

Réaménagement du cours Émile Zola à Villeurbanne

Dossier de concertation

à compter du 1er avril 2010

Maîtrise d'ouvrage :

GRAND LYON

Communauté urbaine de Lyon - Direction de la Voirie
Direction de la Voirie - Service Ingénierie
Unité Conduite d'Opérations
20, rue du Lac - 69003 Lyon
Tel : 04 26 99 32 71

Assistance à Maîtrise d'ouvrage :

Equipe constituée des cabinets :

- Urbino : 75 rue Crillon 69006 Lyon Tel : 04 72 44 75 88
Architecte-urbaniste

- IDE Aménagement : Centre d'affaires du Point du Jour - 1 rue Joliot Curie
69005 Lyon Tel : 04 37 41 07 47
Expertise mode doux

- AP Management : Les Pléiades -15 rue Emile Zola 69120 Vaulx en Velin
Tel : 04 37 45 18 02
AMO

Sommaire

1.	La concertation préalable.....	4
2.	Le cours Emile Zola	4
3.	Pourquoi réaménager le cours Emile Zola ?	8
4.	Principes retenus	9
5.	Les propositions d'aménagement.....	9
5.1.	Démarche des études préalables	9
5.2.	Présentation des scénarios étudiés en section courante.....	10
5.3.	Scénario non retenu.....	10
5.4.	Scénarios envisagés	10
5.5.	Aménagement des autres sections.....	12
6.	Les périmètres de réalisation.....	13
6.1.	Le périmètre du réaménagement.....	13
6.2.	La première tranche opérationnelle	14
7.	Les étapes du projet	14
8.	Les modalités de la concertation préalable	14

1. La concertation préalable

Le présent dossier de concertation est établi conformément à la délibération du Conseil de la Communauté urbaine de Lyon du 22 mars 2010 (délibération n° 2010-1328) qui approuve les objectifs poursuivis par le projet de réaménagement du cours Emile Zola, fixe les modalités de concertation préalable et prévoit que la concertation soit engagée à partir du 1er avril 2010.

Le périmètre de cette concertation préalable concerne le cours Émile Zola depuis l'avenue de Thiers jusqu'à la rue du Souvenir Français. La partie au niveau du périphérique et au-delà ne peut, à cette étape, faire l'objet d'orientations et de partis d'aménagement. La concertation préalable de la section du cours traversant le périphérique jusqu'à Léon Blum sera engagée ultérieurement quand le Grand Lyon aura parachevé la réflexion concernant l'articulation urbaine entre le projet urbain Carré de Soie en rive est de périphérique et les quartiers avoisinants de Villeurbanne situés en rive ouest (Cusset et Grandclément).

La présente concertation pourra faire l'objet d'un bilan intermédiaire pour la 1^{ère} tranche opérationnelle envisagée « Lherminier / Cusset » (Cf. paragraphe 6.2) et d'un bilan global à l'issue de la période de concertation.

Ce dossier de concertation présente successivement :

- le cours Emile Zola,
- les enjeux et objectifs du projet de réaménagement : pourquoi réaménager le cours ?
- les principes retenus,
- les propositions soumises à la concertation,
- le périmètre d'aménagement,
- les limites de la première tranche opérationnelle,
- les étapes du projet,
- les modalités de la concertation préalable.

2. Le cours Emile Zola

Le cours Emile Zola est né d'un tracé relativement récent (1935), constitué par fragments au fur et à mesure du temps. Il traverse la ville de Villeurbanne selon un axe Ouest-Est de 4 km, depuis l'avenue de Thiers à Lyon 6^{ème}, dans le prolongement des cours Franklin Roosevelt et Vitton, jusqu'à la rue Léon Blum au-delà du boulevard périphérique Laurent Bonnevey.

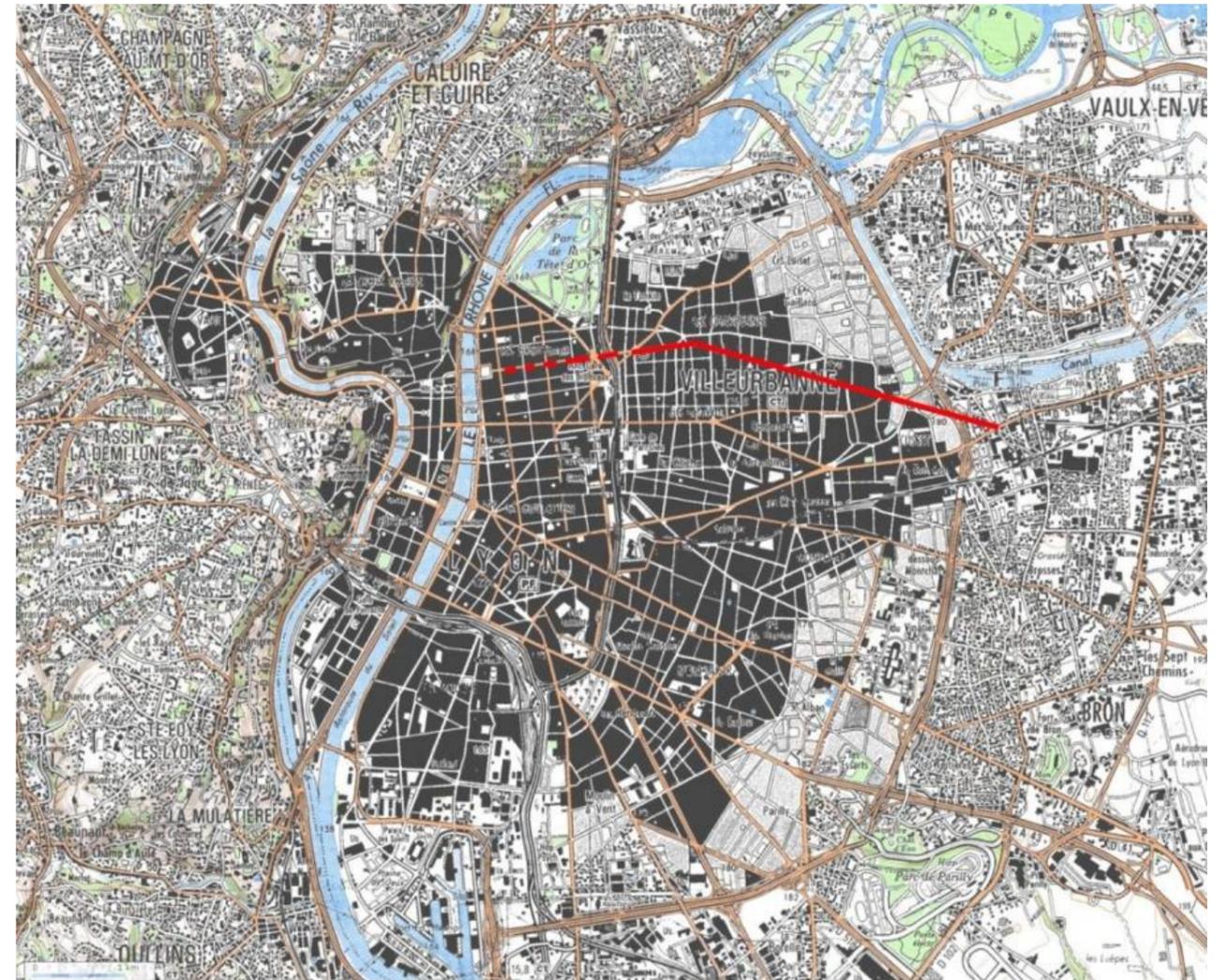


Figure 1 : Repérage du cours Emile Zola, avec son prolongement jusqu'au pont Morand, dans l'agglomération de Lyon-Villeurbanne.

Le cours Emile Zola est l'axe principal de Villeurbanne, il relie de nombreuses polarités porteuses d'une grande diversité d'usages et de densité : Charpennes, le centre-ville de Villeurbanne au niveau de Gratte-ciel, la Maison du Livre, de l'Image et du Son, Flachet, Cusset et Bonnevey (Cf. figure 3). Cependant, son gabarit très étroit ne lui confère pas le statut habituel de cours comme celui de Franklin Roosevelt à Lyon 6^{ème} par exemple.



La végétation peu présente ou de qualité médiocre (sous-sol contraint par la galerie du métro et les réseaux) offre malgré quelques beaux sujets isolés une image globale minérale.

Le profil actuel du cours Emile Zola, principalement à 2x2 voies, est très marqué par la place importante de la voiture qui occupe, entre les voies de circulation et le stationnement longitudinal, près des trois quarts de la largeur du cours.



Figure 2 : Place de la voiture en section courante du cours Emile Zola (vue prise vers l'est, en amont du carrefour avec 4 Août 1789)

Le trafic automobile, d'environ 24.000 véhicules par jour, est caractérisé par des congestions en heures de pointe du matin et du soir, principalement dans les carrefours avec les rues Anatole France et 4 Août 1789. Les sections situées aux extrémités à l'ouest (Charpennes) et à l'est (Cusset) sont les plus chargées, le trafic se diffusant à l'intérieur de Villeurbanne sur de nombreux axes. Les études de circulation montrent que le trafic de transit (déplacements dont l'origine et la destination sont extérieures à Villeurbanne) sur le cours Emile Zola est faible (moins de 10%). Il s'agit donc principalement d'un trafic interne à Villeurbanne et d'un trafic d'échanges avec l'extérieur.

Le cours Emile Zola offre par ailleurs une liaison en transports en commun Est/Ouest à forte capacité avec la ligne A du métro allant désormais jusqu'au pôle multimodal Vaulx-en-Velin la Soie. Les différentes stations du métro A sur le cours et notamment le pôle d'échanges de Charpennes – Charles Hernu (qui assure la connexion entre les lignes A et B du métro, ainsi que la ligne T1 du tramway), génèrent des flux piétons très importants.



Figure 3 : Repérage des polarités et des activités urbaines desservies par le cours Emile Zola

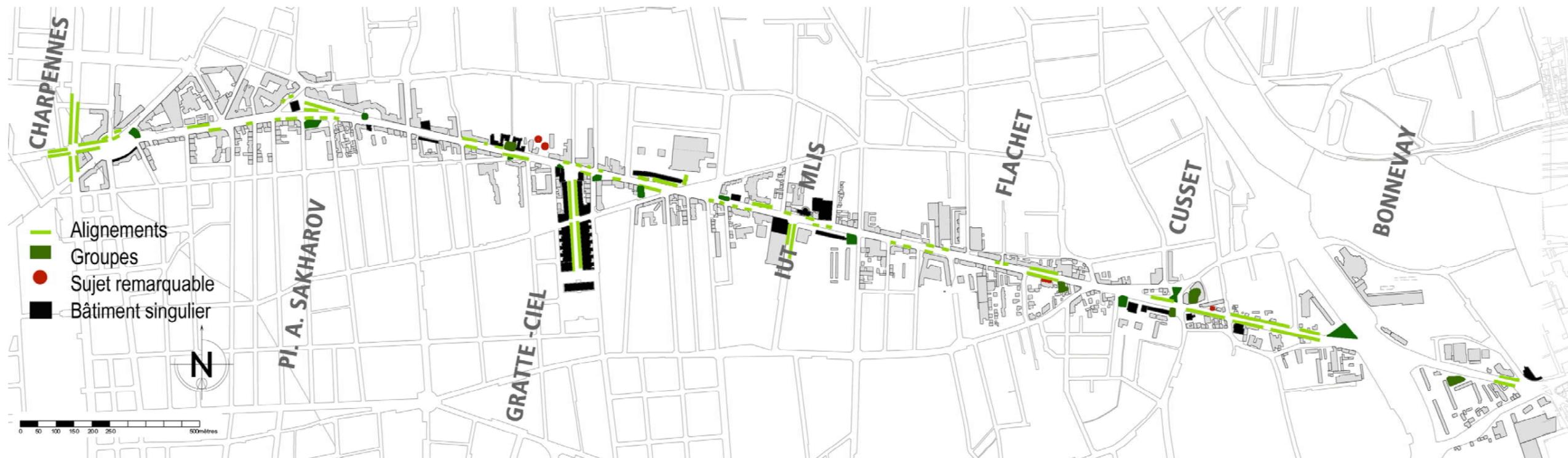


Figure 4 : Carte du paysage urbain et végétal – vues des principales parties plantées du cours Emile Zola

L'analyse de l'état actuel met en évidence les dysfonctionnements suivants :

L'importance du flux automobile aux heures de pointes produit un effet de coupure qui se traduit par la difficulté pour le piéton de passer d'un côté à l'autre du cours (exemple du carrefour avec la rue Baratin). Au-delà de cette contrainte physique, il faut aussi noter les effets indirects à l'échelle du quartier : relations sociales affectées, isolement de quartiers. Ces effets sont particulièrement perceptibles dans les dilatations urbaines que sont l'esplanade Sakharov, ou la place Charles Hernu. Les usages d'un côté à l'autre de ces places sont en effet très différents, alors même que la configuration des lieux plaiderait pour une meilleure fluidité.

Les trottoirs sont trop étroits par rapport au trafic important des piétons, notamment au droit des bouches de métro, et des usages liés aux activités commerciales. Une telle densité d'usage sur un espace aussi contraint génère des conflits d'usage et par conséquent de l'inconfort et de l'insécurité routière.

Les conditions de circulation des cycles sont inadaptées. D'une part, aucun aménagement cyclable n'existe sur le cours ou en proximité (excepté sur la partie est de Pressensé) et d'autre part le trafic automobile dense aux heures de pointe sur des voies étroites rend périlleuse la circulation des cyclistes.

Certains automobilistes arrêtent leur véhicule en double file de stationnement sur la voie de droite. Ces stationnements momentanés, mais illicites sont motivés par l'accès à certains commerces ou des livraisons, et perturbent la circulation automobile.

Le nombre d'accidents est en forte augmentation depuis 1995. Le pourcentage des piétons parmi les victimes est important, cela s'explique notamment par l'importance des flux piétons générés par la ligne A. Les secteurs les plus accidentogènes sur le cours Emile Zola sont Charpenne, Flachet et Cusset.

La qualité des aménagements sur le cours Emile Zola et les espaces publics contigus est très disparate. Le cours, totalement réaménagé lors de la construction de la ligne A du métro (qui s'est faite à ciel ouvert), a conservé sur une part importante de son linéaire tout ou partie des aménagements de cette époque (1972).

Réalisés au gré des nouvelles opérations de construction (équipements publics / immeubles frappés d'alignement), des insertions d'infrastructures de transports en commun (tramway) et des interventions visant à améliorer la sécurité (abords des équipements, des traversées piétonnes et des stations vélo'V), les opérations de réaménagement se sont faites au cas par cas sans cohérence d'ensemble.

Des améliorations ponctuelles (jardinières, terrasses, aménagements divers) ont accentué cette perception.

Le constat est donc double ; d'une part une hétérogénéité des traitements, d'autre part une différence importante d'état et de qualité, entre, par exemple, le granit de la place Hernu et le stabilisé de certains délaissés.

Aux heures de pointe, la qualité de l'air est vraiment médiocre avec un indice ATMO de 6/10. Une dizaine de lieux « sensibles » (établissements scolaires, crèches, maisons de retraite, hôpitaux, etc) est située sur le cours Emile Zola ou en proximité. La qualité de l'air doit faire l'objet d'une attention toute particulière dans leur zone d'exposition.

Les niveaux constatés de bruit, de jour comme de nuit, en bordure du cours Emile Zola, supérieurs aux normes de la réglementation européenne, sont révélateurs d'une ambiance acoustique fortement dégradée.

3. Pourquoi réaménager le cours Emile Zola ?

Au-delà de la réponse à apporter aux dysfonctionnements constatés, l'objectif est de transformer le cours Émile Zola pour en faire un espace à l'ambiance apaisée, agréable et confortable. Cet objectif général se décline de la manière suivante :

- Développer la qualité urbaine et embellir le cadre de vie :

- réduire l'ensemble des nuisances liées au trafic motorisé (bruit, pollution atmosphérique) et sécuriser les déplacements de tous les usagers,
- requalifier l'espace public de part et d'autre du cours (trottoirs plus confortables, plantations par exemple,...),
- faciliter l'usage des modes doux (vélo, marche à pied), en créant notamment un itinéraire cyclable d'agglomération exemplaire.

- Conforter les cœurs de quartier et relier les pôles d'agglomération :

- affirmer un axe urbain majeur, accompagner et relier les grands projets urbains d'agglomération Gratte-ciel Nord et Carré de Soie,
- soutenir le développement de l'attractivité commerciale des quartiers,
- conforter les pôles de services publics.

4. Principes retenus

Le principe majeur retenu pour transformer le cours Émile Zola consiste à redistribuer l'espace de la rue au profit des modes doux, et principalement des cycles. Ainsi, il a été retenu le principe de mise en œuvre d'un aménagement cyclable sur le cours Emile Zola tel que prévu au « Plan modes doux 2009-2020 » approuvé par le Grand Lyon en septembre 2009. Il s'agit d'un itinéraire structurant, c'est à dire à l'échelle de l'agglomération, reliant les différents pôles urbains depuis la presqu'île jusqu'au Carré de Soie en empruntant l'axe Est/Ouest Roosevelt / Vitton / Zola.

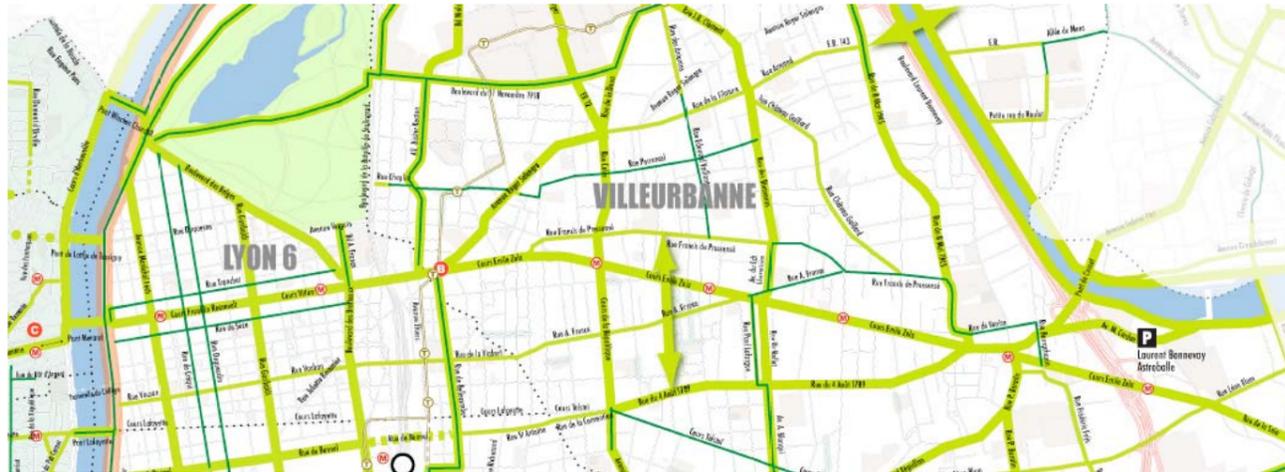


Figure 5 : Extrait du Plan modes doux 2009-2020

L'importance de l'itinéraire cyclable implique qu'il soit à double sens. Par ailleurs, il doit être visible dans le paysage urbain afin de s'imposer pour devenir un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Les études préalables ont montré que la mise en œuvre de cet itinéraire cyclable sur le cours Emile Zola avec maintien de stationnement longitudinal nécessite de modifier le profil en travers de la voirie en réduisant le nombre de voies :

- de 2x2 à 2x1 voies entre Charpennes et le carrefour rue du 4 Août 1789 ;
- de 3 à 2 voies aux extrémités ouest et est.

Cette réduction du nombre de voies sur le cours Emile Zola a pour effet de réduire le trafic automobile. Des études de circulation ont été conduites afin de vérifier le maintien des conditions d'accessibilité tous modes au centre de Villeurbanne. Ces études montrent des reports de trafic sur des itinéraires alternatifs : boulevard périphérique, rue de Pressensé, rue du 4 Août 1789 et route de Genas. Par ailleurs, le trafic d'échanges sur l'axe concernant majoritairement l'Est proche, pourra faire l'objet de reports sur les transports en commun et les cycles (avec la mise en œuvre du plan modes doux). En effet, l'offre de transport en commun s'est densifiée et diversifiée dans le secteur, permettant de considérer ce mode comme une alternative réaliste au véhicule particulier.

Les voiries concernées par les reports de trafic feront l'objet de mesures d'accompagnement.

5. Les propositions d'aménagement

Le Grand Lyon a réalisé une première phase d'études dites préalables afin de définir les propositions possibles de réaménagement du cours Emile Zola. Ces propositions sont présentées ci-après. Elles constituent l'essence même de la concertation. C'est à l'issue de la concertation préalable que le Grand Lyon choisira l'un des scénarios envisagés – Cf. paragraphe 5.4.

5.1. Démarche des études préalables

Le cours Emile Zola n'étant pas homogène sur la totalité de son linéaire, on distingue notamment les sections caractéristiques de Charpennes, Gratte-ciel et Cusset. Les autres sections sont dites « courantes ».

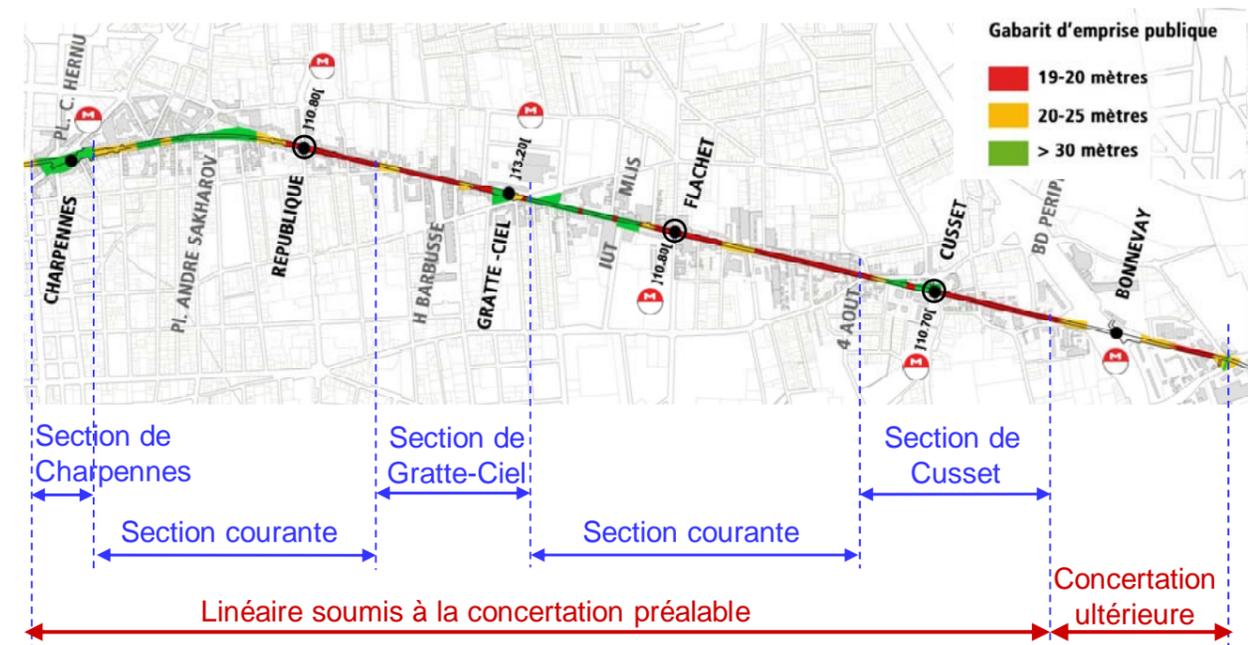


Figure 6 : Repérage des différentes sections du cours Emile Zola

Le principe de requalification urbaine du cours avec aménagements cyclables structurants conduit nécessairement à définir un profil de voirie qui doit structurer l'axe sur la totalité de son linéaire. Aussi, les études préalables ont principalement porté sur les profils de la section courante qui sont aussi les plus contraints : emprise de 19,5m, présence de bouches de métro, nombreux carrefours...

Les secteurs de Charpennes, Gratte-Ciel et Cusset font l'objet d'orientations complémentaires en paragraphe 5.5.

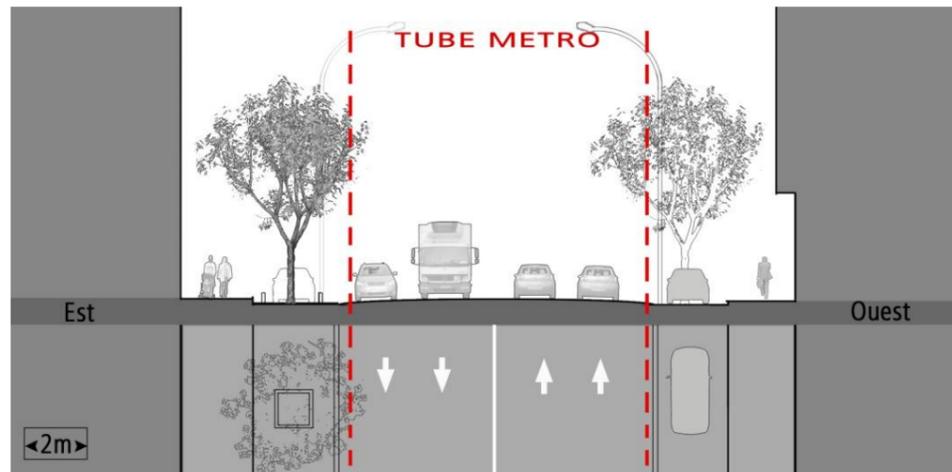


Figure 7 : Existant - Coupe en section courante sur le profil contraint à 19,5 m



Figure 8 : Vue sur le carrefour de la rue Flachet avec la présence des bouches de métro

5.2. Présentation des scénarios étudiés en section courante

Le Grand Lyon a étudié trois types de solutions pour le réaménagement du cours Emile Zola en section courante :

- avec bandes ou pistes bilatérales ;
- avec pistes bilatérales derrière le stationnement ;
- avec piste bidirectionnelle.

5.3. Scénario non retenu

Le scénario de la piste bidirectionnelle n'a pas été retenu pour une raison principale de sécurité routière. En effet, la configuration du cours avec ses nombreuses intersections (une tout les 100 m en moyenne), de surcroît souvent biaisées (et non à angle droit), ne se prête pas à l'aménagement d'une piste bidirectionnelle. Le bon fonctionnement de ce type de piste impose d'aménager des feux spécifiques pour les cycles afin de les protéger des mouvements sécants des voitures dans les carrefours. Dans le cas d'Emile Zola, la multiplication des carrefours est génératrice de conflits d'usage entre les cycles, les voitures et les piétons et par conséquent fortement accidentogène.

Par ailleurs, ce scénario présente l'inconvénient de réduire davantage la capacité de trafic automobile sur le cours Emile Zola du fait de la mise en place nécessaire des phases de feux supplémentaires pour les cycles dans les carrefours.

Enfin, cet aménagement pose d'importants problèmes d'accessibilité et de conflits d'usage piétons / cyclistes.

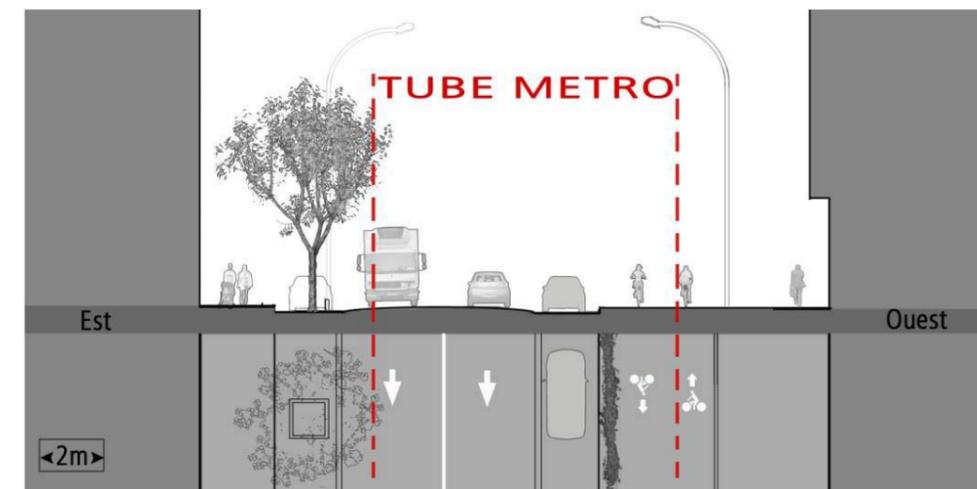


Figure 9 : Scénario de la piste bidirectionnelle

5.4. Scénarios envisagés

Les scénarios envisagés sont les suivants :

- scénario 1 : avec bandes bilatérales ;
- scénario 2 : avec pistes bilatérales ;
- scénario 3 : avec pistes bilatérales derrière le stationnement ;

Ces scénarios sont présentés ci-après.

Scénario 1 : avec bandes bilatérales

Le projet consiste à aménager une bande cyclable latérale sur la chaussée dans chaque sens de circulation. La bande est séparée du trottoir par la file de stationnement et l'alignement d'arbres.

Cette proposition d'aménagement permet d'augmenter la largeur du trottoir.

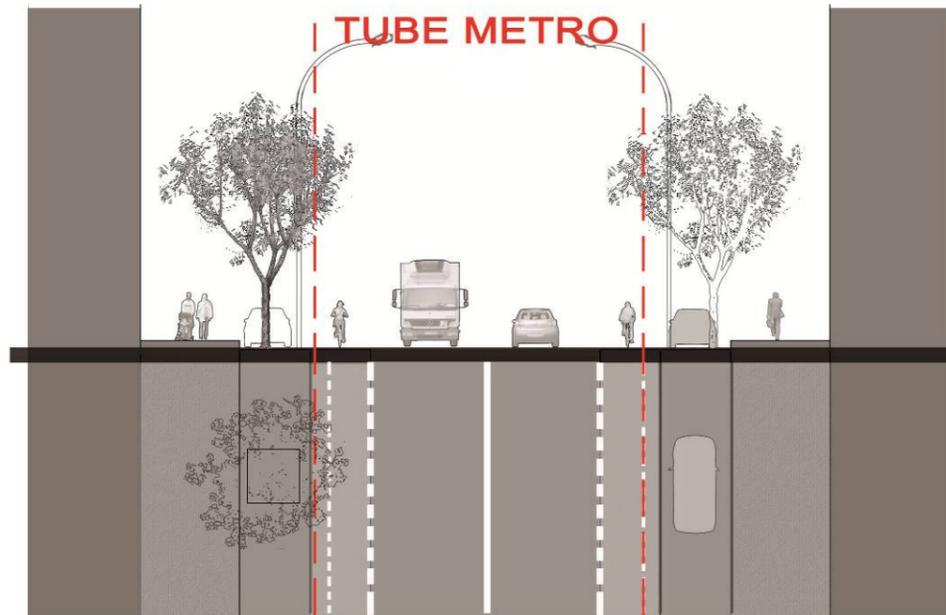


Figure 10 : scénario 1 - avec bandes bilatérales

Avantages :

- Les deux d'alignement arbres pourraient être maintenus ou renouvelés dans leur position actuelle.
- Le cycliste peut éviter un véhicule en stationnement illicite sur la bande, il est cependant moins protégé du trafic automobile.
- Les bandes cyclables sont continues au droit des bouches de métro (les cyclistes poursuivent leur parcours sans interruption).

Inconvénients :

- Configuration routière avec la surlageur de chaussée pour les cycles, peu favorable à la réduction des vitesses automobiles.
- Aménagement cyclable banalisé.
- Risque fort de stationnement illicite sur la bande cyclable.

Scénario 2 : avec pistes bilatérales

Le projet consiste à réaliser une piste cyclable latérale en rive de la chaussée dans chaque sens de circulation. La piste se distingue de la bande par la réalisation d'une séparation : bourrelet, plateau ou autre dispositif. La piste est séparée du trottoir par la file de stationnement et l'alignement d'arbres.

Cette proposition d'aménagement permet d'augmenter la largeur du trottoir.

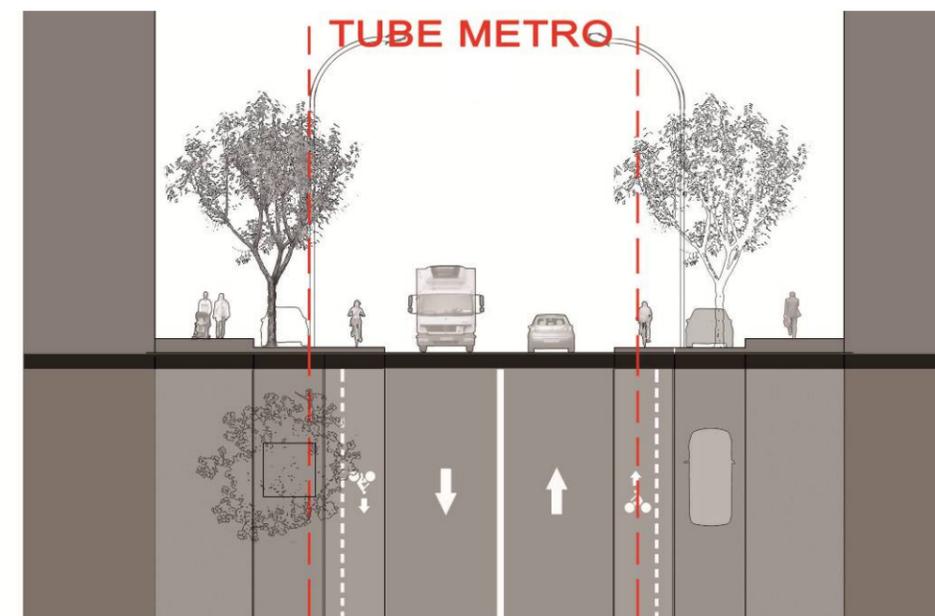


Figure 11 : scénario 2 - avec pistes bilatérales (cas de la séparation avec plateau)

Avantages :

- Les deux d'alignement d'arbres pourraient être maintenus ou renouvelés dans leur position actuelle.
- Le cycliste est protégé du trafic automobile du fait de la séparation de la piste de la chaussée.
- Les pistes cyclables sont continues au droit des bouches de métro (les cyclistes poursuivent leur parcours sans interruption).

Inconvénients :

- Risque de stationnement illicite sur la piste cyclable
- Difficulté dans ce cas pour le cycliste de réintégrer la chaussée (risque de chute)
- En cas de bourrelet, c'est le scénario le moins favorable en terme de largeur de trottoir.

Scénario 3 : avec pistes bilatérales derrière le stationnement

Le projet consiste à aménager une piste cyclable dans chaque sens de circulation entre le stationnement longitudinal et le trottoir.

Cette proposition d'aménagement permet d'augmenter la largeur du trottoir.

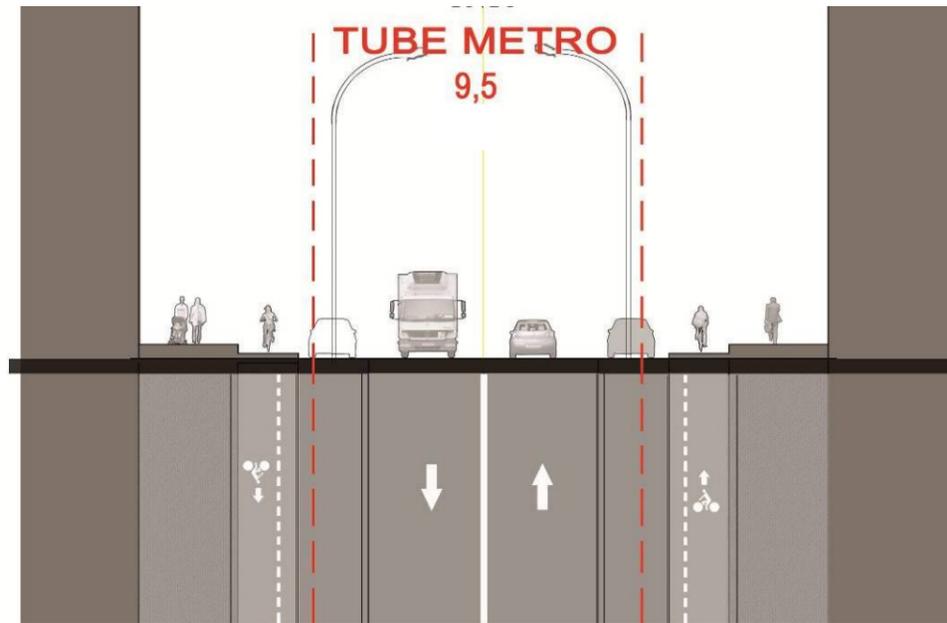


Figure 12 : Scénario 3 - avec bandes bilatérales derrière le stationnement

Avantages :

- Le cycliste est très protégé du trafic automobile du fait de la séparation de la chaussée par le stationnement.
- Effet de bord avec le stationnement favorable à la réduction des vitesses.
- Pas de risque de stationnement sur la piste cyclable.
- Perception de « trottoir » vaste avec la surlargeur formée par la piste cyclable.

Inconvénients :

- Les pistes étant situées dans l'axe des deux alignements d'arbres actuels, ceux-ci seraient donc supprimés sans qu'il soit possible de reconstituer de nouveaux alignements compte tenu de la présence à faible profondeur de la dalle du métro.
- Quel que soit le sens de circulation, la piste cyclable doit être déviée pour être ramenée sur la chaussée avant chaque intersection afin de permettre les changements de direction dans des conditions acceptables de sécurité routière. Elle doit aussi être déviée au droit des bouches de métro.
- Risque de déambulation de piétons sur la piste générant un conflit d'usage.

5.5. Aménagement des autres sections

Section de Charpennes – Charles Hernu

Cette section se caractérise par sa fonction de pôle d'échanges et l'espace public majeur de la place Charles Hernu. Les différents flux (transports en commun, automobile et modes doux) étant tous très importants et dans une configuration de carrefour à plusieurs branches, il apparaît difficile d'envisager un réaménagement radical de la voirie impliquant une modification de la place dont l'aménagement est relativement récent.

Au-delà de l'aménagement des pistes cyclables sur cette section dans la continuité de la section courante, le projet aura pour objectifs de :

- Faciliter les traversées piétonnes et cycles.
- Améliorer le confort visuel nocturne.
- Apaiser la place (proposition de déplacement du trafic Emeraudes sur Zola).
- Connecter les itinéraires cyclables entre Zola et Péri/ Bellecombe.

Section des Gratte-Ciel

Sur cette section à fort enjeu urbain avec le projet d'extension des Gratte-Ciel vers le nord, le projet aura pour objectifs de :

- Valoriser ce secteur en tant que centre ville de Villeurbanne par un aménagement typé et très qualitatif.
- Faire participer les espaces d'échancrures à la fois à la mise en scène des Gratte Ciel et au confortement des usages et de l'activité commerciale.
- Aménager le carrefour avec la rue Anatole France.
- Favoriser et promouvoir les traversées piétonnes afin de développer les relations Nord Sud.
- Améliorer le confort piéton (largeur de trottoir) par la réduction de l'offre de stationnement latéral.

Différentes solutions dans le traitement de la voirie sont possibles pour atteindre ces objectifs :

- zone de circulation à 30 km/h ;
- circulation automobile sur plateau (au niveau des trottoirs) ;
- mixité des circulations automobiles et cycles ;
- réduction du stationnement.

Dans tous les cas, le profil de la section courante fera l'objet d'un traitement différencié dans la zone des Gratte-Ciel afin de marquer une configuration de voirie différente où les déplacements doux seront privilégiés, notamment en traversée du cours.

Section de Cusset

La section de Cusset se caractérise par le changement de configuration du plan de voirie au droit du « nœud » formé par le carrefour Zola / 4 Août 1789 / Pressensé. A l'est de ce nœud, les voiries de Zola et de 4 Août 1789 constituent les accès au périphérique avec des caractéristiques routières de 2 à 3 voies unidirectionnelles.

L'objectif majeur sera de supprimer le caractère péri urbain et routier de Cusset, autant que faire se peut, par le prolongement de l'image urbaine du cours. Les cheminements piétons relatifs aux différents usages notamment en traversée nord / sud devront être améliorés.

Dans le cadre d'une réflexion urbaine plus large, il pourra être étudié la faisabilité de la création d'un espace public significatif dans le triangle Zola / 4 Août 1789 / Baratin afin d'affirmer la centralité historique de Cusset.

6. Les périmètres de réalisation

Le périmètre du projet de réaménagement du cours Emile Zola, ainsi que les limites de la première tranche de réalisation sont présentés successivement ci-après.

6.1. Le périmètre du réaménagement

En section courante, le réaménagement portera sur la largeur du domaine public de voirie, c'est à dire de façade à façade à l'exception des emprises privées en pied d'immeuble.

Le périmètre d'aménagement sera élargi au droit des zones de polarité et de dilatation urbaines : Charpennes, Sakharov, Gratte-ciel et Anatole France afin de révéler et conforter les espaces de ponctuations urbaines et d'apporter une requalification urbaine d'ensemble.

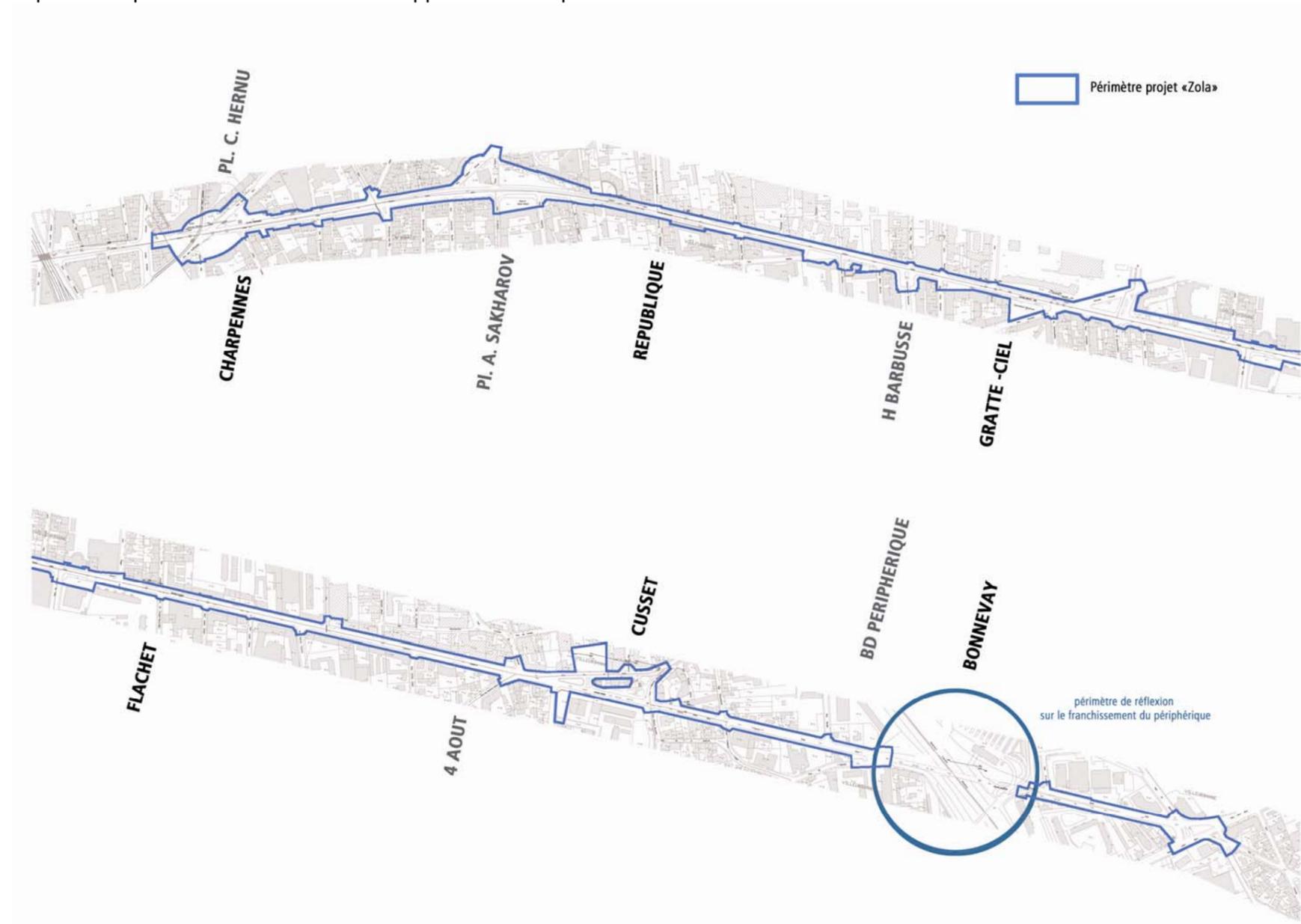


Figure 13 : Limite du périmètre d'aménagement

6.2. La première tranche opérationnelle

Etant donné le linéaire et le coût de l'opération, la réalisation du réaménagement du cours Emile Zola sera phasée. La première tranche opérationnelle envisagée « Lherminier / Cusset » est délimitée par la rue Lherminier à l'Ouest et la rue Baratin à l'Est.

Afin de rendre fonctionnelle cette première tranche et améliorer les conditions d'accès aux équipements scolaires situés à l'Est de la rue Baratin, des mesures d'accompagnement seront proposées dans l'attente de la réalisation du projet définitif concernant le franchissement du périphérique : continuité des itinéraires cyclables, sécurisation des traversées piétonnes...

7. Les étapes du projet

La figure ci-dessous présente les différentes étapes du projet (dates prévisionnelles).

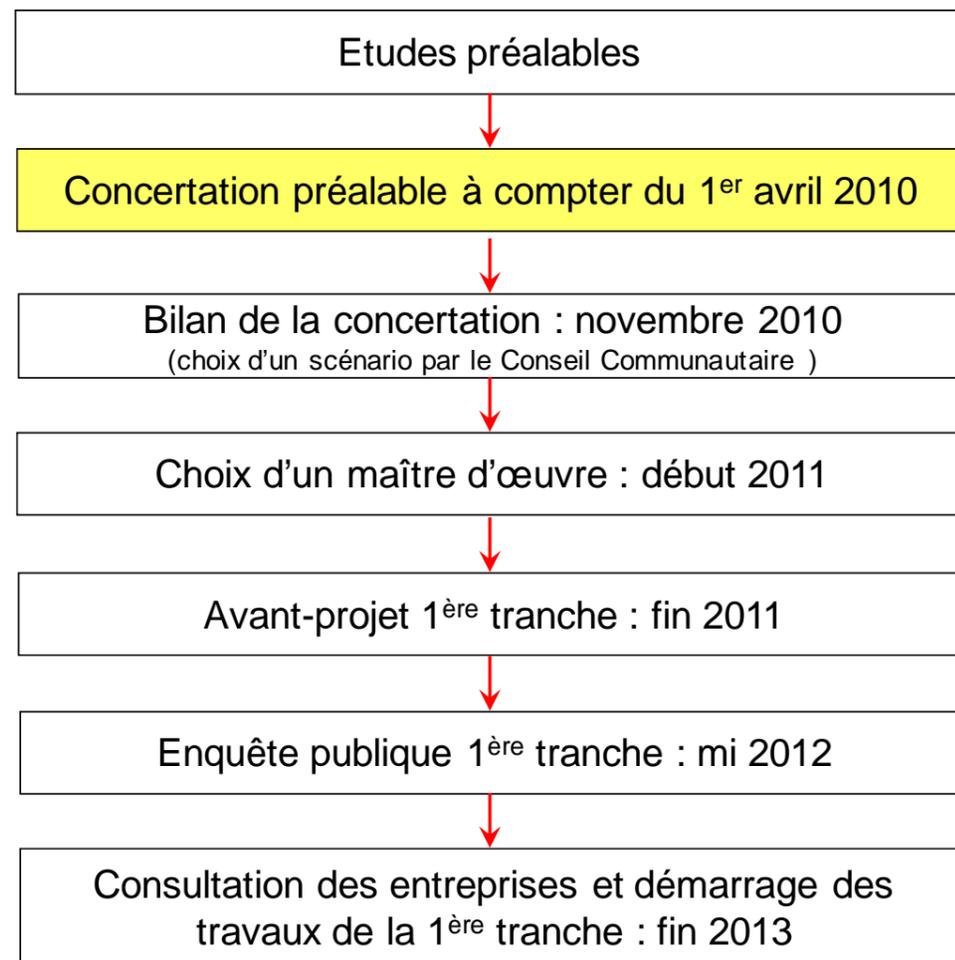


Figure 14 : Enchaînement des étapes du projet

8. Les modalités de la concertation préalable

Par délibération du 22 mars 2010, le Grand Lyon a défini les modalités de la concertation préalable :

La concertation préalable est ouverte à partir du 1er avril 2010.

Un dossier de concertation est mis à la disposition du public avec un cahier destiné à recueillir les observations. Ce dossier présente le contexte général de l'opération, le diagnostic, les objectifs et des propositions d'aménagement au stade d'esquisses. Il est consultable :

- au siège de la Communauté urbaine de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac - 69003 Lyon :
 - du lundi au vendredi de 9 h00 à 16h00
- à la mairie de Villeurbanne, place Lazare Goujon - 69100 Villeurbanne :
 - du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00
- à la mairie de Lyon 6ème, 58 rue de Sèze - 69006 Lyon :
 - du lundi au vendredi de 8h45 à 16h45, en périodes scolaires
 - du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45, pendant les vacances scolaires
 - le samedi de 9h30 à 12h00

Des réunions publiques seront organisées. Une réunion publique est programmée le 11 mai à 19h à la mairie de Villeurbanne (place Lazare Goujon).