



PROJETS
URBAINS
CONCERTATION

/// ATELIER CONCERTATION DU MERCREDI 26 MAI 2010

RÉAMÉNAGEMENT DU COURS EMILE-ZOLA

➡ ATELIER n°1: LES DEPLACEMENTS



GRANDLYON
communauté urbaine

vi || eurbanne

PLAN DE LA PRÉSENTATION

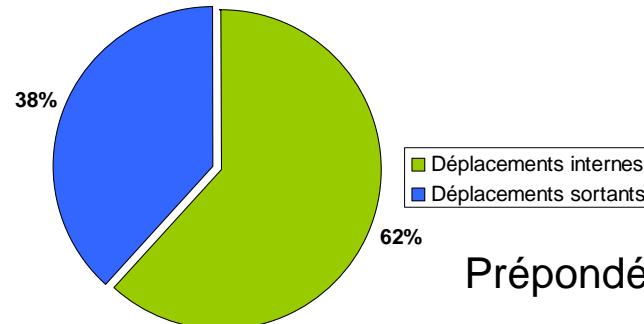
- Le projet : rappel des objectifs et des principes retenus
- La mobilité et les déplacements à l'échelle de la ville de Villeurbanne
- Le Plan Modes Doux
- Le stationnement sur le cours Emile-Zola
- Les transports en commun sur le cours Emile-Zola
- Le trafic des véhicules sur le cours Emile-Zola

OBJECTIFS ET PRINCIPES RETENUS

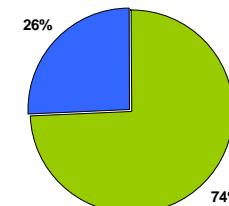
- ➡ Objectifs : Transformer l'axe Émile-Zola pour en faire un cours à l'ambiance apaisée, agréable et confortable :
 - développer la qualité urbaine et embellir le cadre de vie
 - conforter les cœurs de quartier et relier les pôles d'agglomération
- ➡ Principes retenus :
 - réalisation de l'itinéraire structurant cycle « Zola / Vitton / Roosevelt » prévu au Plan Modes Doux
 - mise à 2x1 voies d'Emile-Zola
 - prise en compte de l'ensemble des usages et des modes de déplacements
 - incitation report modal
 - évolution de la politique de stationnement
 - requalification de façade à façade et reprise des espaces publics contigus
 - réalisation phasée avec une première tranche allant de la rue Lherminier à la rue Baratin

LES DEPLACEMENTS A VILLEURBANNE

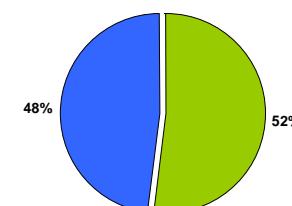
Répartition déplacements quotidiens des villeurbannais



Comparaison Lyon



Comparaison autres communes du GL



Prépondérance des déplacements de proximité

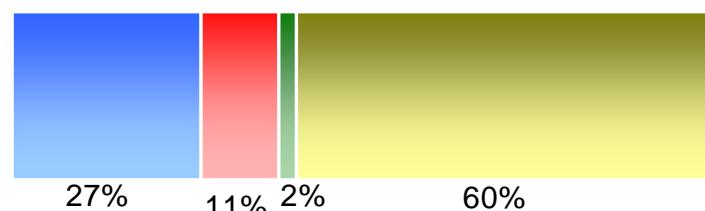
Près de 400 000 déplacements “tous modes” effectués chaque jour par les villeurbannais

- 62% restent à l’intérieur de la commune
- 38% sortent de la commune

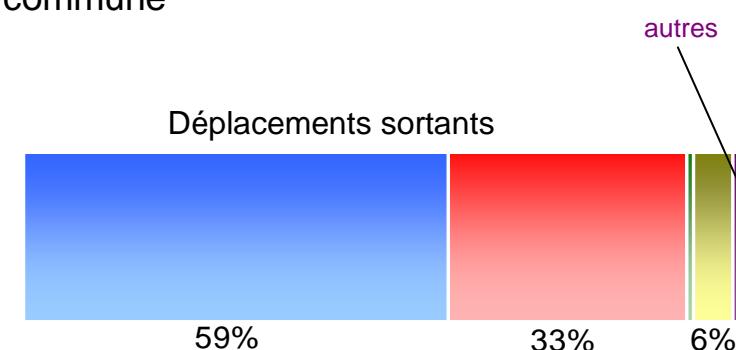
Parts modales



Déplacements internes



Déplacements sortants



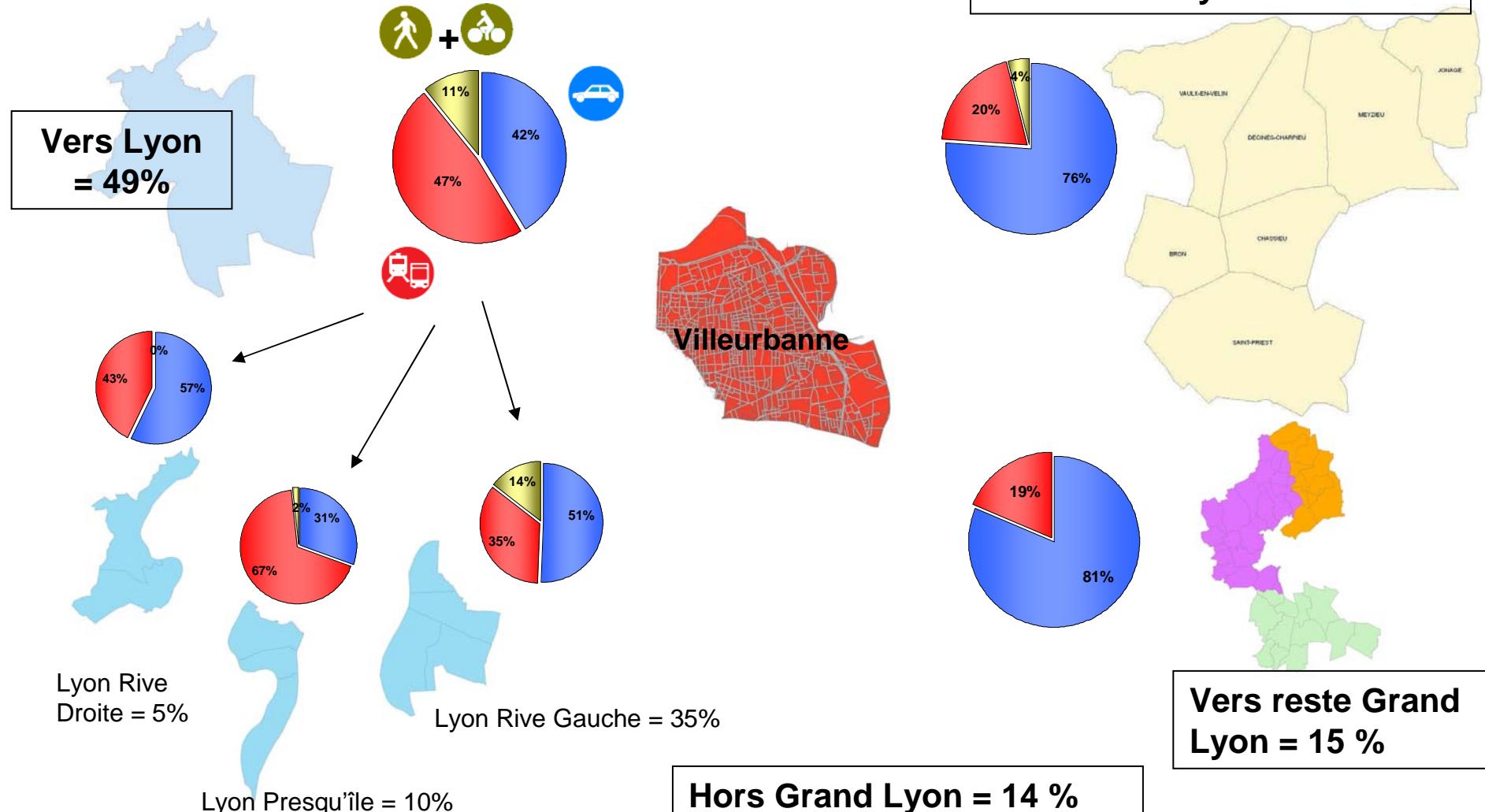
autres

Déplacements entrants



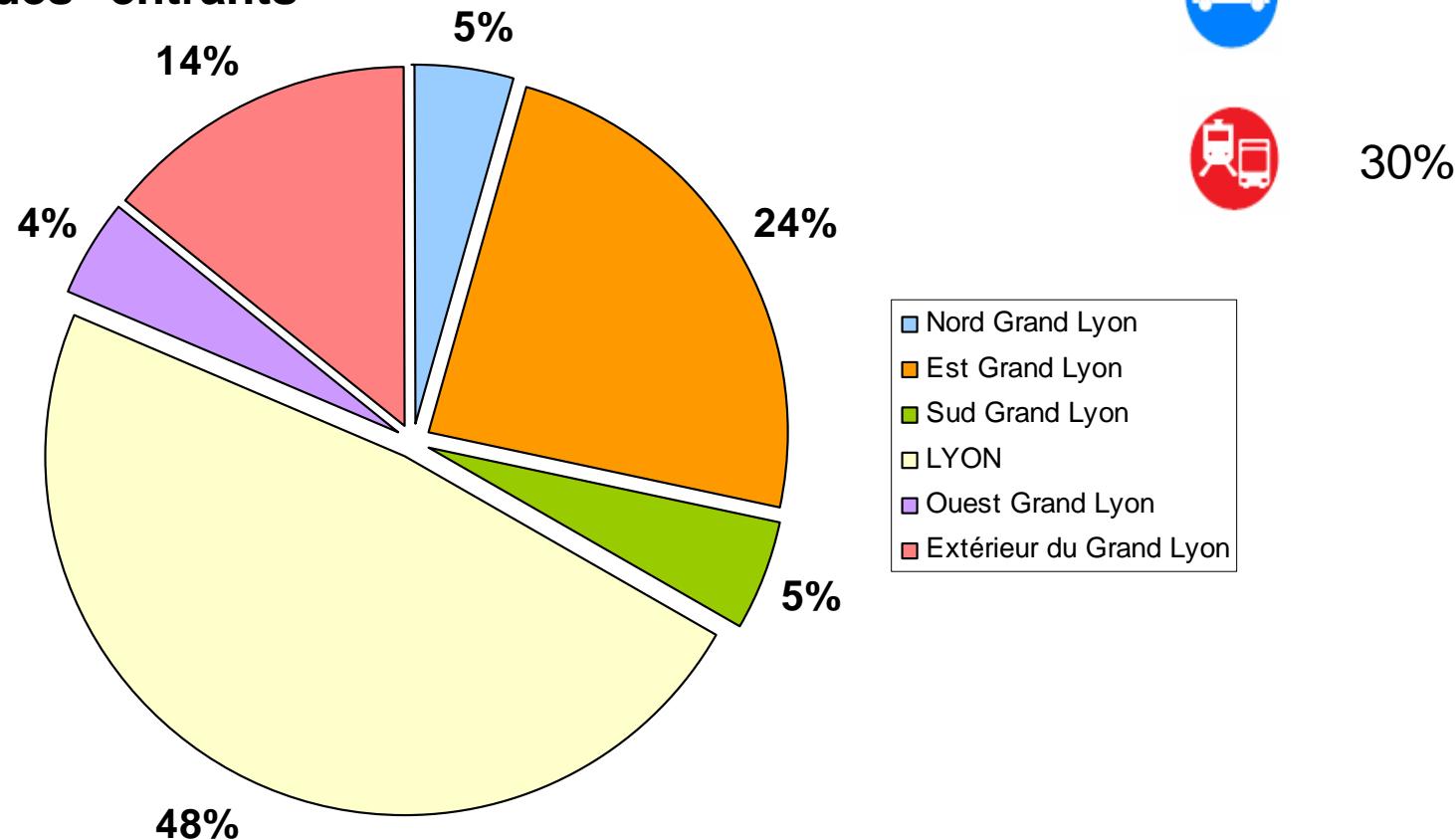
LA MOBILITE A VILLEURBANNE

Les 150 000 déplacements sortants



LA MOBILITE A VILLEURBANNE

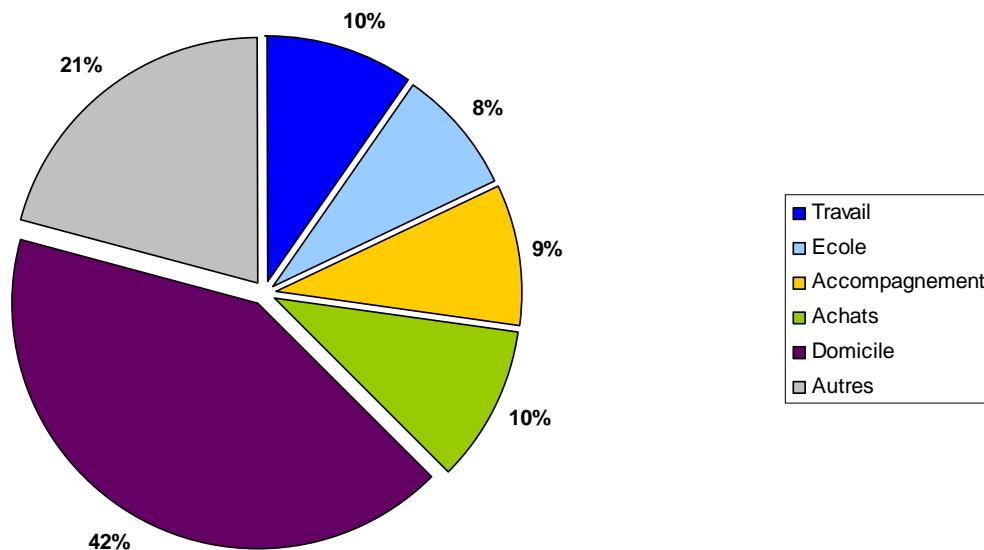
Les origines des 150 000 déplacements "tous modes" entrants



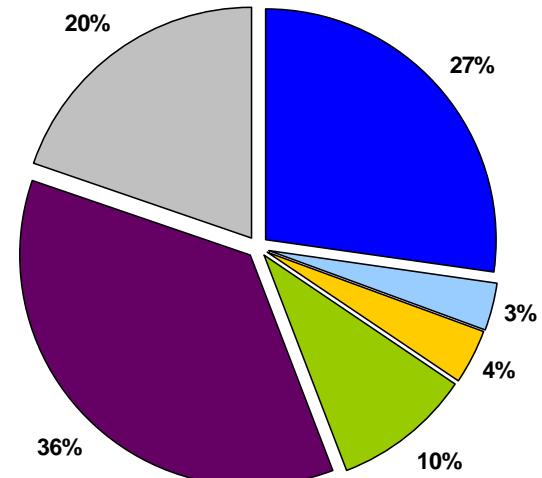
LA MOBILITE A VILLEURBANNE

Motifs des déplacements

Déplacements internes aux zones



Déplacements sortants des zones



CONSTAT / ENJEUX DE DEPLACEMENTS A VILLEURBANNE

→ Constat et diagnostic :

- Une situation d'enclave entre :
 - » Le périphérique à l'Est et au Nord
 - » La voie ferrée à l'Ouest
- Une trame viaire plutôt orientée Est – Ouest (vitesses importantes, accidentogène)

→ Des enjeux fortement affichés :

- Éviter le transit périphérique → centre de l'agglomération
- Protéger les centres de quartier du transit
- Créer une desserte Nord – Sud en TC et identifier un itinéraire VP

LES PRINCIPALES DONNEES PRISES EN COMPTE



A l'horizon 2015 (moyen terme)

→ Les projets urbains et d'activités :

- Carré de Soie
- Terrain des sœurs
- Gratte-Ciel Nord
- ZAC des Maisons Neuves
- Développement du quartier Grandclément...

→ Le développement des TC :

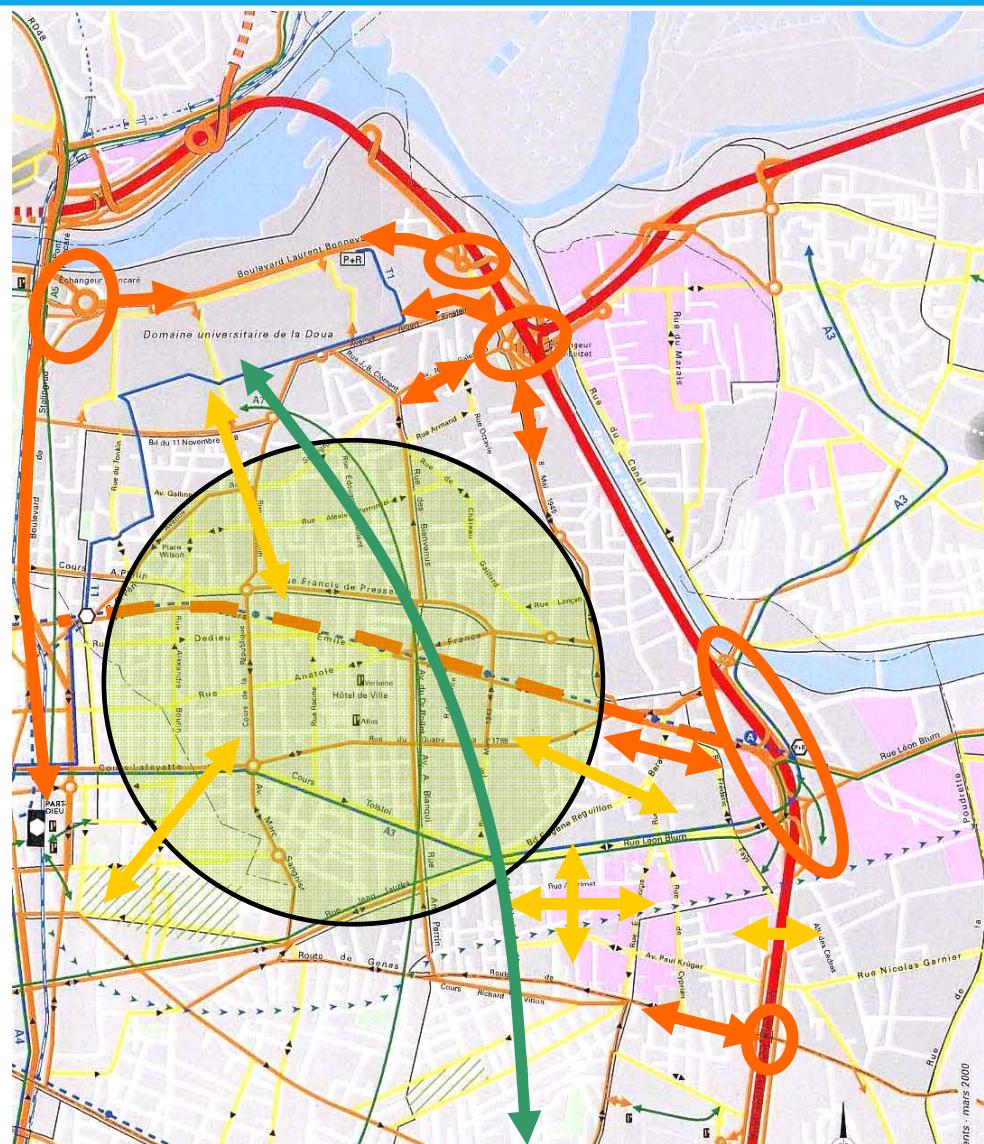
- Atobus et aménagement de couloirs bus
- C3 et ligne forte A7

→ La mise en œuvre du Plan Modes Doux

→ Le réaménagement du cours Emile-Zola

DES OPTIONS POUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

- Préserver les accès par les portes en privilégiant :
 - l'accès à Part Dieu par Stalingrad
 - l'accès à Villeurbanne Nord par Croix Luizet
 - retravailler les échanges au niveau de Cusset
- Protéger les centres de quartier
- Créer une desserte TC en Nord Sud
- Travailler à la répartition du trafic entre Zola & Présensé
- Conforter la trame de liaison inter quartier à l'intérieur de la commune :
 - en Nord-Sud
 - à l'intérieur du quartier Grandclément
 - en lien avec Carré de Soie



LES CONDITIONS...

↳ Les conditions de la réussite :

- Favoriser les TC plutôt que les véhicules particuliers : A7, C3 couloirs bus
- Mettre en œuvre le Plan Modes Doux : augmenter l'usage des vélos et de la marche à pied
- Mettre en œuvre une politique de stationnement

LE PLAN MODES DOUX 2009-2020

Sur les 2 mandats 2009-2014 et 2014-2020 pour les vélos et les piétons

→ Objectifs pour la part modale vélos dans l'agglomération :

- actuel 2,5%
- 2014 5%
- 2020 7,5%

→ 2 leviers d'action :

- les infrastructures : le développement du réseau
- les services : Vélo'v, location moyenne et longue durées, stationnement sécurisé...

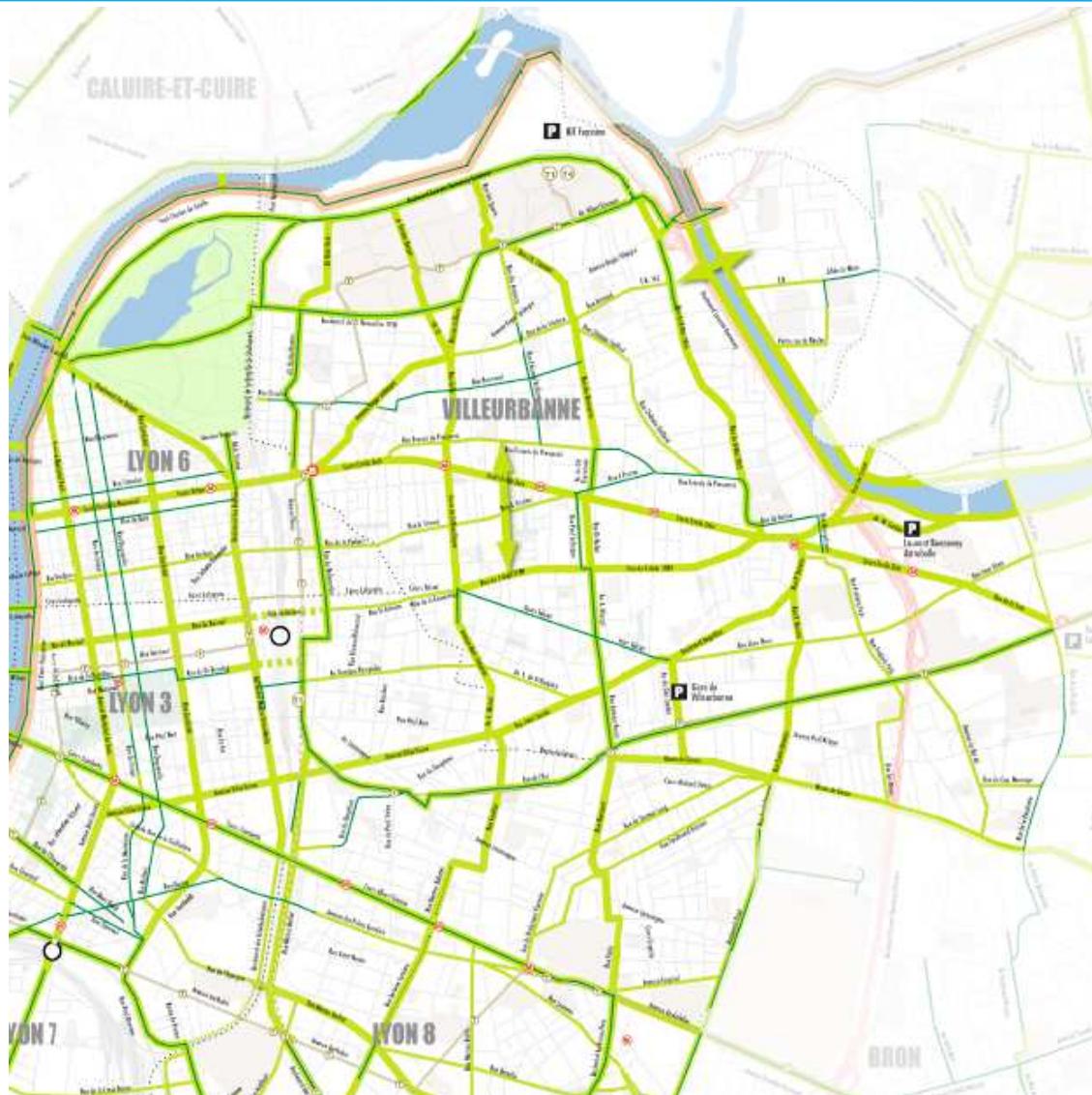
→ Réseau cyclable :

- actuel 320 km (peu de grandes continuités hors berges du Rhône, T3 et A.Thomas/Gambetta)
- 2014 520 km soit + 200 km d'itinéraire structurant
- 2020 920 km soit + 400 km d'itinéraire secondaire

→ Stationnement :

- actuel 4 000 arceaux sur voirie + 250 places sécurisées LPA
- 2014 10 000
- 2020 16 000

LE PLAN MODES DOUX 2009-2020



PLAN MODES DOUX 2009 - 2020 DU GRAND LYON

Territoire Lyon - Villeurbanne

- Itinéraire cyclable structurant
- Itinéraire cyclable secondaire
- Aménagement cyclable existant sur réseau structurant
- Aménagement cyclable existant
- Variante de tracé
- Tunnel de la Croix Rousse
- Principe de liaison
- Double sens cyclable
- Sens vélo
- Parc ouvert à la circulation des cycles
- Zone 30 existante
- Véloroute Léman - Mer
- Réseau hydrographique
- Limite communale
- Voie ferrée
- Gare SNCF / Station de métro / Station de tramway
- Parc Relais
- Ligne de tramway existante
- Ligne de tramway projetée
- Route départementale

échelle 1:20 000

GRANDLYON
communauté urbaine



LE PLAN MODES DOUX POUR LES PIETONS

- La marche : premier mode de déplacement dans les centres-villes
- Objectifs pour l'agglomération : améliorer l'accessibilité du domaine public
- Poursuivre l'application de la charte du piéton de 1999 dans tous les aménagements de l'espace public en y intégrant notamment :
 - La loi Handicap de 2005
 - Les nouveaux dispositifs du code de la route de 2008 (zone 30, zone de rencontre)
 - Les principes de « non nuisance » entre aménagements cyclables et piétons
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité pour personnes à mobilité réduite : recense et classe les lieux et itinéraires à traiter en priorité pour faire du territoire une métropole accueillante, où il fait bon vivre pour tous
- Les Pédibus pour encourager la marche dans les déplacements domicile-école et faire redécouvrir la marche

L'OFFRE DE STATIONNEMENT

- ➡ 510 places de stationnement principalement longitudinal des deux côtés du cours
- ➡ 457 places de stationnement non réservées :
 - 373 places gratuites (80% de l'offre)
 - 84 places payantes (entre Charpennes et Gratte-ciel)
- ➡ 54 emplacements réservés :
 - 25 places de livraisons (17 de 5m, 1 de 8m, 6 de 10m, 1 de 12m)
 - 16 places PMR
 - 6 places transports de fonds
 - 7 places réservées Police (30m)

LES RESULTATS DE L'ENQUETE STATIONNEMENT

→ Occupation élevée (90%) et stable sur l'offre de stationnement licite

- 93% sur les places gratuites
- 90% sur l'offre payante

→ Taux de rotation faibles, variables selon les secteurs

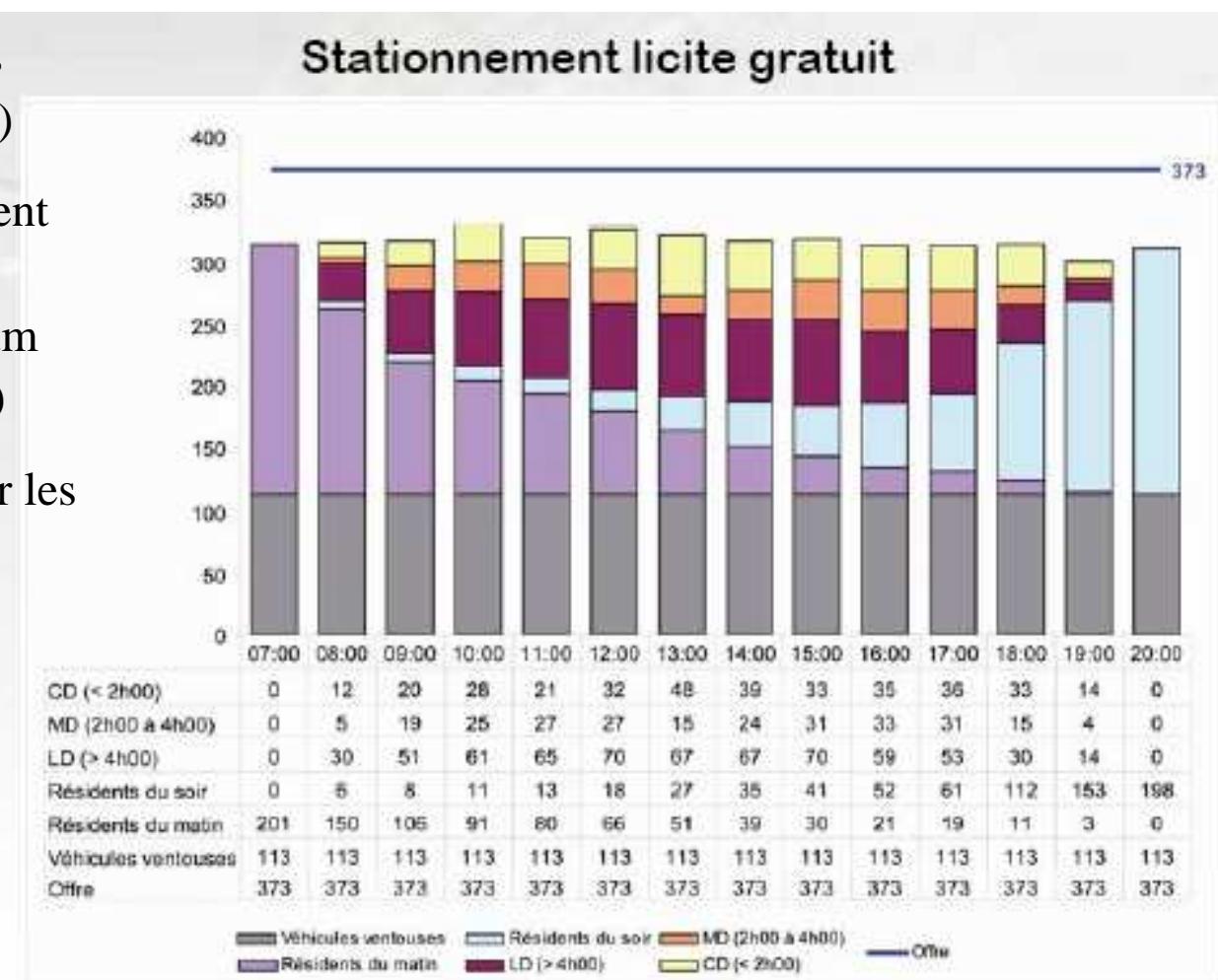
- En moyenne 2 véh/place/jour sur les places gratuites
- En moyenne 2,9 véh/place/jour sur les places payantes (max de 5,5)
- Ecart faible entre payant et gratuit
- Près de 1 000 véh stationnent chaque jour sur le Cours Emile-Zola

→ Stationnement illicite omniprésent :

- De 50 à 70 véhicules (à 15h) en stationnement illicite
- 50% de ces véhicules en stationnement de courte durée
- La nuit : 50aine de véhicules résident en illicite

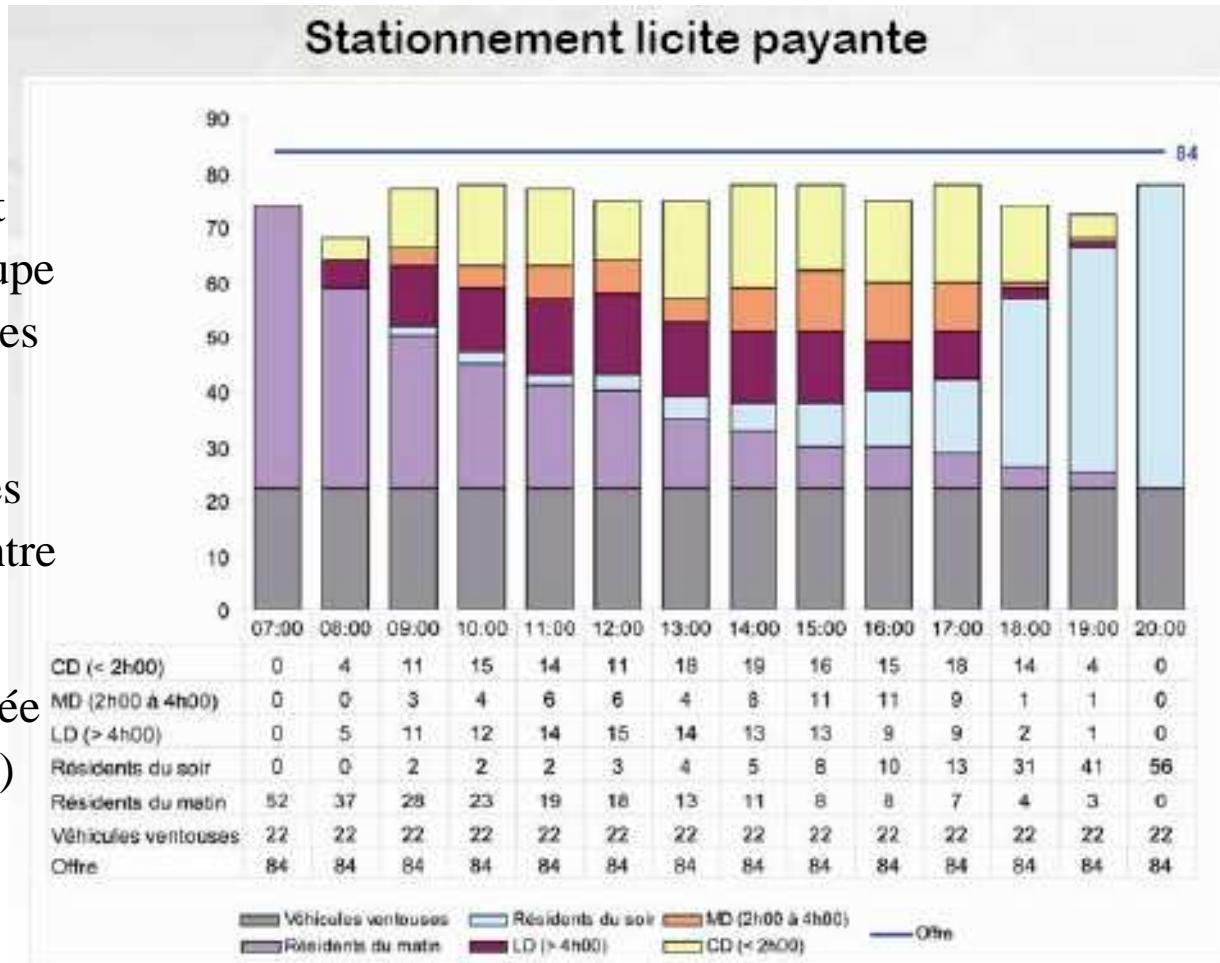
LES USAGES SUR L'OFFRE GRATUITE – 373 places

- 30% de voitures ventouses (probablement de résidents)
- Importance du stationnement ventouse et résidents qui occupent toujours au minimum 200 places (54% de l'offre)
- 20% de l'offre occupée par les pendulaires (longue durée) entre 10h et 17h
- Peu de visiteurs de courte durée (au max. 50 places occupées, 15%)



LES USAGES SUR L'OFFRE PAYANTE – 84 places

- 26% de voitures ventouses (probablement de résidents)
- Importance du stationnement ventouse et résidents qui occupe toujours au minimum 40 places (50% de l'offre)
- 18% de l'offre occupée par les pendulaires (longue durée) entre 10h et 17h
- Quelques visiteurs courte durée (18% de l'offre au max à 14h)



EN RESUME

- Une offre de stationnement importante de 460 places non réservé occupant une grande partie de l'espace public (stationnement des deux côtés sur 80% du cours, 2,5 km de voirie, 5 000 m² d'espace public affectés au stationnement)
- Des taux d'occupation élevés (peu de places libres) liés à :
 - La présence massive de ventouses et résidents (50% de l'offre occupée au minimum)
 - La présence de pendulaires (20% de l'offre occupée à 15h)
 - Il ne reste qu'1/3 des places pour les visiteurs de courte et moyenne durée
- Un important stationnement illicite (jusqu'à 70 voitures à 15h, dont 40 visiteurs de courte durée)
- Des taux de rotation faible (résidents, pendulaires) et un stationnement payant qui ne joue pas un rôle dissuasif pour la longue durée

LES TRANSPORTS EN COMMUN

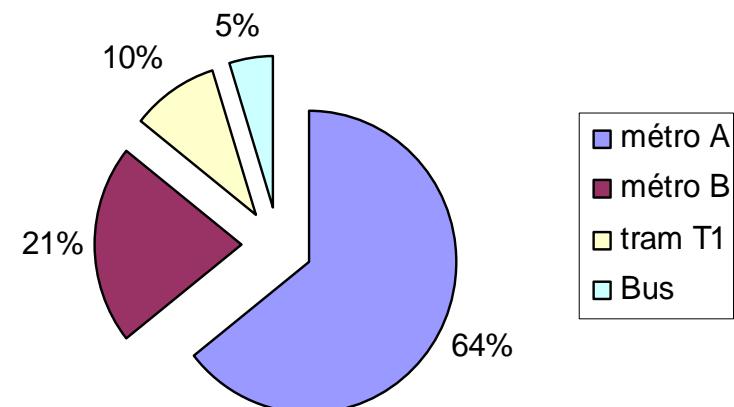
- ➡ Axe bien desservi par le métro ligne A
- ➡ 3 importants pôles d'échanges : Charpennes et hors périmètre Bonnevay et La Soie (avec P relais)



LES FLUX PIETONS LIES AUX TC

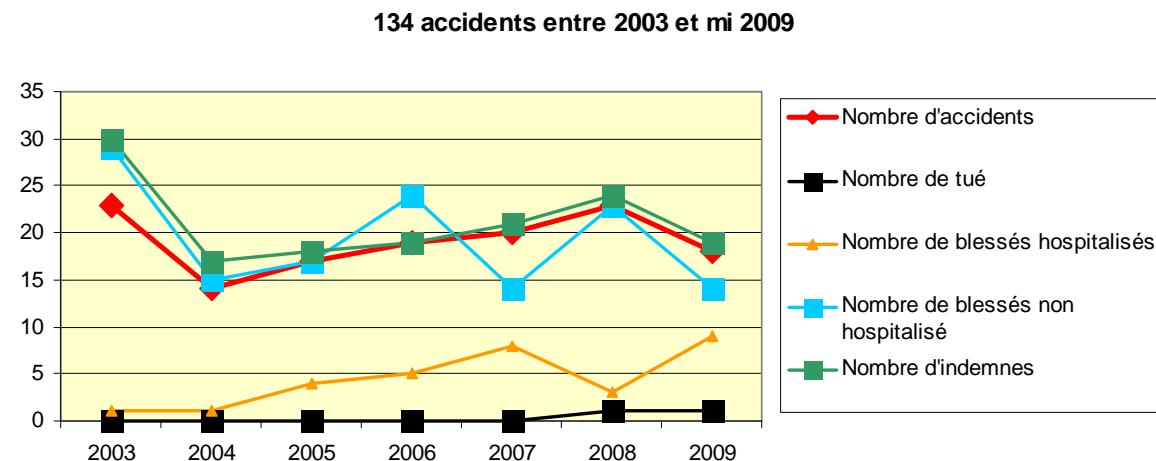
- ➡ Montées + descentes par jour : 182 600
- ➡ L'accès au métro se fait essentiellement à pied (hors Charpennes : 40%)

	Total	métro A	Bus	métro B	tram T1
Ensemble	182 611	117 670	8 720	38 770	17 430
Charpennes	113 671	52 490	4 980	38 770	17 430
République	15 484	15 480			
Gratte Ciel	25 124	22 710	2 410		
Flachet	16 037	15 520	510		
Cusset	12 295	11 470	820		



LA SECURITE ROUTIERE

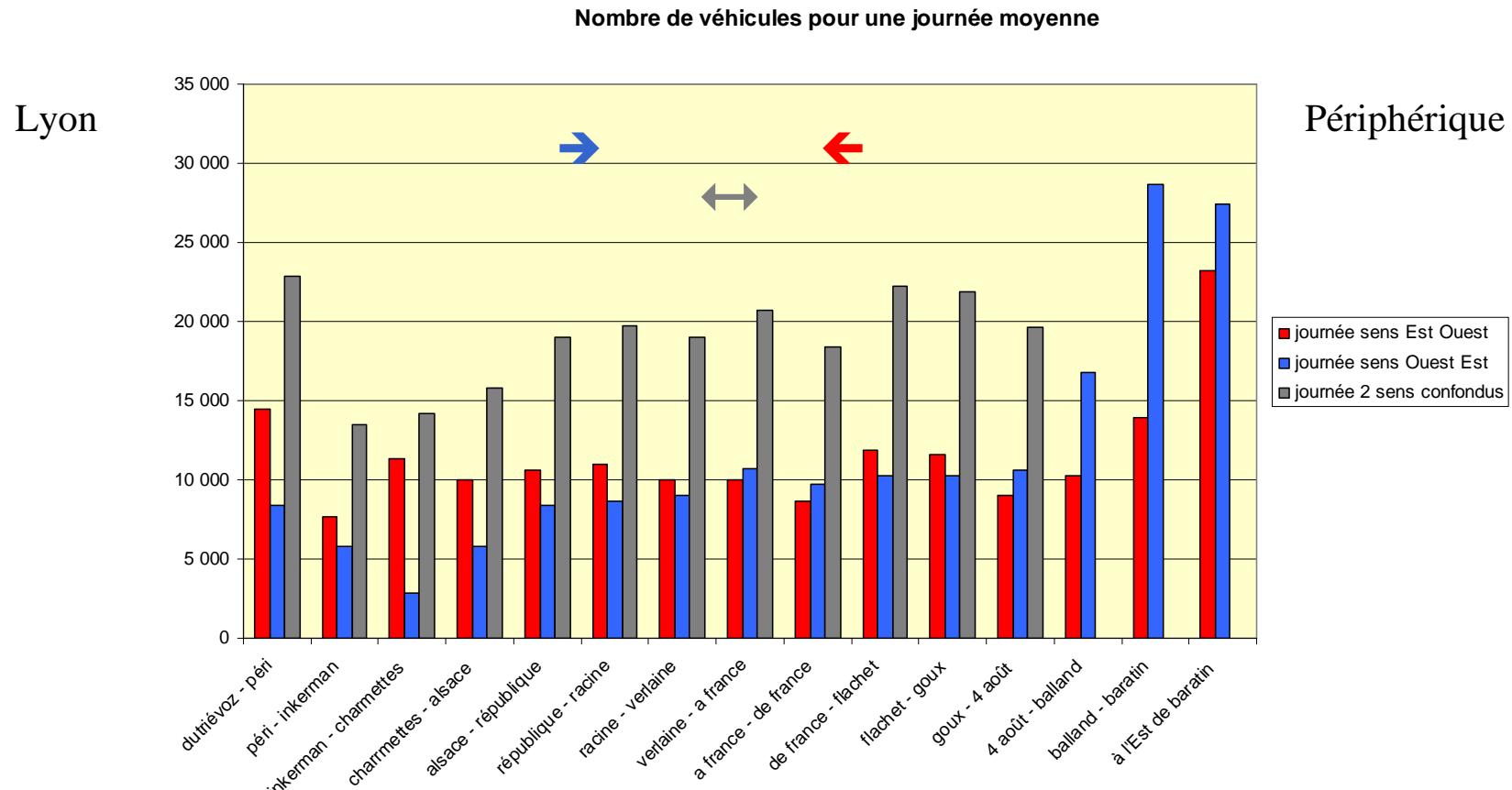
- 1ère rue à Villeurbanne par le nombre d'accident et 3ème en densité au km
- Les véhicules légers sont impliqués dans 94% des cas.
- Plus de 36% des accidents implique un piéton (30% pour Lyon, 28% pour le Grand Lyon)
- Les piétons représentent près de 40% des blessés hospitalisés
- Les 2 victimes tuées étaient des piétons
- Les conflits les plus fréquents sont entre VL et piétons, puis entre VL, puis entre VL et 2RM



L'ORGANISATION DE LA VOIRIE

- ➡ De 3 à 4 voies
- ➡ Axe ne fonctionnant pas comme un axe urbain à 2 x 2 voies
 - étroitesse des voies
 - véhicules tournant à gauche
 - nombreux stationnements en double file
- ➡ Gestion des intersections principales par feux avec coordination des carrefours rapprochés

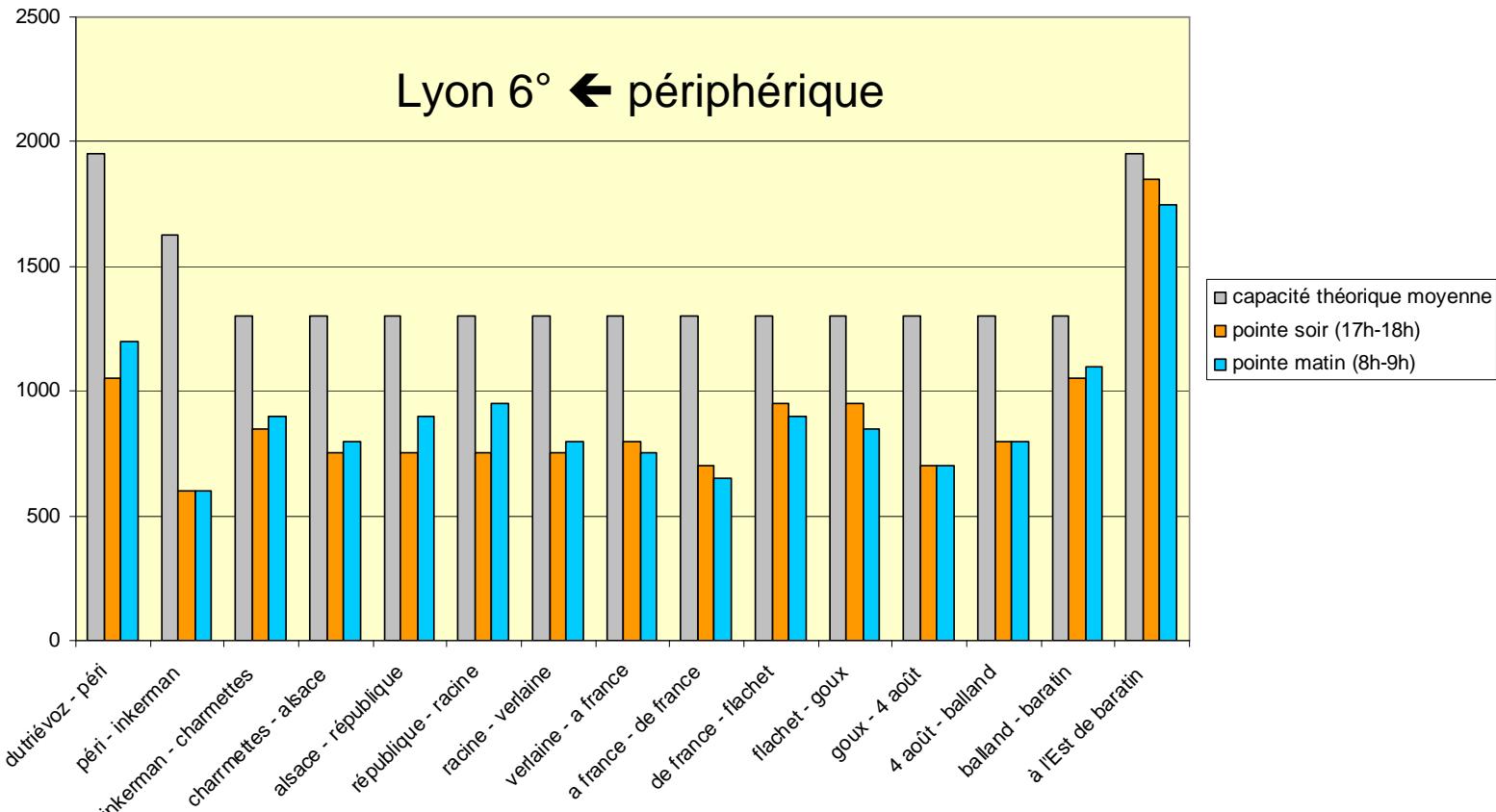
LE TRAFIC AUTOMOBILE – JOURNÉE MOYENNE



➡ En fonction des sections, le trafic varie de 14 000 à 24 000 véhicules / jour (hors accès au périphérique)

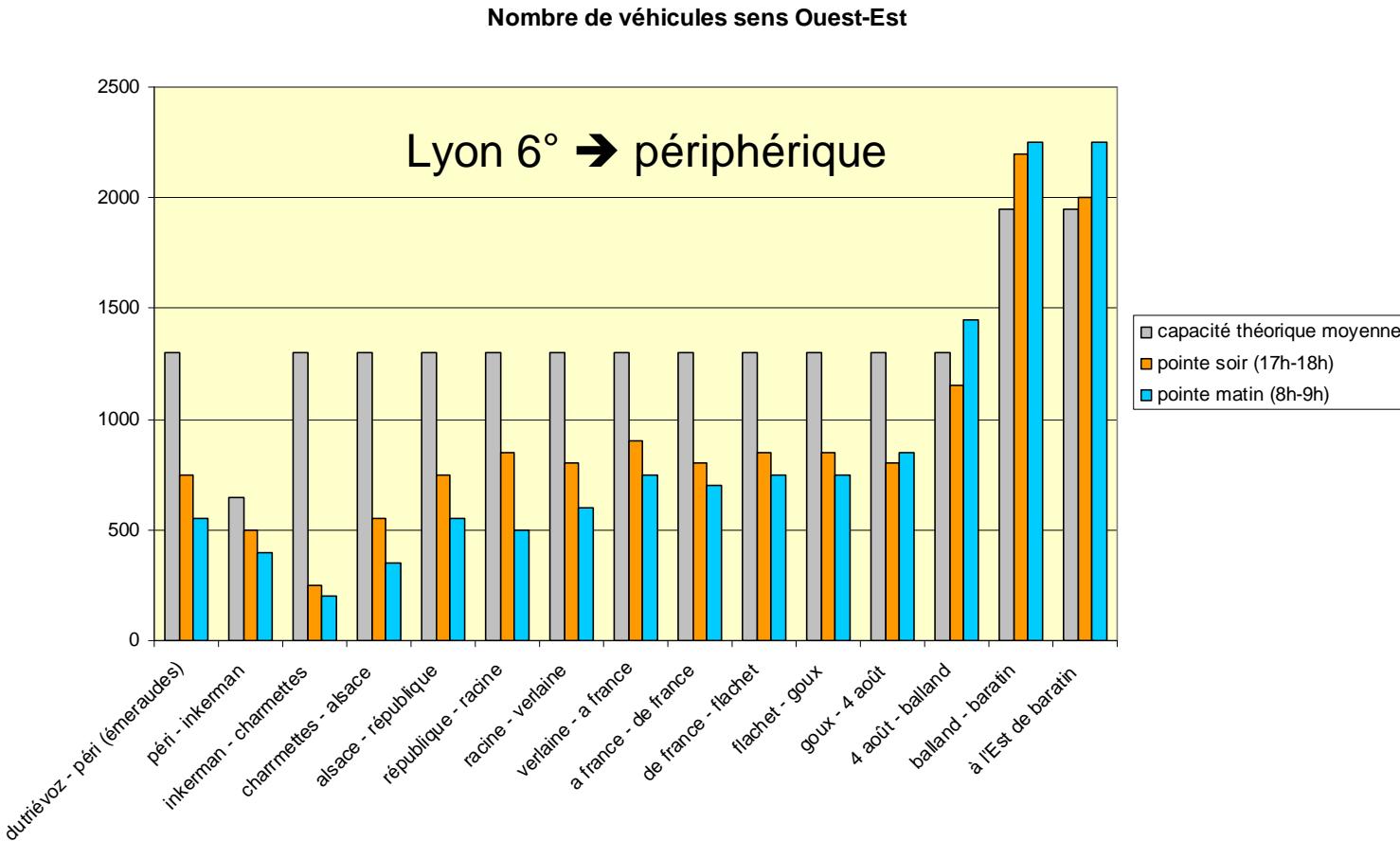
LE TRAFIC AUTOMOBILE - HEURES DE POINTE

Nombre de véhicules en sens Est-Ouest



- ➡ Réserve de capacité des voies en section courante
- ➡ Trafic équilibré entre matin et soir
- ➡ Partie Est = porte d'entrée, partie centrale = diffusion du trafic

LE TRAFIC AUTOMOBILE - HEURES DE POINTE



- ➡ Réserve de capacité des voies en section courante
- ➡ Trafic équilibré entre matin et soir
- ➡ Partie centrale = regroupement des flux, partie Est = porte de sortie

LES CARREFOURS EN HEURES DE POINTE

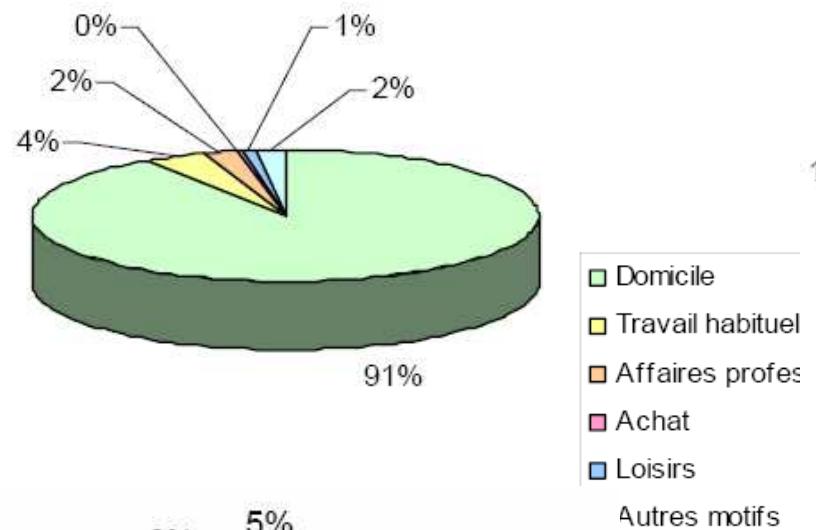


- 4 carrefours sensibles : Zola/Dutriévoz, Zola/Charmettes (plus en HPM), Zola/France/Lherminier (sur Zola, aux 2 HP, en sens E->W) et Zola/4 août (aux 2 HP)

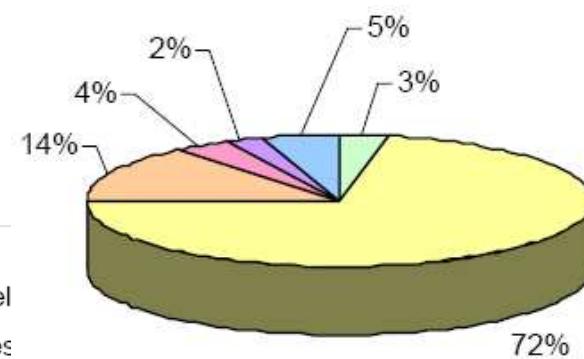
LES ORIGINES ET LES DESTINATIONS DES VOITURES

→ Les motifs de déplacements en voiture sont le domicile-travail le matin, dans une moindre mesure le soir avec des motifs culturels et commerciaux.

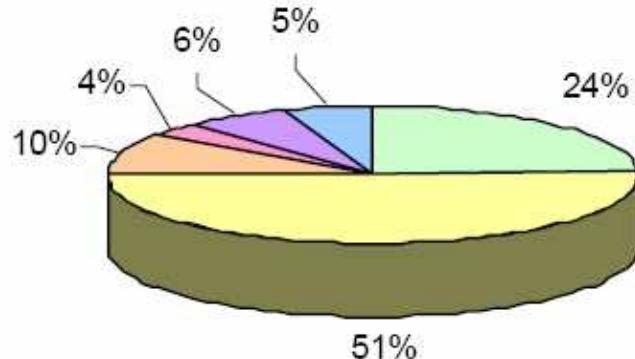
Origine le matin



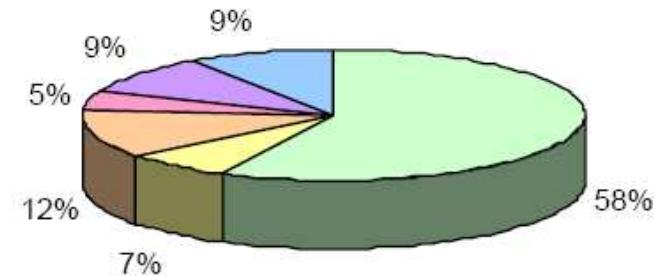
Destination le matin



Origine le soir



Destination le soir



LES ORIGINES ET LES DESTINATIONS

- Les flux principaux ont pour premier motif le trajet domicile-travail en échange entre Lyon/Villeurbanne d'un côté et l'agglomération Lyonnaise Est et Sud de l'autre.
- La structure du trafic est compatible avec une réduction de capacité sur l'axe.
- Le trafic est constitué d'une minorité de transit (moins de 10%), pour lequel des itinéraires alternatifs existent.
- Pour le trafic d'échange (de 50 à 60%), il existe une possibilité de report sur d'autres modes, en particulier les transports en commun.
- Le trafic local (de 30 à 40%) est reportable de la même façon, avec un complément possible par les modes doux.

IMPACT CIRCULATION DE LA MISE A 2 X 1 VOIE

- Trafic à reporter estimé entre 600 et 900 véhicules pour les 2 sens (à l'heure de pointe du soir)
- Soit de 30 à 50% du trafic actuel
- Les reports seront privilégiés via le périphérique : trafic de transit et accès Nord par Stalingrad

ETUDES COMPLEMENTAIRES

- Evaluation des différents scénarios d'aménagement du nœud viaire Cusset.
- Evaluation des impacts circulation liés à la mise en œuvre de bandes cyclables bilatérales entre Dutriévoz et Alsace.
- En parallèle avec les études de maîtrise d'œuvre du réaménagement du cours, établissement des principes de fonctionnement et d'aménagement des carrefours puis calcul de leur régulation. Définition des mesures d'accompagnement.
- *Pour mémoire : Etude de faisabilité de la liaison cyclable à Lyon 6^e, cours Vitton et Roosevelt*