

Le Grand Valence : toujours plus de routes, toujours plus larges !

PAR L'ATELIER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

UN PÉRIPHÉRIQUE POUR ABSORBER LE TRAFIC DE DEUX AUTOROUTES

Le périphérique de Valence relie la sortie d'autoroute Valence Nord (commune de Bourg-lès-Valence), à la sortie d'autoroute Valence Sud (commune de Valence). C'est une route à quatre voies qui fait une demi-boucle pour contourner la ville par l'est. Cette infrastructure permet ainsi la jonction entre l'autoroute A7 et l'autoroute A49 de Grenoble ainsi que l'accès à la gare TGV. Elle dessert les communes à l'est de l'agglomération et des zones commerciales ou artisanales déjà implantées ou qui se sont installées après sa réalisation. Pour constituer une boucle complète, une autre demi-boucle se constitue par morceaux du côté ardéchois à partir du pont des Lônes. Avec le projet de déviation de Saint-Péray et son prolongement au nord par un nouveau pont sur le Rhône, ce ring Valentinois pourrait être totalement réalisé à l'horizon 2040.

UNE DEMI-BOUCLE QUI GRANDIT SUR LA RIVE DRÔMOISE

Ce périphérique imaginé dans les années 70 s'est construit par tronçons successifs : le projet veut faciliter la circulation routière dans la continuité de l'autoroute A7 dont la section Valence Nord/Valence Sud a été mise en service en juin 1963¹. Les décideurs parient dans un développement économique en appui sur le



Dessin du périphérique valentinois sur fond photo aérienne géoportail. La partie en pointillés est en projet.

développement du routier mais ne mesurent pas l'impact de leurs décisions sur l'environnement et sur l'organisation des territoires.

Historiquement, Valence a toujours été un carrefour routier reliant la vallée du Rhône (Nationale 7) au sillon alpin (route de Grenoble). La réalisation de l'autoroute A7 a fait croître encore le trafic et par conséquent a imposé de redimensionner toutes les infrastructures routières de l'agglomération.

En 1984, deux voies du périphérique de Valence Sud sont réalisées avec des sorties pour Montéleger et Malissard... En novembre 1990, un giratoire est mis en place au plateau des Couleures, relié dès 1991 à Saint-Marcel-Les-Valence puis à Romans. Voilà la LACRA (Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier) qui permet d'accéder à l'entrée de l'A49

pour Grenoble (1992) depuis l'A7 et qui dispose rapidement d'une seconde chaussée (deux fois deux voies) sur toute sa longueur. En juin 1997, le giratoire des Couleures au nord de Valence s'agrandit pour s'adapter à l'agrandissement des voies et devient un « diffuseur ». En 2002, le périphérique est prolongé au nord de Bourg-lès-Valence par une route à quatre voies jusqu'à la sortie d'autoroute Valence Nord. Un peu avant, en 2002 aussi, le diffuseur géant du Pont des Anglais (4 ronds-points alimentés les uns par les autres) remplace le carrefour du même nom...

En 2004, au sud, le pont des Lônes permet désormais de traverser le Rhône avec une route 4 voies depuis le diffuseur des Anglais et la sortie de l'autoroute A7 Valence-Sud.² En 2024, le diffuseur des Couleures au nord-est est encore agrandi avec la construction de trois giratoires et d'un pont pour assurer la liaison A7 Nord - A 49.³

L'AUTRE DEMI-BOUCLE QUI POUSSÈ SUR LA RIVE ARDÉCHOISE

Entre 1994 et 2005, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, des études sont réalisées sur la rive ardéchoise pour un projet de déviation de la RD 86 appelée « déviation de Guilhastrand-Granges, Saint-Péray et Cornas ». Cette étude intégrait la perspective d'un raccordement de cette liaison à un futur troisième pont sur le Rhône au nord

1 - Beaucoup de données complémentaires sur le site quipluslest.art/3-lemprise-de-la-route-a-valence-de-la-n7-a-la7/

2 - Les dates rappelées sont citées pour certaines dans un article de l'encyclopédie libre Wikipédia intitulé « Périphérique de Valence » : à consulter sur wikipedia.org

3 - En mars 2024, Valence Romans Agglo est lauréate du plan de transformation des zones commerciales et entrées de ville pour la zone commerciale des Couleures. Que peut-on faire avec cet équipement vieillissant et inadapté ? L'objectif du gouvernement et de l'agglomération est d'en faire de véritables lieux de vie : une proposition pour refaire des lieux de vie d'une main et continuer à les détruire de l'autre ?



de Valence, permettant ainsi le bouclage de la rocade de Valence⁴.

Le projet est transféré ensuite au conseil général de l'Ardèche, puis modifié en projet de déviation de Guilherand-Granges et Saint-Péray raccordé à la RD 86 à l'entrée de Cornas. Ce nouveau projet est compatible avec le troisième pont sans intégrer ce barreau...

En 2015, le SCoT Rovaltain est approuvé et affiche clairement l'intérêt d'un troisième pont au nord de Valence.

Ces subtilités administratives ne changent pas le projet global qui avance par morceaux : terminer le périphérique de Valence (appelé parfois rocade ou ring valentinois) et terminer d'urbaniser complètement ce territoire, pourtant encore majoritairement agricole en 1950⁵.

ETOUFFÉS SOUS LE BITUME ET LE BÉTON QUI S'ÉTENDENT

Dans cet historique, le périphérique de Valence est un projet qui répond mécaniquement à la pression des flux routiers. Les plus anciens d'entre nous se souviennent de la route nationale 7 au moment des congés : des bouchons interminables entre des murs noirs... Mais pour fluidifier la circulation, jusqu'où était-on prêt à sacrifier la ville en construisant des infrastructures routières toujours plus voraces ? Avec quel impact sur la qualité de vie, ses activités, son animation, et son attractivité ? Et surtout avec quelle efficacité réelle ?

Car les nouvelles infrastructures n'ont fait que repousser le problème à plus tard en l'aggravant. L'économiste et urbaniste Frédéric Héran⁶ constate : Lorsque, pour « faire sauter un bouchon », la capacité de la voirie est accrue par la création d'une voie nouvelle ou l'élargissement d'une voie existante, on constate que l'infrastructure finit par attirer un trafic automobile supérieur à ce qu'avait prévu le modèle.

Et depuis sa construction, le trafic sur l'autoroute continue d'augmenter à l'image de toutes les voiries raccordées.

UN AMÉNAGEMENT NATIONAL AU DÉTRIMENT DU PROJET LOCAL

Le développement des infrastructures routières sur la ville a été imposé par les décisions d'aménagement prises par l'État qui s'appuie sur son organisation centralisée et la renforce. Les territoires ont subi ce projet sans pouvoir en débattre, ni en évaluer les conséquences locales.

Le réseau routier se développe au service de l'industrie automobile, des marchands de pétrole et de bitume. Dans la Drôme et l'Ardèche comme ailleurs, toute la vie du territoire est bouleversée : les grandes surfaces s'installent au détriment du petit commerce et de l'artisanat⁷, la production locale s'effondre face à la concurrence de la mondialisation, les activités et l'habitat s'éparpillent en artificialisant toujours plus d'espace agricole et naturel⁸, les villes

moyennes se vident et se paupérisent, les réseaux de transports collectifs s'affaiblissent ou disparaissent, la pollution de l'air augmente⁹...

Ce développement toujours croissant du réseau routier est un rouleau compresseur destructeur : pour Valence, l'autoroute construite en bord de fleuve a séparé la ville du Rhône d'une manière qui semble irréversible¹⁰.

ARRÊTONS LE ROULEAU COMPRESSEUR ET RESTAURONS NOTRE TERRITOIRE : MOBILISATIONS

Avec les leçons de l'histoire et la décentralisation, une autre organisation est indispensable et possible. Les mouvements citoyens locaux obligent à ouvrir le débat (Autoroute A69, RN88 et coordination drômoise) et questionner les investissements dans des nouvelles infrastructures routières¹¹. Il reste à convaincre les élus locaux, départementaux et régionaux de ne pas continuer à suivre cette route tracée depuis des décennies et qui est une impasse. En stoppant le développement routier, des centaines de millions pourront être réorientés pour investir dans une autre organisation permettant de vivre mieux. Ils contribueront à promouvoir d'autres mobilités propres accessibles à tous, à soutenir une production alimentaire saine de proximité, à recréer un tissu d'emplois locaux, à préserver la biodiversité et à être actifs devant le dérèglement climatique. Mobilisons-nous pour garder un monde viable ! 🌱

4 - Ces éléments sont précisés dans le résumé non-technique de l'étude d'impact soumis à l'enquête publique pour la déviation RD86-St Péray en 2021 (point 2.3 Historique du projet).

5 - Pour constater l'évolution de la plaine, consulter le site remonterletemps.ign.fr/comparer

6 - A lire article de Frédéric Héran et Paul Lecroart sur le site theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562

7 - Dans l'arrière-pays, il faut parfois faire 10km avec sa voiture pour acheter son pain dans le supermarché qui, en s'implantant, a tué la boulangerie du village.

8 - Le périphérique de Valence aura accéléré l'installation des ménages les plus aisés dans les villages alentours avec une organisation pendulaire qui engage à disposer souvent de deux voitures par foyer.

9 - A lire le livre d'Olivier Razemon « Comment la France a tué ses villes » aux Editions Rue de l'Echiquier.

10 - La couverture de l'autoroute pour permettre de relier la ville au fleuve a été imaginée par les élus de divers tendances politiques : une réparation impossible à mettre en oeuvre...

11 - Lire *épinés drômoises* N° 205 paru en février 2024

SAINT-PÉRAY : DÉFENDONS NOTRE QUALITÉ DE VIE, ICI ET SUR TOUTE L'AGGLOMÉRATION

LE BOUCLAGE DU RING VALENTINOIS

Le périphérique de Valence (ring valentinois) se construit par tronçons successifs autour de l'agglomération depuis les années 70. À l'Est, du côté drômois, la demi-boucle est presque achevée.

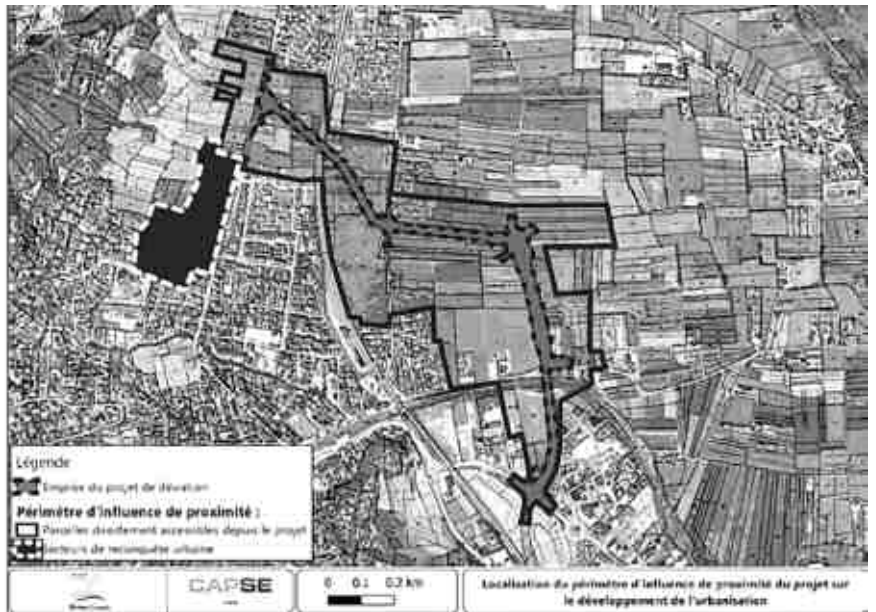
Pour constituer une boucle complète, une autre demi-boucle se constitue par morceaux du côté ardéchois à partir du pont des Lônes. Un premier tronçon de cette demi-boucle, appelé déviation de Guilherand-Granges, est terminé depuis 2018. Il relie le pont des Lônes au carrefour des Mulets à Saint-Péray. Un nouveau tronçon de 2,5 km, appelé déviation de Saint-Péray, a été soumis à enquête publique et déclaré d'utilité publique. Les travaux pourraient débuter cette année.

Dans l'avenir, un nouveau tronçon devrait permettre de relier cette déviation avec la sortie d'autoroute de Valence Nord à Bourg-lès-Valence, avec la construction d'un pont sur le Rhône à l'horizon 2040.

LA DÉVIATION DE SAINT-PÉRAY AU DÉTRIMENT DES HABITANTS

Le coût de la déviation de Saint-Péray pourrait être de 25 millions d'euros en 2024 : avec un futur pont à 70 millions d'euros, ce sont plus de 100 millions d'euros d'argent public qui seront engagés ici.

Contrairement à ce qui est affirmé, ce projet ne vise pas à construire un territoire agréable à vivre pour la population. Pour Saint-Péray, le centre-bourg ne sera pas apaisé, puisque le trafic le plus important en direction de Lamastre, Toulaud, Saint Romain-de-Lerps continuera à passer dans la ville.



Document soumis au public lors de l'enquête et précisant l'emprise et le périmètre d'influence de proximité sur le développement de l'urbanisation.

Cette infrastructure est construite principalement pour faciliter l'implantation de nouvelles zones d'activité, de nouveaux lotissements et permettre à terme le bouclage du ring valentinois en augmentant encore le trafic routier et ses impacts sur tout ce secteur.

Il ne s'agit pas seulement de faire une route mais bien de poursuivre un développement économique sans avenir au détriment des habitants du territoire. En effet, la déviation et le bouclage du ring vont engendrer une urbanisation qui va recouvrir de bitume et de béton la dernière partie encore agricole et naturelle de la plaine, zone de contact importante entre le Rhône et la montagne ardéchoise. Cet espace est indispensable pour préserver la biodiversité, une agriculture de proximité et limiter les effets du dérèglement climatique. C'est aussi un espace de loisir et de détente avec l'itinéraire très appréciée de la voie bleue.

En 2024, il est urgent de refuser la construction de ces nouvelles infrastructures routières et réorienter les investissements pour restaurer un territoire durable et agréable à vivre pour nous et nos enfants.

ACTION

Pour que ce rouleau compresseur du ring valentinois s'arrête, Frapna Drôme Nature Environnement et ALTERRE ont

saisi dès 2022 le tribunal administratif pour porter un recours contre l'arrêté préfectoral déclarant la déviation de Saint-Péray d'utilité publique.

En avril 2024, cette juridiction a jugé ce recours irrecevable en raison d'erreurs formelles dans certaines pièces : ceci revient à dire que ce recours n'a pas été déposé...

Les associations vont donc faire appel de ce jugement et engager de nouveaux recours sur les impacts les plus préoccupants de cette déviation.

Avec cette action juridique, Frapna Drôme et ALTERRE veulent alerter les habitants de l'agglomération valentinoise sur ces projets démesurés d'infrastructures routières, leur coût, leur impact et le projet de société qu'ils engagent.

Les associations demandent à tous de leur apporter un soutien financier pour poursuivre leur action juridique et engager des recours avec l'aide d'un avocat. (Vous trouverez ci-dessous le QR code pour accéder à la page Helloasso de l'appel à don. Vous pouvez aussi aller sur le site de nos associations et cliquer sur les liens à votre disposition¹.)



STOP à ce projet du passé,
NON à une déviation
incompatible avec un
territoire durable et
agréable à vivre pour
nous et nos enfants.

1 - ALTERRE : alterre-asso.org - Frapna Drôme Nature Environnement : frapnadrome.org

Contournement routier de Romans-sur-Isère

PAR L'ATELIER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

BOUCLER LA CEINTURE AUSSI

Depuis fin 2010 et la mise en service du Contournement Nord-Ouest de Romans (RD 532, CNOR), les collectivités locales drômoises sont porteuses d'une demande de son prolongement pour rejoindre la LACRA (RN 532) au Sud de Bourg-de-Péage. Ce projet de nouveau barreau routier, dénommé contournement sud-ouest de Romans (CSOR), comporterait notamment la construction d'un quatrième Pont franchissant l'Isère et bouclerait ainsi une route périphérique au niveau de l'agglomération romanaise. Le trafic attendu serait de l'ordre de 15 000 à 20 000 véhicules /jour. Le niveau des estimations sommaires données dans ces études est variable mais conduit à situer le montant de cette opération aux environs de 70 M€ (chiffage 2020 à revoir à la hausse).

MÊME HISTOIRE, MÊMES CAUSES ET MÊMES CONSÉQUENCES

L'article précédent décrivait l'avancement du périphérique de Valence. Nous sommes sur un même territoire dont la cohérence est assurée par un SCoT.

Entre 2015 et fin 2017, le SCoT¹ Grand ROVALTAIN a conduit une étude d'opportunité sur divers franchissements du Rhône et de l'Isère². Cette étude concluait à l'intérêt de trois franchissements à édifier dans l'ordre suivant : le quatrième pont sur l'Isère à Romans (CSOR), le troisième pont de Valence Nord (bouclage du ring valentinois), un nouveau franchissement du Rhône à Gervans.

Nous sommes sur la même histoire. Nous retrouverons ici les mêmes causes et les mêmes conséquences...

PROJET ROUTIER OU PROJET DE TERRITOIRE ?

Les arguments justifiant la poursuite de ce projet de périphérique de Romans sont toujours les mêmes depuis son origine, en 1970 : assurer la fluidité de la circulation en empêchant les ralentissements dans les périodes de pointe, sortir le trafic de la ville pour récupérer calme, sécurité et air respirable. Depuis plus de 50 ans, ces arguments sont portés par des générations successives de décideurs qui, sous prétexte de répondre à un problème de transport et déplacement, imposent non seulement un projet routier mais bien au-delà un projet de territoire qui détruit la ville.

Répetons-le : ce contournement aura facilité les déplacements routiers, le développement des supermarchés en périphérie, la construction d'une ceinture pavillonnaire dans les villages environnants et une extension de l'agglomération

au détriment des terres agricoles et naturelles. Alors que les magasins ferment à Romans et que la population se paupérise, ne serait-il pas temps de trouver de nouvelles stratégies ?

EN 2024, SORTIR DU DÉNI...

En 2024, ce projet pourrait être reconsidéré en prenant en compte les nouveaux objectifs de notre société : face aux urgences écologiques, l'organisation doit évoluer pour permettre la réduction du trafic routier, l'arrêt de l'artificialisation, la relocalisation d'une partie de la production... Ces objectifs sont affichés par toutes les collectivités et l'État. Pourquoi continuent-ils à investir massivement dans le routier pour les décennies à venir ? (Même en allant vite, un nouveau pont sur l'Isère ne se réalisera pas avant 2030 ou 2031.)

TROUVER L'ÉNERGIE ET LES MOYENS D'UN NOUVEAU DÉMARRAGE

Les urgences écologiques et l'état de la ville pourraient amener à trouver l'énergie et les moyens d'un nouveau démarrage, prenant en compte les erreurs du passé et les hypothèses prévisibles pour l'avenir.

Frapna Drôme Nature Environnement a pu donner sa position lors d'une pré-consultation dans le cadre d'une étude d'opportunité. Un débat est en cours, parmi les décideurs aussi... L'association invite ses adhérents et sympathisants à l'alimenter. Ici comme sur nos départements, il ne s'agit pas seulement de s'opposer à des infrastructures routières, mais surtout de rassembler nos volontés et notre imagination pour sortir des mauvaises recettes du siècle dernier et inventer des nouveaux projets. 🌱

Quand Frapna Drôme Nature Environnement bloque le contournement routier de Romans

En 2007, la FRAPNA Drôme avait fait un recours au tribunal administratif de Grenoble en demandant la suspension de l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation du Contournement nord-ouest de la commune de Romans (CNOR). Le juge des référés avait suivi la demande de l'association, bloquant ainsi le chantier en cours. Le projet s'est finalement réalisé, mais grâce à l'association la protection du captage des Jabelins a pu être instituée. À noter : de 2007 à 2024, la détermination de l'association s'est encore renforcée.

1 - SCoT : Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale. Ici Valence Romans Agglo.

2 - Des 2016, le bureau d'études Trafalgar conduit pour le SCoT une étude sur l'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain, étude publiée en 2017.

