

FAIRE BIFURQUER LE PÉRIURBAIN ? RÉVÉLER UNE EXPÉRIENCE DU PAYSAGE LOCAL DE LA PLAINE DE VALENCE À TRAVERS L'ÉMERGENCE DE COMMUNS

Infrastructure, mobilité, hydrographie, artificialisation, réseaux

La ville de Valence et ses environs est un territoire avec lequel j'ai des attaches personnelles, là où j'ai grandi, mais c'est aussi un endroit où j'ai toujours eu la frustration d'être restreint dans mes déplacements. Sans voiture, il est très compliqué d'aller découvrir par soi-même les paysages drômois de la plaine, et plus encore ceux du Vercors ou encore de la vallée de la Drôme.

Ce constat d'omniprésence des infrastructures routières, parfois démesurées pour l'échelle du territoire, est ma porte d'entrée en tant que futur paysagiste sur l'étude de ce territoire. Je me suis d'abord questionné sur les origines, les raisons ou encore les effets qu'une telle intensité de réseaux de déplacement pouvait avoir sur le paysage, pour venir au sujet de l'expérience du paysage que cela pouvait produire. Dans une plaine périurbanisée, où le modèle de la voiture et de la maison individuelle prospère, quelles sont les expressions possibles du paysage local ? Comment retrouver une expérience partagée et accessible du paysage de la plaine valentinoise ?

La plaine de Valence est un territoire dont l'occupation humaine remonte à plus de 2000 ans et qui doit son développement à sa position géographique stratégique au cœur de la vallée du Rhône, multipliant les confluences et carrefours.

C'est d'abord une confluence géographique, à la croisée du couloir rhodanien, de la vallée de l'Isère au Nord et celle de la Drôme au Sud. Elle est encadrée à l'Est par le massif du Vercors et à l'Ouest par les monts du Vivarais en Ardèche. Sa position la place aussi à la croisée des climats, avec des influences méditerranéenne et continentales et où souffle inlassablement le Mistral ou des vents du Sud, ce qui lui a valu le surnom du «Midi moins-le-quart».

C'est ensuite une confluence de systèmes hydrographiques complexe. La ville tirerait d'ailleurs son nom d'une étymologie celte («Val Len Ty»), signifiant «lieu habité riche en eau». Le Rhône, l'Isère et la Drôme posent les contours de la plaine, mais elle est aussi parcourues par plusieurs petites rivières provenant du Vercors, qui traversent, supportent et relient à la fois communes périphériques, espaces agricoles et centres urbains. Un système moins connus et plus profond mais tout aussi indispensable, est celui de la nappe aquifère de la molasse qui s'étend du Nord de Lyon jusqu'à la plaine de Valence, dont la qualité et les volumes d'eau alimentent de nombreuses exploitations agricoles, mais aussi les zones urbaines. Enfin, des réseaux hydrographiques d'origine humaine se déploie aussi dans la plaine et la ville, notamment le canal d'irrigation de dérivation de la Bourne avec près de 45 km de canaux à ciel ouvert, ou encore des canaux urbains alimentés par des résurgences de la nappe aquifère avec près de 17 km de canaux.

La plaine est aussi la confluence d'axes de déplacements historiques majeurs, entre Paris et Marseille ou encore les Alpes. Valence tire parti de sa situation de carrefour, quitte à devenir dépendante des infrastructures pour se développer, 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. Valence devient 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»¹. 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'autoroute, fantasmée localement 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. C'est la désillusion. 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, et d'impacts visuels importants. D'autres projets d'ampleur prennent place, comme l'arrivée de l'A49 depuis Grenoble en 1990, et de la LACRA (Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier) 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 120 000 habitants.

Cette proximité conflictuelle des infrastructures massives a été le sujet de nombreuses réflexions et débats publics depuis les années 1990, mais les quelques ambitions qui ont émergé de consultations ou de concours n'ont abouti à (presque) aucune politique d'aménagement alternative. Aujourd'hui encore, des projets routiers importants et controversés sont à l'œuvre comme le réaménagement d'un échangeur et la construction d'un nouveau sur la LACRA, ou encore celui du «Ring Valentinois», l'extension du côté ardéchois du périphérique routier, qui viendrait ceinturer complètement l'aire urbaine de Valence. D'autres projets d'envergure nationale ont pris place dans la plaine comme l'implantation de la gare de Valence TGV, mettant Paris à seulement 2h de la Drôme, justifiant l'émergence d'une communauté d'agglomération entre Valence et la ville de Romans-sur-Isère en 2014, centrée sur la plaine et jusqu'au Vercors.

Le territoire de cette communauté de communes correspond plus ou moins à celui de mon site d'étude, s'étendant un peu plus au Nord, au-delà de l'Isère. C'est une Agglo qui jouit d'une forte attractivité, à la fois économique et démographique. Elle profite d'être à moins de 3h de Paris en train, et encore moins de Marseille, Lyon ou encore Grenoble, et devrait d'ici 2050 accueillir plus de 30000 habitants supplémentaires, soit l'équivalent de la ville de Romans. Mais ces dynamiques sont inégalement réparties sur le territoire : les centres urbains sont en perte démographique et concentrent les populations les plus modestes, alors que certaines communes périphériques gagnent en population. La plaine devient donc l'endroit idéal pour celui qui cherche sa première propriété, souvent une maison individuelle, participant au mitage de l'espace agricole et la banalisation et la dissolution d'une identité paysagère de la plaine, déjà bien mit à mal par un système agricole monopolisé par le maïs et autres céréales.

Alors que l'Agglo se vend comme territoire du «bon-vivre», vantant la beauté des paysages du Vercors ou de la vallée de la Drôme (qui ne font pas partie de son territoire), il n'en reste en réalité que le décor, lointain, dont l'accès est conditionné par la voiture et ses infrastructures (difficile avec les transports en communs, et encore plus à vélo). La plaine de Valence n'est plus qu'un territoire productif, fonctionnel, irrigué par des infrastructures dont l'échelle la dépasse, qui d'un côté fragmentent le paysage et ses continuités écologiques et hydrographiques, ses activités, et qui de l'autre induit la diffusion d'un «continuum naturo-urbain»², produisant des espaces génériques et perfusés à l'automobile.

Plusieurs thèmes et enjeux émergent de ce territoire. Il y a celui du développement urbain et périurbain et de la relation de ces espaces et de leurs habitants aux paysages de la plaine. Il me semble pertinent de m'intéresser plus particulièrement aux franges urbaines et infrastructurelles, espaces indéterminés afin de questionner les trajectoires possibles de développement. L'enjeu de la mobilité alternative à la voiture me paraît aussi important à traiter, à la fois dans l'aspect d'accessibilité au paysage, mais aussi dans une certaine mesure dans l'aspect émancipation sociale et résilience du territoire face à un mode de déplacement qui perdure mais repose sur des ressources qui s'amenuisent. Plus largement, j'aimerais questionner l'imaginaire et la place de la voiture à l'aune d'une époque où ces infrastructures sont en décalage avec les impératifs climatiques et

environnementaux. Enfin, il y a pour moi l'enjeu de la gestion et de la répartition de la ressource en eau, avec une indétermination sur les capacités futures du modèle agricole de la plaine à se fournir en eau (limitation des captages dans la nappe, augmentation des débits réservés, sécheresses), et la valorisation paysagère du chevelu hydrographique.

Il me semble donc important de m'emparer et de m'approprier des concepts spatiaux. Qu'est-ce que le périurbain ? Quelle réalité spatiale produit-il dans le contexte de la plaine ? Le paysagiste Gilles Vexlard décrit ce terme comme un élément de communication, voir même de ségrégation de l'espace. Selon lui, le mot «périurbain» ne devrait pas être employé, car il généralise des espaces ou territoires en manque de détermination, de culture commune, de caractère, qui ne demande qu'à être construits ou révélés³. Il est donc intéressant pour moi d'activer des concepts se rapprochant des «communs», comme défini par les travaux d'Elinor Ostrom. Ce concept est défini par 3 dimensions essentielles, la présence d'une ressource (espace, cours d'eau...), la gestion par une communauté ouverte, et un fonctionnement selon des règles transparentes⁴. Dans un territoire périurbain très privatisé et individuel, il me semble intéressant de faire raisonner ces concepts ensemble dans l'objectif de concevoir des lieux support d'expériences communes du paysage.

Pour cela, je prévois de m'entretenir avec différents acteurs du territoire en lien avec ces enjeux. Cela me permettrait entre autres d'objectiver ma représentation du paysage de la plaine et ses dynamiques. Des rencontres avec des représentants de Valence-Romans Agglo, de communes périphériques, ou d'associations locales (FRAPNA, REVV) pourraient m'aider à affiner ma connaissance de la plaine et des politiques d'aménagement en cours ou à venir. Des rencontres avec des acteurs de l'eau (SID, ou service GEMAPI) pour mieux comprendre l'état des lieux des réseaux anthropiques et naturels. J'imagine aussi mettre à contribution des habitants ou des écoles à la fois d'une ville centre (Valence) et d'une ville périphérique (Chabeuil), dans l'objectif de produire une ou plusieurs cartes sensibles rendant compte des représentations du territoire de la plaine par des angles opposés. Toutes ces rencontres me permettraient de pouvoir identifier des espaces potentiels de communs partagés à travers la plaine. Enfin, je pense arpenter les franges urbaines de Valence et de villes périphériques (dont des infrastructures routières), afin de relever et qualifier les espaces disponibles ou déjà construits (photo/dessin et coupe). Je pense aussi arpenter les abords de certains cours d'eau et canaux pour relever et qualifier les abords, et les espaces en relations.

Mes premières intuitions de projet seraient d'activer le réseau hydrographique anthropique et naturel comme moteur et support d'un projet de mobilité à l'échelle de la plaine, afin de tisser un réseau d'espaces publics, permettant à la fois de mettre en valeur et amplifier les ressources paysagères du territoire et de retrouver des espaces locaux et communs de rencontre, de déplacements et de loisirs, alternatif à ceux proposés par la culture de la voiture.

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

2. Martin Vanier. *La relation "ville / campagne" excédée par la périurbanisation.*
Les Cahiers français : documents d'actualité, 2005, pp.13-17

3. Émission «Le périurbain : mort du paysage ou paysage émergent ?», *Vivre sa ville, 09/09/2007, France Culture*

4. IAU Île-de-France, *Note Rapide n°813, «Les communs urbains, une notion pour repenser l'aménagement territorial ?», Juillet 2019*