

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à remercier

- ❖ Monsieur Eric THOMAS, tuteur de ce projet
- ❖ Monsieur Jérémy MARTINEZ, chargé de mission-mission déplacement au sein de la Communauté urbaine de Lyon
- ❖ Monsieur Jean-Noël COCHERIL, responsable du Service urbanisme de la mairie de Givors
- ❖ Mme Nadine NARDINI, chargé de mission au service urbanisme de la mairie de Givors

Pour les aides précieuses qu'ils ont pu m'apporter.

- ❖ Xavier CHAMBON, étudiant en école d'architecture de Marne-la-Vallée
- ❖ Thomas NALLET, étudiant à l'Ecole Supérieur des Géomètres Topographes

Pour leurs points de vue esthétique et topographique de mes aménagements.

- ❖ Mes parents, pour leur regard critique.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION.....	4
I. Givors	5
1) Présentation du territoire	5
a) Situation géographique	5
b) Un lourd héritage industriel	5
c) Une ville dynamique en périphérie de Lyon.....	6
2) Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial	8
a) La desserte autoroutière et le réseau ferroviaire	9
b) La desserte ferroviaire.....	10
c) La desserte fluviale	11
3) Transports au sein de la ville	12
a) Les réseaux de transports en commun	12
b) Le réseau TER	14
4) Projets d'avenir : un territoire plein d'enjeux	15
II. Le secteur de la gare	16
1) Présentation de la zone d'étude	16
a) Un espace de liaison entre l'entrée de la ville et son centre	16
b) Accès à la gare (voies routières et dessertes douces).....	17
c) La gare	19
d) Emprise foncière et règlement d'urbanisme.....	23
2) Analyse fonctionnelle du pôle d'échanges.....	25
a) Les raisons de la présence sur le pôle et son utilisation	25
b) Enquête de satisfaction : besoin de stationnement.....	27
c) Les raisons du stationnement	31
d) La durée du stationnement	32
3) Un manque de stationnement	32

4) Des accès à la gare non sécurisés.....	37
a) L'entrée principale de la gare.....	37
b) Les accès à l'arrière de la gare.....	37
5) Une image du secteur à améliorer	39
III. Les propositions d'aménagement	41
1) Les enjeux et les pistes d'action	41
a) Les enjeux.....	41
b) Les pistes d'actions.....	42
c) Les différents acteurs en jeu	43
2) Réorganisation de l'espace pour améliorer l'accès à la gare et le stationnement	43
a) La sécurisation des voies d'accès de l'entrée principale.....	43
b) La mise en place d'un parking « dépose-minute ».....	45
c) La revalorisation du parking vélo surveillé.....	47
d) La séparation des emplacements taxi et TCL	49
e) Traitement paysager	49
3) La création d'un parking relais sur l'emplacement du parking sauvage	50
a) Les critères de réussite d'un parking relais	50
b) Les enjeux du parking relais	51
c) Présentation du nouveau parking	52
d) Traitement paysager	57
e) Tarification et gestion du parking.....	59
4) La création d'une passerelle.....	60
5) Estimation des coûts et financement.....	61
a) Le coût du parking relais et de la passerelle	61
b) Le financement.....	62
CONCLUSION	64
Bibliographie.....	65
Table des illustrations.....	66

INTRODUCTION

Givors bénéficie d'une position géographique importante, située entre Lyon et Saint Etienne. Ce nœud autoroutier et ferroviaire impose un grand nombre de liaisons pendulaires. De plus, son adhésion à la communauté urbaine du « Grand Lyon » en 2007 tend à transformer Givors en un pôle dynamique du sud du département. Ce développement passe par un rayonnement de la gare à une échelle régionale et sa transformation en pôle multimodal. A l'échelle de la ville, la gare constitue une interface entre le centre historique et le « Gier ». C'est pourquoi la gare et tous ses aménagements représentent des enjeux importants pour la commune, le département et la région. Au cœur de plusieurs débats, elle s'avère être un sujet polémique aux conséquences importantes. Ces transformations auront un grand impact sur la lisibilité urbaine ou les déplacements, qui pourraient engorger encore plus la ville ou au contraire la redynamiser au niveau économique, au sein du « Grand Lyon ».

Chaque jour, la gare de Givors assiste à plusieurs centaines de passagers prenant le train pour Lyon, St Etienne ou la région Rhône-Alpes. Cette importante fréquentation conduit à la saturation du stationnement autour de la gare et augmente les risques d'accidents, les accès n'étant pas tous sécurisés. Ce constat spécifique appartient à un ensemble d'analyses. Mais dans la limite du temps imparti, ce rapport ne traitera que d'un point particulier : la réorganisation du stationnement de la gare, dans un ensemble complexe futur d'une plus grande ampleur.

Afin d'améliorer la situation actuelle, ce rapport proposera plusieurs solutions partielles. La première partie constatera et présentera les flux au niveau du territoire. La seconde partie consistera en une analyse du secteur de la gare dans le but de relever les dysfonctionnements du site. Et la troisième partie mettra en scène les propositions d'aménagement, fondées sur des constatations et des discussions avec la commune de Givors et le « Grand Lyon ».

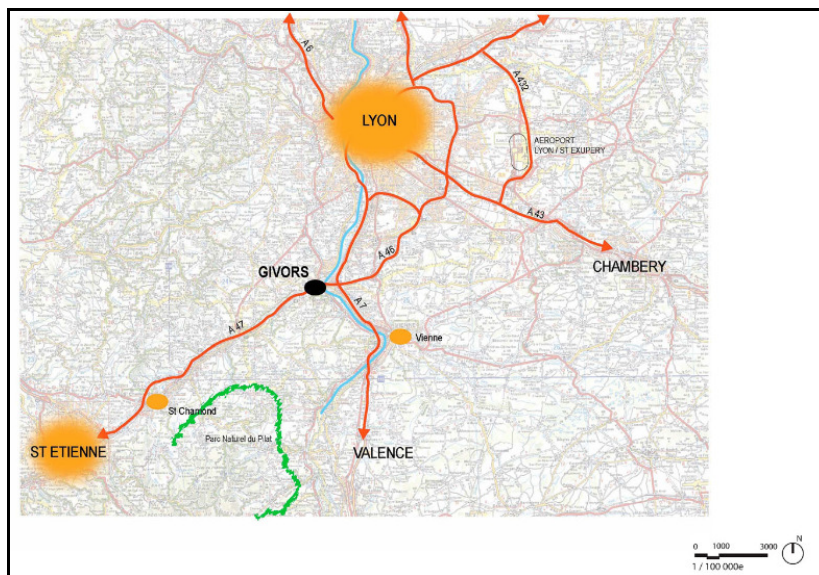
Ce projet a donc pour but de réorganiser le stationnement de la gare et de créer un nouveau parking sur la friche RFF (Réseau Ferré Français) voisine tout en favorisant l'accessibilité à la gare.

I. Givors

1) Présentation du territoire

a) Situation géographique

Givors s'est développé à la confluence du Rhône et du Gier se trouvant ainsi au carrefour de plusieurs territoires. Elle devient la principale agglomération du sud du département du Rhône, faisant communiquer le sud lyonnais, la vallée du Rhône, le Dauphiné avec la région stéphanoise, le Velay, le Forez et le massif du Pilat. La vallée du Rhône constitue aujourd'hui une voie européenne de passage, un axe industriel et commercial. La ville de Givors comporte néanmoins un intérêt paysager et agricole avec les coteaux du Gier et la proximité du parc naturel du Pilat.



Carte 1: une commune à l'articulation de plusieurs territoires. Source : PLU de Givors

b) Un lourd héritage industriel

La ville de Givors est située dans la vallée du Gier, anciennement industrialisée et actuellement en cours de reconversion. L'industrie a permis le développement de la commune. Givors s'est urbanisée à la suite de la première révolution industrielle et grâce au développement de l'activité ferroviaire.

Au XVIII^{ème} siècle, Givors représentait déjà un nœud important de communication et de transit grâce à la construction d'un canal permettant d'acheminer le charbon de Rive-de-Gier vers la ville, ainsi qu'un port stratégique sur le Rhône.

La sidérurgie et les hauts-fourneaux, la métallurgie et les verreries ont entraîné une explosion démographique et la création d'un quartier industriel composé de pôles principaux : le chemin de fer, la gare d'eau et des immeubles à coursives symboliques de l'habitat ouvrier.

Depuis quelques décennies, Givors est en pleine mutation économique marquée par la désindustrialisation et la tertiarisation de l'économie. La ville a dû faire face à la crise économique de la sidérurgie, de la métallurgie et dernièrement de l'industrie du verre. C'est pourquoi la ville est ponctuée de friches et de nouveaux bâtiments. La création de la zone commerciale « Givors-2 vallées » a permis de compenser partiellement les ravages de la désindustrialisation. Aujourd'hui, Givors rayonne sur une zone de chalandise de 200 000 consommateurs.

Cependant, Givors bénéficie d'atouts importants à valoriser pour accompagner les évolutions économiques : carrefour géographique, dessertes autoroutière et ferroviaire, voie fluviale, opportunités foncières des friches... Ses qualités attirent de nouveaux acteurs économiques. Ce renouveau économique est primordial pour le devenir de la ville. En parallèle, Givors est engagé dans la réalisation de son « projet de ville 2000-2010 » avec le soutien de l'Etat et des Fonds structurels européens.



Photo 1: Friche du site VMC et de la zone RFF. Source personnelle

c) Une ville dynamique en périphérie de Lyon

Givors est située à 25km de Lyon. Sa proximité et son dynamisme expliquent son entrée depuis Janvier 2007 dans la communauté urbaine du « Grand Lyon » et dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise. Pourvue d'une bonne desserte autoroutière et ferroviaire, des centaines de travailleurs ou étudiants empruntent quotidiennement des liaisons avec Lyon. En outre, les givordins peuvent bénéficier des Transports en Commun Lyonnais(TCL) en plus d'une desserte locale que nous détaillerons par la suite.

Cette collaboration comporte des enjeux bénéfiques pour la commune de Givors et la communauté urbaine. Son entrée au Grand Lyon lui permet de bénéficier de moyens financiers et humains et de renforcer son essor et son rayonnement. En outre, le Grand Lyon s'engage dans le cadre du développement durable à l'essor économique et résidentiel de Givors. En effet, pour créer une véritable harmonie urbanistique, le Grand Lyon va se charger des projets d'aménagement du cadre de vie et d'opération de réhabilitation et de renouvellement urbain (OPAH) afin de contribuer au logement social. Il a pour objectif

d'attirer de jeunes ménages et des populations aux revenus médians afin d'opérer une certaine mixité. De plus, en raison de sa situation idéale en plein cœur de la polarité Lyon-St Etienne, le site VMC (Verrerie Mécanique Champenoise) voisin de mon îlot à côté de la gare, bénéficiera des opérations d'EPORA (Etablissement Public Foncier de l'Ouest Rhône-Alpes). Cette action répondra aux objectifs du développement durable, en privilégiant le recyclage foncier et en favorisant ainsi un urbanisme économe en espace et en déplacement. En outre, d'autres projets sont réalisés en accord avec le « Grand Lyon » tel que l'aménagement des berges du Gier et du Rhône, basé sur une desserte douce, des promenades, semblables à l'opération « Confluence » à l'entrée de Lyon. Le quartier de la gare de Givors ville a lui aussi renforcé son attractivité grâce à l'augmentation des dessertes TER, et de la proximité de nouveaux équipements publics (ANPE, MDR, Point Préfecture, Mission Locale...).

D'un autre côté, l'entrée de Givors dans le Grand Lyon engendre plusieurs enjeux pour la communauté urbaine. Tout d'abord, ce sont des enjeux de déplacements car l'agglomération lyonnaise a une plus grande importance dans les décisions et choix faits par l'Etat en matières d'infrastructures : augmenter le nombre d'autoroutes, développer le Fret. En coopérant avec Givors, le Grand Lyon dispose d'une gare de première importance entre Lyon et St Etienne. En outre, s'ajoutent des enjeux économiques en s'associant à Givors, le Grand Lyon est aux portes des agglomérations Stéphanoise et Viennoise. Cela favorise le contact de Lyon avec des entreprises et des activités nouvelles, mais aussi des bassins d'emploi et de vie.

L'adhésion dans le Grand Lyon suscite aussi des enjeux urbains. La multipolarité est une réponse à l'étalement urbain, puisqu'il s'agit de concentrer le développement autour de quelques pôles. L'objectif est de réaménager la ville déjà existante et non de la recréer à la campagne.



Carte 2: Carte du Grand Lyon et ses 57 communes. Source : Grand Lyon

2) Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial

La ville de Givors, située à mi-chemin entre Lyon et St Etienne, est desservie par de nombreuses voies de communication, qui ont favorisé son essor économique.

a) La desserte autoroutière et le réseau ferroviaire

Le réseau routier de la ville de Givors est dense et diversifié. Actuellement, il subit quelques modifications comme la création d'un échangeur sur l'A47 pour desservir la zone commerciale du sud ouest de Givors. L'autoroute A47, qui traverse la ville d'Ouest en Est, relie St Etienne à un échangeur débouchant sur l'A7 (Lyon-Marseille), l'A46 (contournement est de Lyon) qui permet la connexion à l'A43 (Grenoble), l'A432 (aéroport St Exupéry) et l'A42 (Genève). Tous les jours, selon une étude du SYTRAL (Syndicat des Transports en commun de la Région Lyonnaise) réalisée en 2006 en jour ouvrable, 93% des déplacements des habitants de Givors sont réalisés en voiture particulière. D'importantes liaisons quotidiennes sont effectuées pour rejoindre Lyon, soit 171000 déplacements par jour comme l'illustre le schéma ci-contre.

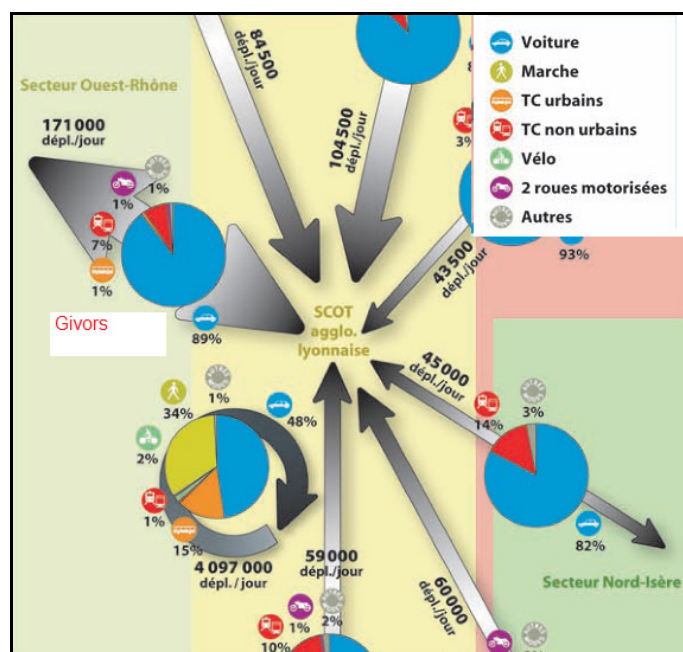
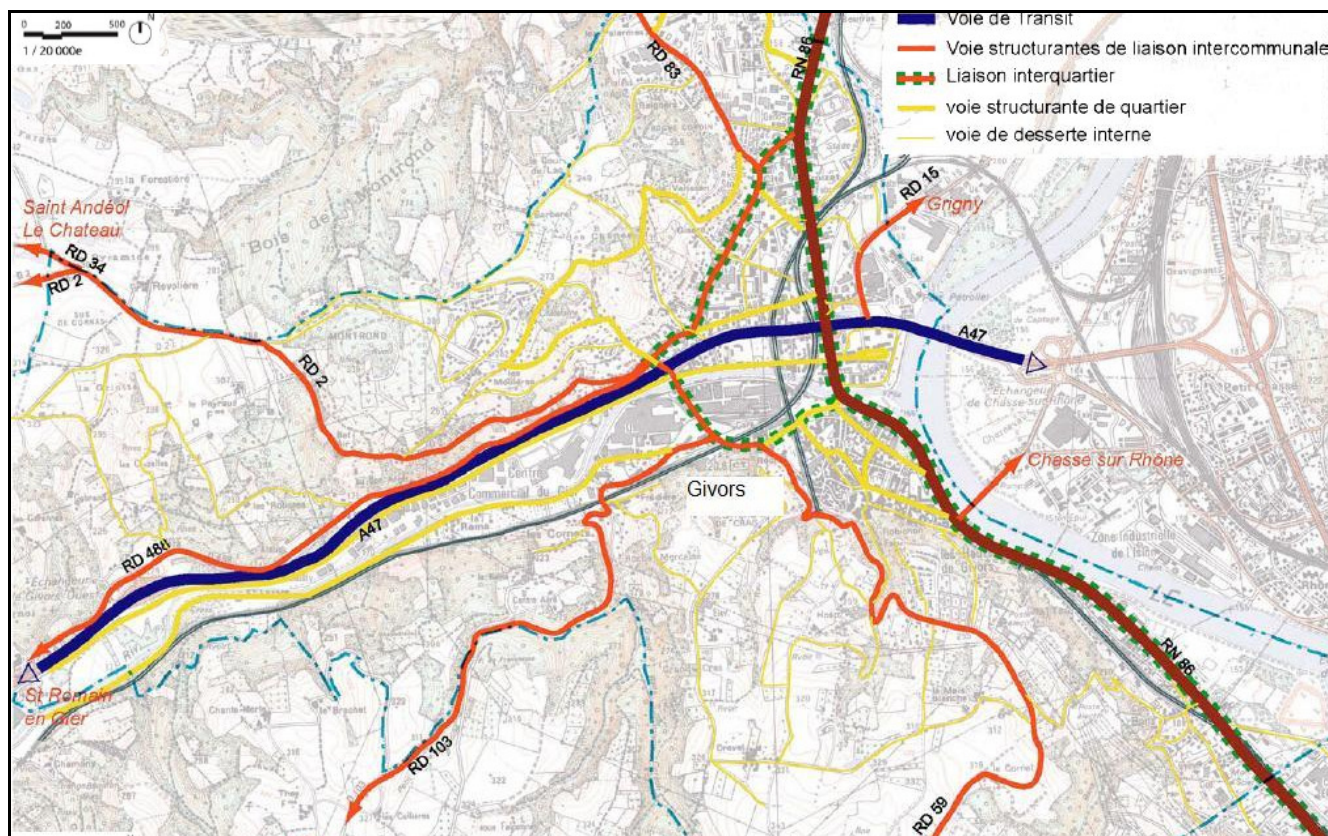


Figure 1: Schéma de déplacements avec Lyon. Source SYTRAL. Réalisation personnelle

En outre, la ville de Givors comprend plusieurs routes départementales et une route nationale (RN86) traversant la commune du Nord au Sud et qui permet la liaison avec les autres villes (Grigny, Chasse-sur-Rhône). On peut noter aussi la proximité de la RN7 sur la rive gauche du Rhône. La carte ci-dessous détaille l'ensemble du réseau viaire de la commune.

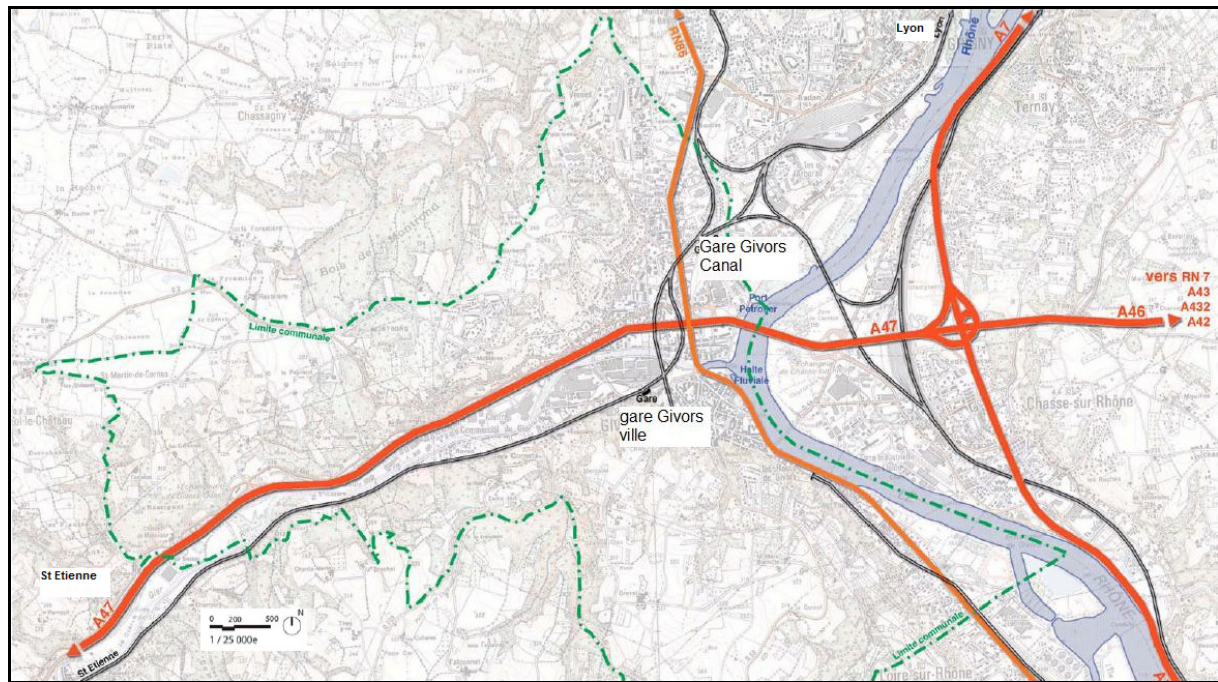


Carte 3: Schéma des infrastructures de Givors. Source : PLU. Réalisation personnelle

b) La desserte ferroviaire

La gare de Givors ville est un nœud important desservant principalement les gares de Lyon (Part Dieu, Perrache) et St Etienne (Chateaucieux). D'après une étude DEE-CODRA et SNCF, 1800 personnes utilisent la gare de Givors ville pour prendre le TER, dont 2/3 sont à destination de l'agglomération lyonnaise. Givors ville dessert aussi des gares secondaires comme Givors canal, Grigny-le-Sablon, Vernaison, Pierre-Bénite, Oullins, Rive-de-Gier, St Chamond, ... Quotidiennement, 140 trajets Lyon/St Etienne sont assurés à Givors ville. C'est une gare de catégorie 1 avec une desserte importante qui doit respecter des critères particuliers. Elle est aussi la seconde gare la plus ancienne de France. Son état exige une remise à niveau et des travaux indispensables pour conserver son rang de gare importante. Givors canal était autrefois une gare de même catégorie pendant la première révolution industrielle. Aujourd'hui, la commune cherche à revaloriser et redynamiser cet endroit.

Prochainement, une ligne de transport de marchandises Lyon/Nîmes sera développée avec la construction en cours du raccordement ferroviaire des lignes Lyon/St Etienne et Lyon/Nîmes. La réouverture de la ligne Givors/Brignais/Gorge de Loup est en projet pour le transport de personnes.



Carte 4: Givors, un nœud de communication. Source : PLU de Givors. Réalisation personnelle

Légende :	
	Voie autoroutière
	Voie ferrée

L'autoroute et les voies ferrées entraînent des effets de coupure dans le paysage, expliquant l'hétérogénéité du tissu urbain de Givors.

c) La desserte fluviale

Givors dispose d'un port pétrolier desservi par des unités fluviomaritimes développant des services de transport vers la Méditerranée. De plus, depuis peu, la commune bénéficie d'une halte fluviale de 22 anneaux permettant l'appontement de bateaux de tourisme de 4m à 12m, située entre la digue et les quais du port historique de la ville.



Photo 2: Port pétrolier de Givors



Photo 3: Halte fluviale de Givors. Source : site de la ville de Givors

3) Transports au sein de la ville

a) Les réseaux de transports en commun

Le réseau Transport Communautaire Lyonnais (TCL)

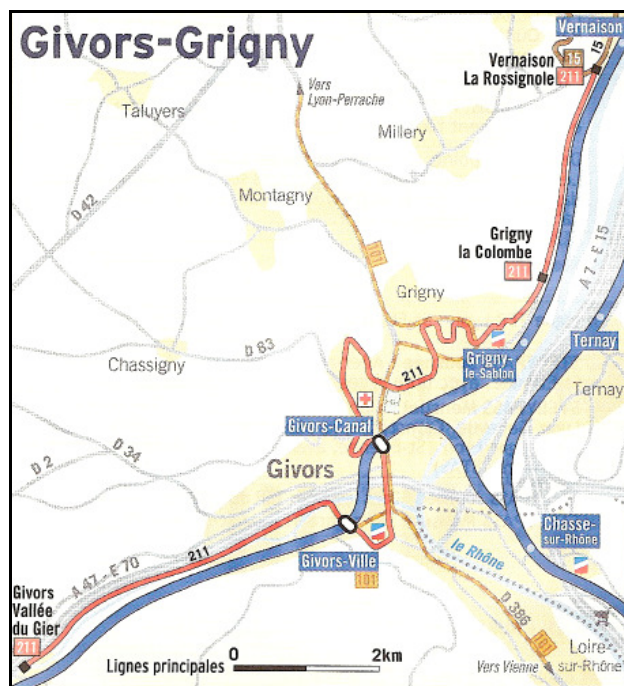
L'organisation et l'exploitation des transports en commun urbains du Grand Lyon relèvent de la compétence du Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), créé à l'initiative de la communauté urbaine de Lyon et du conseil général du Rhône.

Le SYTRAL élabore, programme, finance le développement du réseau de transports en commun. Il s'occupe aussi de l'entretien et la modernisation du réseau : renouvellement du parc des véhicules, création de parcs-relais, aménagements de voirie pour faciliter l'accès aux transports en commun... En revanche, le SYTRAL a confié la gestion du réseau de transports en commun à la Keolis Lyon pour le réseau TCL (Transports en Commun Lyonnais).

Le réseau TCL dessert l'ensemble des communes du Grand Lyon et permet de nombreuses connexions avec les autres modes de déplacements, individuels ou collectifs. Depuis 2007, le réseau TCL s'est étendu à la ville de Givors. Certaines lignes ont été prolongées pour relier l'agglomération lyonnaise à Givors. Puis les fréquences et les amplitudes horaires se sont consolidées. La connexion des TCL avec la gare de Givors ville a été améliorée. Actuellement, la gare est desservie par 2 lignes TCL (la ligne 211 et 215).



Carte 5: Carte des transports communautaires



Carte 6: Lignes principales TCL sur Givors. Source : TCL

Transport à la demande de Givors

TAD Givors est un système de circulation fonctionnant à la demande selon un itinéraire fixe et des horaires fixes. Ce service marche les mercredis et vendredis matin sur réservations. Ces lignes sont entre la gare de Givors ville et Mornant/St Andéol-le-Château (ligne 356), Chassigny/Montagny (ligne 355) et Echalas (ligne 350).

OPTIBUS

Ce transport est destiné aux personnes à mobilité réduite résidant dans le Grand Lyon et qui ne peuvent pas emprunter le réseau TCL classique. La société GIHP se charge de l'exploitation du réseau OPTIBUS.

Le réseau bus intra-urbain

Les villes de Givors et Grigny sont desservies par 3 lignes de bus TCL (ligne 212, 213, 214) ne circulant qu'entre ces deux communes. Les lignes 212, 213 et 214 terminent à la gare de Givors ville.

SATOBUS

La navette SATOBUS assure 4 allers/retours par jour de semaine en direction de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, avec un arrêt facultatif à Givors.

b) Le réseau TER

Le réseau des Trains Express Régionaux est organisé par le Conseil Général du Rhône et exploité par la SNCF. La gare « Givors ville » est située sur l'axe TER Lyon (Part

Dieu/Perrache) / St Etienne. Chaque jour, il y a environ 140 liaisons TER pour ces deux agglomérations. La gare est desservie de 5h50 à 0h36.

4) Projets d'avenir : un territoire plein d'enjeux

La gare de Givors est soumise à plusieurs enjeux que je citerais simplement à travers ce paragraphe. Pour l'instant, des études sont en cours. Elles n'écartent aucune situation.

Ces aménagements tendent à renforcer Givors comme un pôle d'équilibre entre Lyon et St Etienne.

Tout d'abord, une réorganisation du stationnement proche de la gare est nécessaire pour l'avenir. J'essaierais de traiter cette partie du problème.

Le développement d'un maillage de « liaisons douces » sécurisées entre les quartiers et les différents pôles d'attractivité est envisagé sur la commune.

Un tunnel est en construction pour permettre la traversée sous la voie SNCF afin de relier le centre ville à la gare par la maison des finances et des services publics.

En outre, la commune envisage le développement des transports en commun en reliant Givors aux grandes lignes régionales futures : le futur RER Lyon/St Etienne pour 2030. C'est pourquoi Givors adhère au projet de Réseau express de l'aire urbaine (Real) consistant à réaliser un réseau lourd de transport collectif à partir du réseau existant (le réseau de l'Ouest lyonnais indépendant) à horizon 2010. Et dans un avenir plus lointain, la commune a pour projet la réouverture de la ligne Givors/Brignais/Gorge de Loup dans une optique de tram-train utilisant les anciennes structures des rails.

Tous ces aménagements engendreront des conséquences importantes sur la gare qui devra obligatoirement s'agrandir au niveau de ses infrastructures et ses stationnements afin de devenir une gare à l'échelle régionale. C'est pourquoi, il est en projet aussi de réaliser une gare biface.

Et pour finir, une nouvelle voie de train sera développée pour le FRET entre Lyon et Nice.

Dans cette partie, je n'ai cité que les principaux projets car ils sont encore plus nombreux mais certains restent incertains et irréalisables. Toutefois, ces aménagements entraîneront des conséquences au niveau des déplacements au sein de la ville, de la lisibilité urbaine et de l'aspect paysager.

La ville de Givors, possédant des atouts géographiques, industriels et d'une localisation parfaite entre les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, est victime aujourd'hui de plusieurs bouleversements. Sa desserte autoroutière, ferroviaire et fluviale transforme Givors en un nœud stratégique pour les investissements et les aménagements futurs. Son entrée dans la communauté urbaine du Grand Lyon tend à la transformer d'une part en pôle secondaire important périphérique et dominateur de l'ouest lyonnais, et d'autre part de se rapprocher de l'agglomération stéphanoise afin de réaliser une hégémonie régionale.

II. Le secteur de la gare

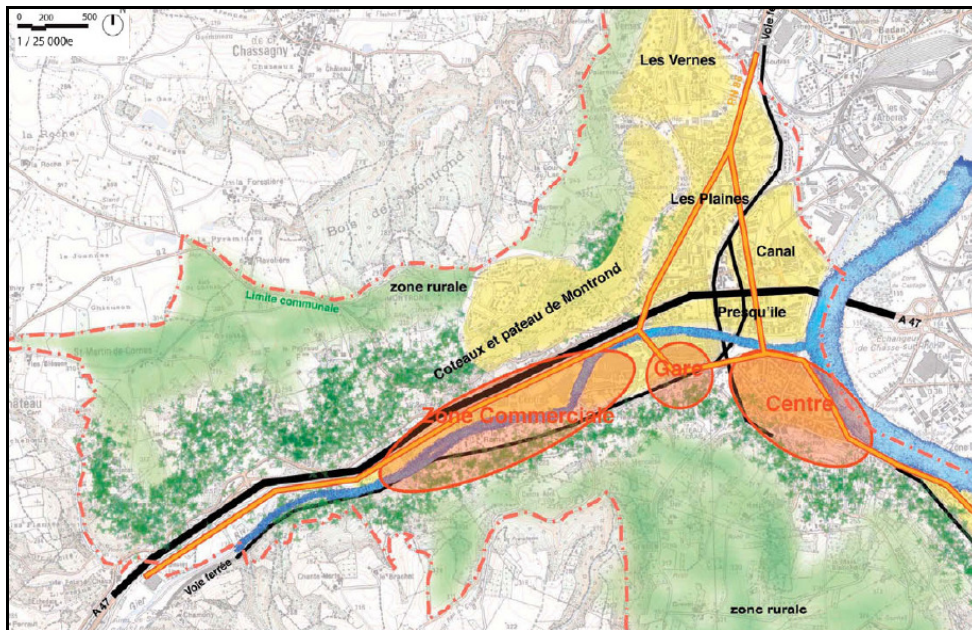
1) Présentation de la zone d'étude



Figure 2: Localisation du quartier de la gare. Source : Géoportail

a) Un espace de liaison entre l'entrée de la ville et son centre

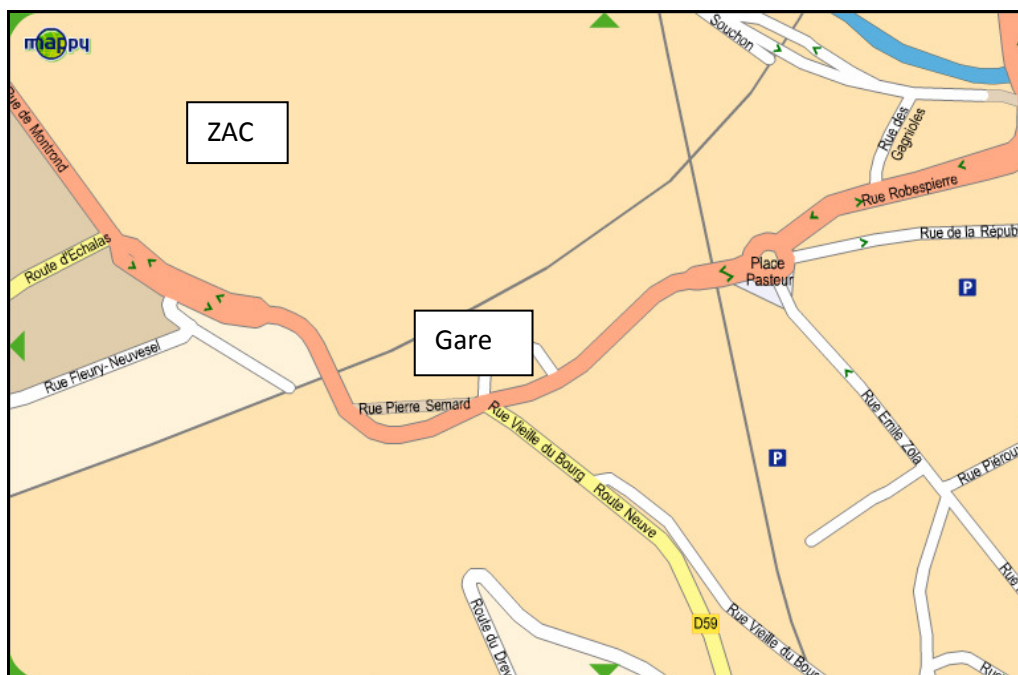
La gare est située au centre de la commune. Son quartier constitue une interface entre le centre historique (à l'Est) visible sur la carte ci-dessous et sa zone commerciale (à l'Ouest) à l'entrée de la vallée du Gier. Ces trois espaces représentent les pôles dynamiques de la ville, qui s'opposent aux quartiers résidentiels et zones d'habitat au nord et sud Est de la commune, ainsi que les espaces agricoles du Sud de Givors.



Carte 7: Répartition des espaces urbains. Source : PLU de Givors

b) Accès à la gare (voies routières et dessertes douces)

L'accès s'effectue principalement par trois rues : la rue de Montrond à l'Est, la rue Vieille du Bourg au Sud et la rue Pierre Sépard à l'Ouest. Prochainement, le nouvel échangeur sur l'A47 aboutira sur de nouvelles voiries, traversant le tènement FIVES LILLE, afin de permettre une plus grande accessibilité de la gare, du centre, de la Freydière et des Cornets. Et une nouvelle voie sous la voie ferrée est en projet pour relier la gare et le centre historique sur le secteur du Pré Vert/Zola.



Carte 8: Voies d'accès à la gare. Source : Mappy



Figure 3: Voies d'accès à la gare. Source : Mappy. Réalisation personnelle

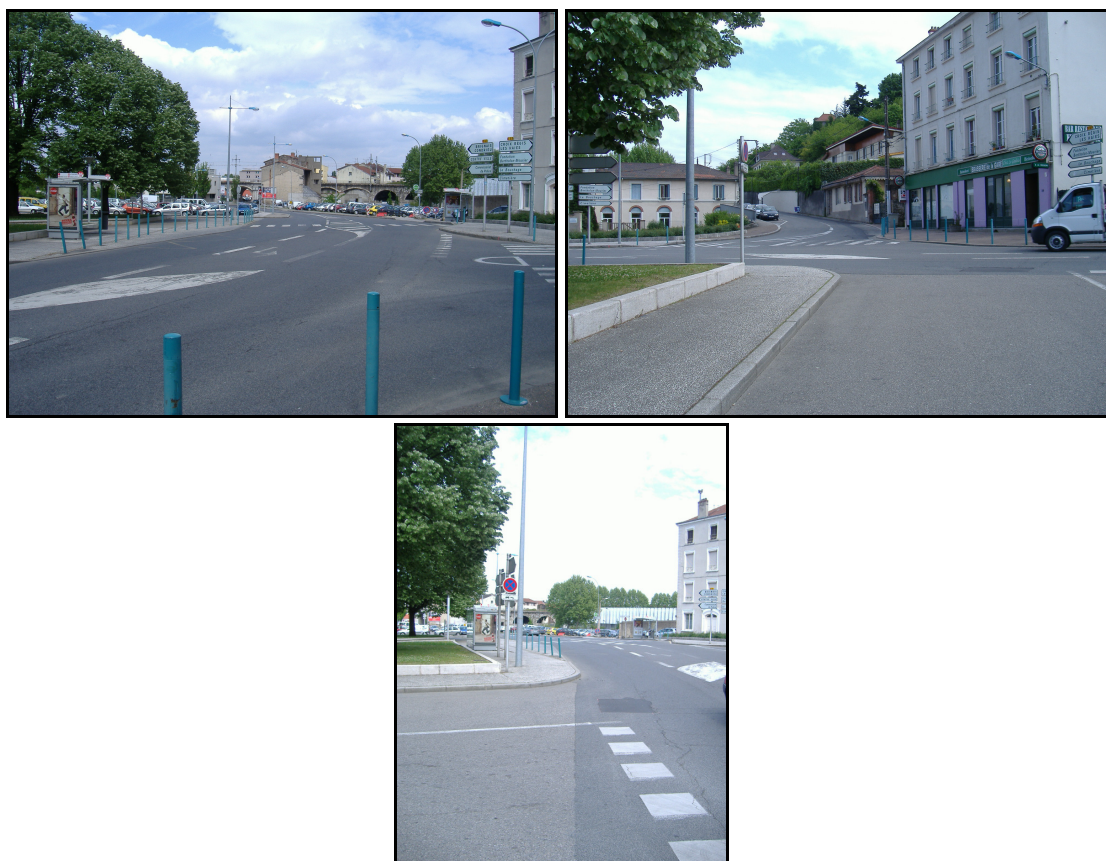
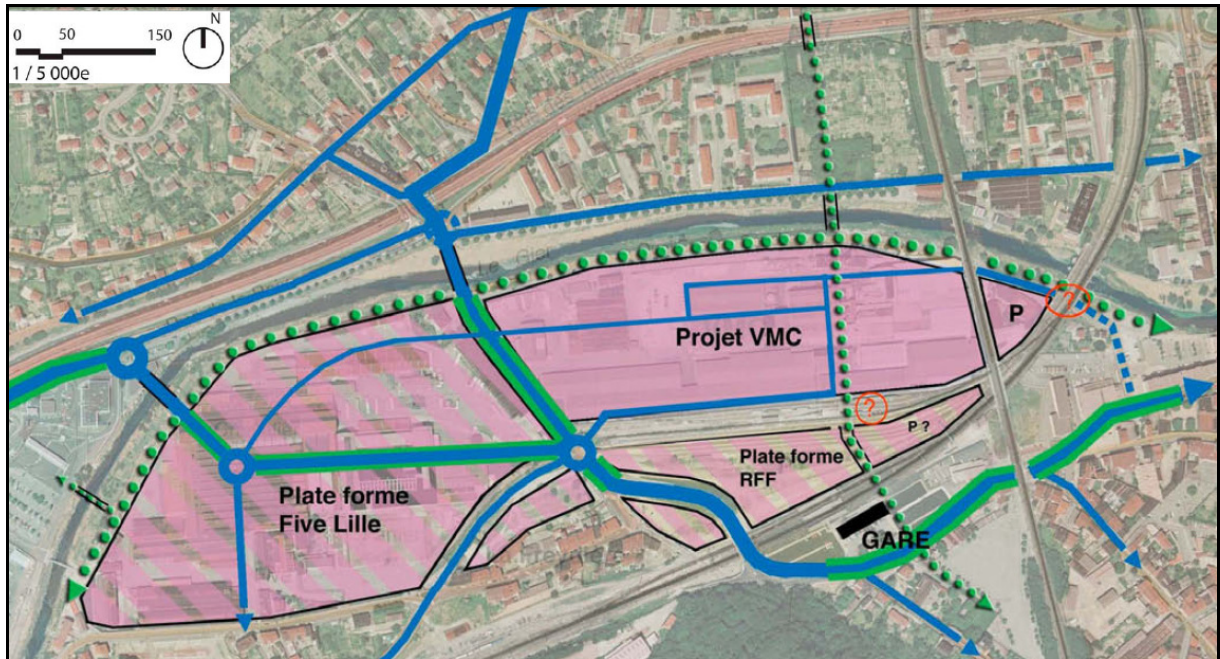


Photo 4: Voies d'accès à la gare. Source personnelle

Actuellement, la gare n'est pas desservie par des « voies douces » car le quartier ne comporte pas de voie cyclable ni de voie piétonne. Toutefois, il est en projet, dans une perspective de

développement durable, de prolonger les voies d'aménagement des berges du Gier à la gare. Cette « voie douce » desservirait aussi le quartier des Vernes au nord de la commune. La carte ci-dessous illustre la répartition de ces dessertes douces représentées par une trame verte et les projets de voirie en bleu.



Carte 9: "Dessertes douce" envisagées. Source : PADD de Givors

c) La gare

Le bâtiment voyageur



Photo 5: Vue de face du bâtiment voyageur. Source personnelle

Le bâtiment a été repeint récemment d'une couleur bleue, afin de redonner de la vitalité et de la joie dans le paysage. Toutefois cette teinte originale dépare au milieu des façades plus

traditionnelles de la ville. Une étude est en cours, basée sur les couleurs, pour homogénéiser le paysage d'ensemble.

Le bâtiment voyageur a une superficie réduite mais suffisante pour des voyageurs de passage et dont l'attente n'excède pas 15 min. Devant la gare est présente une petite place, « l'esplanade St Exupéry » qui est destinée aux deux bus TCL et aux rares taxis. Pour l'instant, l'endroit convient à cette faible desserte mais des aménagements seront nécessaires lors de l'agrandissement de la gare.



Photo 6: Parvis devant la gare. Source personnelle

Partie ouest de la gare

Elle comporte une première zone de stationnement entretenue, un dépose-minute pour trois automobiles et un parking à vélo fonctionnant sous forme de forfait dans des consignes individuelles. Cette zone dispose de 104 stationnements gratuits dont 3 places « dépose-minute » et 5 places GIG-GIC. Cette zone est séparée par la route, d'un bar PMU, d'une école maternelle et d'un square.



Photo 7: Dépose minute à l'ouest de la gare. Source personnelle



Photo 8: Parking à vélo. Source personnelle

🚦 Partie Est de la gare

Elle comporte une autre zone de stationnement entretenue de 84 places gratuites dont 2 places GIG-GIC, 8 places « dépose-minute » et 8 places réservées à la police car ce parking est proche du commissariat.



Photo 9: Parking Est de la Gare. Source personnelle

De l'autre côté de la route se trouve une autre zone de stationnement mais sauvage. Elle comprend 69 places gratuites. Elle est susceptible de disparaître dans quelques mois, en raison de la construction de l'hôtel des Finances. A côté de cette zone se trouve la maison de l'emploi et des services publics.



Photo 10: Parking sauvage devant la gare. Source personnelle

L'arrière de la gare

Cette partie n'a pas encore été aménagée et n'est pas entretenue par RFF. La friche est devenue un énorme parking sauvage où se gare chaque matin des centaines de voitures. Il est de très mauvaise qualité, parsemé de trous, et dangereux car aucune règle de stationnement n'est respectée (sens, voie de circulation, ...). Il dispose d'environ 341 places.



Photo 11: Arrière de la gare non entretenu. Source personnelle



Photo 12: Parking sauvage. Source personnelle

Les quais de la gare

La gare comporte trois quais. Les deux premiers quais, côté bâtiment voyageurs, sont les plus fréquentés et les plus entretenus. Ils sont couverts et disposent de bancs. Ils ne mesurent pas la même largeur comme l'illustre le schéma ci-dessous.



Photo 13: Quais de la gare. Source personnelle

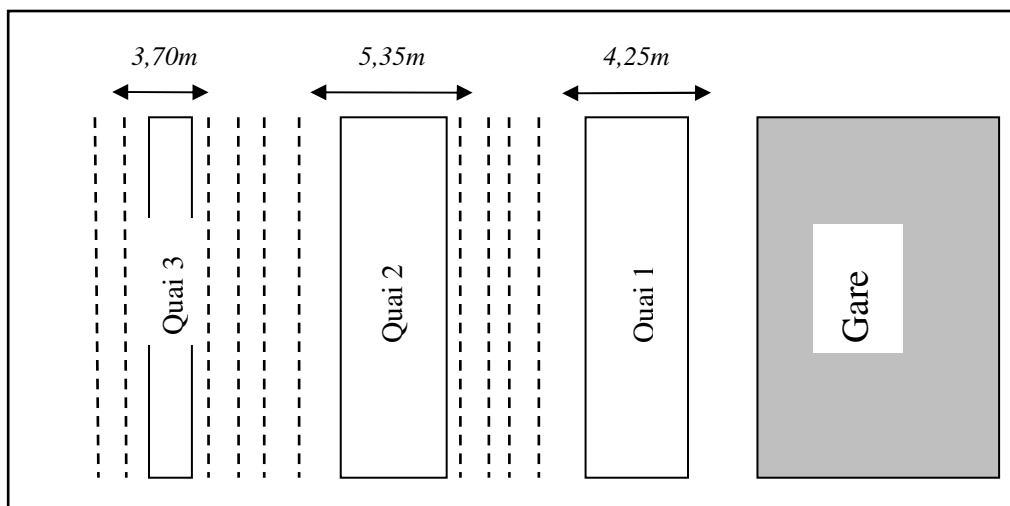


Figure 4: Disposition de la gare. Réalisation personnelle

d) Emprise foncière et règlement d'urbanisme

La gare avec ses deux aires de stationnements entretenues, son bâtiment voyageur, ses quais et ses voies ferrées appartiennent à la SNCF. Les consignes à vélo sont municipales. La rue « Pierre Sépard » et la rue « Vieille du Bourg » sont des routes départementales donc dépendent du Conseil Général du Rhône. Et le parking sauvage côté Est, appartient à la commune de Givors.

La parcelle d'étude de la friche ; cadastrée section AN numéro 147, dépend de RFF. Ce dernier envisage de céder cette parcelle à la ville ou pour réaliser un projet d'intérêt public. Le carrefour d'entrée du parking sauvage dépend du Conseil Général du Rhône.

Zone UiV : Il s'agit d'une zone à « vocation d'activité économique (notamment industrielle, artisanale, commerciale et de service) et d'équipements ». Elle est soumise en partie à la zone d'inondation du Gier. Et elle est frappée d'une servitude liée à la pollution du sol qui limite sa constructibilité car elle proche de l'ancien site VMC, très néfaste à l'environnement.

Plan de prévention des risques et inondations (PPRI)

Le PPRI du Rhône a été approuvé le 13 avril 1999. Suite aux inondations de 2003 qui ont détruit le pont de la ville reliant l'entrée ouest à la gare, la commune réalise des études de risques de crues du Gier. Chaque année, cette rivière ainsi que le Rhône causent malheureusement beaucoup de désastres.

La friche est située dans une zone blanche, c'est-à-dire qu'il faut prendre en compte le risque d'inondation du Gier. Toutefois, ce dernier est faible dans ce lieu car la zone n'est pas classée rouge et bleue dans le PPRI. Cependant, pour l'établissement et l'utilisation des sols et dispositifs enterrés, il faut prendre en compte « la présence d'une nappe souterraine voire une crue de retour supérieur à cent ans ».

2) Analyse fonctionnelle du pôle d'échanges

Cette partie exploite les résultats de trois enquêtes : l'enquête photo SNCF 2006, l'enquête de stationnement DEE-CODRA, et l'enquête face à face DEE-CODRA. Elles sont résumées dans un document d'étude pour l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Givors ville, destiné au Grand Lyon.

a) Les raisons de la présence sur le pôle et son utilisation

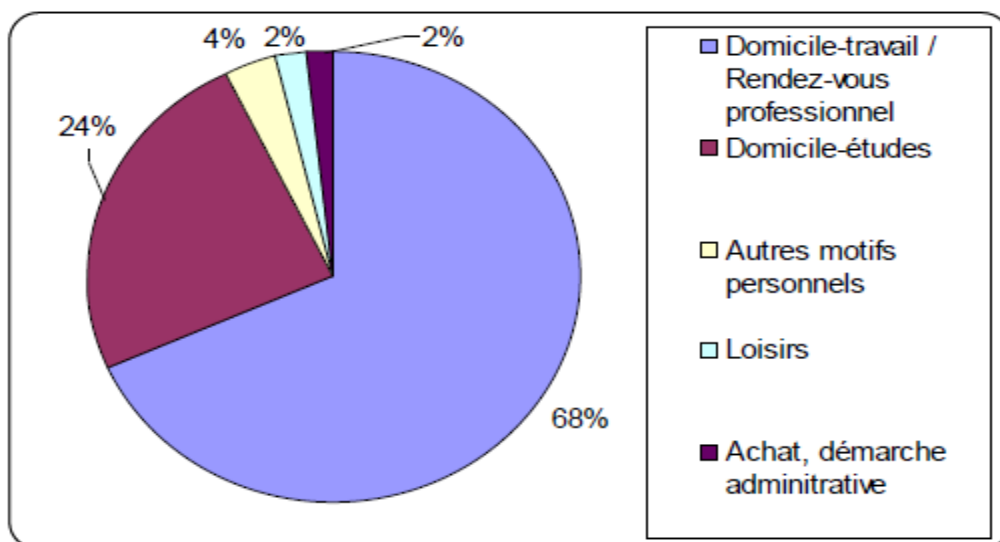


Figure 5: Motifs de déplacement des trajets quotidiens. Source : Enquête SNCF 2006

Selon cette étude, plus de 90% des usagers du train (montée ou descente à Givors) effectuent un déplacement domicile-travail ou domicile-études.

Origines et destinations des usagers prenant le train à Givors ville

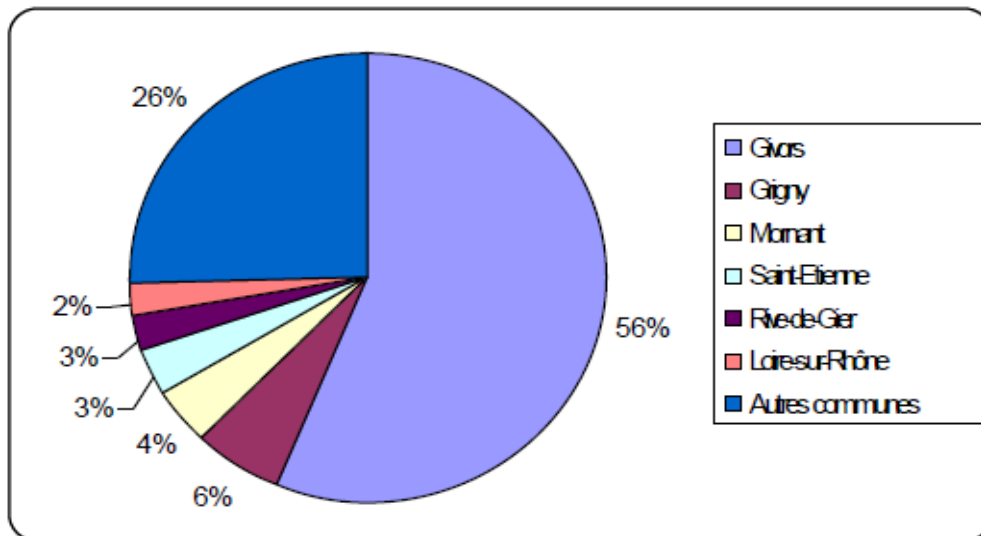


Figure 6: Origine des usagers. Source : Enquête SNCF 2006

56 % des usagers de la gare viennent de la commune de Givors. Près de la moitié des usagers proviennent d'autres communes ce qui illustre le rayonnement de la gare de Givors-Ville à une grande échelle. Cela explique aussi les projets futurs de transformer la gare de Givors-Ville en pôle d'importance régionale, et la conforte comme ville secondaire de l'agglomération de l'ouest lyonnais.

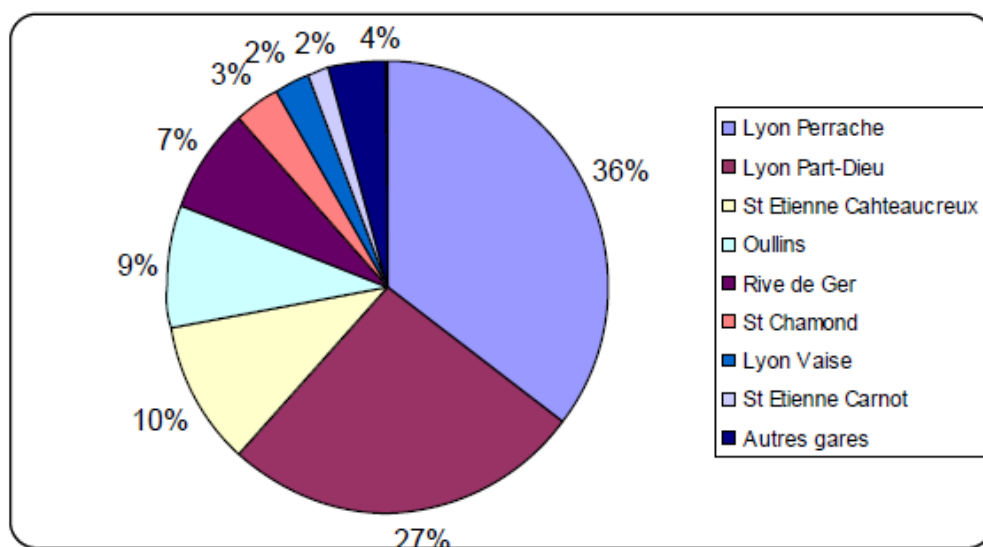


Figure 7: Destination des usagers. Source : Enquête SNCF 2006

Plus de 2/3 des usagers prenant le train à Givors-Ville se rendent à Lyon (Part-Dieu ou Perrache). 12 % des usagers vont à St Etienne.

Les raisons d'utilisation du train

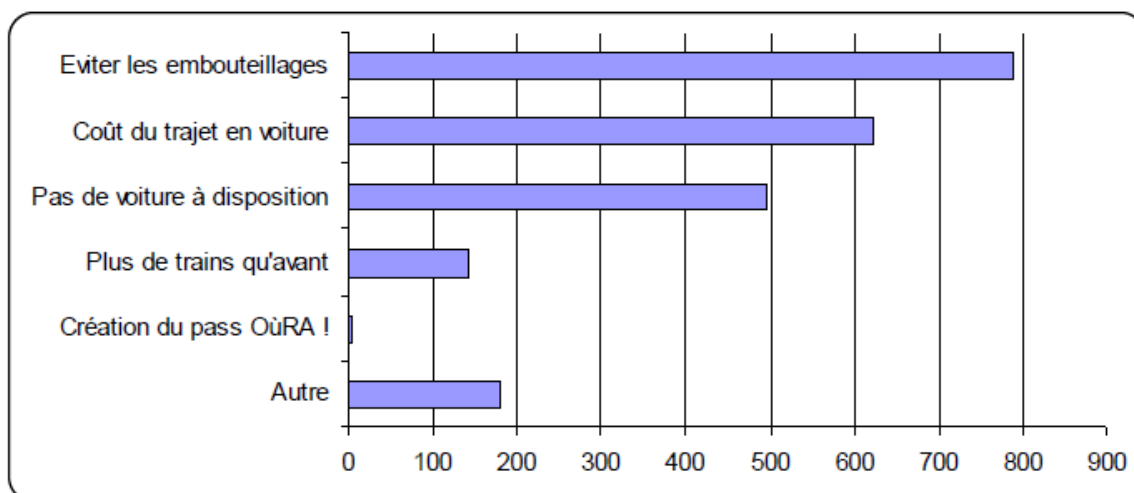


Figure 8: Critères de choix d'utilisation du train. Source : Enquête SNCF 2006

2/3 des usagers utilisent le train afin d'éviter les inconvénients liés à l'usage de la voiture (les embouteillages, le coût du transport). De plus, la région a renforcé l'offre ferroviaire en augmentant le nombre de liaisons Lyon/ St Etienne et a créé une nouvelle offre tarifaire avec la carte OûRA.

La carte OûRA est une carte des transports régionaux de demain, mise ne place par la région Rhône-Alpes, la SNCF et quelques partenaires de transports urbains et interurbains. A terme, elle permettra de voyager sur tout le territoire Rhône-alpin avec un support unique. Cette carte comprend l'abonnement TER mais aussi celui des transports en commun lyonnais (TCL) si l'usager le demande.

b) Enquête de satisfaction : besoin de stationnement

Mode de transport utilisé pour venir à la gare

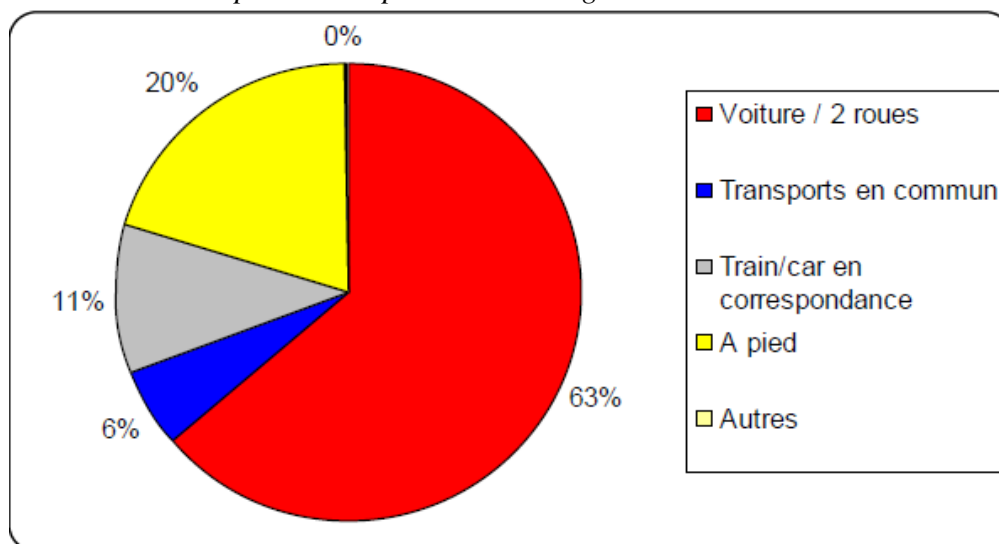


Figure 9: Modes de transport utilisés par les usagers pour venir à la gare de Givors ville. Source : Enquête SNCF 2006

Comme l'illustre cette étude, les modes de transport les plus utilisés sont la voiture et les deux-roues avec 63%. Ce nombre important exige des zones de stationnements suffisantes. 11% des usagers sont en correspondance et 20% des usagers viennent à pied à la gare, ce qui montre aussi l'importance de l'accès piétonnier de la gare et de l'aménagement des quais. Il faut noter que les transports en commun sont peu utilisés (6%) pour venir à la gare.

🚦 *Type de stationnement pour les usagers venant en voiture à la gare de Givors*

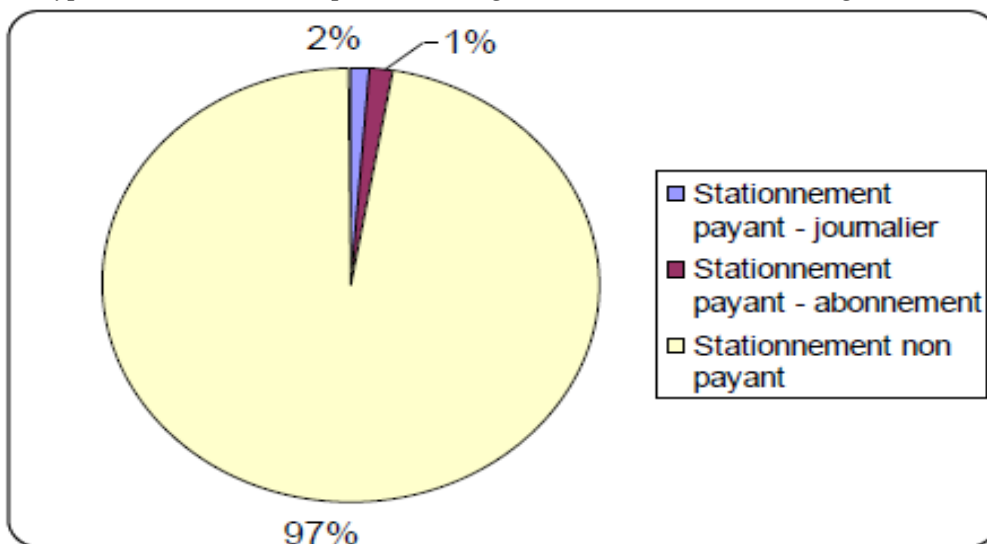


Figure 10: Type de stationnement pour les usagers en voiture de la gare. Source : Enquête SNCF 2006

97% des usagers stationnent sur des zones non payantes.

🚦 *Enquête de satisfaction*



Figure 11: Schéma illustrant les zones de stationnement d'études. Sources : Enquête face à face DEE-CODRA

4 parkings ont été enquêtés, de 6h à 10h. 154 personnes ont été interrogées. Les résultats montrent que :

- A 6h, les parkings P2 et P3, les plus proches des accès aux quais, sont privilégiés par les usagers

- A partir de 7h, les autres parkings, P1 et P4, commencent à accueillir du stationnement. Le parking P4 est alors privilégié.
- A 8h, les parkings P2, P3 et P4 sont complets et la seule alternative pour les usagers est le parking P1

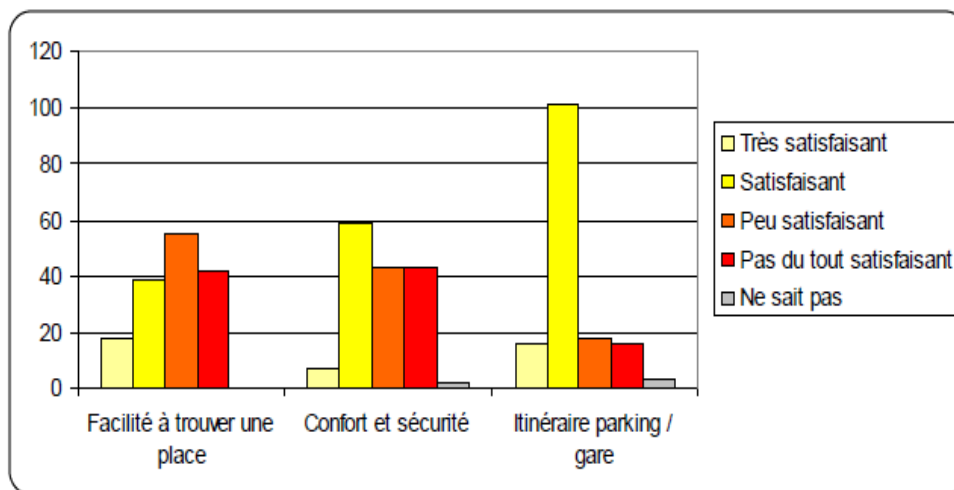


Figure 12: Satisfaction des conditions de stationnement pour les usagers en gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

Plus de la moitié des usagers enquêtés sont peu ou pas du tout satisfaits de la facilité à trouver une place de stationnement aux abords de la gare de Givors.

Plus d'un tiers des usagers sont satisfaits par le confort et la sécurité dans les parkings P2 et P3. Mais 50% en sont mécontents.

Et les deux tiers des usagers sont ravis des itinéraires entre le lieu de stationnement et la gare.

Cependant, les figures ci-dessous dépeignent les avis divergents selon :

➤ L'heure d'arrivée

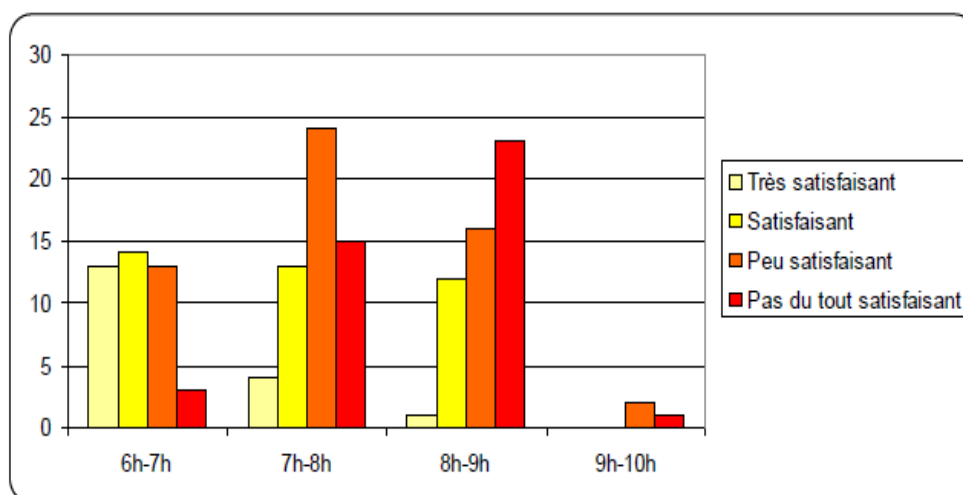


Figure 13: Avis des usagers pour trouver de la place selon l'heure. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

L'insatisfaction augmente avec l'heure d'arrivée pour le stationnement en gare car les parkings principaux P2 et P3, entretenus et surveillés, sont dès 7h saturés.

➤ Le lieu de stationnement

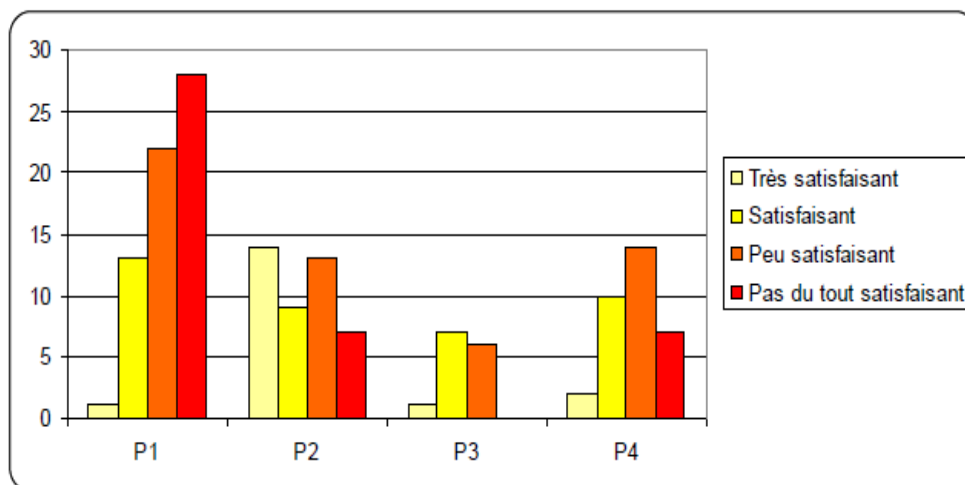


Figure 14: Avis des usagers pour trouver de la place selon le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

L'insatisfaction des usagers pour trouver une place de stationnement varie d'un parking à l'autre. Ceux se garant sur P1 sont les plus mécontents car ils sont obligés de se garer sur une zone sauvage puisque les autres parkings sont déjà pleins.

➤ Le lieu de stationnement

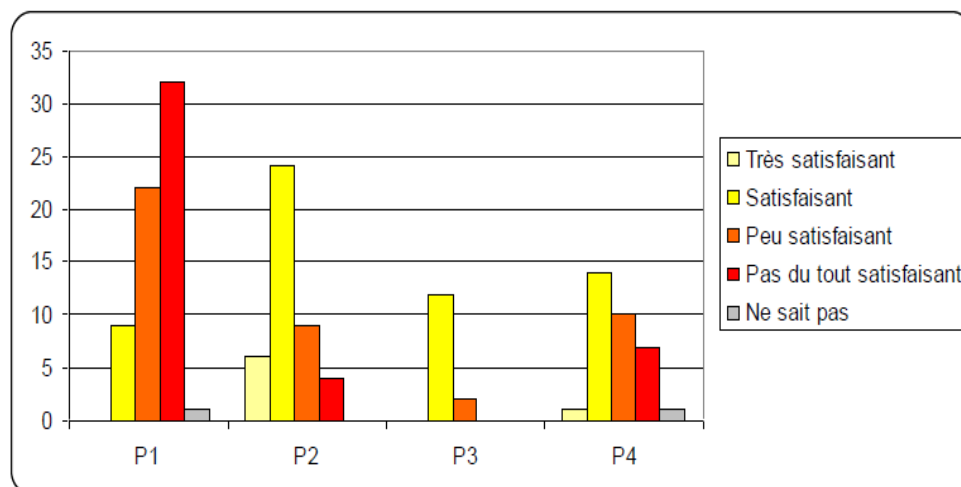


Figure 15: Avis des usagers sur le confort et la sécurité selon le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

La zone de stationnement P1 située sur la friche RFF est la plus insatisfaisante au niveau de la sécurité car elle est placée derrière la gare. De plus, elle ne possède pas de revêtement béton et est sujette à des inondations, qui abîment les voitures.

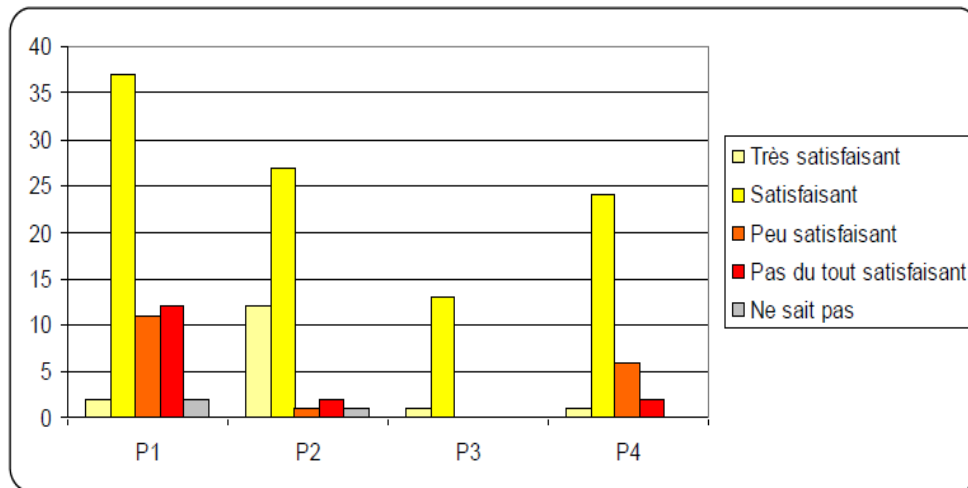


Figure 16: Avis des usagers sur les itinéraires parkings/gare suivant le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

D'une manière générale, les usagers sont satisfaits de l'itinéraire du parking jusqu'à la gare. Toutefois, quelques personnes des zones de stationnement P1 et P4 sont mécontentes à cause de l'éloignement et les voies d'accès à la gare. P1 et P4 sont des parkings sauvages, non entretenus et souvent boueux. Ces raisons expliquent l'insatisfaction.

c) Les raisons du stationnement

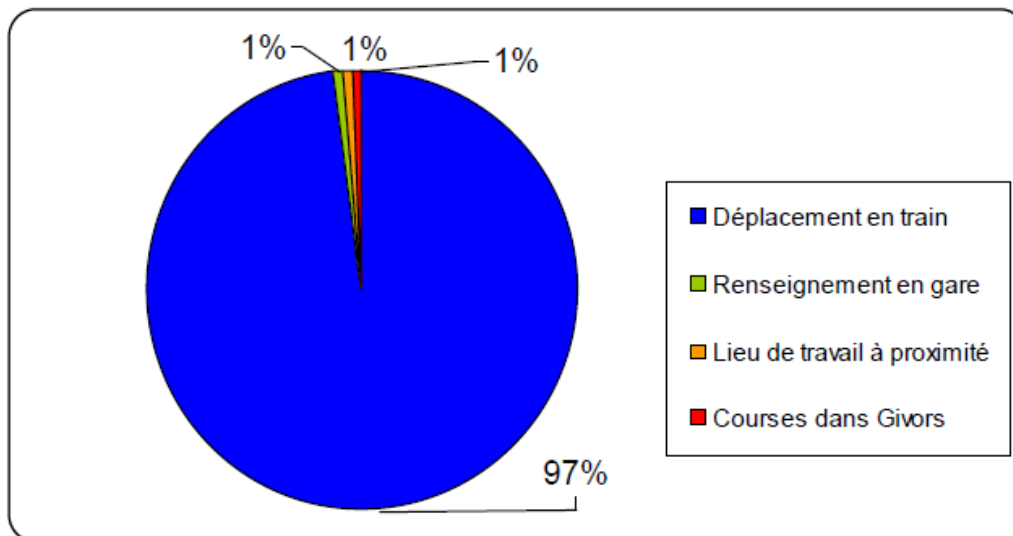


Figure 17: Motifs du stationnement à proximité de la gare. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

Sur les 154 personnes interrogées, seulement trois personnes ne sont pas venues prendre le train. Cela confirme que les zones de stationnement aux abords de la gare ne sont utilisées que par les usagers.

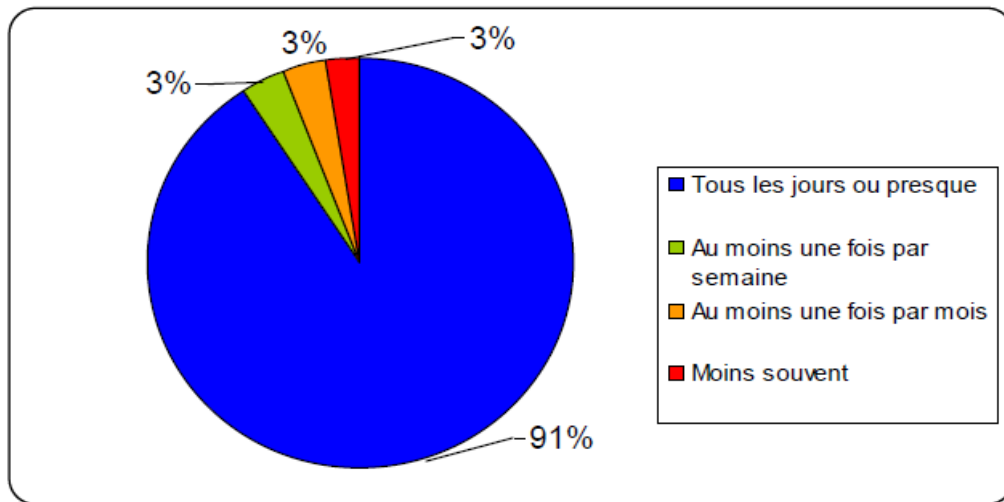


Figure 18: Fréquence du stationnement en gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

Parmi les 154 usagers de ces parkings aux abords de la gare, 91% sont des habitués de ces stationnements.

d) La durée du stationnement

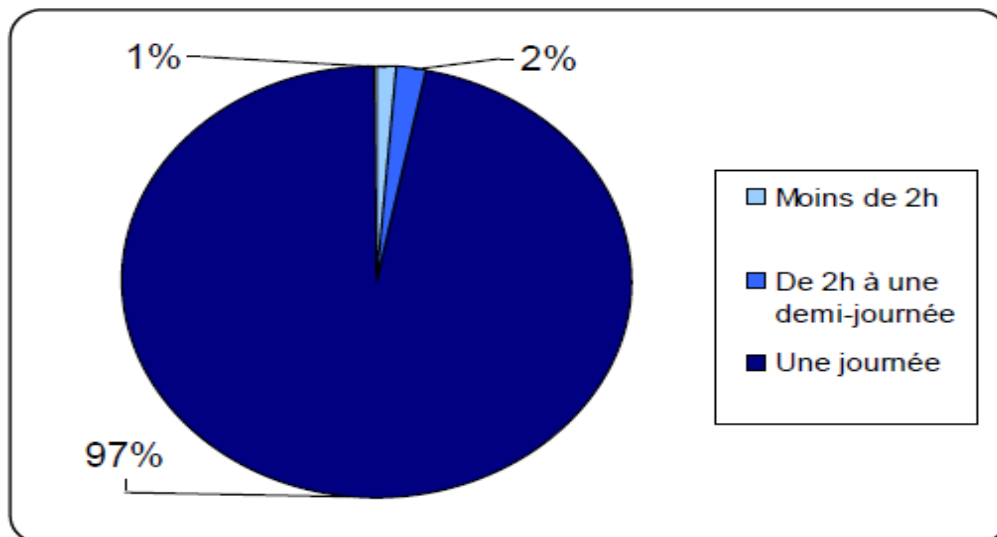
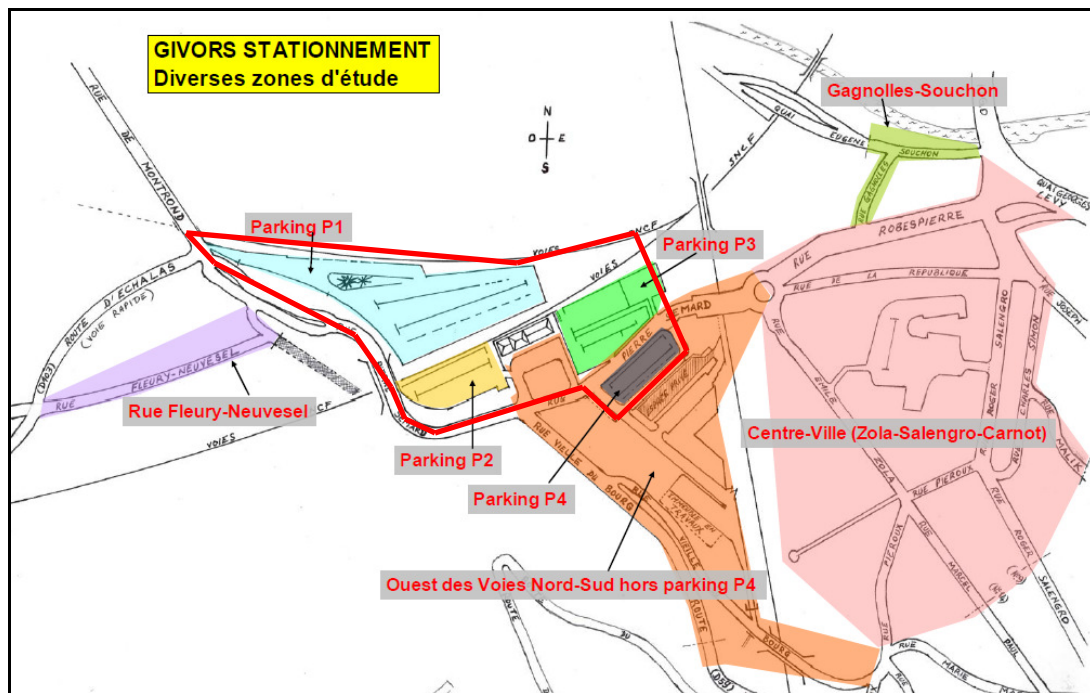


Figure 19: Durée du stationnement aux abords de la gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA

La majorité des usagers des zones de stationnement restent à la journée. Il est difficile de se garer en pleine journée puisque les parkings sont saturés très tôt le matin et se libèrent qu'à partir de 16h.

3) Un manque de stationnement

Une dernière enquête DEE-CODRA a été réalisée en 2009 pour dépeindre la saturation des parkings mettant en évidence le manque de stationnement. Pour cela, l'enquête s'est étendue sur un périmètre plus large afin d'observer les effets de la forte fréquentation des usagers SNCF sur les autres parkings de la ville.



Carte 11: Parkings et secteurs enquêtés. Source : Enquête DEE-CODRA 2009

Parking P1

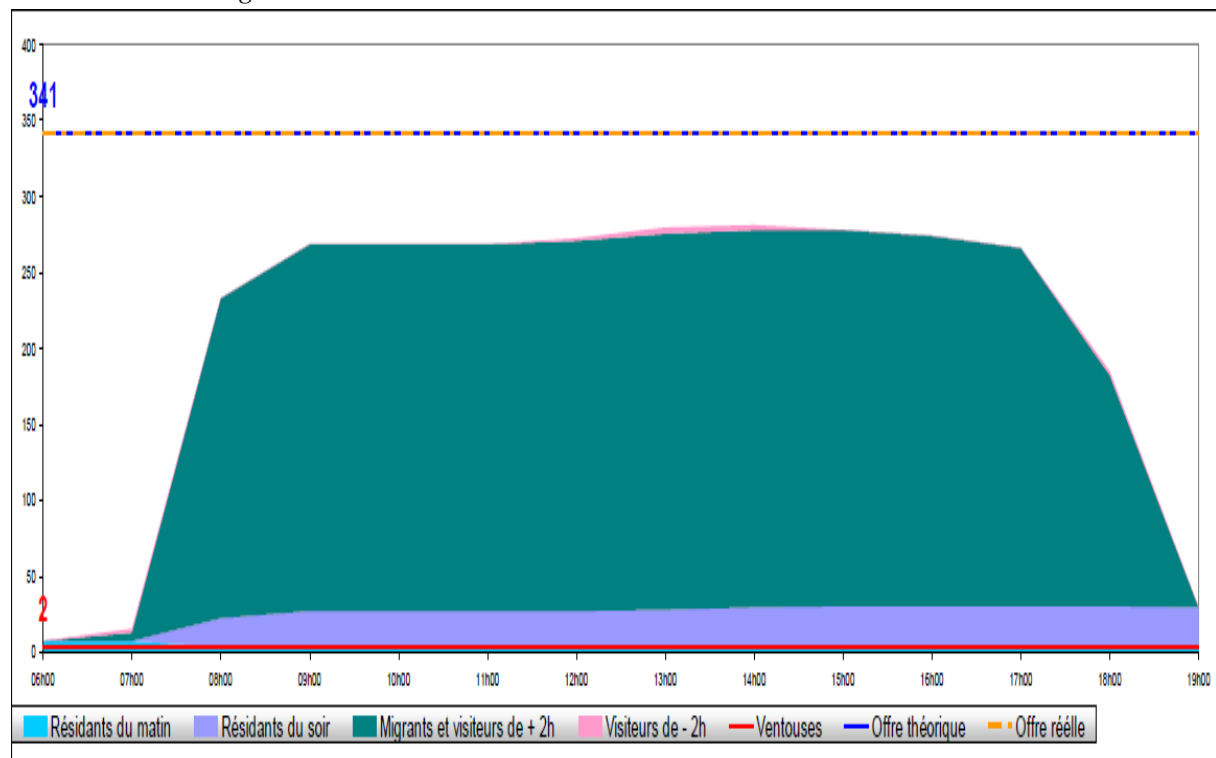
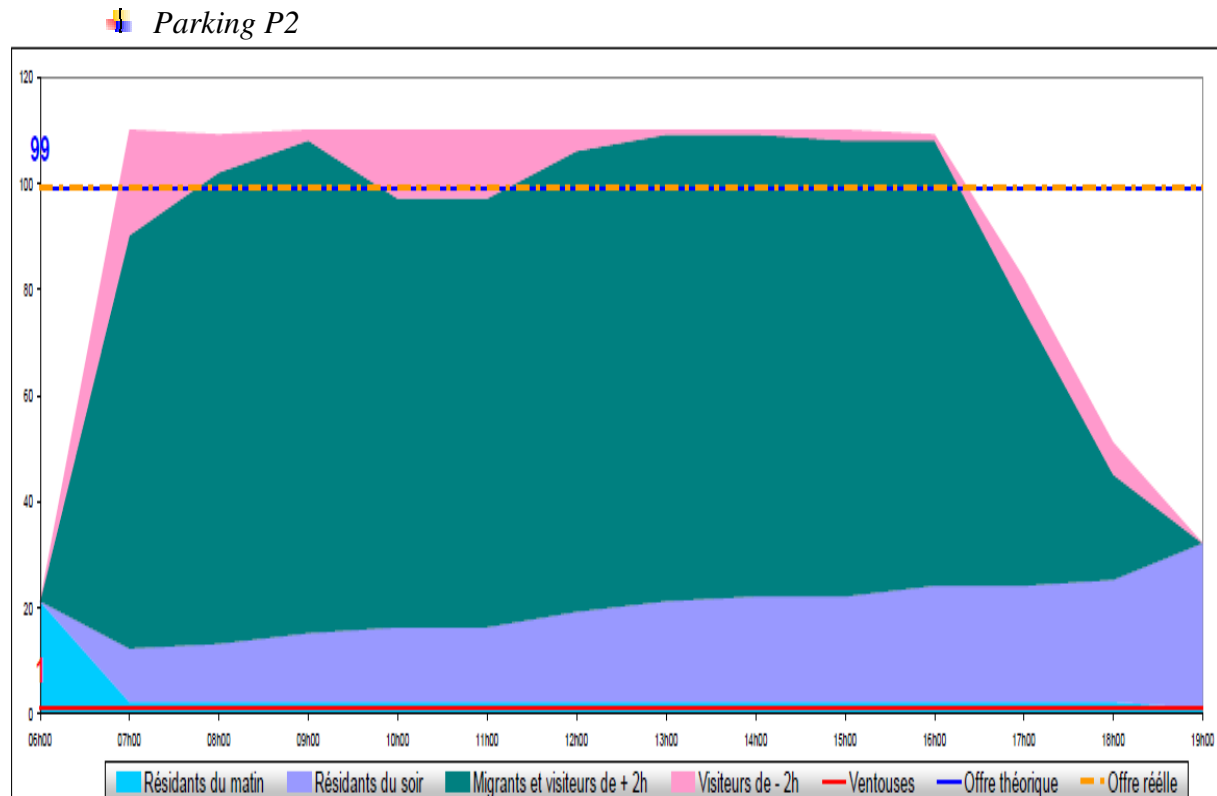


Figure 20: Migrations au cours de la journée pour P1. Source : Enquête DEE-CODRA 2009

Ce parking présente un usage particulier lié à sa proximité avec la gare et les voies ferrées. Son taux de rotation est faible (1,06). Sur P1, le stationnement est toujours supérieur à 2h. P1 se remplit à partir de 7h lorsque les autres parkings (P2 et P3) sont déjà saturés. Et P1 commence à se libérer à partir de 17h. A 19h, il ne reste plus aucune voiture sur le parking.

Ce graphique montre que les stationnements s'effectuent à la journée pour la majorité des usagers. Cependant, c'est l'aire de stationnement utilisée en dernier recours car il peut offrir en permanence quelques places libres en raison de l'absence d'organisation. Toutefois, ce phénomène engendre de nombreux problèmes.



Ce parking présente aussi un usage particulier lié à la proximité des voies ferrées et du bâtiment voyageurs. Le stationnement est presque exclusivement destiné à un usage de plus de 2 heures.

Le parking est rapidement saturé de 7h00 à 16h00. Il ne peut accueillir d'autres voitures et dépasse l'offre théorique. Dans cette période de saturation, les places « dépose-minute » sont occupées. Son taux de rotation est de 2,07. Ce parking est le seul à subir des rotations. Ce taux est sûrement explicable par les places « dépose-minute » qui limitent le stationnement à une vingtaine de minutes.

 Parking P3

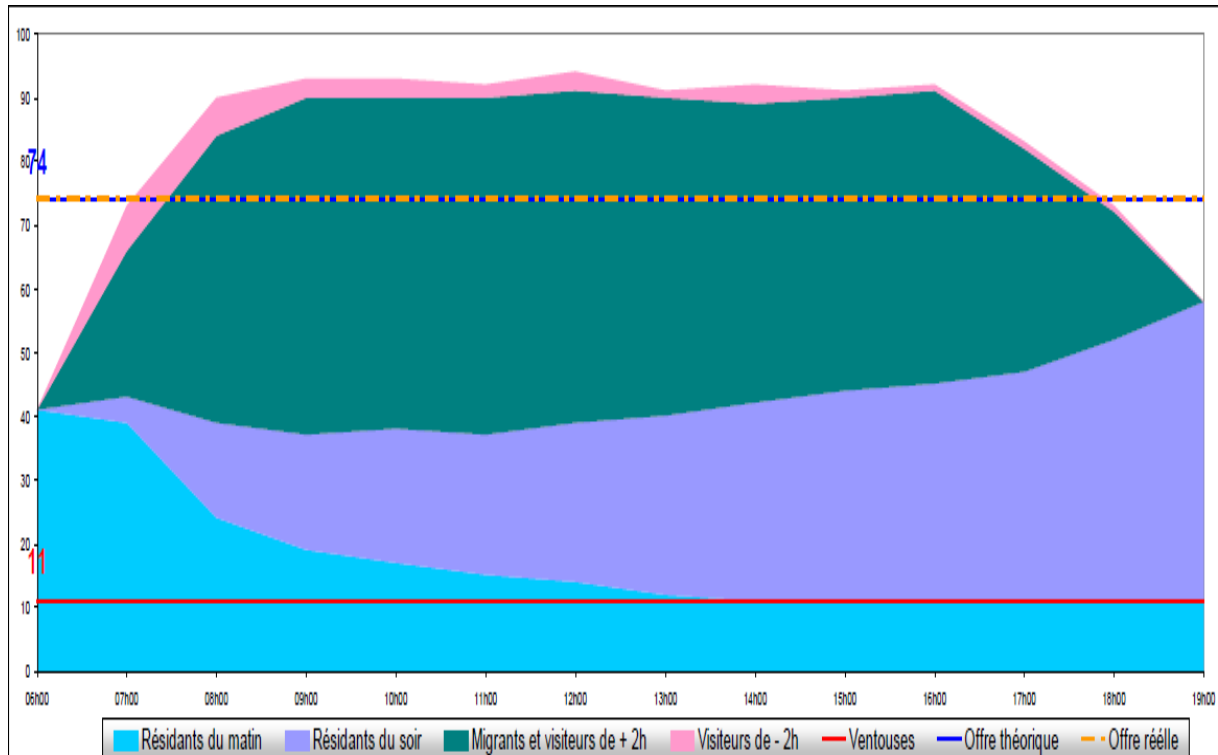


Figure 22: Migrations au cours de la journée pour P3. Source : Enquête DEE-CODRA 2009

Le graphique révèle que le parking est utilisé à près de 50% par des résidants. La proximité avec le commissariat de police renforce ce sentiment de sécurité. De plus, ce parking est entretenu et proche de la gare. Donc l'autre partie du stationnement est utilisée par les usagers de la gare SNCF car l'enquête montre une proportion non négligeable de visiteurs de plus de 2 heures.

Ce parking est saturé à partir de 7h00 jusqu'à 16h00. Son taux de saturation assez élevé est de 1,87. La moitié des usagers se servent de ce parking comme stationnement privé.

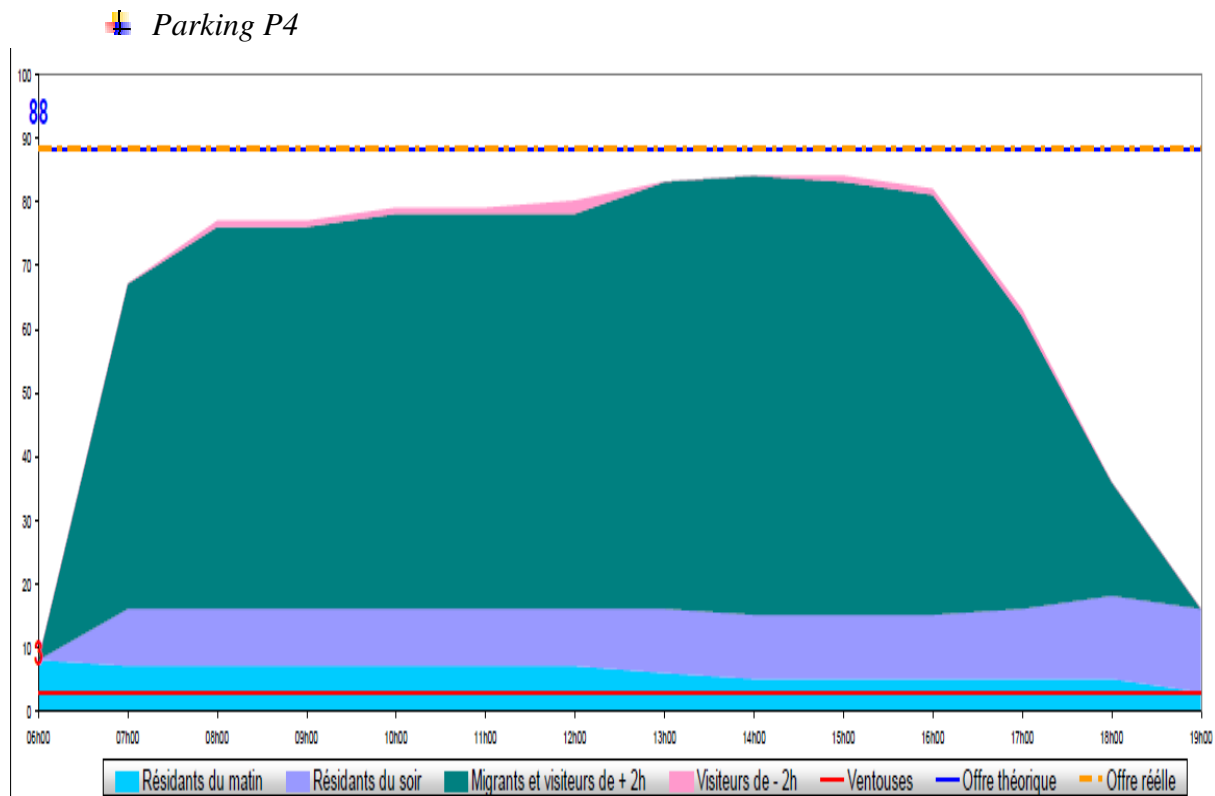


Figure 23: Migrations au cours de la journée pour P4. Source : Enquête DEE-CODRA 2009

Ce parking présente le même type d'occupation que le parking P1. Sa localisation, proche de la gare favorise un stationnement à la journée pour les usagers SNCF. Sa proximité avec la maison de l'emploi et des services publics peut expliquer aussi certains de ces stationnements. Ce parking se remplit à partir de 07h00 lorsque P3 et P4 sont déjà saturés et se libère en fin de journée, dès 17h00. Cependant, ce graphique réalisé en début d'année 2009 est déjà révolu car P4 est constamment saturé depuis la disparition d'une zone de stationnement de 50 places derrière la maison des services publics.

Conclusion

Environ 530 conducteurs usagers de la gare, sur les 600 places disponibles, stationnent sur les parkings P1, P2, P3, P4, à proximité de la gare. Ces données ont été confirmées par le résultat des trois enquêtes. Ces études concluent à un faible écart entre l'offre et la demande le jeudi. Pour l'instant, les zones de stationnement satisfont aux usagers SNCF. Mais c'est une situation précaire, qui tend à évoluer négativement devant la fréquentation de plus en plus importante d'autres jours de la semaine. La gare de Givors-Ville ne comporte pas de réserve de capacité et la ville va devoir faire face aussi à la disparition du parking P4 (75 places) dans quelques mois.

Donc la gare se situe dans une situation préoccupante devant cette saturation presque totale des aires de stationnement à ses abords. Elle est dans l'obligation de réagir face à cette forte fréquentation qui peut entraîner des conséquences sur toute la ville : congestion des routes et

des parkings, stationnement sur des emplacements privés ou sur les parkings des zones commerciales qui ne sont pas destinés à cet effet.

4) Des accès à la gare non sécurisés

a) L'entrée principale de la gare

Elle est sécurisée grâce à un correct marquage au sol. Toutefois, la traversée entre l'arrêt de bus et la gare est juste équipée d'un passage piéton sur une route assez circulée. Lors des sorties en heures de pointe, cette situation convenable se transforme en une traversée dangereuse et désordonnée.

De plus, pour la sortie voiture du parking P2, la visibilité est gênée par les arbustes, ce qui peut causer de fortes collisions.



Photo 14: Accès peu sécurisé. Source personnelle

b) Les accès à l'arrière de la gare

Un chemin de câble en béton utilisé comme allée

Un chemin de câble recouvert de dalles béton (visible ci-dessous) est adjacent à la ligne ferroviaire la moins fréquentée mais qui sert parfois de stationnement pour les TER. Ce chemin est interdit d'accès mais aucun panneau ne l'indique. De nombreux piétons l'utilisent pour accéder à la gare et éviter ainsi de se salir dans l'étendue boueuse ou poussiéreuse de la friche et de se protéger des autres usagers conducteurs du parking. Ce chemin est d'autant plus dangereux que les dalles, non prévues pour cette utilisation, sont instables et qu'il se situe près des voies non protégées.



Photo 15: Accès piéton du parking P1. Source personnelle

Une traversée des voies ferroviaires sans sécurité



Photo 16: Accès non protégé traversant la ligne ferroviaire. Source personnelle

Comme montrent les photographies ci-dessus, le passage pour les usagers SNCF venant du parking P1 sur la friche est dangereux et ne bénéficie d'aucun signal de sécurité. Seul le panneau jaune indique de faire attention à la traversée.

L'aménagement de ce parking entraînera des mesures de sécurité sur les accès de la gare, et plus particulièrement sur cette traversée des voies.

5) Une image du secteur à améliorer

L'entrée principale de la gare a été améliorée récemment. Elle paraît accueillante. L'esplanade égaye le bâtiment voyageur et accompagne la couleur bleue de la façade.



Photo 17: Devant de la gare. Source personnelle

Or le derrière de la gare n'est pas entretenu et est laissé en friche par RFF. Des bouts de rails et de traverses sont entassés, à côté des voies. Les herbes sauvages s'épanouissent au milieu de cet îlot urbain. Les vestiges d'une ancienne époque se fondent aux automobiles stationnées. L'arrière de la gare à pour toile de fond les structures d'aciers de l'ancien site VMC.



Photo 18: Structure en acier restant de VMC et traverses entassées. Source personnelle

De gros blocs rocheux servent de limite foncière, ce qui n'améliore pas l'image du secteur.



Photo 19: Limite de pierre. Source personnelle

Photo 20: Friche. Source personnelle

IL n'existe aucun éclairage sur le parking sauvage de la friche. C'est pourquoi ce lieu est déserté dès la tombée de la nuit.

D'autre part l'éclairage de la gare ne valorise pas le bâtiment voyageur et la faible lumière sur les zones de stationnement (P2 et P3) suscite un sentiment d'insécurité.

En outre, le passage souterrain n'est pas très réconfortant de jour comme de nuit. Ce ressenti est dû aux nombreuses détériorations sur les murs du tunnel, au faible éclairage et à l'odeur nauséabonde.



Cette partie a mis en évidence plusieurs dysfonctionnements sur le site de la gare. Les zones de stationnement sont quotidiennement saturées. La commune va devoir faire face à cette hausse de fréquentation des usagers SNCF et à la disparition du parking P4. Donc, la création d'emplacements supplémentaires est une priorité. Et il faudra aussi veiller à l'amélioration du confort, de la sécurité d'accès pour piétons et conducteurs et des conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, sur le site.

III. Les propositions d'aménagement

1) Les enjeux et les pistes d'action

a) Les enjeux

D'une manière générale, ces aménagements sont vecteurs de plusieurs enjeux dans l'optique de promouvoir la commune de Givors comme ville au rayonnement régional de l'ouest de l'agglomération lyonnaise. C'est pourquoi chaque proposition est débattue dans un but politique, économique, de développement, social et environnemental.

L'aménagement d'un parking sur la friche RFF s'inscrit dans cette dynamique. Chaque petite réalisation présente ses propres enjeux mais doit aussi s'harmoniser du mieux possible dans un aménagement urbain global.

Cette liste d'enjeux est non exhaustive mais illustre brièvement les attentes de ces aménagements.

Des enjeux de développement

Ces aménagements vont conforter la place de Givors à un niveau régional, en valorisant son équipement profitable aux communes périphériques et sa localisation à un carrefour en terme de déplacements encouragée par la très forte attractivité de la gare.

Des enjeux de développement urbain

L'aménagement de friches industrielles ou ferroviaires renouvelle le foncier en zone urbaine, offre de nouvelles zones de stationnement et améliorent la lisibilité urbaine et la qualité du paysage. Les liaisons inter-quartiers entre les pôles d'attractivité (le centre, la gare, la zone commerciale) sont rétablies. Ces nouveaux aménagements permettront le désengorgement de la ville et le renforcement de la gare comme interface entre le centre historique et la vallée du Gier.

Des enjeux environnementaux

La commune de Givors présente un fort contraste entre des zones urbaines denses aux espaces verts peu présents, et des secteurs naturels très proches sans véritable liaison entre les deux. La mise en place d'une trame verte paysagère représente un enjeu de valorisation de la commune ainsi que la création d'une « desserte douce » mieux sécurisée, reliant des pôles importants avec d'autres espaces naturels.

En parallèle, des plans de protections et de préventions des risques géologiques et inondations sont mis en place afin de protéger les populations, sans oublier, la préservation des zones à intérêt écologique.

Plus particulièrement, les aménagements proposés dans le quartier de la gare de Givors-ville détiennent des enjeux plus réduits, mais qui ont aussi un impact à l'échelle de la ville.

- La création d'un parking va générer une nouvelle offre de stationnement et désengorger la ville lors des périodes de pointe synonyme de liaisons pendulaires.
- La réalisation de plusieurs accès ainsi que l'agencement nouveau des zones de stationnement aux abords de la gare vont fluidifier le trafic entre les pôles importants (Centre-ville, gare SNCF, zone commerciale).
- L'augmentation de l'offre de stationnement va inciter les habitants de Givors et des communes environnantes à utiliser les trains et les transports en commun. Cette démarche écologique renforce ce renouvellement urbain, aspirant au développement durable.
- L'aménagement des accès à la gare va permettre une meilleure visibilité pour les conducteurs et le renforcement de la sécurité pour tous. La création d'un souterrain ou d'une passerelle va devoir prendre en compte les conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Tous ces aménagements ont pour finalité d'améliorer l'aspect paysager du quartier, détérioré par une activité industrielle en transformation et un habitat ouvrier très ancien.

b) Les pistes d'actions

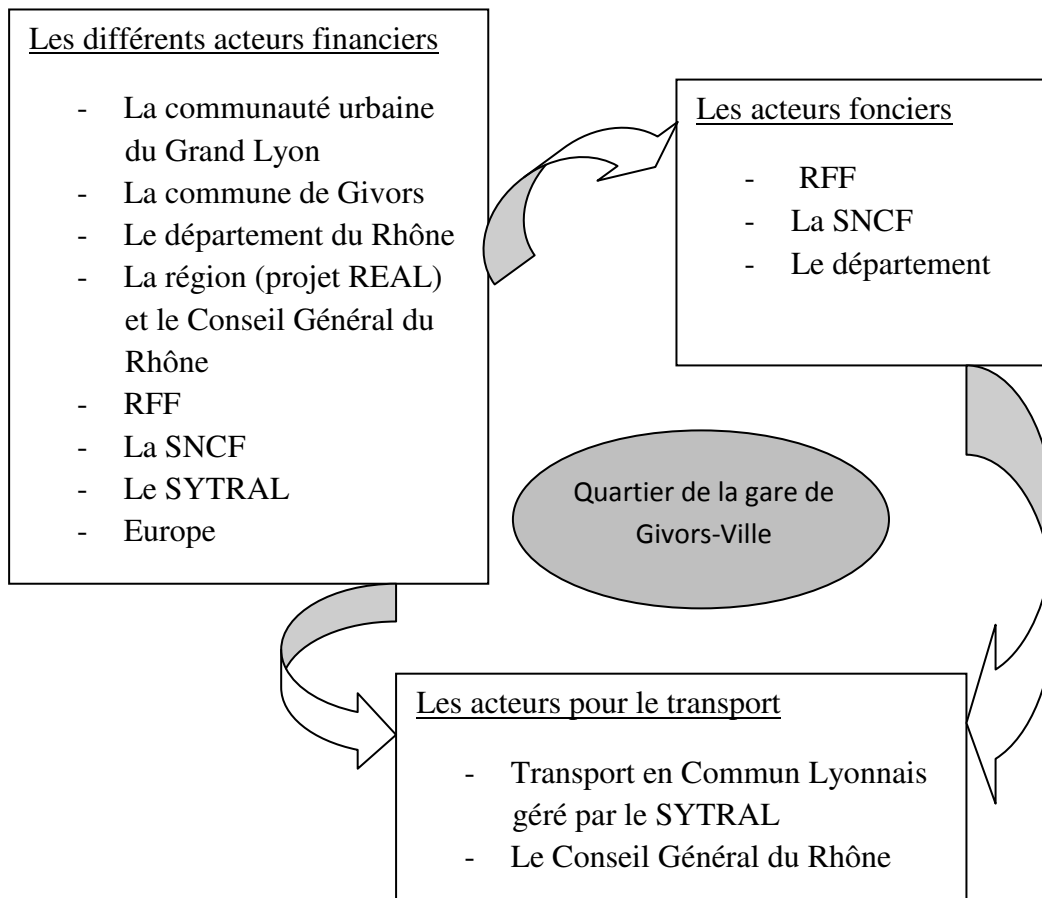
Les solutions apportées répondent à un diagnostic précis (parties précédentes) et doivent s'articuler entre elles afin de répondre au mieux à l'ensemble des dysfonctionnements considérés.

Le projet s'exécutera donc en plusieurs parties :

- L'aménagement des accès à l'entrée principale de la gare :
 - La sécurisation du passage piéton
 - Le ralentissement de la circulation
 - L'amélioration de la visibilité pour la sortie du parking P2
- La réorganisation des zones de stationnement de la gare
 - L'augmentation du parking « dépose-minute »
 - La revalorisation d'un parking vélo surveillé
 - La séparation des emplacements taxi et TCL
- L'aménagement de l'arrière de la gare
 - La création d'un parking-relais sur la friche RFF
 - La réalisation de plusieurs voies d'accès : lien avec l'auto-pont
 - L'aménagement du carrefour routier d'accès conducteur au parking P1
 - La création d'une passerelle pour accéder à la gare

Il ne faudra pas négliger le traitement paysager primordial pour revaloriser ce quartier de la ville, qui comporte très peu d'espaces verts, à l'inverse des exigences de la commune. La difficulté réside dans l'alliance de la fonctionnalité et de la beauté d'où l'importance des espaces verts et fleuris.

c) Les différents acteurs en jeu



Ce schéma illustre la multitude d'acteurs qui devront travailler ensemble. C'est pourquoi le quartier de la gare est un territoire plein d'enjeux et cause de débats. Même s'ils gardent le même objectif commun, les objectifs personnels de certains se heurtent à ceux des autres. Par exemple, RFF refuse de vendre à la SNCF la friche proche de la gare mais il accepte de négocier avec la commune et le Grand Lyon. Le projet doit être d'intérêt général.

Après avoir étudié la ville et ses dysfonctionnements, après avoir élaboré un plan d'actions, il est maintenant possible d'élaborer des propositions d'aménagements concrètes, susceptibles de résoudre les problèmes soulevés.

2) Réorganisation de l'espace pour améliorer l'accès à la gare et le stationnement

a) La sécurisation des voies d'accès de l'entrée principale

La rue Pierre Sémard devant la gare est assez fréquentée et les voitures y roulent très vite malgré la proximité d'une école primaire, du bâtiment voyageur SNCF, le croisement avec

une autre route départementale. C'est pourquoi il est préférable de réaliser de petits aménagements afin de ralentir la circulation et d'augmenter la visibilité.

✚ La mise en place de ralentisseurs

La rue est en bon état et favorise la vitesse bien que la vitesse soit limitée à 50 km/h en agglomération. L'ajout de deux ralentisseurs stopperait les accélérations des conducteurs. L'un serait placé au bas de la descente de l'auto-pont, côté ouest et l'autre serait situé en face du commissariat de police. Ainsi, ces ralentisseurs seraient bénéfiques pour la gare mais aussi pour l'école. Ils renforceraient la sécurité des piétons.



Photo 21: Ralentisseurs à la sortie de l'auto-pont et devant le commissariat. Source personnelle

✚ Un miroir de vision

A la sortie du parking P2, la visibilité est entravée par les haies. Cette gêne est due à la configuration de l'accès et à l'arrivée dangereuse en pente de l'auto-pont. Donc le placement d'un miroir sur le trottoir en face de la sortie de P2 sécuriserait davantage les conducteurs.

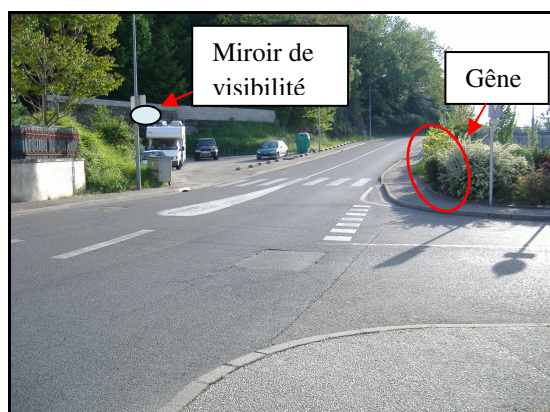


Photo 22: Accès au parking P2. Source personnelle

✚ Une traversée piétonne protégée

La gare représente un arrêt important des TCL sur Givors. Deux arrêts de bus encadrent la route départementale. Un passage piéton, délimité par un simple marquage au sol, relie les deux arrêts. Par conséquent, il serait préférable de sécuriser encore plus la traversée en construisant des « haricots » à la place de la signalisation du sol et en rajoutant aussi une barrière de protection au milieu du passage piéton. Les haricots ralentiraient la circulation.

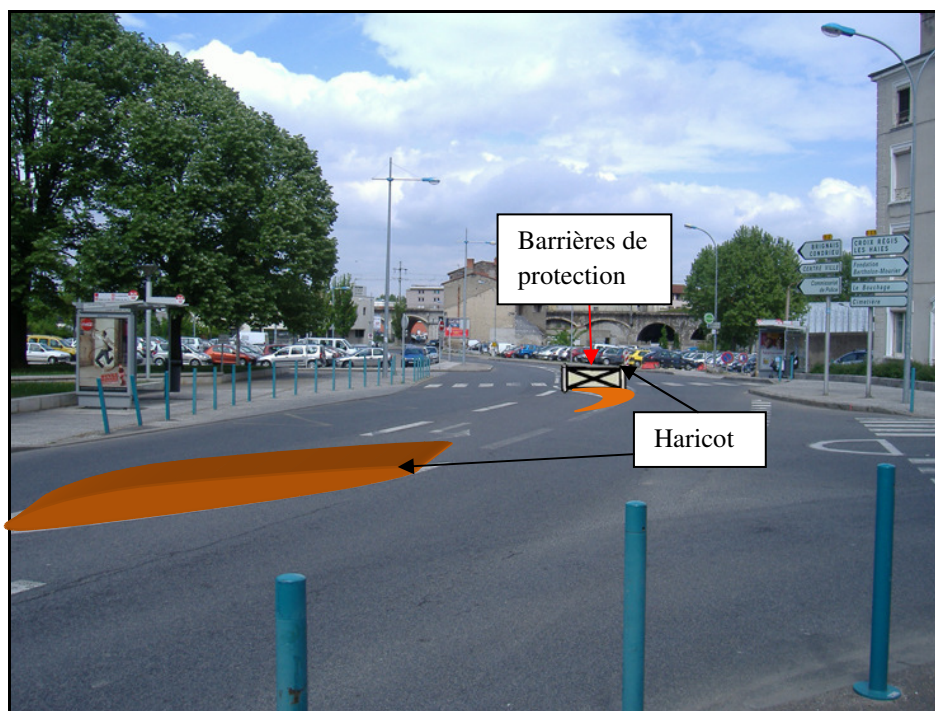


Photo 23: Schéma d'aménagement. Source et réalisation personnelle

b) La mise en place d'un parking « dépose-minute »

✚ L'étude



Figure 24: Schéma fonctionnel des parkings. Source : Enquête DEE-CODRA. Réalisation personnelle

Légende	
	Parking supprimé
	Dépose minute supprimé
	Dépose minute conservé et agrandi

Selon une enquête réalisée par le bureau d'études privé DEE-CODRA, les déposes minutes aux abords de la gare ne sont pas utilisés pour un stationnement temporaire inférieur à 20 minutes.

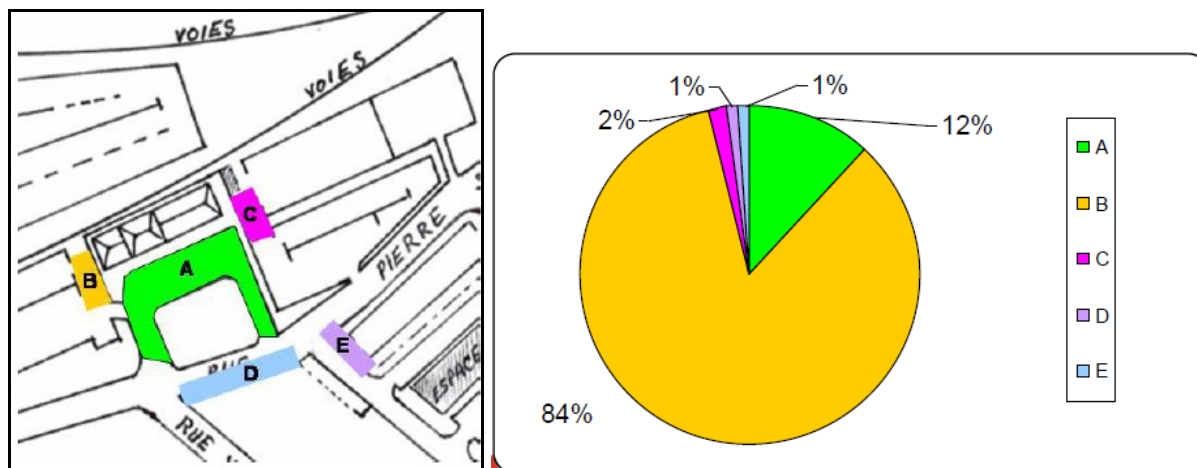


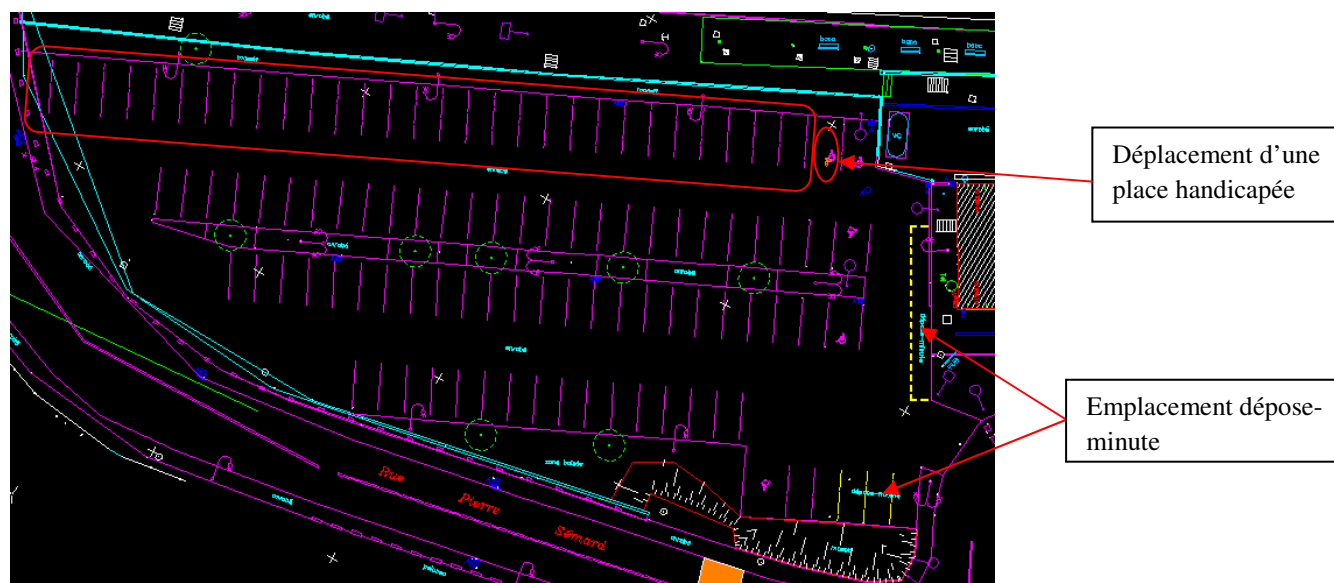
Figure 25: Enquête dépose minute. Source : Enquête stationnement DEE-CODRA

L'étude révèle que sur les 99 personnes interrogées, plus de 4 déposes reprises sur 5 se font sur le parking P2, sur un emplacement dédié à cet usage. L'aire de dépose-reprise aménagée sur le parking P3 est très peu utilisée, sauf pour du stationnement à la journée. Le faible marquage de la zone peut expliquer cette situation.

Et le parvis réservé aux bus, cars et taxis est également utilisé par les usagers à hauteur de 12%.

L'aménagement

Donc les aménagements seront sensés équilibrer ces zones de stationnements temporaires en supprimant la dépose minute du parking P3 et en évitant les déposes reprises du parvis. De ce fait, il faudra augmenter le nombre de place dépose-minute sur le parking P2. Certaines places handicapées seront déplacées et rapprochées de l'entrée.



Plan 1: Aménagement du parking P2 en dépose minute. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

L'aménagement du parking P2 offre 6 places dépose minutes où le stationnement supérieur à 20 minutes sera interdit. Des panneaux indicateurs et d'interdiction de stationner (stationnement gênant) signaleront les deux zones. Afin de bien mettre en évidence la zone, on appliquera une résine de couleur différente ainsi qu'un marquage au sol indiquant « dépose minute ». Et il faudra retirer le panneau « dépose-minute » du parking P3, car les places redeviendront des zones de stationnements normales.



Photo 24: Panneau d'interdiction de stationner. Source personnelle

Pour réaliser ce nouvel aménagement, il faudra déplacer le parking vélo derrière la gare, à la vue des usagers. Une des places handicapées sera légèrement déplacée et l'autre sera située proche de la voie ferroviaire. Donc le marquage au sol du placement proche de la voie sera entièrement décalé. La zone centrale du parking restera inchangée ainsi que la zone inférieure. La réorganisation du parking permettra une meilleure circulation et engendra moins de risques de collisions entre conducteurs. En complément, il résoudra les conflits piétons-voitures et évitera l'anarchie de la circulation en heures de pointe.

Au final, le parking P2 comportera toujours 104 places gratuites dont 6 places dépose-minute et 5 places GIG-GIC. Le parking P3 possédera 84 places gratuites dont 2 emplacements GIG-GIC et 8 emplacements réservés à la police.

c) La revalorisation du parking vélo surveillé

Cette aire de stationnement doit être déplacée derrière le bâtiment voyageur pour être visible par les usagers SNCF afin d'éviter les vols et détériorations sur les vélos. On conservera ces consignes individuelles mais on les surveillera par une caméra. L'accès sera contrôlé par les agents SNCF et soumis à abonnement.

Le parking P1 comprendra aussi un parking à vélo surveillé. Ainsi, ce nouvel emplacement évitera aux cyclistes venant de l'Ouest la montée de l'auto-pont, non protégée par une voie cyclable. Ce parking desservira aussi les cyclistes utilisant les dessertes douces liées aux berges du Gier.

Tous ces aménagements seront visibles sur un plan 2D en annexe.



Figure 26: Emplacement des porte-vélo surveillés. Source : Enquête DEE-CODRA. Réalisation personnelle



Photo 25: Consigne individuelle à vélo. Source personnelle



Photo 26 : Porte-vélo BICI LINEA. Source : Le Moniteur (numéro spécial Avril 2007)

Le porte-vélos «Bici Linéa» a été commercialisé par Santa et Cole. En acier inoxydable, des barres transversales viennent s'appuyer sur un portant de base de 3,01 m de long. Plusieurs juxtapositions sont possibles.

Ces haies de porte-vélos constitueront une barrière protectrice entre le parking P1 et les voies ferroviaires.

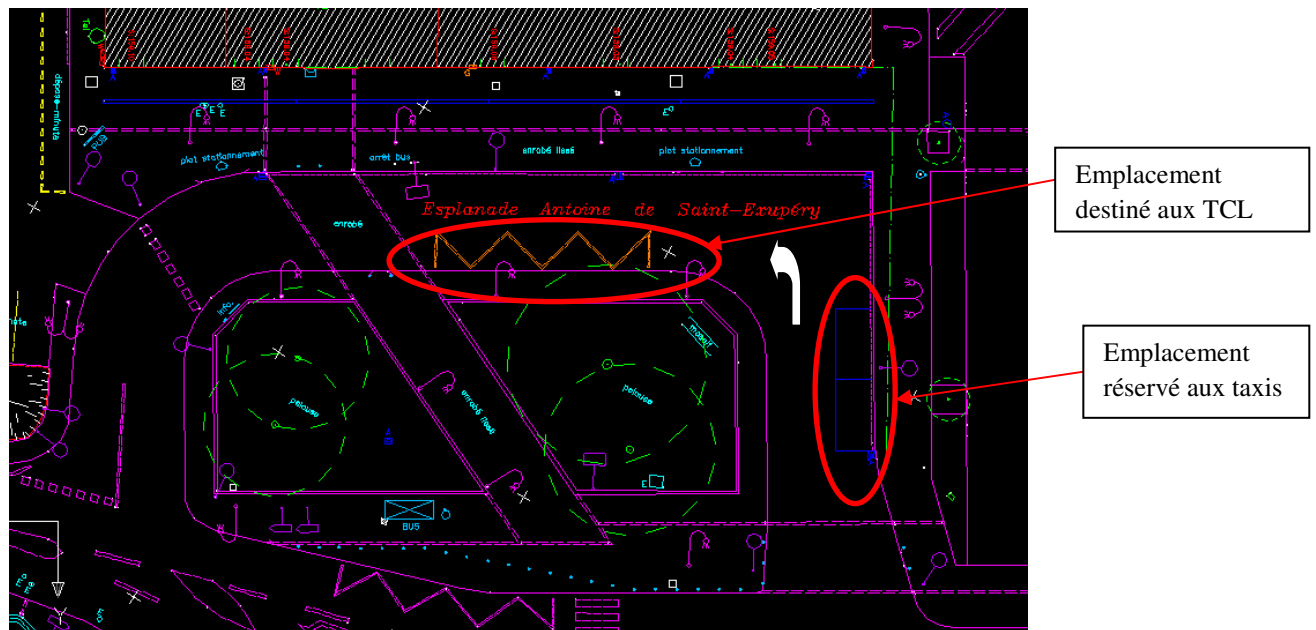
d) La séparation des emplacements taxi et TCL

Le parvis devant la gare est destiné au stationnement des bus, cars et taxis. Certaines personnes l'utilisent comme dépose-reprise. Donc en heures de pointe, ce parvis se transforme en chaos dangereux pour les usagers TCL et SNCF, pour les piétons et les conducteurs. C'est pourquoi un aménagement est nécessaire.

Un simple marquage au sol réorganisera la zone et des panneaux de signalisation donneront les indications de déplacement. Il faudra séparer le stationnement pour les TCL et les taxis.

Des panneaux d'interdiction de stationner empêcheront la dépose-reprise, qui sera permise sur la zone à cet effet sur P2. Un panneau indiquera la zone réservée aux taxis. Ces derniers ne devront pas stationner sur l'emplacement des bus et TCL sous peine de sanctions. La zone bleue des taxis a été placée de manière à ne pas empêcher les manœuvres des bus. Elle mesure 2,50 m de largeur sur 10 m de longueur.

Et le parvis de la gare est à sens unique pour éviter les stationnements anarchiques et les problèmes de circulation.



Plan 2: Emplacement des taxis et TCL sur le parvis de la gare. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

e) Traitement paysager

Le parvis de la gare est bien décoré et verdoyant. Toutefois, une touche fleurie égayerait l'esplanade verte. Pour cela, il faudrait ajouter quelques jardinières de fleurs aimant l'humidité et exigeant peu de soleil, car elles seraient disposées sous les grands arbres.



Figure 27: Parvis fleuri. Logiciel : Photoshop. Réalisation personnelle

Des pots de fleurs seront ajoutés sur P2 et P3 pour colorer ces deux aires de bitume.



Photo 27: Jardinière ONDINE. Source : Le Moniteur (numéro spécial Avril 2007)

Cette jardinière comporte un bac intérieur en polyester amovible, pouvant contenir de l'eau. Donc ces bacs n'ont pas besoin d'une grande attention.

3) La création d'un parking relais sur l'emplacement du parking sauvage

a) Les critères de réussite d'un parking relais

Définition

« Le parking relais ou parc relais, noté P+R, peut se définir comme un équipement, souvent au sol, qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport par l'optimisation du lien entre véhicules individuels et modes de transports collectifs. Il est par nature en relation avec un ou plusieurs réseaux de transports collectifs urbains ou périurbains et doit en faciliter l'accès aux utilisateurs des modes individuels (conducteurs ou passagers), principalement des voitures particulières et très marginalement en France des deux-roues. »

Source : CETUR

Ces parkings relais peuvent être aussi appelés : parc de liaison, parc de dissuasion, parc de rabattement.

Ces zones de stationnements traduisent les effets de synergie entre la trame routière de la ville et ses réseaux de transports en commun. Pour la commune de Givors, le parking relais bénéficiera en majorité aux usagers SNCF conducteurs.

Dans le cas de mon aménagement, l'aire de stationnement n'est pas située en périphérie de zones denses d'activités mais au sein d'un pôle d'attractivité. Le parking relais localisé sur la friche RFF permet d'éviter la congestion automobile quotidienne entre Lyon et St Etienne et les difficultés qui en résultent.

Les critères de réussite d'un parking relais

La réussite de ce type de stationnement dépend de nombreux critères. Nous détaillerons ici les principaux.

➤ La localisation géographique du site

Le parking relais doit être situé en amont de la zone congestionnée. Dans le cas de Givors, le parking sauvage est au centre d'un pôle attractif de la ville. Mais il permet aussi d'éviter la zone de congestion autoroutière se dirigeant sur Lyon. Donc son emplacement à proximité de la gare SNCF Givors-ville est parfait pour créer un parking relais.

➤ La desserte du site par les transports collectifs :

Le parking relais doit être desservi de manière régulière par les TER à destination de Lyon ou St Etienne et par les bus TCL sur le parvis de la gare.

➤ La taille du parking relais

Elle dépend de plusieurs critères tels que les besoins de la ville en matière de stationnement, du foncier disponible et de son impact sur l'environnement, du coût, et de son utilisation à l'année. Pour la ville de Givors, cette friche RFF constitue une opportunité dans un pôle en manque de foncier.

➤ Les aménagements à mettre en place dans ce type de parking

Tout d'abord, il faut créer un sentiment de sécurité et de propreté dans ce parking sauvage en réalisant un revêtement en asphalte, en éclairant le parking, en permettant l'accès qu'aux usagers SNCF, en surveillant le parking par des caméras. De plus, il faut égayer la zone de stationnement en rajoutant des fleurs et des arbustes tout en optimisant au maximum le nombre de stationnements créés.

b) Les enjeux du parking relais

Cet aménagement a pour priorité de répondre aux besoins de stationnement de la ville et plus particulièrement du quartier de la gare qui tend à devenir une zone de grande influence au niveau régional.

Ce parking sera gratuit, mais utilisable que pour les usagers SNCF car la zone de stationnement sera fermée par un portail s'ouvrant grâce à un titre de transport. La gratuité et la localisation du parking inciteront les individus à prendre les transports en commun ou le train afin d'éviter la congestion routière entre Lyon et St Etienne. De plus, un parking payant sur la friche engendrerait des conséquences au niveau du centre ville : les utilisateurs potentiels préféreraient stationner sur des zones gratuites plus éloignées de la gare (zone en centre ville ou en zone commerciale) plutôt que sur une zone payante (ex : 40 euros par mois). Ce

comportement s'inscrit dans une démarche environnementale répondant à la politique de la ville. D'un autre côté, ce parking permettra de fluidifier la circulation de la ville grâce à un accès spécifique pour la gare Givors-Ville.



Photo 28: Parking sauvage sur la friche RFF où sera réalisé le parking relais. Source personnelle

c) Présentation du nouveau parking

Après un diagnostic précis de l'aire de stationnement P1 qui mesure un peu plus de 2 hectares, deux variantes de parking s'exposent à nous. En préalable et pour les deux situations il est nécessaire d'effectuer quelques travaux de nettoyage.

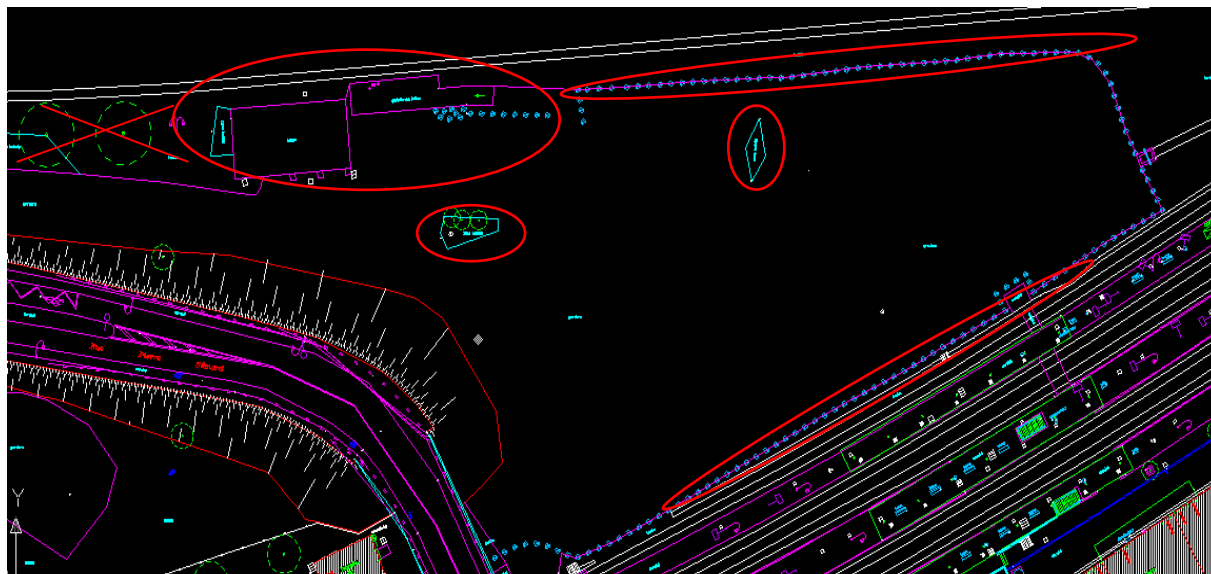
Tout d'abord, il faut retirer les roches qui longent la voie ferrée et ensuite, supprimer les zones boisées et la plateforme en béton. On conservera seulement une voie sur les quatre anciennes dans l'optique d'un projet futur de tram-train. Et pour terminer, il faut aplanir l'entrée du parking P1 et retirer les ronces.



Photo 29 : Butte non entretenue. Source personnelle



Photo 30: Rails anciens. Source personnelle



Plan 3: Friche RFF (parking P1). Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

Variante 1 : aménagement de P1

P1 offre une réserve foncière non négligeable et des capacités à exploiter comme la présence d'anciennes voies ferrées et un accès souterrain assez large pour être emprunté par une automobile. Ce tunnel se situe au Sud Ouest du parking et débouche sur l'impasse Pierre Sémard.

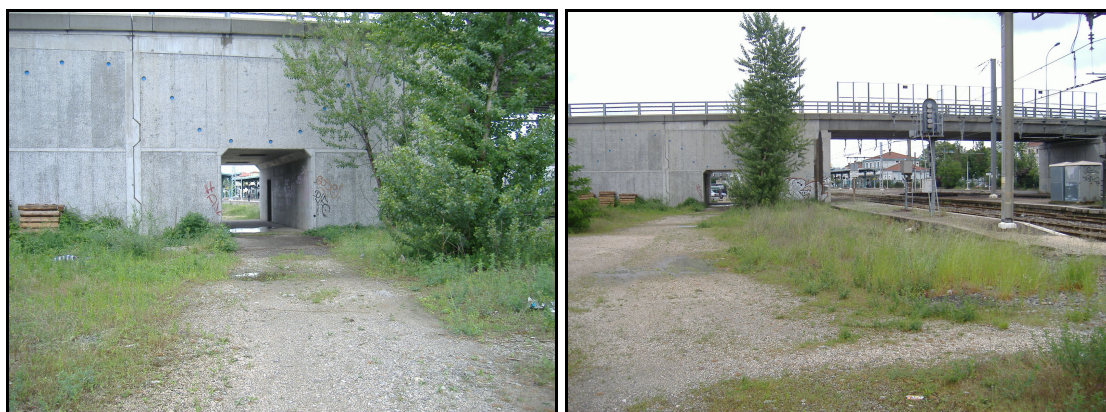


Photo 31: Tunnel d'accès. Source personnelle

Dans le cas de cette variante 1, l'aménagement de P1 sera défini par cette nouvelle issue.

Le parking fonctionnera selon un sens de circulation très précis (cf. Annexe 1). L'entrée s'effectuera au Nord-Ouest, sur la rue de Montrond. Ceci implique un aménagement du carrefour et la soustraction des massifs sauvages qui formaient une barrière naturelle aux conducteurs. L'entrée du parking comprendra une barrière d'accès fonctionnant grâce aux titres de transports ou abonnement.

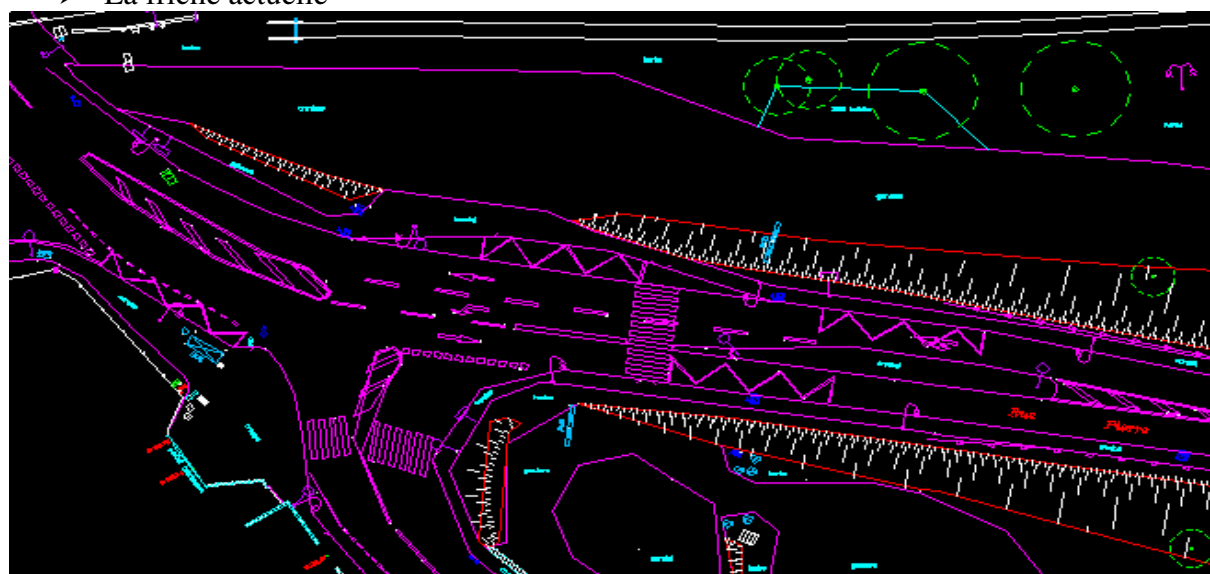


Photo 32: Impasse Pierre Sépard. Source personnelle



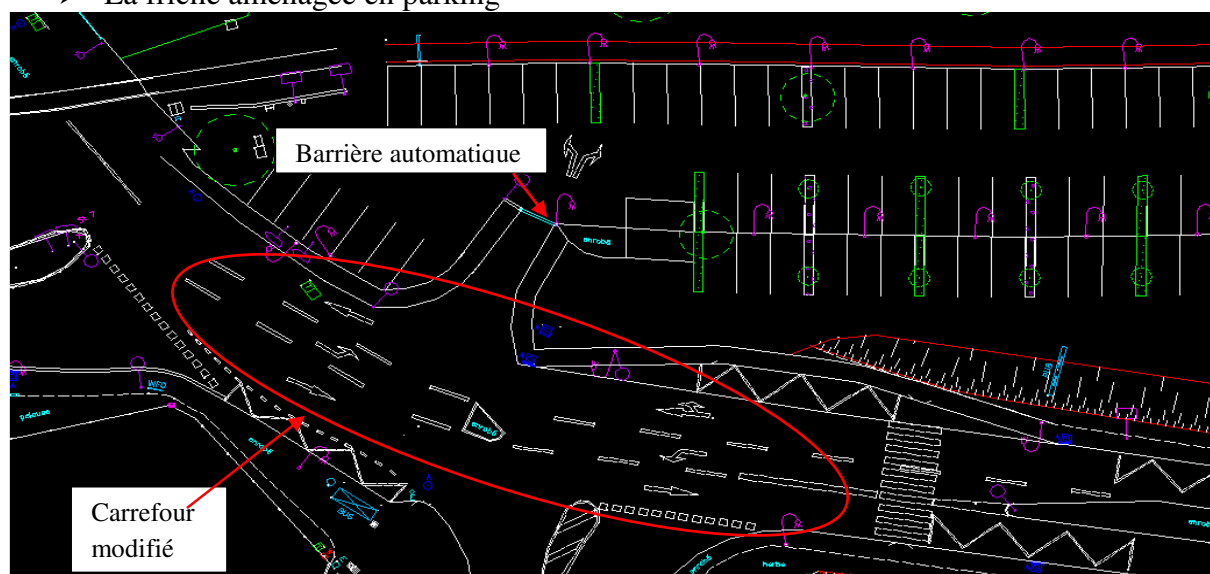
Photo 33: Carrefour de la rue Montrond et Pierre Sépard. Source personnelle

➤ La friche actuelle



Plan 4: Ancienne entrée de P1. Logiciel : AutoCAD

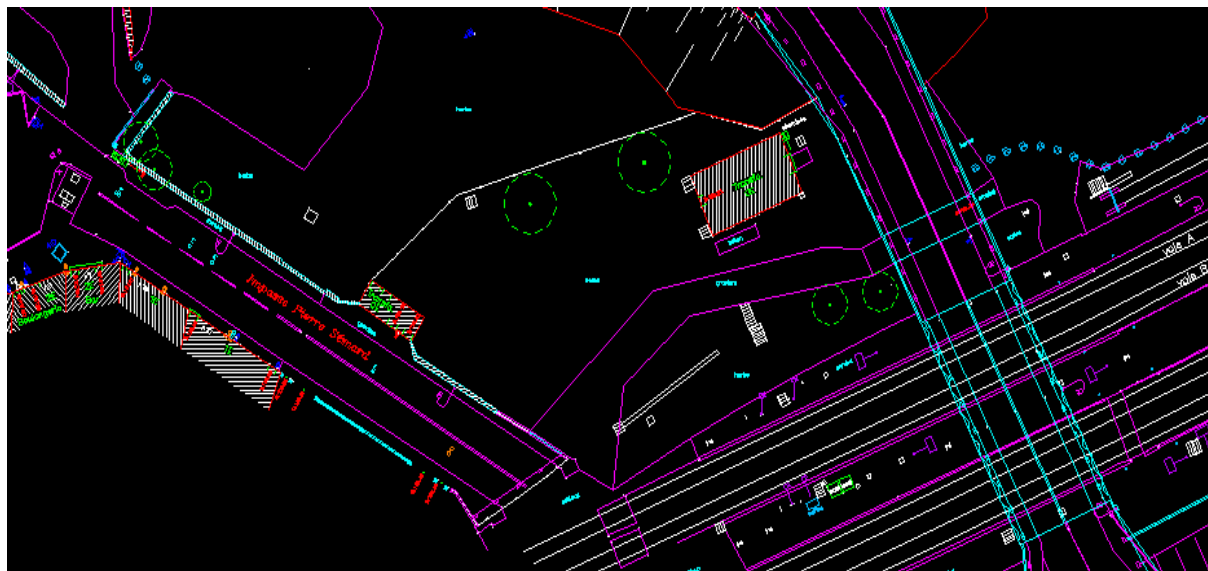
➤ La friche aménagée en parking



Plan 5: Entrée de P1. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

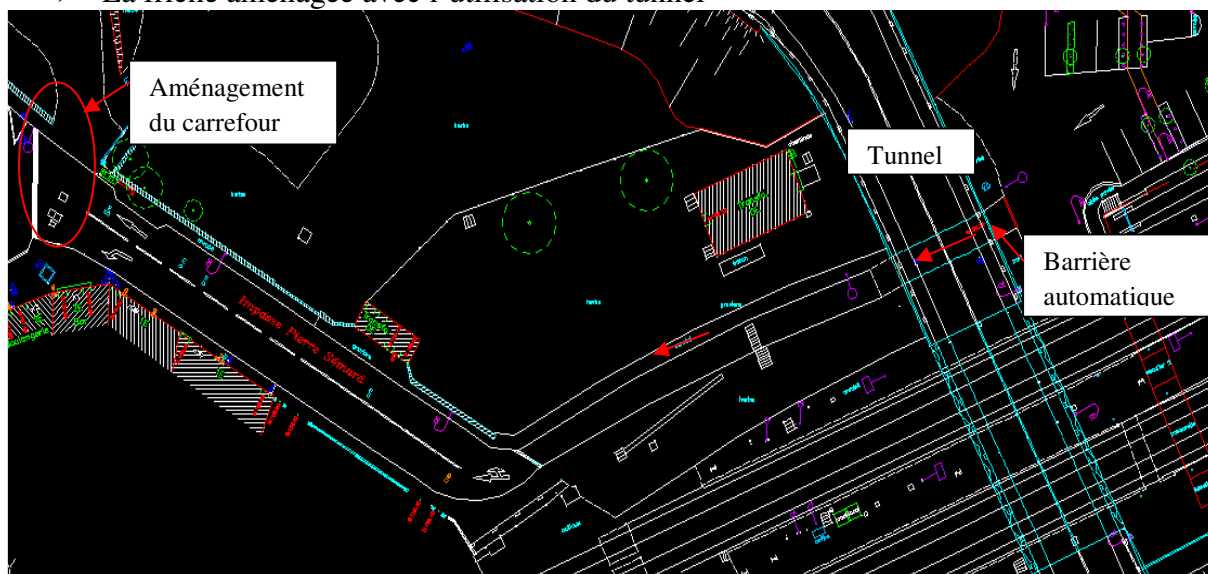
La sortie comportera aussi une barrière automatique. Ces deux accès seront sécurisés par une caméra de surveillance. L'utilisation du tunnel nécessitera l'élargissement et la réalisation d'une voie routière qui relie le parking à l'impasse Pierre Séward. Puis cette dernière à sens unique conduira à la rue Pierre Séward. Un panneau de signalisation « Stop » indiquera la priorité et deux autres montreront les voies à sens unique. Par conséquent, une boucle de circulation s'effectuera au sein du quartier de la gare afin de décongestionner les accès à la gare.

➤ La friche actuelle avec son tunnel non utilisé



Plan 6: Avant l'aménagement. Logiciel : AutoCAD

➤ La friche aménagée avec l'utilisation du tunnel



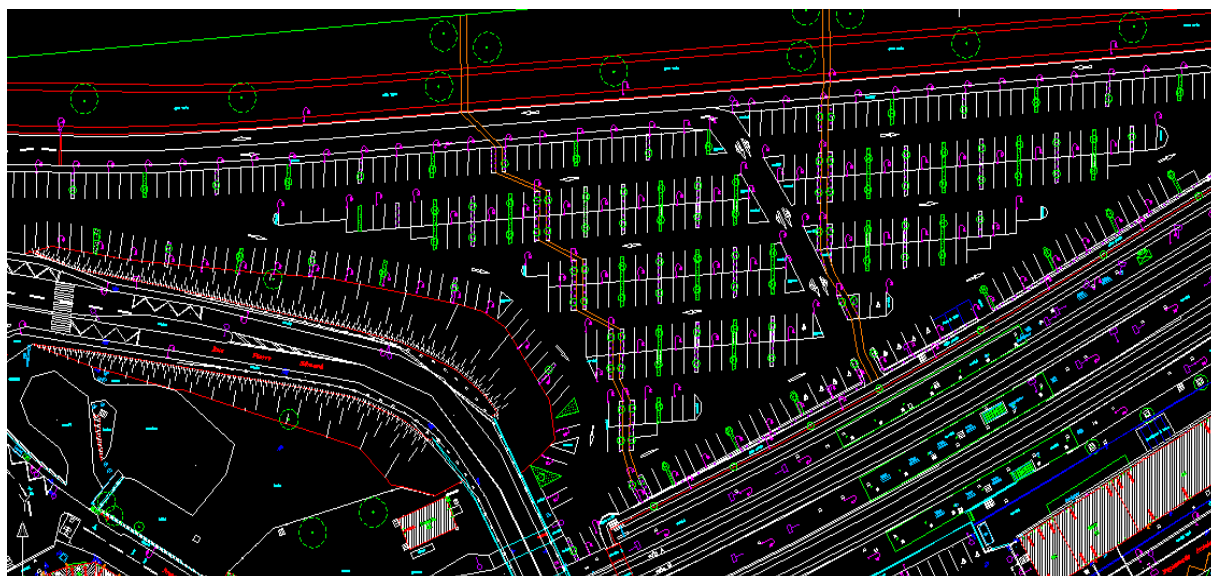
Plan 7: Sortie de P1 sur l'impasse Pierre Séward. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

Cet agencement offrirait 522 places de stationnement dont 8 places handicapées au lieu de 341 actuellement. Ce gain de places s'explique par l'organisation du parking, la présence d'allée de largeur mesurant au minimum 4,50m et la destruction des plateformes en béton et des arbres. Une place de stationnement mesure 2,50 m de largeur sur 5m de longueur. Et une

place handicapée s'étend sur 3,50 en largeur et 5m en longueur. Le parking prévoit au minimum 3m de long pour manœuvrer. Des chemins d'accès serpenteront sur le parking (couleur orange sur le plan) et relieront les « dessertes douces » des bords du Gier. Sur le terrain, ces accès mesureront 1,50m de largeur et seront surélevés pour favoriser la sécurité des piétons ou cyclistes. En outre, ces accès auront aussi un rôle de ralentisseurs sur l'ensemble de la zone de stationnement.

Variante 2 : aménagement de P1

La deuxième variante de P1 comporte 517 places de stationnements dont 10 sont destinées aux personnes à mobilité réduite. Donc le nombre de places varie peu d'un aménagement à l'autre. Le deuxième parking présente la même largeur d'allée (4,50m). Le parking fonctionne dans un sens de circulation unique, basé sur un système de ceinture. La desserte routière entoure les places de stationnement. Un trottoir d'une hauteur importante sépare la voie de desserte du parking aux places de stationnement. Ce fonctionnement est observable sur le plan topographique en annexe 2.

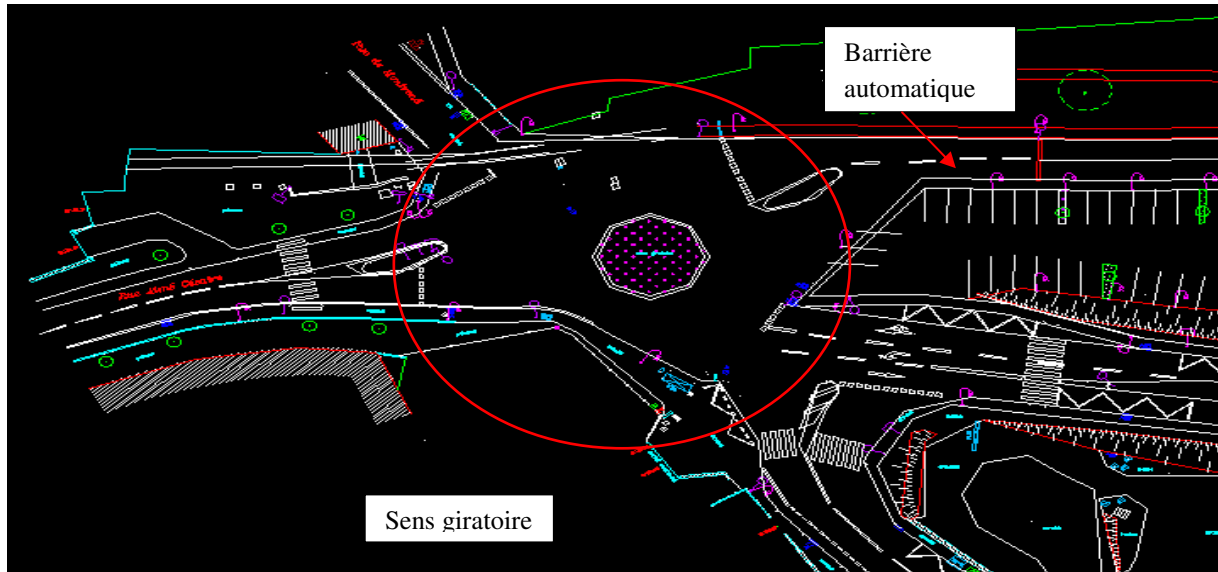


Plan 8: Variante 2 du parking P1. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle

Le changement s'effectue sur l'entrée et sortie du parking qui se situent au même endroit. Elle comporte aussi une barrière automatique. Pour éviter la congestion en heures de forte affluence de la rue Pierre Séward qui mène au parking, on met en place un carrefour giratoire afin de répartir les flux de circulation.



Photo 34: ancienne entrée de P1. Source personnelle



Plan 9: Sens giratoire. Source : AutoCAD. Réalisation personnelle

Le parking sera sécurisé et surveillé par l'intermédiaire de caméras de vidéosurveillance qui filment la ville.

d) Traitement paysager

La gare de Givors-Ville représente un vrai enjeu de revalorisation urbaine, victime d'une désindustrialisation marquante. C'est pourquoi notre aménagement primera sur un aménagement verdoyant et coloré, confortant une idée de redynamisation du quartier voire de la ville. Les éléments ci-dessous dépeignent plus précisément ce rajeunissement urbain.

L'allée pavée

Cette allée se situera entre le parking et la voie ferrée la moins empruntée. Pour des raisons de sécurité, elle sera bordée par des barrières continues et transparentes. Des plantes de rocailles (alyse, œillets ou pétunias) ainsi que du laurier rose, égayeront l'allée. Ces plantes et arbustes sont résistants et très colorés. Ils exigent peu d'entretien.



Photo 35: Laurier rose et pétunias. Source : Guide CLAUSE

La petite aire de repos

Elle se situera au nord est du parking, protégée par un trottoir haut. Ce lieu est relié par l'allée et sera à l'opposé de la passerelle. Elle sera protégée par un arbre et comprendra plusieurs bancs.

Le mobilier urbain

La gare mise sur son mobilier urbain pour instaurer un sentiment de bien-être, loin de l'attente stressante des transports en commun. Le choix de ce mobilier urbain constitue une étape relativement importante. En effet, il doit satisfaire l'ensemble des acteurs communaux et répondre aux besoins des usagers. Ce mobilier sera moderne et sobre pour les poubelles, les bancs et parc à vélos tandis que les luminaires seront intrigants. Ils transformeront ce parking en aire de stationnement du futur.



Photo 36: Mât Volta

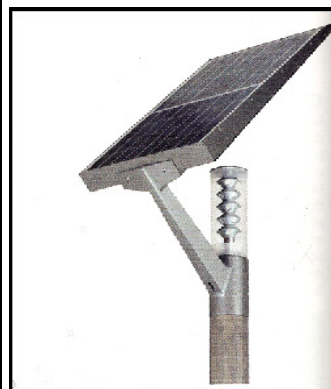


Photo 37: Banquette Eclipse.

Source : Le Moniteur



Photo 38: Poubelle Moshi



Photo 39 : Poubelle pour cigarettes.

Source : le Moniteur

Le banc Eclipse comporte des piétements en fonte grise et une assise en bois traité lasuré. Il peut accueillir quatre personnes ; mesurant 1,80m de largeur pour 80 cm de hauteur.

Le luminaire Volta s'inscrit dans une démarche d'éco conception car il fonctionne de manière autonome, sans raccordement et sans terrassement, grâce à l'énergie solaire et les LED haute luminosité et des capteurs photovoltaïques.

La corbeille Moshi est simple esthétiquement et fonctionnelle. Elle est habillée sur ses quatre faces de planche en lamellé-collé, matériau encourageant une démarche de développement durable.

Et la poubelle pour cigarettes est nécessaire pour entretenir des espaces gares non-fumeurs.

Des allées verdoyantes et fleuries

D'une façon générale, les places de stationnement sont regroupées en six unités, bordées de part et d'autre d'allées de lavande ou de pelouse. Quelques arbres de judée parsèmeront le parking et plus particulièrement le long de la desserte douce (en orange sur les plans topographiques). Dans tous les cas, ces plantes de rocailles ou arbustes exigent peu de soin. Ils sont résistants à la chaleur et aux intempéries tout en étant chatoyant.

Le massif bordant l'autopont sera entretenu et insistera sur la dynamisation esthétique de la gare.

Une allée verte s'étendra entre les deux anciennes voies ferrées, assombrie par des haies de lauriers.

Un entretien des abords et des accès de la gare

Le souterrain sera repeint encore une fois. Et les bouts de voies ferrées entassés seront déplacés et rangés pour laisser libre place à l'aire de repos.

Et d'une manière générale, les usagers du parking n'auront plus à se salir les pieds et à slalomer entre étendues de boue et d'eau car P1 comprendra un revêtement en asphalté. Cette zone étant classée inondable, le drainage ainsi que le choix des matériaux de base sont primordiaux et doivent permettre l'absorption et l'écoulement de l'eau. En outre, il faudra prévoir un retraitement des eaux usées par la pollution afin de ne pas polluer les nappes phréatiques déjà bien endommagées par l'ancien site VMC voisin. Toutefois, dans un souci de manque de connaissance et de temps, je laisserais le soin à nos collègues du Génie Civil d'étudier tous les aspects techniques qu'exige ce parking.

e) Tarification et gestion du parking

La tarification du parking

D'après l'enquête DEE-CODRA, les usagers SNCF conducteurs souhaitent avoir une tarification attractive dans l'optique d'un stationnement payant. Puis ensuite, ils aspirent à des conditions de confort et de sécurité.

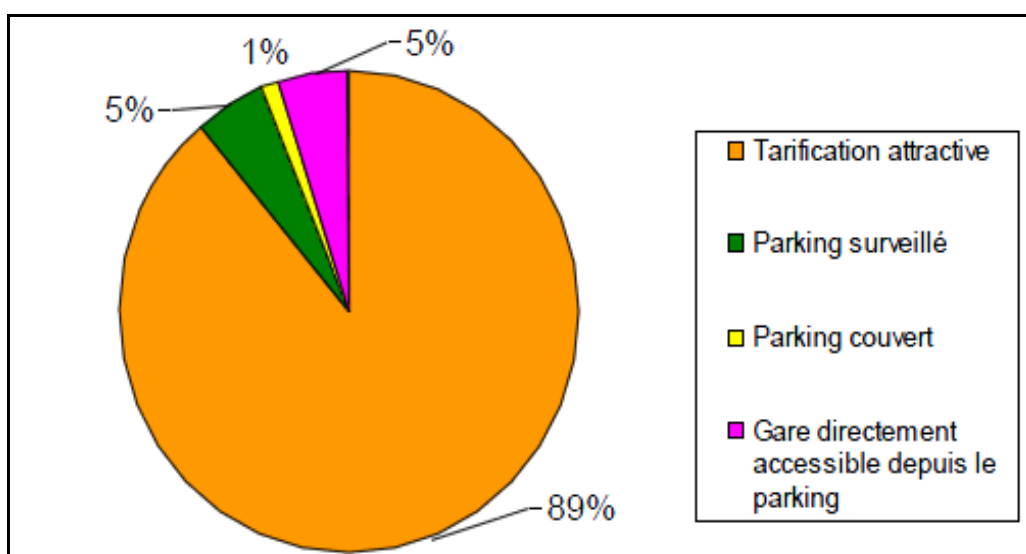


Figure 28: Conditions d'un stationnement payant. Source : Enquête DEE-CODRA

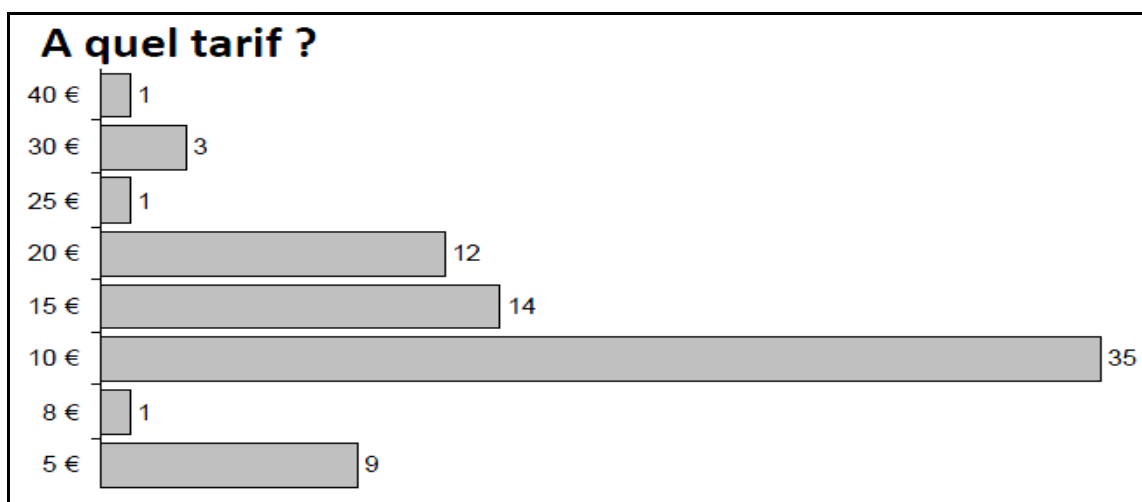


Figure 29: Tarif des personnes prêtes à payer. Source : Enquête DEE-CODRA

46% des usagers souhaiteraient payer pas plus de 10 € par mois, 13% mettraient moins de 10€ et 41% seraient prêt à mettre plus de 10€. Donc **80%** seraient prêt à payer entre 10 et 20€.

Or un parking sécurisé par des caméras de vidéosurveillances, avec des services et un gardien, une barrière automatique, comprenant des allées fleuris et entretenues, un revêtement convenable, exige en moyenne 40€ par usager par mois. Donc nous sommes loin des exigences des usagers. Pour réduire le coût, aucun service ni de gardiens seront à disposition sur le parking. Seules les caméras assureront la surveillance de la zone. Toutefois, les fleurs, arbustes, le mobilier urbain et le revêtement seront maintenus pour le confort de tous.

Donc le parking ne sera pas payant ou très peu mais il sera fermé par une barrière automatique. Cette dernière fonctionnera grâce à des tickets SNCF au jour ou des abonnements mensuels. Ainsi, ce système privilégiera l'accès aux usagers SNCF. D'un point de vue technique, la puce magnétique de la carte OURA pourra ici ouvrir aussi la barrière automatique. On peut aussi envisager un accès payant identique aux autres parkings de la ville pour les personnes ne possédant aucun titre de transport (SNCF, TCL, ...).

Le paiement de ce parking d'une grande emprise foncière engendrerait des bouleversements sur les quartiers voisins de la gare. Les individus choisiraient de se garer sur des zones non destinées à l'usage SNCF (stationnements particuliers, parking de zone commerciale, ou futur parking de la zone d'activité adjacent à la friche).

La gestion du parking

Le parking P1 sera principalement géré par la communauté urbaine du Grand Lyon. L'organisme, la communauté ou la collectivité qui décide de l'aménagement sera aussi son gestionnaire.

Cependant, dans l'éventualité où le service public délèguerait à un prestataire privé, la collectivité aurait un mode de gestion en régie.

4) La création d'une passerelle

A l'origine, ce nouvel aménagement devait prolonger le souterrain actuel afin de sécuriser l'accès piétons du parking P1 aux quais. Cependant, depuis 2005, la loi « handicap » exige l'aménagement des gares de catégorie 1 (gare de forte affluence) pour permettre l'accès aux

personnes comportant n'importe quel handicap. La gare de Givors-Ville étant de catégorie 1, elle doit d'ici 2015 permettre l'accès pour tous. Givors est inscrite dans le schéma d'accessibilité régional.

Pour répondre à cette loi, Givors doit se munir de rampes d'accès pour personne à mobilité réduite. Des études ont été réalisées sur l'accès du souterrain avec rampes. Or la largeur des quais ne serait pas adaptée pour recevoir un tel aménagement.

Donc pour résoudre ce problème, la gare de Givors-ville doit se munir d'une passerelle. Cette dernière serait localisée à l'ouest de la gare où les quais sont plus larges. Elle comprendra trois ascenseurs menant à chaque quai, ce qui répondra à la loi handicap 2005. Elle mesurera 27 m de longueur sur 3m de largeur. Tous les éléments techniques pour cet aménagement sont en cours de réalisation.

En outre, le prolongement du souterrain aurait favorisé ce sentiment d'insécurité. Et d'un point de vue tarifaire, le coût de l'allongement du souterrain et du forage est supérieur au coût d'une passerelle (sauf ascenseurs). Puis au niveau technique, l'installation d'un souterrain aurait paralysé la gare plus de temps que l'ajout d'une passerelle faite en quelques heures (construction à côté de la zone de l'installation puis déplacée pour l'installation).

5) Estimation des coûts et financement

a) Le coût du parking relais et de la passerelle

Le parking relais

Le tableau ci-dessous n'est qu'une estimation du coût engendré par la réalisation d'un parking relais.

Ce coût est approximatif. Il est en effet difficile de l'estimer réellement, tant ce sujet demande une étude rigoureuse dans de nombreux domaines.

Opérations	Quantité	Prix unitaire (HT)	Prix Total (HT)
Travaux préliminaires			
mise en place du chantier		approximatif	5000 €
terrassement de l'entrée du parking	≈ 350 m ²	approximatif	10 000 €
Réseaux			
écoulement des eaux pluviales	inconnu	1000€ le m linéaire	à prévoir
écoulement des eaux usées	inconnu	1000€ le m linéaire	à prévoir
éclairage	90	inconnu	à prévoir
Voiries			
revêtement au sol (m ²)	20 000,00	30,00 €	600 000 €
marquage au sol (m ²)	6 425,00	70,50 €	452 962 €
marquage places handicapées	140	61,60 €	8 624 €
marquage bus (m ²)	100	70,50 €	7050 €
Ouvrages :			
Bancs	3	282,00 €	846 €
panneaux	6	107,10 €	643 €
poubelles	8	197,00 €	1 576 €
poubelles fumeurs	4	311,20 €	1 245 €
parc à vélos	3	2 210,00 €	6 630 €
Traitements paysagers			
lavande	inconnu	inconnu	500 €
arbres (lauriers rose)	≈ 80	3,10 €	248 €
jardinière en pot	2	210,00 €	420 €
jardinières de pétunia	140 m	approximatif	500 €
Main d'œuvre Installation			10 000 €
Aléas	10%	du total	110624 €
TOTAL			1 216 868 €

D'un parking relais à l'autre, le coût varie peu. Cette estimation ne comprend pas le coût du réseau d'éclairage, celui des eaux pluviales et usées. D'une manière générale, une place de parking coûte environ 5000€. Donc le parking relais P1 est estimé à 2 610 000€.

La passerelle piétonne

N'ayant aucun document technique sur la réalisation d'un tel projet, le coût d'une passerelle piétonne avec trois ascenseurs m'est inconnu. Toutefois, il peut représenter jusqu'à 6 millions d'euros.

b) Le financement

L'aménagement du quartier de la gare, projet à la charnière de l'urbanisme et du transport, est une opération complexe mobilisant de nombreux partenaires. Le coût de ces aménagements sera réparti entre toutes ces institutions.

Les nouveaux agencements du parking P2 et P3 ainsi que la passerelle seront financés par la SNCF. La communauté urbaine du Grand Lyon prendra en charge la majorité du coût de construction du parking, complété par la SNCF et le Conseil Régional. En effet, le Grand Lyon a destiné dans son budget 2009, 15 millions d'euros aux aménagements publics, dont 5 millions d'euros sont à la charge de la CCRS (Communauté de Communes de Rhône-Sud). Et l'amélioration de la signalétique et de la sécurité du site concernera surtout le Conseil Général du Rhône.

Des subventions supplémentaires pourraient être apportées par l'Europe, le SYTRAL, et le département du Rhône et RFF.

Toute cette répartition de financement reste cependant des suppositions car le quartier est aujourd'hui au cœur de plusieurs projets.

En résumé, les propositions d'aménagements décrites dans cette partie prévoient :

- L'aménagement des accès à l'entrée principale de la gare
- La réorganisation des zones de stationnement devant la gare (P2 et P3 et parvis du bâtiment voyageur)
- La création d'un nouveau parc à vélos surveillé
- La création d'un parking relais offrant environ 520 places sur la friche RFF
- L'aménagement du carrefour routier d'accès conducteur au parking P1 (sens giratoire ou création d'une nouvelle voie impasse Pierre Sémard)
- La création d'une passerelle piétonne pour accéder à la gare
- Le traitement paysager de la zone de la gare grâce à un nouveau mobilier urbain et plusieurs espaces verts et fleuris.

Donc l'aménagement de la gare représente un coût très important.

CONCLUSION

Givors est une ville en pleine expansion grâce à sa localisation entre les agglomérations lyonnaise et stéphanoise. De ce fait, ses réseaux autoroutiers et ferroviaires sont quotidiennement saturés. C'est pourquoi une politique d'amélioration de ces réseaux s'est mise en place, en collaboration avec la ville de Lyon. L'agglomération lyonnaise tend à asseoir son influence par l'intermédiaire de la ville de Givors en la transformant en pôle régional en liaison avec St Etienne. Ce phénomène explique aussi la situation de la commune au cœur de nombreux projets.

Sa constante évolution a rendu plus difficile le diagnostic et le résumé des dysfonctionnements. Mon projet traitant de l'aménagement du quartier de la gare, il nécessiterait plusieurs années d'étude pour évaluer l'importance et l'attractivité de ce pôle. Les propositions d'aménagement présentées dans ce rapport ont cherché à répondre aux exigences des usagers SNCF, des utilisateurs des transports en commun et des Givordins. Elles se sont concentrées sur l'amélioration du stationnement aux abords de la gare, ainsi que la sécurisation et l'amélioration des accès conducteurs et piétons et de l'interconnexion entre les différents modes de transport. A une petite échelle, ces propositions ont suggéré l'agencement de deux parkings existants ainsi que la création d'un parking relais sur une friche RFF. Puis le projet a pris en compte une dimension importante : le traitement paysager dans une ville abîmée par l'industrialisation passée. D'un point de vue général, la création de ces parkings tend à faciliter le désengorgement de la ville aux heures de forte affluence. L'entretien paysager égaye une ville monotone et s'inscrit dans une politique environnementale en faveur du développement durable.

Les propositions d'aménagement n'ont pas traité l'intérieur du bâtiment voyageur ni de toutes les améliorations des différentes voies d'accès. Par exemple, on aurait pu mettre en place des voies cyclables sur la route Pierre Sémard.

Ce projet a été très enrichissant même si j'ai le regret de n'avoir pu traiter la globalité de l'étude du quartier de la gare et ses conséquences au niveau de la ville voire du département. Mais le temps imparti et les connaissances d'une étudiante en première année d'aménagement ne permettent pas la réalisation d'un projet d'une telle ampleur nécessitant plusieurs années et faisant intervenir plusieurs acteurs.

En outre, ce projet m'a permis d'appréhender le métier d'aménageur comme unité dans un ensemble dynamique, en collaboration avec d'autres acteurs (architecte, géomètre, métiers du Génie Civil) et en accord avec les utilisateurs. L'agencement de tous ces métiers permet une politique d'aménagement dynamique.

Bibliographie

Ouvrages

JARRIGE (J-M.), MARGAIL (F.)- *Parcs relais*- BAGNEUX : CETUR, 1993-236p

AGENCE MEDIA- *Tout savoir sur les secrets et les astuces des jardins d'autrefois*-
SELECTION DU READER'S DIGEST, 2005- 304p

CLAUDE (L.)- *Graines d'élite clauze*- BRETIGNY-SUR-ORGE : GUIDE CLAUDE, 1987-
698p

Revues

DAVOINE (G.) – « Le Moniteur »- *Spécial Aménagement, Urbanisme, Paysage, Territoires* -
avril 2007 – 146p

BENTAYOU (G.), CROSSONNEAU (N.) – « Techni. Cités » - *Les pôles d'échanges : sortir
du carcan technique* – Septembre 2005 – p27 à 33

Rapports

ALTENBURGER (Aurélie) – *Le quartier de la gare à Sarreguemines* -61p
Projet individuel : ING 1-Université de Tours : EPU-DA- année 2006

(Noémie) – Réorganisation du stationnement par la création d'un parking relais aux portes de
la ville – 70p
Projet individuel : ING 1-Université de Tours : EPU-DA-année 2008

Sites internet

www.ville-givors.fr, site de la mairie de Givors

www.multitud.org/, site des transports en commun de Givors

www.tcl.fr/, site des transports en commun lyonnais

www.epora.fr/, site sur les zones en friche

www.rff.fr/, site du Réseau Ferré de France

www.grandlyon.com/, site de la communauté urbaine de Lyon

www.sytral.com, site sur le gestionnaire des transports en commun lyonnais

Table des illustrations

Figures

Figure 1:Schéma de déplacements avec Lyon. Source SYTRAL. Réalisation personnelle	9
Figure 2: Localisation du quartier de la gare. Source : Géoportail	16
Figure 3: Voies d'accès à la gare. Source : Mappy. Réalisation personnelle	18
Figure 4: Disposition de la gare. Réalisation personnelle	23
Figure 5: Motifs de déplacement des trajets quotidiens. Source : Enquête SNCF 2006.....	25
Figure 6: Origine des usagers. Source : Enquête SNCF 2006	26
Figure 7: Destination des usagers. Source : Enquête SNCF 2006	26
Figure 8: Critères de choix d'utilisation du train. Source : Enquête SNCF 2006.....	27
Figure 9: Modes de transport utilisés par les usagers pour venir à la gare de Givors ville. Source : Enquête SNCF 2006.....	27
Figure 10: Type de stationnement pour les usagers en voiture de la gare. Source : Enquête SNCF 2006.....	28
Figure 11: Schéma illustrant les zones de stationnement d'études. Sources : Enquête face à face DEE-CODRA	28
Figure 12: Satisfaction des conditions de stationnement pour les usagers en gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA	29
Figure 13: Avis des usagers pour trouver de la place selon l'heure. Source : Enquête face à face DEE-CODRA	29
Figure 14: Avis des usagers pour trouver de la place selon le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA.....	30
Figure 15: Avis des usagers sur le confort et la sécurité selon le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA.....	30
Figure 16: Avis des usagers sur les itinéraires parkings/gare suivant le lieu de stationnement. Source : Enquête face à face DEE-CODRA	31
Figure 17: Motifs du stationnement à proximité de la gare. Source : Enquête face à face DEE- CODRA	31
Figure 18: Fréquence du stationnement en gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA.....	32
Figure 19: Durée du stationnement aux abords de la gare de Givors ville. Source : Enquête face à face DEE-CODRA.....	32

Figure 20: Migrations au cours de la journée pour P1. Source : Enquête DEE-CODRA 200933	
Figure 21: Migrations au cours de la journée pour P2. Source : Enquête DEE-CODRA 200934	
Figure 22: Migrations au cours de la journée pour P3. Source : Enquête DEE-CODRA 200935	
Figure 23: Migrations au cours de la journée pour P4. Source : Enquête DEE-CODRA 200936	
Figure 24: Schéma fonctionnel des parkings. Source : Enquête DEE-CODRA. Réalisation personnelle	45
Figure 25: Enquête dépose minute. Source : Enquête stationnement DEE-CODRA	46
Figure 26: Emplacement des porte-vélo surveillés. Source : Enquête DEE-CODRA. Réalisation personnelle	48
Figure 27: Parvis fleuri. Logiciel : Photoshop. Réalisation personnelle	50
Figure 28: Conditions d'un stationnement payant. Source : Enquête DEE-CODRA.....	59
Figure 29: Tarif des personnes prêtes à payer. Source : Enquête DEE-CODRA	60

Photos

Photo 1: Friche du site VMC et de la zone RFF. Source personnelle.....**Erreur ! Signet non défini.**

Photo 2: Port pétrolier de Givors	Photo 3: Halte fluviale de Givors. Source :
site de la ville de Givors	12
Photo 4: Voies d'accès à la gare. Source personnelle.....	18
Photo 5: Vue de face du bâtiment voyageur. Source personnelle	19
Photo 6: Parvis devant la gare. Source personnelle	20
Photo 7: Dépose minute à l'ouest de la gare. Source personnelle	20
Photo 8: Parking à vélo. Source personnelle.....	21
Photo 9: Parking Est de la Gare. Source personnelle	21
Photo 10: Parking sauvage devant la gare. Source personnelle	22
Photo 11: Arrière de la gare non entretenu. Source personnelle	22
Photo 12: Parking sauvage. Source personnelle.....	22
Photo 13: Quais de la gare. Source personnelle	23
Photo 14: Accès peu sécurisé. Source personnelle	37
Photo 15: Accès piéton du parking P1. Source personnelle.....	38
Photo 16: Accès non protégé traversant la ligne ferroviaire. Source personnelle.....	38
Photo 17: Devant de la gare. Source personnelle.....	39

Photo 18: Structure en acier restant de VMC et traverses entassées. Source personnelle	39
Photo 19: Limite de pierre. Source personnelle	Photo 20: Friche. Source personnelle 39
Photo 21: Ralentisseurs à la sortie de l'auto-pont et devant le commissariat. Source personnelle	44
Photo 22: Accès au parking P2. Source personnelle	44
Photo 23: Schéma d'aménagement. Source et réalisation personnelle	45
Photo 24: Panneau d'interdiction de stationner. Source personnelle	47
Photo 25: Consigne individuelle à vélo. Source personnelle	48
Photo 26 : Porte-vélo BICI LINEA. Source : Le Moniteur (numéro spécial Avril 2007)	48
Photo 27: Jardinière ONDINE. Source : Le Moniteur (numéro spécial Avril 2007)	50
Photo 28: Parking sauvage sur la friche RFF où sera réalisé le parking relais. Source personnelle	52
Photo 29 : Butte non entretenue. Source personnelle	Photo 30: Rails anciens. Source personnelle
Photo 31: Tunnel d'accès. Source personnelle	53
Photo 32: Impasse Pierre Séward. Source personnelle	Photo 33: Carrefour de la rue Montrond et Pierre Séward. Source personnelle
Photo 34: ancienne entrée de P1. Source personnelle	56
Photo 35: Laurier rose et pétunias. Source : Guide CLAUSE	57
Photo 36: Mât Volta	Photo 37: Banquette Eclipse
Photo 38: Poubelle Moshi	Photo 39 : Poubelle pour cigarettes.

Plans

Plan 1: Aménagement du parking P2 en dépose minute. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	46
Plan 2: Emplacement des taxis et TCL sur le parvis de la gare. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	49
Plan 3: Friche RFF (parking P1). Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	53
Plan 4: Ancienne entrée de P1. Logiciel : AutoCAD	54
Plan 5: Entrée de P1. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	54
Plan 6: Avant l'aménagement. Logiciel : AutoCAD	55
Plan 7: Sortie de P1 sur l'impasse Pierre Séward. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	55
Plan 8: Variante 2 du parking P1. Logiciel : AutoCAD. Réalisation personnelle	56
Plan 9: Sens giratoire. Source : AutoCAD. Réalisation personnelle	57

Cartes

Carte 1 : une commune à l'articulation de plusieurs territoires. . Source : PLU de Givors	6
Carte 2 : Carte 12:Carte du Grand Lyon et ses 57 communes. Source : Grand Lyon	9
Carte 13: Schéma des infrastructures de Givors. Source : PLU. Réalisation personnelle	11
Carte 14: Givors, un nœud de communication. Source : PLU de Givors. Réalisation personnelle	12
Carte 15: Carte des transports communautaires	14
Carte 16: Lignes principales TCL sur Givors. Source : TCL	15
Carte 17: Répartition des espaces urbains. Source : PLU de Givors	18
Carte 18: Voies d'accès à la gare. Source : Mappy	18
Carte 19: "Dessertes douce" envisagées. Source : PADD de Givors	20
Carte 20: Zonage du PLU dans le secteur de la gare. Source : PLU du Grand Lyon	25
Carte 21: Parkings et secteurs enquêtés. Source : Enquête DEE-CODRA 2009	33