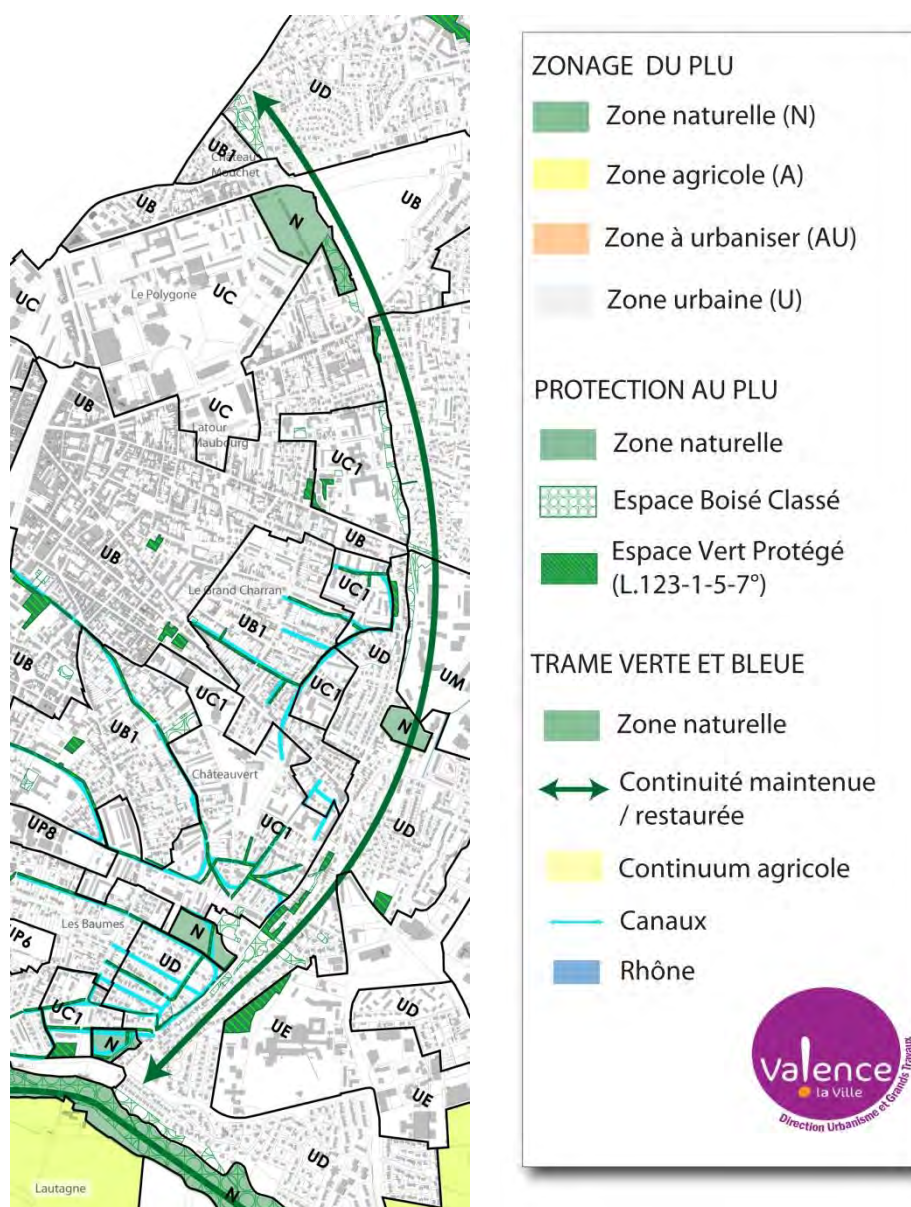
a) Description du site

La trame verte urbaine est particulièrement développée en cœur de ville, à l'interface entre la terrasse 2 et la terrasse 3. Dans ce secteur, malgré une anthropisation totale des milieux et une artificialisation des espaces verts, une faune et une flore commune parvient à se maintenir.

Depuis le Château Mouchet jusqu'au Plateau de Lautagne, cette nature en ville s'observe à travers les différents parcs publics, les nombreux alignements d'arbres le long des voies et les coteaux boisés.

A proximité du site, s'étendent les zones humides de l'Evêché et de Laprat, ainsi que de nombreux canaux.

Néanmoins, les infrastructures de transport contribuent au morçèlement des continuités vertes, notamment au niveau des chemin des Contrebandiers et de Robinson.



b) Enjeux / Objectifs

- ✓ Restaurer le corridor écologique le long du chemin des Contrebandiers et du chemin de Robinson
- ✓ Permettre le cheminement doux le long de cet axe
- ✓ Protéger et valoriser les espaces constitutifs de la trame verte urbaine

c) Préconisations

- *Conserver la végétation notamment en bordure de voie afin de faciliter le passage de la petite faune, par la création d'Espaces Boisés Classés et le maintien des EBC existants*
- *Conserver les principaux parcs publics et jardins familiaux et la végétation associée par un classement en zone naturelle*
- *Créer des Espaces Verts Protégés (au titre de l'art. L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sur les espaces verts en milieu urbain, classés en zone urbaine dans le PLU, et notamment les espaces situés aux abords des zones humides de Châteauvert et de Laprat*
- *Assurer la continuité verte au sud le chemin des Contrebandiers par la protection du canal au titre de l'art. L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme*
- *Favoriser les espèces végétales locales (cf. Liste ci-dessous).*

Grimpante

Clématite des haies - Clematis vitalba
Lierre grimpant - Hedera helix
Houblon - Humulus lupulus

Herbacées de milieux humides

Bident tripartite - Bidens tripartita
Laïche des marais - Carex acutiformis
Laïche glauque - Carex glauca
Laïche hérissée - Carex hirta
Grande laïche pleureuse - Carex pendula
Souchet odorant - Cyperus longus
Epilobe hirsute - Epilobium hirsutum
Epilobe-mollet - Epilobium parviflorum
Eupatoire chanvrine - Eupatorium cannabinum
Millepertuis à tiges ailées - Hypericum tetrapterum
Jonc des jardiniers - Juncus glaucus
Jonc tortueux - Juncus effusus
Lysimaque commune - Lysimachia vulgaris
Salicaire commune - Lythrum salicaria
Menthe aquatique - Mentha aquatica
Ficaire - Ranunculus ficaria
Renoncule rampante - Ranunculus repens
Valériane des collines - Valeriana officinalis

Herbacées mésophiles

Aigremoine eupatoire - Agrimonia eupatoria
Grande bardane - Arctium lappa
Pâquerette vivace - Bellis perennis
Liseron des haies - Calystegia sepium
Valériane rouge - Centranthus ruber
Grande Chélidoine - Chelidonium majus
Liseron des champs - Convolvulus arvensis
Carotte sauvage - Daucus carota
Benoîte commune - Geum urbanum
Millepertuis perforé - Hypericum perforatum
Iris fétide - Iris foetidissima
Lin bleu - Linum perenne
Grande mauve - Malva sylvestris
Luzerne cultivée - Medicago sativa
Marjolaine sauvage - Origanum vulgare
Sauge commune - Salvia pratensis
Pimprenelle - Sanguisorba minor
Pissenlit - Taraxacum vulgare
Trèfle des prés - Trifolium pratense
Grande ortie - Urtica dioica
Verveine officinale - Verbera officinalis

Arbustes

Amélanchier - Amelanchier ovalis
Cornouiller mâle - Cornus mas
Cornouiller sanguin - Cornus sanguinea
Noisetier - Corylus avellana
Aubépine monogyne - Crataegus monogyna
Fusain d'Europe - Euonymus europaeus
Troène commun - Ligustrum vulgare
Prunelier - Prunus spinosa
Saule des vanniers - Salix viminalis
Sureau noir - Sambucus nigra
Viorne lantane - Viburnum lantana

Arbres

Erable champêtre - Acer campestre
Erable sycomore - Acer pseudoplatanus
Aulne glutineux - Alnus glutinosa
Bouleau verruqueux - Betula pendula
Charme commun - Carpinus betulus
Frêne commun - Fraxinus excelsior
Frêne oxyphylle - Fraxinus oxyphylla
Pommier sauvage - Malus sylvestris
Peuplier noir - Populus nigra
Peuplier tremble - Populus tremula
Merisier - Prunus avium
Cerisier de Sainte-Lucie - Prunus mahaleb
Poirier sauvage - Pyrus pyraeaster
Chêne sessile - Quercus sessiliflora
Saule commun - Salix alba
Saule marsault - Salix caprea
Saule cendré - Salix cinerea
Saule fragile - Salix fragilis
Saule pourpre - Salix purpurea
Sorbier des oiseleurs - Sorbus aucuparia
Tilleul à petites feuilles - Tilia cordata
Orme champêtre - Ulmus campestris

Herbacées de milieux héliophytes

Faux Cresson de fontaine - Apium nodiflorum
Iris des marais - Iris pseudacorus
Myosotis des marais - Myosotis palustris
Cresson de fontaine - Nasturtium officinale
Baldingère faux-roseau - Phalaris arundinacea
Roseau commun - Phragmites communis
Véronique mouron d'eau - Veronica anagallis-aquatica

Au nord de l'agglomération, prend place le vallon de la Barberolle, avec sa ripisylve et ses zones humides. Plus à l'Est, du vallon de la Barberolle au Plateau de Lautagne, un vaste continuum agricole enserrme le tissu urbanisé valentinois et constitue un corridor écologique majeur.

b) Enjeux / Objectifs

- ✓ Protéger et valoriser les espaces constitutifs de la trame verte urbaine
- ✓ Protéger les zones humides
- ✓ Garantir la fonctionnalité écologique le vallon de la Barberolle, les espaces constitutifs de la trame verte urbaine et le continuum agricole
- ✓ Gérer les interfaces entre les espaces urbanisés et les milieux naturels et agricoles

c) Préconisations par secteur

▪ Secteur 1 : Le vallon de la Barberolle

Les zones humides du vallon de la Barberolle s'insèrent en périphérie d'espaces urbanisés et d'espaces agricoles. Elles participent au fonctionnement écologique du vallon.

Préconisations :

- *Renforcer la protection des zones humides et de leurs boisements par la création d'Espaces Boisés Classés*
- *Maintenir les Espaces Boisés Classés existants*
- *Préserver les espaces agricoles avec une agriculture responsable situés aux abords du vallon de la Barberolle*
- *Veiller au bon écoulement des eaux et ainsi à la bonne circulation des espèces*
- *Limiter l'imperméabilisation des sols*

▪ Secteur 2 : Le Parc Jean Perdrix et ses abords

Le Parc Jean Perdrix est situé à l'interface entre les zones résidentielles de la frange Est et la plaine agricole. Constitué en partie d'une humide, il représente un vaste poumon vert en milieu urbain, qui s'articule avec les milieux naturels alentours.

Préconisations :

- *Préserver le parc et ces ses abords par un classement en zone naturelle*
- *Classer en Espaces Verts Protégés (au titre de l'art. L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) les deux continuités vertes qui s'insèrent entre l'espace agricole et le parc*
- *Veiller au bon écoulement des eaux et ainsi à la bonne circulation des espèces*
- *Limiter l'imperméabilisation des sols*

▪ Secteur 3 : Charmagnol, la Bayot, Rousset/Maninet

Le site de Charmagnol est localisé au sud du vallon de la Barberolle.

Le site de La Bayot est localisé au sud de Charmagnol et à l'Est du Parc Jean Perdrix. Il fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le cadre du PLU (zone 1AUb) qui vise l'aménagement de commerces, logements et équipements.

Le site de Rousset/Maninet est localisé au sud-est de l'agglomération.

Des sites d'urbanisation future sont identifiés en périphérie immédiate du vaste continuum agricole de la plaine de Valence. Ils se situent ainsi à l'interface entre le cœur de ville urbanisé, et ponctué d'espaces verts à préserver, et la plaine agricole.

Préconisations :

- *Prendre en compte les deux continuités vertes qui s'insèrent entre l'espace agricole et le parc Jean Perdrix dans l'aménagement du site de la Bayot*
- *Gérer les interfaces entre l'espace bâti et l'espace agricole lors de l'aménagement futur des zones à urbaniser du PLU, notamment par la création d'espaces verts paysagers garants de la préservation de continuités vertes*
- *Lutter contre le ruissellement urbain dans les opérations futures par le maintien d'espaces végétalisés*
- *Favoriser les espèces végétales locales*
- *Favoriser les clôtures perméables*

▪ Secteur 4 : Plateau de Lautagne

Le Plateau de Lautagne prend place au sud de l'agglomération et est essentiellement composé d'espaces agricoles et de coteaux boisés. Il s'inscrit en continuité du vaste continuum agricole situé sur les franges Est.

Préconisations :

- *Conserver les terres agricoles par un classement en zone A eu PLU*
- *Conserver les EBC sur les coteaux boisés*
- *Préserver les continuités écologiques au sein des espaces agricoles.*