



Juillet 2010

Etude RN7 La voie sur Berge à Vienne

VOLET 1

**Améliorations des conditions
d'intégration urbaine et de mobilité**



A. Rappel de la commande	p.3
Le contexte de l'étude sur la RN 7	p. 3
Les ambitions du Scot	p. 4
Les ambitions de la CAPV	p. 5
Des études et des travaux qui montrent des avancées	p. 5
Ouvrir le « champ des possibles » par une meilleure connaissance du site et des marges de manœuvres	p. 6
 B. Analyse et diagnostic	 p. 7
Le contexte urbain et paysager	p. 7
Analyse et diagnostic / SEQUENCE NORD	p. 14
Analyse et diagnostic / SEQUENCE CENTRE	p. 17
Analyse et diagnostic / SEQUENCE SUD	p. 20
 C. Les enjeux	 p. 23
Enjeux / SEQUENCE NORD	p. 25
Enjeux / SEQUENCE CENTRE	p. 26
Enjeux / SEQUENCE SUD	p. 27
 D. Propositions de principes d'aménagement sans portée programmatique	 p. 29
Rappel des orientations stratégiques.....	p. 29
Propositions / SEQUENCE NORD	p. 31
Propositions / SEQUENCE SUD	p. 36
Propositions / SEQUENCE CENTRE	p. 44
 Conclusion.....	 p. 52

A. Rappel de la commande

Dans le cadre de l'élaboration du Scot et plus particulièrement afin de prolonger les ambitions affichées du document d'orientations générales, le Syndicat Mixte du Scot des Rives du Rhône a confié, en mars 2009, à l'Agence d'urbanisme, une étude portant sur l'amélioration des conditions d'intégration urbaine et de mobilité de la RN7.

Cette étude, qui vise à ouvrir le « champ des possibles » concerne principalement deux secteurs (la traversée de Vienne et de l'agglomération roussillonnaise). Sans portée programmatique, cette mission propose d'éclairer les élus sur les capacités réelles de l'infrastructure, ses possibilités d'évolution, ainsi que sur des propositions de requalification à court, moyen et long terme.

Ce rapport, rend compte de la première phase du travail mené sur la traversée de Vienne. L'Agence d'urbanisme s'est pour cela adjoint l'expertise du Cete de Lyon.

Le contexte de l'étude sur la RN 7

Un contexte favorable à la réflexion du devenir de la voie sur berge

La RN7 constitue l'axe principal de desserte et le corridor historique d'urbanisation du territoire des Rives du Rhône. Située en rive gauche du Rhône, doublée par l'autoroute A7 (et la RD 386 en rive droite), cette voie constitue l'épine dorsale des déplacements des agglomérations viennoise et roussillonnaise. Dans le même temps, la RN7 constitue une profonde coupure et est source de multiples nuisances.

Pour proposer des solutions de nature à les résorber, il convient de prendre en compte plusieurs faits qui ont des impacts non négligeables sur les « réalités » d'une véritable reconquête urbaine :

Le statut de l'infrastructure

La voie sur berge au Nord de Vienne constitue l'ancien tronçon de l'A7 (A7001), ouverte en 1974, déclassée partiellement en novembre 1988 avec la réalisation du contournement en rive droite de l'autoroute. En mai 1996, c'est le déclassement de l'ensemble de la traversée de Vienne (A7001 et A7002) qui est décrété.

La route a gardé son statut de route nationale qui doit permettre le délestage de l'autoroute A7 en cas d'incident de trafic ou de fermeture de l'axe. Du fait des normes de sécurité encadrant ce type d'infrastructure, le déclassement de l'A7 ne s'est pas accompagné d'un réaménagement et d'une intégration plus urbaine de la voirie et ses abords.

Aujourd'hui la gestion de l'infrastructure est répartie entre plusieurs maîtres d'ouvrage :

- Le conseil général de l'Isère pour le tronçon Nord
- L'Etat (DIR Sud Est) pour le tronçon Sud

Nombreux sont les projets de voirie qui pourraient avoir un impact sur la circulation sur la RN7 : Contournement autoroutier Ouest de Lyon, aménagement de voiries contournant Vienne par l'est, réalisation d'une déviation de la RN7 au niveau de l'agglomération roussillonnaise, reprise de diffuseurs sur l'A7, Pour autant, des améliorations des conditions de circulation et d'intégration urbaine de l'infrastructure sont possibles sans attendre la réalisation des projets précédemment cités.

L'organisation des politiques de déplacements à l'échelle métropolitaine

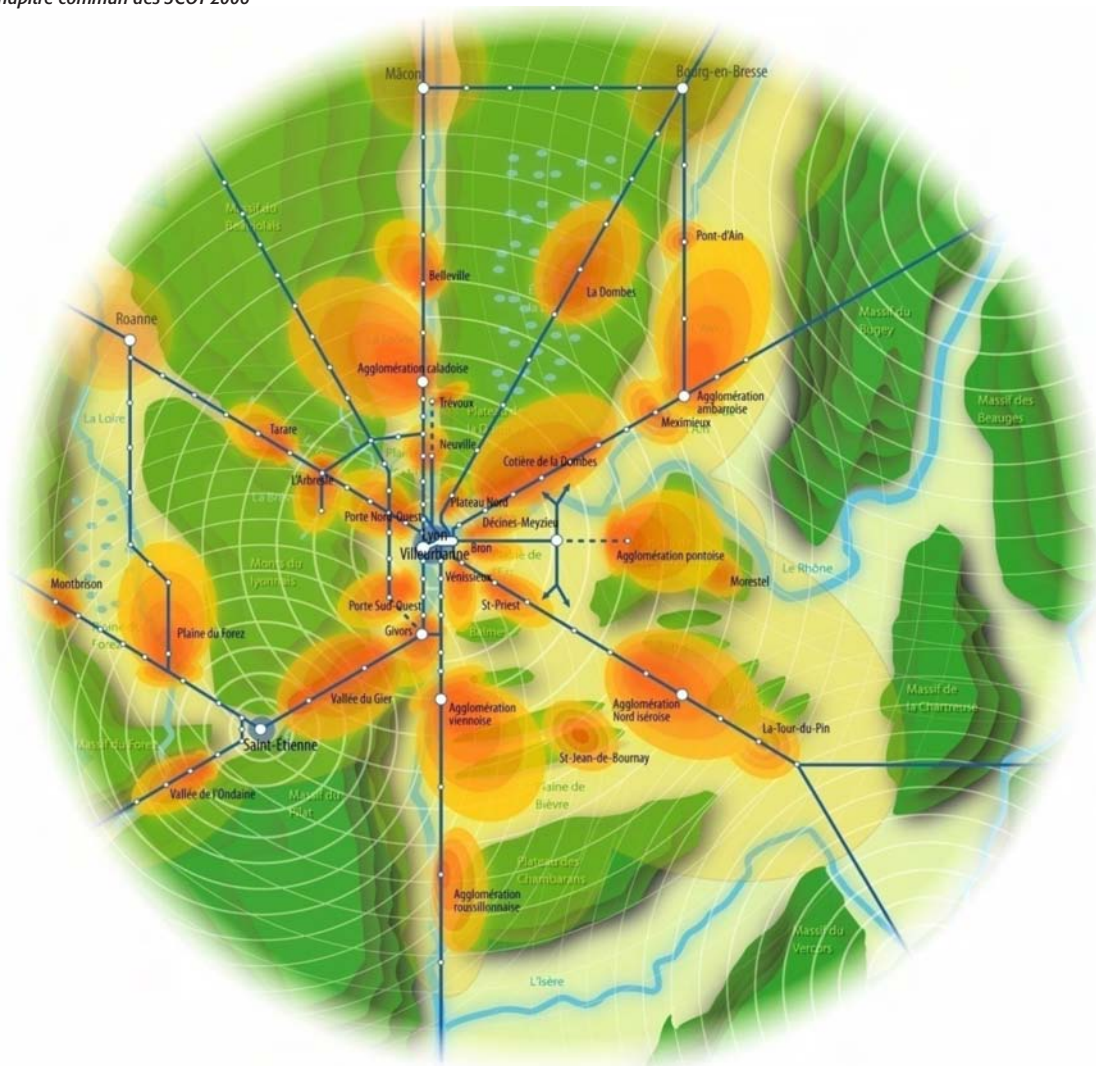
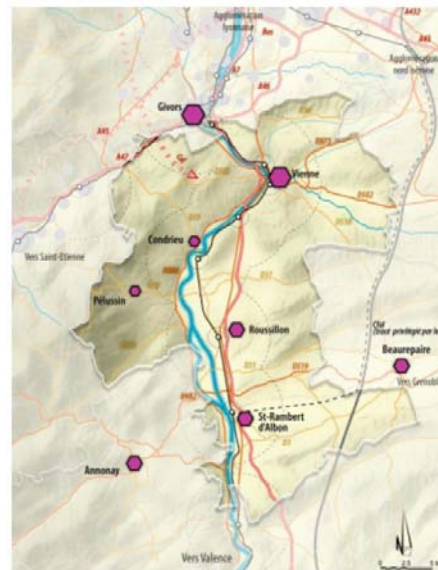
La RN7 est l'axe principal de circulation de l'agglomération viennoise comme de l'agglomération roussillonnaise. Deux villes, où les transports tiennent une place particulièrement importante et impactent fortement le paysage urbain.

A l'échelle métropolitaine, la RN7 apparaît comme une voirie d'agglomération reliant les polarités de Vienne et de l'agglomération roussillonnaise à Lyon au Nord et à Valence au Sud.

Lecture actuelle du paysage de la RD 1006 / entrée Nord de la ville de Vienne



Au regard des objectifs de croissance démographique des agglomérations viennoise et roussillonnaise formulés par le Scot, objectifs partagés par les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise (renforcement des polarités urbaines), les secteurs proches de la RN7 doivent pouvoir accueillir des populations nouvelles, des services et des équipements dans un cadre de vie attractif en limitant notamment l'étalement urbain des plateaux.



Les ambitions de la CAPV

Dans son plan de mandat 2009-2015, la communauté d'agglomération s'est fixée comme ambitions d'organiser notamment la « transformation urbaine » et a inscrit pour cela un certain nombre d'actions à conduire pour reconquérir le territoire aujourd'hui largement dédié à la circulation automobile.

Sont citées parmi elles :

- La mobilisation des acteurs du territoire appartenant à la « porte sud du Rhône » pour aborder collectivement ces problématiques,
- en engageant toutes les actions pour tous les modes qui contribueront à la reconquête du territoire, sans faire de l'une en particulier (COL par exemple) le déclencheur de l'ensemble,
- en revisitant la planification urbaine en tenant compte de ces hypothèses de reconquête,
- en repensant les liaisons entre les territoires.

Des études et des travaux qui montrent des avancées

La présente étude n'est pas une réflexion isolée sur le devenir de la voie sur berge. En effet, le diagnostic a permis de recenser :

- l'étude du CG 38 (section Nord) sur la possibilité de reconfigurer la voie sur berge en lien avec la RD4 et rendre possible une voie en site propre,
- l'étude de requalification du cours Briller sous maîtrise d'ouvrage de la CAPV,
- l'étude du CETE sur la réalisation de trois nouveaux carrefours sur la section Sud (giratoires) dont les travaux ont commencé pour ce qui est du rond point le plus septentrional (maîtrise d'ouvrage DIR),
- l'étude engagée par la Ville de Vienne sur le centre ville.



Ouvrir le « champ des possibles » par une meilleure connaissance du site et des marges de manœuvres

Afin de faire progresser les réflexions sur l'évolution de la RN7, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône, a demandé à l'Agence d'urbanisme une étude associant l'ensemble des acteurs, techniques et politiques, concernés par ces questions.

Une mission partenariale

L'objectif de l'étude « voie sur berge » est, in fine, d'aboutir à une vision partagée du devenir de cet axe afin de préparer les décisions qui dessineront son évolution. Ces réflexions pourront alimenter localement les futurs projets d'urbanisme et d'aménagement qui seront portés par les communes ou les intercommunalités.

Les questions posées par l'objet routier « voie sur berge »

> Faut-il pérenniser la contrainte de délestage, et si oui permet-elle une reconquête urbaine de l'axe tout en conservant cette fonction en cas de besoin ?

> Quel horizon de réalisation pour les projets de voiries structurants (COL, contournements de Vienne, diffuseurs) et quel niveau d'intervention et de réaménagement possible sans attendre la réalisation de ceux-ci ?

> Dans le cadre de politiques de déplacements favorables aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, quelle place peut être accordée à ces modes de transport au niveau des voies sur berges ? Plus globalement, quelle organisation/hiérarchisation du réseau de voirie mettre en œuvre dans l'agglomération ? Quel sera le rôle de la RN7 et quel type d'aménagement faut-il y prévoir dans ce cadre ?

> Quel(s) projet(s) engager autour de la reconquête des berges du Rhône à Vienne ? Quelles marges de manœuvre pour le développement urbain seraient dégagées grâce à une pacification de l'axe dans la traversée de l'agglomération viennoise ?

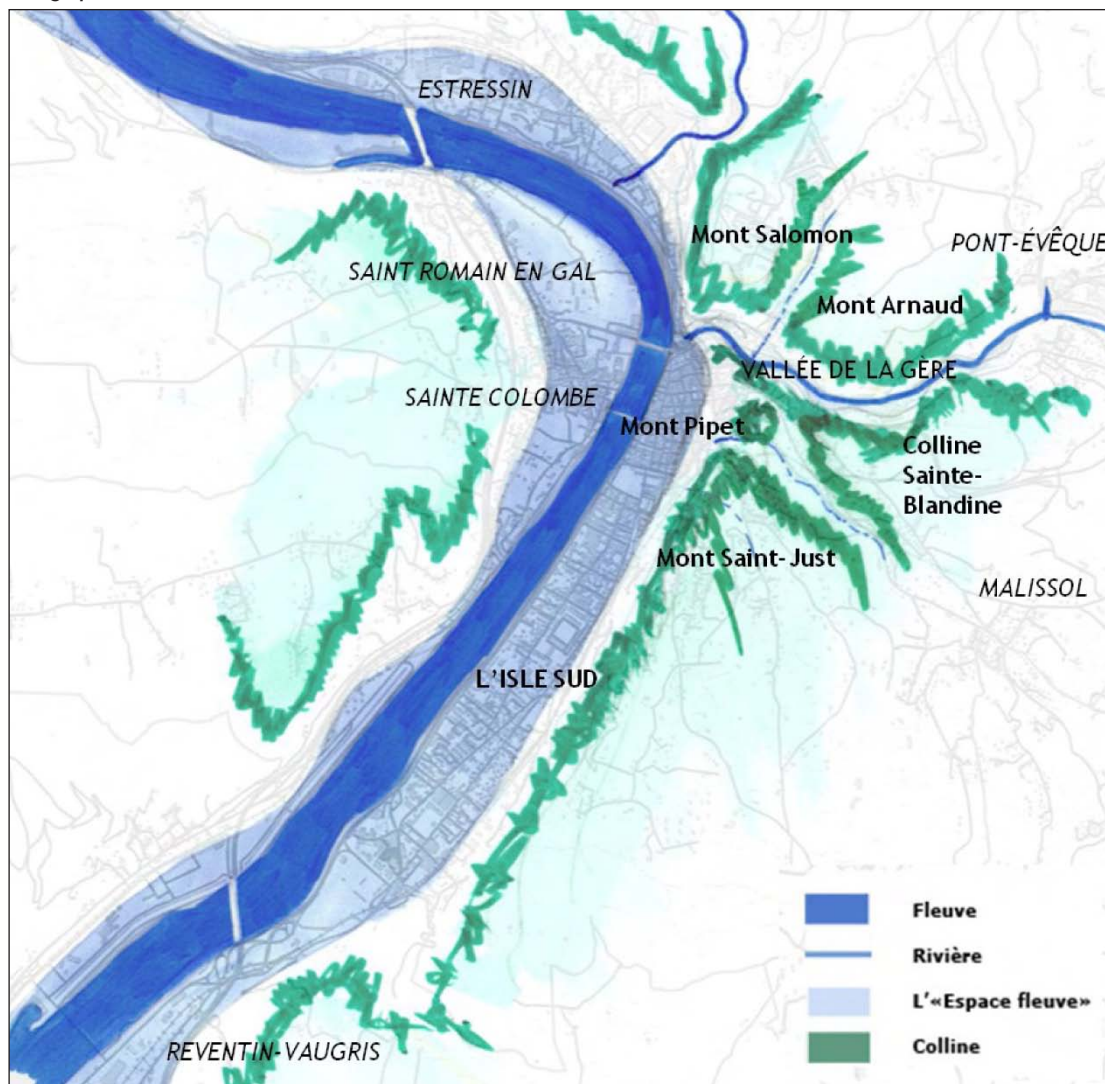
B. Analyse et Diagnostic

**Généralités,
une ville d'histoire
et une ville « site »**

Le quartier d'Estressin, le centre ville et la Cathédrale St Maurice



Géographie du territoire Viennois



Une ville établie sur les deux rives du fleuve depuis plus de 2 500 ans

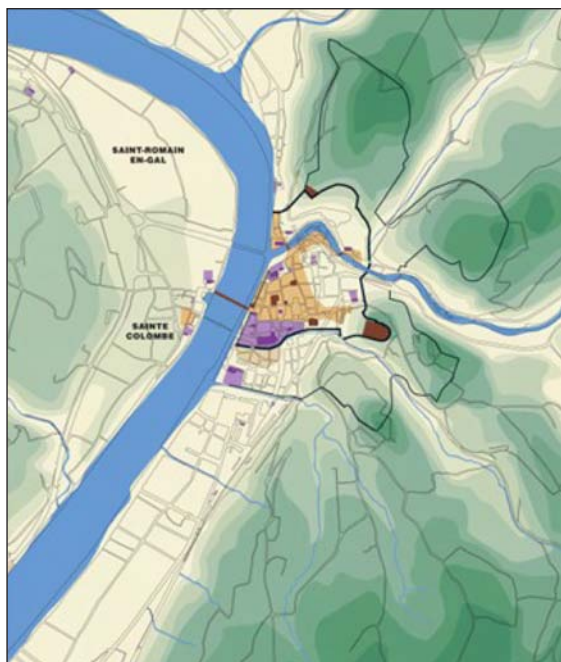
1. **La ville Allobroge**, primitive au 5^e siècle avant J.C.



2. **La ville romaine**, des deux rives, telle que l'on se la représente à son apogée, 2^e siècle après J.C.



3. **La ville « chrétienne »** repliée sur elle-même, à la confluence du Rhône et de la rivière Gère.



4. **La ville industrielle**, en pleine expansion dans la seconde moitié du XIX^e siècle.



Un paysage remarquable qui possède un patrimoine bâti exceptionnel contraint par des réseaux et un relief marqué.

Au cœur de ce territoire chargé d'histoire, on constate que les traces du réseau viaire et de la structure parcellaire ont été conservées depuis la période médiévale jusqu'à la ville post-industrielle actuelle.

Les vallées industrielles ont aujourd'hui des difficultés à se reconvertir et à conserver un rôle majeur dans le développement de l'agglomération du pays viennois. Ce tissu urbain représente cependant un potentiel important de valorisation du patrimoine industriel.

La ville contemporaine qui s'est développée sur les quartiers d'Estressin et de l'Isle Sud est constituée d'un tissu urbain contrasté et hétérogène. Elle offre cependant, peu d'espaces libres de qualité accessibles à l'ensemble de la population.

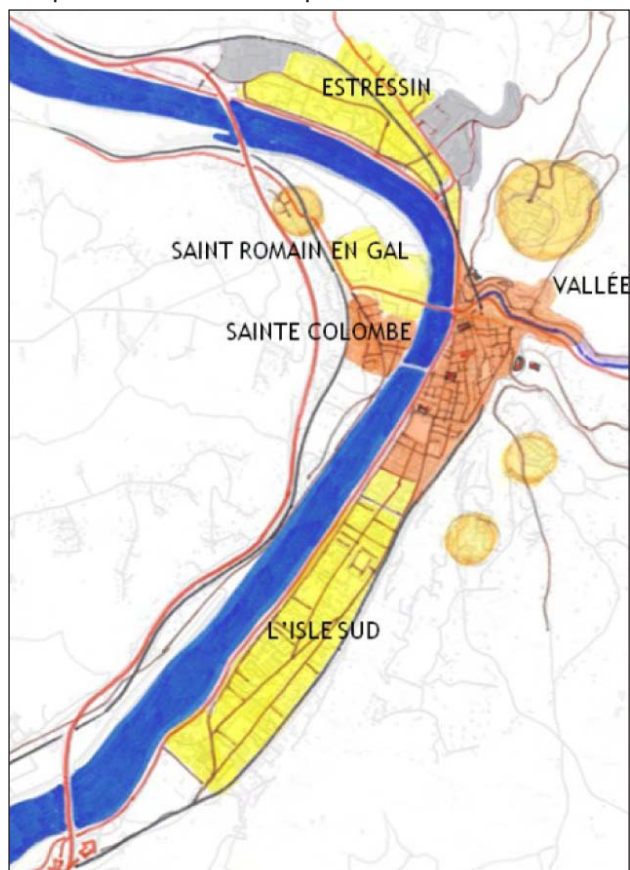
Le 20^e siècle a vu naître le développement de quartiers importants sur les hauteurs des plateaux. En complément des hameaux historiques, l'extension des zones pavillonnaires a contribué au mitage de ce grand paysage.

Le développement urbain, accompagné d'un essor important des voies routières et autoroutières, a accentué la disparition d'un certain nombre de lieux remarquables au cœur de la ville :

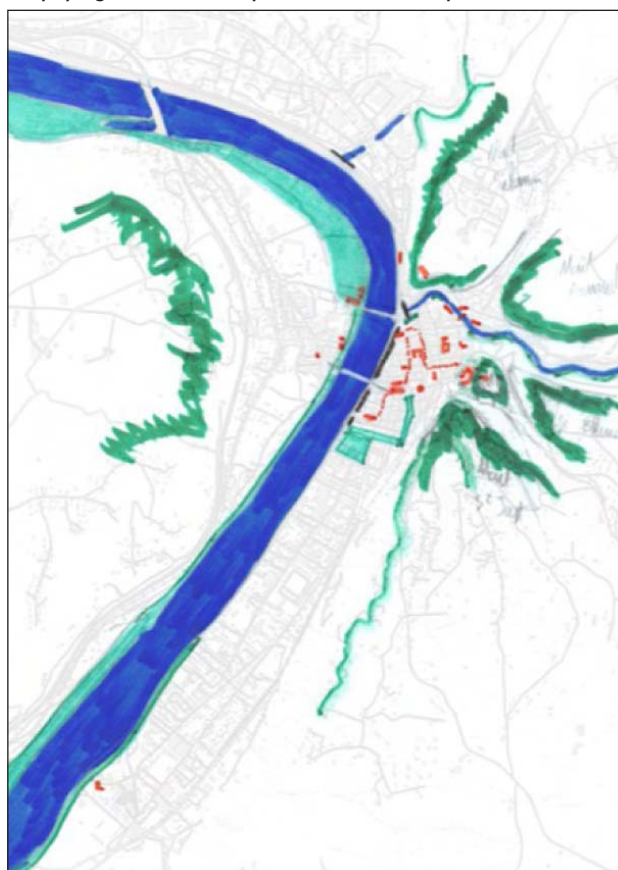
- les embouchures de la Gère et de la Sévenne ont disparu sous les infrastructures routières,
- la façade sur le fleuve et les quais, qui représentait autrefois un lieu de promenade et de divertissement, est aujourd'hui considérée comme un simple front bâti destiné à protéger la ville de ces nuisances routières.

Ces transformations radicales du territoire sont cependant compensées par la qualité de la géographie (en particulier son relief naturel) qui permet de maintenir des vues lointaines remarquables sur la ville (collines et rive droite aménagée).

Les quartiers et les communes proches de la Ville de Vienne



Un paysage naturel et un patrimoine bâti exceptionnel



Un réseau viaire contraint par le relief

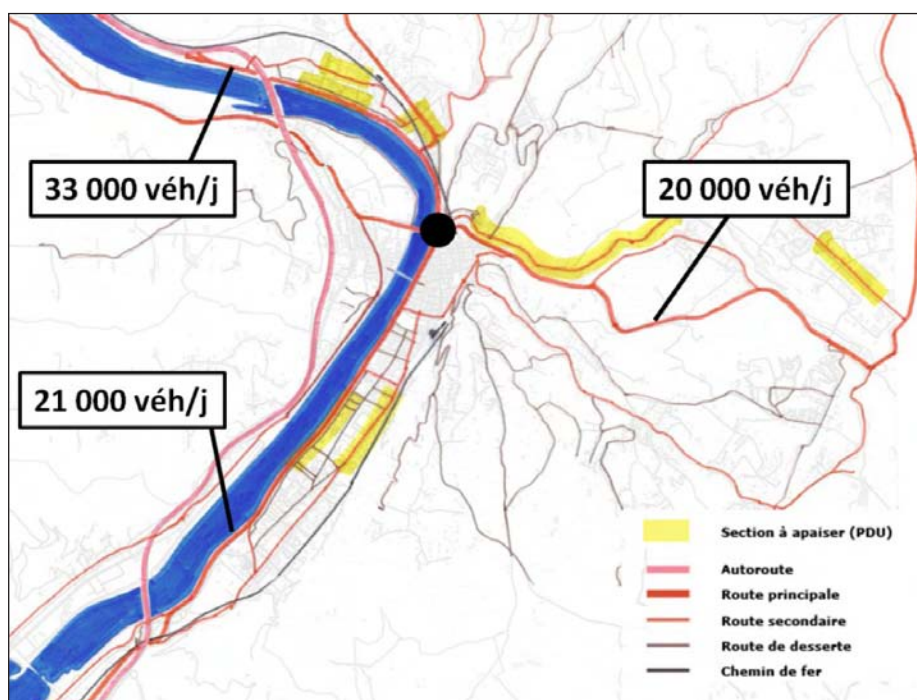
Un « carrefour-place » situé au cœur du périmètre historique « originel » de la ville, saturé par des convergences de flux routiers

Les deux principaux axes de transit « RN7/RD1407 » et RD 41 constituent un carrefour en croix qui couvre la confluence de la Gère et du Rhône.

La place Saint Louis, représente en terme de flux routier, **la séquence qui limite le plus fortement le nombre de véhicules** par heure susceptible de passer par ce point de convergence.

Dans ce contexte urbain très contraint, **l'apaisement et la limitation des voies circulées devient un objectif majeur de requalification.**

Concernant le secteur nord des berges de Vienne, les premiers éléments d'analyse indiquent que les 2/3 du trafic constaté sur la RD 1407 sont des flux d'échange avec le centre-ville de Vienne.

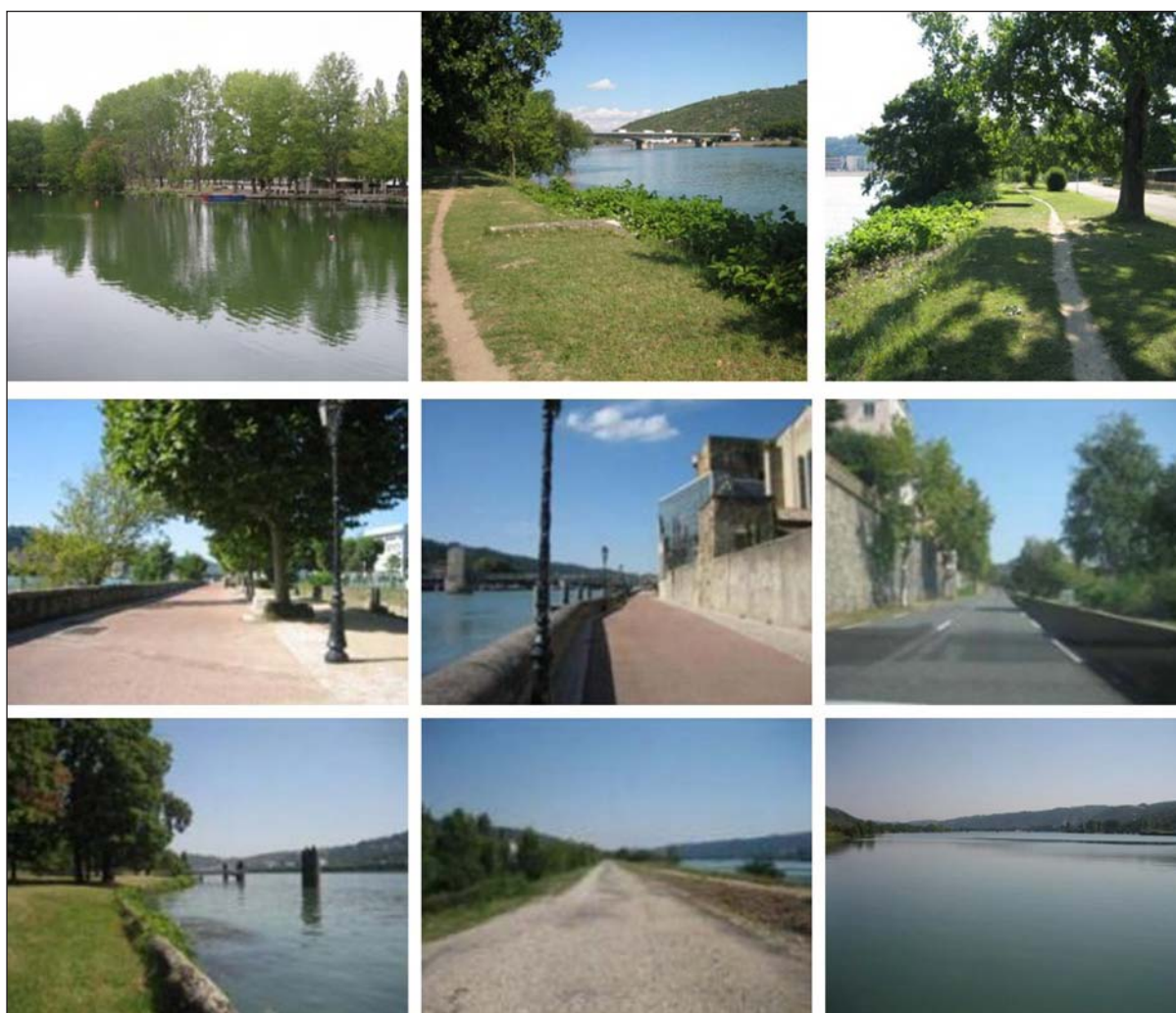


Un paysage construit autour de deux rives contrastées : **une RIVE DROITE naturelle longée par une promenade aménagée continue**

Cette rive du fleuve qui se développe du barrage de Reventin-Vaugris à la base de loisir de Saint-Romain en Gal, offre une berge naturelle qui permet, quelque soit le statut de la voie qui la borde, **le développement d'une promenade continue.**

Ce paysage alterne deux types de séquences :

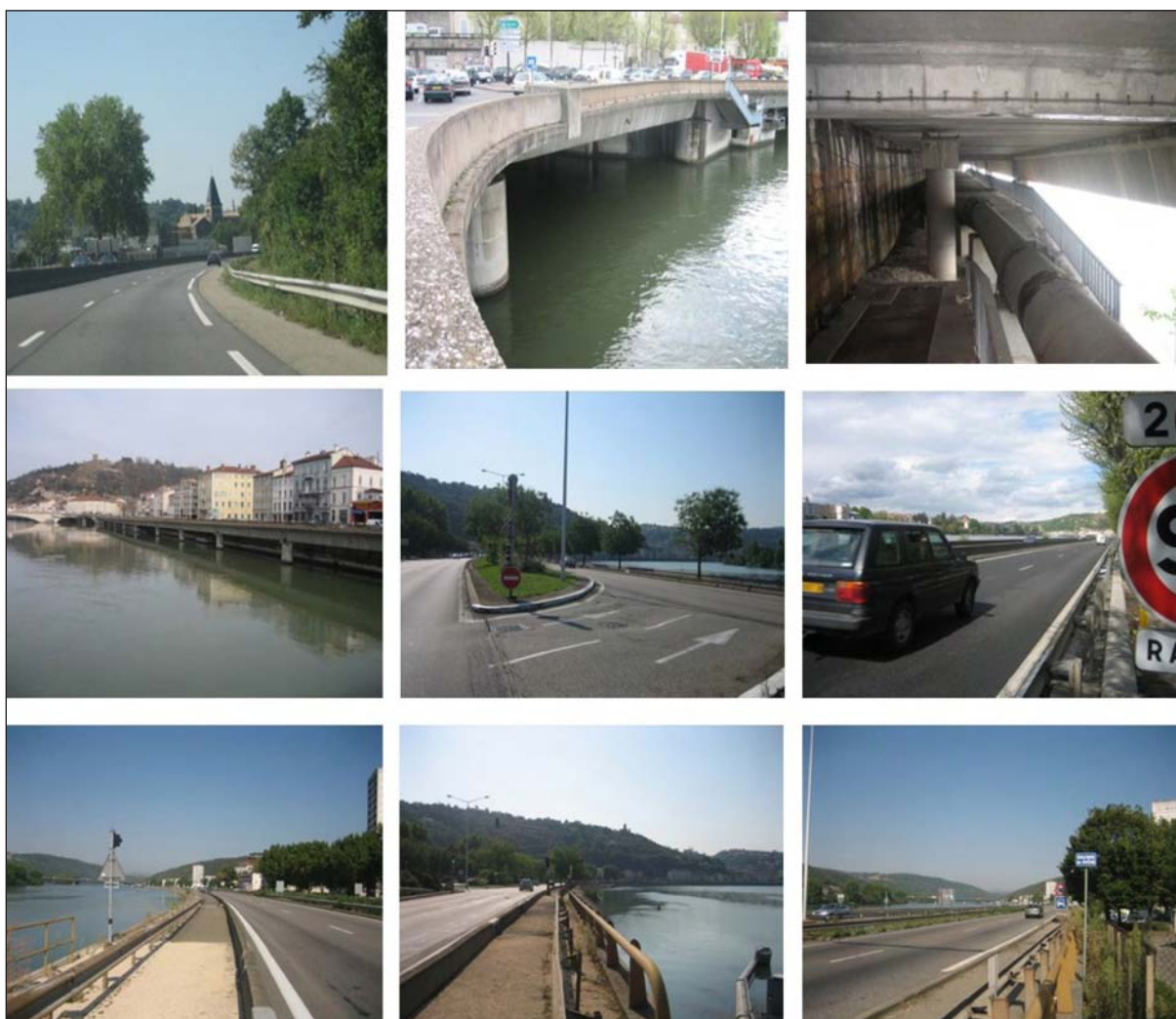
- **Le grand paysage naturel ouvert sur le fleuve** qui offre des espaces naturels remarquables,
- **Un paysage de quais, plus urbain**, qui est associé aux communes mitoyennes de Sainte-Colombe et de Saint-Romain-en-Gal (environ 3 500 habitants).



Une RIVE GAUCHE plus urbaine, une voie rapide dédiée aux flux routiers

Cette voie sur berge présente les caractéristiques d'un paysage autoroutier marqué par un jalonnement très technique (signalisation, bas cotés et glissières de sécurité).

Cette configuration, un espace routier « étanche » qui limite fortement les déplacements mode doux, les possibilités de communication et d'échange entre les façades des quais de la ville (30 000 habitants) et le fleuve.



Une infrastructure qui propose une décomposition du paysage de la rive gauche en trois séquences

Un axe de déplacement qui se décompose en trois types de voies :

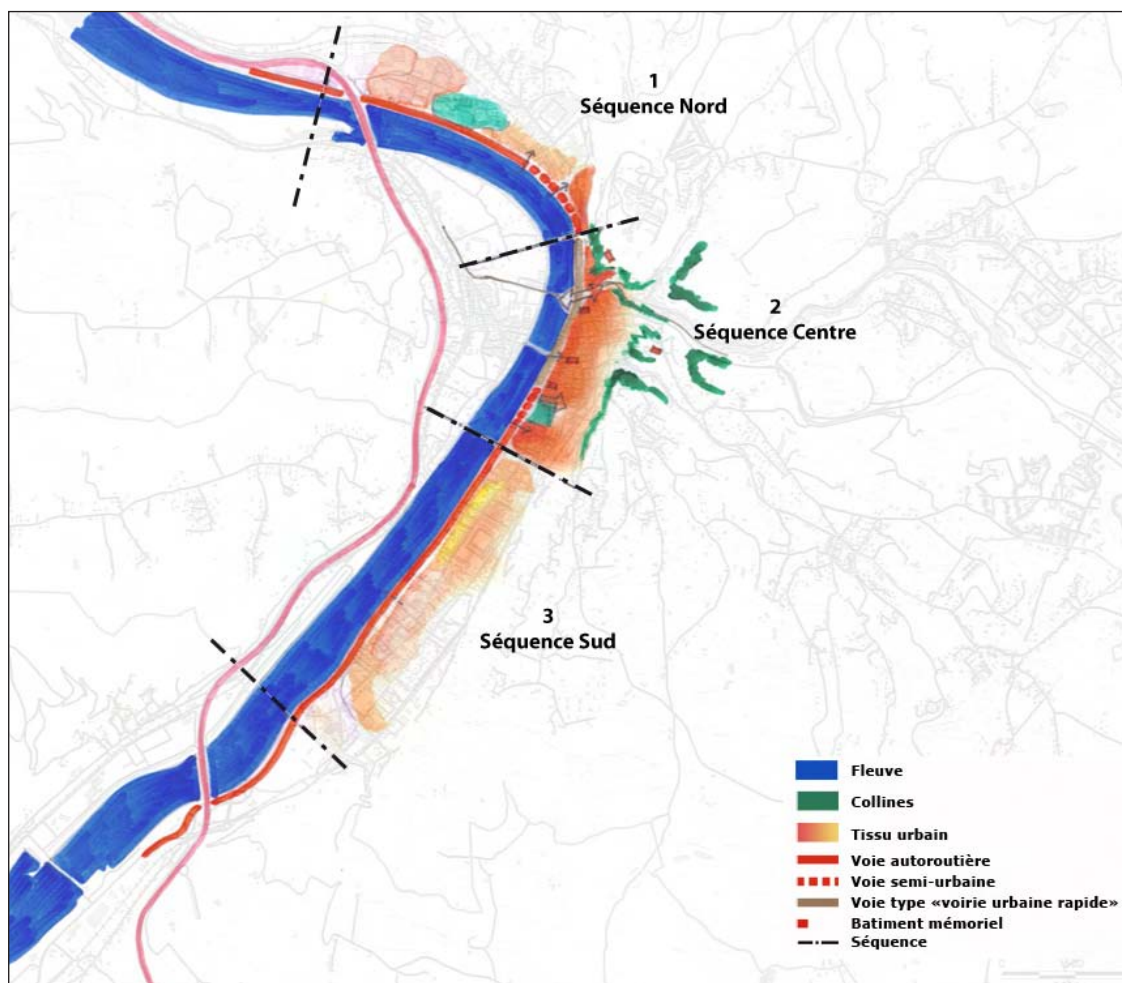
- une voie **autoroutière**,
- une voie « **semi-urbaine** » qui marque l'entrée et l'accès à la ville historique,
- une voie de type « **voirie urbaine rapide** » périphérique.

Cet axe routier traverse trois paysages urbains :

La séquence n°1 / séquence Nord, correspond à l'entrée nord de la ville, le quartier d'Estressin, « la ville moderne », un quartier enclavé, composé d'un tissu urbain contrasté adossé au relief (grands ensembles, centre commercial, pavillonnaire, sites industriels),

La séquence n°2 / séquence Centre, correspond au centre ville historique, la ville « patrimoine ». Cette berge constituée établit un dialogue avec la rive droite construite du fleuve (Saint-Romain en Gal et Sainte-Colombe).

La séquence n°3 / séquence Sud, le quartier de l'Isle Sud, la ville du XIX^e (résidentielle, équipée et artisanale), un territoire contraint par les infrastructures de transport et un relief très accentué.



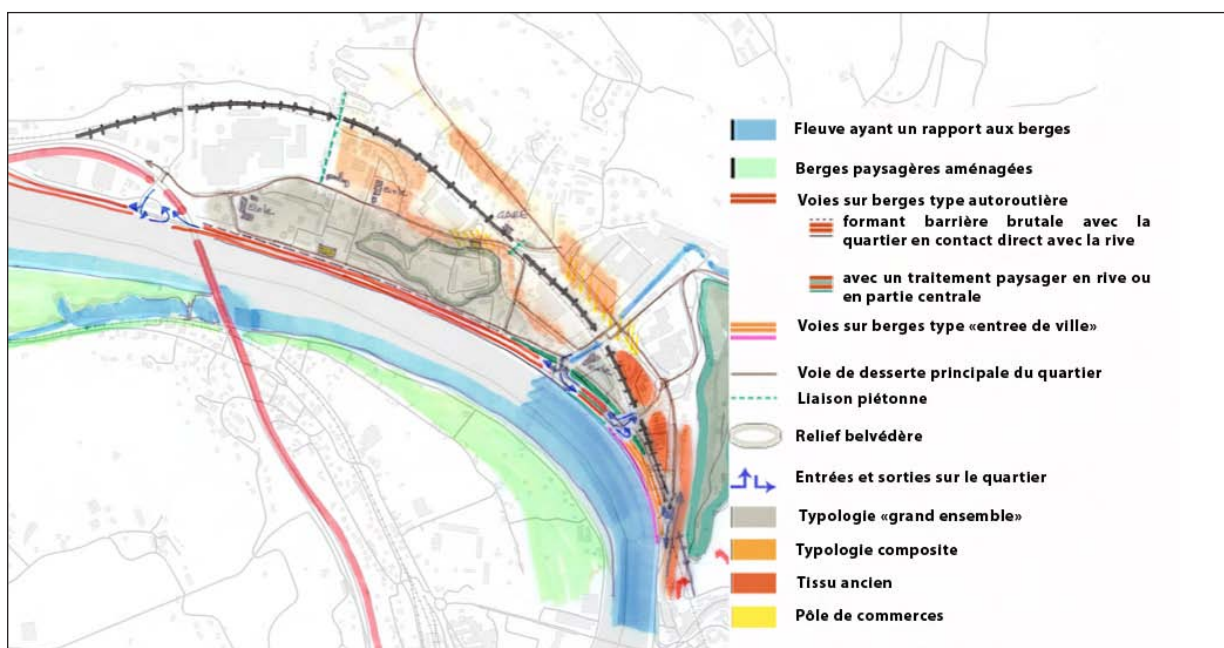
SEQUENCE NORD

Le quartier d'Estressin, une séquence « ouverte » sur le grand paysage qui permet de révéler une « ville-site »

Un quartier qui offre des possibilités de renouvellement urbain.

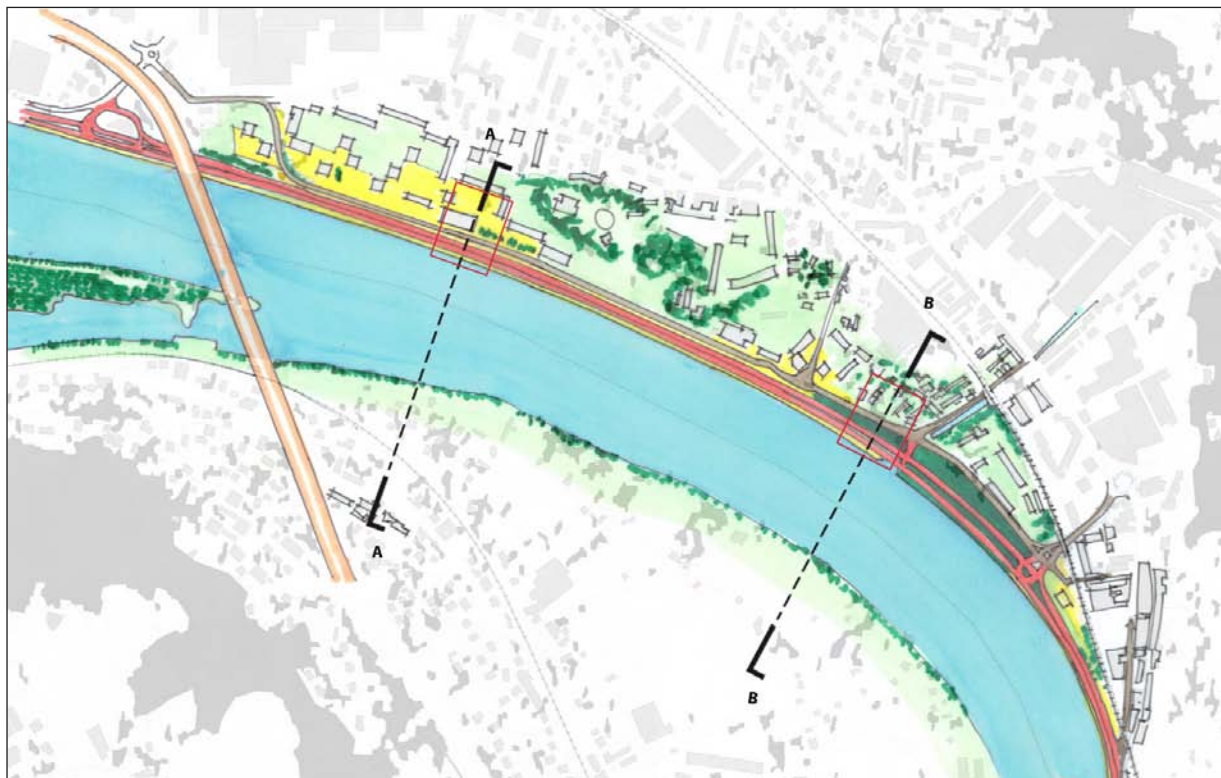
La présence de la halte ferroviaire peut être un point de départ pour envisager une opération de renouvellement urbain, associée aux transformations de la voie sur berge.

Ce paysage urbain hétérogène, organisé principalement autour d'un quartier de grands ensembles, se caractérise par une alternance de séquences bâties et de séquences ouvertes sur le paysage et le relief.

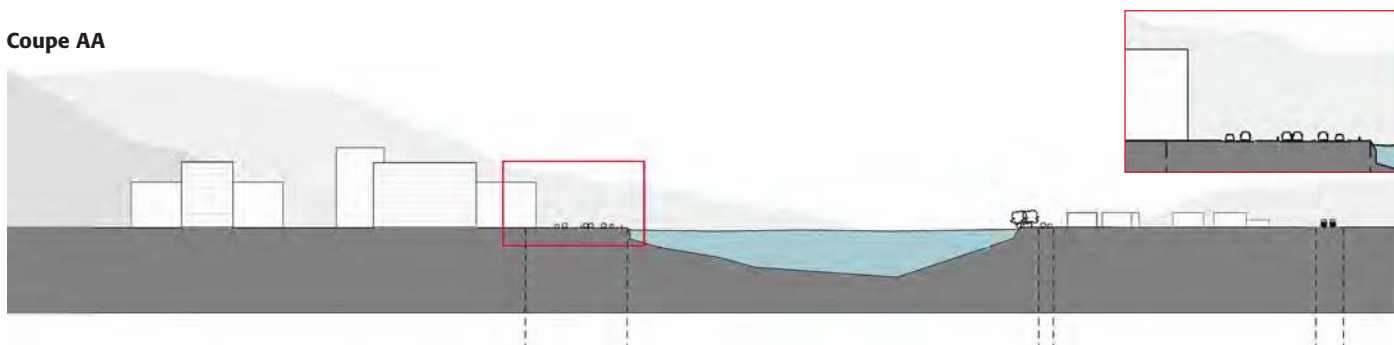


SEQUENCE NORD

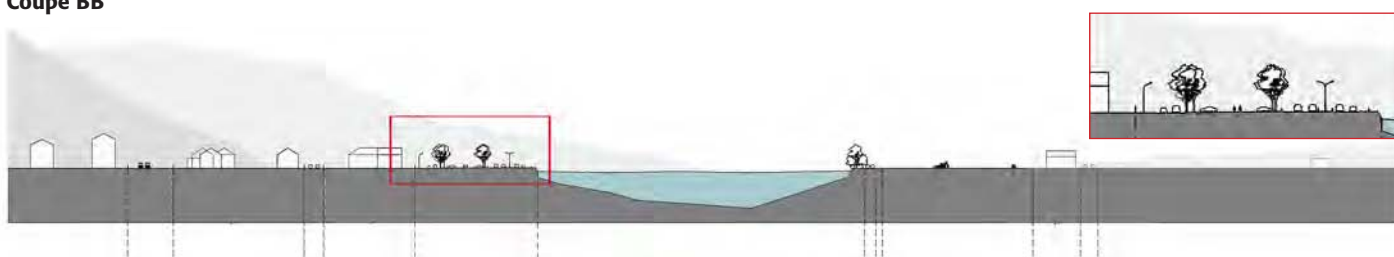
Etat Actuel / Coupes sur la séquence Nord



Coupe AA



Coupe BB



SEQUENCE NORD

Une séquence routière qui sépare le quartier d'Estressin des berges du fleuve



Cette voirie d'échanges, d'entrée et de sortie de la ville, est déconnectée de la trame urbaine du quartier.

La largeur d'emprise de cette voie, sa position en surplomb sur le fleuve, **permet d'ouvrir un champ visuel remarquable qui offre une perception unitaire de la « ville site ».**

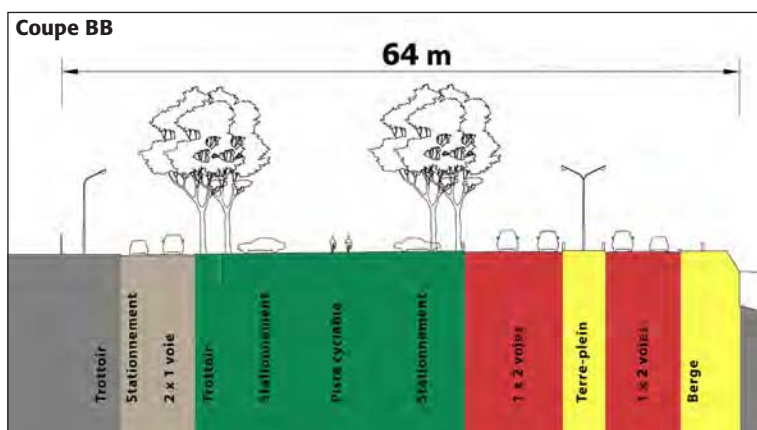
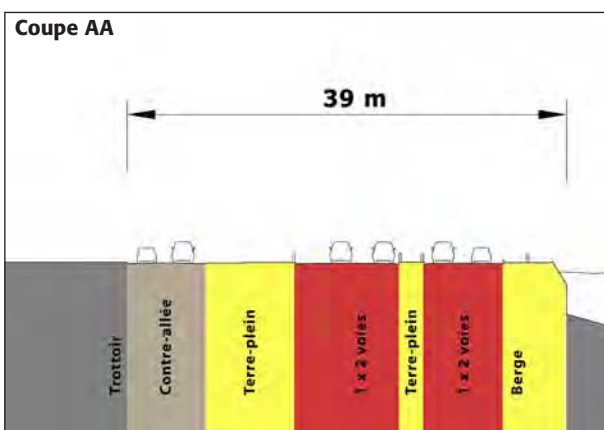
Une caractéristique de l'infrastructure :

> deux types de voie et une largeur d'emprise variable entre le nord et le sud de la séquence.

> Largeur d'emprise **amont** de la voie sur berges et de la contre allée : env **39 m**.

> Largeur d'emprise **aval** de la voie sur berges et de la contre allée : env **64 m**.

> **Flux = 40 000 véhicules/jour.**

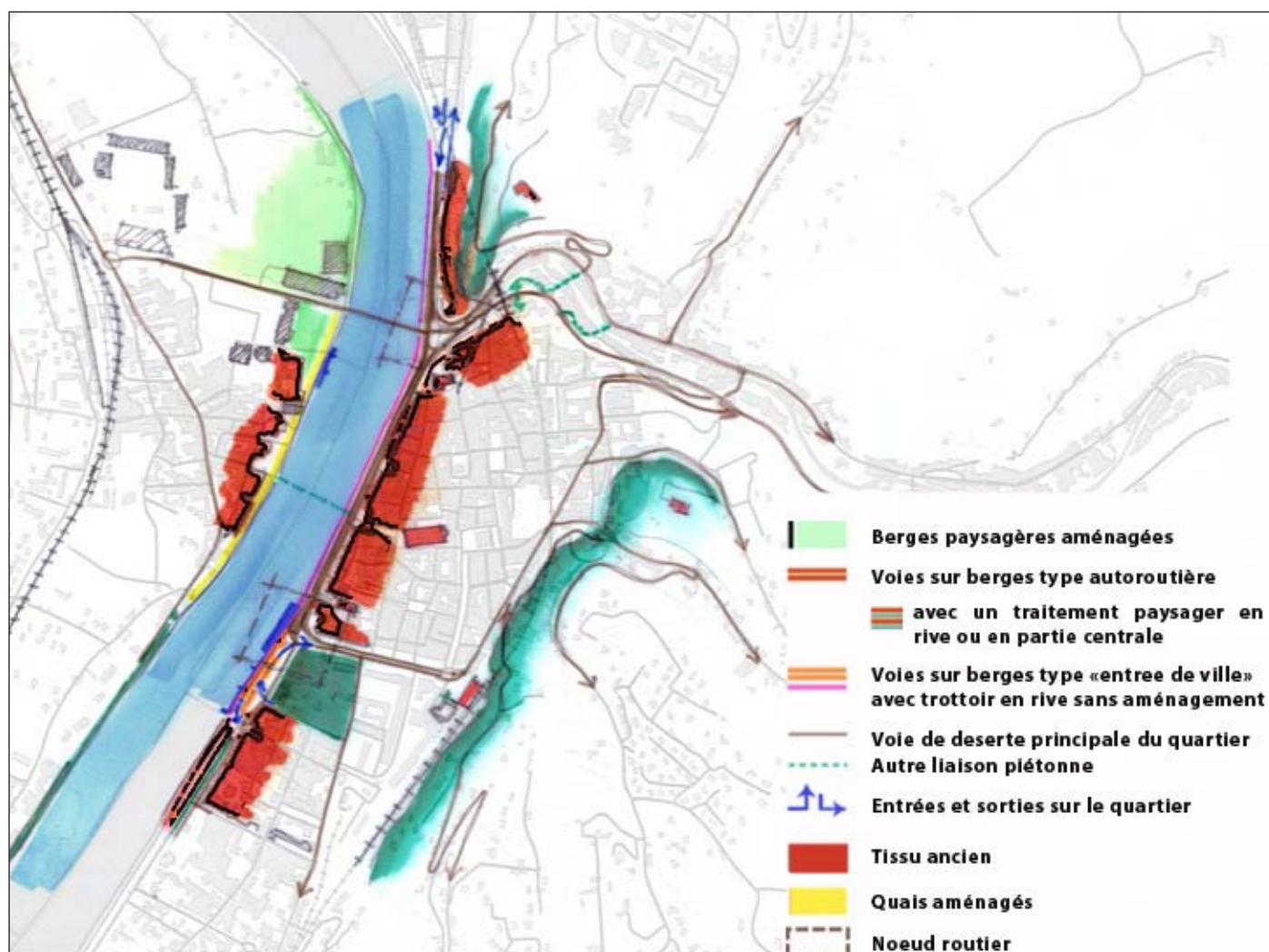


SEQUENCE CENTRE

Une séquence qui permet d'établir un dialogue entre deux rives urbanisées

Cette séquence qui longe la ville patrimoniale subit des contraintes fonctionnelles fortes et concentre de nombreux usages.

Il s'agit d'une séquence remarquable sur le parcours des berges du fleuve qui offre **une vision traditionnelle du rapport au fleuve avec des façades construites à l'alignement des quais.**



SEQUENCE CENTRE

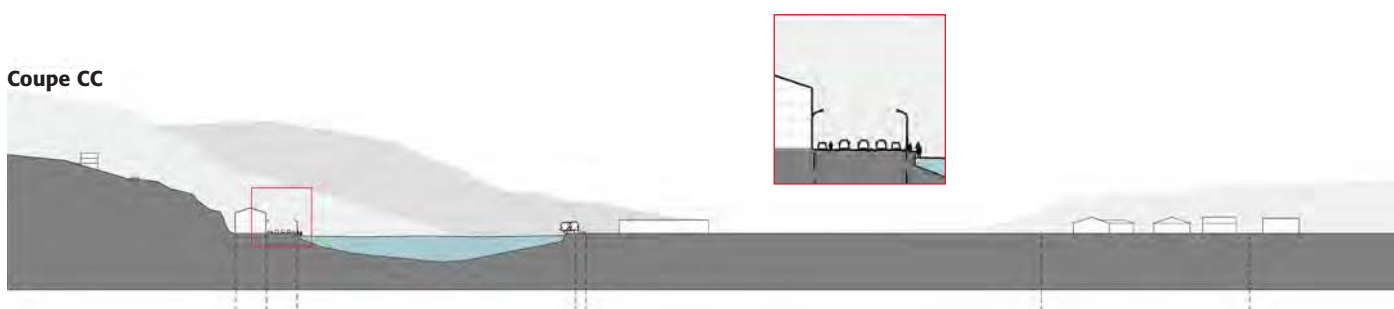
Un maillage viaire faible, limité par la configuration étroite de la voie sur berge et impacté par l'importance du trafic routier

Une image de voirie très marquée par l'ouvrage d'art réalisé en encorbellement sur le fleuve.

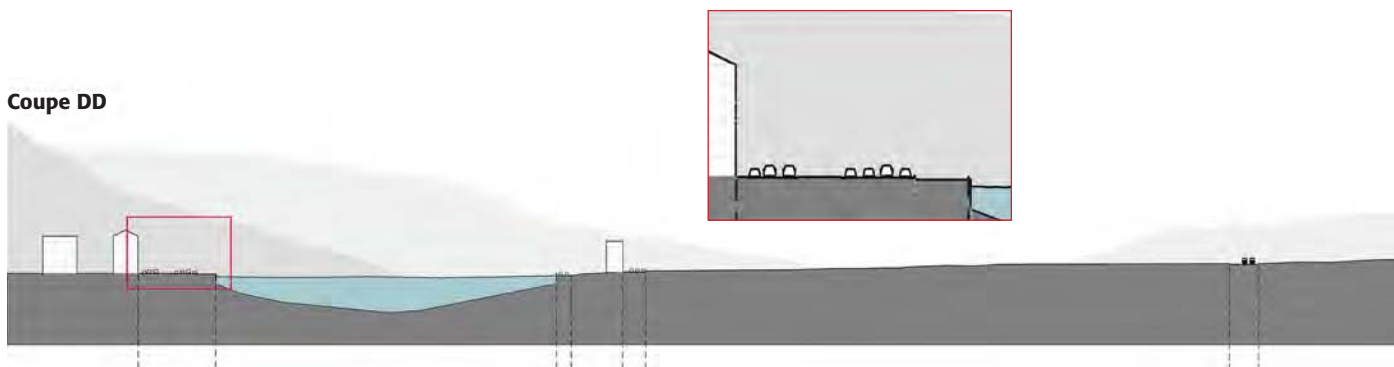
La perception d'un d'espace public de qualité médiocre marqué par un front urbain dégradé (trottoirs étroits, peu d'espace public rénové remarquable).



Coupe CC



Coupe DD



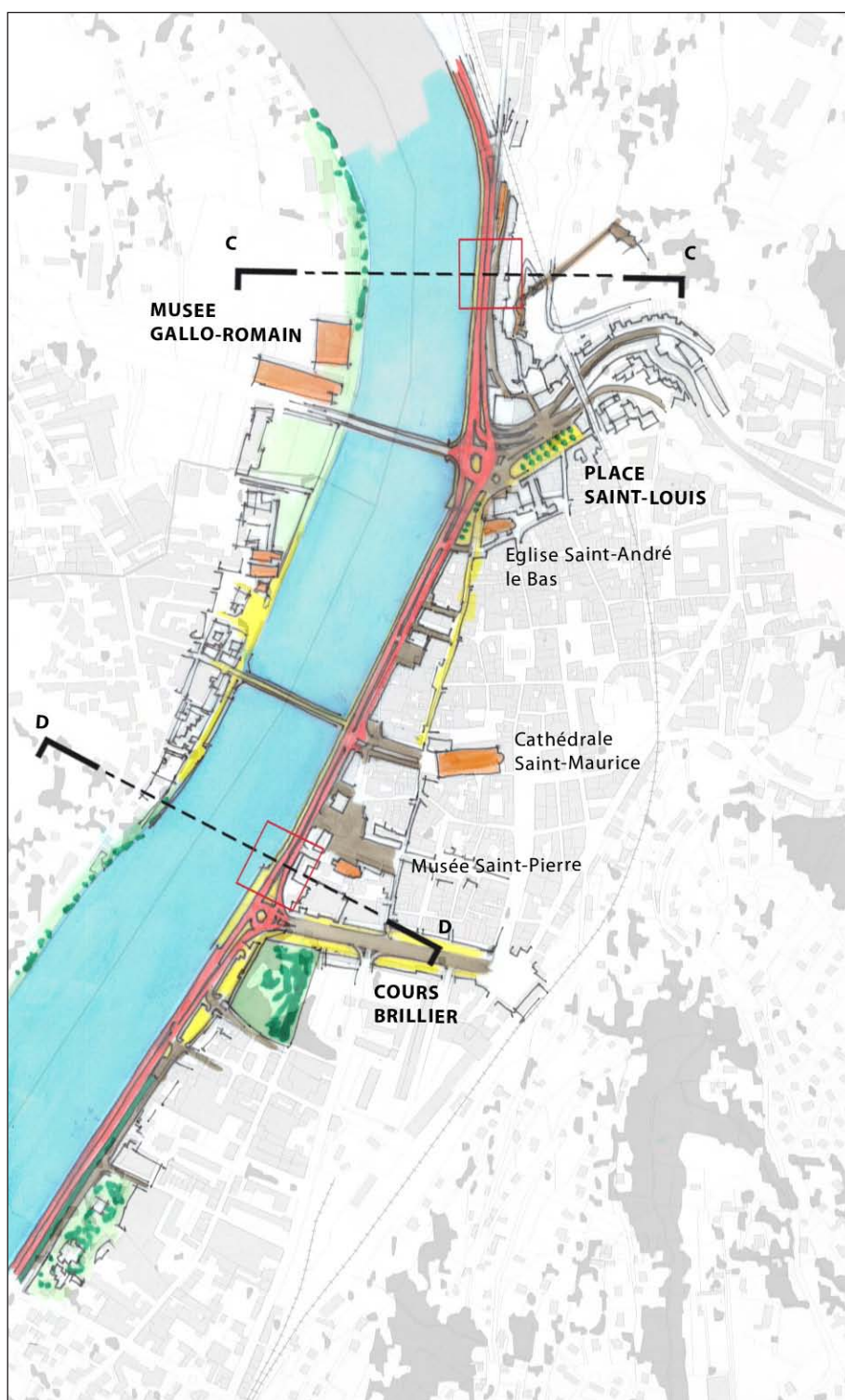
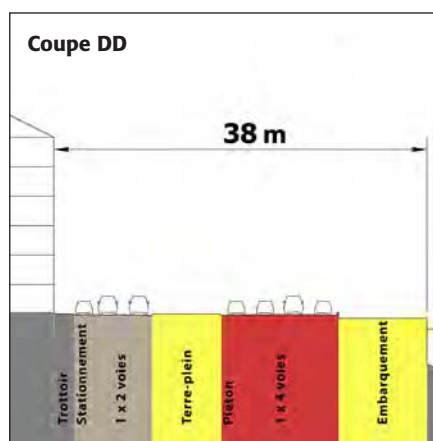
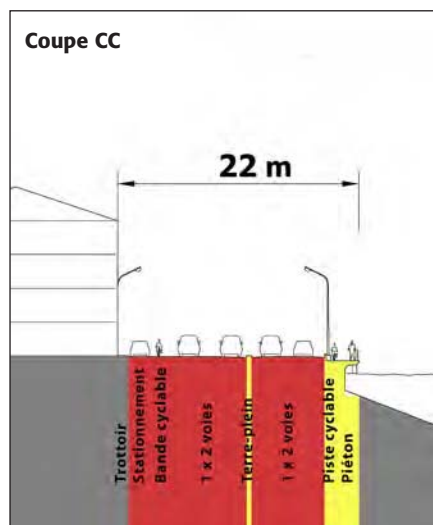
SEQUENCE CENTRE

Une séquence où les espaces publics associés aux berges sont fortement impactés par l'omniprésence du trafic routier et des poches de stationnement.

Les caractéristiques de l'infrastructure :

> Largeur d'emprise de **22 à 38m**.

> Flux = **20 000 à 30 000 véhicules/jour**.



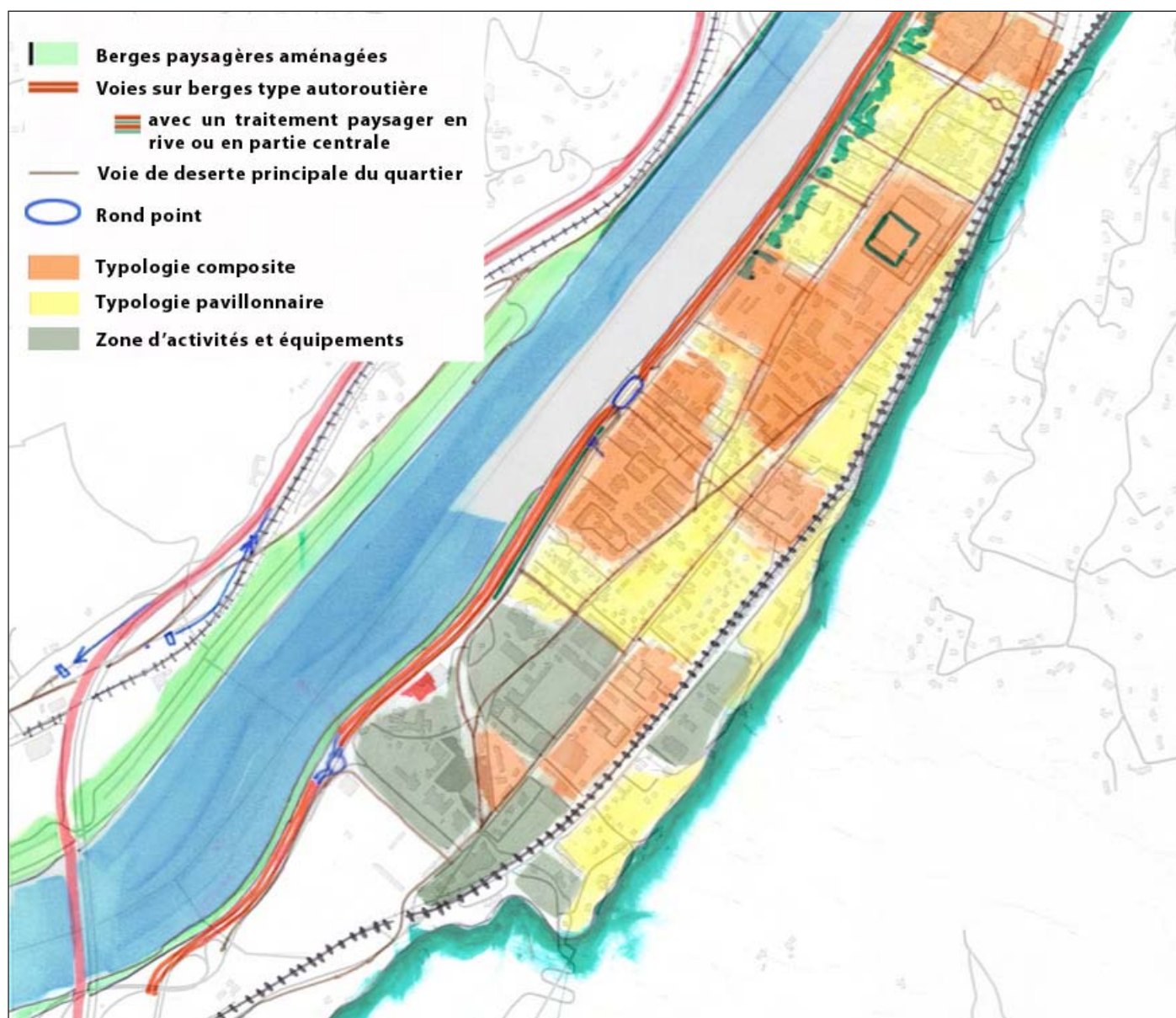
SEQUENCE SUD

Un quartier contraint par deux infrastructures de transport et un relief important

Un quartier enclavé, un tissu urbain contrasté, dépourvu d'espaces publics majeurs et appropriable à l'exception de l'espace Saint-germain (projet urbain en cours).

Un maillage viaire transversal peu lisible.

L'avenue Général Leclerc à repenser et requalifier.



SEQUENCE SUD

La RN 7 : une voie routière sans lien avec le tissu urbain environnant, une voie d'échange d'entrée et de sortie du centre ville.

> Une ancienne voie sur berges qui accueille un parc de stationnement libre qui assure la transition entre la contre allée, la RN7 et le front urbain.

> Un paysage naturel de qualité qui est déjà partiellement présent sur les berges.

> Une largeur d'emprise : de **38 m (espace Saint Germain)** à **62 m (secteur sud)**.

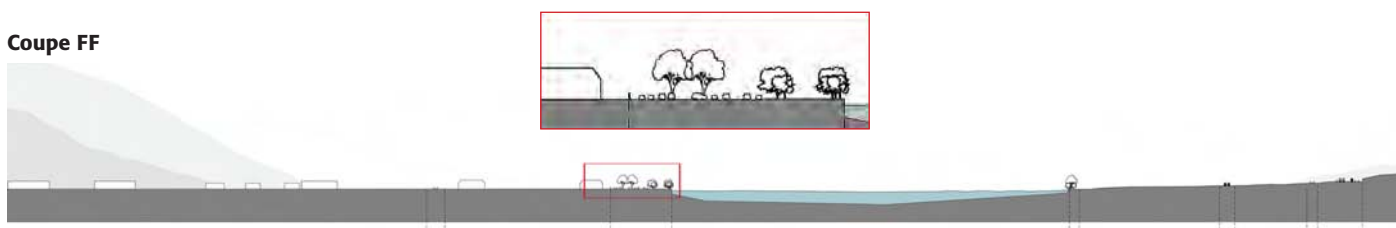
> **Flux : 21 000 véhicules / jour.**



Coupe EE



Coupe FF



SEQUENCE SUD

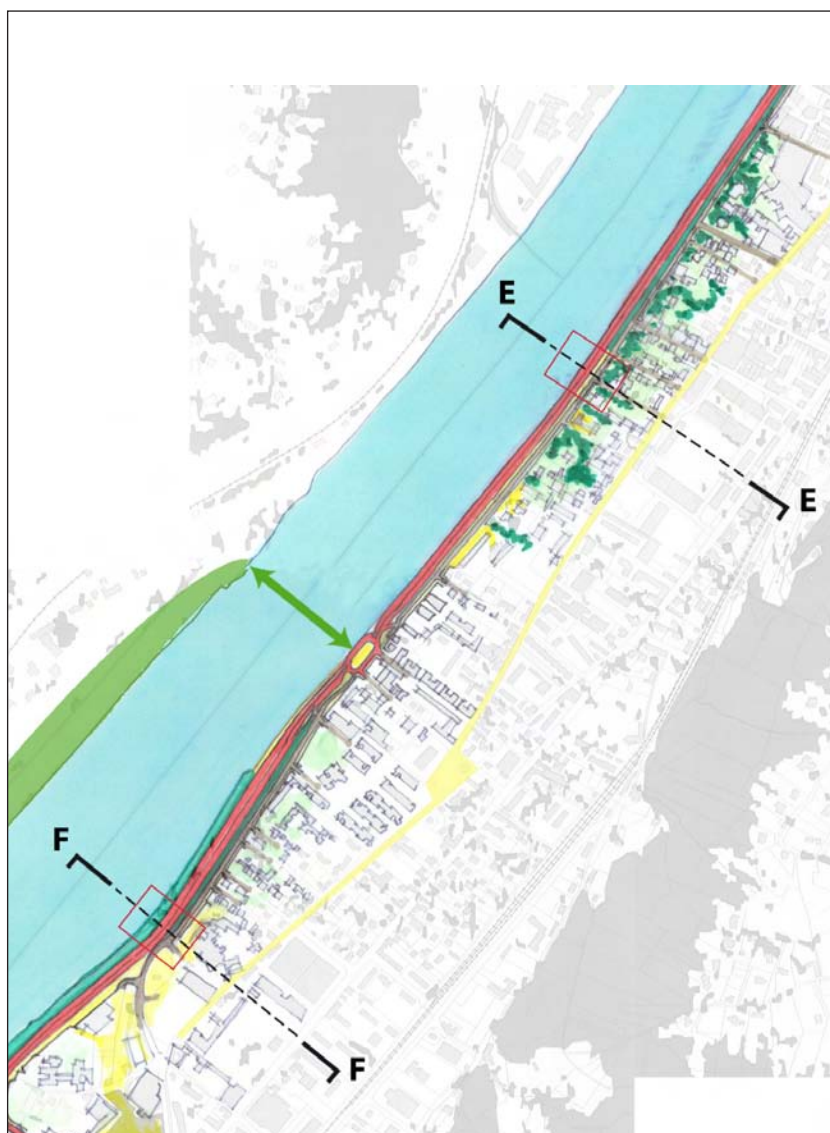
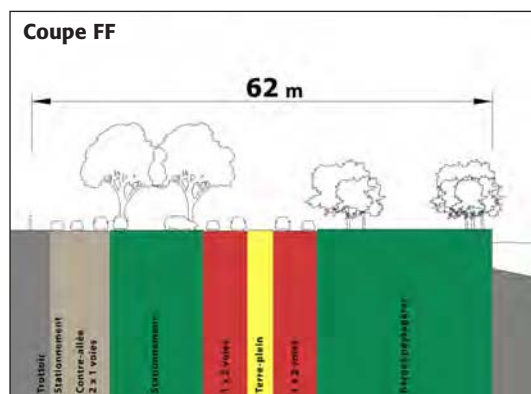
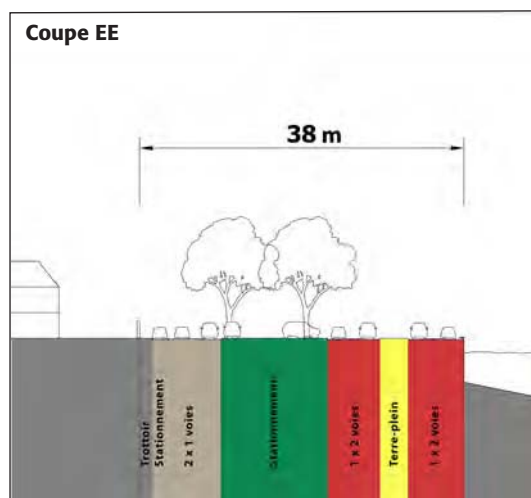
La disparition d'un quai promenade au profit d'un ouvrage routier



Un rapport difficile avec le fleuve, malgré la possibilité de réaliser une promenade verte en partie sud.

En partie Nord de la séquence : un tissu urbain et paysager de qualité qui laisse une place importante au végétal (alternance de paysage domestique et d'îlots habités, collectifs, habitats intermédiaires et individuels, maisons de maître).

En partie Sud de la séquence : une morphologie urbaine contrastée qui accueille commerces, artisanats et grands équipements.



C. Enjeux

A terme, une ville qui affirme la qualité de son site et qui rend plus lisible son patrimoine

En référence à l'emprise géographique historique, la ville doit imaginer la transformation de son territoire en s'appuyant sur ses deux rives.

Au cœur de ce grand paysage, un espace remarquable, un paysage de bords de fleuve qui offre la possibilité de créer un espace public majeur ouvert sur la ville (promenades, liens urbains, franchissements,...).

Une ville apaisée qui maîtrise ses flux routiers, valorise ses modes de transport en commun et favorise les déplacements « modes doux ».

Un patrimoine bâti à mettre en valeur, des espaces publics à reconquérir et à révéler (quais, places, promenades, belvédères...).

Dans la perspective d'un projet urbain global qui prendra en compte toutes les réflexions en cours, chaque quartier li-

mitrophe du tracé pourra être réinvesti (Estressin, l'Isles Sud).

Ce projet de territoire, devra préserver les balmes, les collines et les plateaux, ce grand paysage où les secteurs d'extension de la ville seront maîtrisés (le Gravier Rouge, le Balay).

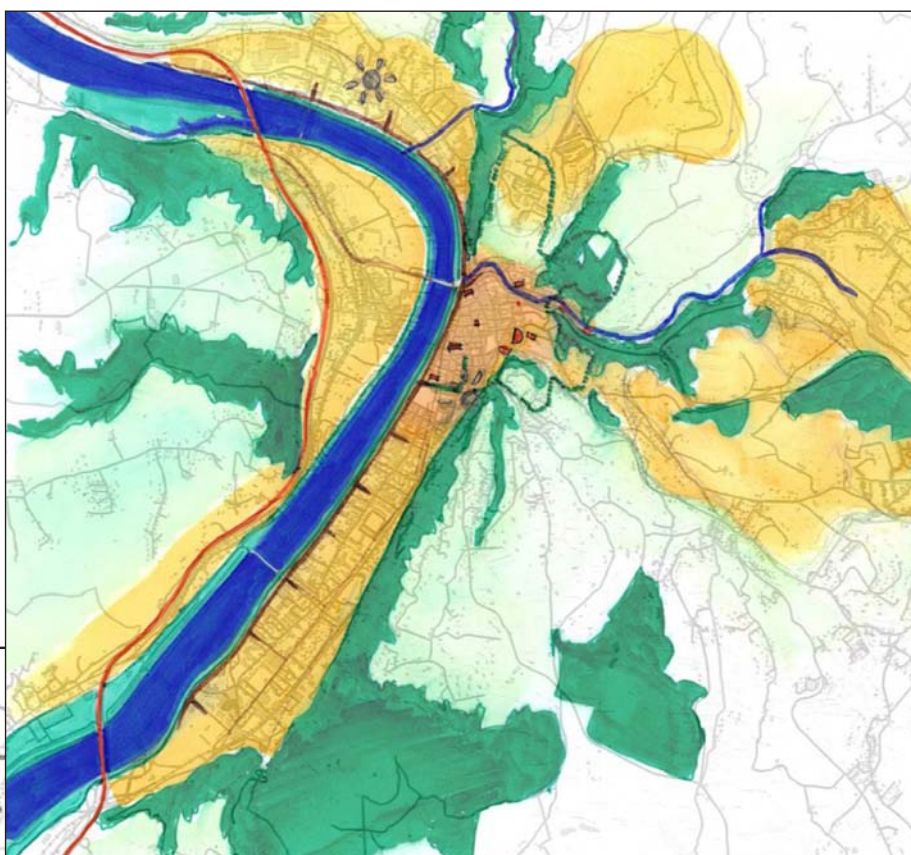
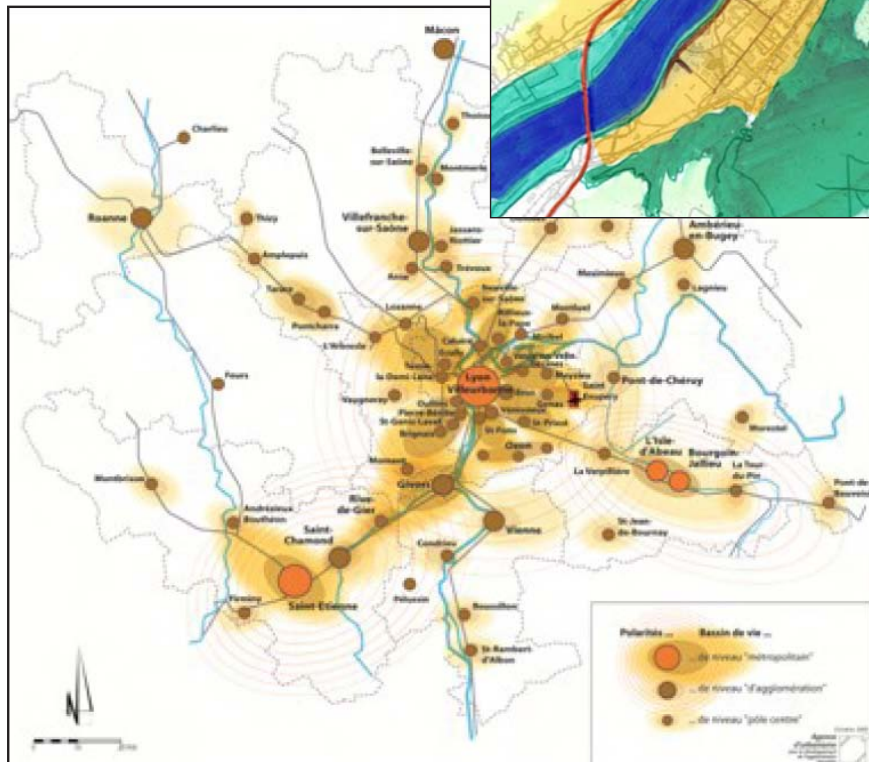


Schéma d'organisation multipolaire de l'aire métropolitaine lyonnaise interscot 2009



Demain : un projet global et continu qui offre un quai apaisé au contact de quartiers revalorisés

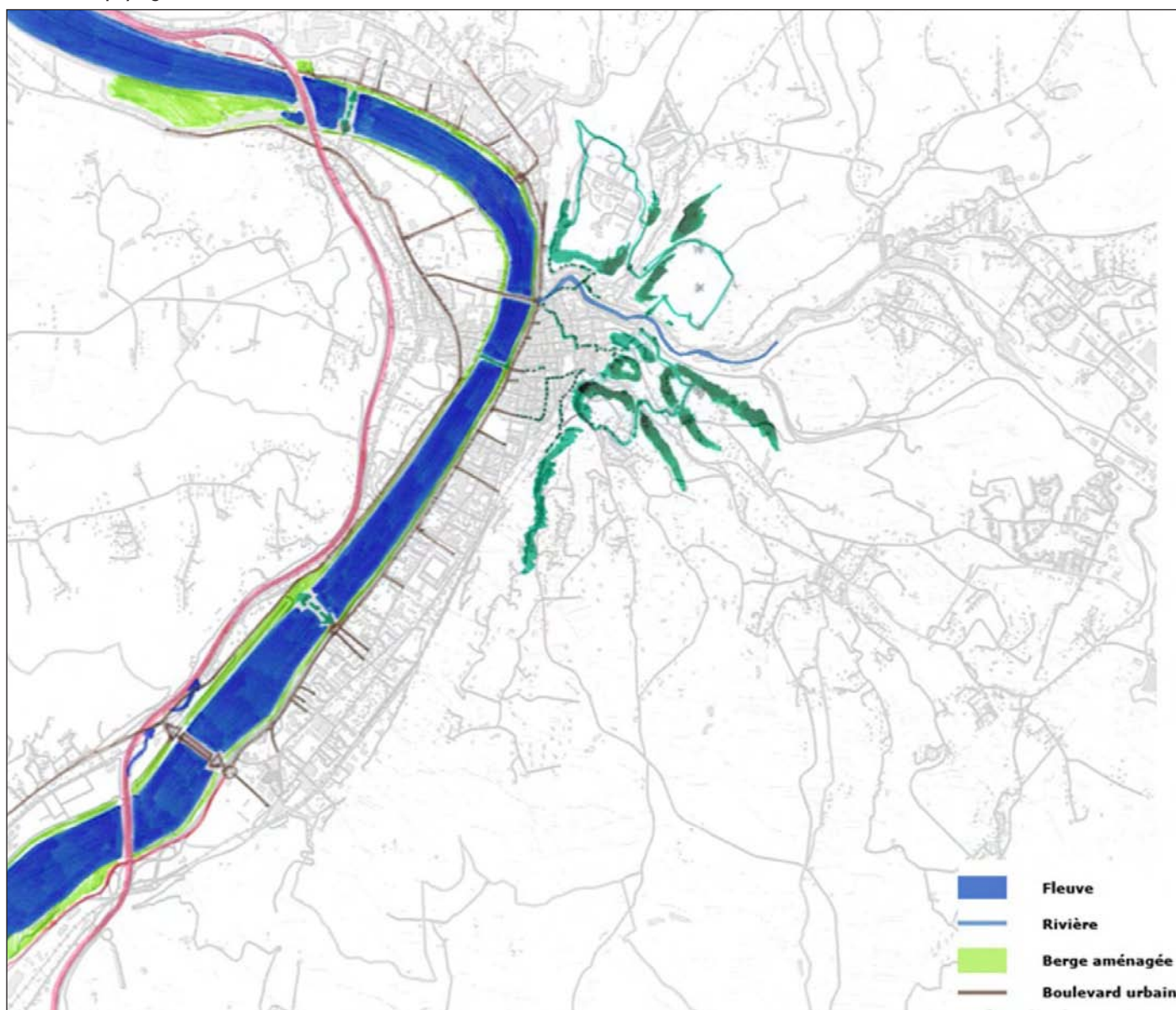
Des actions déjà engagées : une voie autoroutière imperméable qui se transforme progressivement en boulevard urbain capable de desservir les quartiers (aménagement au sud du tracé de ronds points par les services de l'Etat).

Un projet global qui pourrait assurer une continuité des déplacements modes doux en bord de fleuve à une échelle « intercommunale ».

En accompagnement de la rive droite, un parcours qui se développerait depuis le barrage de Reventin-Vaugris jusqu'à la base de loisirs de Saint-Romain en Gal.

Un projet de territoire cohérent qui englobe les deux rives du fleuve, la totalité des quartiers et la Vallée de Gère.

La structure paysagère de la Ville de Vienne



Enjeux SEQUENCE NORD

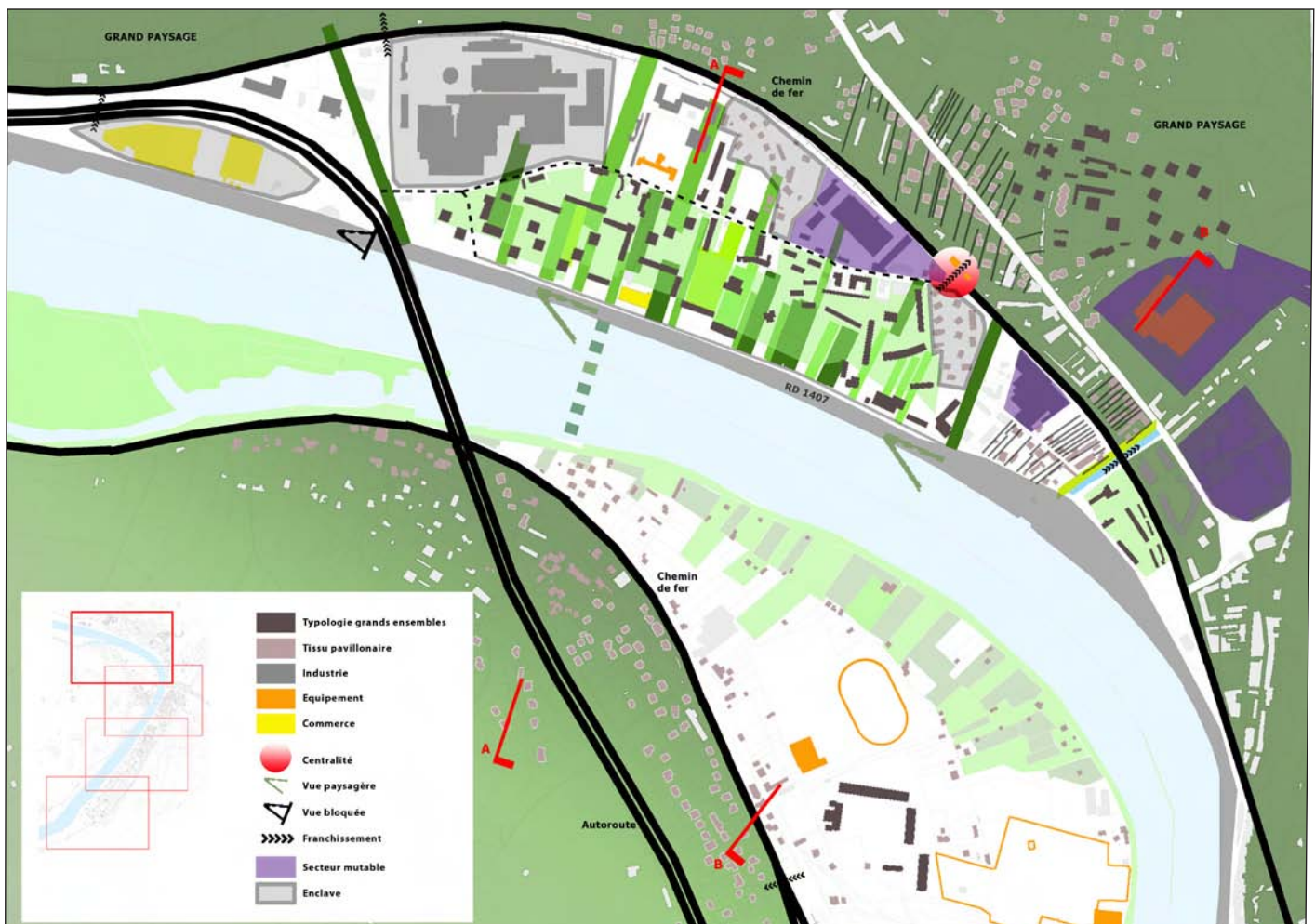
Des projets de transformation sur les berges qui désenclavent les quartiers et leur redonnent une attractivité résidentielle et économique

Séquence Nord : en parallèle d'un renforcement de la polarité autour de la halte ferroviaire, la transformation de l'infrastructure routière doit pouvoir produire à terme un effet de levier sur le processus de renouvellement du quartier.

La transformation de la RD 1007 et de la RD 4 permet d'envisager la réorganisation générale du maillage viaire et la création d'opérations de rénovation urbaine sur certains secteurs du quartier (anciennes manufactures).



Carte de synthèse des enjeux : **séquence Nord**



Enjeux SEQUENCE CENTRE

La ville pourra afficher une identité retrouvée sur son espace majeur.

Une richesse patrimoniale à valoriser au plus tôt, dès les quais et les portes de la ville.

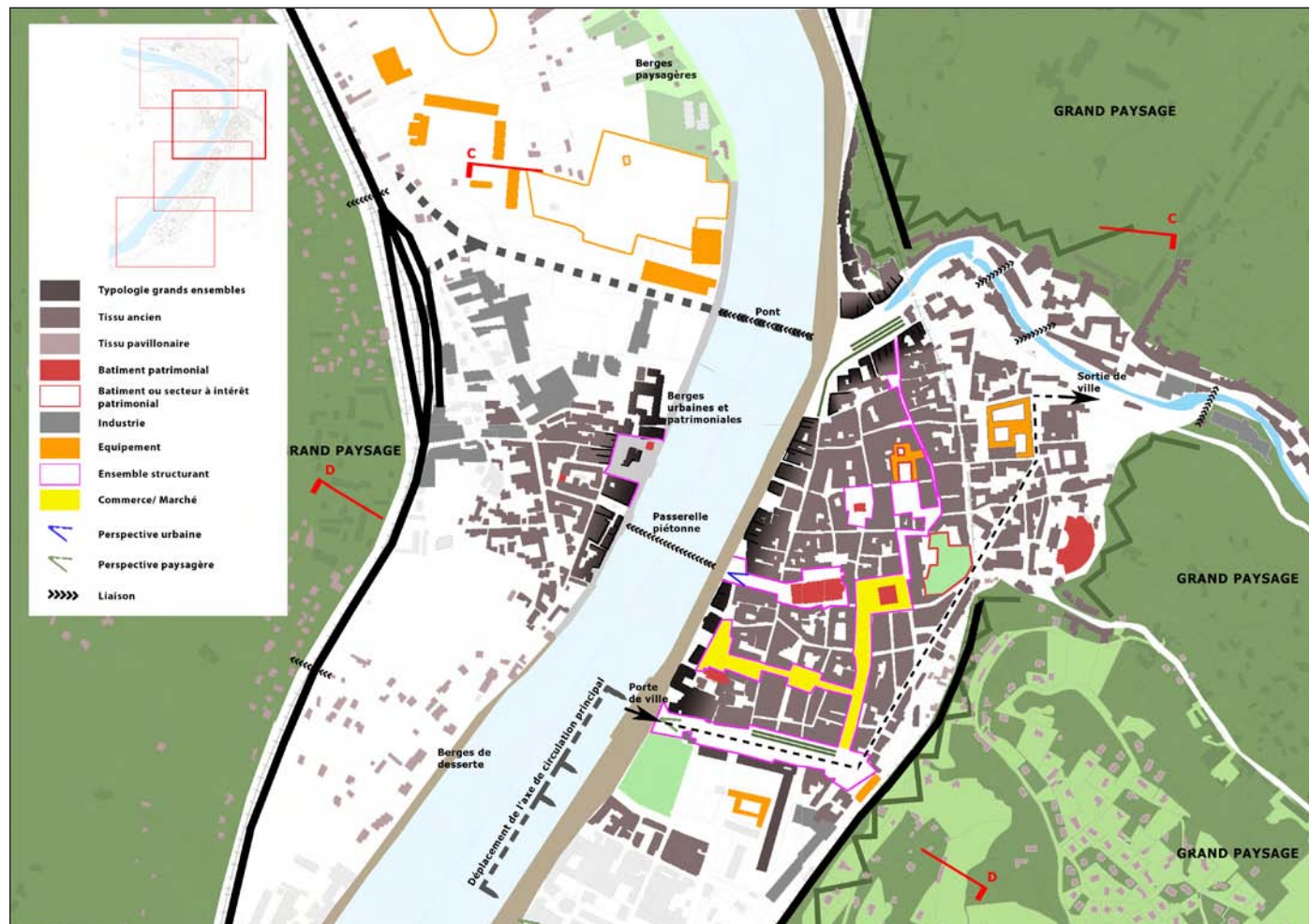
Des entrées de ville à repenser :

- La Place Saint-Louis, porte de la ville et entrée du projet de la vallée de Gère,
- Le cours Brillier, retrouve sa vocation complète d'espace public majeur et marque symboliquement une des entrées de la ville.

La répartition du stationnement et le plan de circulation doivent être repensés.

Des franchissements à repenser ou à créer : une requalification du pont de Lattre de Tassigny au profit des déplacements doux afin de conforter la liaison avec la rive droite et son pôle d'équipement intercommunal (piscine, collège).

Carte de synthèse des enjeux : **séquence Centre**



Enjeux SEQUENCE SUD

Un quartier mieux irrigué et des berges naturelles « retrouvées », permettront de revaloriser la façade principale des quais et le tissu urbain.

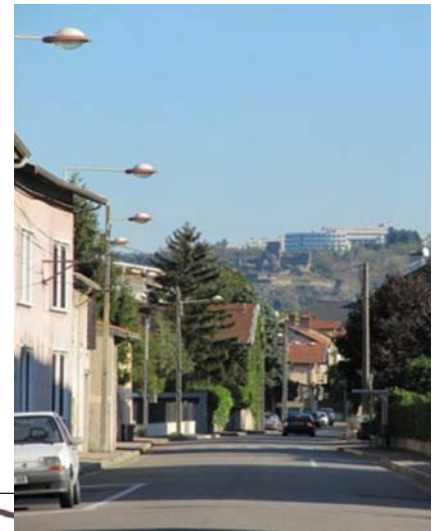
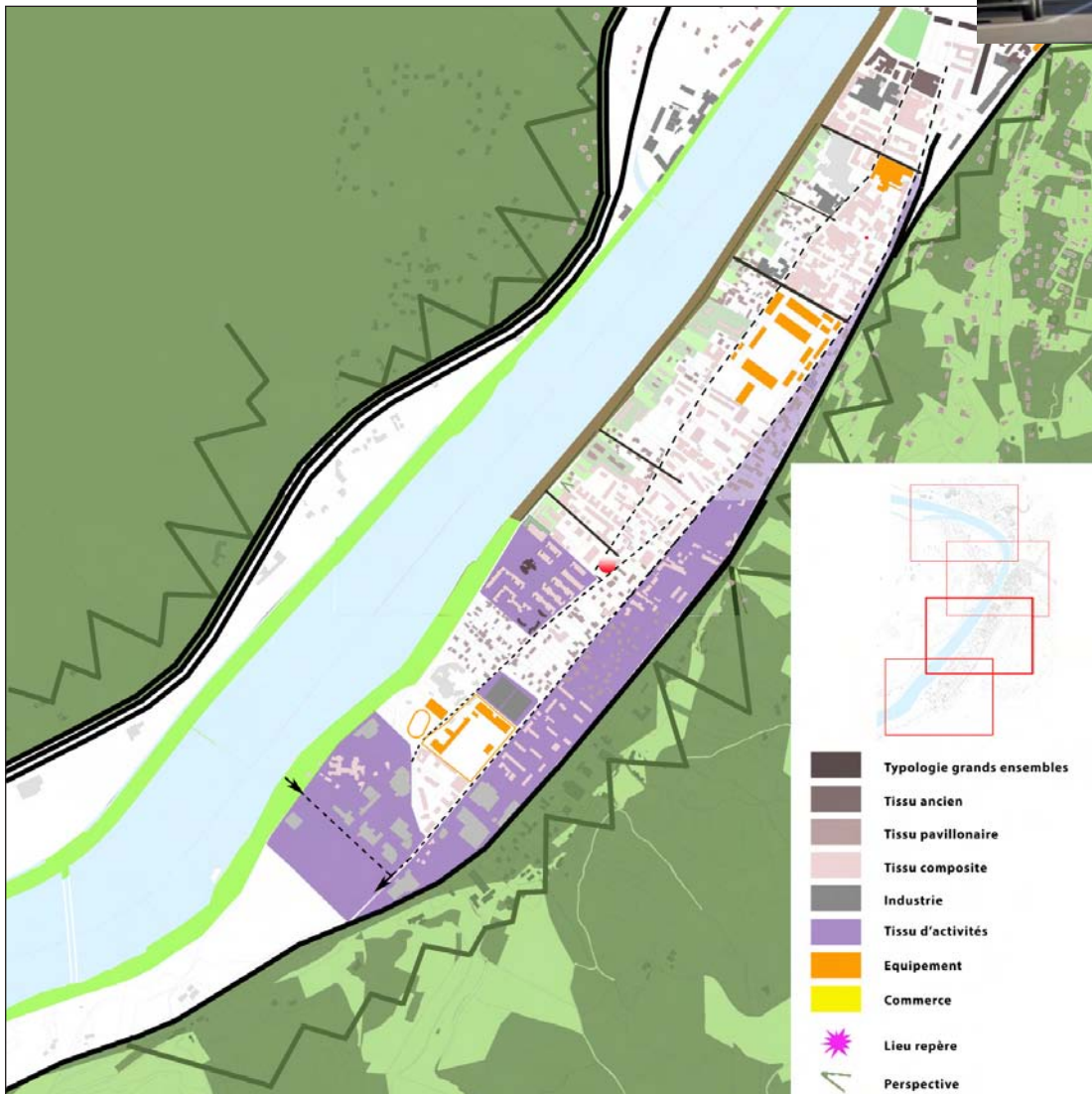
Développer une vision globale du schéma de circulation sur ce quartier :

- repenser le rôle du tracé de l'ancienne RN7 (avenue Général Leclerc/17 m de profil) et de la rue Vimaine (dédiée aux modes doux / 10 m de profil) comme axes structurants,
- développer un maillage viaire transversal accompagné d'espaces publics identifiants,
- envisager un désenclavement de la rive gauche du Rhône par la création de nouveaux franchissements.

A long terme, conforter la qualité résidentielle de la façade retrouvée sur le Rhône en densifiant le quartier accompagné d'un parcours récréatif et ludique.

Maintenir et développer la mixité fonctionnelle du quartier : pôle tertiaire, administratif et culturel de l'espace Saint-Germain, pôles d'enseignements, pôle économique.

rue Vimaine

Carte de synthèse des enjeux : **séquence Sud**

D. Propositions de principes d'aménagement sans portée programmatique

Rappel des orientations stratégiques d'aménagement

Principes généraux

Les projets présentés dans les pages suivantes constituent des principes de base à retenir pour les aménagements futurs. Ils nécessiteront bien entendu des études plus poussées de mise en œuvre, à définir en lien avec les gestionnaires de voirie concernés, c'est-à-dire l'Etat, le Conseil Général de l'Isère et la Ville de Vienne.

Les propositions d'aménagement sont présentées sous forme de scénarii, déclinés spatialement par séquence (nord, sud et centre) et temporellement (phasage).

De plus, l'ensemble de ces principes ont fait l'objet d'une expertise par le Cete de Lyon (accompagnement technique de l'étude) pour ce qui concerne les conséquences en termes de déplacements, au niveau de l'axe et de l'agglomération.

Demain

Un quai apaisé qui permet de développer un projet global d'espaces publics principalement dédiés aux modes doux et aux transports collectifs

Le projet global consiste à faire évoluer la voie sur berge vers un boulevard urbain permettant de desservir les quartiers qu'il longe.

L'objectif réside dans la construction d'un projet urbain cohérent pour l'ensemble du territoire allant de Saint-Romain-en-Gal au barrage de Reventin-Vaugris, permettant de valoriser ce territoire et de concrétiser l'objectif du Scot des Rives du Rhône de privilégier le développement urbain notamment au cœur de l'agglomération viennoise.

Rappel du fil conducteur : une promenade continue pour les modes doux



Budapest, Hongrie



Riga, Lettonie

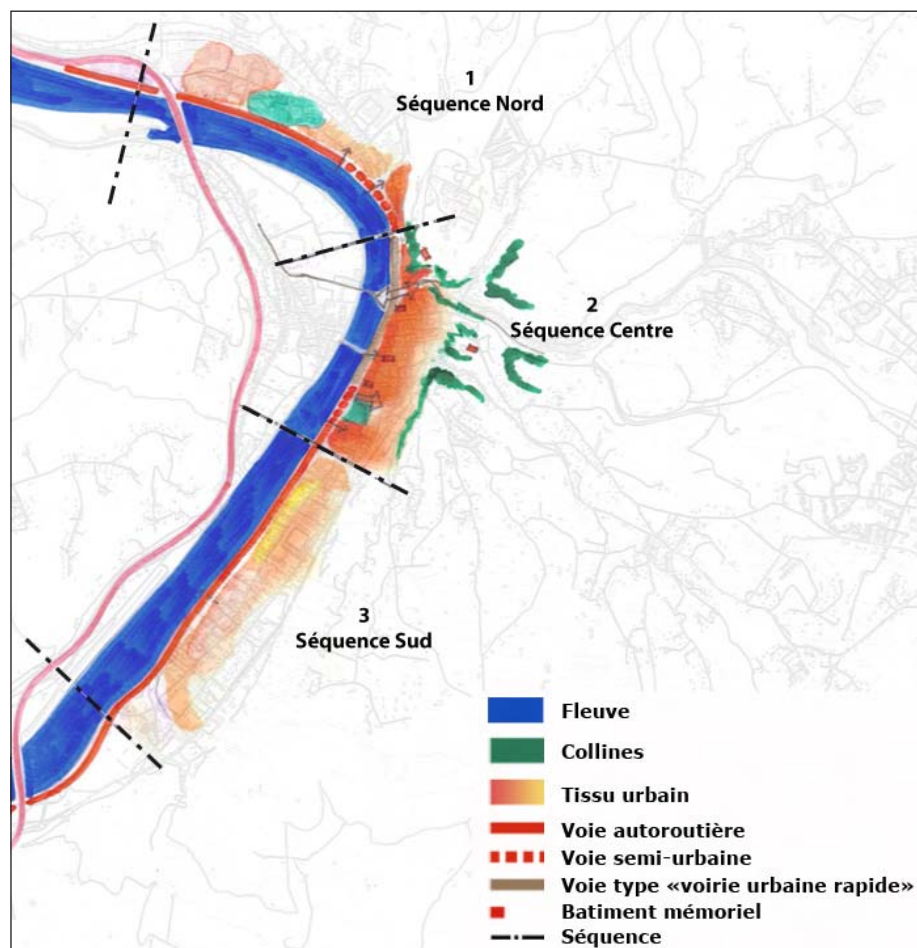


Angers

A l'instar d'aménagements réalisés dans d'autres agglomérations françaises ou européennes, il s'agit de valoriser la présence du Rhône dans l'aménagement de l'axe afin de concilier fonctions de circulation, accès à l'eau et nouveaux usages pour les habitants de l'agglomération.

Pour chacune des trois séquences identifiées, des principes d'aménagement différenciés sont proposés afin de tenir compte :

- des fonctionnalités à assurer au niveau de la circulation des personnes et des marchandises,
- des paysages urbains traversés et de leurs enjeux propres de transformation et de valorisation.



SEQUENCE NORD

Un quai qui rend lisible l'espace du fleuve et de la « ville-site »

Principes généraux retenus

Les principes généraux retenus pour la séquence nord sont les suivants :

- Réaliser une **promenade continue** en bord de Rhône,
- Créer un **espace public identifiable**, un « point de vue » remarquable sur le site et la rive droite,
- Renforcer le **maillage du quartier** à partir de la voie sur berge,
- Maintenir le rôle de **liaison avec l'autoroute** pour les déplacements motorisés.



Budapest, Hongrie



Liège, Belgique



Budapest, Hongrie



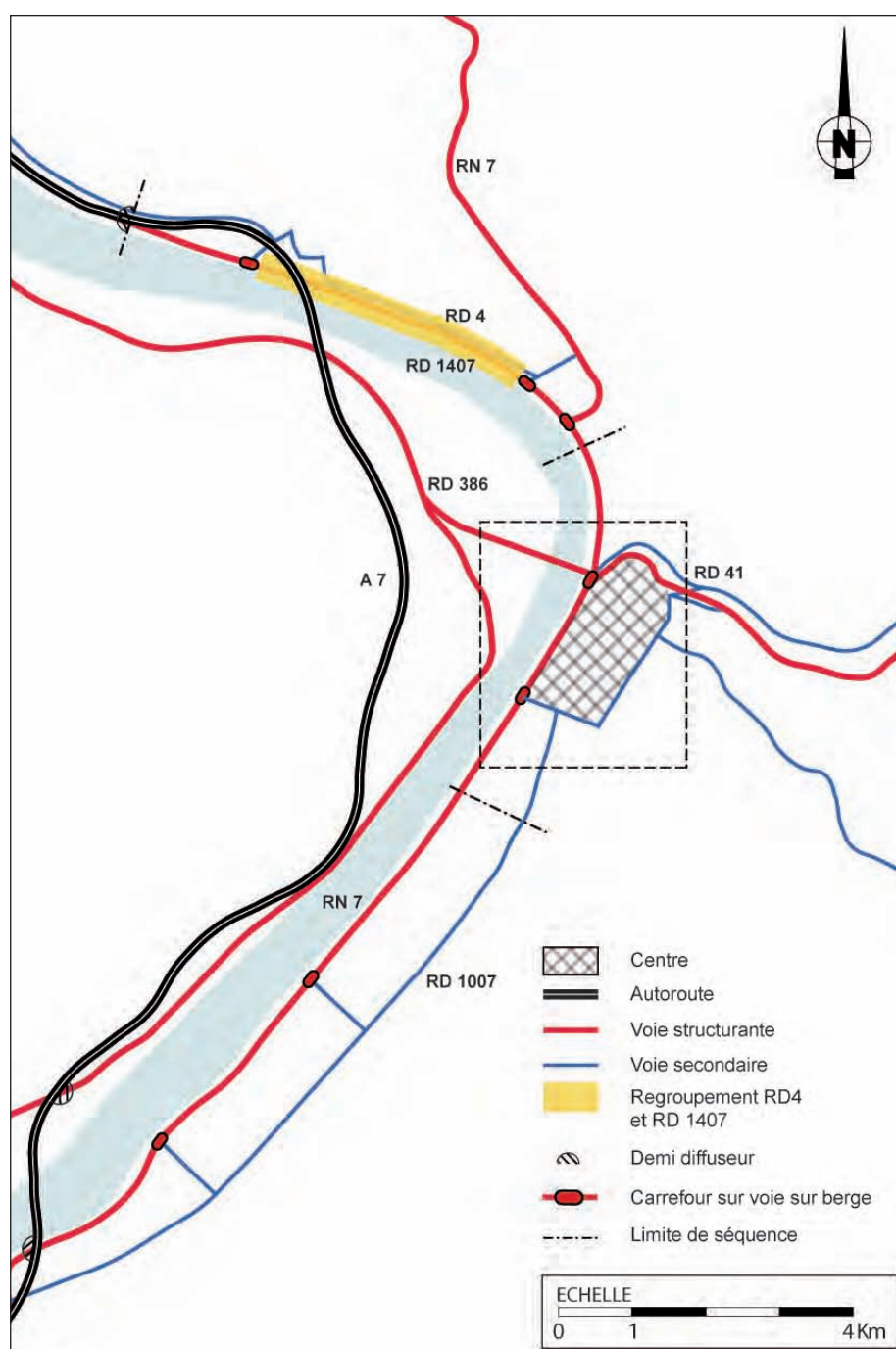
Riga, Lettonie

SEQUENCE NORD Propositions

Une section stratégique pour les échanges entre Vienne et l'A7

Actuellement, environ 40 000 véhicules empruntent chaque jour cette section si l'on cumule les trafics mesurés sur la RD1007 (33 500) et la RD4 (6 000). La perspective proposée consiste donc à mutualiser ces deux emprises pour aménager un boulevard urbain à 2x2 voies, compatible avec ce flux global.

Cette mutualisation permet tout à la fois d'envisager un apaisement des vitesses, l'aménagement de deux ou trois carrefours pour irriguer le quartier d'Estressin et la libération de l'espace nécessaire à l'accueil d'un site propre pour les bus et d'un espace public aménagé en bordure du Rhône.



SEQUENCE NORD Propositions

La proposition : fusion des emprises de la RD4 et de la RD1407, un quai urbain à 2x2 voies avec site propre bus

Une promenade de 14m de large, 3 carrefours, 3 nouveaux accès au fleuve depuis le quartier

Cette proposition s'avère possible à court terme puisqu'elle permet de conserver la fonction de liaison avec l'autoroute, sans perte globale de capacité de circulation automobile



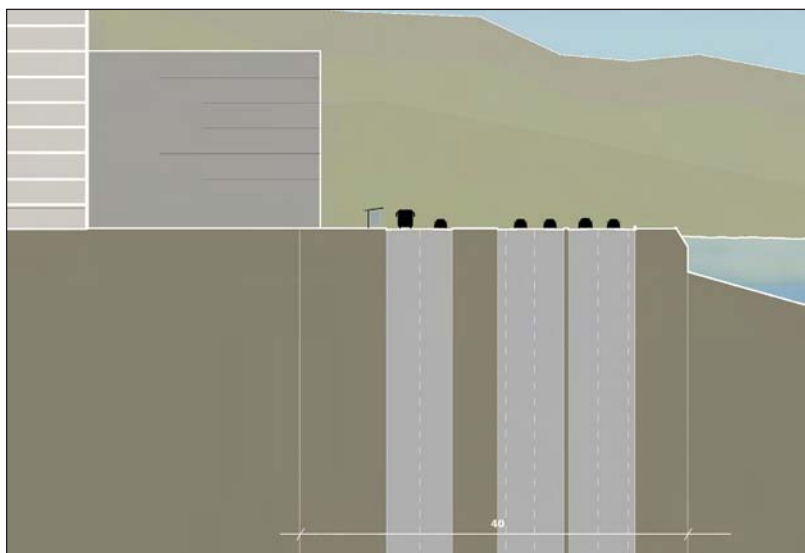
Proposition : **séquence Nord**

Référence : Promenade des Anglais, Nice



SEQUENCE NORD Propositions

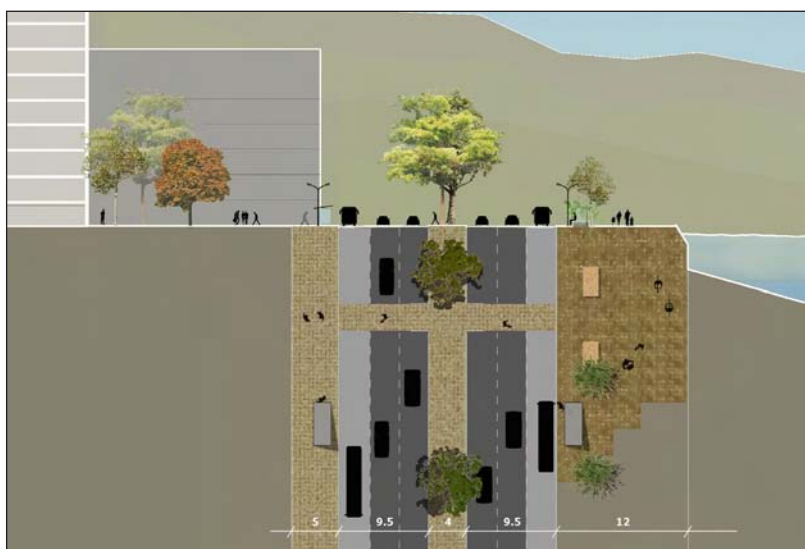
Un quai promenade circulé



La promenade piétonne et modes doux est imaginée sur l'emprise des voiries nord-sud actuelles (RD 4 et RD 1007). En complément des deux hypothèses possibles destinées à l'aménagement d'un site propre pour les transports collectifs, un phasage peut être imaginé en prenant en compte, le simple apaisement des vitesses associé à l'aménagement de traversées piétonnes. Il peut permettre l'aménagement d'une promenade en bordure du Rhône.

Etat actuel

40 m



Proposition de répartition des nouveaux usages

Proposition 1

Boulevard avec terre plein central, 2 axes de circulation incluant le site propre TC de part et d'autre

Détail du profil :

trottoir = 5 m

VOIE BUS G + Voie = 9,5 m

Terre Plein = 4 m

VOIE BUS D + Voie = 9,5 m

Berges aménagées = 12 m



Proposition 2

Boulevard à double sens, site propre à l'emplacement de l'ancienne RD4

Détail du profil :

trottoir = 5 m

SITE PROPRE BUS dble sens = 7 m

Terre Plein = 4 m

VOIERIE = 12 m

Berges aménagées = 12 m

SEQUENCE NORD Propositions

Une section stratégique pour les échanges entre Vienne et l'A7

Actuellement, environ 40 000 véhicules empruntent chaque jour cette section si l'on cumule les trafics mesurés sur la RD 1 007 (33 500 V/J) et la RD4 (6 000 V/J). La perspective proposée consiste donc à mutualiser ces deux emprises pour aménager un boulevard urbain à 2x2 voies, compatible avec ce flux global.

Cette mutualisation permet tout à la fois d'envisager un apaisement des vitesses, l'aménagement de deux ou trois carrefours pour irriguer le quartier d'Estressin et la libération de l'espace nécessaire à l'accueil d'un site propre pour les bus et d'un espace public aménagé en bordure du Rhône.

Etat actuel

VISUELS POSSIBLES



Aménagements possibles des berges

Proposition 1 :

**Possibilité d'aménagement
avec apaisement des vitesses
et aménagement de traversées
piétonnes**



Proposition 2 :

**Possibilité d'aménagement avec
une mutualisation des emprises
et de nouveaux usages ludiques**



SEQUENCE SUD Propositions

Un quai qui peut offrir un cadre de vie à forte valeur paysagère

Principes généraux retenus

Les principes généraux retenus pour la séquence sud sont les suivants :

1. Réaliser un **parc-promenade continu** en bord de Rhône en diminuant l'emprise de la RN7
2. Rechercher de **nouveaux espaces publics** pour le quartier

3. Envisager de **nouvelles liaisons avec la rive droite** :

- Proposer une **nouvelle liaison piétonne et vélo** vers la rive droite (position préférentielle au niveau du carrefour Moulin-Robespierre)
- Voir envisager un **nouveau pont au niveau du boulevard Pacatianus** permettant de « compléter » le diffuseur de Vienne Sud.

Exemples de réalisations comparables dans d'autres villes françaises

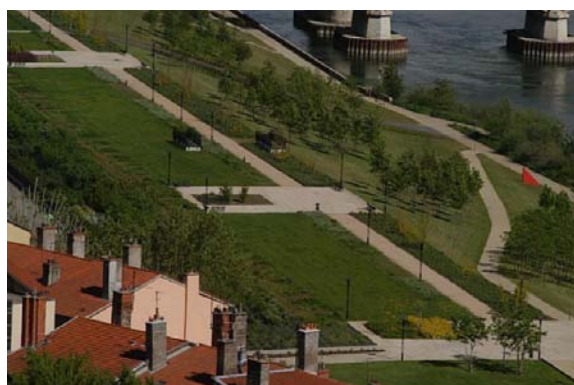
Quai des Antilles,
Nantes



Jardin des Essences,
Bordeaux



Bords du Rhône,
Caluire



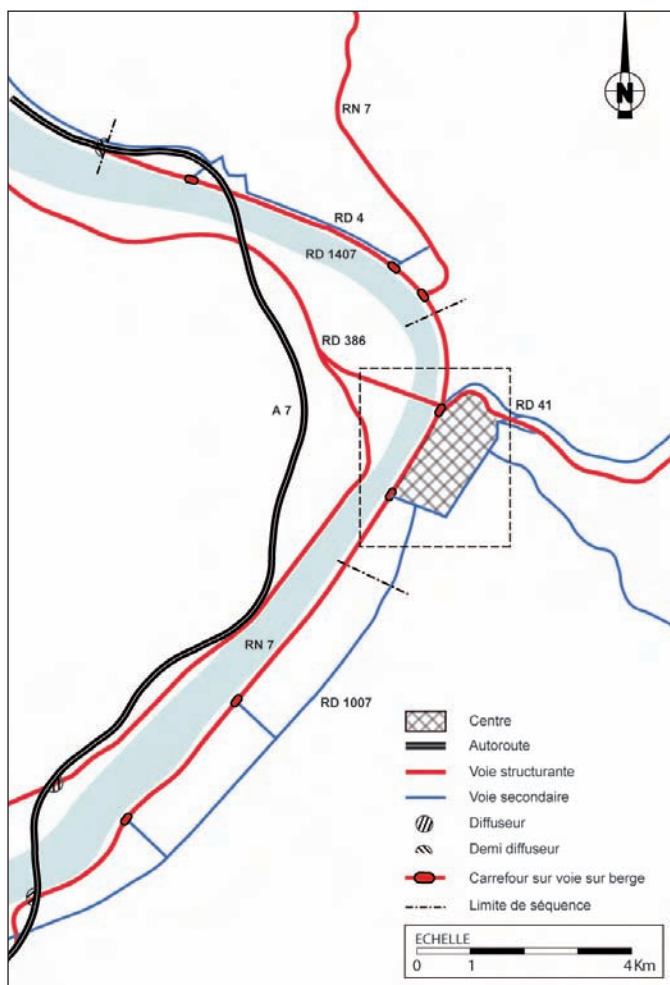
SEQUENCE SUD Propositions

Un trafic modéré par rapport à la capacité de la RN7

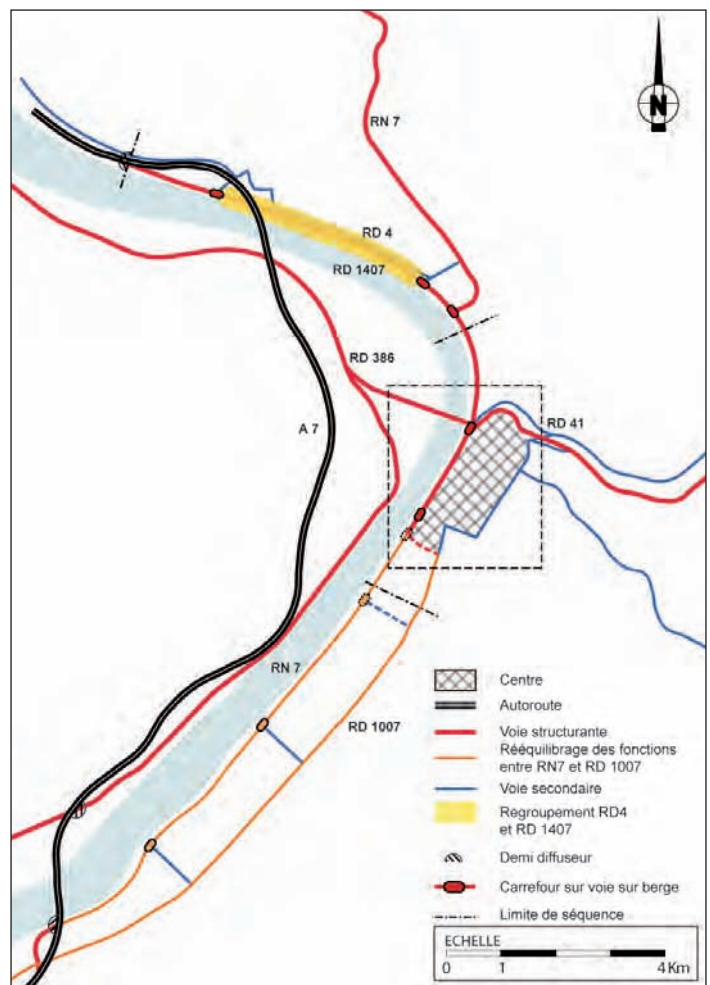
Avec environ 21 000 véhicules circulant chaque jour sur la RN7 au sud de Vienne, la capacité de l'axe paraît largement surdimensionnée par rapport au trafic. De plus, deux carrefours sont en cours d'aménagement sur cette section et permettent d'envisager l'évolution complète de cet axe aux caractéristiques encore très autoroutières : diminution des vitesses, suppression de la signalisation routière et des dispositifs de sécurité, nouveau maillage viaire avec le sud de la ville.

Les marges de manœuvre par rapport au trafic routier et l'évolution du maillage du réseau sur cette séquence permettent d'envisager un rééquilibrage des fonctions entre la RN7 et la RD1007 (ancien tracé de la RN7 longeant en grande partie la voie ferrée), voire à terme un basculement complet du trafic d'échange sur la RD1007 permettant de libérer complètement la berge du Rhône.

Fonctionnement actuel

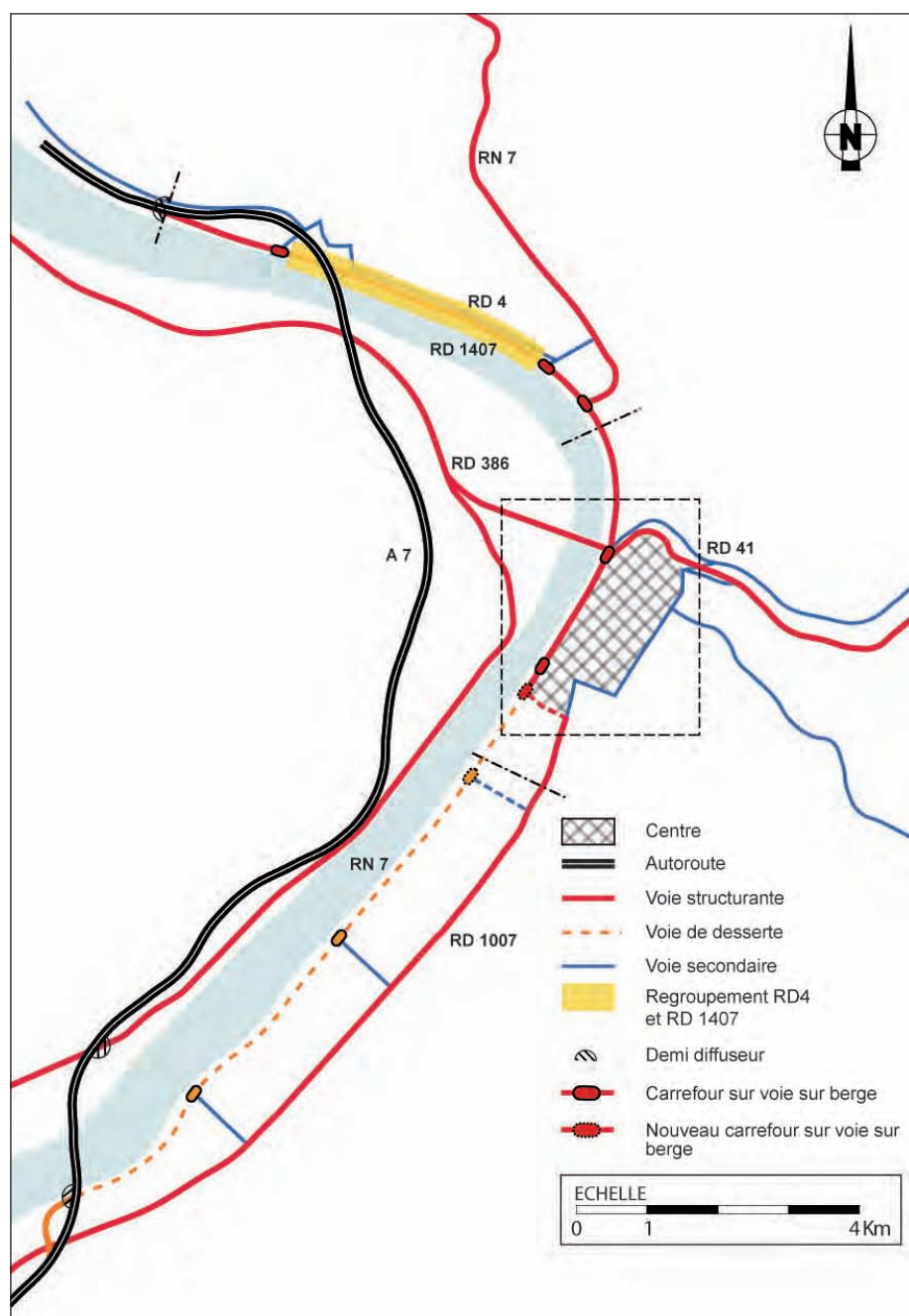


Rééquilibrage des fonctions entre la RN 7 et la RD 1 007



SEQUENCE SUD Propositions

Basculement complet du trafic d'échange envisageable sur la RD1007



SEQUENCE SUD Propositions

La proposition à court terme :
diminution de la moitié de l'emprise circulée
 (compatible avec le trafic actuel : 1 000 véh/h à l'heure de pointe)

Cette diminution de moitié de l'emprise des voies de circulation permet l'aménagement d'une continuité piétonne et vélo sur plus de 10 mètres de large. Un en-corbellement pour les modes doux sur le Rhône paraît tout de même nécessaire au niveau du carrefour Moulin-Robespierre au vu de l'aménagement réalisé.



Rue Vimaine :

Une rue, à l'échelle des déplacements «modes doux», capable d'irriguer le quartier



SEQUENCE SUD Propositions

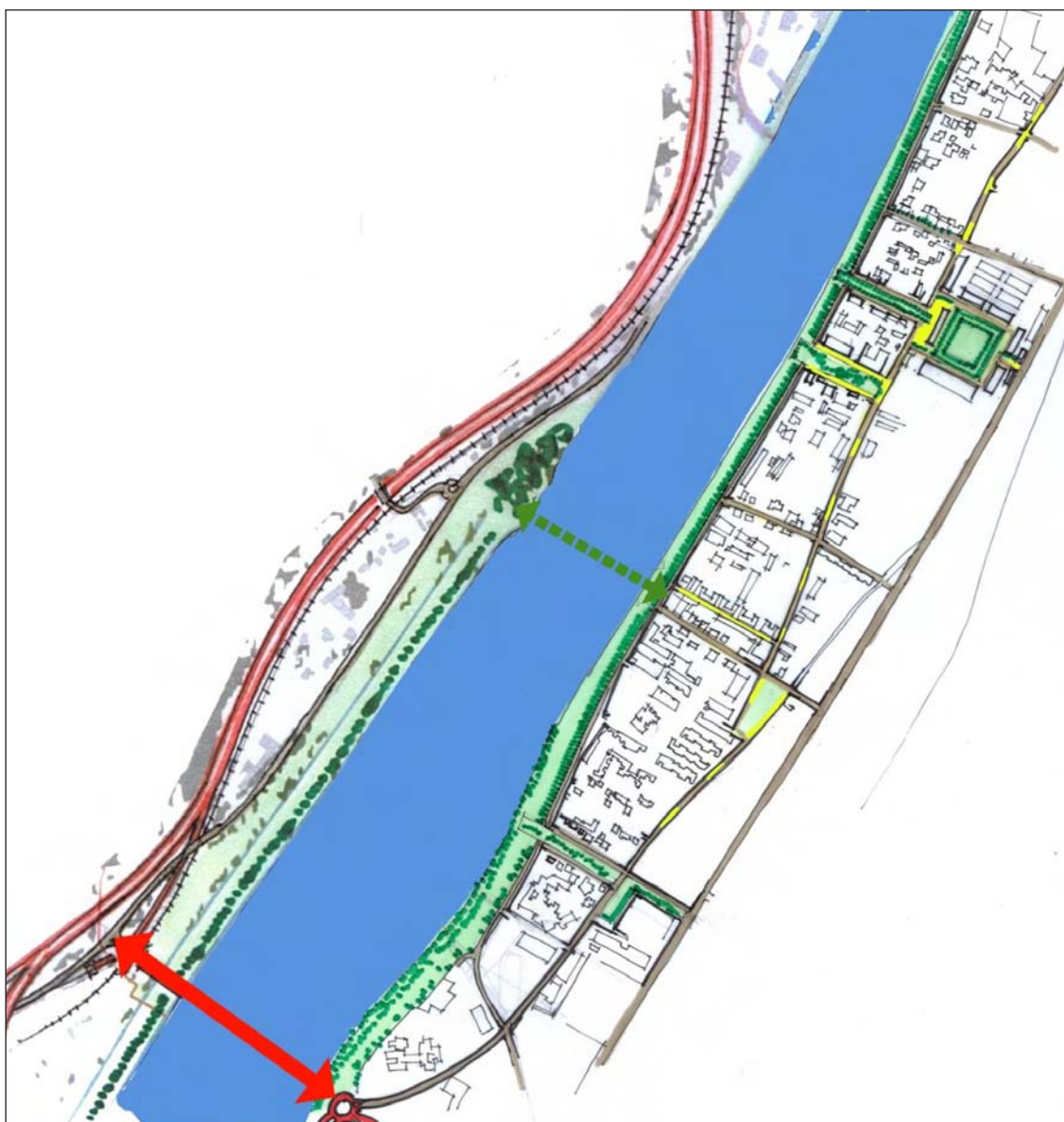
La proposition à plus long terme : un parc promenade devant une voirie riveraine

Envisager un basculement complet des fonctions d'échange avec le sud de l'agglomération de la RN7 vers la RD1007 permet de libérer l'espace le long du Rhône et d'imaginer un fonctionnement radicalement différent du sud de la ville de Vienne :

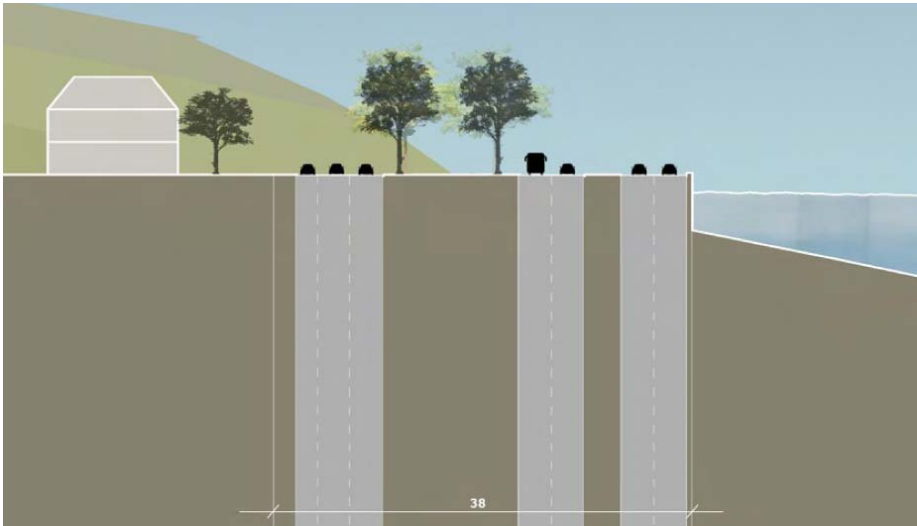
- L'avenue Général Leclerc (RD1007) supporte l'ensemble du trafic automobile d'échange avec le sud de Vienne.

- La rue Vimaine constitue un axe confortable dédié prioritairement aux piétons et cyclistes, voire aux transports collectifs.
- Une ouverture rythmée du quartier sur le parc des rives est rendue possible par l'élargissement ou la création d'espaces publics.
- Un pont peut venir compléter le diffuseur de Vienne-Sud au niveau du boulevard Pacatianus.

Proposition : **séquence Sud**



SEQUENCE SUD Propositions



Etat actuel

38 m



Propositions de répartition des nouveaux usages

Proposition 1

Un aménagement rendu possible par la réduction de moitié de l'emprise de la RN7

Détail du profil :

trottoir = 3 m

Voie = 6 m

Promenade aménagée = 12 m

VOIE BUS = 7 m

Berges aménagées = 10 m



Proposition 2

A plus long terme, un parc promenade longé par une voie réservée à la desserte riveraine

Détail du profil :

trottoir = 3 m

Voie = 6 m

PARC DES BERGES = 29 m

SEQUENCE SUD Propositions

VISUELS POSSIBLES

Etat actuel



Aménagements possibles

Proposition 1 :

Réduction de l'emprise de la RN7 à 2 x1 voies



SEQUENCE SUD Propositions

VISUELS POSSIBLES



Proposition 2 :

Aménagement intermédiaire envisageable avec voie sur berge réservée aux bus et au covoiturage



Proposition 3 :

Un parc-promenade longé par une voie de desserte riveraine

SEQUENCE CENTRE Propositions

Un quai ouvert sur la ville patrimoniale et renforçant les liens entre les rives

Principes généraux retenus

Les principes généraux retenus pour la séquence nord sont les suivants :

- Assurer la **continuité pour les modes doux** tout en conservant la circulation automobile sur le quai,

- Créer un **espace public homogène de qualité**, un espace partagé de type zone 30, permettant d'impulser un travail sur les façades,
- **Réhabiliter et transformer le pont existant Delattre de Tassigny** afin de faciliter les déplacements à vélo,
- Conforter la **place Saint-Louis** et le **cours Brillier** dans leur rôle de portes d'entrées symboliques du centre-ville.



Exemples de réalisations comparables dans d'autres villes européennes :

Thessalonique, Grèce
Largeur 20 m dont 7 m promenade + 2voies



Berges du Rhône
Elargissement en encorbellement



Bâle, Suisse

SEQUENCE CENTRE Propositions

Fonctionnement du réseau routier

Le centre-ville de Vienne est actuellement entouré et desservi par des axes aux caractéristiques très routières. Des espaces publics emblématiques de la ville, comme la place Saint-Louis et le Cours Brillier, portes d'entrée essentielles du centre-ville, sont ainsi soumis à d'importantes contraintes de circulation routière.

Un enjeu majeur d'aménagement pour la ville concerne notamment ses deux portes d'entrées principales



SEQUENCE CENTRE Propositions

Une reconquête urbaine de la place Saint-Louis et du cours Brillier

La place Saint-Louis constitue le nœud central du réseau routier viennois (lien entre les vallées du Rhône et de la Gère et seul point de franchissement du Rhône). Soumis à de fortes contraintes liées à la circulation, son aménagement actuellement très routier peut tout à fait être envisagé de façon plus urbaine tout en permettant d'accepter les flux générés par la ville.

Par ailleurs, les perspectives ouvertes par la possibilité de rééquilibrer les fonctions entre la RN7 et la RD1007 plus au sud (cf. 3.3 Séquence sud), avec l'aménagement nécessaire d'un nouveau carrefour au sud et d'une liaison entre la RN7 et la RD1007, permet notamment d'envisager une requalification urbaine plus aisée de la partie ouest du Cours Brillier du coup moins soumis aux contraintes circulatoires.

Evolution possible de la hiérarchisation du réseau routier dans le centre-ville de Vienne



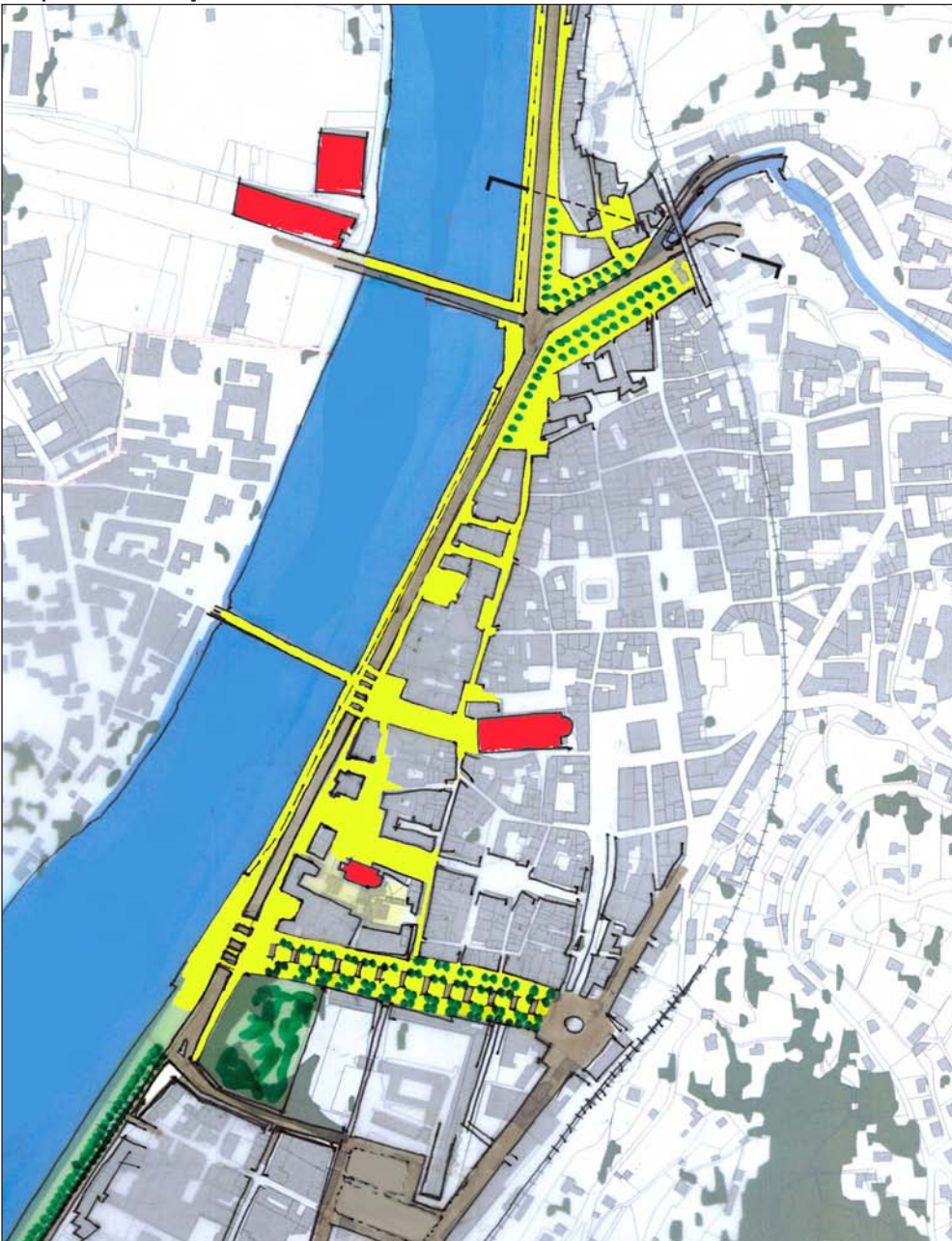
SEQUENCE CENTRE Propositions

La proposition :

**une section à 2x2 voies aux élargissements limités,
un traitement « partagé » de l'espace, un encorbellement
sur le Rhône pour assurer la continuité pour les modes doux.**

Malgré les contraintes de circulation que connaît la voie sur berge au niveau du centre-ville de Vienne, un aménagement homogène à 2x2 voies (en évitant l'aménagement de tourne-à-gauche ou de voies supplémentaires) est possible puisque c'est l'arrivée sur la place Saint-Louis qui limite la capacité de l'axe.

Proposition : **séquence Centre**



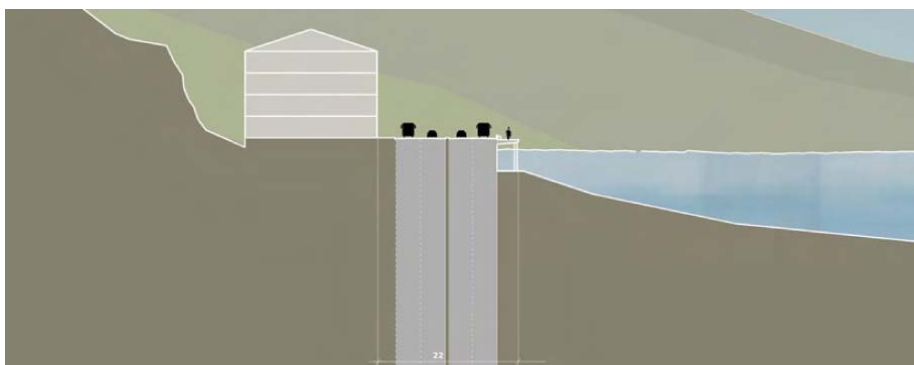
SEQUENCE CENTRE Propositions

Une promenade sur le Rhône confortée avec l'élargissement de l'encorbellement sur le fleuve

L'aménagement d'un espace apaisé avec section courant à 2x2 voies permet l'aménagement d'un espace agréable réservé aux piétons et aux modes doux le long du tissu bâti comme sur l'encorbellement existant sur le Rhône. Un élargissement de ce dernier permet de renforcer l'attractivité et le confort de l'aménagement le long du fleuve.

Etat actuel

22 m



Proposition 1

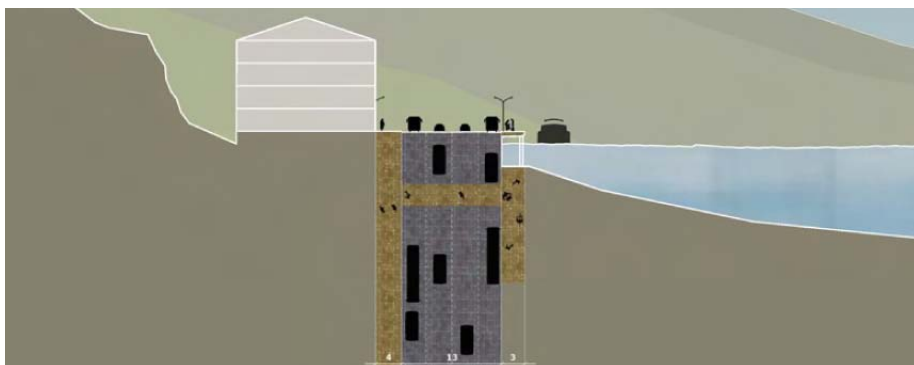
Un espace partagé avec aménagements qualitatifs notamment le long du tissu bâti

Détail du profil :

trottoir = 5 m

Voie = 13 m

Promenade aménagée = 4 m



Proposition 2

Une promenade sur le Rhône confortée avec l'élargissement de l'encorbellement sur le fleuve

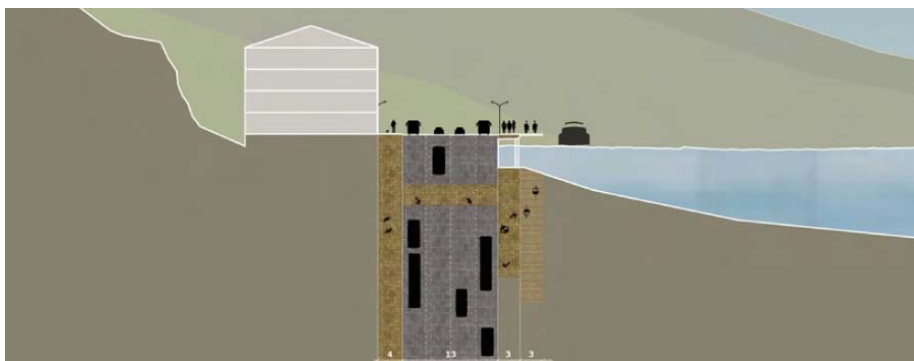
Détail du profil :

trottoir = 5 m

Voie = 13 m

Promenade aménagée = 4 m

encorbellement sur le fleuve = + 3 m



SEQUENCE CENTRE Propositions

La place Saint-Louis : vers un carrefour simplifié et une place urbaine



Un état actuel routier



Vers un carrefour plus urbain



Lyon / Place Jutard / AVANT TRAVAUX



Lyon / Place Jutard / APRES TRAVAUX



Vienne / Place Saint Louis / ACTUELLE

SEQUENCE CENTRE Propositions

Le cours Brillier : un espace public qui offre un paysage urbain de qualité

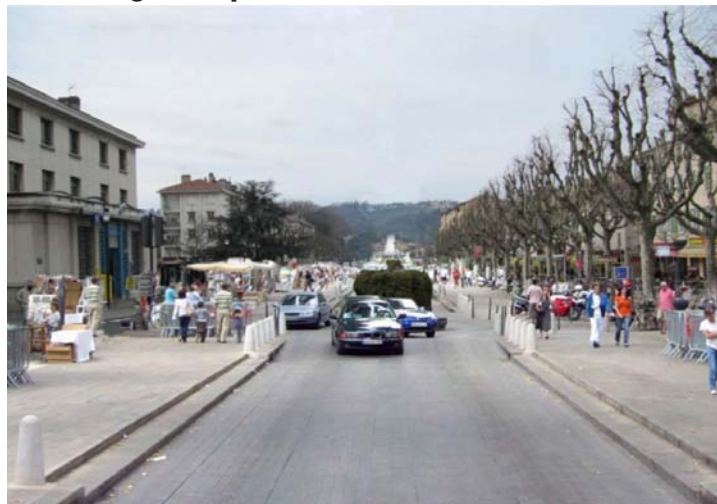
Etat actuel



Cours Mirabeau / Aix en Provence



Un aménagement possible du cours Brillier / VOIE CENTRALE



Un aménagement possible du cours Brillier / VOIES LATÉRALES



Conclusion

La voie sur berge, un levier d'action pour l'évolution de la ville mobilisable dès aujourd'hui

A ce stade de l'étude, faire évoluer la voie sur berge vers un espace public partagé est **une ambition qui apparaît dès aujourd'hui réaliste pour l'agglomération viennoise**.

En influençant les pratiques de déplacements des habitants et en améliorant considérablement la qualité de vie au cœur de la ville, en lien avec les berges du Rhône, ces transformations permettront de renforcer l'attractivité du tissu urbain.

Au terme de ce processus de revalorisation, le renforcement de la qualité et de la densité du tissu urbain, à proximité des rives, offrira une alternative crédible à la maîtrise de l'étalement urbain sur les plateaux.

Faire évoluer cet axe nécessite d'organiser un partenariat associant l'ensemble des acteurs publics concernés autour d'un projet urbain fédérant les initiatives de chacun.

Les partenaires concernés sont :

- **L'Etat**, gestionnaire de la RN7,
- **Le Conseil Général de l'Isère**, gestionnaire de la RD1407, de la RD4 et du pont Delattre de Tassigny et organisateur des transports interurbains,
- **La Communauté d'Agglomération du Pays Viennois**, organisatrice des transports urbains et responsable du projet d'agglomération et du Plan de Déplacements Urbains,
- **La Ville de Vienne**, gestionnaire des feux de la place Saint-Louis et responsable de l'urbanisme sur le territoire.

Equipe d'étude :

Pôle Métropolisation et Grand Territoire

Olivier Roussel Directeur de Pôle
Nicolas Pech
Sébastien Rolland

Pôle Processus et Design Urbains

Sébastien Sperto Directeur de Pôle
Gilles Sabaterie
Anna Wojtowicz
Bertrand Cauhapé

Infographie : Agence d'urbanisme

Conseil technique : CETE

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise



18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83
www.urbalyon.org

Etat, Conseil régional, Conseil général, Communauté urbaine, Sepal, Ville de Lyon
Ville de Villeurbanne, Ville de Givors, Ville de Vaulx-en-velin, Communauté de
communes Pays de l'Arbresle, Communauté de communes Vallons du Lyonnais,
Communauté de communes Vallée du Garon, Communauté de communes Pays
mornantais, Sytral, Chambre de commerce et d'industrie, Syndicat mixte Ouest
lyonnais, Syndicat mixte du Beaujolais, Syndicat mixte Rives du Rhône, Chambre
de métiers, Chambre d'agriculture, Epora, Ademe, VNF, Caisse des dépôts, Symalim.

Directeur de la publication : **Olivier Frérot**
Référént : **Gilles Sabaterie** 04 78 63 43 61 g.sabaterie@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme