

REORGANISATION D'UN QUARTIER DE GARE DANS LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORTE DE L'ISERE

La Verpillière – Isère (38)



Stage de découverte - PIND

Marine BALLET

DA3 – 2013

Tuteur :

Benjamin GAYON

REORGANISATION D'UN QUARTIER DE GARE DANS LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORTE DE L'ISERE

La Verpillière – Isère (38)

Stage de découverte – PIND

Marine BALLET

DA3 – 2013

Tuteur :

Benjamin GAYON

Avertissements

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je souhaite remercier toutes les personnes rencontrées lors de ce projet pour leur aide et leurs conseils.

- Mon tuteur, M. Benjamin GAYON, Doctorant en Aménagement de l'espace et urbanisme, Équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement (IPAPE) au Département Aménagement de Polytech Tours, qui a su m'orienter dans mes choix et qui m'a suivie très régulièrement dans mon avancement.
- M. Stéphane RABILLOUD, directeur du service Urbanisme de la CAPI, et son équipe, notamment Isabelle DEROCHE, secrétaire du service, pour leurs précieuses informations et leur intérêt pour mon projet.
- L'équipe de Info Doc Archives CAPI, pour la quantité importante d'informations et de supports qu'elle a pu me fournir généreusement.
- M. Jean-Pierre ODOUX, adjoint à l'urbanisme de la mairie de La Verpillière, pour le temps qu'il m'a accordé et les pistes qu'il a su me donner pour m'orienter dans mon projet.
- Mme Céline BERGER, ingénieur au service d'urbanisme de la commune de La Verpillière, pour les documents qu'elle m'a fourni.
- Les secrétaires de la mairie de La Verpillière pour leur disponibilité et la recherche de contacts.
- Tous les voyageurs et usagers du quartier que j'ai pu interroger, pour leur patience et l'intérêt qu'ils ont porté à mon projet.
- Léa Golfier et Cindy Fressard, étudiantes en 4^{ème} année au Département Aménagement de Polytech Tours, pour leurs relectures et leurs précieux conseils.
- Mon entourage qui m'a soutenue dans mon projet et pour leurs relectures.

Sommaire

Avertissements	3
Remerciements	4
Introduction.....	7
 Partie 1 : Présentation de la commune de LA VERPILLIERE	8
A. Une commune au cœur d’une agglomération métropolitaine	9
B. Un passé qui a favorisé le développement de la commune	11
C. Une population jeune et dynamique	12
D. Une économie basée sur le commerce	14
E. Des équipements pour tous	15
Conclusion :	16
 Partie 2 : Le diagnostic ciblé	17
A. Le quartier de la gare	18
1. Un emplacement stratégique dans la commune	18
2. Une évolution permanente du quartier	18
3. Le quartier de la gare aujourd’hui	19
B. Les problématiques rencontrées.....	25
1. Un espace de stationnement insuffisant.....	26
2. Un zone qui manque de sécurité.....	27
3. Une entrée de ville qui donne une image négative	28
4. Le projet d’implantation d’un village de marques	30
5. Une situation foncière bloquée.....	32
C. Bilan : Les enjeux	34
 Partie 3 :	35

Les propositions d'aménagement	35
A. Première phase des aménagements	36
1. Ajout de stationnement	36
2. Modification de la voirie.....	37
3. Création d'une gare routière.....	40
B. Aménagements à envisager une fois la première phase réalisée.....	42
1. Création d'une liaison verte avec le village de marques.....	42
2. Réhabilitation des fonderies	44
Conclusion	46
Bibliographie.....	47
▪ Documents d'urbanisme :	47
▪ Ouvrages :.....	47
▪ Revues :	47
▪ Sites internet :	48
Index des sigles.....	49
Annexes	50
Tables des illustrations	54
Table des matières	55

Introduction

Village relativement ancien du nord-Isère, La Verpillière a dû faire face à l'apparition de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau dans les années 1970. L'offre de logements et d'équipements divers et variés proposée par ce rassemblement de cinq communes fait de l'ombre aux communes alentours comme c'est le cas pour La Verpillière.

Cependant, cette dernière possède un avantage qui n'est pas des moindres puisqu'elle est équipée d'une gare depuis déjà plus d'un siècle. Cet intérêt particulier a aidé la commune pour se développer facilement en accueillant des industries qui utilisaient la voie de chemin de fer pour acheminer des marchandises. La liaison directe avec la métropole Lyonnaise a favorisé les échanges entre les deux communes et a permis à de nombreux Verpilliens de faire le trajet quotidiennement jusqu'à leur lieu de travail à Lyon.

Dans un contexte de crise financière avec l'augmentation des prix des carburants, et dans un souci de développement durable, les usagers se tournent de plus en plus vers un mode de transport en commun. Dans le territoire étudié ici, le train semble la solution la plus économique et la plus écologique possible. De plus, ce transport offre au voyageur qui transite entre sa commune de résidence et son lieu de travail, un avantage non négligeable : le temps. En effet la situation géographique favorable du lieu permet de relier Lyon à La Verpillière en seulement 15 minutes en train.

Aujourd'hui intégrée à la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI), La Verpillière suit les objectifs du SCoT élaboré en 2011 par l'intercommunalité. La mise en valeur et l'accessibilité des transports en commun faisant partie de ses objectifs, la commune doit permettre une parfaite accessibilité à sa gare. Malgré des aménagements réguliers, différents problèmes subsistent sur le site et orientent les voyageurs vers d'autres modes de transport.

Le quartier de la gare de La Verpillière abrite plusieurs établissements avec des fonctions différentes. C'est cette diversité des activités qui s'y trouvent et la grande échelle temporelle durant laquelle il a évolué qui donnent aujourd'hui le sentiment d'un quartier mal organisé et laissé de côté par l'agglomération.

C'est donc dans un but de réorganisation et d'optimisation des espaces que ce projet a évolué. A l'écoute des usagers et des élus, et dans un objectif d'optimisation du site, les propositions d'aménagement qui suivront le diagnostic porteront sur la création de différents équipements dans le quartier.



Partie 1 :

Présentation de la commune de LA VERPILLIERE

A. Une commune au cœur d'une agglomération métropolitaine

Située à l'Est de la métropole Rhône-Alpine du Grand-Lyon, la commune de La Verpillière est une commune au Nord du département de l'Isère (38). D'une surface de 6.6 km², elle est traversée par 2 axes de communication importants dans la région. Le premier est l'autoroute A 43 qui relie Lyon à Grenoble ou Chambéry, principales portes du nord du massif des Alpes, ou même Genève. Le second est la voie ferrée empruntée par les TER Rhône-Alpes qui font la liaison entre Lyon et Grenoble ou Chambéry.

Reliée à Lyon en 20 minutes en voiture par les voies rapides, La Verpillière subit une influence directe de la seconde ville de France qui oriente son développement en sa direction, c'est-à-dire vers l'ouest. Cependant la métropole régionale grenobloise est également à proximité puisqu'elle est accessible en 45 minutes par l'autoroute. La ville est très proche du nœud routier où se croisent les principaux axes nord-sud et est-ouest de la région, on voit donc que la commune de La Verpillière bénéficie d'une situation géographique privilégiée qui lui confère un rôle d'interface au cœur de la région Rhône-Alpes. En addition aux infrastructures de transport traversant la ville, l'aéroport international de Saint-Exupéry et sa gare TGV situé à moins de 15 minutes en voiture offrent à La Verpillière un avantage majeur pour relier ce territoire au monde entier.

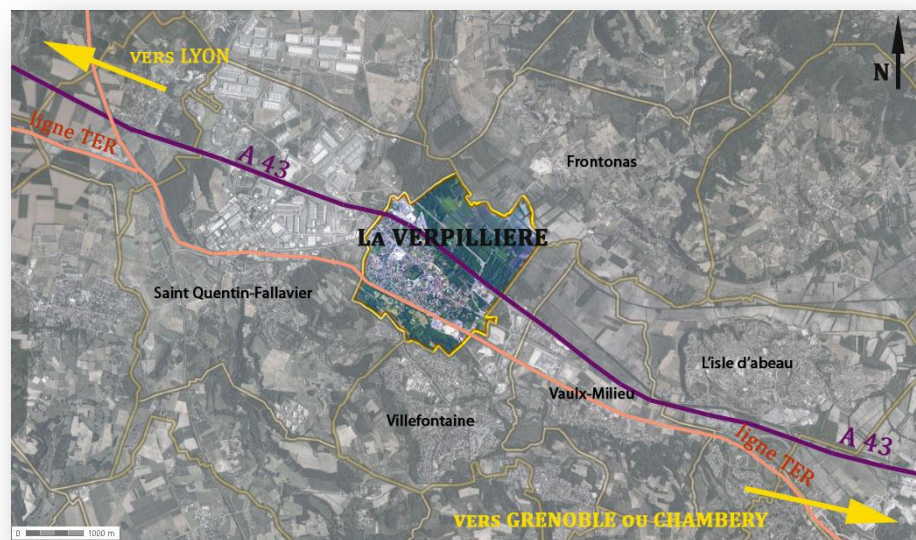


FIGURE 1 : LA VERPILLIERE TRAVERSEE PAR 2 GRANDS AXES DE COMMUNICATIONS

Source : fond de carte : photo aérienne - www.geoportail.fr

Réalisation : Marine Ballet - Photoshop

Depuis 2008, Patrick MARGIER, sans étiquette politique, est maire de la commune, il a succédé à Achille PAOLI, maire RPR pendant presque 20 ans.

La Verpillière fait aujourd'hui partie des 21 communes composant la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère (la CAPI) qui a été créée au 1^{er} janvier 2007. Couvrant une superficie totale de 240.29 km² pour une population de 98 000 habitants, la CAPI représente actuellement le deuxième pôle urbain et économique de l'Isère après l'agglomération Grenobloise. Cette récente communauté d'agglomération s'est formée autour du syndicat d'agglomération nouvelle de L'Isle d'Abeau fondé en 1970 comprenant à l'époque 5 communes. La population des communes de la CAPI a doublé en seulement 30 ans, et aujourd'hui 29% de cette population est âgée de moins de 20 ans.

On compte actuellement environ 6 400 entreprises et 46 000 emplois sur ce territoire. De plus la CAPI dispose de 4 parcs d'activités d'envergure métropolitaine, tel le parc international de Chesnes étendu sur plus de 700 hectares sur les communes de Saint Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce. Ce parc, principalement dédié à la logistique, constitue la première plateforme logistique terrestre en France et l'une des plus grandes en Europe. En plein essor, la CAPI travaille actuellement avec l'ensemble des intercommunalités voisines pour construire la coopération métropolitaine avec le Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole et la Communauté d'Agglomération du pays Viennois. Cette volonté marque donc l'intérêt porté par les métropoles alentours d'avoir à leurs côtés une agglomération de communes récente et dynamique.

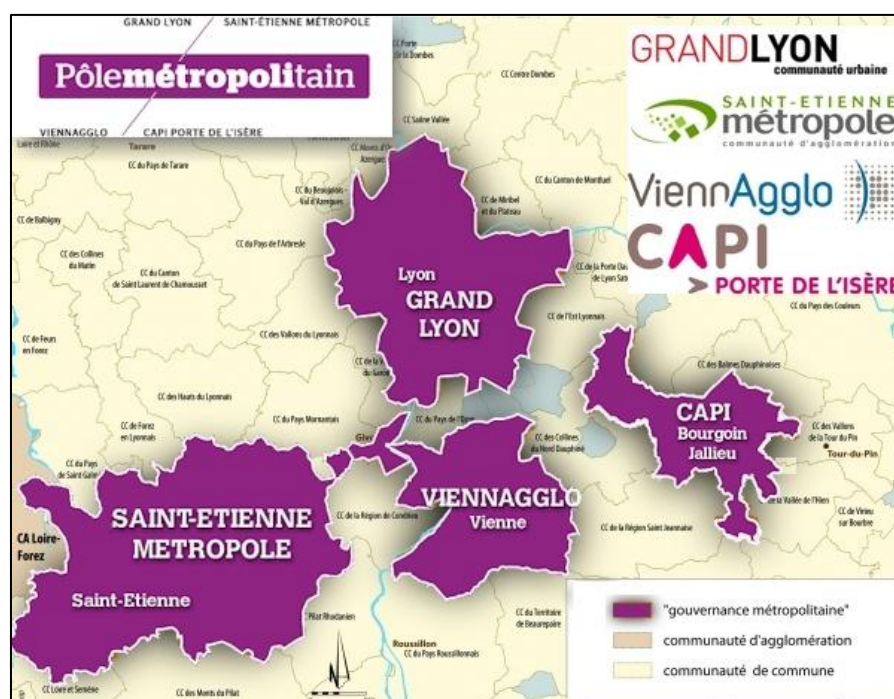


FIGURE 2 : POLE METROPOLITAIN DU G4 : LYON, SAINT ETIENNE, VIENNE, CAPI

Source : <http://www.poles-metropolitains.fr/presentation-des-poles/item/2-p%C3%B4le-m%C3%A9tropolitain-du-g4>

B. Un passé qui a favorisé le développement de la commune

Le nom de La Verpillière vient du nom latin *vulpes* qui signifie renard. La présence de ces nombreux canidés il y a fort longtemps en est probablement l'origine. Nous retrouvons d'ailleurs 2 renards sur les armoiries de la ville. A l'époque Romaine, l'habitat n'est que clairsemé au bord du grand marais, encore aujourd'hui présent. On ne retrouve la commune dans les archives de l'Isère qu'à partir 1548. Elle ne possède alors à ce moment que sa maison forte et est enfermée dans une enceinte comportant 3 tours.



FIGURE 3 : BLASON DE LA COMMUNE

Source : www.laverpilliere.eu

La voie ferrée reliant Lyon à Grenoble a été construite en 1858, et la gare de la commune le fut en 1860. L'autoroute A43 est quant à elle, très récente puisqu'elle a été ouverte en 1973 pour le tronçon entre Lyon et Bourgoin-Jallieu et en 1974 pour le tronçon Bourgoin-Jallieu – Chambéry.

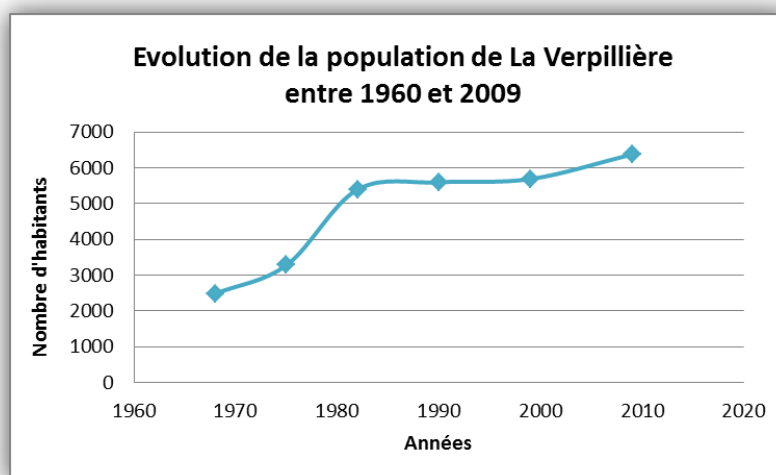


FIGURE 4: PHOTO ANCIENNE DE LA GARE

Source : <http://histoire.trains-en-vadrouille.com/viewtopic.php?f=161&t=71019>

C. Une population jeune et dynamique

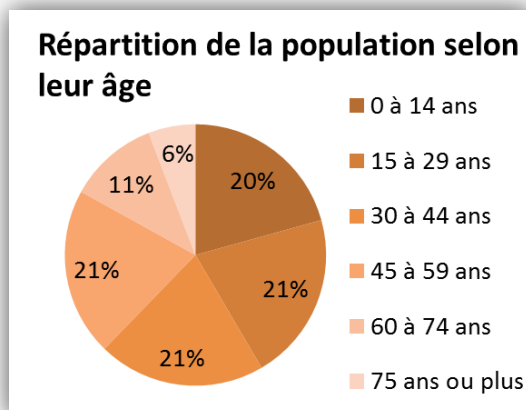
La ville de La Verpillière compte en 2009 près de 6 377 habitants. Comme nous pouvons le voir sur la figure ci-après, la population a fortement augmenté jusque dans les années 80. La population n'a cessé de croître même si entre 1980 et 2000 elle n'a augmenté que très faiblement. Ce phénomène s'explique par la présence de la Ville Nouvelle voisine qui, en plein développement, propose à l'époque une offre de logements considérable.



GRAPHIQUE 1 : EVOLUTION DE LA POPULATION

Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrements – RP1999 et RP2009 exploitations principales

Cette augmentation de population est en partie due à des taux de natalité plus élevés que les taux de mortalité et ce, depuis de nombreuses années. En 2010 par exemple la commune accueille presque 100 nouveaux nés alors qu'elle ne subit qu'un peu plus de 40 décès. Nous avons donc affaire à une population plutôt jeune. En effet, nous pouvons observer l'âge de la population Verpillienne grâce au graphique 2 suivant.



GRAPHIQUE 2 : REPARTITION DE LA POPULATION SELON L'ÂGE

Source : INSEE, RP2009 exploitation principale

La proportion d'hommes et de femmes dans la commune est à peu près équitable.

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles des habitants de La Verpillière, la majorité sont ouvriers (26,6% des plus de 15 ans), employés (25,2%) ou exercent une profession intermédiaire (25,3%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 15,1% de la population et les artisans, commerçants ou chefs d'entreprise, 7,2%. Enfin, seulement 0,6% de la population Vulpillienne travaille en tant qu'agriculteur exploitant. (*Sources : Insee, RP2009 exploitation complémentaire lieu de travail*)

Le taux de chômage de la commune en 2009 s'élevait à 11,7%.

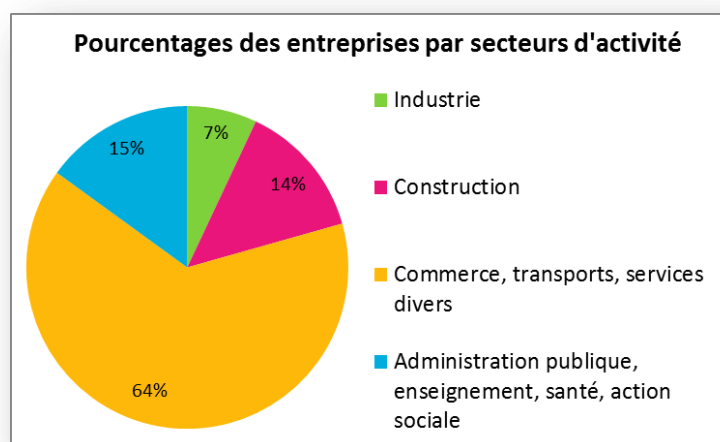
Les emplois dans la commune sont principalement localisés dans le secteur du commerce, des transports et des services divers (42,5%). Les secteurs de l'industrie et de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale représentent respectivement 27,9% et 23,5% des emplois. (*Sources : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations complémentaires lieu de travail*)

Près de 22% des Vulpilliens actifs travaillent dans la commune de résidence, 40% travaillent dans une autre commune du même département et près de 37% travaillent dans un autre département de la région. Nous verrons par la suite que cette observation n'est pas anodine puisque la proximité de La Verpillière avec la ville de Lyon (située dans le département du Rhône) amène de nombreux travailleurs à faire les déplacements quotidiennement.

En ce qui concerne le logement, dans la ville on trouve de nombreux petits immeubles qui permettent d'atteindre un pourcentage de logements en appartement de plus de 43%. Cependant les maisons individuelles restent majoritaires puisqu'elles représentent plus de 56% des logements des Vulpilliens. Trois quart des logements possèdent 4 pièces ou plus, on peut donc dire que les logements sont relativement grands. Plus de la moitié de la population est propriétaire de son logement.

Près de 90% des ménages possèdent au moins une voiture, on voit donc que la voiture doit avoir une place importante dans la ville, en outre près de deux tiers d'entre eux possèdent un emplacement réservé au stationnement.

D. Une économie basée sur le commerce



GRAPHIQUE 3 : REPARTITION DES ENTREPRISES SELON LEUR SECTEUR D'ACTIVITE AU 1/01/2011

Source : Insee, REE (Sirène)

Les secteurs d'activités des entreprises installées sur la commune les plus représentés sont ceux du commerce, des transports et des services divers. En effet, sur 286 entreprises, on en retrouve 184 dans ce secteur. Sur le total des 355 établissements de la commune, la répartition selon les secteurs d'activités est similaire à celle des entreprises. Cette répartition est semblable à celle des communes alentours car on retrouve une part du commerce très importante avec de nombreux petits commerces dans les bourgs mais aussi de nombreuses entreprises de logistiques situées dans la zone du Parc d'activité de Chesnes (commune de Saint Quentin-Fallavier), zone limitrophe à la commune de La Verpillière. L'activité économique de la commune est assez dynamique car on a compté en 2011 48 créations d'entreprises sur le territoire communal.

E. Des équipements pour tous

L'éducation :

La commune possède trois groupes scolaires maternels et élémentaires qui accueillent aujourd'hui plus de 650 élèves. Il existe également un collège (le collège Anne-Franck) qui accueille quant à lui près de 500 élèves. Enfin, l'établissement scolaire le plus important de la commune est l'externat Sainte Marie, une institution privée qui est fréquentée par près de 1 700 élèves, de la maternelle au supérieur. Cet établissement aura un rôle important dans l'étude du quartier ciblé.

La culture et les loisirs :

Un très grand nombre d'équipements publics permettent aux Vulpilliens d'accéder à une vie associative, sportive ou culturelle très dynamique.

Tout d'abord, la commune propose une salle des fêtes qui peut être le lieu d'accueil de manifestations culturelles mais qui est également accessible aux habitants de la commune pour des événements privés. Il existe aussi la Maison Girier qui est un espace culturel proposant de nombreuses expositions d'art. De plus, l'école de musique offre à de nombreuses personnes la possibilité d'apprendre par différentes méthodes la musique. Enfin la médiathèque André Malraux, en lien avec tout le réseau des médiathèques de la CAPI est un lieu d'accès à la culture grâce à une proposition de nombreux documents.

D'autre part, deux complexes sportifs ainsi qu'une piscine municipale permettent aux nombreux sportifs de La Verpillière de disposer d'équipements multiples et variés. La présence de tels équipements offrent la possibilité à plus de 25 clubs ou associations sportives de vivre et donc de proposer une multitude de choix de loisirs et sports aux habitants.

Conclusion :

Une commune dynamique grâce à sa population et ses équipements

La commune de la Verpillière est une ancienne commune agricole qui a su se développer et tirer avantage de sa situation géographique favorable en développant les activités commerciales notamment. La population y est jeune et active et a un niveau de vie confortable. Son intégration à la CAPI lui permet d'accéder à de nombreux équipements indispensables à ses habitants. La ville subit une influence directe de Lyon et les flux de personnes sont de plus en plus importants entre la métropole et La Verpillière.



Partie 2 :

Le diagnostic ciblé

A. Le quartier de la gare

1. Un emplacement stratégique dans la commune

L'urbanisation de la commune suit un axe nord-ouest sud-est qui est également l'axe suivi par l'autoroute et la voie ferrée. Les habitations sont localisées entre ces deux infrastructures de transport comme nous pouvons le voir dans le schéma ci-dessous.

Le quartier de la gare, qui est le quartier étudié dans ce projet se situe à l'entrée sud de la ville, sur la route qui mène à Villefontaine, la commune voisine au sud et à l'est. La zone de projet dépasse légèrement sur la commune de Villefontaine, le long de la route.

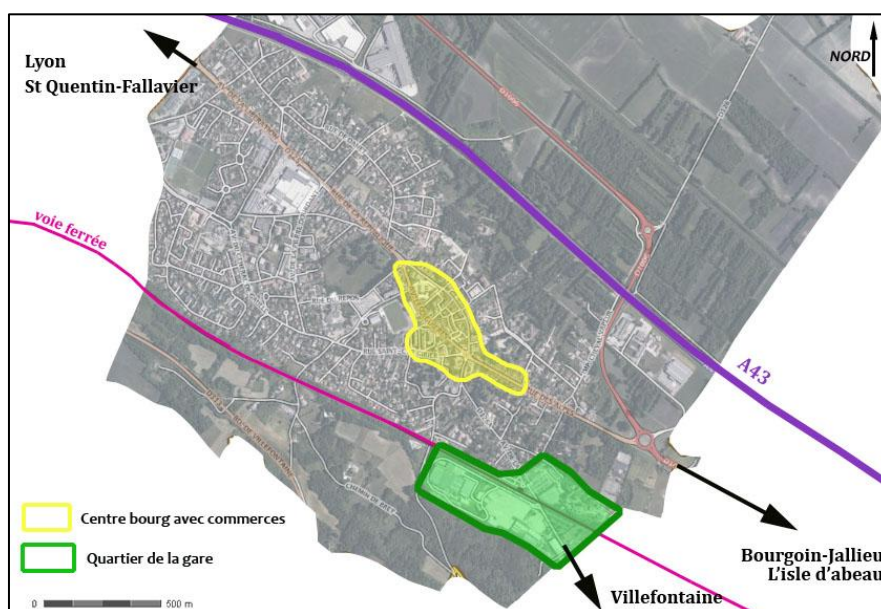


FIGURE 5 : SITUATION DU QUARTIER D'ETUDES DANS LA COMMUNE

Source : Fond de carte : photo aérienne – www.geoportail.fr

Réalisation : Marine BALLET – Photoshop

2. Une évolution permanente du quartier

Ce quartier est relativement ancien puisque la gare y a été construite en 1860. Il a évolué en fonction de la gare mais a aussi permis l'accueil d'infrastructures importantes qui ne pouvaient pas être implantées en centre-ville. C'est notamment en 1976 qu'a été construit l'établissement scolaire privé Les Maristes. Bien avant, en 1913 s'implantaient Les fonderies de l'Isère Mital & Maron à cheval sur les communes de La Verpillière et de Villefontaine. Ces bâtiments industriels sont aujourd'hui en ruine. Au Sud de la voie ferrée, en face de la gare s'y sont succédées

de nombreuses entreprises, qui détruisent puis rebâtissent des locaux de production industrielle.



**FIGURE 6 : VIEILLE AFFICHE DE PUBLICITE
POUR LES FONDERIES DE L'ISERE**

Source : http://histoire.ec-lyon.fr/docannexe/file/1692/te1938_070.pdf

3. Le quartier de la gare aujourd'hui

- La Gare :



FIGURE 7 : BATIMENT DE LA GARE
Source : photo M. Ballet

C'est une gare relativement petite, elle ne présente en effet que deux quais. Le bâtiment de la gare est petit également, on y trouve un guichet et un hall d'attente tous deux ouverts de 5h15 à 19h50 en semaine et de 12h45 à 19h00 les dimanches et jours fériés. La gare est équipée d'un parking de 70 places de stationnement, d'un parking à vélos sécurisé et d'un dépose-minute.



FIGURE 8 : PARKING DE LA GARE

Source : photo M. Ballet

La gare est desservie par deux lignes de bus, B (La Verpillière - Villefontaine) et H (tour de La Verpillière) du réseau Ruban présent sur toutes les communes de la CAPI et des lignes de bus 1950, qui relie Bourgoin-Jallieu à l'aéroport de Saint-Exupéry, et 1410, qui relie les communes de Pont-de-Beauvoisin et de Saint Laurent de Mure (dans le Rhône) du réseau départemental TransIsère.

Enfin, cette gare est présente sur trois lignes TER de la région Rhône-Alpes :

- La ligne circulant entre Lyon (Part Dieu ou Perrache) et Grenoble (ou Grenoble-Université-Gières)
- Celle provenant de Lyon Part Dieu et à destination de Saint-André-le-Gaz, Chambéry-Challes-les-Eaux, Bourg-Saint-Maurice, Modane ou encore Annecy
- La ligne reliant Lyon Perrache à Bourgoin-Jallieu

Cette gare voit passer près de 2 000 voyageurs par jour ce qui est relativement important comparé à la taille de l'infrastructure et pour une telle commune.

■ L'établissement scolaire :

L'école des Maristes est un établissement scolaire privé lié à l'école Sainte-Marie de Lyon. Elle a été créée en 1976. Sur ce même site, sont regroupés écoles maternelle et primaire, collège, lycée et BTS commerce international. On y trouve également un internat destiné aux lycéens.



FIGURE 9 : PHOTO AERIENNE DE L'EXTERNAT SAINTE MARIE

Source : <http://www.sainte-marie-lyon.fr>

L'établissement accueille chaque jour près de 1 700 élèves qui viennent des communes proches pour la plupart mais certains viennent de Lyon ou même de plus loin. Cette affluence de personnes en addition au personnel de l'établissement (enseignants et autres) nécessite donc des places de stationnements et des espaces réservés aux transports scolaires afin de déposer les élèves à proximité. L'établissement possède un parking privé réservé pour le personnel.

L'affluence importante de personnes dans le quartier pour cet établissement met en avant des premiers enjeux tels que le stationnement ainsi que la sécurité puisque le site accueille un public très jeune.

- Les entreprises :

Ce quartier abrite aussi plusieurs entreprises.

La plus importante en nombre d'employés se trouve être REXAM PHARMA La Verpillière (filiale du groupe anglais REXAM - 22 300 salariés). Cet établissement fait partie du grand groupe REXAM qui a racheté l'entreprise Plastic Omnium Medical 2004 qui se situait au même endroit. Rexam est l'un des principaux groupes mondiaux spécialisé dans l'emballage de produits de consommation alimentaires, cosmétiques et pharmaceutiques. Un de ces bâtiments à La Verpillière est destiné à la fabrication de stylos injecteurs d'insuline. L'entreprise compte aujourd'hui près de 300 employés. REXAM est accessible par une route qui longe la voie ferrée au sud (cf. figure 12). L'entreprise possède son propre parking privé.



FIGURE 10 : ENSEIGNES DE PLUSIEURS ENTREPRISES LOCALISEES DANS LE QUARTIER DE LA GARE
Source : photos M. Ballet

D'autres entreprises sont également présentes sur ce quartier. Le site Nexans La Verpillière est une filiale de l'entreprise mondiale Nexans, expert dans l'industrie du câble électrique en particulier. Le site de La Verpillière est un des 17 sites industriels de Nexans en France. Avec 2 sites administratifs et commerciaux en plus de ces 17 sites industriels, Nexans France emploie aujourd'hui 3 412 personnes.

- **Les habitations :**

Comme nous avons pu le voir précédemment, ce quartier présente de nombreuses fonctions mais dont la principale utilité n'est pas l'hébergement. En effet, on peut trouver quelques maisons d'habitations à proximité de la gare, entre la voie ferrée et l'avenue de la gare. Ces maisons sont généralement de type R ou R+1, situées au centre d'une parcelle offrant un jardin plus ou moins grands aux habitants.

Dans la délimitation de la zone d'étude de ce projet seulement quelques-unes de ces maisons ont été considérées et elles n'influencent que très peu les objectifs d'aménagement.

- Le plan de circulation :

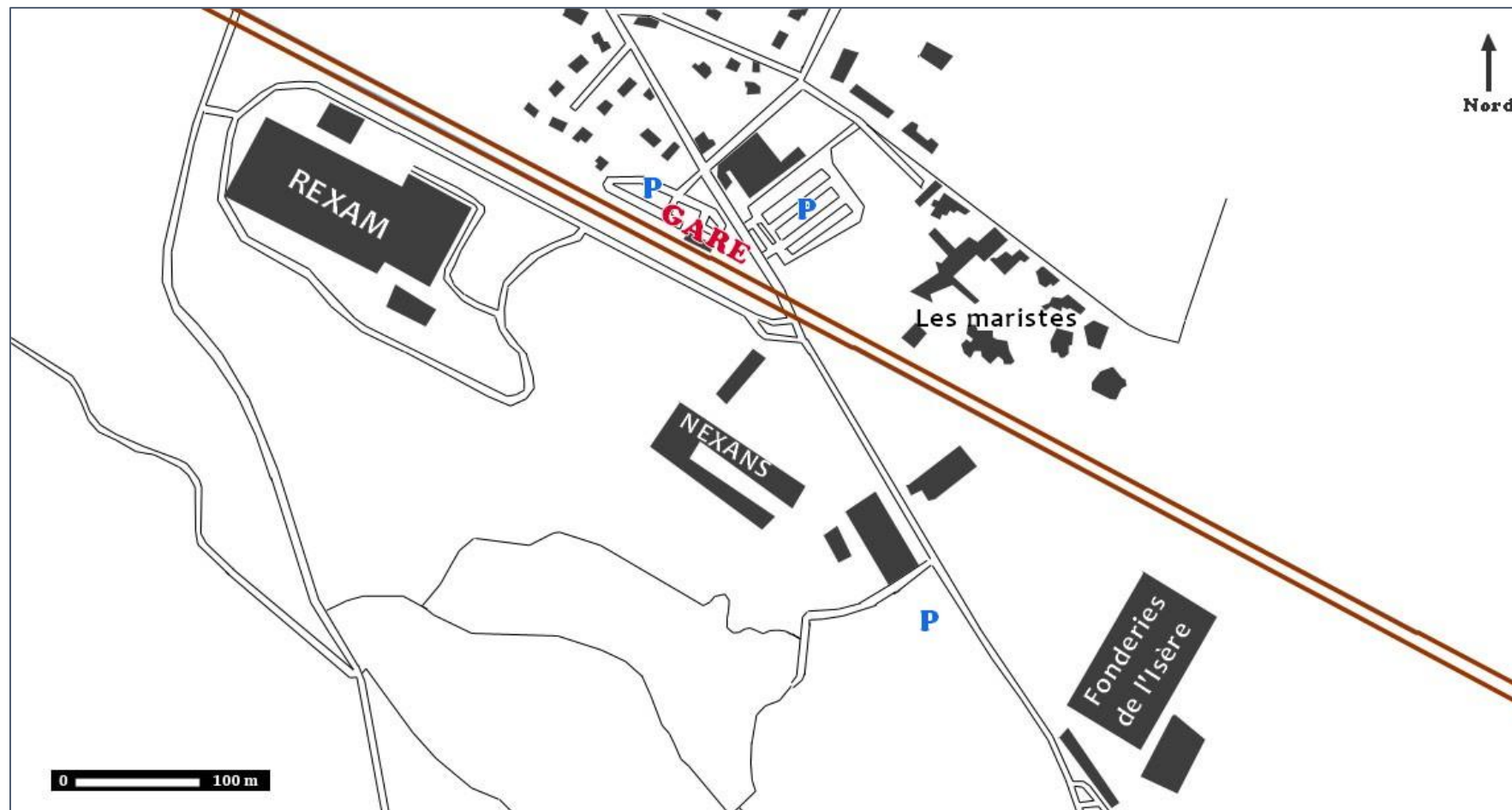


FIGURE 11 : SCHEMA DU PLAN DE CIRCULATION AUTOMOBILE DU QUARTIER

Source : réalisation M. Ballet

FIGURE 12 : PLAN DE LA CONFIGURATION ACTUELLE DU QUARTIER

Source : réalisation M. Ballet



B. Les problématiques rencontrées

Lors de l'étude dans ce quartier l'élaboration d'un questionnaire a permis d'enquêter sur le terrain directement. Ce questionnaire comprenait huit questions (cf. annexe 1). Ces questions étaient essentiellement destinées aux usagers de la gare et aux voyageurs utilisant la ligne Lyon-Grenoble. Quarante-sept personnes ont été interrogées.

Durant mon enquête, 95% des personnes avec lesquelles je me suis entretenue se dirigeaient vers Lyon. Les $\frac{3}{4}$ des personnes interrogées font ce trajet (aller-retour) 3 à 6 fois par semaine et plus des $\frac{3}{4}$ le font pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. De plus, 77% des usagers ne vivent pas dans la commune de La Verpillière. Deux tiers des personnes interrogées s'est rendu en voiture jusqu'à la gare contre seulement un dixième en transport en commun, les autres s'y sont rendu à pied ou en vélo. Sur les 32 personnes venues en voiture seulement 8 sont garées sur le parking de la gare. Les autres sont sur le parking devant Les Maristes ou alors le long de la route venant de Villefontaine. Suite à des remarques particulières lors des micros-trottoirs deux éléments sont ressortis de l'enquête : le stationnement et la sécurité.

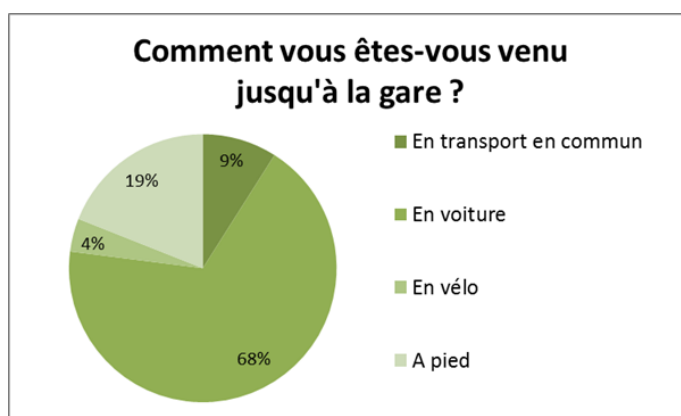
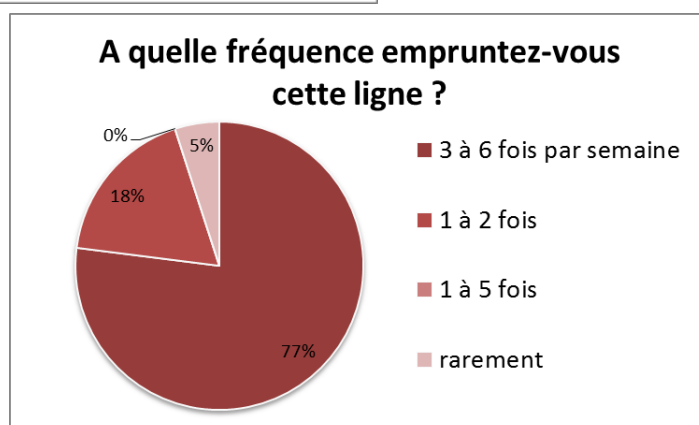


FIGURE 13 : GRAPHIQUES DES REPONSES DE DEUX QUESTIONS POSEES LORS DE L'ENQUETE



Pour les autres questions cf. graphes en annexe 2

Suite à cette enquête et avec une étude personnelle sur le quartier, on peut tirer et mettre en avant de nombreuses problématiques qui s'imposent au quartier de la gare de La Verpillière.

1. Un espace de stationnement insuffisant

Le premier problème observé et observable par quiconque passe par le quartier de la gare est celui du stationnement. En effet tous les jours de la semaine, le quartier est envahi de véhicules stationnant de part et d'autre de la chaussée une fois que les parkings sont – très rapidement – pleins.

La forte affluence dans ce quartier est tout d'abord due à la présence de la gare. En effet, de nombreuses personnes habitant les alentours de la Verpillière travaillent dans Lyon ou sa banlieue et se rendent donc en train jusqu'à leur lieu de travail. Le quartier de La Part-Dieu à Lyon est un quartier d'affaires très dynamique dans lequel se trouvent de nombreux sièges de grandes entreprises. L'attraction de ce type de centres d'affaires s'étend généralement au-delà de la ville dans laquelle il est situé. C'est donc pour cela qu'on ressent l'influence d'une telle économie jusque dans la communauté d'agglomération de la CAPI. Les travailleurs se rendent en voiture jusqu'à la gare et font ensuite la fin du trajet en transport en commun : en train puis métro/bus/tram si le lieu de travail est plus loin que le quartier de la gare de La Part Dieu. Certains font aussi le trajet direction Grenoble pour les mêmes raisons.



**FIGURE 14 : STATIONNEMENT EN JOURNÉE
DANS LE QUARTIER DE LA GARE**
Source : photos M. Ballet



Les lieux de stationnement pourtant importants ne suffisent plus. Le parking de la gare est très petit (70 places) et ne suffit donc pas du tout à accueillir tous les véhicules des voyageurs. En outre, le parking situé en face de la gare, devant l'école Sainte Marie, est utilisé par les étudiants de l'école mais également par les voyageurs. Malgré ces deux parkings, de nombreux véhicules ne trouvent pas de place pour stationner aussi près de la gare. C'est pour cela qu'il y a de ça quelques années déjà, un petit parking supplémentaire a été aménagé de manière très spartiate. Malheureusement, ces parkings ne suffisent pas et les derniers voyageurs arrivés sur le site peinent à trouver une place et stationnent donc sur les accotements de l'avenue de La Verpillière.

Ce stationnement anarchique le long de la route est pour le moment autorisé puisque c'est la seule solution mais l'équipe municipale souhaiterait bannir ce stationnement au profit de parkings aménagés dans ce but.

2. Un zone qui manque de sécurité

La question de la sécurité est également ressortie de nombreuses fois lors des entretiens. En effet, le quartier présente un élément majeur : le passage à niveau. De nombreux piétons circulent dans le quartier, on peut alors s'interroger sur la dangerosité de ce passage à niveau. La présence de l'établissement scolaire sur ce même site demande une grande sécurité et surveillance des enfants afin qu'ils ne se dirigent pas vers la voie ferrée tout seuls sans surveillance. Les utilisateurs de la gare stationnés de part et d'autre de la voie ferrée sont également en mouvement dans ce quartier et peuvent se retrouver à devoir traverser la voie ferrée au niveau de passage plutôt qu'au niveau du pont piéton qui passe au-dessus des voies et qui est situé au niveau de la gare.





FIGURE 15 : PHOTO DU PASSAGE A NIVEAU DEPUIS LA PASSERELLE PIETONNE
Source : photo M. Ballet

Situés au niveau même de la gare, les barrières sont baissées dès lors qu'un train est arrêté en gare. Ce phénomène peut alors gêner certains automobilistes puisque la circulation peut être bloquée pendant plusieurs minutes. D'autre part, les véhicules stationnés le long de l'avenue de La Verpillière sont souvent amenés à faire demi-tour sur la route pour aller dans la direction souhaitée. Ces manœuvres en pleine voie de circulation peuvent donc être également dangereuses, surtout à l'arrivée d'un train, moment où de nombreux voyageurs retrouvent leurs véhicules et effectuent ces manœuvres au même moment.

Un autre aspect sécuritaire observé concerne les cyclistes. En effet, il n'existe actuellement aucune piste cyclable permettant l'accès depuis le centre-ville de La Verpillière ou encore depuis Villefontaine. Pourtant, de nombreux voyageurs utilisent ce moyen de transport doux pour se rendre jusqu'à la gare comme peut le témoigner le garage à vélo mis en place il y a quelques années ou même les nombreux voyageurs qui prennent leurs vélos dans le TER afin de l'utiliser à Lyon aussi.

3. Une entrée de ville qui donne une image négative

Comme précisé au début de cette seconde partie, le quartier de la gare se situe à l'entrée de la ville du côté de Villefontaine. Il est une des trois principales portes d'accès à la ville. Lorsque l'on arrive par cette route, les premiers aspects esthétiques de la ville ne la mettent pas en valeur. Tout d'abord les anciennes fonderies de l'Isère, aujourd'hui inactives, localisées en bord de route montrent une petite ville d'industries abandonnées. Les bâtiments sont délabrés, tombent en ruine ou sont même squattés.



Photo : M. Ballet

Ensuite, la route est très dégradée à certains endroits. Il n'existe un trottoir que d'un seul côté au début de la route, il est par endroit goudronné mais peut être aussi en herbe. Du côté où il n'y a pas de trottoir, en semaine les voitures sont stationnées sur un accotement en cailloux ou en herbe le long de la route. Parfois des véhicules sont même stationnés sur le trottoir. Cette entrée de ville ne rend donc pas particulièrement la commune attractive et donne l'image d'une ville qui manque d'aménagements.

FIGURE 16 : PHOTOS DES FONDERIES DE L'ISERE

Source : photos M. Ballet



FIGURE 17 : ANCIENNE ENTREE DU PARKING DES FONDERIES

Source : photo M. Ballet

4. Le projet d'implantation d'un village de marques

Depuis bientôt dix ans, il existe sur la région un débat autour de la création d'un village de marques qui serait implanté à la fois sur la commune de Villefontaine et sur celle de La Verpillière. Un village de marques est le nom donné à un regroupement de boutiques qui proposent des grandes marques à prix réduits dans un même lieu organisé tel un village dans lequel les consommateurs sont amenés à se promener. Ces types de centre commerciaux visent à devenir de vraies destinations touristiques en proposant, en plus des produits de grandes marques à des prix attractifs, de la restauration et des loisirs.

- **Emplacement du projet**

Le projet de village de marques est situé sur le terrain du couvent, une ancienne carrière d'environ 10 hectares. Situé à peine à 300 mètres de la sortie d'autoroute n°6 de l'A43, à 30 minutes de Lyon, 1 heure de Grenoble, Chambéry ou Saint-Etienne, c'est un emplacement stratégique qui a été choisi pour ce projet. Il aurait dû être accompagné d'une cité judiciaire regroupant les tribunaux de grande instance de Bourgoin-Jallieu et de Vienne. Mais pour des raisons politiques ce second projet est mis de côté pour le moment, il n'est donc pas pris en compte dans le projet.

**FIGURE 18 : TERRAIN DU COUVENT :
FUTUR LIEU D'IMPLANTATION DU
PROJET DE VILLAGE DE MARQUES**

Source : photo M. Ballet



- **Un débat autour de cette création**

Sur ce territoire, l'aménagement d'une telle structure est très questionné car bien que la création du village puisse engendrer de nombreux nouveaux emplois, elle pourrait avoir des effets économiques sur les autres sites commerciaux alentours comme le centre-ville de Bourgoin-Jallieu dans lequel se situent des boutiques d'enseignes nationales et internationales. Ces boutiques pourraient alors subir un effet négatif et une baisse de fréquentation du fait de l'implantation du village de marques. C'est pour cela que se sont créées deux associations qui se battent pour ou contre cette construction. Un autre questionnement tourne autour de la proximité du village de marques avec la ville de Lyon qui propose des boutiques de la plupart des marques qui pourraient être présentes dans le village.

- Chronologie rapide du déroulement du projet

Le projet de village de marques n'est resté qu'une idée pendant plusieurs années. Ce n'est que depuis 2 ans que les actions se font réellement. En novembre 2001 un compromis de vente a été signé entre l'EPANI, le vendeur du terrain (représentant de l'état) et les compagnies Phalsbourg et Freeport. Phalsbourg est la société d'investissement qui financera la construction alors que Freeport se chargera de la commercialisation. La transaction s'est faite à hauteur de 8,7 millions d'Euros. Suite à la signature de compromis de vente, le projet a été soumis à un vote de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Avec quinze voix contre cinq et une abstention, le projet a été largement rejeté. Bien sûr les sociétés privées portant le projet ainsi que les communes de la Verpillière et de Villefontaine représentées par leur maire et le Comité de soutien au Village de marques ont rapidement posés un recours auprès de la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC). Le 30 mai 2012 la commission nationale accepte le projet mais la Fédération des Associations de Commerçants du Nord-Isère avec le soutien des fédérations de commerçants de l'Ain, de la Haute-Savoie et de plusieurs communes dépose un recours au Conseil d'Etat dès la fin 2012 afin d'obtenir l'annulation de la décision de la CNAC. De plus, ces opposants attendent que l'investisseur dépose une demande de permis de construire pour saisir le tribunal administratif afin de retarder une fois de plus le projet puisque tant que le dossier est au tribunal administratif les travaux ne peuvent pas avoir lieu. La situation est donc actuellement bloquée.

- Un projet d'architecte

L'architecture du projet serait confiée à l'architecte italien Gianni Ranaulo. Architecte et designer de renom, il a commencé sa carrière en Italie pour ensuite venir s'installer à Paris. Il est présent dans le monde entier puisqu'ils possèdent des bureaux à Paris, Londres et Dubaï. Le projet du village de marques à Villefontaine a été intitulé « The Village ». Il a repensé le village traditionnel de manière très moderne en implantant des petites maisons blanches faites en partie de verre et fait traverser le village par une rivière qui serpente et cascade tout au long de son parcours dans le village. Ce projet a pour but de s'insérer au mieux dans l'environnement et de répondre aux exigences bioclimatiques les plus pointues en toute saison.



FIGURE 19 : IMAGES DU PROJET « THE VILLAGE »

Source : www.thevillage-isere.fr

- Un but : redynamiser le site

Le village de marques a en partie pour but de dynamiser l'économie locale et de créer de nouveaux emplois. Les prévisions annoncent près de 2 millions de visiteurs par an, dont 1,2 de touristes ; un chiffre d'affaire prévisionnel de 80 millions d'euros par an ; et enfin 800 emplois induits par l'ouverture du village dont 500 emplois directs.

En suppléments des boutiques de luxe, The Village devrait proposer des espaces destinés à accueillir des animations, une aire de détente spécifique pour les enfants et leurs familles, une accessibilité pour les poussettes, les fauteuils roulants et les seniors, un parcours nature inspiré des parcs nationaux américains et enfin un kiosque radio animé par un opérateur local. Toutes ces infrastructures permettent à un tel aménagement de dépasser la simple fonction commerciale des boutiques mais d'y ajouter un aspect convivial de loisirs, accessible à tous.

5. Une situation foncière bloquée

La situation foncière dans le quartier de La Verpillière est actuellement bloquée pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le terrain vide au sud de la voie ferrée à côté des bâtiments de Rexam appartient à la firme Super U qui est aussi propriétaire d'un parking aujourd'hui fermé situé entre la voie ferrée et l'avenue de La Verpillière au sud de la voie ferrée.

FIGURE 20 :
TERRAIN APPARTENANT A SUPER U
Source : photo M. Ballet



Super U souhaiterait construire un de ses supermarchés sur le terrain vide, mais la commune refuse du fait d'une affluence déjà importante sur la zone. Accueillir un supermarché sur ce quartier augmenterait les difficultés de stationnement et de sécurité. La CAPI et la commune sont contre ce projet. Les élus de la ville auraient pour projet de construire une gare routière sur l'emplacement actuellement vide afin de créer une petite plateforme multimodale. Cependant, avec les difficultés conjoncturelles actuelles, la CAPI ne possède pas les moyens financiers qui lui permettrait de racheter le terrain à l'entreprise privée Super U. Cette dernière refuse de baisser le prix et garde le parking grillagé pour qu'il ne puisse pas être utilisé. La situation est donc totalement bloquée actuellement. En outre, les usagers ne comprennent pas pourquoi le parking est fermé alors que la zone manque de stationnements.



FIGURE 21 : PARKING FERME
APPARTENANT A SUPER U
Source : photo M. Ballet

Au vu de la complexité de la situation financière et du peu d'informations que nous avons pu obtenir sur le sujet, il a été décidé de ne pas prendre en compte ces problématiques supplémentaires. Nous partons donc du principe que ces terrains appartiennent désormais à la collectivité.

C. Bilan : Les enjeux

Comme nous avons pu le voir précédemment, nous pouvons tirer de ce diagnostic quatre principaux enjeux. Pour ce projet, les enjeux ont été hiérarchisés par ordre de priorité et les propositions d'aménagement établies chronologiquement suivant ces priorités.

Les enjeux actuels

▪ Le stationnement

Les prix des trajets en voiture n'allant qu'en augmentant et les objectifs environnementaux visant à réduire les déplacements en véhicules, la fréquentation de la gare de La Verpillière augmente régulièrement. C'est pourquoi il devient indispensable de **gérer le manque de stationnements** afin de permettre aux usagers de la ligne Lyon-Grenoble principalement qui se rendent à Lyon sur leur lieu de travail ou d'étude de stationner de manière réglementaire sur des lieux protégés.

▪ La sécurité

La fréquentation du quartier de la gare de La Verpillière étant en augmentation régulière, il est nécessaire de **limiter la traversée du passage à niveau** que ce soit par les piétons, les cyclistes et même les véhicules motorisés. De plus, les piétons doivent pouvoir circuler librement et de manière sécurisée sur la zone, afin de rejoindre la gare depuis l'école, les parkings ou les entreprises.

▪ L'esthétique de l'entrée de ville

Les anciennes fonderies sont des vieux bâtiments industriels qui tombent en ruines puisqu'ils ne sont pas entretenus. L'objectif serait donc d'éviter cette vision d'ancienne industrie délabrée à l'entrée de la ville. Le stationnement sur les accotements est aussi à éliminer afin de **donner une meilleure visibilité** sur la rue et l'entrée de la commune. Cela permettrait également d'**améliorer l'accessibilité** au centre-bourg.

Les futurs enjeux

▪ Le village de marques

Le principal enjeu lié à la future implantation du Village sera d'anticiper la multiplication des flux, qu'elle soit de personnes ou de marchandises. Pour cela il est nécessaire de créer de nouveaux stationnements et de créer un lien direct permettant de rejoindre The Village depuis la gare pour ainsi permettre aux consommateurs de venir en train jusqu'à ce centre commercial. Cependant, cette liaison devra permettre la conservation de corridors verts situés entre The Village et les premières formes d'urbanisation de La Verpillière.



Partie 3 :

Les propositions d'aménagement

Suite aux problématiques mises en avant sur ce territoire, nous pouvons envisager plusieurs scénarios selon l'importance que l'on souhaite donner à ces problématiques. Ce projet vise à rassembler des idées qui permettraient une réorganisation du quartier et par la suite une revalorisation de cet espace aujourd'hui très critiqué.

Dans le PLU de la commune, la zone d'activité relative au quartier de la gare qui englobe la majeure partie du terrain d'étude pris en compte ici, est un périmètre en attente de projet. Ceci nous laisse donc un champ d'action relativement large selon la législation relative au code de l'urbanisme.

A. Première phase des aménagements

1. Ajout de stationnement

Le principal enjeu qui ressort du diagnostic est la capacité de stationnement de la zone étudiée. En effet, les réponses au questionnaire mettent en avant un sérieux manque de stationnement. Pour pallier ce manque, il paraît évident d'utiliser dans un premier temps le parking déjà existant entre la voie ferrée et l'avenue de la Verpillière. Ce parking étant actuellement la propriété de l'entreprise Super U, il est considéré dans ce projet que la CAPI rachète ce terrain pour le mettre à disposition des usagers. Cependant, comme nous avons pu le voir sur des photos précédentes (figure 13) le parking est aujourd'hui dans un mauvais état et ne peut pas accueillir de véhicules. Les premiers travaux viseraient donc à réaménager cet espace. Les plantes qui ont réussi à pousser malgré le goudron doivent être arrachées et les espaces verts tels que les haies qui entourent le parking doivent être entretenues afin qu'elles n'empiètent pas sur la zone de stationnement. Les grilles qui entourent ce parking peuvent également être supprimées.

Malgré la réouverture de ce premier parking, l'offre de stationnements ne sera toujours pas suffisante. C'est pourquoi il est nécessaire de créer un nouveau parking dans la zone et qui soit à proximité de la gare. Cependant, le manque de terrain libre du côté de la gare oblige ce nouvel aménagement à s'effectuer au sud de la voie ferrée. De ce côté de la voie il existe plusieurs emplacements disponibles qui pourraient accueillir ce type de construction mais un lieu se présente particulièrement bien pour l'implantation du nouveau parking. Effectivement, comme nous l'avons vu dans le diagnostic il existe un terrain vide de constructions au sud de la voie ferrée. Situé entre les bâtiments de REXAM et l'avenue de La Verpillière ce terrain abrite une zone de friche avec un ancien bâtiment actuellement en ruine et une zone vide parfaitement capable d'accueillir un parking à proximité du quai sud de la gare. C'est donc là que le parking devrait être implanté. Il occupera la zone la plus proche des locaux de Rexam et longera la voie ferrée. D'une capacité

d'une centaine d'emplacements, ce parking, couplé à celui réaménagé devrait largement suffire à accueillir les véhicules des usagers de la ligne de train ou du quartier de manière générale.

Afin de limiter la présence de minéraux sur ce parking, il serait intéressant qu'il soit partiellement enherbé. Il existe un système de végétalisation destiné à la conception de parkings verts qui pourrait correspondre à ce type de parking. Ce système de dalles alvéolées à engazonner permettrait à cet espace généralement goudronné, d'apporter une légèreté au paysage de la gare, malgré une forte présence de véhicules stationnés en journée. Ce parking où seules les allées sont goudronnées facilite également les infiltrations d'eau de pluie dans le sol.



FIGURE 22 : EXEMPLE DE PARKING VERT

Source : www.pierreetsol.com/Pages/Vente/PVC-PEHD-PE/dalle-gazon.htm

2. Modification de la voirie

En prenant en compte les premiers enjeux mis en avant, le second aménagement consiste à modifier la voirie afin d'améliorer les circulations automobiles, cyclistes et piétonnes. Pour ce faire, le projet vise dans un premier temps, à supprimer la traversée de la voie ferrée par les usagers. C'est pourquoi nous proposons dans ce projet la création d'un passage souterrain sous la voie ferrée destiné aux véhicules motorisés, vélos et piétons. De cette manière, le problème de sécurité du quartier serait atténué puisque c'est le passage à niveau qui posait le plus de problème dans cette zone.

L'autre aspect dangereux du secteur est le manque d'aménagements pour les cyclistes et les piétons. La création du passage souterrain cité ci-avant est donc accompagnée de la création de trottoirs et de pistes cyclables. Dans ce passage sous la voie ferrée, la route sera élargie par rapport à sa largeur avant et après la voie ferrée afin d'accueillir des pistes cyclables à gauche et à droite de la voie automobile

à double sens ainsi qu'une voie piétonne à gauche de la voie automobile lorsque l'on va en direction du centre-bourg. Afin d'offrir une sécurité maximum aux usagers le trottoir pour les piétons sera surélevé de 80 cm par rapport à la voie automobile, et la piste cyclable sera également surélevée, mais de 20 cm seulement. Nous pouvons observer la coupe du passage souterrain dans la figure suivante.

Un passage souterrain est préférable à un passage en hauteur. Tout d'abord pour une question esthétique puisque le passage en hauteur alourdirait encore plus le paysage du quartier, déjà bien rempli. De plus, les lignes électriques au-dessus des voies de chemin de fer étant relativement hautes, cela obligerait la construction d'un pont encore plus haut. C'est pour ces raisons que l'option du passage souterrain a été retenue.

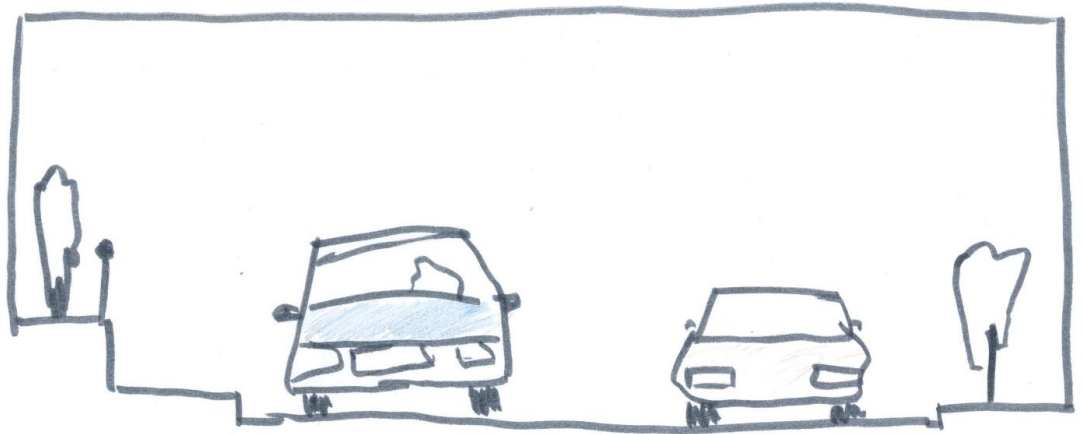


FIGURE 23 : COUPE TRANSVERSALE DE LA ROUTE AU NIVEAU DU PASSAGE SOUS LA VOIE FERREE

Source : réalisation : Ballet Marine

Le trottoir et les pistes cyclables seront conservés avant et après le passage souterrain.

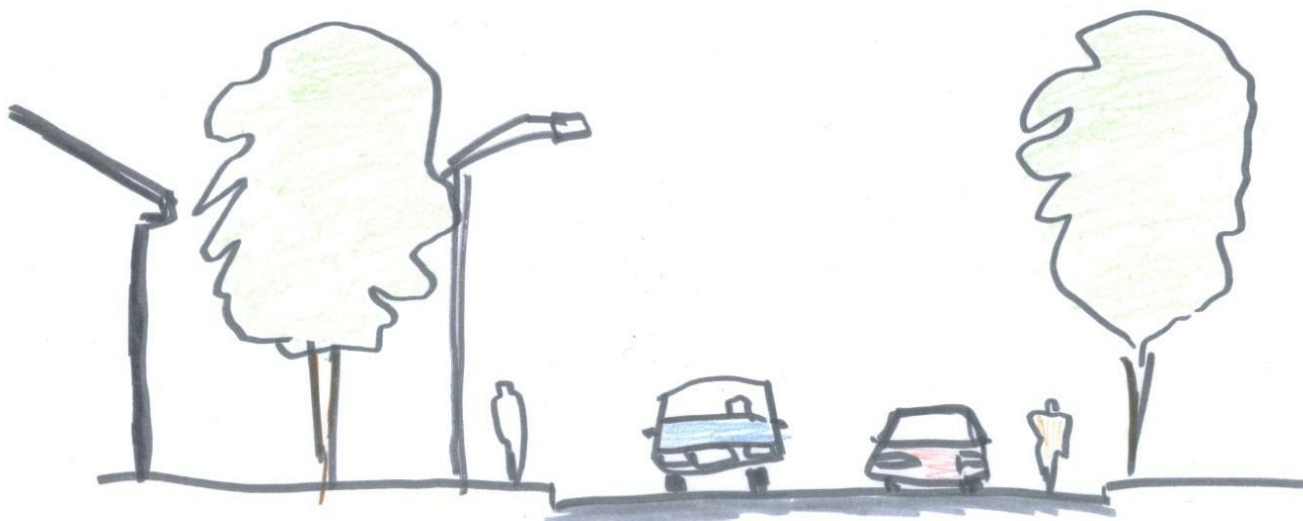


FIGURE 24 : COUPE TRANSVERSALE DE L'AVENUE DE LA VERPILLIERE

Source : réalisation : Ballet Marine

Suite à la construction du parking au sud de la voie ferrée proposé précédemment, la voirie qui permet l'accès à l'entreprise REXAM va être également modifiée. En effet avec la construction du passage souterrain, l'accès ne peut plus être situé aussi près de la voie ferrée puisque la route sera plus basse que le niveau de la route actuelle. En outre, il serait trop dangereux d'abaisser le niveau de la route d'accès à Rexam pour qu'elle corresponde au niveau de l'avenue de La Verpillière à cet endroit puisque le croisement de la route pour avoir accès à l'entreprise et au nouveau parking se ferait juste devant la sortie du « tunnel » en direction de Villefontaine. La visibilité ne sera donc pas optimum pour un tel croisement. C'est pour cela que l'accès sera déplacé plus au sud.

Le bâtiment abandonnée de la friche qui longe l'avenue de La Verpillière pourra être démoli et le terrain remis à niveau afin qu'il accueille la nouvelle route qui donnera accès à Rexam et au parking proposé précédemment.

3. Création d'une gare routière

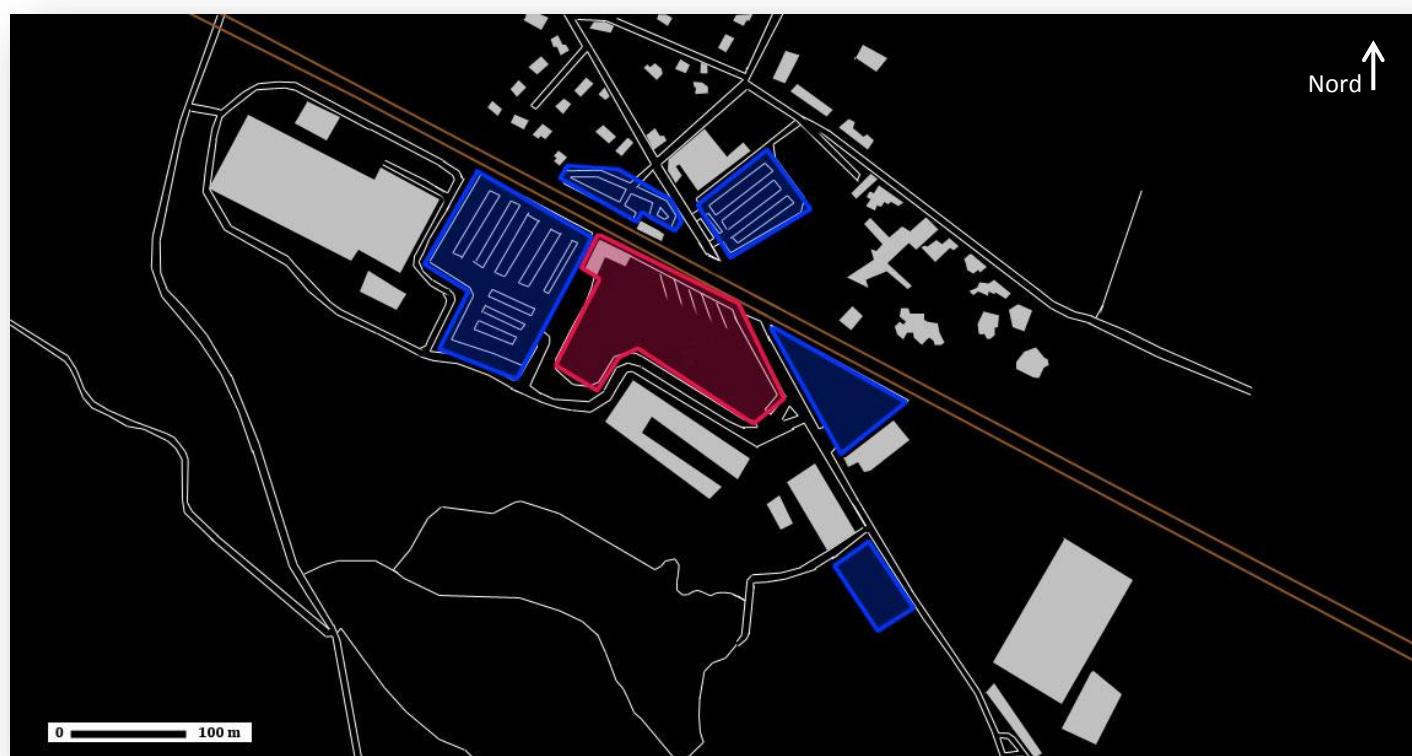
Suite à la rencontre d'élus locaux, il a été pris connaissance de la volonté de la commune de construire une gare routière à proximité de la gare de manière à créer un « hub », c'est-à-dire une plateforme multimodale qui permettrait d'allier différents modes de transports comme le transport en bus et celui en train.

Cette construction pourrait être implantée sur la partie inoccupée du terrain au sud de la voie et sur la friche retravaillée comme proposée précédemment. L'accès serait le même que celui du nouveau parking et de l'entreprise. L'aménagement comprendrait un petit bâtiment d'un seul niveau qui abriterait des guichets du réseau de bus urbain de la CAPI : le réseau RUBAN, de celui des transports départementaux : le réseau TransIsère. Le bâtiment accueillerait également un guichet automatique Ter Rhône Alpes de la SnCF. L'espace serait organisé de manière à accueillir un maximum de bus, pour du stationnement, et pour des arrêts temporaires.

Comme il existe déjà du côté nord de la voie ferrée, la gare routière serait équipée d'un local pour le stationnement de vélos.

La passerelle piétonne qui passe au-dessus de la voie ferrée étant uniquement accessible par des marches, il paraît indispensable d'ajouter des ascenseurs de part et d'autre de la voie qui permettraient aux personnes à mobilité réduite de passer d'un quai à l'autre, déplacement actuellement impossible pour ces personnes. Le premier ascenseur serait placé proche du bâtiment de la gare routière et le second sur le quai en face de celui-ci. Les deux seraient reliés par un passage souterrain accessible également par des escaliers. Ainsi le passage en hauteur au-dessus des voies pourrait être supprimé.

FIGURE 25 : PLAN DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET



Source : Réalisation : M. Ballet – Photoshop

En bleu : les parkings

En rouge : La gare routière

B. Aménagements à envisager une fois la première phase réalisée

1. Création d'une liaison verte avec le village de marques

Avec près de 2 millions de visiteurs annoncés par an, la future implantation du village de marques implique la création de nombreux équipements pour permettre le meilleur accueil possible aux visiteurs. La construction d'un parking souterrain de plusieurs niveaux est déjà comprise dans ce projet, mais dans un contexte de développement durable il paraît indispensable d'encourager les transports en commun ou doux pour se rendre sur de tels domaines commerciaux.

C'est pourquoi le projet de réorganisation du quartier de la gare de La Verpillière proposé ici comprend la création d'une liaison douce entre la gare et le village de marques.



FIGURE 26 : TYPE DE VOIE POUR LA LIAISON

Source : www.tourisme-gisors.fr/http-www-tourisme-gisors-fr-Loisirs-et-detente-Voie-verte-fr

Cette liaison aura un circuit simple et le plus court possible. Il partira du parking Alpes situé à côté de l'établissement scolaire. Une fois arrivée sur le chemin du couvent il continuera à droite en direction du village de marques. Le tracé de cette liaison suit le chemin du couvent jusqu'à son extrémité, après, il devra être prolongé afin d'atteindre l'entrée sud-ouest du village commercial.

Afin de concorder avec les objectifs du village de marques et dans l'objectif d'impacter au minimum l'environnement et les espaces naturels alentours cette liaison ne pourra pas accueillir d'autres véhicules motorisés que ceux qui sont mis en place par les investisseurs de « The Village » en partenariat avec la commune. Ces véhicules électriques, similaires aux navettes mises en place pour faire la liaison entre l'île de Ré et La Rochelle sur la côte Atlantique, sont des petits bus qui permettent un transport de personnes sur des courts trajets.



FIGURE 27 : NAVETTES ELECTRIQUES CIRCULANT ENTRE LA ROCHELLE ET L'ILE DE RE

Source : Ville, Rail & Transports / Supplément du n°539 du 16 mai 2012

La voie sera de la largeur d'un véhicule plus d'un trottoir uniquement afin de couper au minimum les espaces verts qu'elle traverse. Elle pourra être empruntée par les piétons, les cyclistes et les navettes électriques décrites ci-avant. Elle sera bordée de végétaux sur toute sa longueur à partir du chemin du couvent.

Afin de proposer un service optimal aux consommateurs du centre commercial, deux navettes pourraient être mises en place entre le nouveau pôle multimodal du quartier de la gare et The Village. Ces deux navettes partiraient en alternance toutes les 20 minutes de la gare pour amener les usagers sur le site ou les ramener à la gare. Financé en grande partie par les entreprises gestionnaires de The Village et cogéré par la commune c'est un service gratuit et continu qui peut être proposé aux consommateurs.

Pour ceux qui désirent faire le trajet à pied, c'est également possible puisque la voie est faite pour accueillir des piétons sur toute sa longueur. A pied c'est en 10 minutes que les deux centres peuvent être reliés.



FIGURE 28 : PLAN DU QUARTIER AVEC LA TOTALITE DU PROJET

Source : Réalisation : M. Ballet – Photoshop

En bleu : les parkings

En rouge : La gare routière

En vert : la liaison avec The Village

En orange : les Fonderies

2. Réhabilitation des fonderies

L'élément essentiel qui compose l'entrée de la ville est l'ancienne usine des Fonderies de l'Isère. Ces anciens bâtiments industriels tombent en ruine depuis de nombreuses années, les murs sont tagués et les vitres pour la plupart, brisées.

Cette usine a pourtant un certain charme, témoin du passé industriel de la commune et ne doit en aucun cas être démolie. C'est pour cela que dans un futur projet il pourrait être intéressant de réhabiliter ces bâtiments afin de leur donner une nouvelle fonction. Cet élément architectural pourrait parfaitement accueillir un centre culturel multi générationnel qui réunirait autour de différents arts la population Vulpillienne et nord-iséroise en général.

Le centre culturel pourrait comprendre une salle d'exposition temporaire accessible aux artistes locaux comme nationaux, une salle de musique disponible pour les groupes de musique (jeunes ou moins jeunes) de la commune et bien d'autres espaces réservés aux activités culturelles et à l'art.

La réhabilitation de ces bâtiments pourrait se faire par des chantiers jeunes organisés par la commune et certaines associations. Le but serait de réaliser un travail durable en utilisant des méthodes de restauration respectueuses de l'environnement. En favorisant les rencontres autour de cette réhabilitation, le centre culturel pourrait devenir bien avant son ouverture un lieu de rencontres et d'échanges autour d'un projet commun : réhabiliter des vieux bâtiments industriels et en faire un centre culturel multi-générationnel.



FIGURE 29 : EXEMPLE DE REHABILITATION D'ANCIENS BATIMENTS INDUSTRIELS

Source : www.madamelucienne.blogspot.fr/2010_05_01_archive.html

Conclusion

Dans le cadre d'un projet global de développement urbain, la commune de La Verpillière prend en compte les enjeux communs des 21 communes de la CAPI pour sa propre politique d'aménagement. Les propositions d'aménagement faites dans ce dossier ont été induites des objectifs du territoire de la CAPI et d'une étude approfondie sur les besoins des usagers du quartier de la gare de La Verpillière.

Ce projet tend à être réalisé en deux temps. Cette dimension temporelle et évolutive permet ainsi de s'adapter à des problématiques actuelles mais aussi d'anticiper sur d'éventuels besoins futurs.

Dans un premier temps, pour pallier le manque de stationnement, des parkings supplémentaires ont été créés sur des zones déjà urbanisées afin de ne pas consommer de terrains agricoles ou laissés à l'état naturel. Au vu de la population accueillie sur ce site la sécurité, notamment piétonne, a été repensée et les éléments les plus dangereux du quartier ont été supprimés. Suite au souhait de la commune de faire de ce quartier une zone multimodale, l'implantation d'une gare routière à proximité de la gare SnCF est envisagée.

C'est dans une seconde phase du projet qu'apparaissent des enjeux liés à la future implantation d'un village de marques. La création d'une voie « verte » pourrait permettre un lien direct entre la gare et le village pour les consommateurs souhaitant venir en train ou autres transports en commun. Dans une idée encore moins certaine, la réhabilitation des anciens bâtiments des Fonderies de l'Isère en centre culturel intergénérationnel pourrait apporter du renouveau à une entrée de ville actuellement laissée de côté. Mais cette dernière proposition pourrait faire l'objet d'un projet en lui-même et laisse donc libre court à l'imagination de chacun pour faire de ce témoin de l'activité industrielle un nouveau point de rencontre multiculturel et multi-générationnel...

Bibliographie

■ Documents d'urbanisme :

- PLU de la commune de La Verpillière
- PLU de la commune de Villefontaine
- SCoT Nord-Isère

■ Ouvrages :

- BEDARIDA Marc – L'Isle d'Abeau : Territoire entre Rhône et Isère. – Hartmann Edition, EPIDA, 2002 – (125 pages)
- SERVANT Louis – L'amélioration des transports urbains : expériences françaises et étrangères – La documentation Française, Juillet 1978 – (Notes et études documentaires) – (156 pages)
- MALVERGNE Eric pour CETUR (Centre d'études des transports urbains) – Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace – Les répercussions de l'arrivée du TGV sur la mobilité urbaine : Enquête sur onze agglomérations – Dossiers du CETUR, 1991 – Déplacements urbains – (150 pages)
- CETUR – Ministère des transports et Ministère de l'environnement et du cadre de vie – Evolution des caractéristiques des déplacements dans les agglomérations françaises – CETUR, 1979 – (52 pages)
- TERRIN Jean-Jacques – Gares et dynamiques urbaines : les enjeux de la grande vitesse – Parenthèses, 2011 – (215 pages)
- EPIDA – Au milieu pousse la campagne : La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau : Histoire d'un défi fou – Des tombes d'histoires, 2003 – (108 pages)

■ Revues :

- ALLAMAN Martine, BERTHIER Isabelle, ATGER Catherine – Dossier : La gare entre en ville, la ville entre en gare. – DIAGONAL, n°186, Octobre 2012 – Pages 30 à 53
- Auteurs variés – Cahier stationnement – TEC (Transport/ Environnement/ Circulation), n°211, septembre 2011 – pages 26 à 53
- Auteurs variés – Transports publics et territoires – TEC (Transport/ Environnement/ Circulation), n°203, septembre 2009
- BERTHIER Isabelle – La dialectique des transports et de l'urbanisme – DIAGONAL, n°174, 1er trimestre 2007 – Pages 28 à 30
- Auteurs variés – 10 solutions pour améliorer la mobilité – Ville, Rail & Transports : le magazine des nouvelles mobilités, supplément au n°539, 16 mai 2012 – Pages 44 à 60

▪ **Sites internet :**

- Site de la ville de La Verpillière : www.laverpilliere.eu
- Site de la CAPI : www.capi-agglo.fr
- Site du Village de marque : www.thevillage-isere.fr
- Site des données de l'INSEE : www.insee.fr
- Site du quotidien Le Dauphiné Libéré : www.ledauphine.com
- www.info-economique.com/entreprise/rexam-pharma-la-verpilliere
- Site de la ville de Villefontaine : www.mairie-villefontaine.fr
- www.rexam.com
- www.nexans.fr
- Site du comité de soutien au village de marques : www.levicdesmarques.com



Index des sigles

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

PLU : Plan Local d'Urbanisme

CAPi : Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère

Annexes

- **Annexe 1 : Questionnaire micro-trottoir :**

Allez-vous en direction de :

- ☐ Grenoble
- ☐ Lyon

A quelle fréquence empruntez-vous cette ligne ?

- ☐ 3 à 6 fois par semaine
- ☐ 1 à 2 fois par semaine
- ☐ 1 à 5 fois par mois
- ☐ Rarement

Vous faites ces trajets pour :

- ☐ vous rendre sur votre lieu de travail, si oui quelle profession exercez-vous ?
.....
- ☐ les études
- ☐ les loisirs
- ☐ autres :

Etes-vous résident à la Verpillière ?

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Si non dans quelle commune ?
.....

Comment êtes-vous venu jusqu'à la gare ?

- ☐ En transport en commun
- ☐ En voiture
- ☐ En vélo
- ☐ A pied

Pourquoi ce transport ?

- ☐ Plus rapide
- ☐ Moins cher
- ☐ Autre :

Si vous êtes venus avec votre véhicule personnel l'avez-vous stationné sur le parking de la gare ?

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Si non où ?
.....

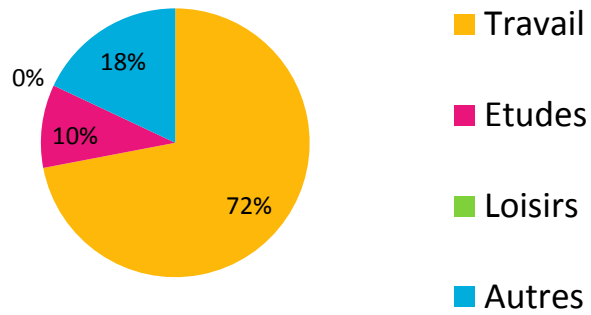
Age de la personne :

- ☐ Moins de 18 ans
- ☐ Entre 18 et 25 ans
- ☐ Entre 25 et 55 ans
- ☐ Plus de 55 ans

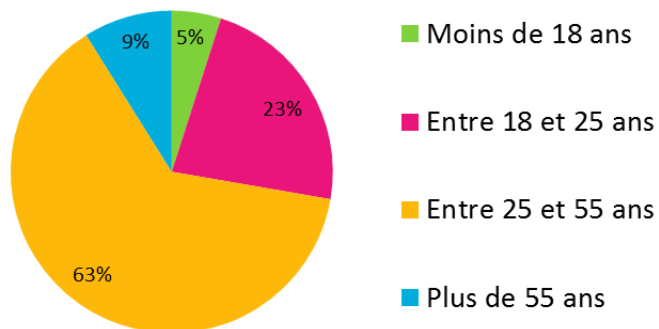
Avez-vous des remarques sur l'aménagement de ce quartier de gare ?

- Annexe 2 : Graphique des réponses aux questions

Pour quelle raison prenez-vous ce transport en commun ?



Age des personnes interrogées :



- Annexe 4 : Légende du zonage PLU

Légende

Contour de Commune



Domaine public



Limites des Zones PLU



Zones PLU

-  Ua : Zone d'urbanisation ancienne
-  Ub : Zone d'urbanisation mixte
-  Uc : Zone d'urbanisation pavillonnaire
-  Uca, Ucb, Ucc, Ucd : Sous secteurs de la zone Uc ayant un règlement propre
-  Uy : Zone d'activité économique
-  Uya : Zone d'activité économique relative à la Zac de Chesnes - La noirée
-  Uyg : Zone d'activité relative au quartier de la gare
-  AU : Zone à urbaniser à court ou moyen terme
-  AUa : Zone à urbaniser à court terme
-  AUy : Zone à urbaniser à court ou moyen terme, relative au projet de village de Marques
-  AUyzh : Zone à urbaniser à moyen ou long terme, à vocation d'activité économique
-  A : Zone agricole
-  Ap : Zone agricole protégée
-  Az : Zone agricole correspondant à une ZPPAUP
-  N : Zone naturelle
-  Na : Zone naturelle accueillant une aire d'accueil des gens du voyage
-  Nco : Corridor écologique
-  Nh : Zone naturelle habitée
-  Nj : Parcs et jardins
-  NL : Zone naturelle de loisirs
-  Np : Zone naturelle protégée
-  Nz : Zone naturelle correspondant à une ZPPAUP


 Périmètre en attente de projet

 Emplacement réservé

 Espace boisé classé

 Orientation d'aménagement et de programmation

----- Secteur inconstructible lié au passage de la route départementale

 Limites d'inconstructibilité liées au passage de la route départementale (25 mètres)

Zonage du PPRI

 Zone inconstructible

 Zone soumise à prescription

Tables des illustrations

FIGURE 1 : LA VERPILLIERE TRAVERSEE PAR 2 GRANDS AXES DE COMMUNICATIONS	9
FIGURE 2 : POLE METROPOLITAIN DU G4 : LYON, SAINT ETIENNE, VIENNE, CAPI	10
FIGURE 3 : BLASON DE LA COMMUNE	11
FIGURE 4: PHOTO ANCIENNE DE LA GARE	11
FIGURE 5 : SITUATION DU QUARTIER D'ETUDES DANS LA COMMUNE	18
FIGURE 6 : VIEILLE AFFICHE DE PUBLICITE POUR LES FONDERIES DE L'ISERE	19
FIGURE 7 : BATIMENT DE LA GARE	19
FIGURE 8 : PARKING DE LA GARE	20
FIGURE 9 : PHOTO AERIENNE DE L'EXTERNAT SAINTE MARIE	21
FIGURE 10 : ENSEIGNES DE PLUSIEURS ENTREPRISES LOCALISEES DANS LE QUARTIER DE LA GARE	22
FIGURE 11 : SCHEMA DU PLAN DE CIRCULATION AUTOMOBILE DU QUARTIER	23
FIGURE 12 : PLAN DE LA CONFIGURATION ACTUELLE DU QUARTIER	24
FIGURE 13 : GRAPHIQUES DES REPONSES DE DEUX QUESTIONS POSEES LORS DE L'ENQUETE	25
FIGURE 14 : STATIONNEMENT EN JOURNEE DANS LE QUARTIER DE LA GARE	26
FIGURE 15 : PHOTO DU PASSAGE A NIVEAU DEPUIS LA PASSERELLE PIETONNE	28
FIGURE 16 : PHOTOS DES FONDERIES DE L'ISERE	29
FIGURE 17 : ANCIENNE ENTREE DU PARKING DES FONDERIES	29
FIGURE 18 : TERRAIN DU COUVENT : FUTUR LIEU D'IMPLANTATION DU PROJET DE VILLAGE DE MARQUES	30
FIGURE 19 : IMAGES DU PROJET « THE VILLAGE »	32
FIGURE 20 : TERRAIN APPARTENANT A SUPER U	33
FIGURE 21 : PARKING FERME APPARTENANT A SUPER U	33
FIGURE 22 : EXEMPLE DE PARKING VERT	37
FIGURE 23 : COUPE TRANSVERSALE DE LA ROUTE AU NIVEAU DU PASSAGE SOUS LA VOIE FERREE	38
FIGURE 24 : COUPE TRANSVERSALE DE L'AVENUE DE LA VERPILLIERE	39
FIGURE 25 : PLAN DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET	41
FIGURE 26 : TYPE DE VOIE POUR LA LIAISON	42
FIGURE 27 : NAVETTES ELECTRIQUES CIRCULANT ENTRE LA ROCHELLE ET L'ILE DE RE	43
FIGURE 28 : PLAN DU QUARTIER AVEC LA TOTALITE DU PROJET	44
FIGURE 29 : EXEMPLE DE REHABILITATION D'ANCIENS BATIMENTS INDUSTRIELS	45

Table des matières

Avertissements	3
Remerciements	4
Introduction.....	7
 Partie 1 : Présentation de la commune de LA VERPILLIERE	8
A. Une commune au cœur d’une agglomération métropolitaine	9
B. Un passé qui a favorisé le développement de la commune	11
C. Une population jeune et dynamique	12
D. Une économie basée sur le commerce	14
E. Des équipements pour tous	15
Conclusion :	16
 Partie 2 : Le diagnostic ciblé	17
A. Le quartier de la gare	18
1. Un emplacement stratégique dans la commune	18
2. Une évolution permanente du quartier	18
3. Le quartier de la gare aujourd’hui	19
B. Les problématiques rencontrées.....	25
1. Un espace de stationnement insuffisant.....	26
2. Un zone qui manque de sécurité.....	27
3. Une entrée de ville qui donne une image négative	28
4. Le projet d’implantation d’un village de marques	30
5. Une situation foncière bloquée.....	32
C. Bilan : Les enjeux	34

Partie 3 :	35
Les propositions d'aménagement	35
A. Première phase des aménagements	36
1. Ajout de stationnement	36
2. Modification de la voirie.....	37
3. Création d'une gare routière.....	40
B. Aménagements à envisager une fois la première phase réalisée.....	42
1. Création d'une liaison verte avec le village de marques.....	42
2. Réhabilitation des fonderies	44
Conclusion	46
Bibliographie.....	47
▪ Documents d'urbanisme :	47
▪ Ouvrages :.....	47
▪ Revues :	47
▪ Sites internet :	48
Index des sigles.....	49
Annexes	50
Tables des illustrations	54
Table des matières	55



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

35 allée Ferdinand de Lesseps
37 200 TOURS

BALLET Marine

Stage de découverte - PIND

DA3 – 2013

Titre :

« Réorganisation d'un quartier de gare dans la
Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère »

Résumé :

C'est à proximité de la métropole Lyonnaise, dans le nord du département de l'Isère que la commune de La Verpillière est située. Equipée d'une gare SNCF depuis plus d'un siècle, la commune offre à ses habitants de nombreux moyens de transports à l'intérieur et à l'extérieur de son périmètre.

Le quartier de la gare qui abrite aujourd'hui plusieurs fonctions nécessite cependant de nombreux aménagements. Le manque de stationnement et l'incertitude sur la sécurité de la zone sont exprimés par les usagers. Ce projet vise à proposer des solutions pour améliorer l'accessibilité à cette zone et les circulations sur le site. Avec des propositions d'aménagements en plusieurs phases temporelles, ce quartier peut retrouver une attractivité et un dynamisme dignes d'une gare de la grande métropole urbaine Lyonnaise.

Mots clés :

Gare SNCF – gare routière – stationnement – quartier multifonctionnel – passage à niveau - sécurité