

## **RHÔNE-LÈS-VALENCE, RETROUVER DES ACCROCHES ENTRE L'AGGLOMÉRATION DE VALENCE ET SON FRONT D'EAU URBAIN**

Infrastructure, hydrographie, gouvernance, artificialisation, représentation, mutation

De Valence-sur-Rhône à Valence-sur-A7.

Dès son inauguration il y a 50 ans, l'autoroute du Soleil à Valence alimente de nombreuses réflexions, débats et politiques publiques. Le passage de l'A7 entre le Rhône et Valence a effacé le front d'eau urbain, et mis à l'écart la ville de son fleuve. La promiscuité avec l'A7 est source de nuisances pour les riverains, mais produit aussi un étalement infrastructurel qui grignote peu à peu le paysage du Valentinois. Malgré la considération du problème mais sans résultats, la situation s'est enlisée et les effets secondaires de l'autoroute sur la forme urbaine de Valence se sont déployés.

Valence est une ville moyenne dont l'origine remonte à plus de 2000 ans et qui doit son développement à sa position géographique stratégique au cœur de la vallée du Rhône. La préfecture de la Drôme se trouve dans un territoire de confluence. Construite sur les terrasses alluviales de la rive gauche du Rhône, à l'abri des crues, elle profite d'un réseau hydrographique riche, où convergent les embouchures de l'Isère et de la Drôme à l'Est, et celle du Doux et de l'Eyrieux à l'Ouest. Aussi, de nombreuses sources émergent des terrasses alluviales, provenant de nappes d'infiltrations reliées au Vercors. Ces résurgences ont été canalisées pour rendre exploitables les zones marécageuses des terrasses, et perdurent encore aujourd'hui dans la ville.

À la frontière entre les départements de la Drôme et l'Ardèche, elle est aussi à la croisée d'axes de déplacements historiques majeurs, entre Paris et Marseille ou encore celui reliant les Alpes et la Suisse au reste du territoire français. Valence tire parti de sa situation de carrefour de voies, quitte à devenir dépendante des infrastructures pour se développer économiquement et démographiquement, au cœur des flux commerciaux de l'axe rhodanien.

L'avènement de la voiture au XXe siècle transforme les modes de déplacements et de flux commerciaux. Cela s'exprime fortement à Valence, qui devient progressivement la ville-étape sur la route des vacances, avec notamment le passage de la Nationale 7, «qui fait d'Paris un p'tit faubourg d'Valence»<sup>1</sup>. Pour répondre à une intensification des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe à partir des années 1950, l'État propose des projets d'autoroutes. À Valence, l'autoroute est fantasmée comme une opportunité de développement pour le tourisme et le commerce local avec des ouvertures sur la ville. Dans les années 60, l'A7 vient remplacer la N7, et une épaisse infrastructure routière s'insère entre la ville et son fleuve, détruisant une partie de la basse-ville. C'est la désillusion. Longue de 8 km et large de 35 m, avec en moyenne 70 000 véhicules par jour, la portion urbaine de l'A7 est aujourd'hui la source de pollution atmosphérique, de pollution sonore, d'impacts visuels et crée un linéaire infranchissable entre le Rhône et la ville. D'autres projets routiers d'ampleur prennent place à Valence, comme l'arrivée de l'A49 depuis Grenoble en 1990, et de la LACRA (Liaison Assurant la Continuité du Réseau Routier) reliant l'A7 et l'A49 et contournant l'agglomération par l'Est, achevant d'encercler Valence dans un carcan infrastructurel, dont l'envergure

internationale dépasse largement l'agglomération de 65 000 habitants.

La ville devient-elle condamnée à se définir par les routes ? Est-il possible de trouver des leviers d'aménagements alternatifs à ces infrastructures qui affaiblissent l'expression du paysage local au quotidien ?

Durant la même période, le Rhône est aussi l'objet de projets politiques énormes, avec l'artificialisation massive par la Compagnie Nationale du Rhône, qui construit plus de 85 barrages, et procède à l'endiguement de ses berges. C'est donc un fleuve domestiqué et canalisé qui coule à Valence, avec une ambiguïté forte entre la rive gauche couverte par l'A7 avec vue sur les monts du Vivarais et la rive droite végétalisée, avec vue sur la façade urbaine de Valence et l'autoroute au premier plan.

Cette proximité conflictuelle des infrastructures massives a été le sujet de nombreuses réflexions et débats publics notamment depuis les années 1990, sous l'impulsion d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme rédigé en 1974, considérant l'agglomération valentinoise centrée autour du Rhône, sur les 2 rives. Alors qu'il projetait un bouleversement du réseau routier avec un contournement de l'autoroute à l'Est de la ville à l'horizon 2010, et malgré plusieurs concertations et concours d'idées alimentant le projet, ce SDAU n'a abouti à (presque) aucune des politiques d'aménagements énoncées. D'autres projets d'envergure internationale ont pris place à Valence comme l'implantation de la gare TGV, mettant Paris à seulement 2h de la Drôme, justifiant l'émergence d'une communauté d'agglomération avec la ville de Romans-sur-Isère, centrée sur la plaine et jusqu'au Vercors.

Que s'est-il passé ici ? En m'intéressant à la relation entre la ville et l'autoroute, je cherche à comprendre quelles ont été les trajectoires politiques et urbanistiques de l'aire urbaine de Valence et les jeux d'acteurs qui l'ont amené à subir dans le temps la présence de l'autoroute, et si cela l'a réellement coupé de son fleuve. Quelles peuvent-être les opportunités proposées par les différents scénarios, comme le déclassement, le contournement ou encore l'abandon de l'autoroute ? Comment articuler des infrastructures à échelle internationale et le cadre de vie local ? Plus largement, j'aimerais requestionner l'imaginaire de la voiture et de l'autoroute à l'aune d'une époque où ces infrastructures sont en décalage avec les impératifs climatiques et environnementaux.

Pour cela, il m'apparaît nécessaire d'étudier la parole des riverains pour dépasser mes idées préconçues du site en tant qu'ancien habitant, mais aussi nourrir une diversité de regards et de représentations à la fois du fleuve et de la route. J'ai pour intuition d'aller chercher des accroches géomorphologiques comme le tissu hydrographique de l'aire urbaine et au-delà afin de tisser des relations tournées vers le fleuve et ancrées au territoire.

Dans ce territoire où se concentrent des infrastructures de mobilités, énergétiques, dont l'importance dépasse complètement les compétences et l'échelle des gouvernances locales, comment dépasser la présence de ces formes urbaines pour retrouver l'expression du paysage valentinois ?

1. Chanson de Charles Trenet, «Route Nationale 7»