

Lyon, le 3 septembre 2018

- Toposcope
- Horizon Conseil
- Sitétudes
- BLD Waterdesign
- L'Acte Lumière
- Ludovic Jal Billet

MISSION D'ÉTUDE PRÉALABLE ET DE MAÎTRISE D'ŒUVRE
AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DES SITES BILLON ET ROUBINE

Commune de Viviers



LEXIQUE

MOA : maîtrise d'ouvrage = Commune de Viviers

MOE : maîtrise d'œuvre = Toposcope + Horizon Conseil + Jal Billet + Sitétudes + L'Acte Lumière + BLD Waterdesign

ABF : Architecte des Bâtiment de France

ComCom Draga : Communauté de Communes « Du Rhône Aux Gorges de l'Ardèche »

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (de l'Ardèche)

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles, dont :

 CRMH : Conservation Régionale des Monuments Historiques

 UDAP : Unité départementale de l'architecture et du patrimoine

 SAR : Service Régional de l'Archéologie

PSMV : Plan de sauvegarde et de mise en valeur

PPRI : Plan de prévention des risques d'inondation

OPAH-RU : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain

PLU : Plan Local d'Urbanisme



SOMMAIRE

LA MISSION 5

Rappel du périmètre d'étude 6

Les enjeux issus du diagnostic 8

- Un territoire à l'échelle des déplacements piétons 8
- Des espaces publics bien trop souvent dominés par le stationnement 9
- Des espaces publics complémentaires et largement répartis autour du noyau médiéval 10
- Synthèse des enjeux 11

2^{ème} étape : Les scénarios d'aménagements 12

LES PRINCIPES DE MOBILITÉ 13

Les modes doux 14

- Les itinéraires piétons 14
- Les zones 30 15
- Les zones de rencontre 15
- Images de référence 16
- Les itinéraires cyclables 17
- Les places de la Roubine, Allignol et Riquet 18
- Les stationnements vélo 18
- Le jalonnement piéton 18
- L'opération « marchons vers l'école » 19
- Les arrêts de transport en commun 19

Le stationnement 20

- Les nouvelles aires de stationnement 20
- La limitation de l'offre de stationnement 21
- Principes d'organisation et d'évolution de l'offre de stationnement 23
- Le jalonnement des parkings d'entrée de ville 24
- La réglementation du stationnement 24
- Les campagnes d'informations et actions de contrôle 24

Les Circulations automobiles 25

- Le chemin de la Brèche 25
- La rue des Ramières 26
- La liaison parking du Creux - voie CNR 26
- L'avenue du Jeu de Mail 27
- Le réaménagement des carrefours 27

L'IDENTITÉ DU CENTRE BOURG 29

Palette des matériaux 30

Palette de mobilier et d'équipements 31

Palette végétale 32

Les parkings paysagers 33

Les terrasses de café et de restaurant 34

L'animation du port et de l'allée du Rhône 35

Le kit d'accueil 36

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT 37

Les arrivées dans le centre-bourg 38

- L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est) 38
- L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud) 39
- L'arrivée depuis Le Teil (entrée Nord) 40
- L'arrivée depuis le Rhône (le Port et l'Allée du Rhône) 41

Les espaces du centre-bourg 42

- La place Notre Dame du Rhône et l'escalier des Cèdres 42
- Le Palais Épiscopal 42
- La Place Allignol 42

- Les Faubourgs ou la RD 86 44
- La Place de l'Esplanade 44
- La Place Riquet 44
- La Friche Billon et l'Avenue du Jeu de Mail 46
- La Place de la Roubine 48
- Le Parking du Creux 50
- Le Chemin de la Brèche 51
- La voie CNR et le Chemin du Creux 52

L'ambiance nocturne 53

- Une identité nocturne en devenir 53
- Un changement de paradigme 54
- Définir une charte matériel pour la ville 55
- L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est) 56
- L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud) et le Palais Épiscopal 57
- L'arrivée depuis Le Teil (entrée Nord) 58
- L'arrivée depuis le Rhône (le Port et l'Allée du Rhône) 59
- Les faubourgs et places 60
- La place de la Roubine 61
- Le chemin de la Brèche 62

LE COÛT DES AMÉNAGEMENTS 63

La qualité des aménagements 64

L'estimation des aménagements 65



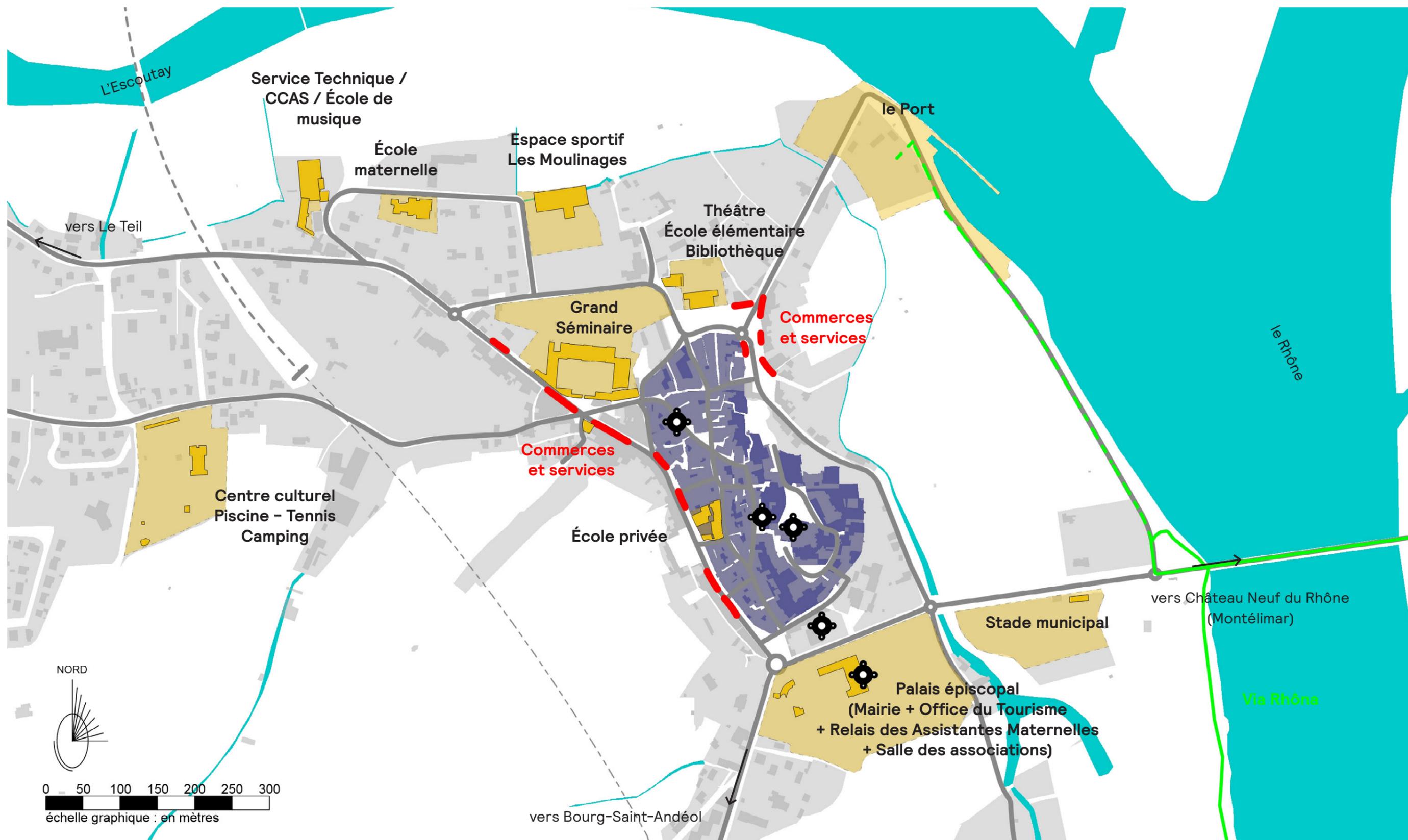


LA MISSION



RAPPEL DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

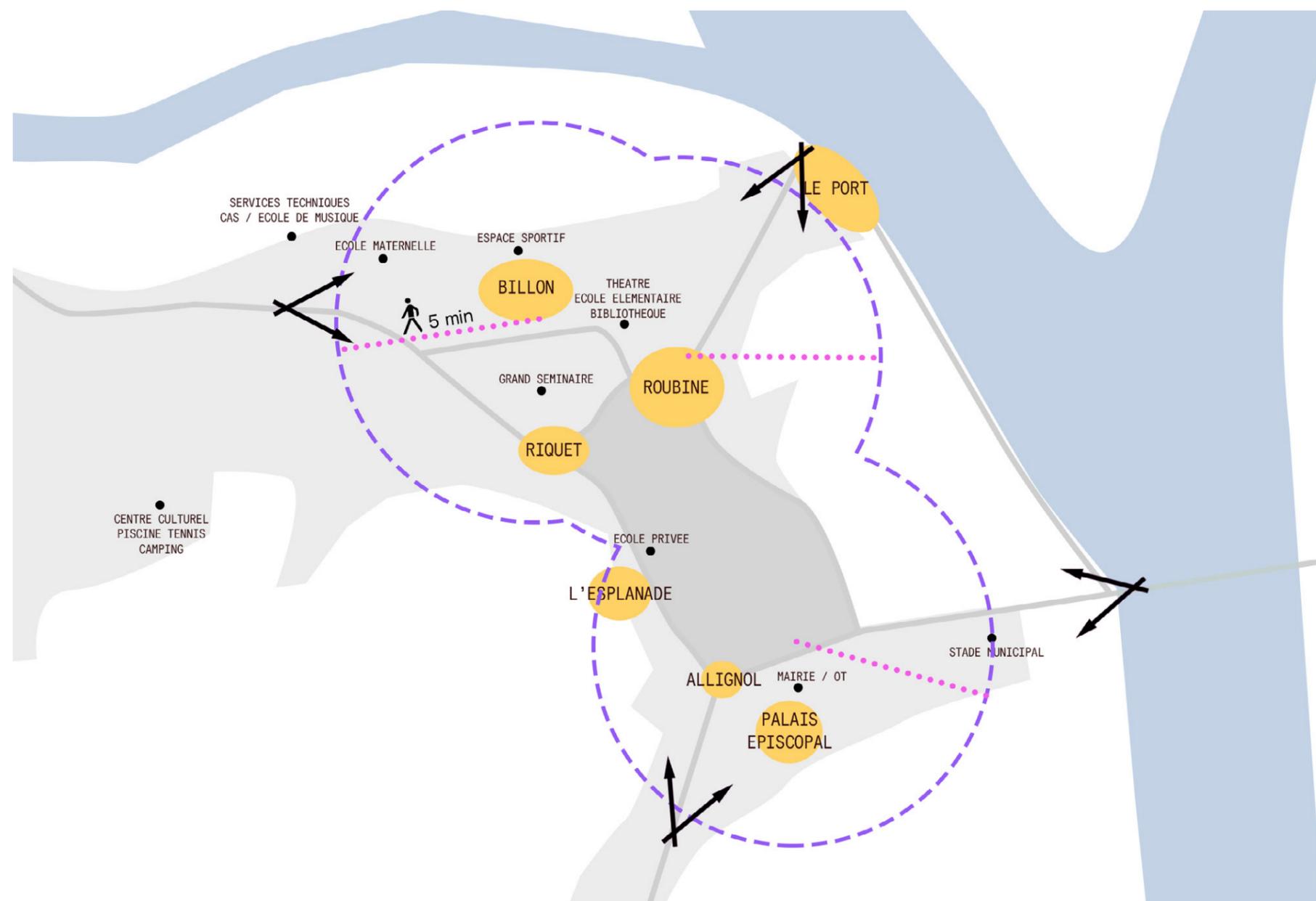




LES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

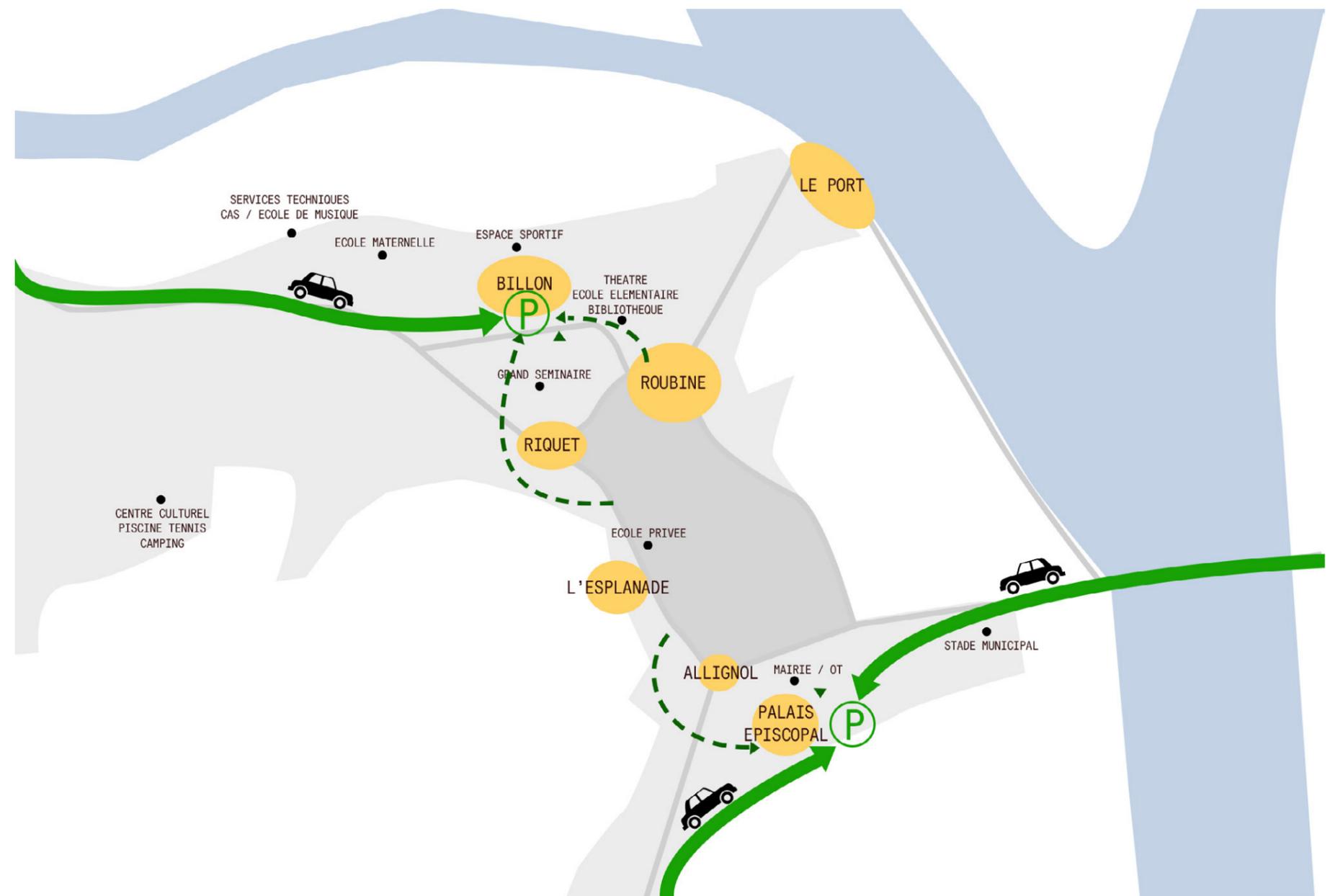
Un territoire à l'échelle des déplacements piétons

- Valoriser les entrées de ville
- Hiérarchie et lisibilité des itinéraires piétons, vélos, voitures



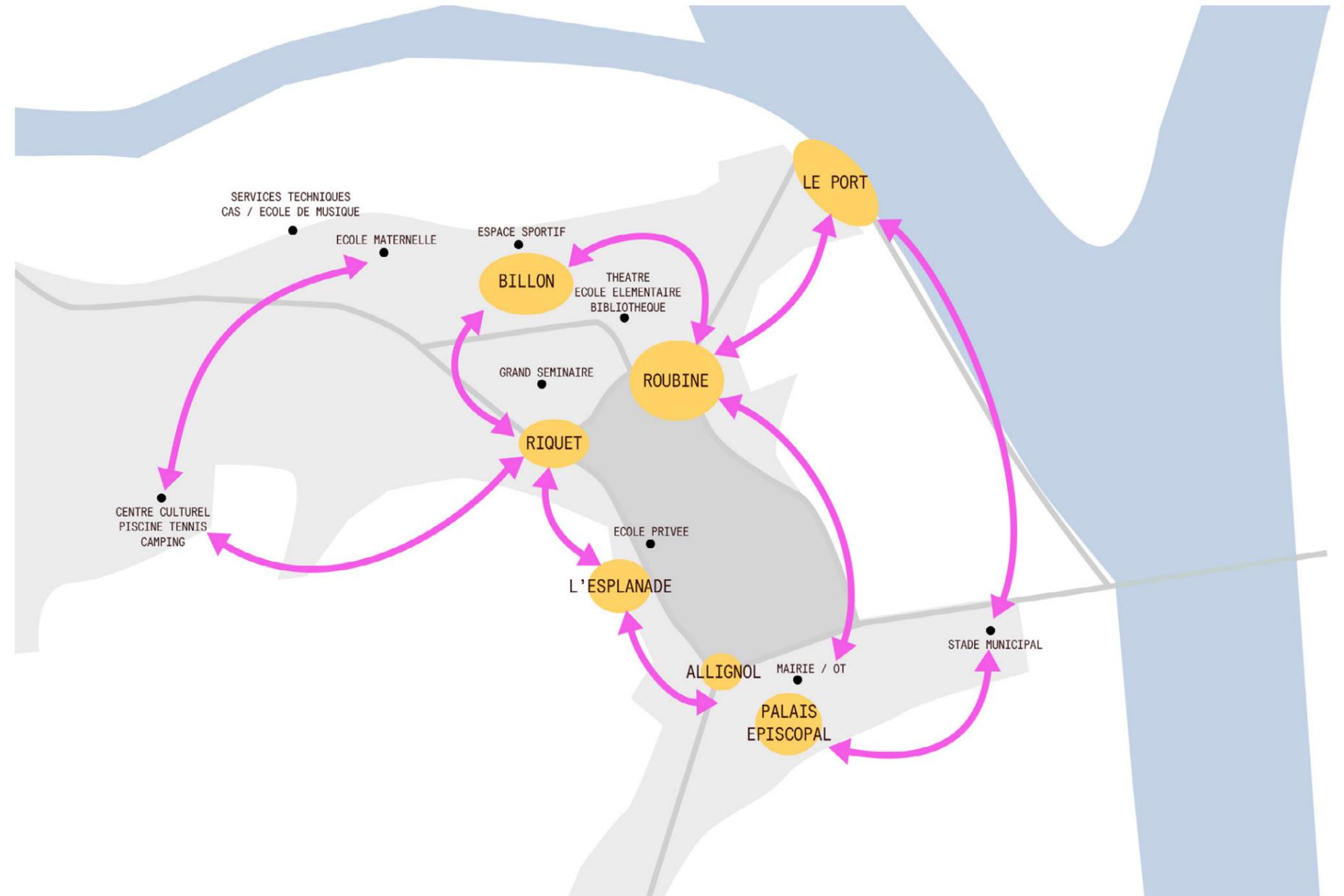
Des espaces publics bien trop souvent dominés par le stationnement

- Reporter le stationnement :
 - pour qualifier les espaces stratégiques,
 - retrouver de la qualité urbaine
 - redonner de la place aux piétons

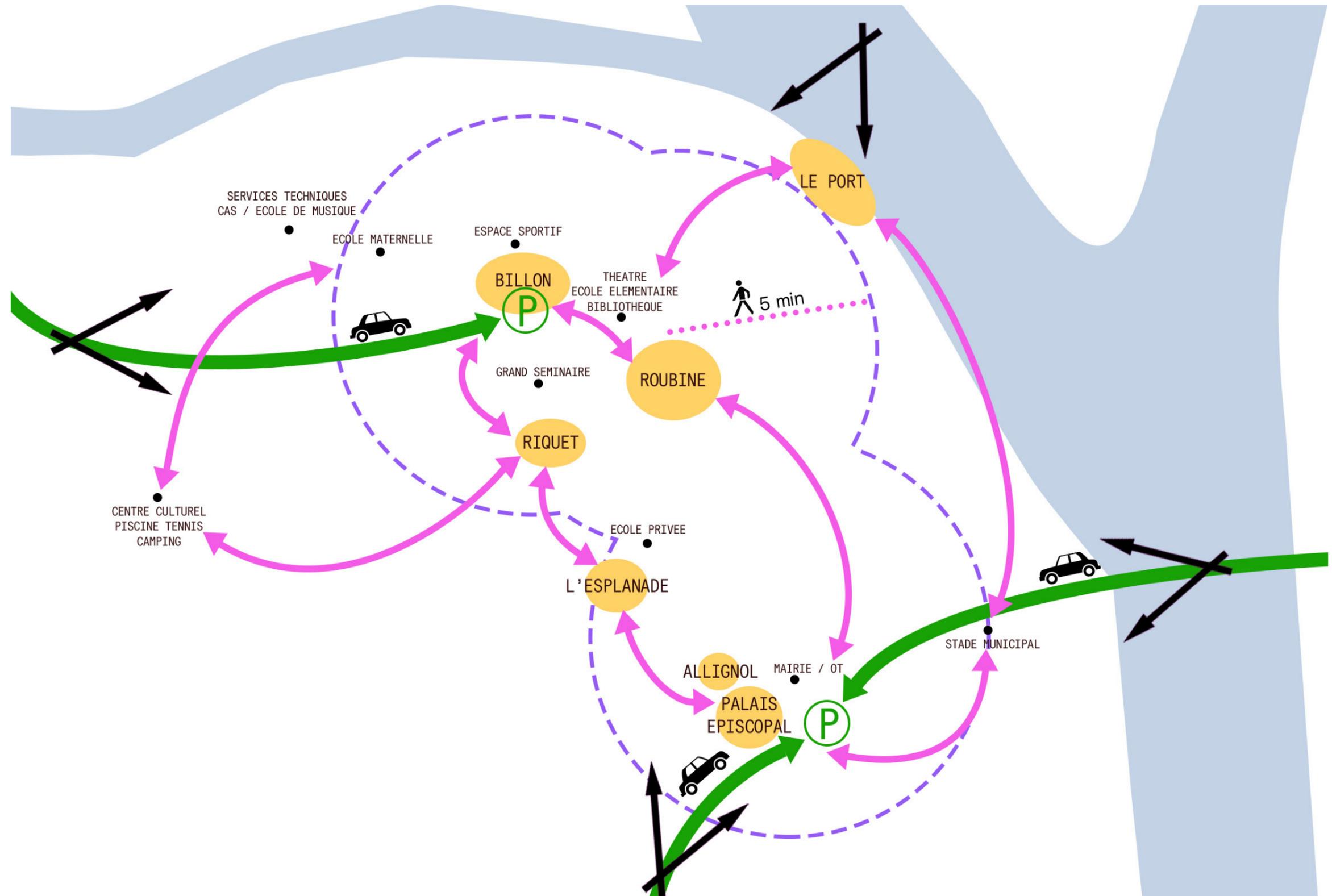


Des espaces publics complémentaires et largement répartis autour du noyau médiéval

- Raviver la qualité des espaces publics
- Mettre en lumière les espaces et leurs limites bâties et/ou naturelles
- « Accrocher » le noyau médiéval aux faubourgs
- Favoriser les déplacements entre les espaces
- Relier les pôles d'attractivité entre eux
- Donner envie de découvrir Viviers



Synthèse des enjeux



2^{ÈME} ÉTAPE : LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS

La conception du plan-guide se décompose en deux temps successifs : une phase de scénarios d'aménagement permettant de définir le contenu et les limites des travaux et une phase de finalisation.

L'élaboration des scénarios permet de tester concrètement la viabilité du programme proposé, à la fois en termes fonctionnels et spatiaux. Le potentiel de changement d'image et d'usage est jaugé, une hiérarchisation des éléments de programme est proposée. C'est aussi l'occasion d'envisager différentes ambiances et façons d'intégrer les nouveaux espaces au centre-bourg.

Les scénarios permettent d'explorer le champ des possibles, et de mettre l'équipe en situation de « projection » vers une nouvelle image et de nouveaux fonctionnements de l'espace public. Mais ils permettent aussi de préciser les objectifs d'aménagement et de mettre à jour les contraintes financières, techniques, fonctionnelles et opérationnelles qui constitueront la base des études de maîtrise d'œuvre.

Les pré-chiffrages sont réalisés au moyen de ratios au m² que nous connaissons pour les avoir pratiqués dans nos projets de maîtrise d'œuvre. Ils seront modulés en fonction de la complexité technique, de l'usage envisagé pour les espaces, et du niveau de noblesse des matériaux et des équipements souhaités.

NOTA : LES SCÉNARIOS, TOUT COMME LE PLAN GUIDE FINAL, EST UN DOCUMENT D'ORIENTATION DONT LA VOCATION EST DE FIXER :

- L'ORIENTATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES,
- LEUR HIÉRARCHIE ENTRE EUX,
- LES USAGES ET AMBIANCES DOMINANTS,
- LE FONCTIONNEMENT DES MOBILITÉS,
- ...

ILS NE CONSTITUENT PAS UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ TECHNIQUE. CELLE-CI NE POURRA ÊTRE ÉTABLIE QU'EN AVAL, SUR LA BASE DE RELEVÉS TOPOGRAPHIQUES ET DU BORNAGE DES PARCELLES.



LES PRINCIPES DE MOBILITÉ



LES MODES DOUX

Les itinéraires piétons

<p><i>Objectifs principaux</i></p>	<p>Sécuriser les cheminements piétons les plus pertinents à l'échelle des faubourgs (autour du noyau médiéval). Réaliser un maillage piéton de desserte des pôles d'attractivité Mettre en valeur le patrimoine historique et les espaces publics à requalifier : place de la Roubine,.... Proposer une solution alternative à l'usage de la voiture particulière pour des déplacements de très courte distance, de quelques centaines de mètres</p>
<p><i>Nature des actions</i></p>	<p>Aménager des cheminements piétons suivant quatre types d'aménagement : zone 30, zone de rencontre, cheminement piéton (dédié) et voie partagée de type « chaudiou »</p> <p>→ <u>Zone 30</u> : avenue du Jeu de Mail (liaison Billon - Place de la Roubine), place de la Roubine (mais aménagement proche de celui d'une zone de rencontre sur le plan qualitatif), chemin de la Brèche, à terme (après réalisation de la déviation du Teil) faubourgs de Latrau, de la Cire et St Jacques, faubourg de la Madeleine en approche du carrefour avec l'av du Jeu de Mail, avenue Pierre Mendès France avec adaptation du profil en travers pour ces deux axes principaux,</p> <p>→ <u>Zone de rencontre</u> : voies circulables du noyau médiéval, rue de la République et rue du chemin Neuf (liaison Place de la Roubine - Faubourgs), rue Chalès, rue des Ramières, chemin du Creux de la place de la Roubine au parking du même nom, allée du Rhône, chemin bordant le Rhône si maintien de son caractère de desserte locale/riveraine, chemin de liaison entre le parking du Creux et la voie CNR</p> <p>→ <u>Voie partagée de type chaussée à voie unique banalisée (avec bandes cyclables de part et d'autre)</u> : chemin en bordure du Rhône (variante si nouvel axe de circulation),</p>



Les zones 30

Atouts

- ✓ Zone de circulation mixte → « voiture acceptée mais à vitesse réduite,
- ✓ Vitesse maximale de 30 kilomètres / heure,
- ✓ Intégration du double sens cyclable sauf cas exceptionnel,
- ✓ Aménagement qualitatif des rues autour du noyau médiéval,
- ✓ Mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé,
- ✓ Sécurisation des abords des écoles, commerces et services
- ✓ Un traitement de la voirie ne nécessitant pas automatiquement une redéfinition du plan de circulation et des pratiques de stationnement,
- ✓ Un aménagement pouvant être appliqué en cœur de ville et dans les zones résidentielles ou aux abords des établissements scolaires,
- ✓ Un aménagement de voirie déjà assimilé par les automobilistes.



Contraintes et points de vigilance

- ✗ Une démarche ne nécessitant pas obligatoirement de revoir le Plan de circulation et à changer nos habitudes,
- ✗ Un espace de circulation automobile sécurisant les cheminements piétons qui doit être en conformité avec les textes législatifs et réglementaires relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées,
- ✗ Un usage « systématique » des dispositifs de modération des vitesses existantes : passage piéton, ralentisseur, alignements de potelets, ...
- ✗ Un ressenti des usagers variable selon les situations et le contexte (une zone 30 en entrée de ville sera peut-être moins respectée qu'une place en cœur de ville),
- ✗ **Contrairement à la zone de rencontre, une offre de stationnement qui peut rester trop importante et une dissociation des usages qui peut nuire à la perception urbaine et à la qualité des espaces publics.**

Les zones de rencontre

Atouts

- ✓ Zone à priorité piétonne mais ouverte à tous les modes de circulation → « Voiture acceptée mais place (très) mesurée »,
- ✓ Vitesse limitée à 20 km/h avec un principe de prudence, pour en finir avec les réclamations de type « ca roule trop vite... »,
- ✓ Intégration du double sens cyclable sauf cas exceptionnel,
- ✓ Possibilité d'intégrer quelques stationnements matérialisés, en complément de parkings périphériques gratuits
- ✓ Mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé,
- ✓ Perception d'un espace piéton sur lequel circulent des véhicules et non l'inverse,
- ✓ **Une démarche incitant à changer nos habitudes, notre manière de percevoir le noyau médiéval et certains axes des faubourgs**



Contraintes et points de vigilance

- ✗ Nécessité d'une phase d'apprentissage, de pédagogie et de communication pour faire accepter le principe de prudence, associant élus, services techniques, police municipale et usagers (notamment les enfants),
- ✗ Nécessité de limiter au maximum les places de stationnement matérialisées pour éviter d'assimiler la zone de rencontre à une simple rue de centre ville : un stationnement identifié, limité et contrôlé,
- ✗ Nécessité de dissuader les pratiques de shunt (itinéraire d'évitement),
- ✗ La possibilité de cheminer à pied ou à vélo sur la chaussée en ayant la priorité sur les voitures ne doit pas être un « blanc seing », ne pas exclure la possibilité de réserver des cheminements dédiés (à la différence de l'aire piétonne),
- ✗ Limiter voire éliminer les dispositifs de modération de vitesse et de séparation des usages : de type passage piéton, ralentisseur, alignements de potelets,
- ✗ Une démarche qui doit s'intégrer dans une approche globale de l'aménagement et de qualité des espaces publics,
- ✗ **Une démarche à resituer dans une réflexion sur le plan de circulation et de déplacements.**



Images de référence



Les itinéraires cyclables

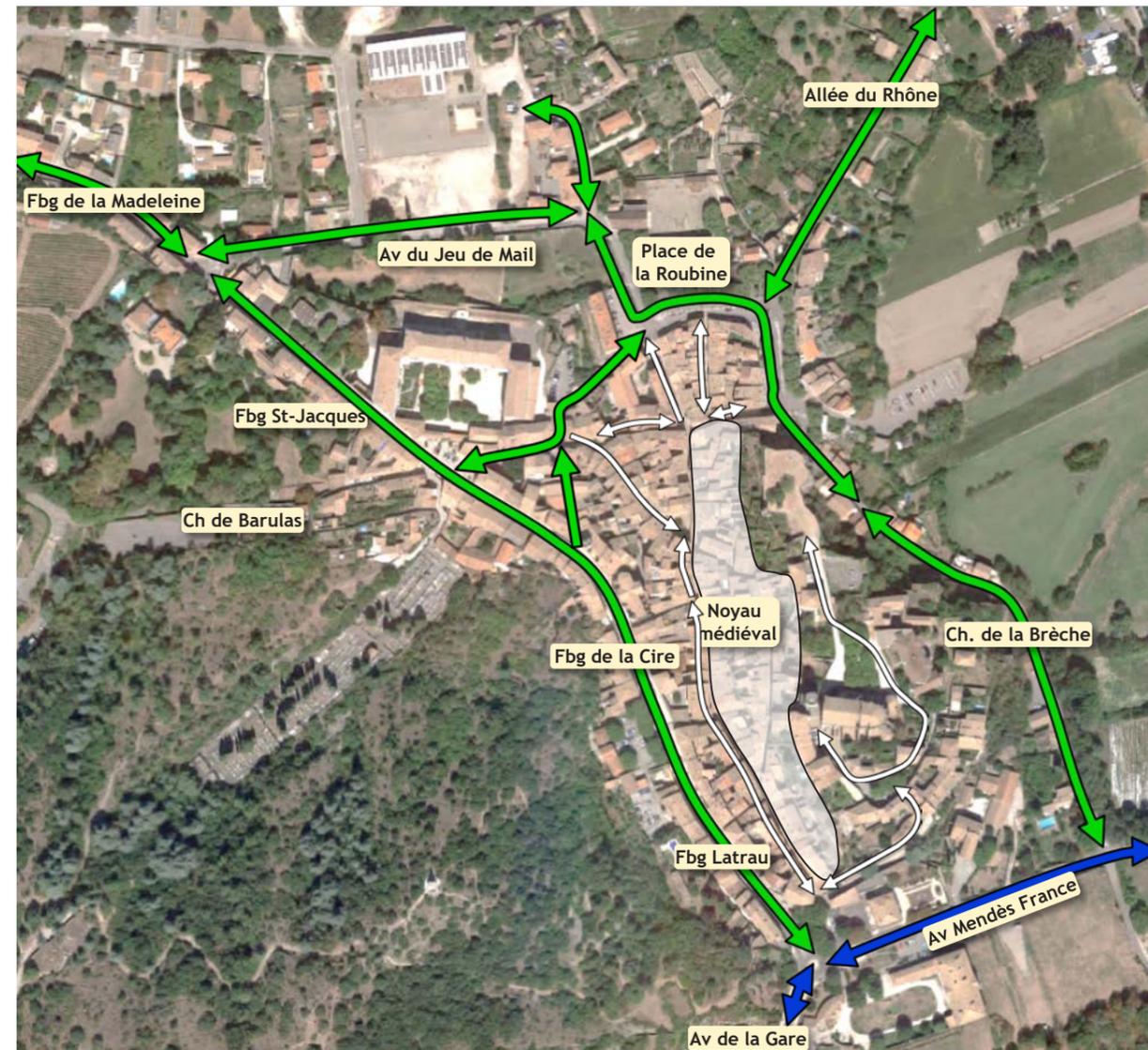
<p><i>Objectifs principaux</i></p>	<p>Mettre en place un réseau cyclable maillé en lien avec les aménagements en faveur des piétons (zone 30 et zone de rencontre) Proposer une solution alternative à l'usage de la voiture particulière pour des déplacements inter quartiers, de très courte distance</p>
<p><i>Nature des actions</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Axes traités en zone 30</u> : av du Jeu de Mail, place de la Roubine, chemin de la Brèche avec contresens cyclable en cas de sens unique de circulation, av P.M. France, faubourgs, - <u>Axes traités en zone de rencontre</u> : ensemble des voies circulables en voiture dans le noyau médiéval, rue de la République, rue du chemin Neuf, rue Chalès, rue des Ramières - <u>Un jalonnement cyclable accompagnant la mise en place d'itinéraires cyclables</u>



Exemple de contresens cyclable



Exemple de jalonnement cyclable



Les places de la Roubine, Allignol et Riquet

<i>Objectifs principaux</i>	Des espaces publics embellis, pour un cœur historique, des faubourgs plus qualitatifs, une qualité de vie améliorée Un patrimoine mis en valeur (tant au niveau des rues débouchant sur la place que sur la place elle-même)
<i>Nature des actions</i>	<u>Place de la Roubine</u> : suppression de la contre allée de stationnement et maintien d'une seule voie par sens de circulation, élargissement des cheminements piétons, redéfinition de l'offre de stationnement (offre plus limitée en nombre de places mais réglementée afin de faciliter la rotation des véhicules, <u>Place Allignol</u> : suppression totale du stationnement au profit d'un élargissement des cheminements piétons, sous réserve d'une possibilité de transfert des places équivalentes vers un autre lieu à proximité <u>Place Riquet</u> : suppression partielle du stationnement au profit d'un élargissement des cheminements piétons,

Les stationnements vélo

<i>Objectif principal</i>	Proposer du stationnement vélos aux usagers, au droit des principaux équipements, commerces, services et pôles d'attraction
<i>Nature des actions</i>	- Pose d'arceaux vélo : place de la Roubine sur deux ou trois sites, secteur Billon, parking mairie / Palais épiscopal, place Allignol, place Riquet, Port de Viviers (liste non exhaustive) - Intégration d'emplacement privé vélos dans les nouvelles constructions à usage d'habitation et d'activité

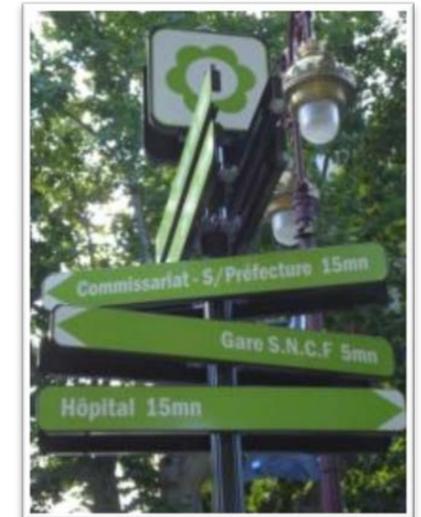


Exemples de stationnements de vélos sur arceaux



Le jalonnement piéton

<i>Objectifs principaux</i>	Mettre en place un jalonnement piéton en cohérence avec les itinéraires identifiés et AMENAGES et suivant les prescriptions liées au P.S.M.V. Jalonner l'itinéraire de découverte piéton du noyau médiéval, prolongé au niveau des faubourgs Valoriser les sites touristiques et le patrimoine
<i>Nature des actions</i>	- Définir les itinéraires piétons à jalonner - Identifier les pôles d'attractivité à jalonner



Exemples de jalonnement piéton



L'opération « marchons vers l'école »

Objectifs principaux	<p>Sécuriser les abords des écoles en limitant la place de la voiture particulière et les nombreux stationnements</p> <p>Développer la marche à pied sur de courtes distances domicile-école</p> <p>Sécuriser les cheminements piétons</p> <p>Développer les comportements éco-citoyens</p>
Nature des actions	<ul style="list-style-type: none"> - Définir les itinéraires pédestres et les points de rassemblement - Bâtir une organisation humaine et matérielle - Sensibiliser / informer les parents et les enfants



Exemples d'arrêt pedibus

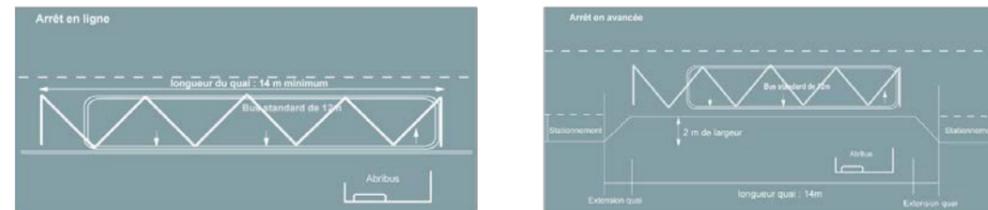


Exemple de pédibus

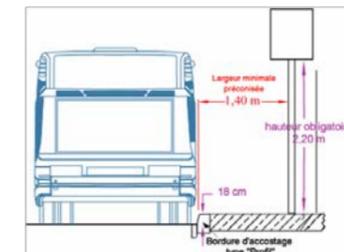
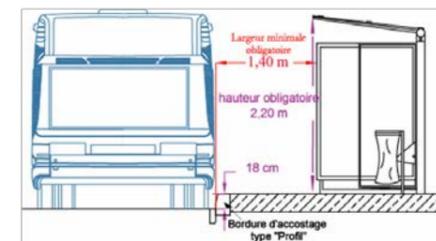
Les arrêts de transport en commun

Objectif principal	Sécuriser les arrêts de transports en commun et leurs cheminements d'accès piétons
Nature des actions	<p>Mise en sécurité / accessibilité des arrêts T.C. existants Place Riquet, Place Allignol et Place de la Roubine</p> <p>Sécurisation des arrêts à aménager sur le site Billon et celui du Port</p>

Schémas de principe types de points d'arrêt accessibles et sécurisés



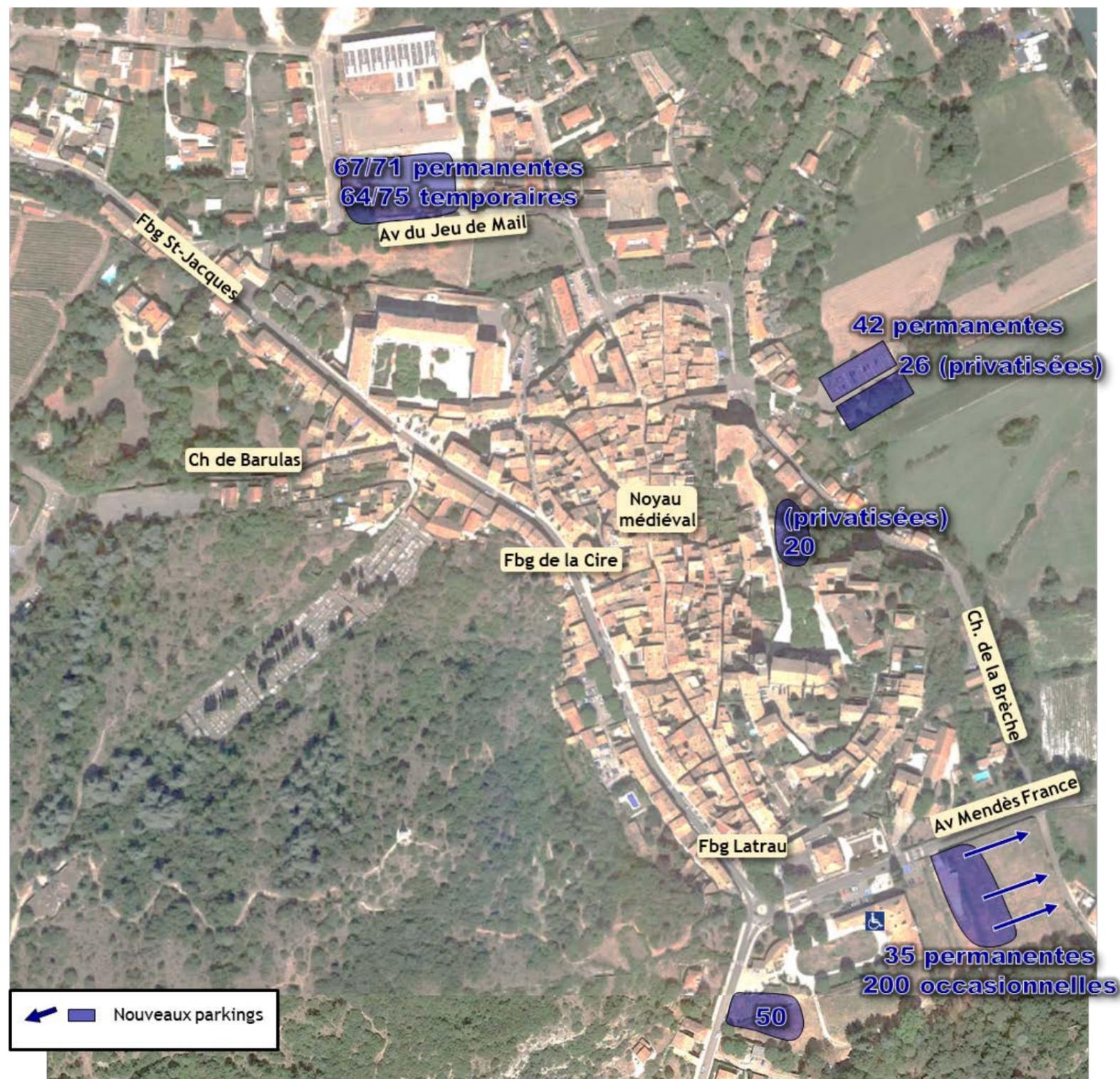
Conformément à la législation, les arrêts « en ligne » ou « en avancée » seront systématiquement mis en place en milieu urbain, soit dans toutes les villes de plus de 2 000 habitants selon la définition de l'INSEE. Ces configurations permettent une insertion plus facile du bus/car dans la circulation et donc un gain de temps pour l'exploitation.



LE STATIONNEMENT

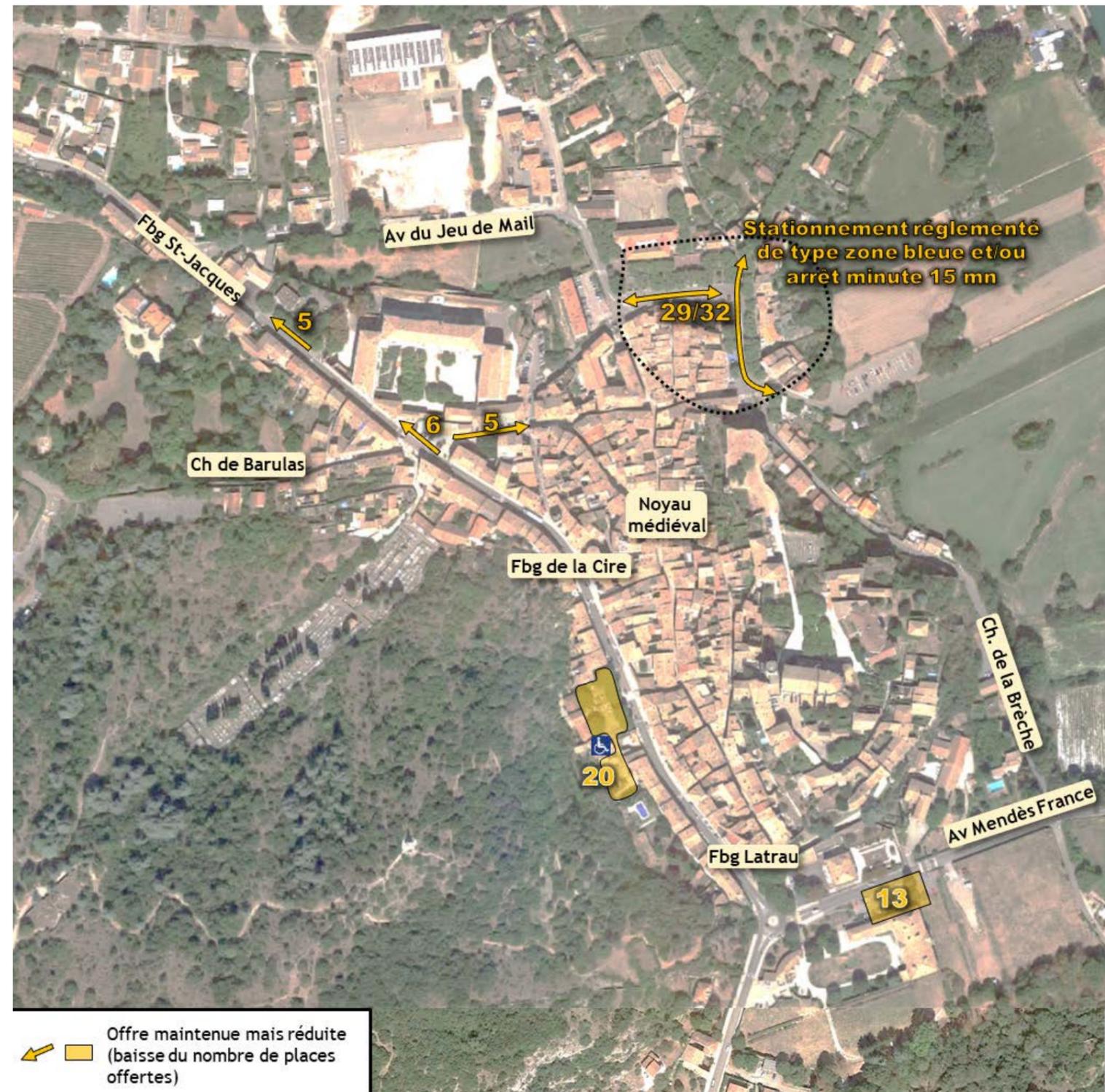
Les nouvelles aires de stationnement

<p><i>Objectifs principaux</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Répondre aux besoins de stationnement permanents et en période estivale et événementielle ➤ Offrir des stationnements gratuits « au contact » du cœur de ville et du noyau médiéval, facilitant l'accueil des visiteurs, connectés aux voiries portes d'entrée de la ville (RD86 - av du Jeu de Mail et Av P.M. France)/ ➤ Faciliter les opérations de requalification des espaces publics des faubourgs
<p><i>Nature des actions</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Parking Billon : entre 67 et 71 places permanentes suivant le scénario + 64 à 75 places temporaires ➤ Grand Parking du Palais : 35 places + parking occasionnel de 200 places ➤ Petit Parking du Palais au sud de l'avant cour : 50 places ➤ Parking du Creux : + 8 places (34 actuellement) ➤ Parking du Port : environ 52 places (extension de l'aire de stationnement existante) <p>Création de 327 places temporaires</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Parking du Creux : environ 26 places privatisables ➤ Parking Châteauvieux : environ 20 places privatisables

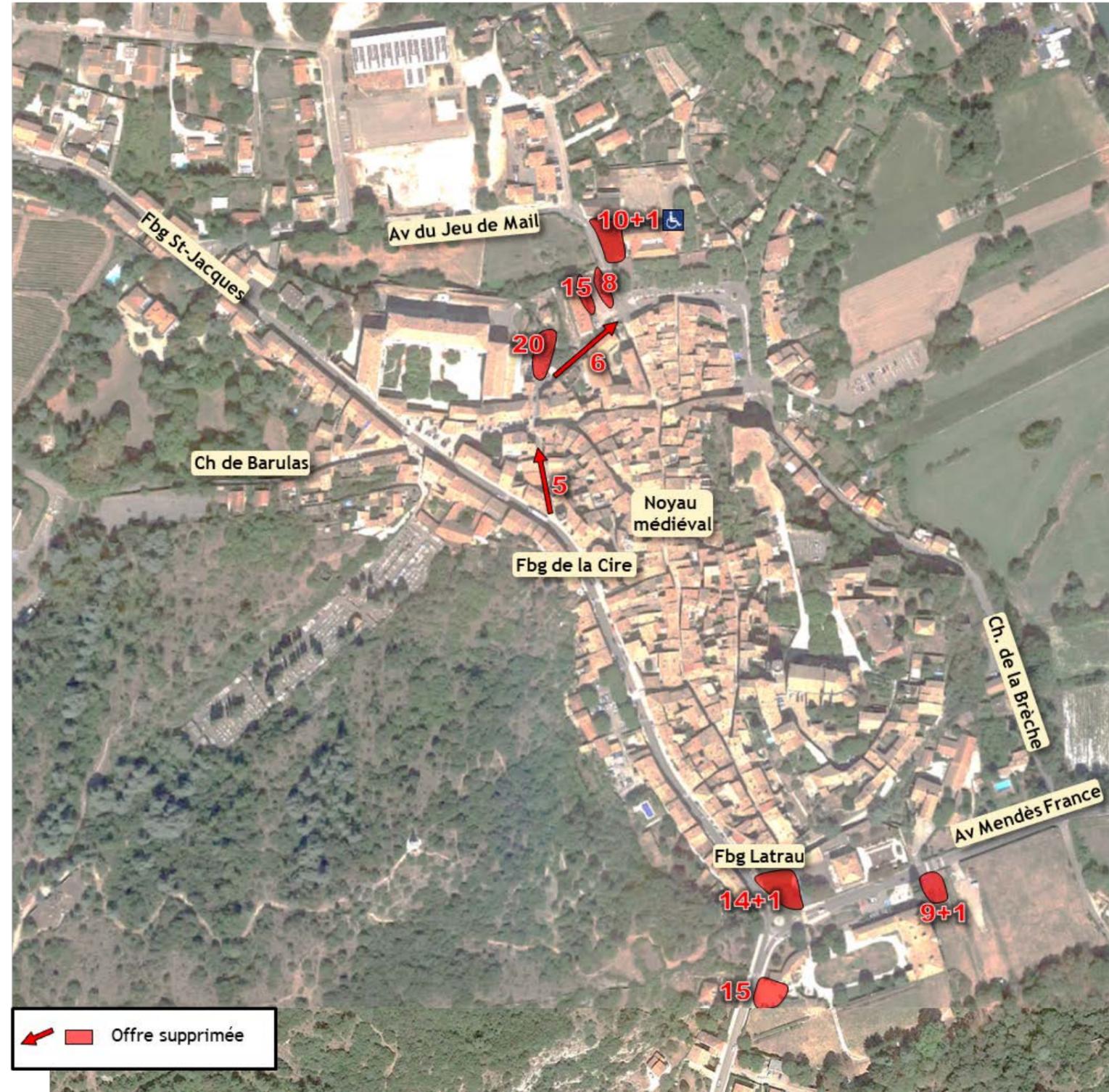


La limitation de l'offre de stationnement

Objectifs principaux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Requalifier les espaces publics des faubourgs et « au contact » du noyau médiéval ➤ Limiter les conflits d'usage éventuels ➤ Favoriser les circulations douces ➤ Améliorer le cadre de vie des habitants
Nature des actions	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faubourg St Jacques : - 4 places (stationnement longitudinal en lieu et place du stationnement en épi) ➤ Place de la Roubine : - 24 / 27 places ➤ Rue de la République : - 8 places ➤ Parking Mairie / O.T.I. : - 9 places ➤ Parking Place de l'Esplanade : - 33 places ➤ Place Riquet : - 3 places <p>Réduction de 84 places de stationnement</p> <p><u>Report vers les parkings suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Parking Billon → Petit et Grand Parking du Palais → Offre existante sur les faubourgs avec stationnement minute ou de courte durée <p><i>Tous situés à moins de 3' à pied</i></p>



<p><i>Objectifs principaux</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Requalifier les espaces publics des faubourgs et « au contact » du noyau médiéval ➤ Limiter les conflits d'usage éventuels ➤ Favoriser les circulations douces ➤ Améliorer le cadre de vie des habitants
<p><i>Nature des actions</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rue Chalès : 5 places ➤ Rue du Chemin Neuf : 6 places ➤ Parking Avant Cour (av de la Gare) : 15 places ➤ Parking place Allignol : 14 places ➤ Parking du théâtre municipal : 10 places ➤ Parking Résidence des Lauriers : 8+15 places <p>Suppression de 73 places de stationnement publiques + + 84 places supprimées sur des aires de stationnement réduites (cf. page précédente)</p> <p><u>Report vers les parkings suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Parking Billon → Petit et Grand Parking du Palais → Parking au sud de l'avant Cour <p><i>Tous situés à moins de 5'17' à pied</i></p>



Le jalonnement des parkings d'entrée de ville

Objectif principal	Mettre en place une signalétique adaptée afin de rendre l'offre de stationnement lisible à partir des entrées de ville Nord Ouest (Le Teil), Sud Ouest et Est (Châteauneuf du Rhône)
Nature des actions	Mise en place de panneaux directionnels lisibles stipulant la capacité (x places) : Parking Billon et Parking du Palais Episcopal

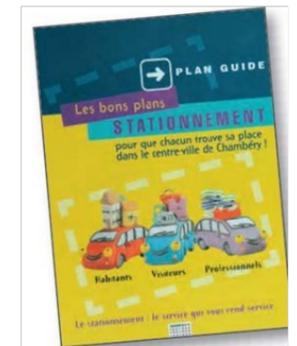
La réglementation du stationnement

Objectifs principaux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcer la rotation des véhicules sur les faubourgs, la place de la Roubine, ➤ Faciliter le stationnement de courte durée au droit des commerces, services et écoles
Nature des actions	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zone bleue : Faubourgs, place de la Roubine, place de l'Esplanade, parking de la Mairie / O.T.I. ➤ Arrêt minute : Place de la Roubine côté Commerces, rue de la République, place Riquet



Les campagnes d'informations et actions de contrôle

Objectifs principaux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Assurer le respect de la réglementation « zone bleue » ou arrêt minute ➤ Contrôler / maîtriser le stationnement illicite gênant
Nature des actions	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Actions de sensibilisation et de communication sur la politique de stationnement globale au sein de la ville (zone bleue) ➤ Actions de répression afin d'assurer la bonne tenue des actions engagées : une zone bleue ne marche que si elle est respectée !!!



LES CIRCULATIONS AUTOMOBILES

Le chemin de la Brèche

Variante préférentielle

<i>Objectifs principaux</i>	<p>Apaiser la circulation automobile / limiter les flux automobiles dans la perspective de réalisation du parking de la friche Billon</p> <p>Améliorer le cadre de vie des habitants.</p> <p>Faciliter l'aménagement d'un itinéraire piétons / cycles</p>
<i>Nature des actions</i>	<p>Mise à sens unique Place de la Roubine → Avenue Pierre Mendès France, avec maintien du double sens entre la maison médicale et l'av P.M. France (demande de la commune de Viviers)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Trafics reportés : 540 véh/jour (comptés sur le ch de la Brèche en direction de la place de la Roubine) ➤ Itinéraire de report : av P.M. France, Faubourgs de la Trau, de la Cire, St Jacques et avenue du Jeu de Mail, des axes en capacité d'absorber l'augmentation de trafic ➤ Atouts : moins de flux entrants place de la Roubine, maintien des itinéraires de transports en commun et intégration des modes doux <p>Quelque soit la variante : L'aménagement d'une liaison viaire entre le parking du Creux et le chemin bordant le Rhône ne se justifie pas sur le plan des trafics et des usages. Cette liaison doit être envisagée (très) prioritairement pour les modes doux et des usages de loisirs/promenade. De même, la mise à sens unique de l'allée du Rhône n'est pas indispensable au bon fonctionnement du Port de Viviers (maintien de la situation actuelle).</p>



Variante envisageable



La rue des Ramières

<i>Objectifs principaux</i>	<p>Apaiser la circulation automobile sur la partie Sud/Est de l'avenue du Jeu de Mail et limiter les mouvements d'échanges</p> <p>Faciliter / Accompagner l'aménagement du parvis du théâtre</p> <p>Améliorer le cadre de vie des habitants.</p> <p>Faciliter l'aménagement d'un itinéraire piétons / cycles</p>
<i>Nature des actions</i>	Mise en impasse de la rue des Ramières → Suppression du débouché devant le théâtre (accès par le parking Billon)



La liaison parking du Creux - voie CNR

<i>Objectifs principaux</i>	<p>Offrir un accès complémentaire au parking du Creux (non justifié en termes de trafic) depuis le Port</p> <p>Offrir un accès supplémentaire en liaison douce (accès VL non justifié en termes de trafic) permettant une boucle vers le port avec l'allée du Rhône</p>
<i>Nature des actions</i>	Liaison piétonne Rhône → Parking du Creux



L'avenue du Jeu de Mail

<i>Objectifs principaux</i>	Faciliter la liaison Modes Doux entre le futur parking Billon et la place de la Roubine
<i>Nature des actions</i>	Modification du tracé de l'avenue du Jeu de Mail entre la rue des Ramières et la place de la Roubine grâce au recul du Mur du Grand Séminaire Profil en travers : Le nouveau tracé devra permettre de laisser une large place à la circulation piétonne.

Le réaménagement des carrefours

<i>Objectifs principaux</i>	Adapter le mode de gestion et/ou l'aménagement des carrefours aux principes directeurs du schéma de circulation.
<i>Nature des actions</i>	Des modes de gestion des flux à adapter en fonction de l'évolution du plan de circulation et des choix d'aménagement d'infrastructures : → Carrefour RD86 - Av du Jeu de Mail : Mise en valeur du carrefour (revêtement ?) avec intégration à terme d'un plateau surélevé pour marquer l'entrée dans le périmètre historique et le début de la zone 30 ? → Carrefour Av P.M. France - Chemin Iles aux Bornes (voie CNR) (aménagement à étudier avec le Département)

EN RESUME

- ⊙ **Un programme d'actions qui consiste à répondre à la fois à des enjeux sociétaux, environnementaux et économiques.**

Proposant des alternatives à l'automobile pour les usagers ou des solutions complémentaires.

Garant d'un cadre de vie amélioré

Défenseur d'un essor de la commune de Viviers

- ⊙ **Un programme d'actions qui s'inscrit à court, moyen, long terme selon les 3 axes de travail du Plan Global des Déplacements : circulation, stationnement et modes doux, intégré au Plan Guide des espaces publics.**





L'IDENTITÉ DU CENTRE BOURG



PALETTE DES MATÉRIAUX

Les calades de galets et les pavés



Les murs de clos



Les faubourgs réalisés récemment (trottoirs et bordure en béton clair)



PALETTE DE MOBILIER ET D'ÉQUIPEMENTS

Un vocabulaire précis est mis en place dans la ville pour le mobilier et les équipements urbains. La palette de couleurs est composée de trois nuances : un rouge pourpre, un vert feuillage et un gris soie.



RAL 3004



RAL 6002



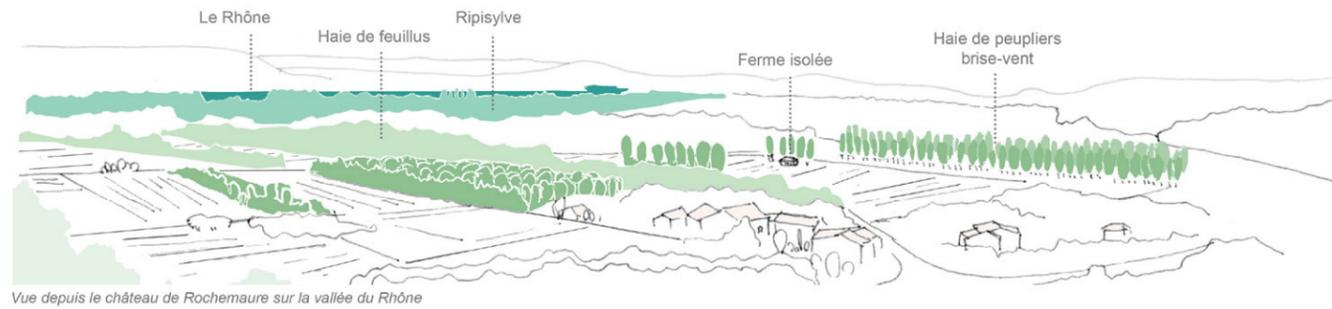
RAL 7044

Mais les couleurs sombres résistent moins bien aux rayons lumineux. Par exemple, le rouge devient petit à petit violet. Il conviendra alors de privilégier les couleurs claires en pleine lumière et les couleurs sombres à l'ombre des platanes.



PALETTE VÉGÉTALE

Le choix des végétaux sera fait en cohérence avec l'existant et suivant les préconisations de la « Charte d'architecture, d'urbanisme et des paysages du Pays d'Art et d'Histoire du Vivarais Méridional - Ardèche ». La ville de Viviers se situe dans l'entité paysagère « Vallée du Rhône » et possède ainsi plusieurs typologies végétales caractéristiques



1. Les mails de platanes : Emblématique de l'allée du Rhône et de la place de la Roubine



2. Les vergers : Présents dans la plaine, ils composent le paysage vivarois



3. Les haies « brise vent » : Une trame très dessinée, perpendiculaire au lit du Rhône, composée de peuplier ou de cyprès.



4. Les plantes grimpantes : Sur les murs de clos : vigne vierge, glycine...



Liste des essences préconisées

Feuillus

Platane, Noyer, Amandier, Figuier, Olivier, Hêtre, Micocoulier, Sophora, Chêne, Peuplier, Mûrier, Tilleul, Érable, Sorbier

Arbres de milieux humides

Aulne, Peupliers, Saules

Conifères

Cyprès, Pin, Cèdre

Arbustes

Buis, Laurier, Coronille, Fusain, Ciste, Genêt, Genévrier, Jasmin, Arbousier, Filaire, Grenadier, Romarin, Lentisque, Amélanchier, Prunier, Épine noire

Grimpantes

Vigne, arbre à kiwi, Glycine, Bignone, Clématites



LES PARKINGS PAYSAGERS

Au vue de la topographie très escarpée du noyau médiéval, les parkings du Palais Épiscopal, du Creux et de la friche Billon ont un impact paysager très important. Leur minéralité prend une place très imposante dans les vues depuis le belvédère.

Leur traitement doit donc être fait en conséquence pour qu'ils deviennent de véritables parkings paysagers et qu'ils s'intègrent dans l'environnement Vivarois.



Les trois parkings en co-visibilité avec le noyau médiéval

Images de référence



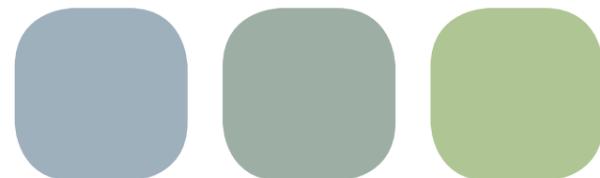
LES TERRASSES DE CAFÉ ET DE RESTAURANT

Les établissements situés dans et autour du noyau médiéval doivent posséder une cohérence dans l'aménagement de leurs terrasses sur l'espace public.

Les couleurs doivent être choisies dans le nuancier de façades et de menuiseries de la ville. Chaque terrasse doit être composée d'un nombre restreint de couleurs, choisies judicieusement pour être en harmonie avec le mobilier et l'environnement de l'établissement, l'espace public, les façades, etc.

Le mobilier doit être adapté aux produits vendus par l'établissement. Il doit être également pensé en fonction de la durabilité et de l'entretien des matériaux. Les éléments en plastique seront proscrits ainsi que les messages publicitaires, seule la raison sociale ou l'enseigne pourra être affichée sur un élément de la terrasse.

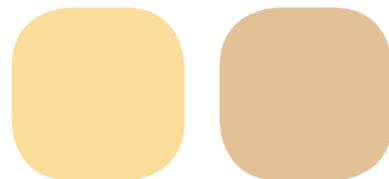
Ainsi, les terrasses présenteront une unicité d'une haute qualité esthétique.



Gris charrette

Vert glauque

Vert tilleul



Maïs

Vanille

Des déclinaisons de ces couleurs peuvent être utilisées, du plus clair au plus foncé.



L'ANIMATION DU PORT ET DE L'ALLÉE DU RHÔNE

Cinéma en plein air



Bal populaire



Guinguettes



Marché artisanal



LE KIT D'ACCUEIL

Un kit d'usages destinés aux visiteurs du centre-bourg, qu'ils arrivent à pied, à vélo, en voiture ou par bateau.

Ce module est disposé dans différents espaces en entrée de centre-bourg. Il est homogène et présente un vocabulaire dans « l'esprit de Viviers », à l'image de l'ensemble de la signalétique touristique, patrimoniale et commerciale à mettre en place.

Il propose, sous une toiture protectrice :

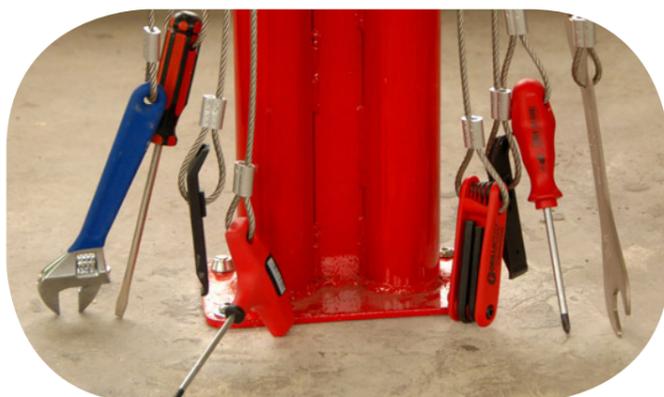
- Un plan de situation ;
- Un bref rappel historique invitant à découvrir la ville ;
- Une fontaine à boire ;
- Des toilettes publiques ;
- Des appuis-vélos.

NOTA : UN KIT D'ACCUEIL EST PRÉVU PAR LA CCDRAGA DANS LE CADRE DE LA VIA-RHÔNA.

IL CONVIENDRA D'Y FAIRE RÉFÉRENCE POUR LES AUTRES KITS INSTALLÉS « EN VILLE ».



Ce kit d'accueil propose également quelques outils de réparation à l'intention des cyclotouristes, notamment pour les usagers de la Via Rhôna



LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGE- MENT



LES ARRIVÉES DANS LE CENTRE-BOURG

L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est)

Objectifs :

- Retrouver l'image d'une entrée ville
- Inviter les cyclistes de la Via Rhôna à visiter la ville
- Proposer un parcours piéton vers la place Allignol, le chemin de la Brèche ou la voie de la CNR, via le stade municipal

Scénario :

- Aménagement d'une voie cyclable et d'un trottoir, côté nord
- Création d'un parvis au stade municipal
- Multiplication des traversées piétonnes
- Utilisation d'un vocabulaire urbain (bordure, éclairage...)
- Ouverture de percées visuelles dans le boisement nord



L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud)

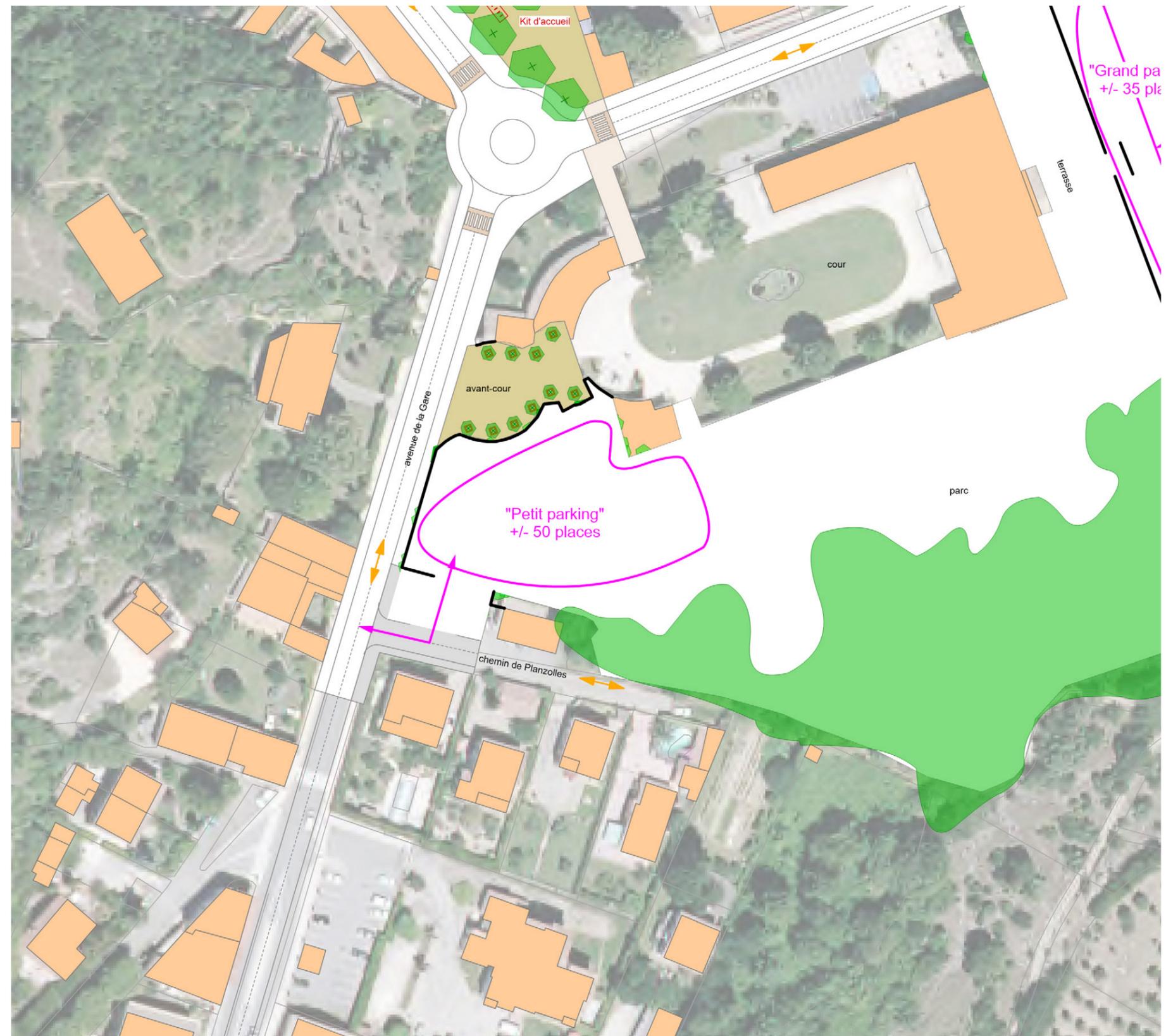
Objectifs :

- Renforcer le rôle d'accueil de l'avant-cour du Palais Épiscopal

Scénario :

- Étudier avec la CRMH le déplacement le parking de l'avant-cour, dans le parc, via le chemin de Planzolles
- Mise en scène lumineuse de l'avant-cour

« PETIT PARKING DU PALAIS » : +/- 50 PLACES DE STATIONNEMENT



L'arrivée depuis Le Teil (entrée Nord)

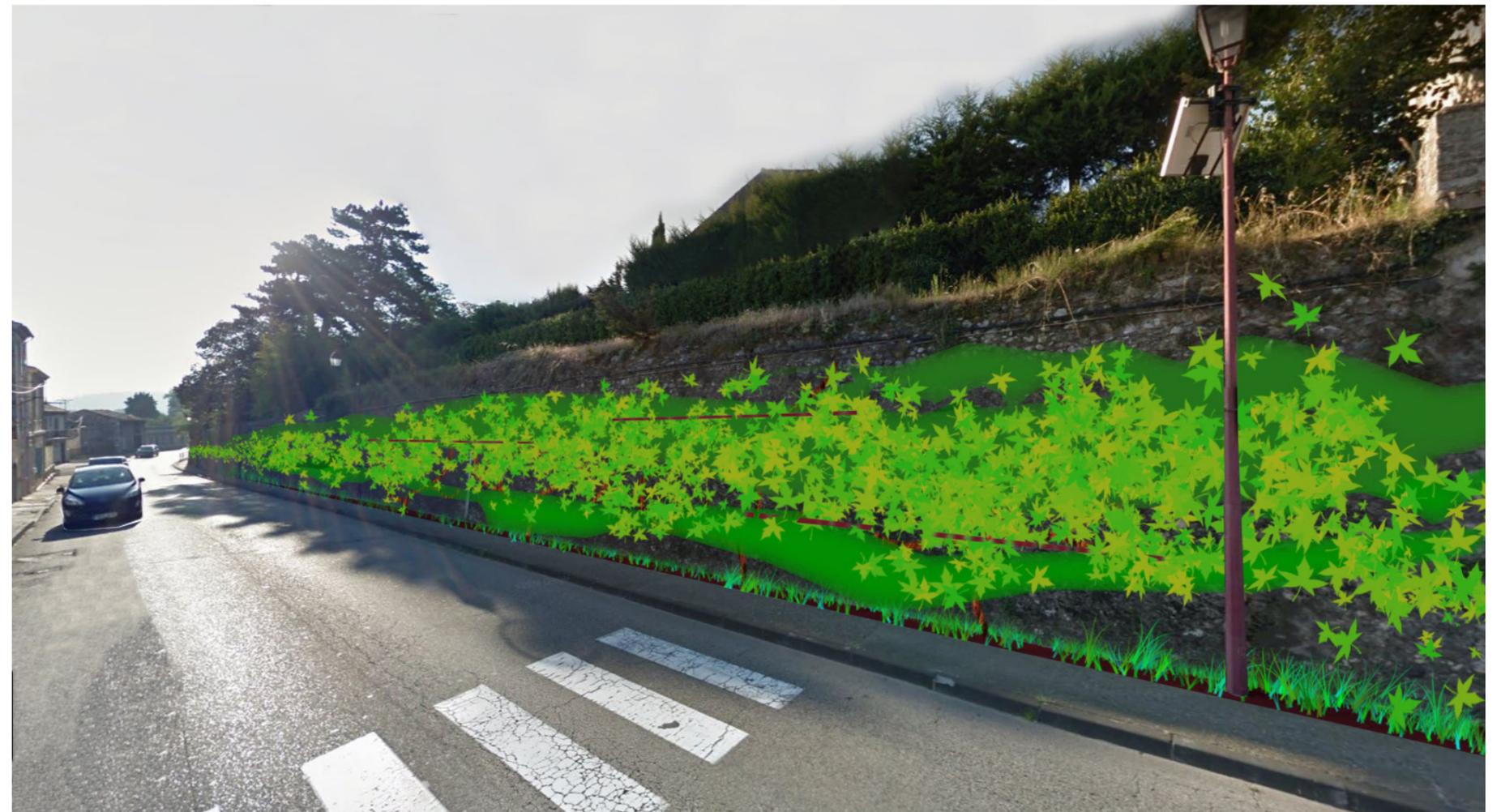
Objectifs :

- Créer de toute pièce une image d'entrée de ville de qualité
- Redonner de la place aux piétons

NOTA : LA PRÉSENCE DE NOMBREUX CAMIONS TOUT AU LONG DE LA JOURNÉE ET LE CLASSEMENT DE LA VOIE EN « PASSAGE DE CONVOIS EXCEPTIONNELS », NE PERMETTENT PAS AUJOURD'HUI DE GAGNER DE LA PLACE SUR LA CHAUSSÉE AU PROFIT DES PIÉTONS. A LONG TERME, LE PROJET DE « DÉVIATION DU TEIL » POURRAIT GÉNÉRER UNE BAISSÉ DU TRAFIC POIDS-LOURDS SUR LES FAUBOURGS. ALORS, UN NOUVEAU PROJET D'AMÉNAGEMENT POURRA ÉMERGER.

Scénario :

- Création d'un décor végétal pérenne sur le grand mur de clos du Faubourg de la Madeleine
- Mise en scène lumineuse du mur de clos



L'arrivée depuis le Rhône (le Port et l'Allée du Rhône)

Objectifs :

- Organiser les usages et requalifier le port
- Renforcer la fonction d'accueil, informer et orienter les visiteurs
- Pérenniser l'usage du port par les plaisanciers
- Donner la priorité aux piétons sur l'allée du Rhône
- Inviter à se promener le long du Rhône, via la voie de la CNR
- Organiser un parking extensif, en été

Scénario :

- Animation du port et de l'Allée du Rhône en période touristique (marché artisanal, guinguettes, fêtes, cinéma en plein air, concerts, etc.)
- Installation d'un kit d'accueil
- Création d'arrêts de cars accessibles pour les cars touristiques
- Aménagement de l'Allée du Rhône en promenade uniforme
- Multiplication du mobilier d'agrément
- Mise en scène lumineuse du port et de l'Allée du Rhône

+ VIABILISATION DE LA VOIE CNR, À DOUBLE SENS «PARTAGÉ»



LES ESPACES DU CENTRE-BOURG

La place Notre Dame du Rhône et l'escalier des Cèdres

Objectifs :

- Créer un parvis au futur centre culturel
- Rénover et sécuriser l'escalier
- Signaler cet itinéraire vers le noyau médiéval

Scénario :

- Aménagement qualitatif de la place et de l'escalier
- Création d'un accès vers le parc du Palais Épiscopal, via la terrasse de la façade principale
- Mise en scène lumineuse de l'ancienne chapelle et de l'escalier

Le Palais Épiscopal

Objectifs :

- Redonner toute sa splendeur à l'avant-cour, à la cour et au parc
- Recomposer la trame végétale, retrouver le parcours de l'eau
- Mettre en lumière les éléments remarquables
- Multiplier les accès au parc
- Sécuriser le parc (fontaines à restaurer, réservoir)
- Renforcer la fonction d'accueil, informer et orienter les visiteurs depuis le « grand » parking
- Restructurer et aménager les parkings; conserver la possibilité d'extension du « grand » parking, pour l'événementiel

NOTA : CE PLAN GUIDE, EN L'ÉTAT ACTUEL DES CONNAISSANCES, N'A PAS VOCATION À RÉPONDRE À L'ENSEMBLE DES OBJECTIFS DE LA RESTAURATION DES ESPACES EXTÉRIEURS DU PALAIS ÉPISCOPAL. UNE ÉTUDE SPÉCIFIQUE, EN LIEN ÉTROIT AVEC LA CRMH, DOIT ÊTRE CONDUITE AFIN DE POUVOIR AFFINER LES TRAVAUX NÉCESSAIRES (RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE ET ICONOGRAPHIQUE, FOUILLES, DIAGNOSTIC PHYTOSANITAIRE DES ARBRES, RELEVÉ TOPOGRAPHIQUE ...).

Scénario :

- Création et / ou valorisation des entrées depuis les places Notre Dame du Rhône et Allignol
- Multiplication du mobilier d'agrément
- Sécurisation des fontaines abandonnées par la création de bassins fleuris. Clôture du réservoir
- Aménagement de deux parkings paysagers, en entrée de ville
- Mise en scène lumineuse de l'avant-cour, de la cour, du parc, des façades et des entrées

« GRAND PARKING DU PALAIS » : +/- 35 PLACES DE STATIONNEMENT

La Place Allignol

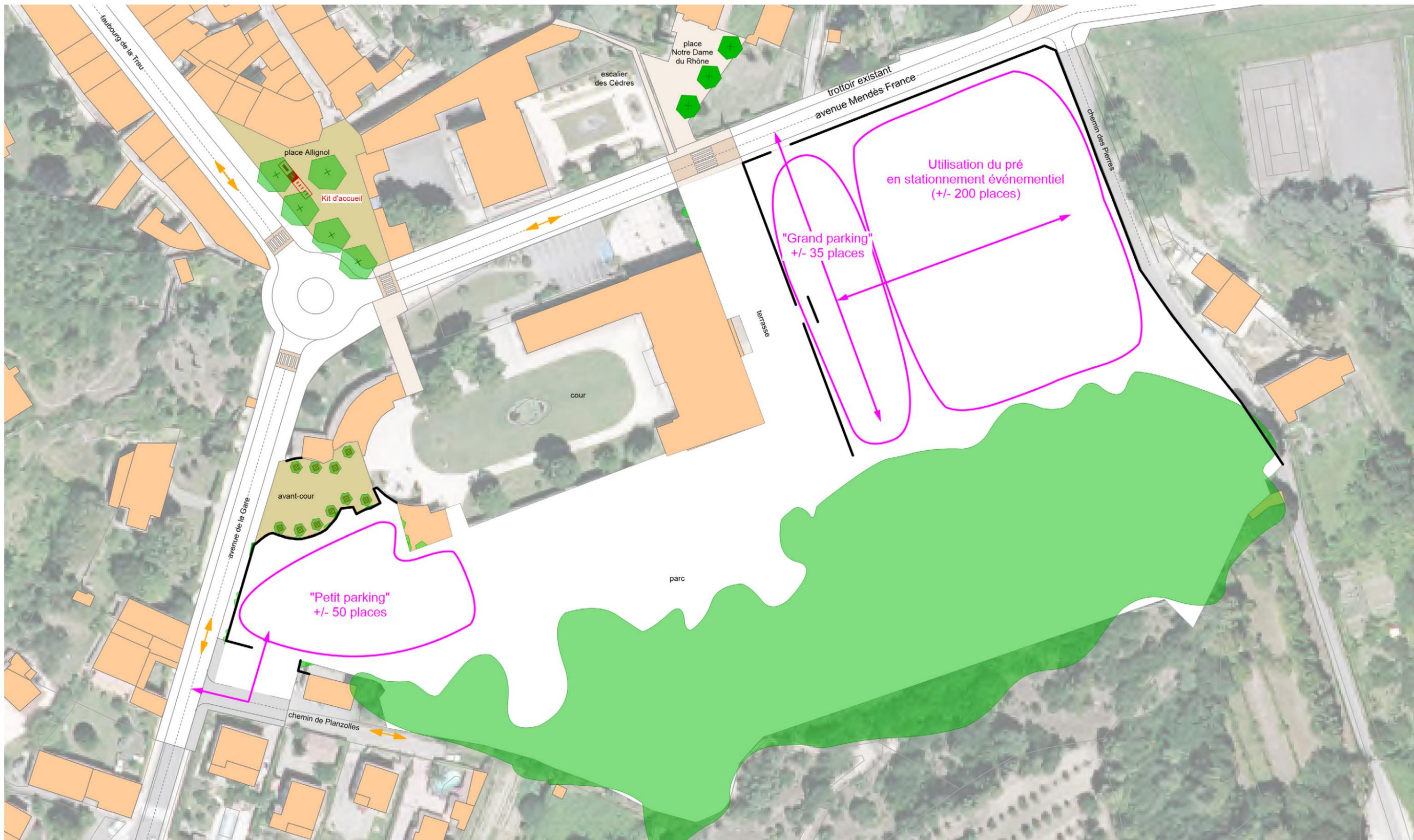
Objectifs :

- Retrouver l'image d'une entrée du noyau médiéval
- Renforcer la fonction d'accueil, informer et orienter les visiteurs
- Inviter les cyclistes de la Via Rhôna à visiter la ville
- Valoriser le sol en calade de galets et les platanes

Scénario :

- Libération de la place du stationnement, sous réserve de l'étude avec la CRMH de la création d'un petit parking à l'intérieur de l'enceinte du Palais Episcopal
- Installation d'un kit d'accueil ?
- Multiplication du mobilier d'agrément
- Valorisation de l'accès vers le parc du Palais Épiscopal
- Mise en scène lumineuse





Les Faubourgs ou la RD 86

Objectifs :

- Retrouver du stationnement pour raviver le commerce
- Élargir l'espace du piéton
- « Accrocher » le noyau médiéval et les espaces de respiration aux faubourgs
- Rythmer le parcours d'un faubourg à l'autre

NOTA : LA PRÉSENCE DE NOMBREUX CAMIONS TOUT AU LONG DE LA JOURNÉE ET LE CLASSEMENT DES VOIES EN « PASSAGE DE CONVOIS EXCEPTIONNELS », NE PERMETTENT PAS AUJOURD'HUI DE GAGNER DE LA PLACE SUR LA CHAUSSÉE AU PROFIT DES PIÉTONS ET DU STATIONNEMENT.

A LONG TERME, LE PROJET DE « DÉVIATION DU TEIL » POURRAIT GÉNÉRER UNE BAISSÉ DU TRAFIC POIDS-LOURDS SUR LES FAUBOURGS. ALORS, UN NOUVEAU PROJET D'AMÉNAGEMENT POURRA ÉMERGER.

Scénario :

- Utilisation de revêtements différenciés au niveau des entrées dans le noyau médiéval et des espaces de respiration
- Mise en scène lumineuse des accroches

NOTA : LA COMMUNE INSTALLE ACTUELLEMENT DES MATS FLEURIS AU NIVEAU DES ENTRÉES DU NOYAU MÉDIÉVAL. CET AMÉNAGEMENT VIENT EN APPUI DU SCÉNARIO DU PLAN GUIDE.

La Place de l'Esplanade

Objectifs :

- Redonner de la place au piéton
- Créer une halte agréable sur le parcours des faubourgs
- Affirmer l'accroche avec le noyau médiéval
- Offrir du stationnement minute pour les commerces et la desserte de l'école Saint Régis

Scénario :

- Réduction du nombre de places de stationnement et mise en réglementation « arrêt minute » (20 places)
- Multiplication du mobilier d'agrément au pied des platanes
- Utilisation de revêtements différenciés en traversée de faubourg
- Mise en scène lumineuse.

La Place Riquet

Objectifs :

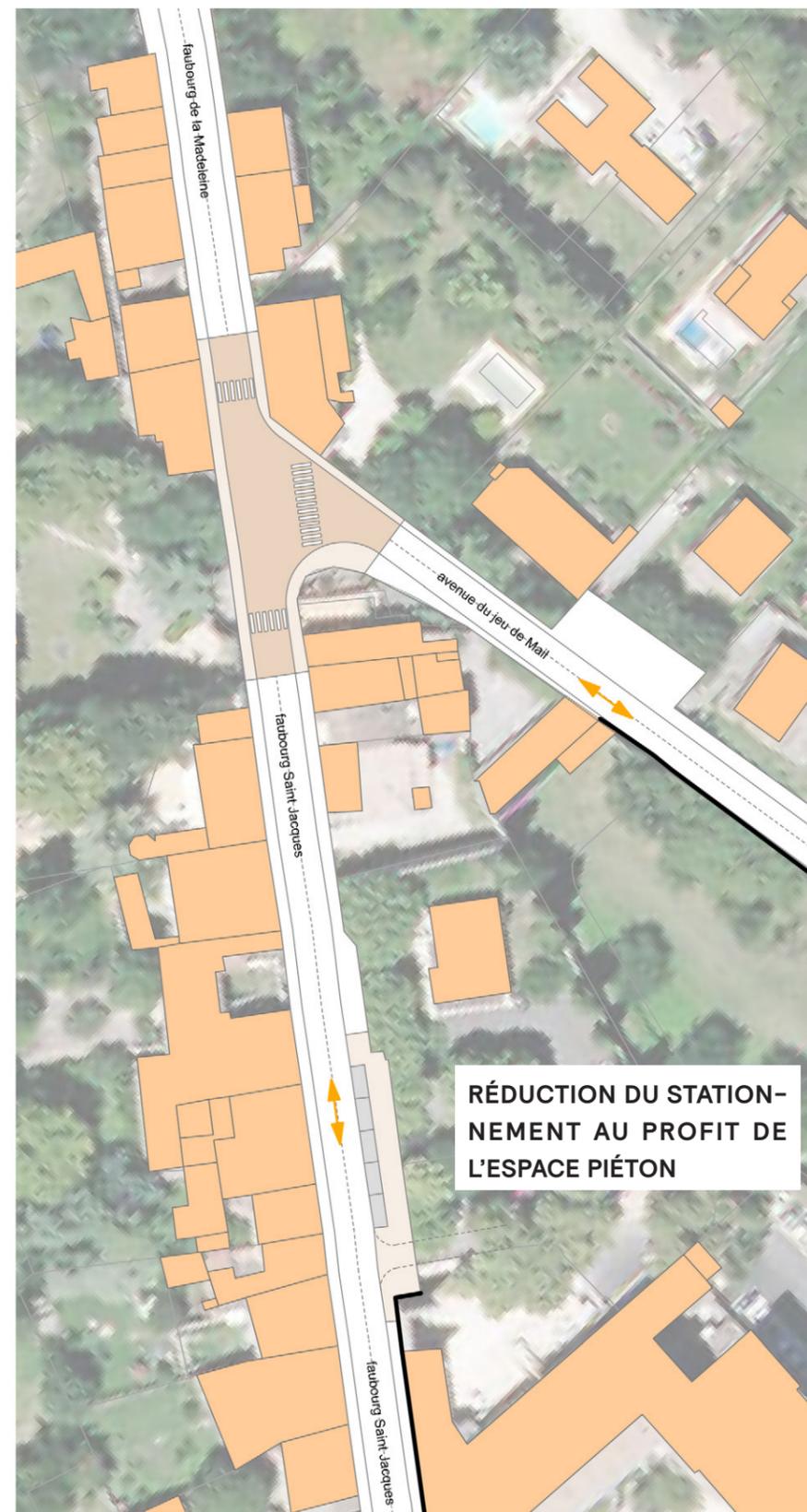
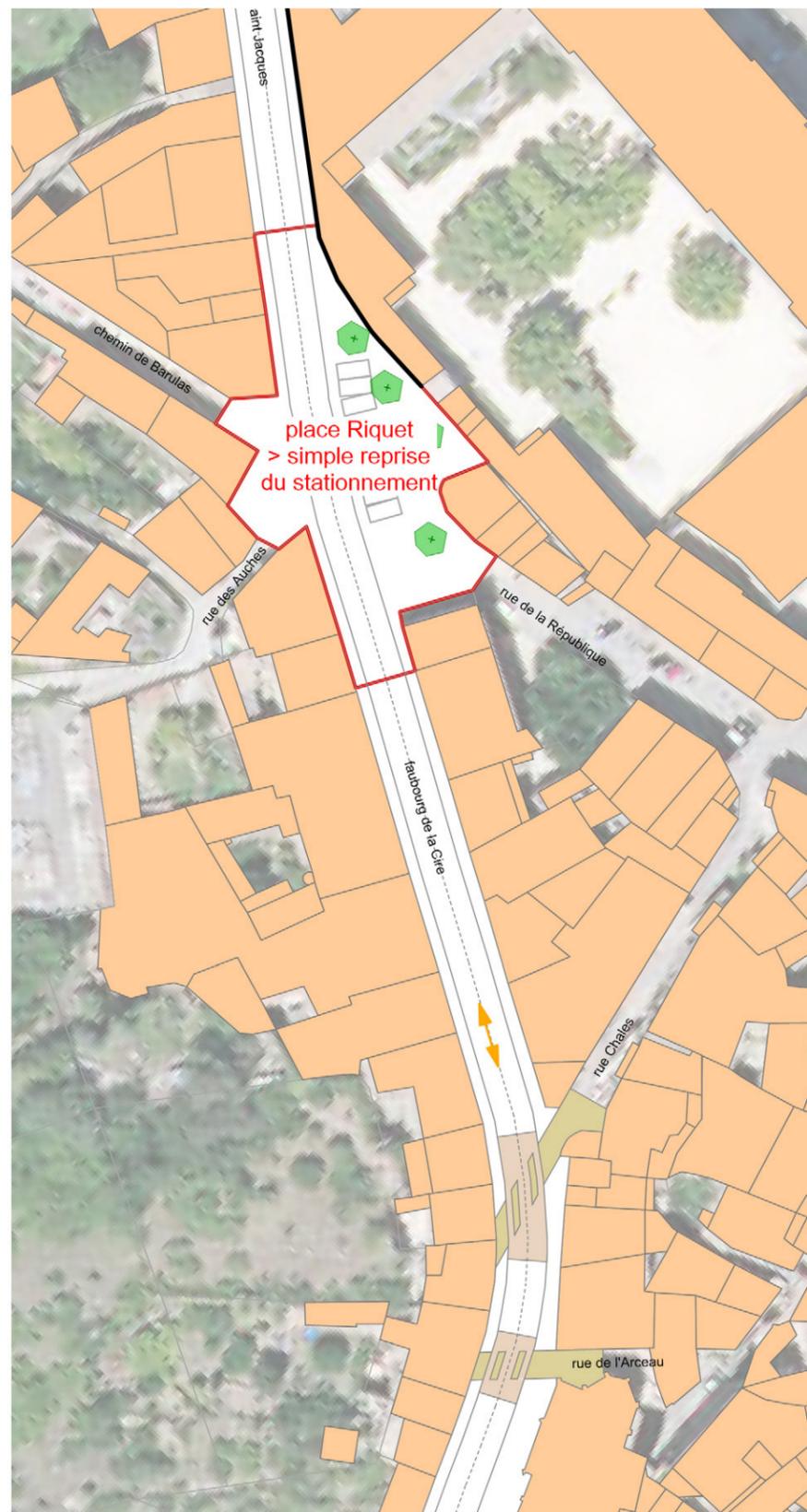
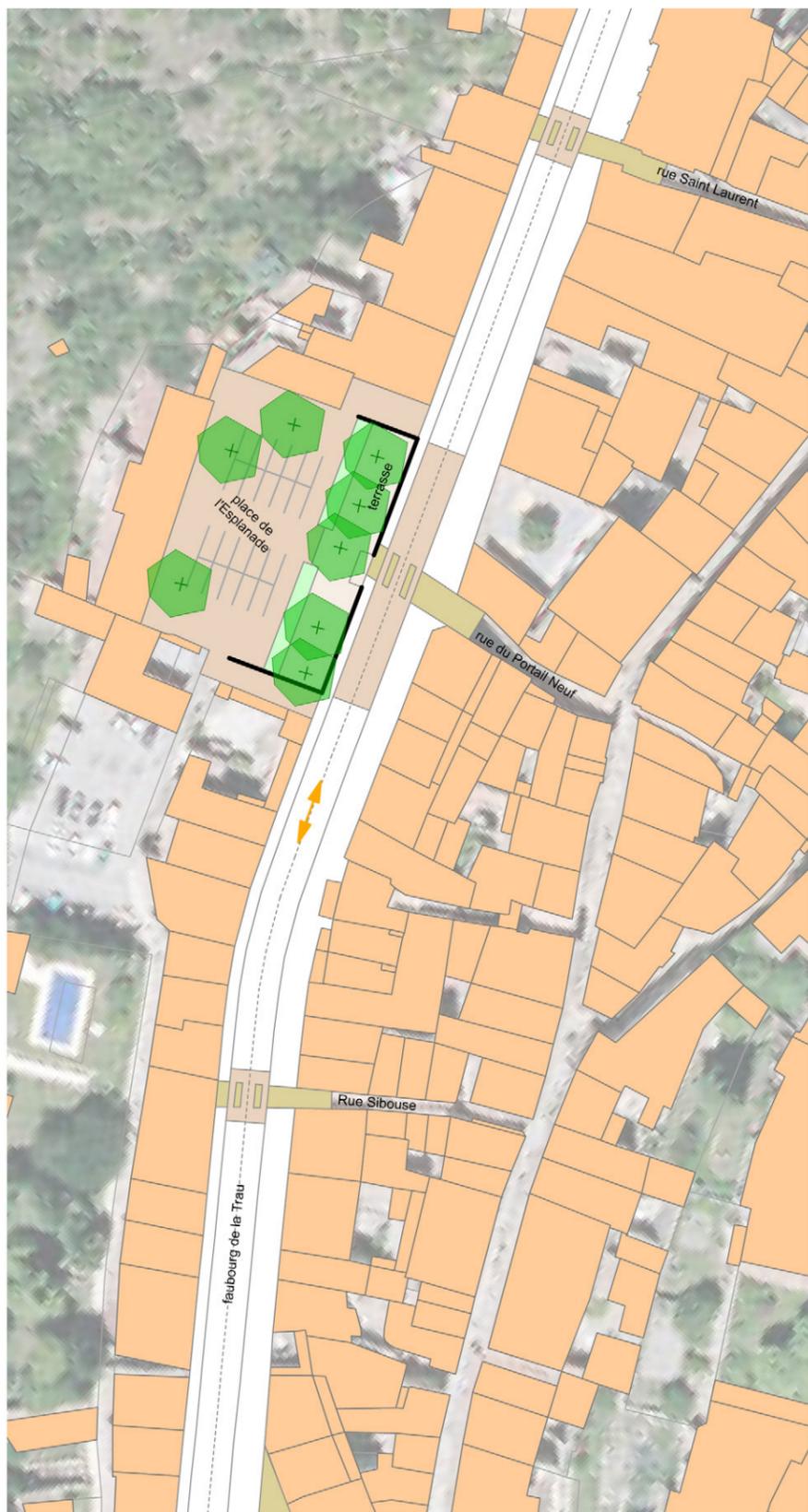
- Dégager la perspective vers le noyau médiéval, via la rue de la République
- Renforcer le rôle de distribution de la place entre les faubourgs, le noyau médiéval, le quartier Barulas, le cimetière et le Grand Séminaire
- Conserver du stationnement « minute » autour de la Poste et des commerces

Scénario :

- Valorisation de l'effet de parvis
- Harmonisation de l'espace via les revêtements de sol
- Réorganisation du stationnement (6 places de stationnement conservées, réglementation «arrêt minute»)
- Mise en scène lumineuse

NOTA : RÉCEMMENT RÉAMÉNAGÉE (2012/2013), LA PLACE RIQUET NE FAIT PAS L'OBJET D'UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DANS LE PLAN GUIDE.





La Friche Billon et l'Avenue du Jeu de Mail

Objectifs :

- Intégrer la friche Billon au paysage de la commune
- Renforcer la fonction d'accueil, informer et orienter les visiteurs
- Créer un parking extensible et événementiel en été
- Créer un espace vert complémentaire au parc du Palais Épiscopal
- Aménager un pré, de type champ de foire afin d'accueillir les manifestations de la commune
- Aménager des arrêts de cars pour les scolaires et les touristes
- Connecter le quartier Lamarque et l'espace sportif des Moulinages à la place de la Roubine
- Aménager et sécuriser l'espace du piéton jusqu'au théâtre
- Aménager et sécuriser le parcours des enfants entre l'école, l'espace sportif et les arrêts de car
- Délimiter l'espace public / privé avec la résidence des Ramières

Scénario :

- Création d'une nouvelle pièce urbaine
- Végétalisation de la friche
- Création d'un parking d'entrée de ville
- Création d'un pôle modes doux / transport en commun
- Installation d'un kit d'accueil
- Aménagement de trottoirs tout autour de la friche Billon
- Multiplication des mails d'arbres
- Relocalisation des stationnements et de la borne de rechargement pour voitures électriques du parking de la résidence des Lauriers
- Relocalisation du point d'apport volontaire (tri sélectif)
- Mise en scène lumineuse du mur de clos du Grand Séminaire

SCÉNARIO A : +/- 71 PLACES DE STATIONNEMENT

SCÉNARIO B : +/- 67 PLACES DE STATIONNEMENT





La Place de la Roubine

Objectifs :

- Renforcer la centralité urbaine et commerciale de la place
- Renforcer le rôle de distribution de la place entre les différentes entités paysagères, historiques et fonctionnelles du centre-bourg
- Aménager un parvis au théâtre, à l'école et la bibliothèque
- Libérer la place du stationnement au profit de l'espace piéton (report dans le parking Billon)
- Organiser le stationnement « minute » près des commerces
- Valoriser le marché hebdomadaire
- Clarifier le schéma de circulation

Scénario :

- Multiplication des lieux de rencontre et de convivialité
- Multiplication des usages, saisonniers ou non
- Définition et articulation de sous-espaces qualitatifs
- Valorisation des fontaines dans l'espace piéton
- Valorisation de la trame végétale
- Requalification de l'avenue du Jeu de Mail devant le théâtre, l'école et la bibliothèque et création d'un large espace piéton via le recul du mur de clos du Grand Séminaire et la mise en impasse de la rue des Ramières
- Intégration de la résidence des Lauriers en fond de scène, via un écran arboré
- Réduction du nombre de places de stationnement et mise en réglementation « arrêt minute »
- Multiplication du mobilier d'agrément
- Conservation des toilettes publiques
- Mise en scène lumineuse des façades et de la falaise

SCÉNARIO C :

+/- 13 PLACES DE STATIONNEMENT / AVENUE DU JEU DE MAIL

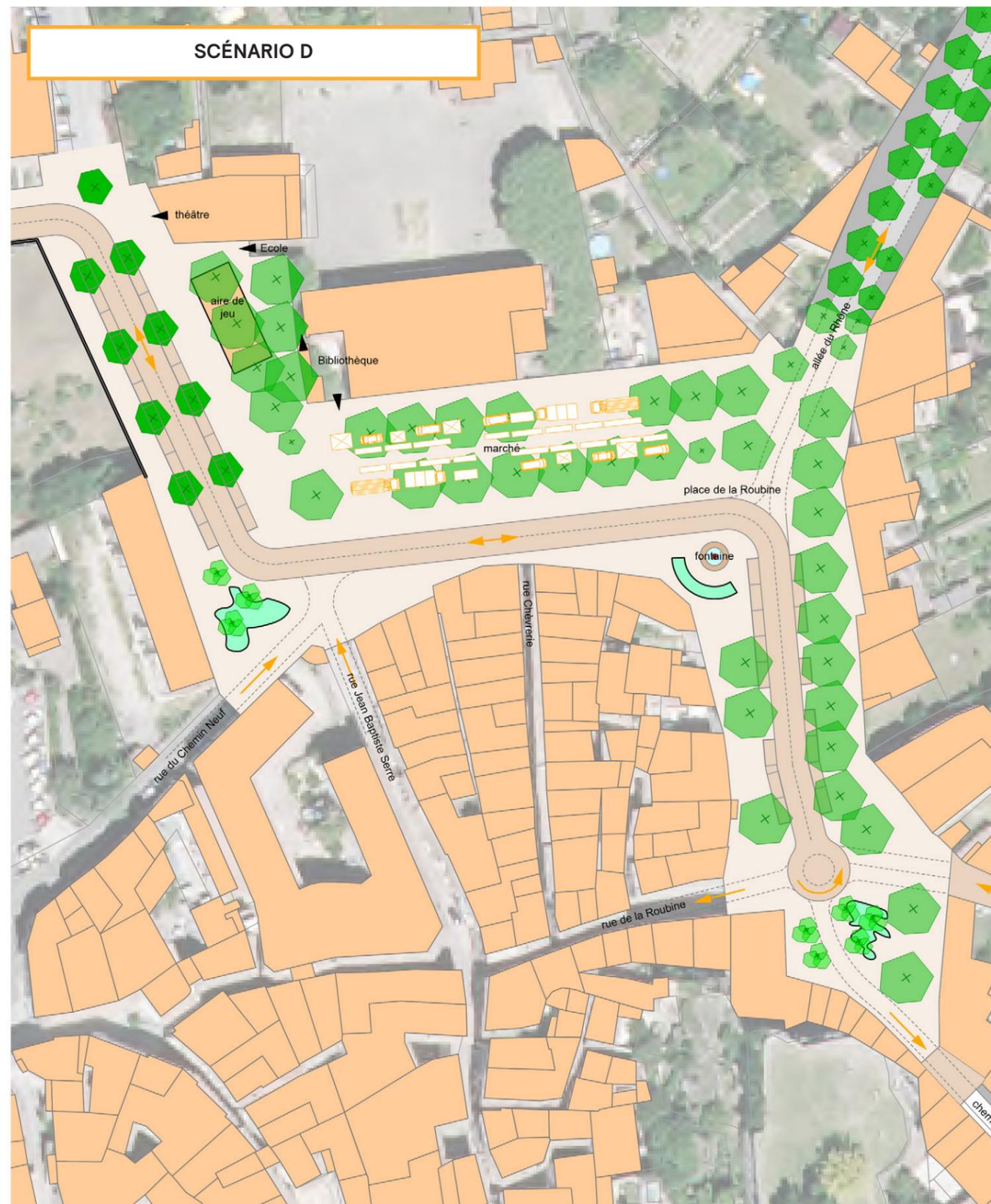
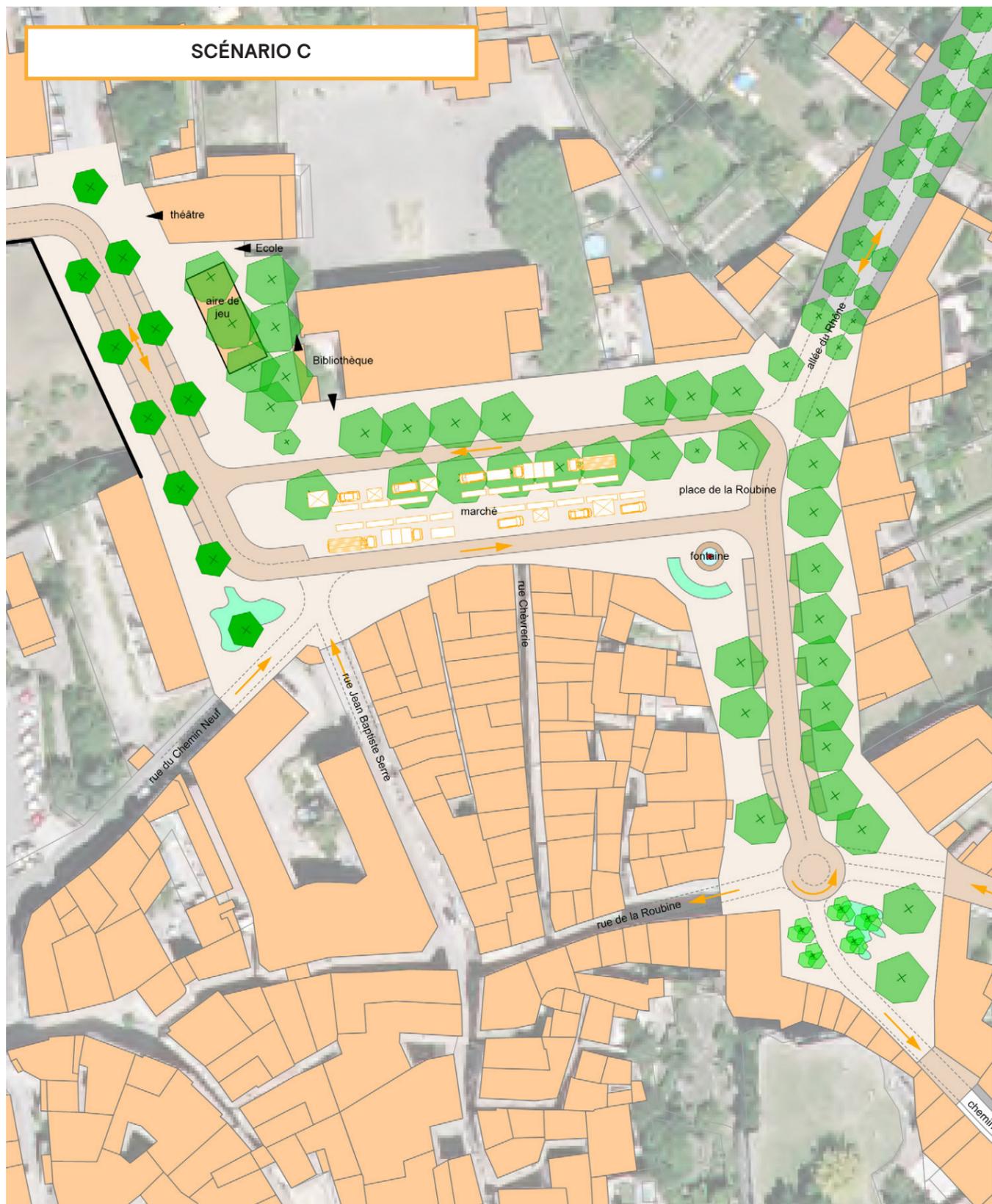
+/- 16 PLACES «ARRÊT MINUTE» / COMMERCES

SCÉNARIO D :

+/- 16 PLACES DE STATIONNEMENT / AVENUE DU JEU DE MAIL

+/- 16 PLACES «ARRÊT MINUTE» / COMMERCES





Le Parking du Creux

Objectifs :

- Connecter le parking à la trame urbaine via l'information et l'aménagement d'itinéraires piétons
- Végétaliser le parking
- Création d'un deuxième parking avec places privatives (« Concession à long terme de stationnement sur le domaine communal »)

Scénario :

- Recomposition paysagère du parking en utilisant le chemin du Creux
- Création du deuxième parking derrière le mur de clos au sud
- Intégration de l'ensemble dans la trame paysagère de la plaine cultivée

PARKING DU CREUX :

+/- 42 PLACES DE STATIONNEMENT (34 INITIALEMENT)

+/- 26 PLACES «PRIVATIVES»



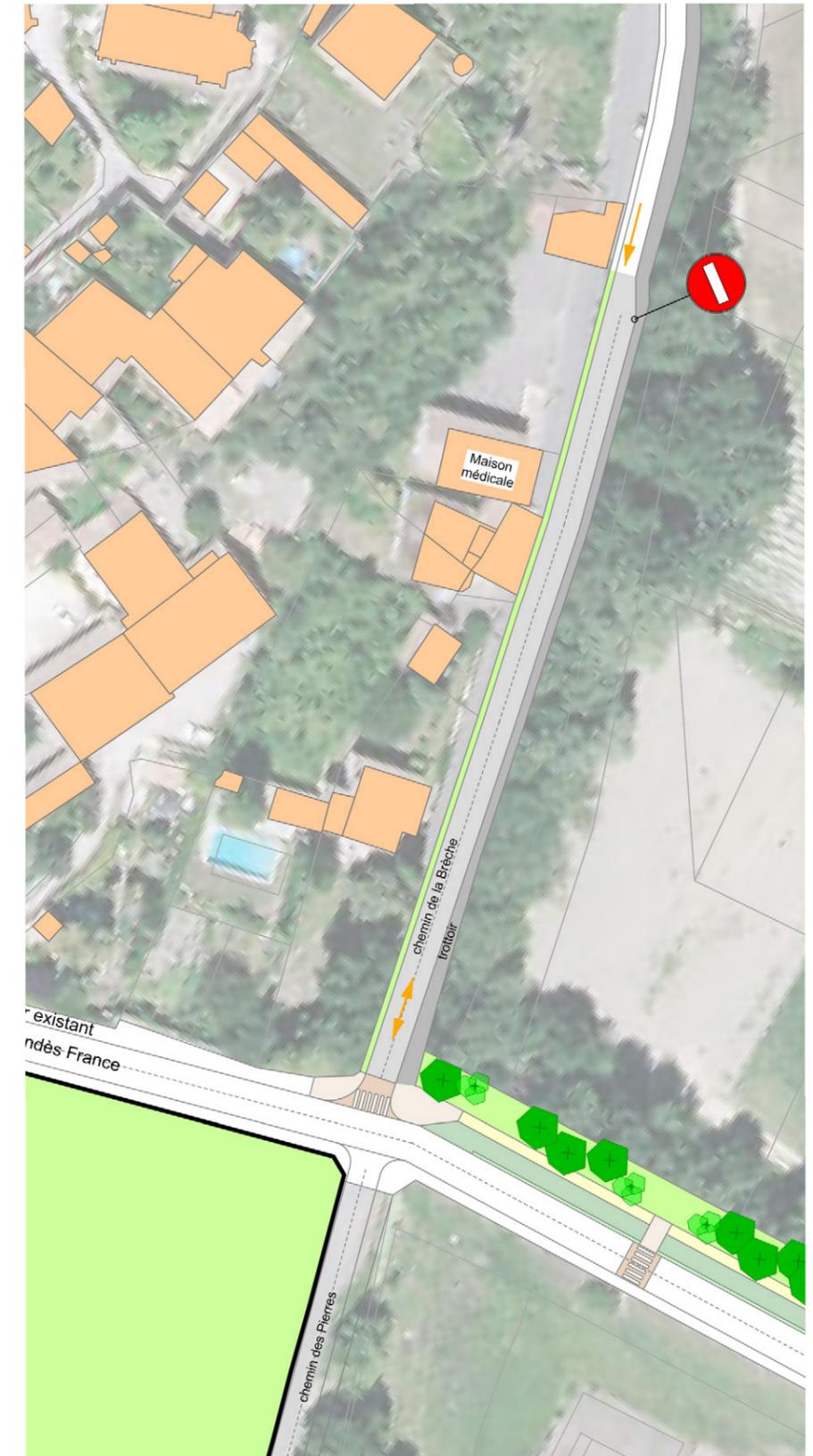
Le Chemin de la Brèche

Objectifs :

- Offrir de la place aux piétons et aux vélos au détriment de la voiture
- Valoriser le chemin en parcours de promenade offrant des points de vue sur la plaine et le Rhône

Scénario :

- Depuis la place de la Roubine, mise en sens unique « sortant » du chemin de la Brèche
- Conservation d'un double sens entre l'Avenue Mendès France et le parking de la maison médicale
- Bouclage viaire par l'allée du Rhône et la voie CNR ou l'avenue du Jeu de Mail



La voie CNR et le Chemin du Creux

Objectifs :

- Viabiliser la voie CNR (pour le passage des cars notamment)
- Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes
- Connecter le chemin du Creux à la voie CNR, uniquement pour les piétons et les cyclistes

Scénario :

- Création d'une zone de rencontre



L'AMBIANCE NOCTURNE

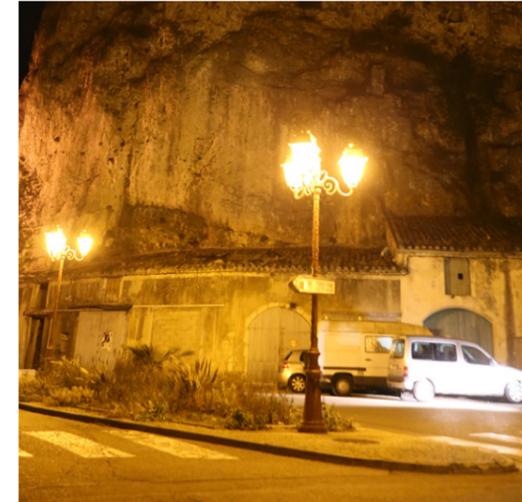
Une identité nocturne en devenir

Le diagnostic à mis en évidence une identité nocturne propre à la ville de Viviers.

Une unité de traitement de l'éclairage public sur l'ensemble du périmètre (typologie des lanternes et candélabres dans une gamme de mobilier resserrée, utilisation d'une seule technologie de sources lumineuses (Sodium)).

Une composition nocturne initialement structurée par le marquage des points de vues emblématiques (remparts, murs de clos, alignements et la mise en valeur des éléments de patrimoine bâti et végétal), mais dont malheureusement, par endroits, il ne subsiste que de rares points lumineux épars en très mauvais état, voir intégralement détruits.

Si les objectifs initiaux de l'éclairage public et de la mise en valeur restent cohérents avec la structure du centre-bourg et les aménagements proposés, l'existant ne peut être décliné. Il doit être réactualisé avec les technologies d'aujourd'hui.



Un changement de paradigme

Les récents enjeux de l'éclairage nous portent vers une recherche de projets moins énergivores, plus durables et respectueux.

- Réduire les puissances des équipements, et prendre en compte la maintenance dans le cout global de l'opération.
- Ré-interroger les besoins et les attendus normatifs, leur temporalités et la capacité des sites a avoir des ambiances plurielles.
- Envisager la rationalisation et la mutualisation des supports et des effets pour tirer profit de l'éclairage public comme premier outil de la composition nocturne.
- Apporter un travail ponctuel mais clair et lisible sur les nœuds/ places/aménagements, et points identitaires forts de l'espace.
- Envisager les espaces avant tout comme destinés aux piétons et non aux seuls véhicules.
- Prendre en compte les besoins pour la vidéo protection.

Une stratégie de «Plan Lumière» accompagnant les différentes étapes de réaménagement.

Nous proposons donc un principe en deux actions principales, qui sera décliné dans le temps selon les différents espaces :

- Une mise à jour de l'éclairage public en conservant le principe de traitement global et uniforme sur une gamme restreinte (charte mobilier à définir) , utilisant une technologie de type diodes blanches, permettant des distributions précises, des modulations temporaires, de valoriser qualitativement l'espace public en même temps qu'assurer l'éclairage des voiries.
- Une série d'action de mise en valeur des espaces publics et nœuds d'aménagement, à travers des mises en lumière (soulignement lumineux des édifices, des composantes naturelles et vernaculaires), mais aussi mise en place d'éléments identifiables (ex Mat signal sur certains espaces publics).



Définir une charte matériel pour la ville

Le choix d'un luminaire et de son support sont un enjeu d'image à l'échelle de la ville (comme l'était le couple Lanterne de style 4 Faces, crosse d'évêque/ Poteau fonte).

Une recherche formelle doit permettre à la municipalité de choisir une gamme de mobilier, déclinée en différentes typologies, qui sera appliquée soit dans le cadre des aménagements projetés, soit dans le cadre des actions de rénovation de l'éclairage public, au gré des besoins de renouvellement du matériel.

Le mobilier retenu peut :

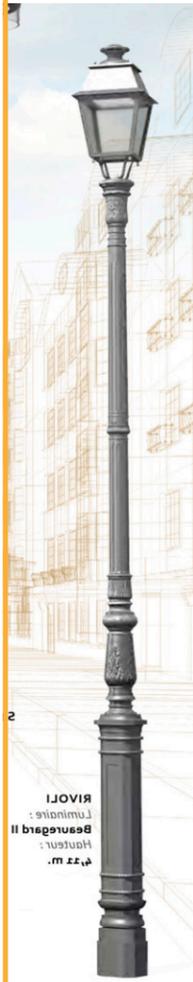
- soit affirmer une continuité, dans des formes identiques (lanternes traditionnelle de type 4 faces, munis d'un Plateau LED, fixés sur supports «classiques» (crosses d'évêques, candélabres fontes simples ou en bouquets).
- soit envisager une évolution de gamme à travers un «restylage». La lanterne garde la forme traditionnelle d'une 4 faces (voir 3 faces), cependant les lignes sont plus fluides, plus sobres. Il en est de même pour les supports dont le dessin peut également être fluidifié (abandon des motifs «lières-fleurons») des mats fontes pour des lignes plus douces ; des appliques en façades plus légères.
- soit enfin assumer une écriture en rupture, plus moderne à travers des formes de supports et des lanternes contemporaines (mais possédant toujours les mêmes qualités de lumière). Des matériaux nouveaux peuvent ainsi émerger (supports bois, formes texturés etc...).

CONTINUITÉ

Forme Traditionnelle, équipements en technologies récentes.

+ : une évolution maîtrisée, sans effet de rupture vis à vis de l'unité de la ville.

- : Pas de renouvellement de forme, identité vieillissante, voir désuète, mobilier fortement présent (fonte).



RESTYLAGE

Forme Traditionnelle, réécrite.

+ : Permet de faire évoluer l'identité vers une écriture plus épurée.

- : Marque une rupture selon les phases d'intervention. Nécessite de s'assurer d'une déclinaison de gamme sur plusieurs années.



RUPTURE

Forme contemporaine.

+ : Affirme le renouvellement des nouveaux espaces

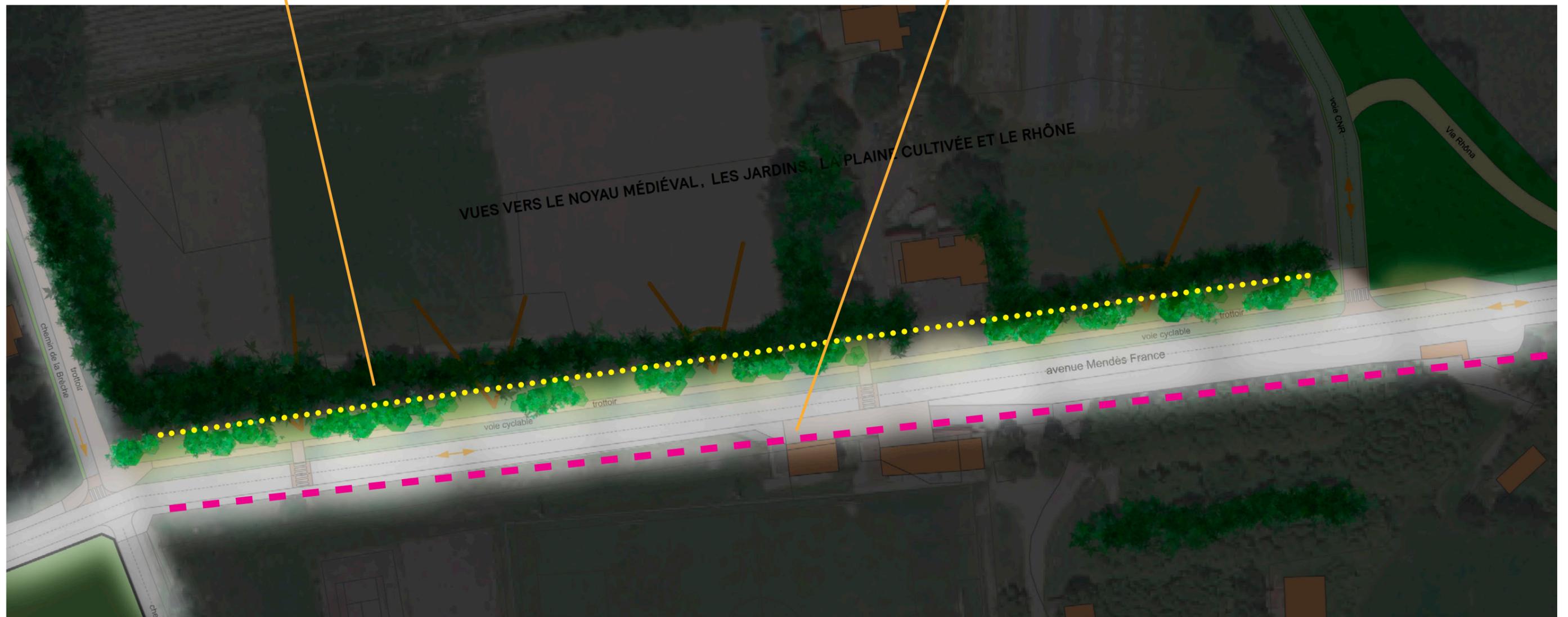
- : Marque une rupture selon les phases d'intervention. Nécessite de s'assurer d'une déclinaison de gamme sur plusieurs années.



L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est)

Ligne d'éclairage public dédié à la voie Piétonne et Cycles
Mise en valeur du front Végétal

Ligne d'éclairage public dédié à la voie Routière



L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud) et le Palais Épiscopal

Mise en valeur du Végétal, ou mise en Ombre afin de jouer des contre-Jours

Mise en valeur des façades formant un fond de scène

Mise en valeur des murs de clos de L'avant-Cour

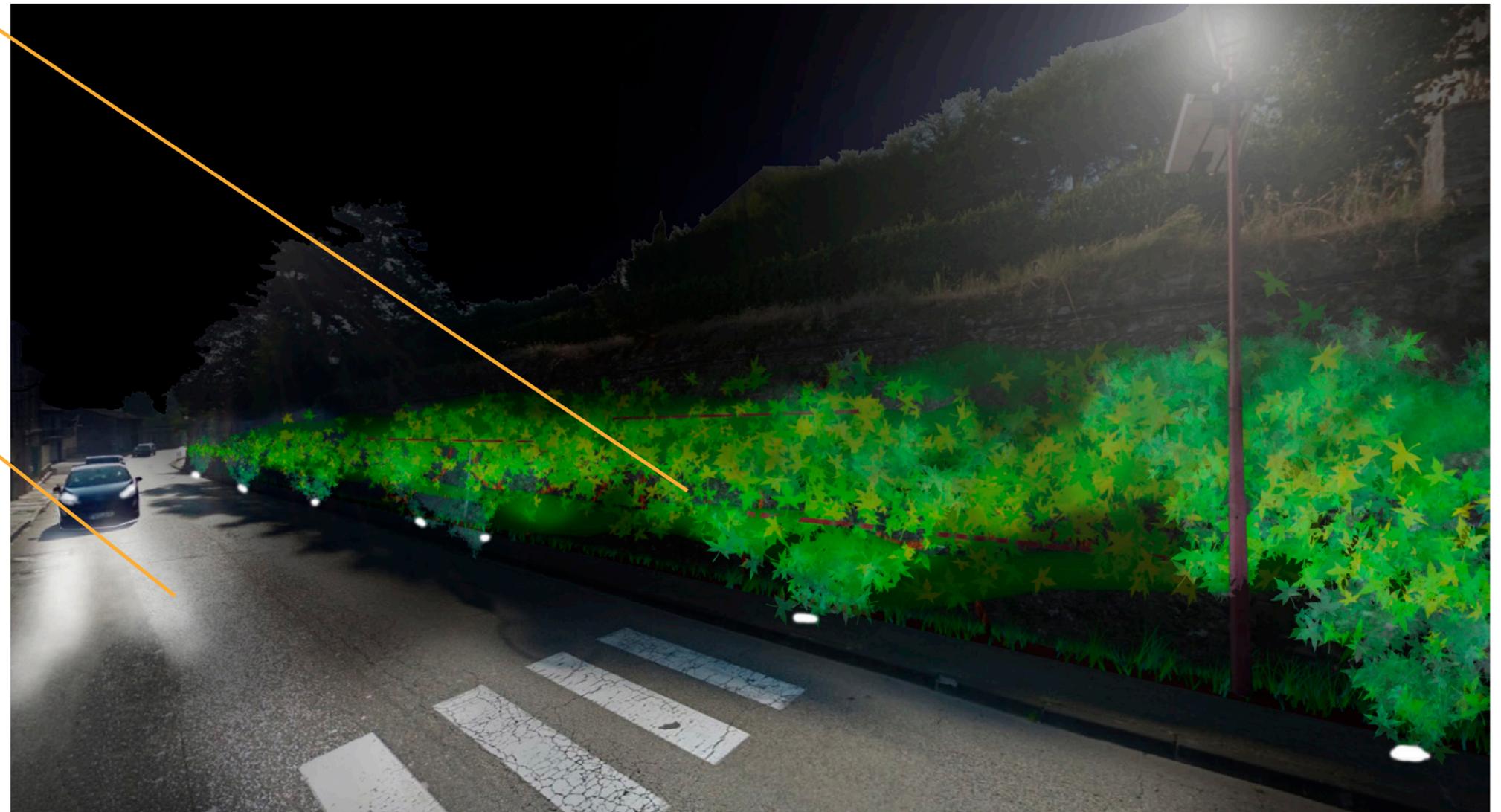
Ligne d'éclairage public dédié à la voie Routière



L'arrivée depuis Le Teil (entrée Nord)

Mise en valeur du Végétal depuis des encastrement de sol ou depuis des lignes intégrés au mur de clos

Ligne d'éclairage public dédié à la voie Routière

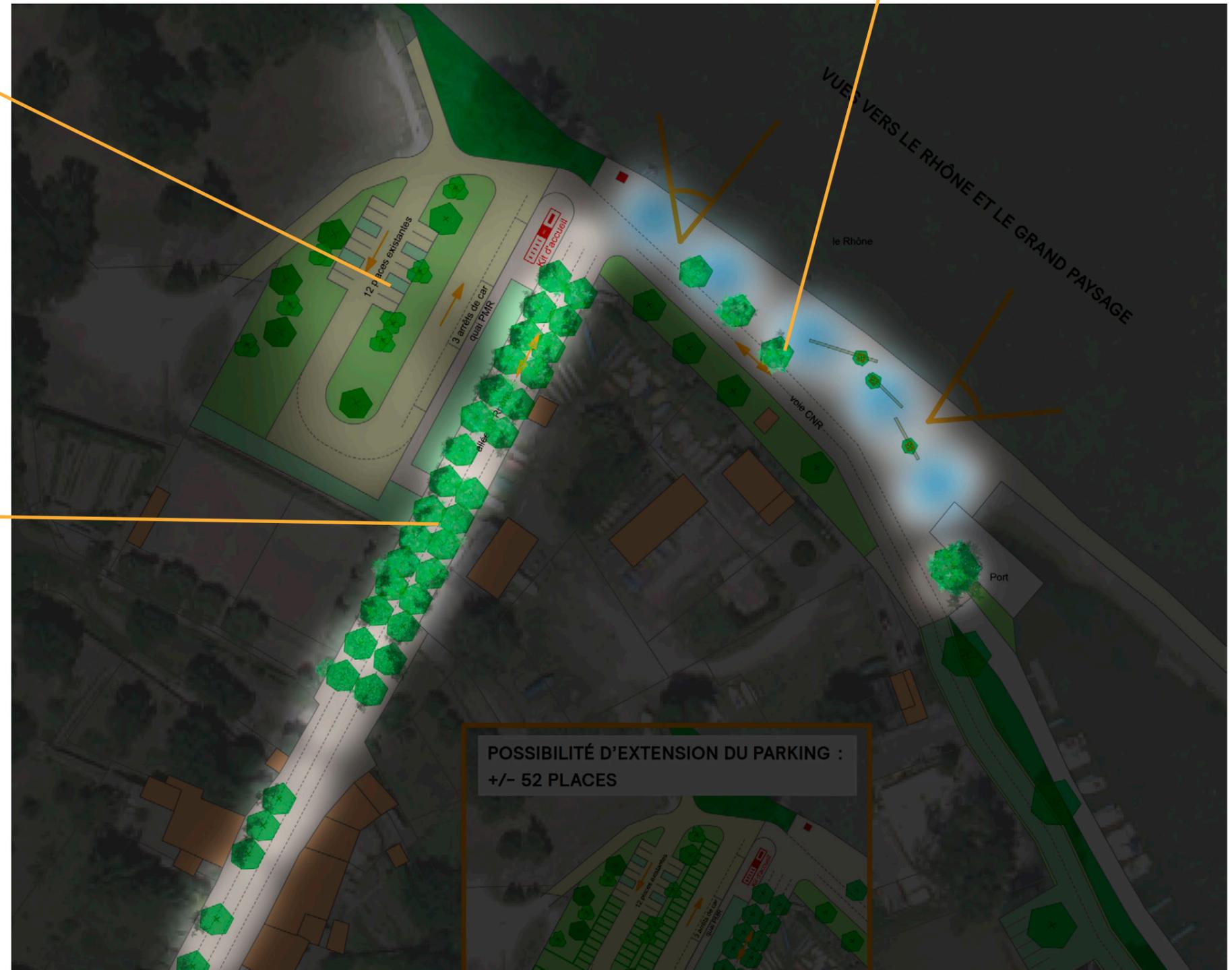


L'arrivée depuis le Rhône (le Port et l'Allée du Rhône)

Mise en valeur de l'espace public du port.
Lumière graphique, marquant le statut particulier de cet espace
Mats Multifonction

Proposer un éclairage sobre et calme dans l'espace parking

Mettre en œuvre un éclairage public, permettant de révéler la voûte végétale des platanes, mais sans éclairage dédié.



Les faubourgs et places

Au cœur de la Ville, l'éclairage public en lumière blanche valorise l'unité de teinte des matériaux.

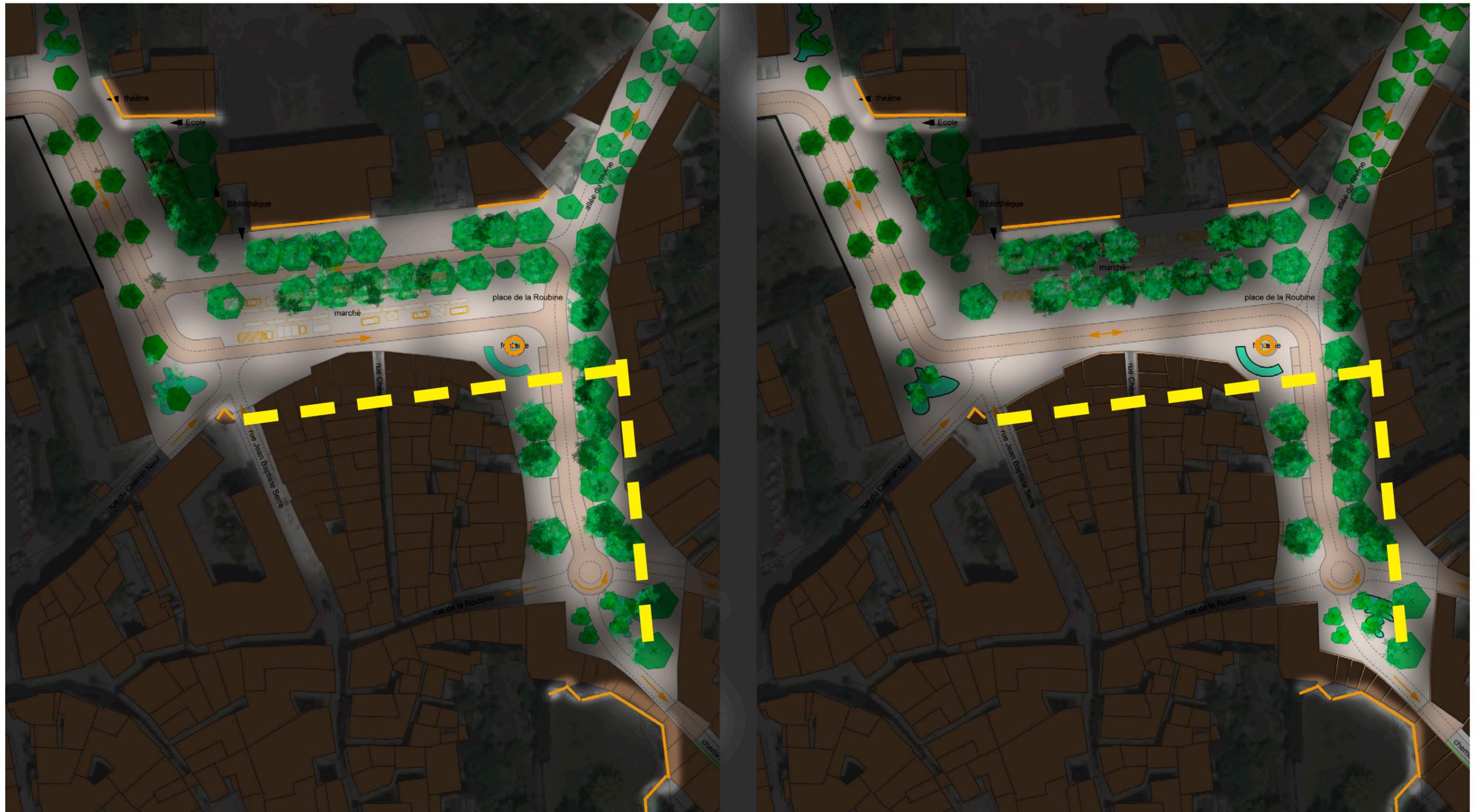
Les niveaux lumineux varient selon les temps de la nuit et le trafic.

Cette mise à jour de l'éclairage permet de réserver des traitements ponctuels d'espaces publics (alliant mise en valeur du végétal et mise en lumière des façades importantes).



La place de la Roubine

Nonobstant les scénarios proposés, la place de la Roubine est traitée comme un espace public allant de façade à façade. (usage de lanternes diffusantes pour retrouver des éclairage verticaux). Les éléments architecturaux (façade, fontaine) et naturels (rocher, Voûte végétale) importants sont mis en lumière pour compléter la perception des verticalités. La ligne d'arbre accompagnant le déploiement de la place est mise en valeur afin d'agrémenter l'espace.



Le chemin de la Brèche

Mettre en œuvre un projet d'éclairage public valorisant l'espace de façade à façade, réduire la perception routière des lieux

Rénover la mise en valeur des remparts/ falaise Afin de retrouver la présence de la colline dans le grand paysage nocturne



LE COÛT DES AMÉNAGEMENTS



LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS

LIEU	TRAVAUX	QUALITE		
		Champêtre	Ordinaire	Haute
<i>L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est)</i>	Création	X		
<i>L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud)</i>	Amélioration			X
<i>L'arrivée depuis le Teil (entrée Nord)</i>	Amélioration		X	
<i>L'arrivée depuis le Rhône (le Port)</i>	Rénovation		X	
<i>L'arrivée depuis le Rhône (l'Allée du Rhône)</i>	Rénovation		X	
<i>La place Notre Dame du Rhône et l'escalier des Cèdres</i>	Rénovation			X
<i>Le Palais Épiscopal / parc</i>	Rénovation	X		
<i>Le Palais Épiscopal / parkings</i>	Création			X
<i>La place Allignol</i>	Amélioration			X
<i>Les faubourgs ou la RD 86</i>	Amélioration			X
<i>La place de l'Esplanade</i>	Rénovation			X
<i>La friche Billon</i>	Création		X	
<i>La place de la Roubine</i>	Rénovation			X
<i>Le parking du Creux</i>	Amélioration	X		
<i>Le chemin de la Brèche</i>	Amélioration	X		
<i>La voie CNR et le Chemin du Creux</i>	Amélioration	X		



L'ESTIMATION DES AMÉNAGEMENTS

LES ARRIVEES DANS LE CENTRE BOURG

L'arrivée par le pont suspendu (entrée Est)
 L'arrivée depuis Bourg Saint Andéol (entrée Sud)
 L'arrivée depuis Le Teil (entrée Nord)
 L'arrivée depuis le Rhône (le Port)
 L'arrivée depuis le Rhône (l'Allée du Rhône)

Total HT	
mini	maxi
270 518	330 633
57 197	69 908
39 105	47 795
587 095	717 560
353 282	431 789

Ratio HT / m2		
Surface m2	mini	maxi
3 965	68	84
555	104	127
200	196	240
7 730	77	94
3 895	91	111

LES ESPACES DU CENTRE BOURG

La place Notre Dame du Rhône et l'escalier des Cèdres
 Le Palais Épiscopal
 La Place Allignol
 Les Faubourgs ou la RD 86
 La Place de l'Esplanade
 La Friche Billon - Moyenne des scénarios
 La Place de la Roubine - Moyenne des scénarios
 Le parking du Creux
 Le Chemin de la Brèche
 La voie CNR et le Chemin du Creux

Total HT	
mini	maxi
122 290	149 465
950 747	1 162 024
102 416	125 175
202 344	247 309
179 388	219 252
625 581	764 599
1 746 335	2 134 410
302 321	369 504
109 816	134 219
155 702	190 303

Ratio HT / m2		
Surface m2	mini	maxi
750	164	200
15 385	62	76
1 025	101	123
1 530	132	162
1 415	127	155
7 133	88	108
10 605	165	201
3 675	83	101
1 430	77	95
4 885	32	40

Total

5 804 135

7 093 943

64 178

90

111

Tous les montants ci-dessus sont des estimations sur la base de travaux comparables. Ils permettent d'avoir une perspective des montants à engager sur plusieurs années pour arriver à un aménagement "idéal", correspondant aux orientations du plan-guide. Les montants définitifs des aménagements dépendront des choix finaux de la commune lors de leur mise en œuvre. Certains aménagements peuvent faire l'objet de phasage fonctionnel permettant d'atteindre en partie les objectifs du plan-guide plus rapidement et sans engager la totalité des travaux.



