



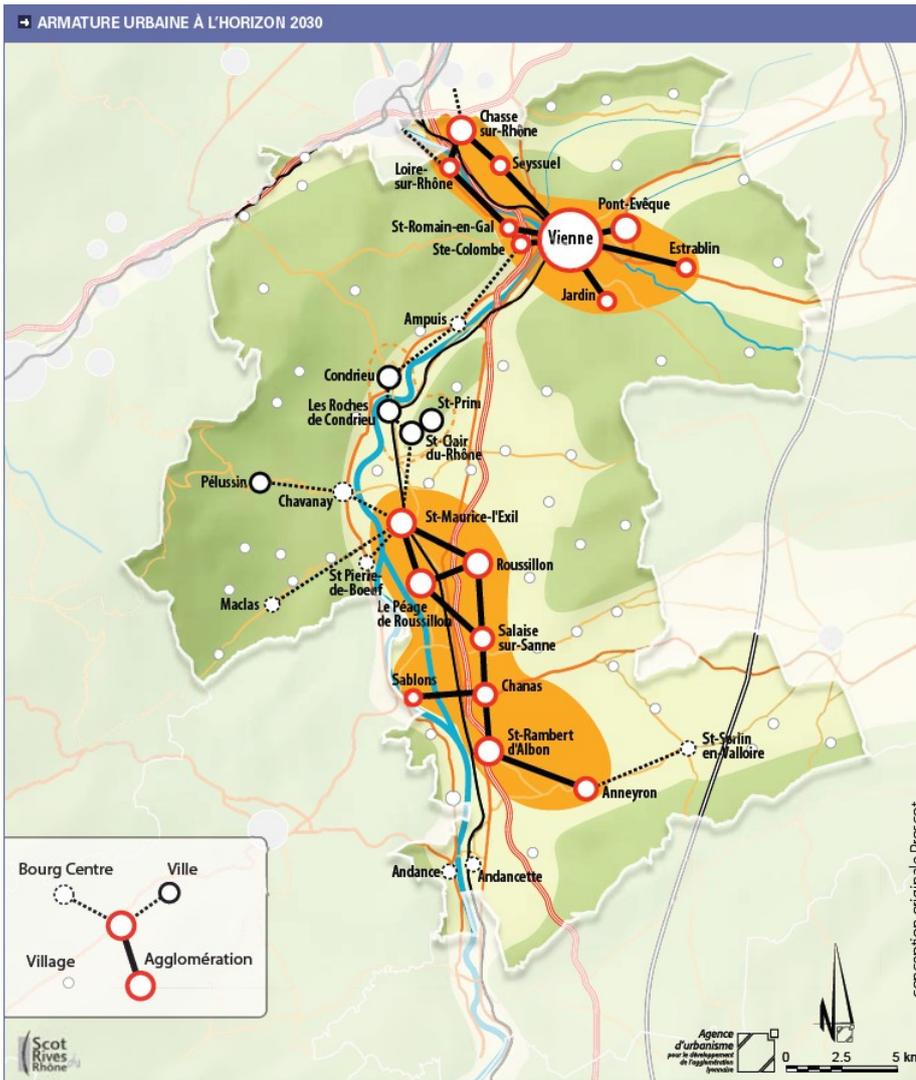
La RN7 dans l'agglomération roussillonnaise

**Amélioration des conditions de mobilité
et appropriation urbaine**



1. Rappel de la commande	p.5
a. L'inter-Scot de la métropole lyonnaise	p.5
b. Le Scot des Rives du Rhône	p.6
c. Repenser la RN7 dans son cadre	p.7
2. Diagnostic	p.9
a. Diagnostic général	p.9
b. Diagnostic de la séquence d'entrée de ville	p.18
c. Diagnostic de la séquence de centralité urbaine	p.20
d. Diagnostic de la séquence de cités ouvrières	p.22
e. Diagnostic de la séquence de centralité économique	p.24
3. Enjeux et objectifs de l'aménagement	p.26
a. Enjeux et objectifs généraux	p.26
b. Enjeux et objectifs pour la séquence d'entrée de ville	p.28
c. Enjeux et objectifs pour la séquence de centralité urbaine	p.29
d. Enjeux et objectifs pour la séquence de cités ouvrières	p.31
e. Enjeux et objectifs pour la séquence de centralité économique	p.32
4. Propositions et orientations d'aménagement	p.33
a. Principes et orientations généraux	p.34
b. Principes et orientations pour la séquence d'entrée de ville	p.36
c. Principes et orientations pour la séquence de centralité urbaine	p.39
d. Principes et orientations pour une séquence de respiration	p.47
e. Principes et orientation pour la séquence de centralité économique	p.51
5. Conclusion	p.54

b. Le Scot



Carte des objectifs du Scot des Rives du Rhône en matière d'armature urbaine

Des objectifs spécifiques aux Rives du Rhône

En cohérence avec les objectifs de l'inter-Scot, le Syndicat mixte du Scot des Rives du Rhône a lui aussi élaboré plusieurs objectifs propres à son territoire :

- repolariser le développement sur les deux secteurs à forts enjeux d'urbanisme et de déplacement que sont les agglomérations viennoise et Roussillon -Saint Rambert d'Albon,
- hiérarchiser le réseau routier (création d'un réseau interurbain, et requalification de la RN7 dans sa traversée des agglomérations),

Typologie des espaces urbanisés des Rives du Rhône

- Ville**  **Ville** : elle concentre les fonctions plus locales en complémentarité des bourgs centres (services et commerce de proximité principalement).
- Village**  **Village** : il accueille des commerces et services de proximité et joue principalement une fonction résidentielle.
- Agglomération**  **Agglomération** : elle accueille les plus importantes densités de population et offre l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (fonctions administratives, principaux équipements, commerces et services, pôles d'emplois). Les communes comprises dans une aire d'agglomération rayonnent sur l'ensemble du territoire.
- Bourg centre**  **Bourg centre** : il joue un rôle majeur à l'échelle locale. Il accueille une grande partie des services à la population, mais rayonne sur un périmètre plus restreint que les villes comprises dans l'aire d'agglomération.

c. Repenser la RN7 dans son cadre

La méthodologie

C'est en vue de prolonger les objectifs du Document d'orientations générales du Scot des Rives du Rhône que le syndicat mixte a décidé en mars 2009 de confier à l'Agence d'urbanisme une étude portant sur l'amélioration des conditions d'intégration urbaine et de mobilité sur la RN7.

Une telle étude vise à ouvrir le « champ des possibles » dans deux secteurs, la traversée de Vienne, et celle de l'agglomération roussillonnaise. Sans portée programmatique, cette mission propose d'éclairer les élus sur les capacités réelles de l'infrastructure, ainsi que sur ses possibilités d'évolution à court, moyen et long termes. Ouvrir les « champs des possibles » consiste à décloisonner les différentes problématiques pour avoir une vue d'ensemble, et aboutir à une vision partagée du devenir de cet axe. **Ce travail rend compte de la deuxième phase de travail, menée sur la traversée de l'agglomération roussillonnaise.**

D'autres études, sur la centralité comme sur le système routier, ont déjà été menées sur cette question. L'Agence a pris en compte ces différentes analyses dans le cadre de cette étude.

La RN7 en son cadre

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 l'axe RD1086 et RD86 en rive droite), cette voie constitue l'épine dorsale des déplacements des agglomérations viennoise et roussillonnaise.

La RN7 au sein de l'agglomération roussillonnaise constitue une route ancienne qui conserve encore aujourd'hui son statut de route nationale, malgré le déclassement actuel de la plupart des routes nationales. Elle doit notamment permettre le délestage de l'autoroute A7 en cas d'incident de trafic ou de fermeture de celle-ci.

La RN7 est l'axe principal de circulation des deux grandes agglomérations des Rives du Rhône. Les transports ont une place particulièrement importante dans ces deux agglomérations et ont un impact fort sur le paysage urbain.

A l'échelle métropolitaine, la RN7 apparaît comme une voirie d'agglomération reliant les polarités de ces deux agglomérations à Lyon au nord et à Valence au sud.

Fonctionnement actuel de la RN7 à Roussillon



2. Diagnostic

a. Diagnostic général

La situation géographique

L'agglomération roussillonnaise est un territoire de six communes dans la moitié ouest du territoire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, sur la rive gauche du Rhône. Elle est située dans le département de l'Isère, dans sa partie nord-ouest, à une vingtaine de kilomètres au sud de Vienne, et à mi-chemin entre Lyon et Valence. Située en fond de vallée alluviale, elle bénéficie d'une topographie douce et peu tourmentée.

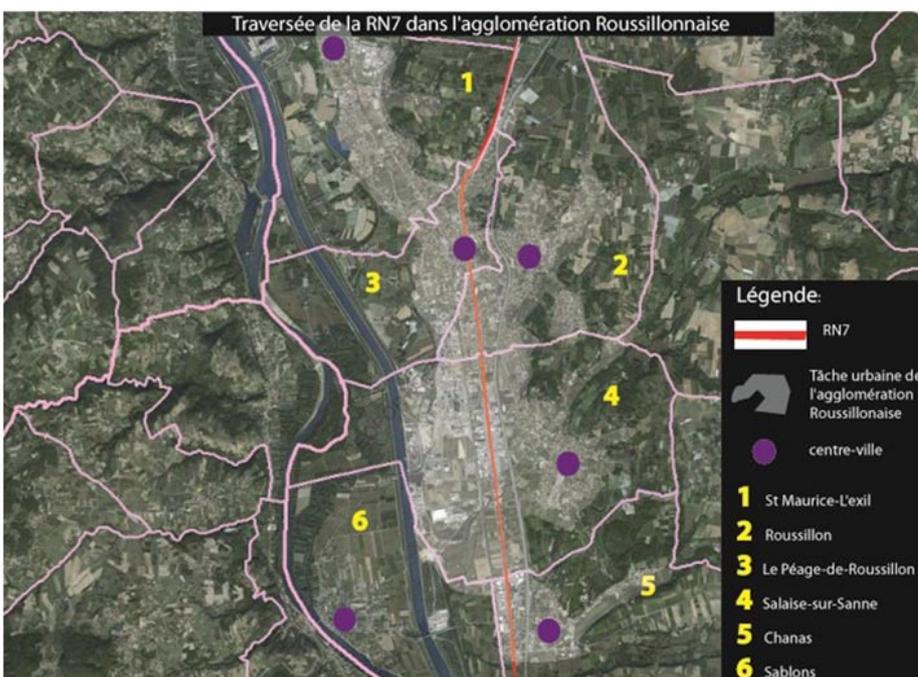
Le contexte historique

L'axe le plus ancien et le plus structurant de l'agglomération est sans conteste la RN7.

La ville de Péage-de-Roussillon s'est développée autour de cet axe dès le Moyen âge, d'où une forme d'urbanisation bien particulière. Au 15^e siècle, est mis en place tout un réseau cohérent de routes des postes. Au siècle suivant, apparaissent les premiers transports réguliers de voyageurs. C'est alors que des ormes sont plantés le long des voies pour mieux en délimiter l'emprise et les ombrager. Parce que, comme les autres grands axes historiques de circulation, elle remplissait surtout une fonction utilitaire de circulation de transit, la RN7 a eu des conséquences urbaines plus négatives que positives sur les territoires traversés.



Un alignement d'arbres historique



La situation géographique de l'agglomération roussillonnaise



La RN7: un axe national majeur



La centrale nucléaire de Saint-Alban-du-Rhône

Une longue et forte présence industrielle

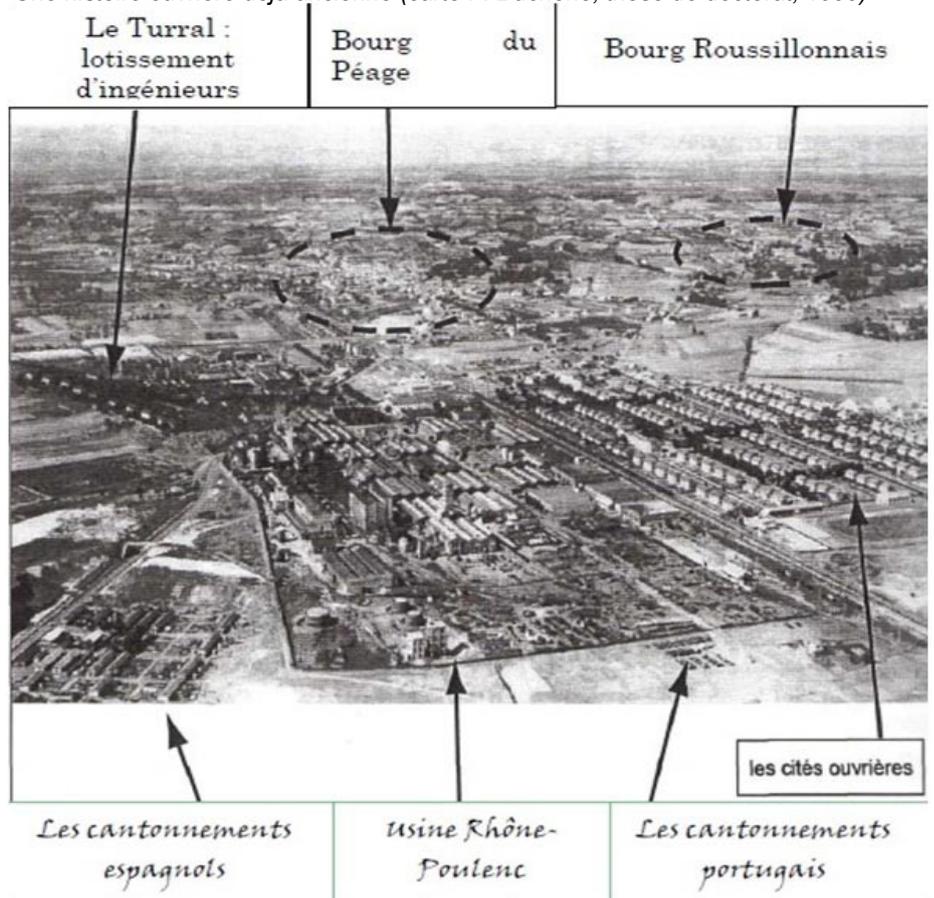
La présence industrielle est un marqueur essentiel du paysage et de la vie de l'agglomération. Cette histoire industrielle remonte au début du 20^e siècle, en 1915 environ, année durant laquelle a été érigée une usine de guerre de fabrication du phénol. L'usine Rhodiaseta, spécialisée dans la fibre technique artificielle a été implantée sur ce territoire en 1922.

Dans les années 1960 et 1970, les acteurs de l'aménagement ont décidé d'implanter dans cet espace déjà industrialisé toute une zone d'industrie chimique, centrée essentiellement sur le plastique et le textile. Une telle politique d'aménagement est un héritage lourd sur ce territoire, d'autant plus qu'il relève d'un modèle de développement ancré dans les Trente Glorieuses. Des potentialités existent aujourd'hui par rapport à cet héritage : des structures en état de marche et un patrimoine de logement social adapté aux besoins actuels.

Une histoire ouvrière déjà ancienne (carte F. Duchêne, thèse de doctorat, 1999)



Rhodia et les cités ouvrières



L'identité du territoire : un territoire stratifié

La zone de la RN7 dans l'agglomération roussillonnaise est marquée par une faible identité paysagère du site dans son ensemble.

C'est la conséquence des deux éléments lourds de structuration de son territoire que sont les deux grands axes de transports modernes, la voie ferrée à l'ouest, et l'autoroute A7 à l'est. Ces grands axes de transports et de communication contribuent fortement à stratifier le territoire de l'agglomération roussillonnaise. Ils sont même la principale contrainte du territoire de l'agglomération, avant même la géographie naturelle. Ces infrastructures limitent les points de passage d'est en ouest. De plus, l'autoroute A7 elle-même est mal connectée au territoire local (deux échangeurs, dont un seul complet à Chanas). Saturée, elle ne remplit plus un rôle de rocade.

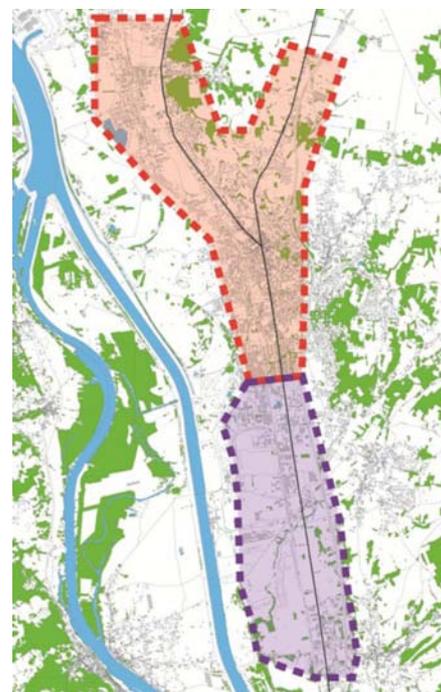
De nos jours, la RN7 fait office d'axe de desserte locale du bassin de vie de l'agglomération roussillonnaise et de cette partie de la vallée du Rhône. Il s'agit en effet du seul axe routier normal d'envergure efficace et gratuit dans ce secteur, en matière de transit.

Une multitude d'ambiances

De manière générale, on observe néanmoins une certaine hétérogénéité d'ambiance selon les différents secteurs de l'agglomération. On a affaire à une coexistence de quartiers qui n'ont pas de réelle cohérence dans l'ensemble urbain de l'agglomération. Ils se côtoient sans qu'il y ait une vraie unité entre eux.

Malgré tout, deux grands secteurs paysagés émergent :

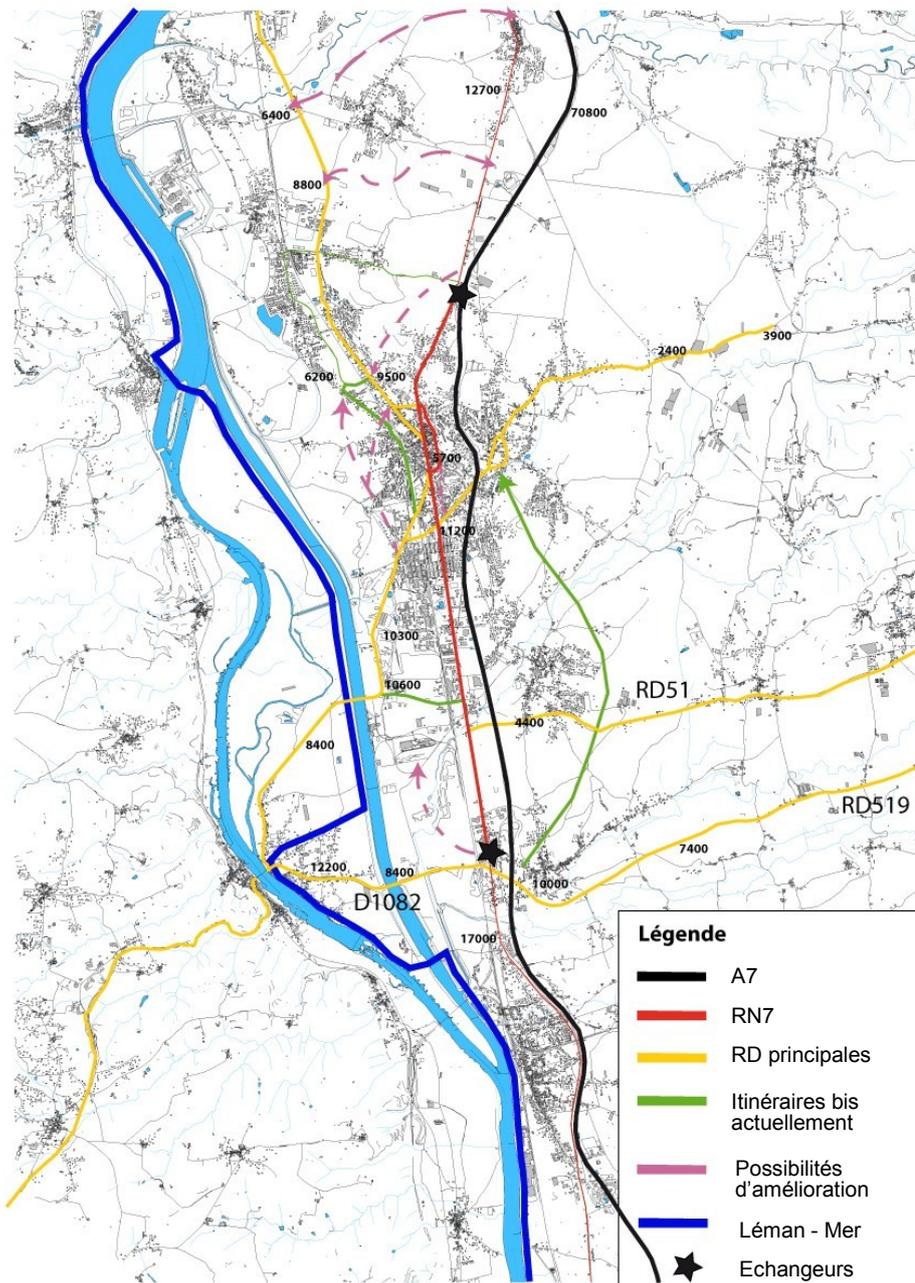
- un secteur urbain au nord,
- un secteur économique au sud.



Deux grands secteurs paysagers



L'agglomération roussillonnaise, un territoire stratifié



Un système routier suffisant exigeant des adaptations

L'agglomération roussillonnaise dans son ensemble est marquée par l'absence d'un axe local de contournement des zones densément bâties. Seule l'autoroute, saturée et payante, serait en mesure de remplir cette fonction. Toutes les voies locales actuellement existantes, qu'elles soient principales ou secondaires, passent au cœur du centre-ville des deux localités principales.

Un système routier comportant des défauts

Un gros point noir se trouve toutefois présent dans ce secteur : le carrefour giratoire de Chanas. Celui-ci est lié au croisement en un même point de plusieurs axes structurants : la RN7 vers le nord et vers le sud, la route d'Annonay vers l'ouest, le diffuseur de l'autoroute A7 vers le nord-est et la route de Grenoble vers l'est. Ce point noir, même s'il génère des bouchons importants, a toutefois l'avantage de réguler considérablement le nombre de véhicules qui peuvent circuler sur la RN7.

Une dernière caractéristique est le manque de barreaux de liaison hors du centre de l'agglomération, même si des projets existent pour pallier ce manque.

Un système routier suffisant mais perfectible

Les éléments prévisibles en matière de déplacements

Certains faits sont prévisibles par rapport à l'évolution de la RN7 dans l'agglomération roussillonnaise :

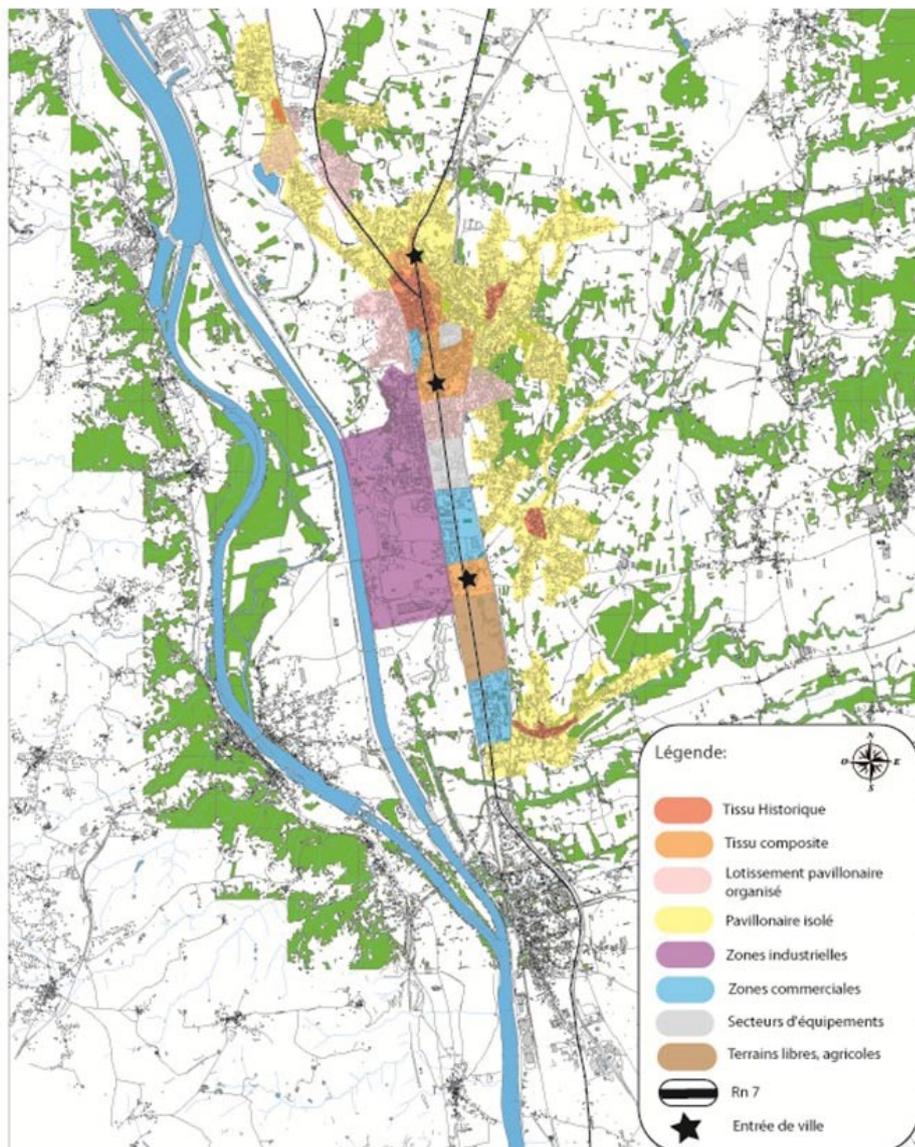
- Augmentation annoncée du trafic global sur le secteur
- Urbanisation inéluctable des 200 ha de la zone industrielle sud dans le cadre du développement du pôle industrialo-portuaire
- Ouverture prochaine du « Green Center »
- Nouveaux apports de circulation dans le giratoire de Chanas.

Une pluralité de paysages

La RN7 est aujourd'hui une voirie locale qui organise l'ensemble du territoire de l'agglomération, avec une pluralité des destinations. Cette pluralité entraîne une diversité des tissus urbains et des aménagements, avec une multiplicité de paysages.

Cette diversité de paysages existe tout d'abord dans la globalité de l'agglomération :

Le nord est une véritable épine dorsale de vie urbaine, tandis que le sud constitue un véritable cœur économique d'agglomération.



Une agglomération aux multiples paysages



Une succession d'ambiances

Différentes ambiances marquent le paysage de l'agglomération roussillonnaise :

- centre-ville
- périphérie
- faubourg et périurbain
- entrée de ville
- zone commerciale
- zone industrielle



Photos :

Centre-ville : Péage-de-Roussillon

Faubourg : Roussillon

Zone économique : Salaise-sur-Sanne

Périphérie : Saint Maurice l'Exil

Une voirie peu qualitative pour les communes traversées

La RN7 dans l'agglomération souffre d'un déficit d'image en raison de son caractère peu qualitatif. Les éléments qui la rendent si peu qualitative sont multiples :

- sur l'ensemble de l'agglomération : la voirie est telle qu'elle engendre une présence trop marquée et agressive de la voiture et du stationnement,
- à Péage-de-Roussillon : présence d'un transit conservé sur une voie non adaptée,
- à Roussillon : une morphologie urbaine de type « tout venant », qui laisse aller et venir n'importe quel trafic, avec un alignement d'arbres incomplet,

- au nord de Salaise : un paysage figé par les contraintes et les risques liés à l'industrie, chimique tout particulièrement,
- dans le sud de l'agglomération : un paysage à la fois d'entrée de ville et de zone commerciale où la logique économique prime sur la logique paysagère et de cadre de vie.

Les différents paysages ainsi constatés sur le territoire de l'agglomération constituent de **grandes séquences paysagères qui marquent et façonnent le territoire de l'agglomération**, dans la façon qu'ils ont d'être sinon entremêlés du moins associés.



Roussillon



Salaise-sur-Sanne



Péage de Roussillon



Roussillon



Chanassas

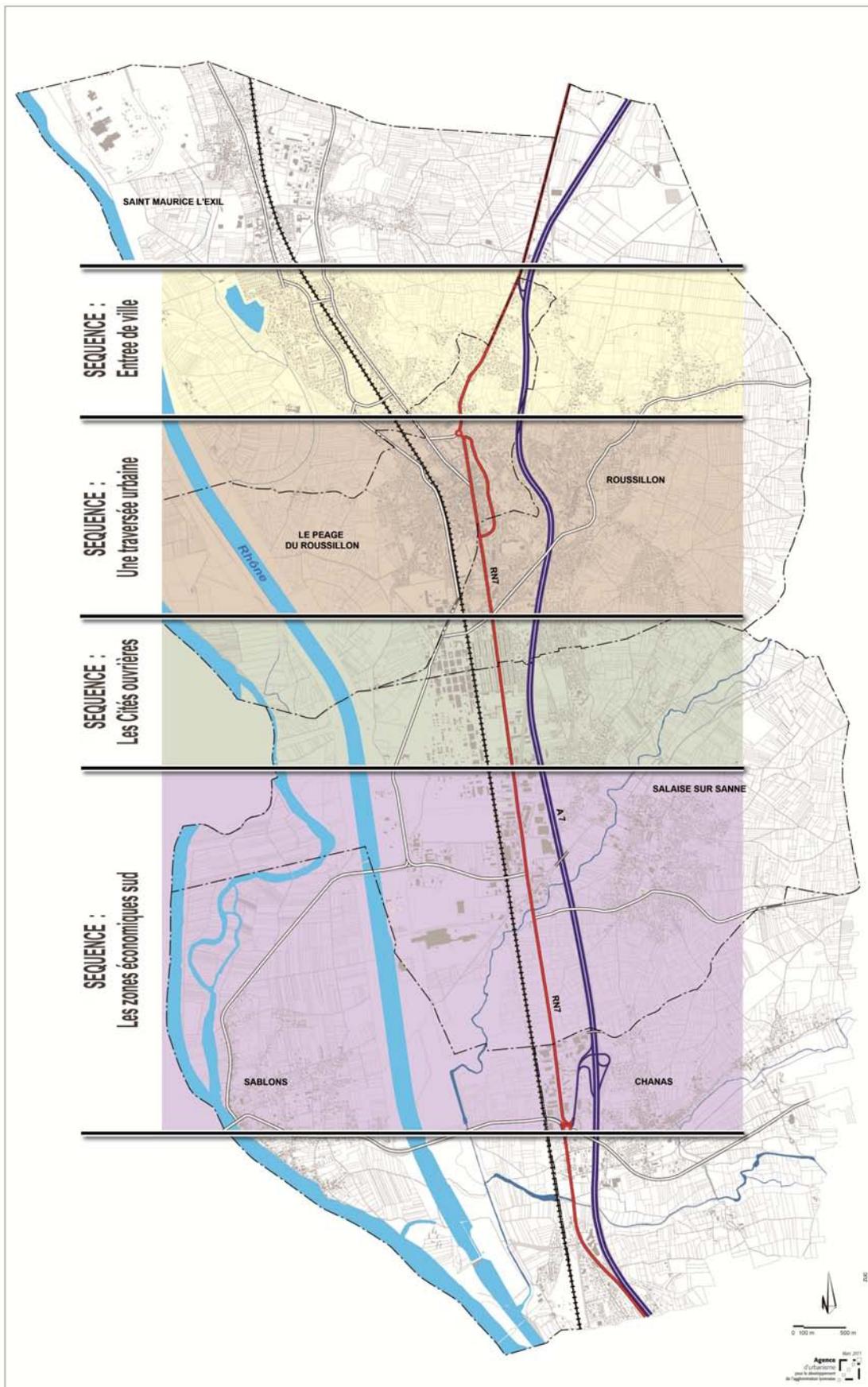
Plusieurs séquences marquent le territoire de l'agglomération

Deux séquences principales, phares, correspondant aux deux polarités de l'agglomération. Deux autres séquences correspondent davantage à des secteurs de transition. Ces quatre séquences sont la conséquence à la fois des fonctionnalités en matière de circulation, et des spécificités et enjeux propres aux différents paysages ici traversés par la RN7.

Deux types de séquences

Les deux séquences de polarité, emblématiques de l'agglomération, sont celle de la polarité urbaine vers le nord, et celle de la polarité économique tout au sud.

La séquence de transition tout au nord correspond à une séquence d'entrée de ville. La séquence de transition située entre les deux polarités est la séquence des cités ouvrières.



Une agglomération structurée en quatre grandes séquences

b. Diagnostic de la séquence d'entrée de ville



Localisation de la séquence d'entrée de ville

La séquence d'entrée de ville est marquée par la présence de deux infrastructures routières de transit dans un milieu urbanisé, à savoir la RN7 et la RD4. Ce milieu urbanisé se caractérise par un bâti pavillonnaire de périphérie connaissant une densification progressive. Ce milieu est toutefois marqué par des ouvertures sur de grands paysages.

La RN7 a récemment été réaménagée, mais sans qu'il soit procédé à un verdissement.

Quant à la RD4, des aménagements existent mais demeurent perfectibles.

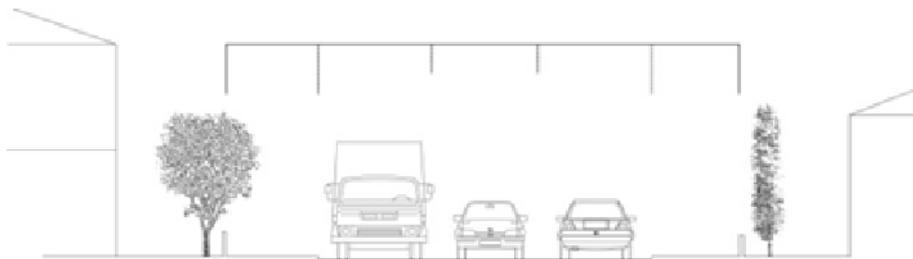
Entre ces deux voiries, existent de nombreux tènements potentiels d'urbanisation future sur la commune de Saint-Maurice-l'Exil.

Vue aérienne de la séquence d'entrée de ville

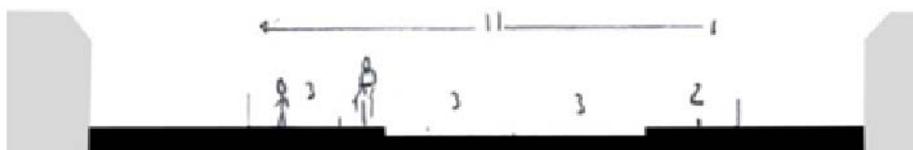




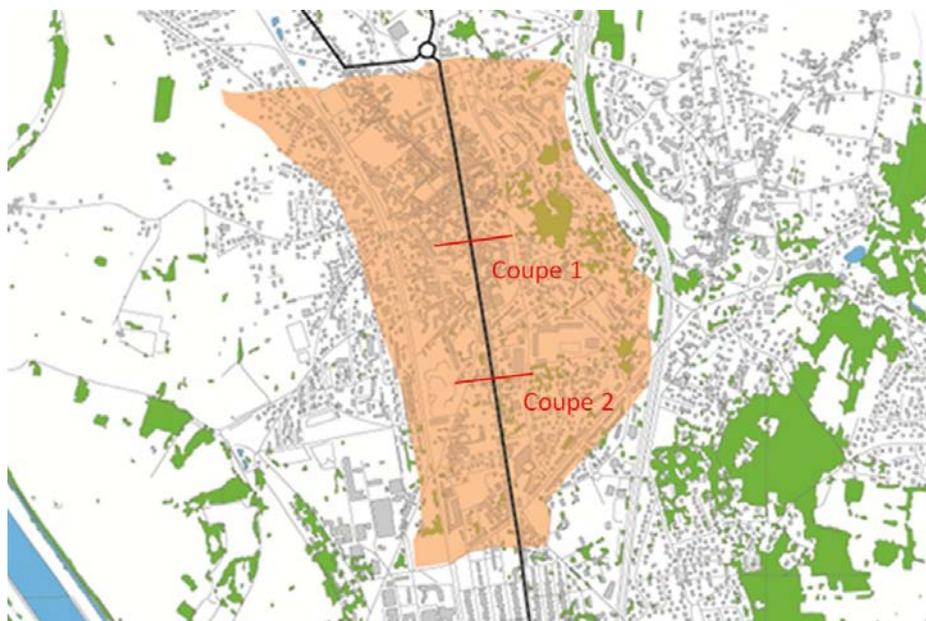
*Vue et coupe de la RN7
dans la séquence d'entrée de ville*



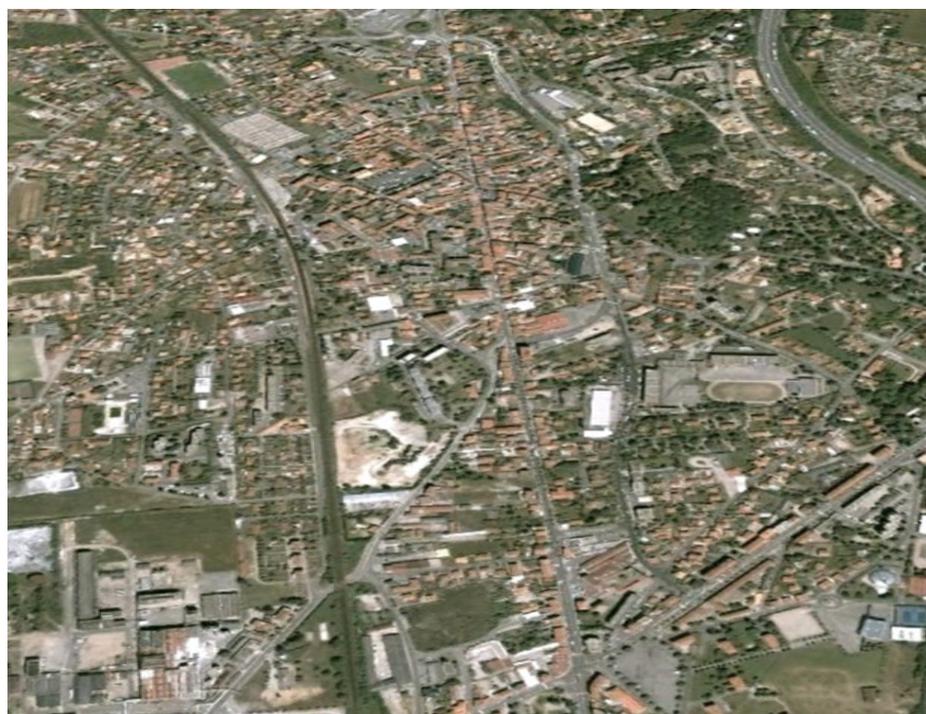
*Vue et coupe de la RD4
dans la séquence d'entrée de ville*



c. Diagnostic de la séquence de centralité urbaine



Localisation de la séquence de centralité urbaine



Vue aérienne de la séquence de centralité urbaine

La séquence de centralité urbaine est ici marquée par deux parties, Péage-de-Roussillon et Roussillon

Péage-de-Roussillon

Deux sections : au nord, une RN7 à 2*1 voie de 15 m de large et au flux de plus de 11000 véhicules par jour,

Au sud une voie unique sens nord-sud de 6 m de large avec un flux de 5700 véhicules par jour.

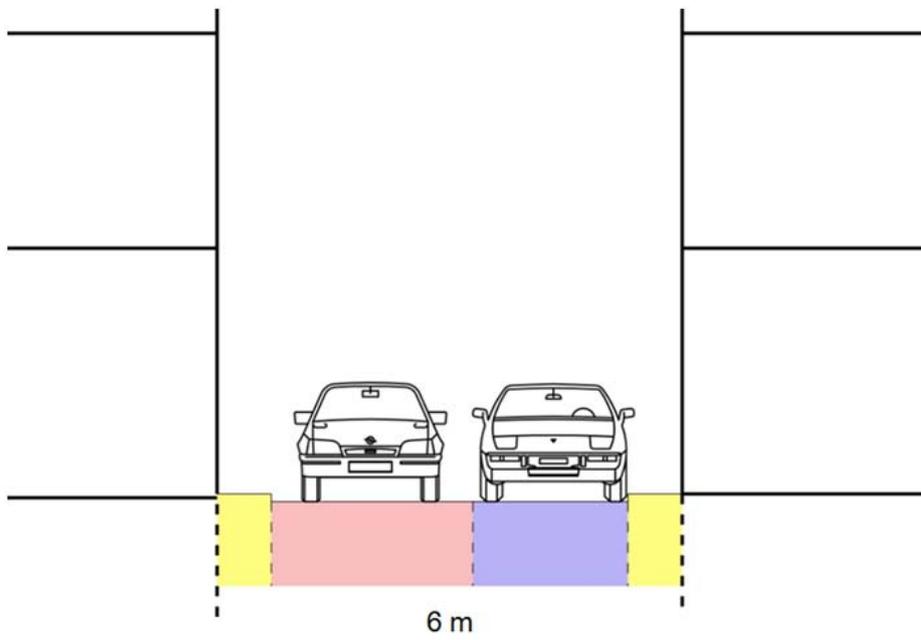
Sur cette commune la section concernée de la RN7 est particulièrement étroite, avec peu de place pour les trottoirs. C'est un point noir en matière de circulation. En termes de bâti, le paysage est un paysage de centre-bourg R+2 en alignement, avec des commerces en rez-de-chaussée. Il est marqué toutefois par l'omniprésence visuelle de la voiture. L'avenue Jacques Prévert, qui connaît un trafic sud-nord, est calibrée pour être à double sens.

Roussillon

La section concernée de la RN7 est à 2*1 voie pour une largeur de l'emprise comprise entre 15 et 20 mètres, avec un flux de 11200 véhicules par jour.

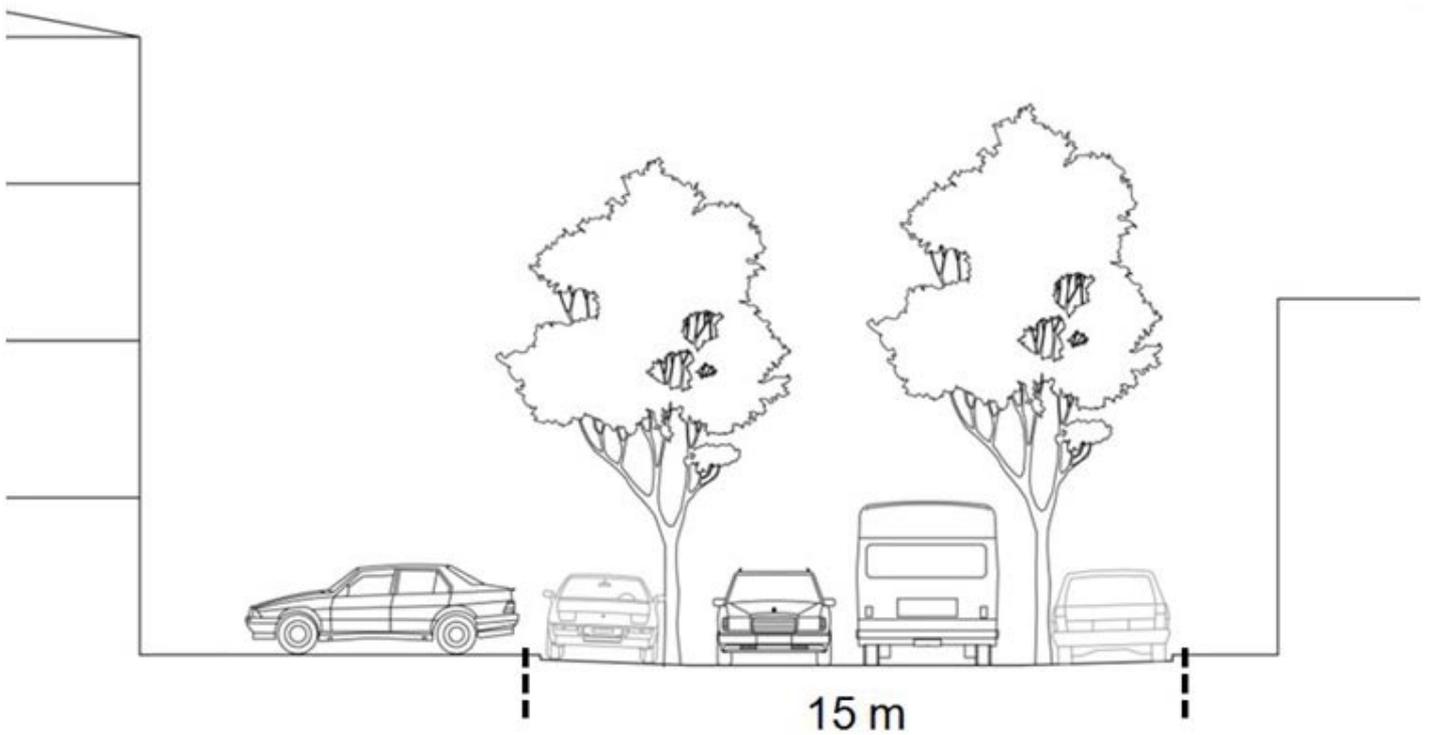
L'axe de la RN7 est un des axes majeurs de la commune de Roussillon. Il en constitue même la vitrine.

Le paysage traversé est constitué d'un bâti composite, hétérogène et discontinu. Il est formé d'un mélange de petites maisons et d'immeubles, avec des reculs aléatoires par rapport à l'alignement. Quelques commerces et activités sont présents en rez-de-chaussée. La qualité paysagère n'est donnée que par le seul alignement d'arbres. Le stationnement automobile est omniprésent. Le caractère très automobile de la RN7 ne laisse que peu d'aménités et de place pour les modes doux.



Coupe 1 de la RN7
À Péage-de-Roussillon

Coupe 2 de la RN7 à Roussillon



d. Diagnostic de la séquence des cités ouvrières



Localisation de la séquence des cités ouvrières

La séquence des cités ouvrières roussillonnaise constitue une vitrine de son passé, par l'organisation urbaine conservée aujourd'hui pratiquement intacte. Cette séquence fait patrimoine commun de l'agglomération.

Cette séquence est marquée par un paysagement qualitatif dans la traversée du quartier résidentiel. La séquence est ouverte et non cadrée, mais sa qualité paysagère diminue au niveau des terrains sportifs et des jardins ouvriers. Cela donne une perception progressive de paysage de friche du nord vers le sud.

La voirie principale, qui correspond à la RN7, est en légère surélévation. Elle ne participe donc pas du fonctionnement et de la vie des cités. L'organisation de l'infrastructure est ici de 2*1 voies pour une emprise totale de 24 mètres, contre-allées comprises ; elle connaît un flux moyen de 11200 véhicules par jour.



Vue aérienne de la séquence des cités ouvrières



A droite de la photo, une RN7 surélevée, et séparée du reste du quartier des cités ouvrières



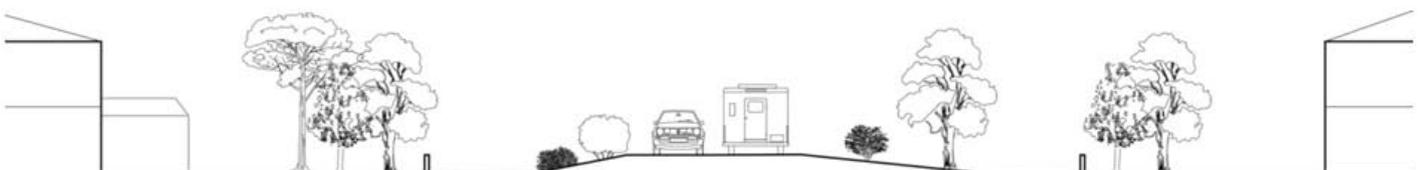
Des passages difficiles d'un côté à l'autre de la RN7, d'une partie à l'autre du quartier des cités ouvrières



Un secteur des cités ouvrières très aéré et très arboré avec un habitat peu dense



Un secteur très aéré et arboré (au fond l'église Notre Dame de l'Immaculée Conception)



Coupe de la RN7 dans la séquence des cités ouvrières

e. Diagnostic de la séquence de centralité économique



Localisation de la séquence de centralité économique



Vue aérienne de la séquence de centralité économique

La séquence de centralité économique du sud est un vaste ensemble qui s'apprête d'ores et déjà à connaître quelques changements.

Un ensemble à finalité économique

Ce vaste ensemble au sud de l'agglomération a pour seule finalité une fonction économique. Cette séquence est délimitée au nord par les cités ouvrières, et au sud par le carrefour giratoire de Chanas.

Elle se compose aujourd'hui de trois espaces :

- une zone commerciale dans sa partie nord,
- une zone d'activités dans sa partie sud,
- une zone en attente de commerces et d'équipements dans la partie centrale.

Un espace amené à se transformer

Plusieurs opérations sont d'ores et déjà prévues sur cette séquence. Il y a tout d'abord la mise en place d'une succession de carrefours giratoires. Ceux-ci deviendraient les seuls accès vers les zones commerciales et d'activités, de sorte à limiter le nombre total d'accès.

Il y a ensuite le projet de création de contre-allées automobiles doublant la RN7. Une telle voirie à part pourrait supporter le trafic à destination des zones économiques, mais aussi d'éventuels transports en commun à venir.

D'autres projets laissent d'ores et déjà présager en effet une hausse du trafic :

- la création du Green Center d'une part,
- le renforcement de la Zone industrialo-portuaire et d'autres zones ZA économiques et commerciales d'autre part.



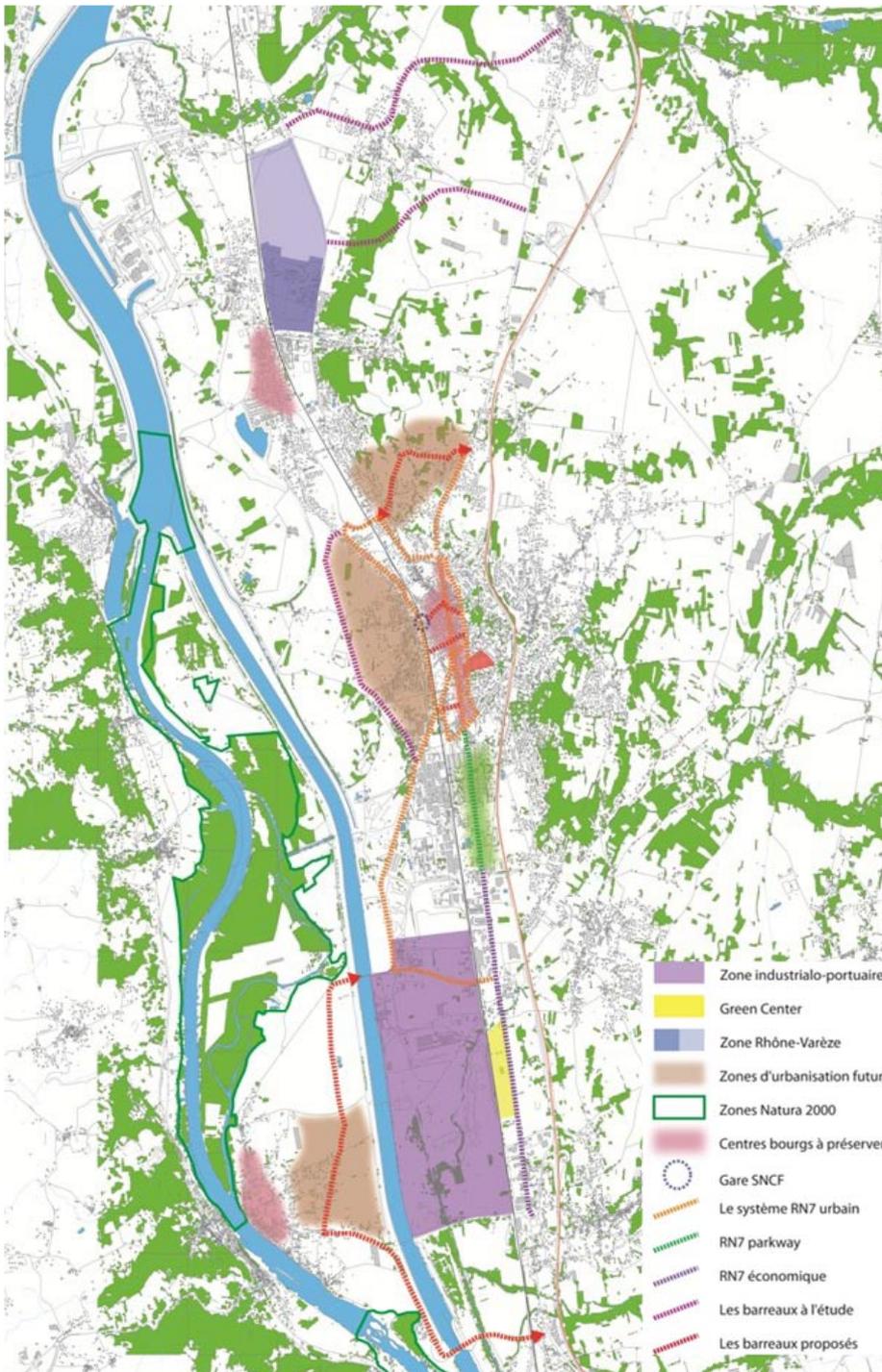
Une vue de la séquence de centralité économique (Photo 1)



Une vue de la séquence de centralité économique (Photo 2)

3. Enjeux et objectifs

a. Enjeux et objectifs généraux



Un territoire aux multiples opportunités d'aménagement

Des enjeux spécifiques

Un certain nombre d'enjeux globaux se dégagent rapidement en ce qui concerne la traversée de l'agglomération par la RN7 :

- assumer une histoire
- retrouver une image positive des territoires traversés
- rétablir la vie locale par le biais du fonctionnement de la RN7
- promouvoir une qualité de vie et une liberté de circulation tous modes.

Des objectifs ambitieux

Des objectifs transversaux, destinés à l'ensemble du territoire de l'agglomération, peuvent s'énoncer de la façon suivante:

- réorganiser les trafics,
- réorganiser les stationnements (prégnants sur tous les espaces publics),
- aboutir à des espaces publics réaménagés accessibles et conviviaux dans les centres bourgs traversés,
- permettre une évolution qualitative du tissu urbain existant,
- en cas de création de voirie, faire en sorte qu'elle ne soit pas qu'unifonctionnelle destinée au transit, mais qu'elle participe de façon positive à la vie locale.

Un espace RN7 patrimoine commun de l'agglomération roussillonnaise

En plus d'être l'axe structurant de l'agglomération, **la RN7 peut devenir le lieu porteur de son identité**, son espace public principal et fédérateur. Le tout dans un souci de réelle unité.

L'espace RN7 est à la fois la vitrine de l'agglomération, et son espace de rencontres, d'échanges et de liens. C'est l'élément fort d'un réseau viaire à branches multiples, levier d'un aménagement global de l'agglomération.

La vocation de l'espace RN7 est bien de retisser de l'urbain.

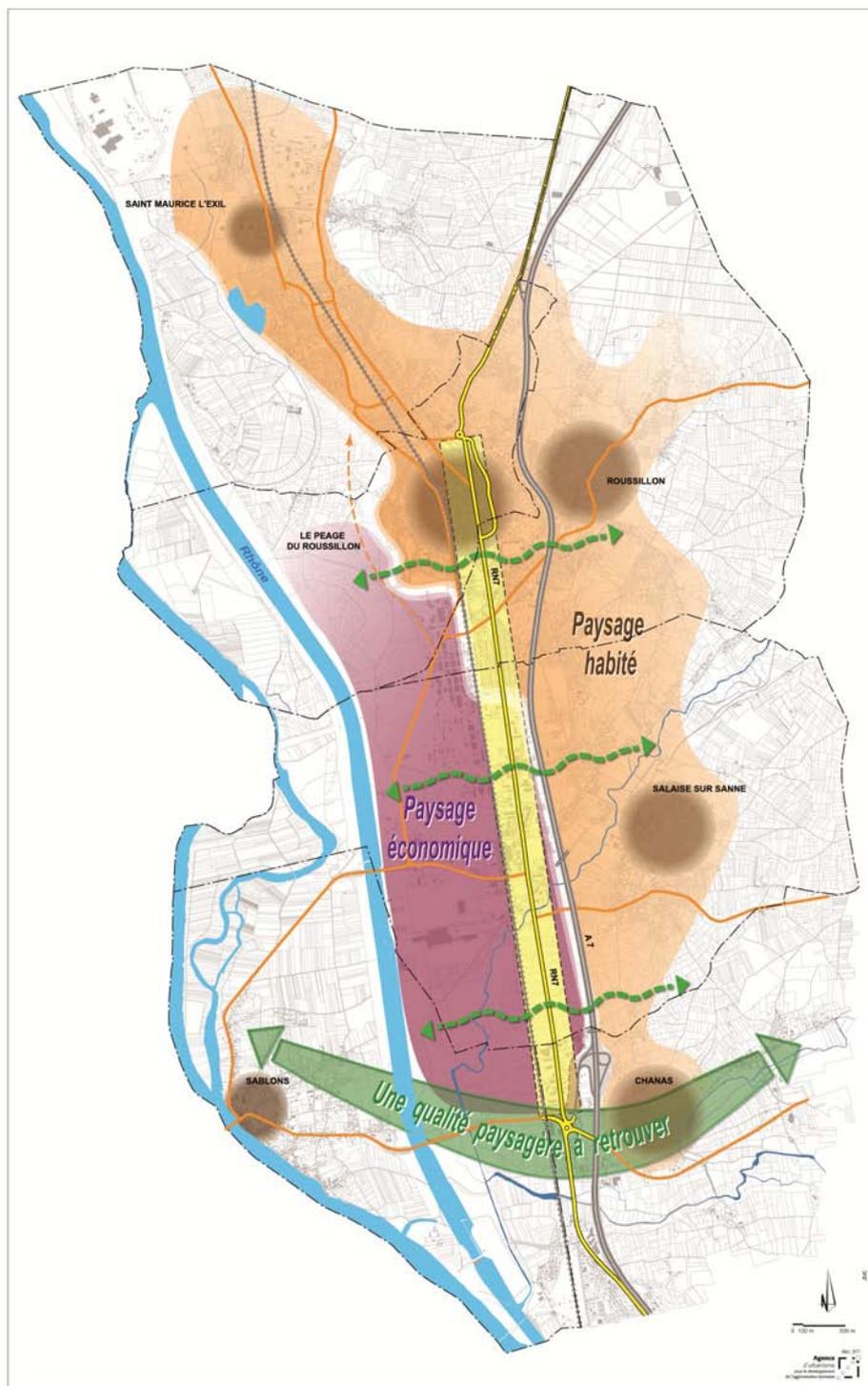
Un tel aménagement d'ensemble devra s'inscrire dans un souci global d'équilibre et de complémentarité des différents secteurs de l'agglomération, notamment en matière d'économie et de commerce.

Deux temps peuvent être observés pour ce faire :

- un premier temps consiste à repenser la seule RN7 en termes d'espace public aux plans paysager et de choix des matériaux. Ce temps pourrait avoir pour fil conducteur **la mise en place d'une charte des espaces publics**. Une telle charte permettrait de donner une unité à l'ensemble de l'agglomération.
- le second temps consiste à aménager les autres axes de l'agglomération, sur le modèle de ce qui aura été fait sur la RN7, en déclinant cette identité spatiale, contenue à travers la charte des espaces publics, selon leurs spécificités.

Un tel projet est tout à fait compatible avec le projet de la CCPR de renforcer la fluidité du trafic sur la RN7. Un tel renforcement de la fluidité suppose un report des véhicules hors des cœurs de bourgs.

Mais les axes de contournement, au lieu d'entraîner vitesse et coupure, devront être soignés en termes de qualité urbaine.



Les dynamiques générales au cœur de la vision globale

b. Enjeux et objectifs pour la séquence d'entrée de ville

L'entrée de ville : d'un paysage de route à un paysage de rue

L'objectif principal du passage d'un paysage de route à un paysage de rue, se décline en plusieurs sous-objectifs ciblés :

- restreindre la largeur de la chaussée,
- élargir et paysager les trottoirs (pour les modes doux),
- donner du confort et de la sécurité aux riverains,
- réduire la dangerosité de certains carrefours (à la hauteur de l'ancienne station-service sur la RN7 notamment).

Cet aménagement peut s'envisager dès l'échangeur nord autoroutier (voir la possibilité d'un échangeur total).

Un second enjeu est ici de mieux répartir la circulation entre les deux infrastructures **en trouvant un raccordement lisible en relation avec l'urbanisation future du site.**

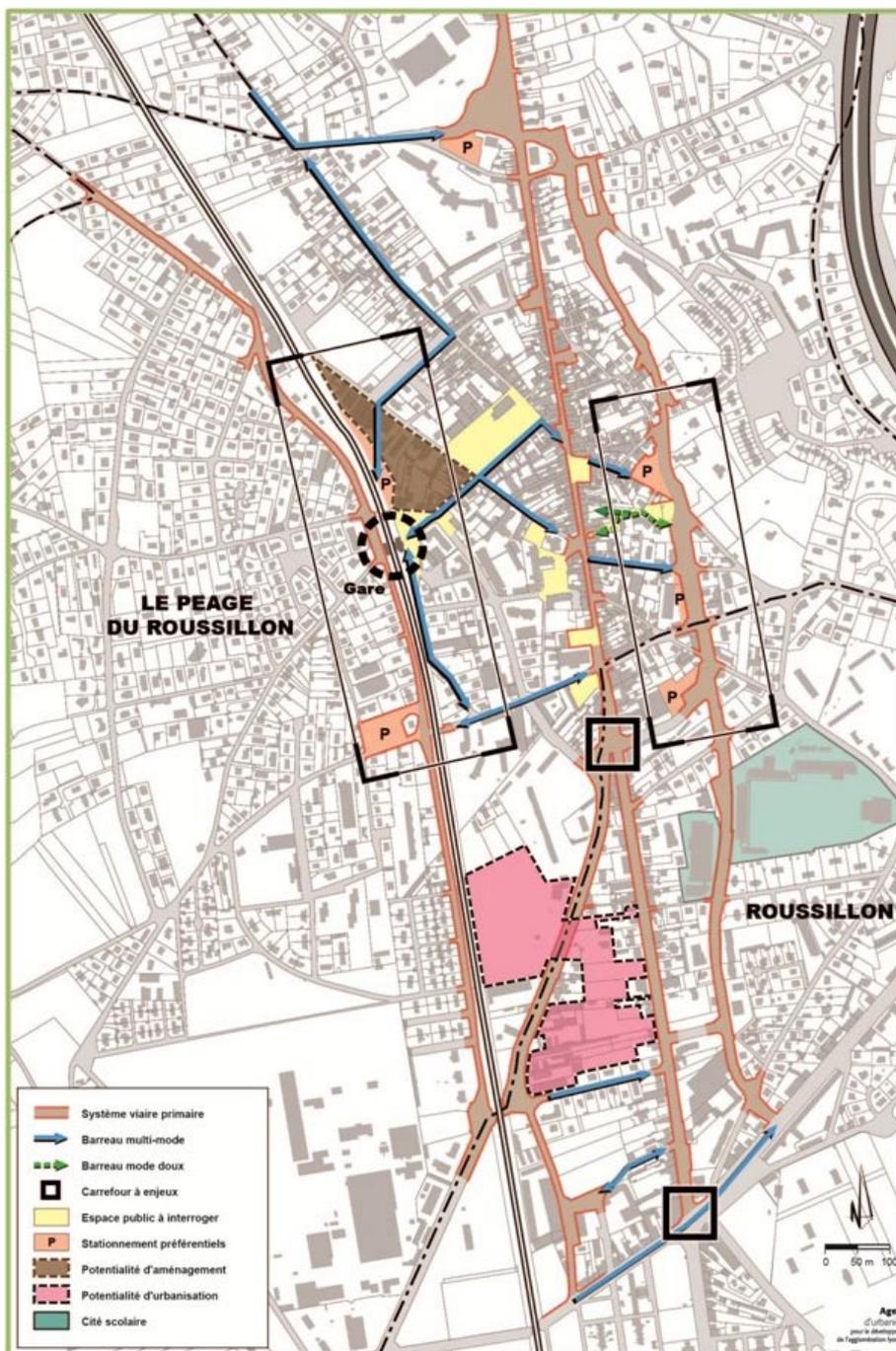


Vue en plan des potentialités de meilleure répartition de la circulation automobile



Projection aérienne des potentialités de meilleure répartition de la circulation automobile sur la séquence d'entrée de ville

c. Enjeux et objectifs pour la séquence de centralité urbaine



Les leviers d'action dans la séquence de la centralité urbaine

La centralité urbaine : d'une voirie circulée à un espace public convivial

L'objectif principal du passage d'un paysage de voirie circulée à un paysage d'espace public convivial se décline en plusieurs sous-objectifs ciblés :

- dans l'ensemble : ennoblissement et forte réduction de la place de la voiture sur ces deux espaces identitaires de l'agglomération pour en faire de réels lieux de vie,
- à Péage-de-Roussillon : association de l'aménagement à un plan global, en centre-ville, des espaces publics et de la circulation,
- à Roussillon : lier l'aménagement à une évolution urbaine densificatrice de part et d'autre de la route nationale et dans l'épaisseur des tissus.

**Péage-de-Roussillon :
aménagement référence
d'un plan d'espaces publics
de centre-ville**

L'objectif ici serait la mise en place **d'un plateau modes doux sur les rues et places attenantes à la RN**. Ce plateau répondrait aux deux critères suivants:

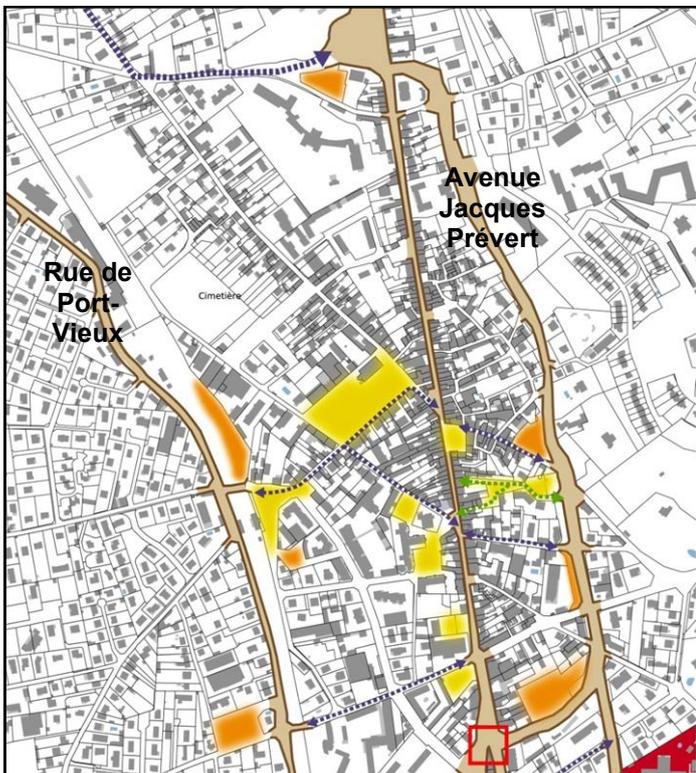
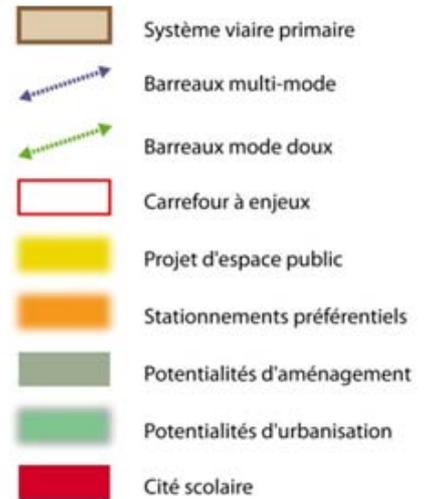
- minéral plutôt que végétal,
- accessible et visible depuis les rues de Port-Vieux et Prévert entièrement réaménagées.

Ces rues deviendraient des portes du centre-ville, réaménagées avec une nouvelle offre de stationnement et une libération d'espaces de projets (constructions, espaces publics), entérinant un apaisement de la circulation automobile.

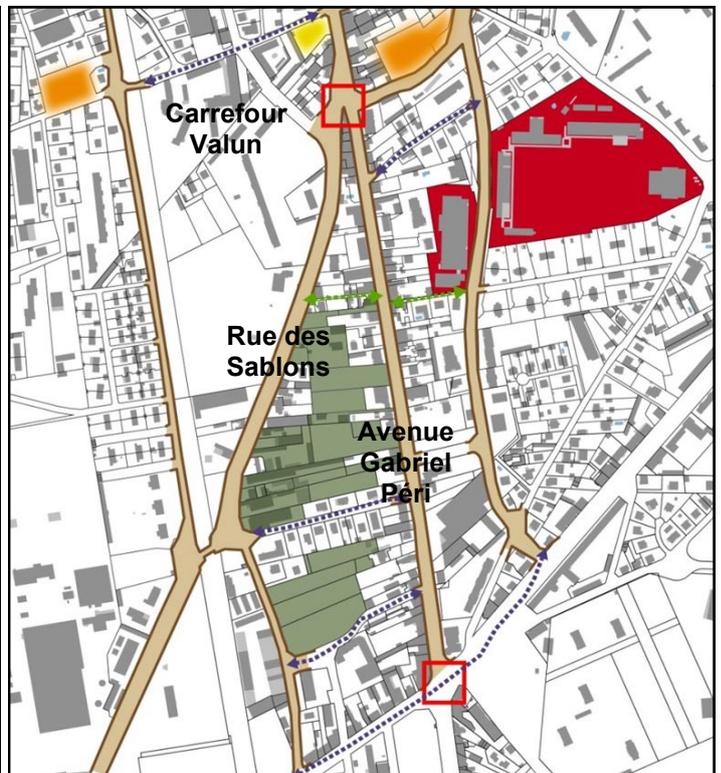
**Roussillon : avenue principale
d'un quartier recomposé**

L'objectif serait la **transformation d'un faubourg en un quartier central** distribuant l'épaisseur des tissus. Plusieurs manières d'y parvenir :

- un projet d'espaces publics et de composition urbaine (façades et îlots urbains à redessiner),
- un projet de réaménagement pour l'accessibilité avec report de stationnements dans l'épaisseur du quartier (dans des espaces actuellement sous-occupés),
- un retraitement des deux carrefours (le carrefour Valun, et celui des rues Péri et des Sablons), futurs lieux de qualité au plan environnemental.



Les potentialités sur la commune de Péage-de-Roussillon



Les potentialités sur la commune de Roussillon

d. Enjeux et objectifs pour la séquence des cités ouvrières



La ville de Lockport, dans l'Etat de New York, aux Etats-Unis



* route arborée

Un espace de respiration : un « parkway* » dans un environnement à recréer

L'objectif est ici de créer un espace rotule entre les deux grandes centralités de l'agglomération, urbaine au nord, et économique au sud. Cet objectif est à penser à travers la **création d'un poumon vert entre les deux grandes entités fonctionnelles de l'agglomération**. Ce projet déborderait évidemment de la seule RN7, pour s'étaler entre la voie ferrée et l'autoroute.

Un projet de paysage

Ainsi, le projet consiste à créer et à améliorer le paysage entre l'usine Rhône-Poulenc et l'autoroute. Il est pour cela envisageable la création de tout un ensemble cohérent, sous forme d'un parc, avec un travail de remise en perspective et en cohérence des nombreux éléments épars qui se trouvent actuellement sur ce secteur : les jardins ouvriers, les équipements sportifs, les logements et les implantations industrielles.



Projection aérienne des possibilités d'aménagement de la séquence des cités ouvrières

e. Enjeux et objectifs pour la séquence de centralité économique

La centralité économique : une logique globale

L'objectif principal de passage d'une logique segmentée à une logique globale revient à concevoir un projet global d'espace public sur un corridor qui englobe la RN7 et les contre-allées. Ce projet a pour objectifs :

- de répondre à la nécessité d'atténuer la brutalité paysagère,
- de trouver un équilibre entre la fluidité, l'accessibilité automobiles, et la qualité paysagère,
- améliorer et de rendre attractifs les modes de transport alternatifs à la voiture pour aller dans ces zones.

Un projet de plan-guide d'aménagement

Ce projet global servira de plan-guide d'aménagement, c'est-à-dire de base et d'outil d'aménagement pour le secteur privé.

Pour absorber la hausse du trafic, il va aussi falloir améliorer la fluidité du carrefour giratoire de Chanas. Il est donc possible et souhaitable d'envisager la construction d'un nouvel échangeur au sud afin de réduire le trafic de ce carrefour giratoire.

Pour le reste de la séquence, il est proposé de s'inscrire dans les principes déjà approuvés par la CCPR, à savoir :

- Une voirie principale encadrée par deux contre-allées qui desserviront les différentes zones d'activités,

- Des giratoires de diffusions à intervalles réguliers.

L'Agence attire l'attention sur l'importance d'un aménagement plus urbain que routier pour améliorer cette entrée de ville à l'image de ce qui a été fait sur la route de Vannes à Nantes. Une telle option passe par la réduction de l'emprise des giratoires et des rayons de courbure de leurs voies d'accès.



La Route de Vannes, à Nantes (44)



Projection aérienne des possibilités d'aménagement de voirie de la séquence de centralité économique



Vue aérienne de la Route de Vannes, à Nantes (44)

4. Principes et orientations d'aménagement

a. Principes et orientations généraux

Le réaménagement de l'agglomération, un projet urbain global

Un élément central et transversal à l'ensemble de l'aménagement de l'agglomération se dégage en premier lieu.

Il s'agit de la conservation **du rôle de voirie principale de l'agglomération conféré à la RN7**. Laquelle voirie se doit d'être la plus accessible (fonction viaire indéniable), fluide et apaisée. Cette voirie se doit de favoriser une cohabitation apaisée et sereine de tous les modes de déplacement sur l'espace circulaire (piéton, vélo, voiture, transports en commun).

Cette combinaison d'exigences constitue la trame de l'ensemble des projets.

Le réaménagement de la RN7 prend tout son sens dans un ensemble de projets à long terme (urbains, d'espaces publics, viaires, d'équipements, de requalification) complémentaires.

Trois objectifs phares doivent pour cela être poursuivis :

- Un système viaire cohérent dans lequel la RN7 doit trouver sa place.
- Des barreaux à renforcer.
- Des voiries génératrices de requalification et de renouvellement urbain.

Des projets qui se déclinent de quatre façons

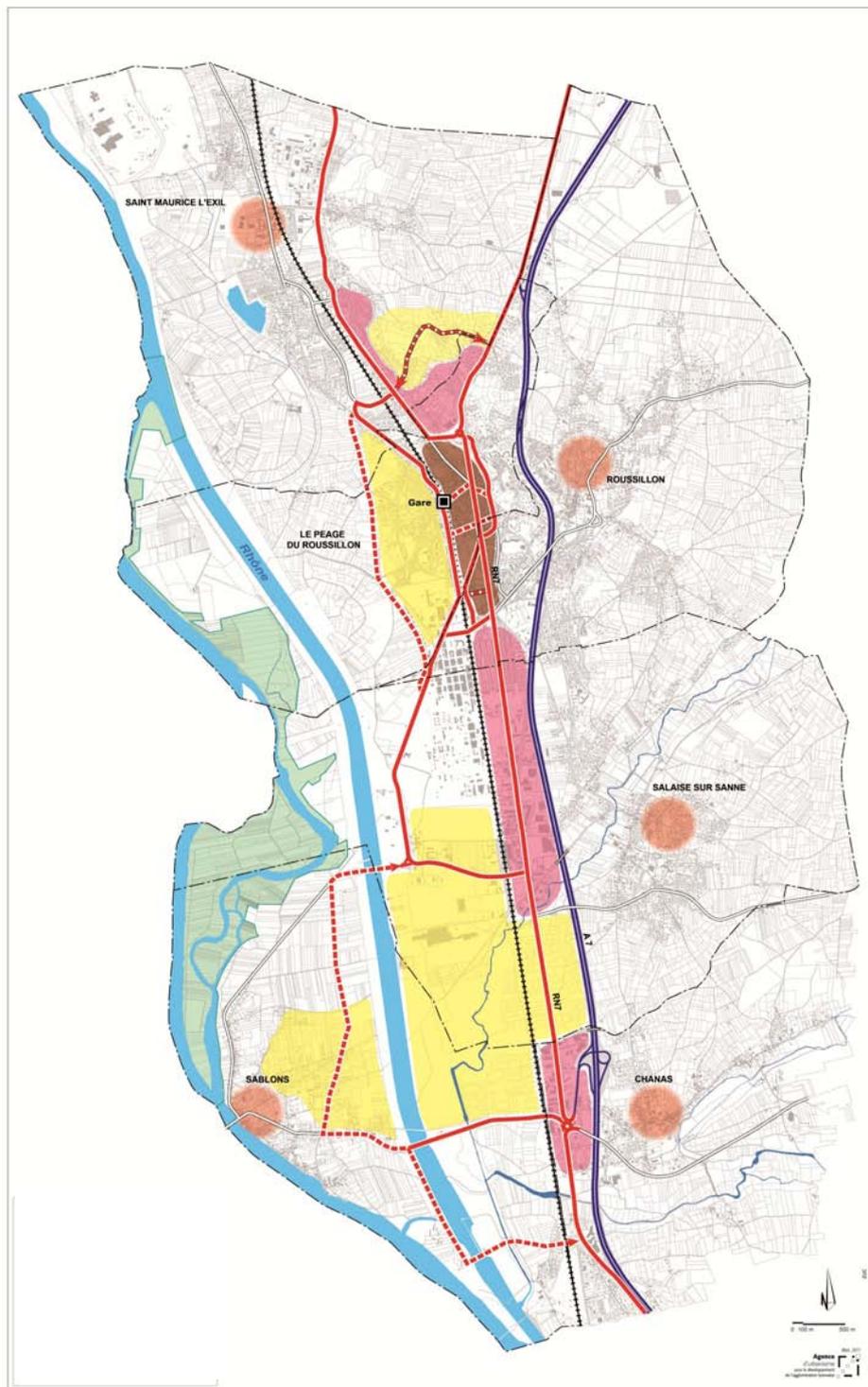
- Des projets qui à la fois incarnent et conservent leur identité aux différents sites concernés, et soient même représentatifs de ces sites. Cela doit particulièrement être le cas des deux secteurs les plus emblématiques de l'agglomération que sont la centralité urbaine d'une part et la centralité économique d'autre part.
- Des projets permettant l'existence des axes transversaux. Ces axes doivent être inscrits voire fondus dans leur environnement, tout en remplissant efficacement leur rôle circulatoire.
- Des projets qui permettent la mise en valeur des paysages, qu'ils soient lointains ou rapprochés, et contribuent ainsi au cadre et à la qualité de vie et d'usage de l'agglomération.
- Des projets qui dictent des compositions urbaines traitant non seulement les façades, mais aussi les quartiers dans toute leur épaisseur urbaine.

Le fil conducteur: Une bande de roulement de 7 m de large « continue » sur la route nationale

Cette bande de roulement de 7m de large s'entend sur tracé historique ou nouveau. Cette largeur permet une voie de circulation dans chaque sens au gabarit transports en commun, ce qui semble adapté à une circulation fluide mais non propice à la vitesse.

De ce fil conducteur trois objectifs généraux peuvent se dégager des principes en termes d'aménagement :

- Favoriser l'axe de la RN7 en tant que véritable vitrine de l'agglomération roussillonnaise.
- Favoriser cet axe en tant que lieu d'échanges et de convergences entre les différents quartiers de l'agglomération.
- Développer les axes structurants est-ouest à différents niveaux, pour créer une vraie dynamique de cœur d'agglomération, en particulier à Péage-de-Roussillon et Roussillon.



Les dynamiques d'aménagement au sein de l'agglomération roussillonnaise



Vue de la RN7 recalibrée et réaménagée à Feyzin (69)



Vue aérienne de la RN7 réaménagée et recalibrée à Feyzin (69)

b. Principes d'aménagement pour la séquence d'entrée de ville

L'entrée de ville : de la route à la rue accueillant l'urbain

La stratégie ici va consister à « casser la perspective et ramener le regard sur une succession de plans rapprochés, y compris la nuit avec un éclairage approprié si nécessaire » (Certu). Autrement dit, il est indispensable de donner à ce genre d'axe d'entrée d'agglomération, aujourd'hui aux allures de voirie routière, une image urbaine qui pousse à ralentir. Cette optique de ralentissement ne doit pas pour autant nuire à la fluidité de l'infrastructure, au contraire. Porter atteinte à la fluidité serait contre-productif.

Elle doit constituer une entrée d'agglomération à la fois claire et agréable pour le trafic automobile et les résidents implantés en façade. L'emprise disponible permet très bien de conserver deux voies de circulation tout en faisant un aménagement clair et conséquent de l'infrastructure, dans la perspective d'entrée de ville claire et agréable.

Penser à la fois les espaces publics et le végétal

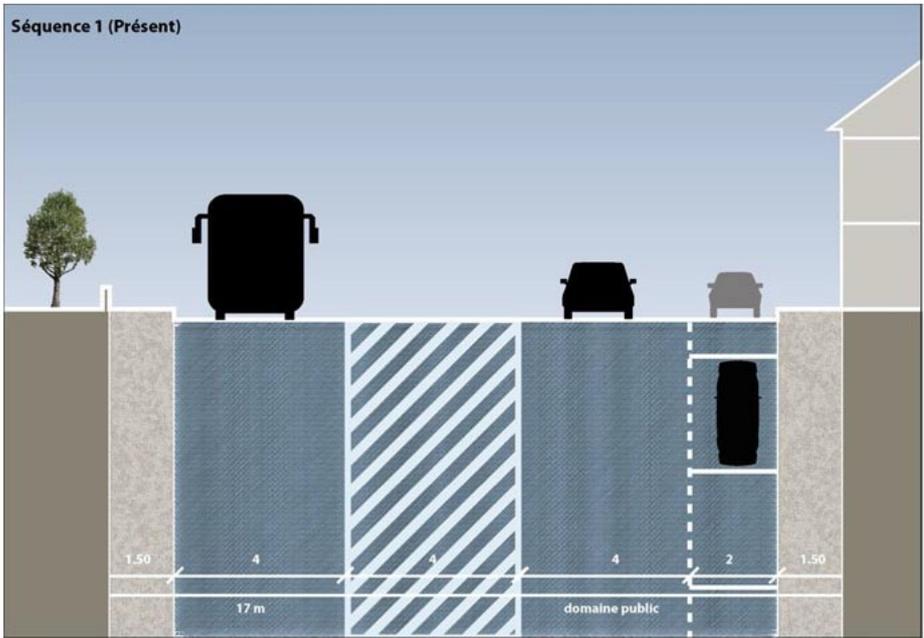
En matière de végétal, les études montrent que les alignements d'arbres à espacement de plus en plus resserré entraînent un ralentissement du trafic automobile. A vitesse constante, cela donne l'impression d'aller de plus en plus vite. Un tel alignement permettrait aussi de rappeler la dimension historique de l'infrastructure. Les arbres soulignent également les carrefours dans l'optique d'un aménagement plus sécurisant. En termes d'espaces publics l'emprise disponible est suffisante pour envisager la création de trottoirs potentiellement couplés à des bandes cyclables. Pour donner une vraie image d'urbanité à cette voirie très linéaire à roulage rapide, il est envisageable de casser cette linéarité: soit par un travail sur la mise en scène des abords de sorte à rythmer la progression, soit par des aménagements plus techniques de type chicanes.

Vers une charte d'espace public

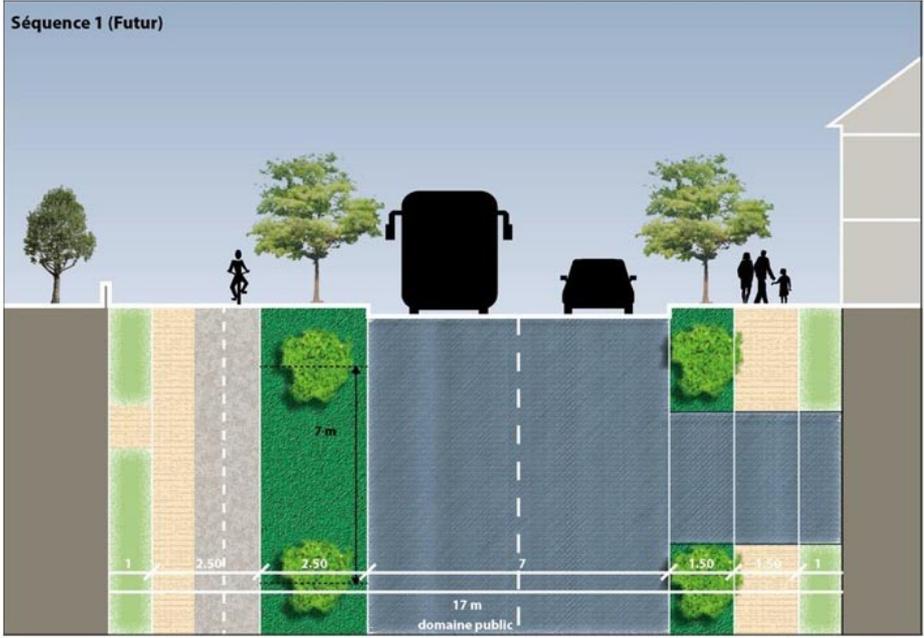
Une charte d'espace public permettrait en effet de donner une unité d'ensemble à cette séquence, et de travailler une identité visuelle pour l'ensemble de la traversée de l'agglomération.



Exemple d'aménagement d'entrée de ville



Coupe de l'état actuel de la séquence d'entrée de ville



Coupe proposée de la séquence d'entrée de ville à terme

Vue de l'état actuel de la séquence d'entrée de ville



Vue possible de la séquence d'entrée de ville à terme



c. Principes d'aménagement pour la séquence de centralité urbaine

La centralité urbaine : un espace public central et convivial qui permet un renforcement des activités et une amélioration du cadre de vie

Des stratégies distinctes pour deux espaces différents, Roussillon et Péage-de-Roussillon.

Péage-de-Roussillon : le plateau multifonction

La stratégie est ici d'apporter de la qualité urbaine à une centralité restée commerciale pour lui redonner une certaine vitalité.

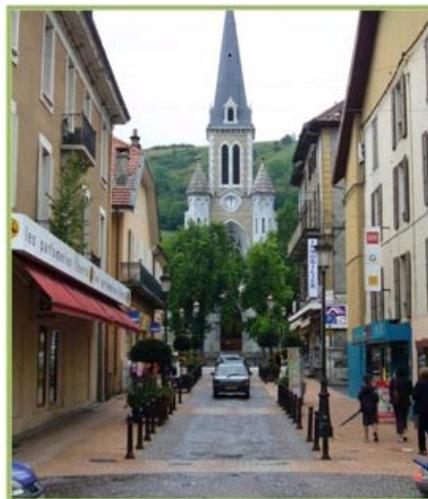
Cette commune **est une des deux grandes centralités commerciales de l'agglomération** avec la zone commerciale de Salaise-sur-Sanne. Cette dernière aura toujours tendance à attirer davantage de clients et à priver la centralité urbaine de cette richesse.

Cependant, la zone de Chanas ne bénéficie pas de la qualité urbaine dont dispose Péage-de-Roussillon, qualité qui constitue l'atout et la spécificité du centre urbain de Péage-de-Roussillon pour sa revitalisation.

En plus de cet atout, qui demeure insuffisant en soi, il faut aussi jouer sur ce qui constitue d'ores et déjà le créneau phare de la zone de Chanas, à savoir l'accessibilité. Parce que contrairement à la zone économique, qui bénéficie d'un système d'accès complexe et performant, le centre de Péage ne bénéficie pas d'un système d'accès facilité.

Le projet au niveau de la centralité se doit donc de permettre une meilleure accessibilité périphérique vers des zones spécialement dédiées au stationnement.

Un telle stratégie permettrait de libérer le centre-ville de l'emprise de la voiture individuelle. La rue de la République, en étant sortie du réseau routier structurant de l'agglomération, se verrait ainsi assigner une fonctionnalité purement locale.



Le centre-ville d'Albertville, en Savoie

Plusieurs options possibles dans le temps

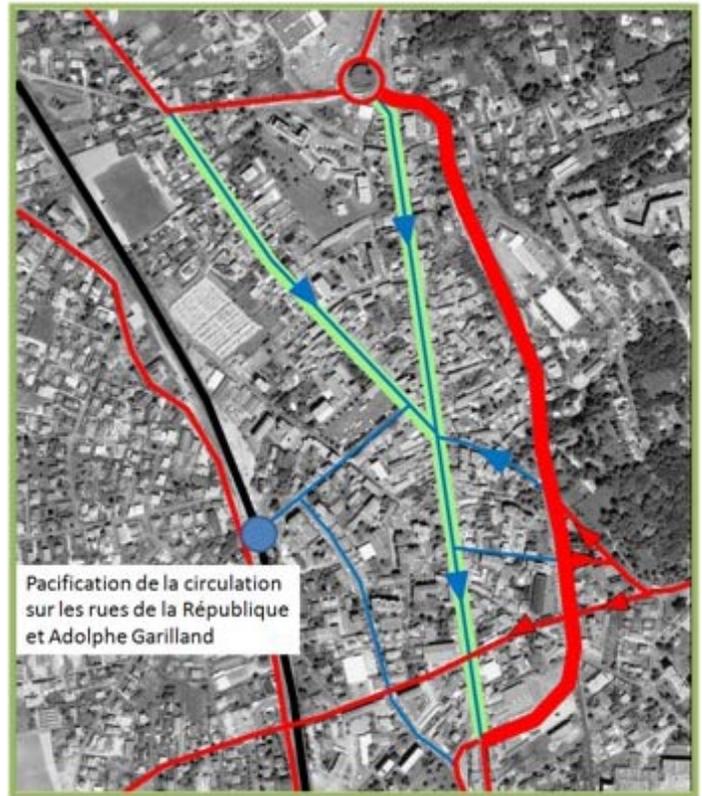
Passer l'avenue Jacques Prévert à double sens (ce qui correspond au projet initial du contournement) permettrait de donner à la rue de la République une fonctionnalité purement locale. Cela nécessiterait cependant des aménagements aux extrémités nord et sud, par rapport aux rayons de courbure des virages.

Une fois la voie de contournement aménagée, les voies irriguant le centre-ville pourraient alors devenir des rues. Celles-ci seraient utilisées uniquement pour les circulations entre le centre et l'extérieur, et non plus pour le transit.

Un aménagement plus urbain des axes principaux viendrait ensuite, en complément, totalement dissuader le transit. Il permettrait d'améliorer considérablement le cadre de vie des habitants comme des visiteurs.

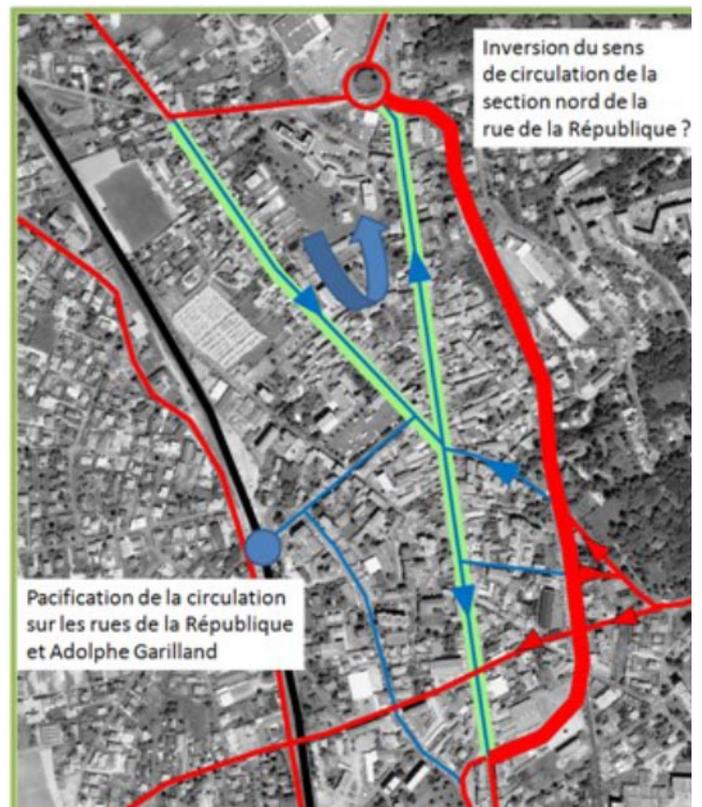
Il est possible d'envisager l'inversion du sens de circulation de la rue de la République au nord du croisement avec la rue Garillard, à Péage-de-Roussillon.

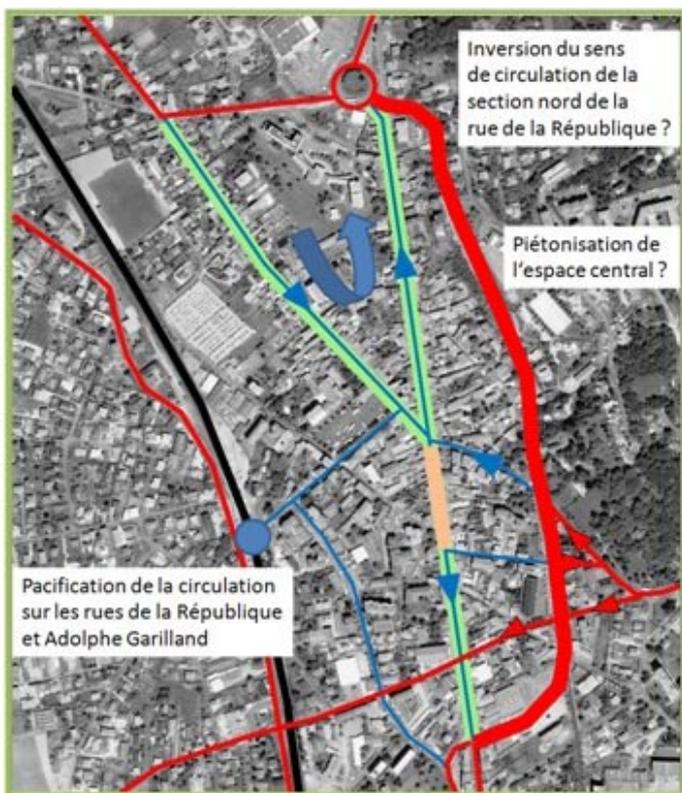
Il est même tout à fait possible d'envisager une piétonnisation totale ou partielle du centre urbain et commerçant du centre de Péage-de-Roussillon. Cet espace de centralité urbaine deviendrait intégralement un espace de vie, de rencontres et d'échanges. Une telle option est réaliste avec les aménagements précédents.



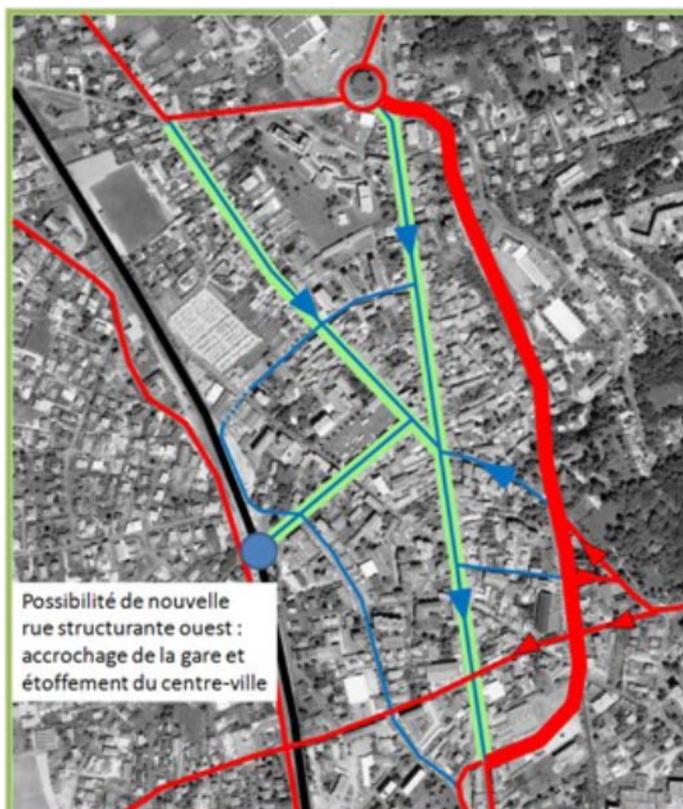
Aménagement phase 1 possible

Aménagement phase 2 possible

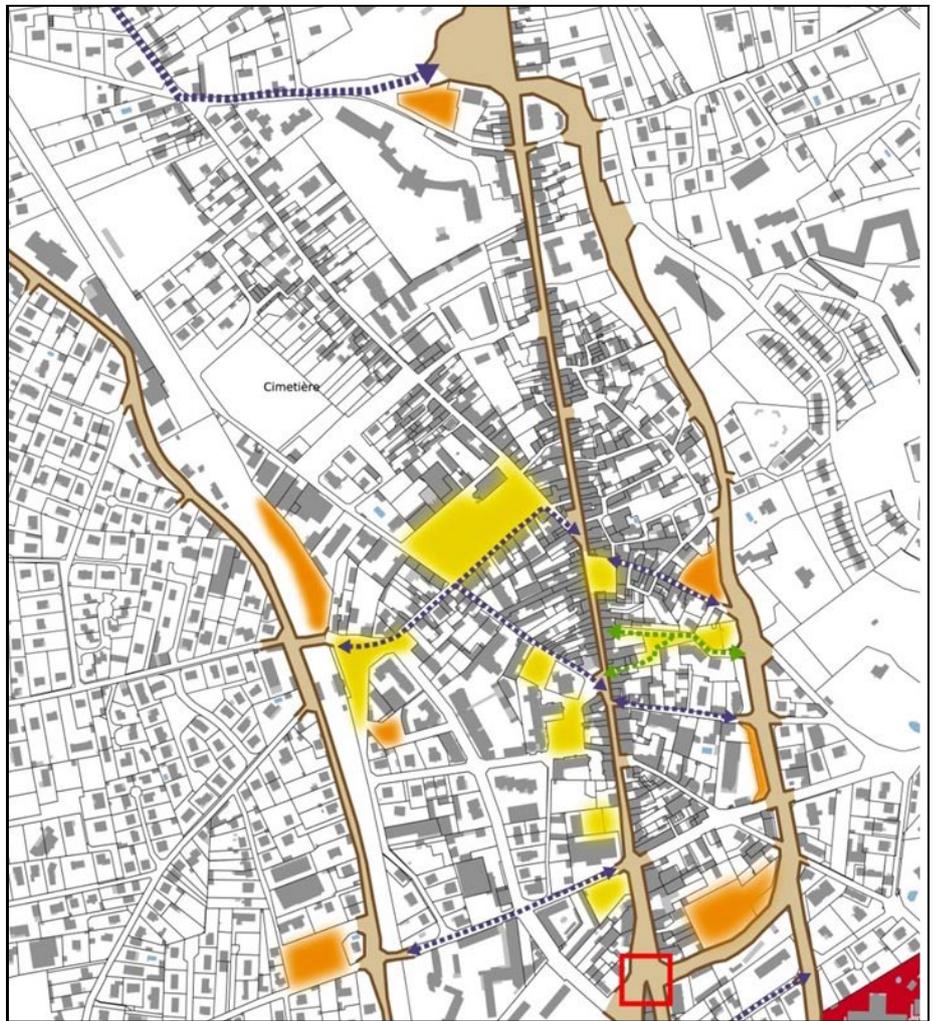




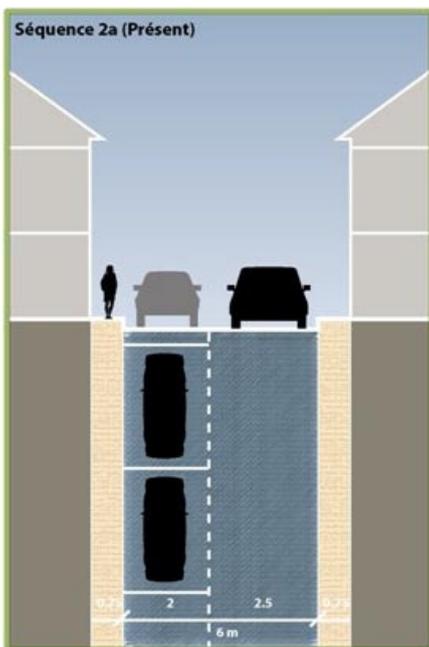
Aménagement phase 3 possible



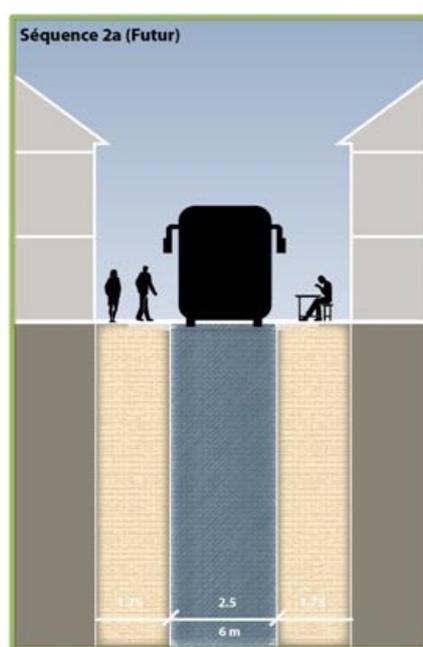
Possibilités de prise en compte optimisée de la gare dans l'aménagement



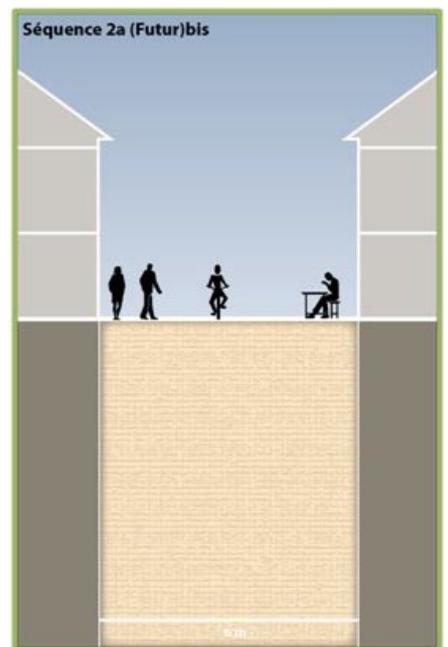
Coupe de l'état actuel de la sous-séquence de Péage-de-Roussillon



Coupe de la sous-séquence de Péage-de-Roussillon dans un possible état intermédiaire



Coupe de la sous-séquence de Péage-de-Roussillon proposée à terme





Vue de l'état actuel de la sous-séquence de Péage-de-Roussillon

Vue de la sous-séquence de Péage-de-Roussillon possible à terme



Roussillon : l'ennoblissement du lieu par les arbres d'alignement

Il y a ici possibilité de faire de la partie historique de la RN7 un axe fondateur de la refonte de l'espace public de l'agglomération.

Composé d'un paysage urbain aux qualités inégales, ce secteur est pourtant le lieu vitrine de la commune. Contrairement au centre-bourg, qui est à l'écart des axes structurants de l'agglomération.

Pour améliorer l'image de ce secteur de la commune de Roussillon, un premier travail peut être mené sur l'espace public. Son objectif serait **la quête d'unité tout au long de la voie, dans le respect d'une charte paysagère à édicter.**

Il serait alors possible de commencer par une requalification du bâti, opération de la plus haute importance dans une optique d'unité paysagère.

Une refonte de l'espace public pourrait déboucher sur un changement d'image du secteur.

Le tout, chapeauté par un règlement d'urbanisme plus contraignant, aboutirait à un changement du paysage bâti, sans que soit nécessaire pour autant une intervention lourde de la part de la collectivité.



Saint-Priest, dans le Rhône



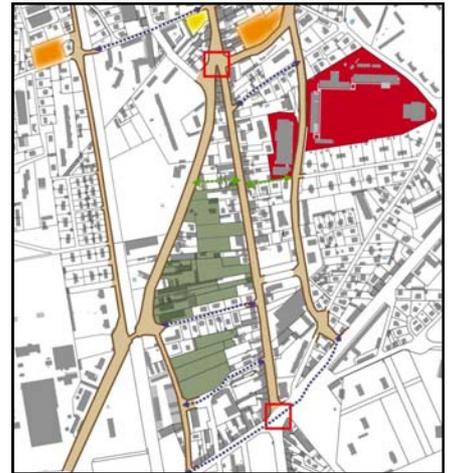
Versailles, dans les Yvelines



Vue de l'état actuel de la sous-séquence de Roussillon

Vue possible de la sous-séquence de Roussillon à terme





Coupe de l'état actuel de la sous-séquence de Roussillon



Coupe de la sous-séquence de Roussillon proposée à terme

d. Principes d'aménagement pour la séquence de respiration

Le parc urbain : une voie verte dans un parc «naturel» à créer

Avec une vision à long terme, un certain nombre d'ambitions sont permises. Ce qui est proposé sur cette séquence est tout à fait radical. Il s'agit effectivement d'un changement de regard sur le territoire concerné. Ce territoire semble aujourd'hui inexploitable pour tout changement. Les documents d'urbanisme, en grevant ce territoire en zone de Plan de Prévention des Risques Technologiques, semblent bloquer la situation. Et pourtant, les risques ne sont ici que de niveau « moyen ». Ce territoire est donc tout à fait approprié à la création d'un parc verdoyant à vocation de loisirs.

Cette séquence de respiration paysagère couvre une vaste superficie. Il englobe à la fois les cités ouvrières, les équipements sportifs ainsi qu'une petite zone industrielle. Ce qui représente un total de 50 ha, dont 30 sont mobilisables hors cités ouvrières. **C'est sur ces 30 ha que prendrait place un parc.**



Le Bois de Vincennes, à Paris



Un lieu emblématique de l'agglomération

Le parc ainsi créé serait naturellement amené à devenir un haut lieu de l'agglomération roussillonnaise dans son ensemble. Il formerait un espace à la fois charnière et fédérateur entre les deux grandes centralités de l'agglomération. L'ambiance de parc doit se percevoir et se ressentir dès les cités ouvrières au nord. Pour cette raison essentielle, ce sont leurs partis d'aménagement qui doivent dicter le parti général d'aménagement de l'ensemble de la zone, et y trouver ainsi un prolongement.

Un parc sans voitures

La RN7, qui bénéficie dans ce secteur d'une circulation de transit fluide, peut se dévoyer. Elle peut quitter son tracé linéaire actuel, pour aller chercher vers l'est le tracé du contournement qui existait avant la réalisation de l'autoroute. Les bâtiments industriels actuels devraient progressivement se transformer en équipements compatibles avec la vocation du parc. Une fois la RN7 détournée, on peut envisager un réaménagement de la voirie de sorte à ne conserver qu'un usage de transports en commun en site propre et des promenades piétonnes et cyclistes. Les accès principaux au parc pourront s'effectuer par l'ouest, une partie où l'on pourrait ne conserver que des cheminements piétons et vélos.

Le Bois de Boulogne, à Paris

Vue aérienne de la séquence de respiration actuellement

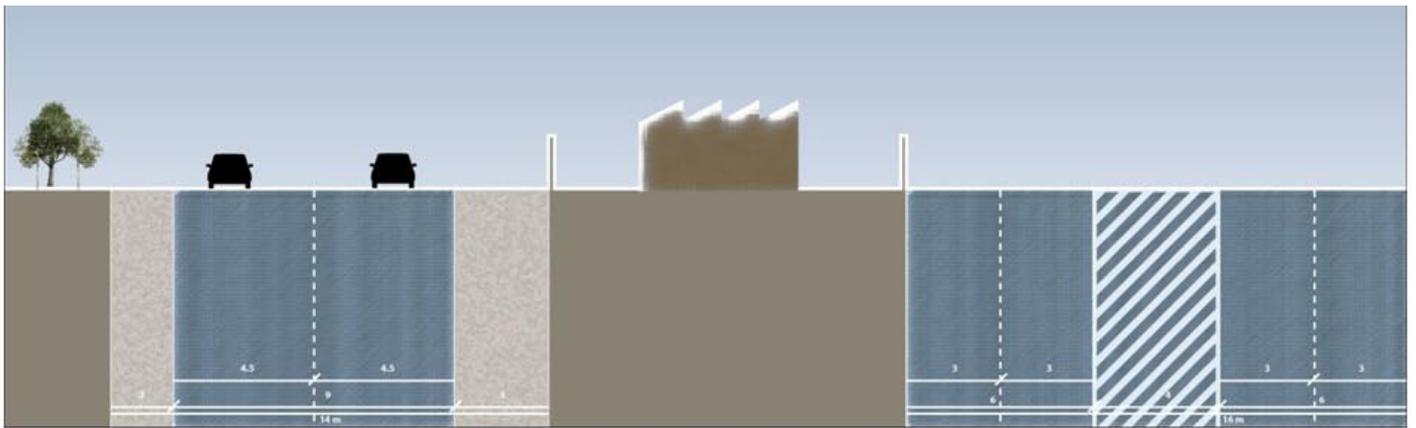


Vue aérienne de la séquence de respiration proposée à terme





Coupe de l'état actuel de la séquence de respiration (localisation)



A gauche la RN7, à droite l'impasse du Renivet, ancien contournement routier, aujourd'hui voie de desserte surdimensionnée.



Coupe de la séquence de respiration proposée à terme
A gauche, une voirie dédiée aux T.C. et aux modes doux, à droite la nouvelle RN7.

Vue de l'état actuel de la séquence de respiration



Vue possible de la séquence de respiration à terme



e. Principes d'aménagement pour la séquence de centralité économique

La centralité économique : structuration de la cohérence urbaine

Sur cette séquence, des projets existent déjà de la part de la communauté de communes pour permettre d'améliorer la fluidité du secteur. Celui-ci est voué à recevoir à terme la future zone industrialoportuaire et le nouveau centre commercial Green Center. L'arrivée de ces deux installations majeures va se traduire inéluctablement par une augmentation du trafic routier de toutes catégories. Elle concernerait autant les véhicules légers que les poids lourds. Un premier effet de cette augmentation sera une sursaturation du carrefour giratoire de Chanas à la sortie de l'autoroute.

Face à une telle problématique, une première piste envisagée serait de créer un nouvel échangeur autoroutier au sud de l'agglomération.

Des projets déjà existants

Sur la RN7 en elle-même, la communauté de communes envisage de réorganiser l'ensemble de la voirie avec un système élaboré de contre-allées et de giratoires. Ce système permettra une amélioration de l'accessibilité d'ensemble.

Cet aménagement consisterait, plus précisément, en la mise en place de plateformes de circulation modes doux physiquement séparés de la voirie automobile. La circulation automobile serait régulée et distribuée par un système de doubles giratoires. Les grands centres commerciaux s'affirment de plus en plus comme de nouveaux lieux de vie et parfois aussi comme les vitrines principales des territoires. C'est pourquoi cette séquence a été identifiée comme une séquence de centralité, au même titre que la centralité urbaine.

L'important ici est donc de donner une certaine qualité urbaine et paysagère qui permette d'éviter à terme que cette zone ne devienne un non-lieu aux qualités uniquement fonctionnelles. L'essentiel ici est de passer d'un lieu de commerces sans ville à un lieu de commerces avec de la ville.

Route de Vannes, à Nantes (44)

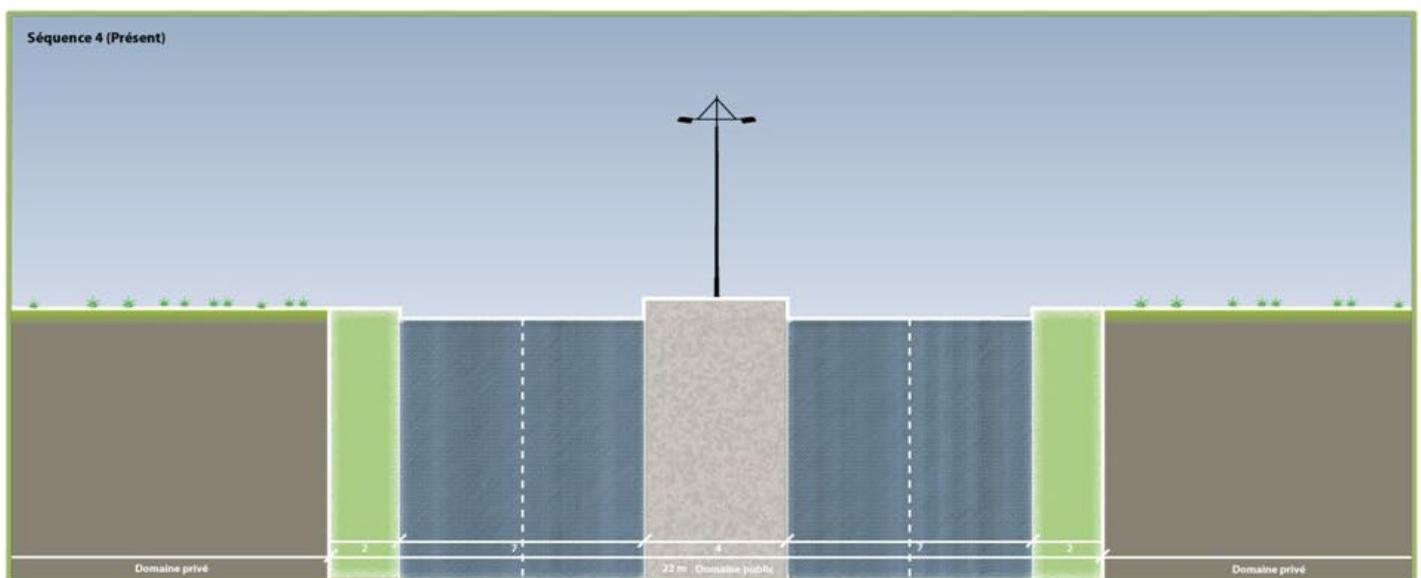


Rue de Sathonay-Camp (69)



Coupe de l'état actuel de la séquence économique

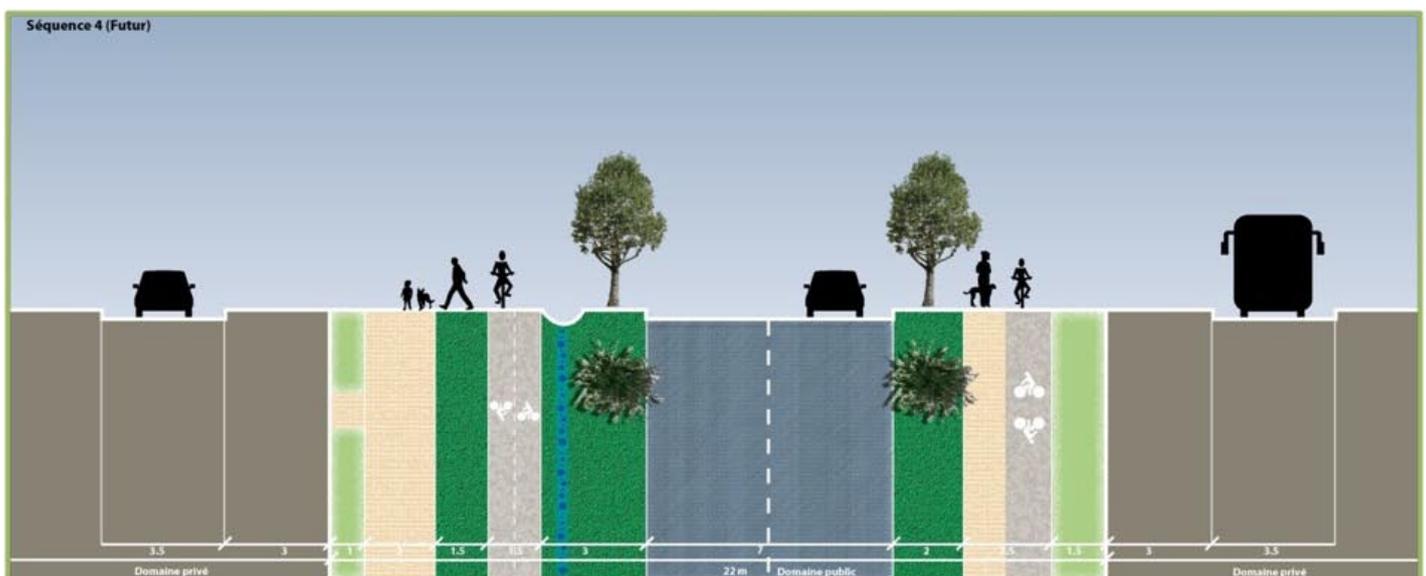
Toute la circulation, de transit comme de desserte des zones commerciales, se fait sur une RN7 à deux fois deux voies sur l'essentiel de son tracé. Absence de dispositif pour les modes doux. Absence de qualité paysagère.



Coupe de la séquence économique proposée à terme

La circulation de transit se fait sur une RN7 à deux fois une voie, dotée sur les côtés de dispositifs séparés pour les modes doux, le tout bénéficiant de qualité paysagère.

La circulation de desserte des commerces se fait par des voies latérales séparées, une dans chaque sens, prévues à cet effet.





Vue de l'état actuel de la séquence économique

Vue possible de la séquence économique à terme



5. Conclusion

La RN7, un levier d'action pour l'évolution de l'agglomération, mobilisable dès aujourd'hui

A ce stade de l'étude, faire évoluer la RN7 vers un espace public partagé est une ambition qui apparaît dès à présent réaliste pour l'agglomération roussillonnaise.

En influençant les pratiques de déplacements des habitants et en améliorant considérablement la qualité de vie au cœur de l'agglomération, ces transformations permettront de renforcer le rayonnement de l'agglomération roussillonnaise.

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 travaux de requalification de la RN7 peuvent être réalisés selon le phasage suivant :

- Dans un premier temps, des travaux de requalification et de construction sont d'ores et déjà programmés sur la séquence de centralité économique. Ces travaux devraient débuter très prochainement.
- Ensuite, face aux changements qu'induiront les travaux de la séquence économique, les travaux de requalification sur le reste de l'agglomération devront suivre au plus tôt . Un échéancier serré permettra en effet de limiter les désagréments dus à la nouvelle configuration de la centralité économique.

Les principaux partenaires concernés sont :

- **L'Etat**, gestionnaire de la RN7
- **Le Conseil Général de l'Isère**, en charge de la RD4.

Equipe d'étude :

Pôle Métropolisation et Grand Territoire :

Nicolas Pech

Sébastien Rolland

Pôle Processus et Design Urbains :

Sébastien Sperto, Directeur de Pôle

Gilles Sabaterie

Bertrand Cauhapé

Infographie : Agence d'urbanisme de Lyon

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

Communauté urbaine de Lyon, Sepal, Etat, Conseil Général, Conseil Régional, Villes de Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communautés d'agglomération Porte de l'Isère, du Pays Viennois, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon, du Pays Mornantais, du Pays de l'Ozon, Syndicats Mixtes des Scot du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, des Monts du Lyonnais, du Nord-Isère, Sud Loire, Val de Saône-Dombes, Symalim, CCI de Lyon, Chambre de Métiers, Sytral, Epora, Ademe, VNF, Caisse des Dépôts et Consignations, Opac du Rhône, Grand Lyon Habitat.

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