

Projet de PLU de Valence

Contribution de REVV

Lundi 6 juin 2022

L'association Roulons en Ville à Vélo (REVV) fait depuis plus de 30 ans et conformément à ses statuts, « la promotion du vélo dans l'agglomération valentinoise en recherchant le dialogue avec les Collectivités locales, les organismes en charge des Voiries et de l'Espace public, et les organismes de Transports en commun de l'agglomération valentinoise :

- en proposant des équipements spécifiques : itinéraires cyclables, parcs à vélo, infrastructures routières,
- en recherchant la complémentarité entre le vélo et les Transports en commun,
- en se mobilisant pour faire appliquer les lois conformes aux objectifs de l'association »

Nous avons donc logiquement étudié le projet de PLU pour la ville de Valence et nous vous faisons part de nos remarques et de nos questions.

REVV se félicite de la prise en compte des modes actifs qui n'étaient pas évoqués dans le précédent PLU de 2013

L'OAP transversale « adoucir les mobilités » est utile. Nous espérons qu'elle sera complétée car le ScoT Grand Rovaltain précise (DOO 7.1.9) « Les documents locaux d'urbanisme doivent mettre en place un maillage de cheminements doux piétons et cycles à l'échelle de l'ensemble de la commune ». **Pourquoi ces cheminements cycles et piétons ne sont-ils pas clairement inscrits sur les cartes ? Ces cheminements seront-ils continus et sécurisés ? Quels traitements sont-ils prévus pour résoudre les points noirs ?**

Nous sommes favorables à la proposition de VRD d'élargir cette OAP en remplaçant son titre par «Favoriser des mobilités plus durables». Nous approuvons toutes les propositions de modification de VRD. En particulier les axes de transports collectifs doivent être représentés sur les cartes ainsi que leurs zones de difficultés : carrefours et voies saturées aux heures de pointe par les véhicules particuliers, voies trop étroites générant des difficultés de croisement, etc.

Nous demandons aussi que les enjeux soient complétés. **Quelles priorités la ville entend-elle se donner entre les différents modes de déplacement ?**

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

Le PDU, adopté en 2016 a projeté la création de 2 axes de BHNS qui sont annoncés dans la fiche action 17, entre Valence sud/Le Plan et entre Valence Gare routière / Romans Est.

Le premier itinéraire est situé complètement à l'intérieur de Valence et est ainsi décrit page 139 du PDU : « Axe Valence Sud – Valence le Plan

Cet axe partira du secteur Valence Sud où un Parc relai permettra aux automobilistes de se rabattre vers la ligne BHNS. Il empruntera ensuite **l'avenue V. Hugo**, dont les carrefours à feux seront équipés de systèmes de priorité pour les bus. L'itinéraire se poursuit ensuite par la **rue P. Semard**

où un espace sera réservé à la circulation des bus pour ensuite desservir le centre ville via le pôle bus. La suite de l'itinéraire passe soit par l'**avenue de Romans** soit l'avenue de Romans, le **quartier du Polygone et le Bd Gustave André** (variantes d'itinéraires étudiées à ce stade) pour regagner un second parc relai au niveau du centre commercial Valence 2. »

Le 2ème projet est sur l'Axe Valence gare routière – Romans Est

« L'itinéraire de cet axe empruntera un tronç commun avec l'axe Valence Sud – Valence le plan sur la section Gare routière de Valence / parc relais Valence 2. » (PDU page 139) L'itinéraire interne à Valence est d'autant plus important qu'il concerne deux BHNS.

Pourquoi n'y a-t-il aucune mention de ces itinéraires dans le PLU ?

Un BHNS, pour assurer une vitesse commerciale élevée et une régularité indispensable à son attractivité, nécessite des voies dédiées, ce que prévoit le PDU, page 137 : « l'aménagement de ces axes se traduira notamment par l'insertion de **sites propres bus** en double sens ou à sens unique dans le cas de fortes contraintes de voirie »

Aux heures de pointe, la circulation routière dans Valence est saturée sur certains axes empruntés par les bus. Le quartier de la gare avec l'avenue Victor Hugo et la rue Pierre Semart, la sortie de la gare routière, l'avenue de Romans, sont des points de blocage alors qu'ils figurent dans les itinéraires prévus pour le BHNS. **Comment la ville de Valence entend-elle lever ces blocages ? Des voies dédiées sont-elles prévues ? Le plan de circulation sera-t-il revu ?**

Pour aménager ces sites propres, des emplacements réservés sont en général nécessaires. **Quels sont les emplacements réservés pour la création de ces BHNS ?**

A juste titre VRD, propose de remplacer le titre du second paragraphe de la page 39 de l'OAP thématique Adoucir les mobilités « Participer à la sécurisation et à la diversification des déplacements » par « Mieux articuler développement urbain et offres de mobilité », titre plus adapté au contenu développé dans ce paragraphe.

En effet, il est essentiel d'implanter les équipements et de densifier l'urbanisation à proximité des itinéraires des transports en commun efficaces tels qu'un BHNS, comme l'énonce le PADD 4.1 Action 1 : Prendre en considération le développement des transports en commun dans la politique de l'habitat « Encourager l'accueil de logements et d'activités à proximité des lignes structurantes de transports en commun »

Comment la ville de Valence projette-t-elle d'articuler les nouveaux programmes d'aménagements avec les transports en communs et en particulier avec le BHNS ?

OAP sectorielles

OAP n°4 « Valence sud »

La liaison prévue entre le boulevard du Maréchal Juin à l'avenue Victor Hugo doit passer sous la voie ferrée. REVV préconise 2 passages distincts, un pour les bus et les vélos, un autre pour les voitures. **Sinon, comment la ville assurera-t-elle la sécurité des cyclistes et la régularité pour les bus ?**

l'OAP n°8 « zoom sur la ZA Mozart » préconise de développer cette zone d'activité mais n'examine pas la desserte par transports en commun de la zone. Or Rolland Garros est le seul point d'arrêt des bus ; il est situé en bordure de zone et est desservi par la ligne C2, ligne de bus structurante. Le DOO du ScoT préconise dans son article 7.1.2 « Intensifier l'activité humaine autour des arrêts de transport en commun. En fonction de l'attractivité des offres de transports proposées, l'aire des secteurs concernés varie :

- 400 m (env. 10 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site propre intégral ;
- 200 m (env. 5 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site BHNS ou proposant une desserte efficace en pôle périurbain. »

La ligne C2 n'est pas en site propre intégral, ni même un BHNS. Quant à l'étendue de la zone Mozart, elle est bien supérieure à 200m. La distance à pied entre l'arrêt Rolland Garros et le chemin de Gournier est supérieure à 1 km.

Comment la ville de Valence entend-elle assurer la desserte en transports en commun de cette zone et respecter les objectifs du SCoT ?

De même pour les **OAP n° 9, 11 et 12** qui prévoient de nouveaux programmes d'aménagement dans les zones la Bayot, Rousset, Lautagne, aucune desserte en transport en commun n'est mentionnée. **Les dessertes de ces zones ont-elles été étudiées ? Si oui respectent-elles les objectifs du SCoT ?**

Le concept de **boulevard urbain** semble l'alpha et l'oméga pour l'apaisement des rues très circulées. **Nous demandons que le PLU précise le concept de boulevard urbain à appliquer à Valence en y intégrant les préconisations du Cerema.**

Plan de circulation

Le PADD et le dossier « Justification des choix » mettent en évidence la volonté de favoriser la multimodalité dans l'espace public et la cohabitation des modes : bus de CITEA, véhicules automobiles, mobilités actives : vélos et piétons.

Ces souhaits ne peuvent être que partagés par tous mais se heurtent à la réalité de la configuration des rues de la ville, notamment dans les faubourgs. Leur emprise est limitée, leur profil en travers variable d'une section à une autre et le stationnement sur voirie occupe une part plus ou moins importante de la largeur des voies.

Lorsque nous considérons l'avenue de Romans, l'avenue de Chabeuil, la rue Faventines, la rue des Alpes, la rue Chateaufort, l'avenue de la Libération, etc., il apparaît évident que tous les modes de transport ne peuvent les emprunter dans une cohabitation apaisée.

Une vraie réflexion sur le « plan de circulation » s'impose dans la ville d'autant que la densité des voies urbaines permettrait de mettre en sens unique un nombre plus important de voies que dans le « plan de circulation » existant.

Le PLU révisé ne devrait-il pas conduire à une nouvelle réflexion sur les conditions de circulation dans la ville avec l'appui de Valence Romans Déplacements et des associations d'usagers ?

La faible fréquentation des bus urbains de Valence (9 % des déplacements) s'explique par leur faible vitesse de progression, vitesse qui n'est pas supérieure à celle des véhicules automobiles légers.

La condition pour que la part modale des bus urbains augmente et que celle des véhicules individuels diminue, serait, dans la plupart des cas, de pouvoir affecter une voie réservée aux bus et de restreindre les possibilités de stationnement en centre-ville pour les véhicules légers des non-résidents. La limitation de l'offre de stationnement automobile en surface est un outil efficace pour donner de la place aux autres modes de déplacements, vélos, piétons et transports en commun.

La ville de Valence reverra-t-elle son plan de circulation pour se conformer aux objectifs fixés par le SCoT ?

« 7.1.8 Rationaliser la place de la voiture en ville

Orientation : Les collectivités doivent permettre la mise en place de politiques d'aménagement et d'urbanisme qui permettent un recours systématique à l'automobile moindre, un meilleur partage de la voirie et qui limitent la place visuelle et la part d'espace public dédié aux voitures. »

Conclusion : Concernant la mobilité, le PLU 2022 est en progrès par rapport à celui de 2013 mais ces progrès seront-ils suffisants pour répondre au défi climatique ? En quoi les mesures prises dans le PLU permettront-elles de

- baisser les émissions de gaz à effet de serre ?
- baisser la pollution de l'air due au trafic routier ?
- aider les valentinois à changer leurs habitudes de déplacement vers des modes plus durables ?