



PROJETS  
URBAINS  
CONCERTATION

# RÉAMÉNAGEMENT DU COURS EMILE-ZOLA

➔ Ateliers déplacements-stationnement

26 mai et 9 juin 2010



GRANDLYON  
communauté urbaine

villeurbaine

Le projet de réaménagement concerne le cours Emile Zola depuis l'avenue Thiers jusqu'à la rue du Souvenir Français.  
En effet, la portion du cours Emile Zola située au niveau du périphérique et au-delà, ne peut à cette étape faire l'objet d'orientations et de partis d'aménagement.  
Ceci en attente de l'avancée de la réflexion sur l'articulation urbaine entre le nouveau quartier Carré de Soie et les quartiers de Cusset et Grandclément.

La réalisation du réaménagement du cours Émile Zola sera phasée. La première tranche de travaux envisagée « Lherminier / Cusset » est délimitée par la rue Lherminier à l'Ouest et la rue Baratin à L'Est.

## Le cours Emile Zola

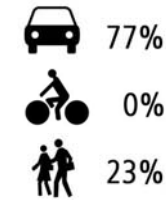
Le cours Emile Zola est né d'un tracé relativement récent (1935), constitué par fragments au fur et à mesure du temps. Il traverse la ville de Villeurbanne selon un axe Ouest-Est de 4 km, depuis l'avenue de Thiers à Lyon 6<sup>ème</sup>, dans le prolongement des cours Franklin Roosevelt et Vitton, jusqu'à la rue Léon Blum au-delà du boulevard périphérique Laurent Bonnevey. La partie intra-périphérique est de 3,5 km.

Axe principal de Villeurbanne, il relie de nombreuses polarités porteuses d'une grande diversité d'usages et de densité : Charpennes, centre-ville de Villeurbanne au niveau de Gratte-ciel, Maison du Livre, de l'Image et du Son, Flachet, Cusset et Bonnevey.

On compte ainsi 15 équipements publics, 270 commerces et services et 13 places et placettes ainsi que 6 stations de métro, sur l'ensemble de son linéaire. .

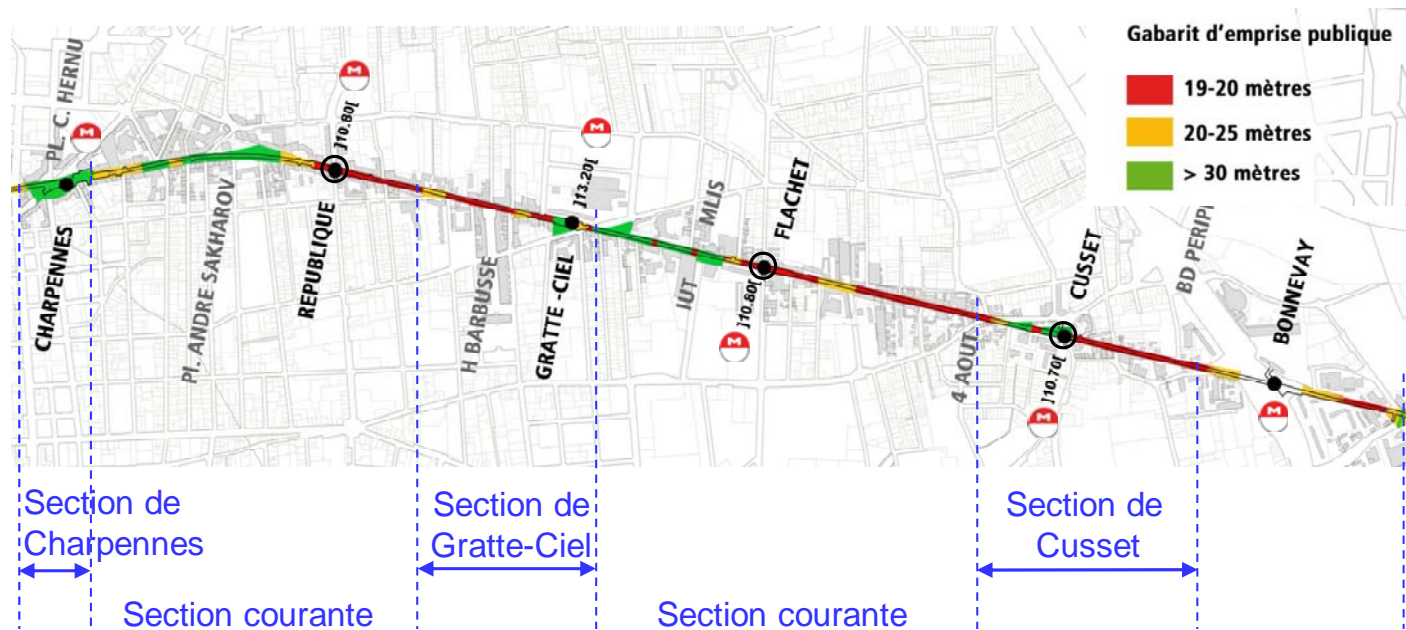


Son gabarit étroit (20 m entre façades sur le tiers de la longueur) et la végétation peu présente ou de qualité médiocre (sous sol contraint par la galerie du métro et les réseaux) ne lui confèrent pas le statut habituel de « cours ».  
 Il n'est pas homogène sur la totalité de son linéaire, on distingue notamment les sections caractéristiques de Charpennes, Gratte-ciel et Cusset. Les autres sections sont dites « courantes ».



Répartition actuelle de l'espace affecté aux différents usages sur le cours Emile Zola

Le profil actuel du cours Émile 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, plus des trois quarts de la largeur du cours.  
 La place réservée aux piétons est faible, avec une largeur moyenne des trottoirs de 2,40 m.



## Les déplacements des Villeurbannais

### Comment sont comptabilisés les déplacements ?

Un déplacement = un trajet avec un motif entre 2 points.

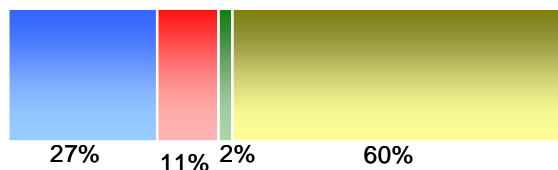
Exemple : je dépose mes enfants à l'école en partant à mon travail, = 2 déplacements (domicile-école, école-travail) .

Les chiffres donnés ci-après sont issus de l'enquête ménage déplacements de 2006.

### Les déplacements dans la commune

Au quotidien, 62% des déplacements des Villeurbannais s'effectuent à l'intérieur de la commune, pour une longueur moyenne de 2.1 km.

Les modes de déplacements utilisés sont :

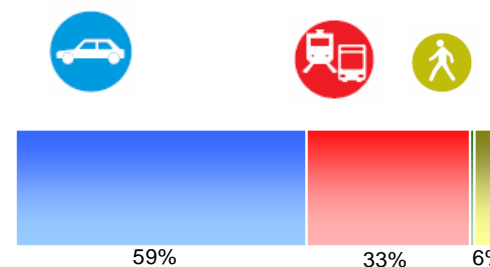


Ces chiffres sont cohérents avec la répartition des déplacements dans les centre-villes : la marche à pied y est toujours le premier mode de déplacement.

### Les déplacements vers l'extérieur de la commune

Au quotidien, 38% des déplacements des Villeurbannais sont à destination d'une autre commune ; la moitié de ceux-ci sont à destinations de Lyon.

Ils s'effectuent à 59 % en voiture, 39 % en TC et seulement 6 % à pied.



### La motorisation des ménages

30% des ménages Villeurbannais n'ont pas de voiture.

54% ont une voiture et 16 % disposent de 2 voitures, ce qui représente 56 000 voitures possédées par les Villeurbannais.

40% de ces véhicules ne sont jamais utilisés en semaine.

A noter que 25% des Villeurbannais ont un abonnement pour les transports en commun.

## La place des modes doux (piétons - vélos) sur le cours Emile Zola

### Les piétons

Le cours Emile Zola est un axe qui accueille d'importants flux piétons liés principalement aux transports en commun (6 stations métro, tram à Charpennes), aux équipements publics et aux commerces.

Les seuls transports en commun génèrent plus de 100 000 piétons par jour sur le cours Emile Zola, entre Charpennes et Cusset (hors fréquentation en sous sol).

### Les vélos

Il n'y a aucun aménagement cyclable sur le cours Émile Zola.

L'axe est peu fréquenté par les cyclistes, l'étroitesse des voies génère un sentiment d'insécurité.

13 stations Vélo'v sont implantées le long du cours.

Les aménagements cyclables à proximité de l'axe sont discontinus.

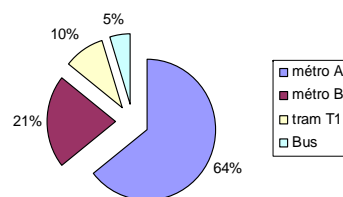
### Le Plan Modes Doux 2009-2020 et le Schéma directeur d'accessibilité (cf documents remis en atelier)

Le cours Emile Zola est inscrit comme itinéraire structurant du Plan Modes Doux et itinéraire de catégorie 1 du Schéma Directeur d'Accessibilité.

## Les transports en commun

Le cours compte 3 importants pôles d'échanges : Charpennes, Laurent Bonnevey et La Soie (hors périmètre de l'étude en cours). Il est très bien desservi par les transports en commun, ceux-ci étant essentiellement souterrains (métro A).

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



Entre Charpennes et Cusset, 2/3 des usagers des TC utilisent le métro ; seulement 5 % le bus.

L'intermodalité est importante à Charpennes avec métro A, métro B, tram T1 et 6 lignes de bus. Ce lieu concentre 113 600 montées/descentes dont 60% en échange entre TC.

Entre République et Cusset se répartissent

- 65 200 montées/descentes liées au métro A
- 3 700 montées/descentes liées aux bus (3 lignes de bus transversales et empruntant des tronçons du cours).

La bonne offre TC existante sera renforcée par l'axe A7 (Nord-Sud).

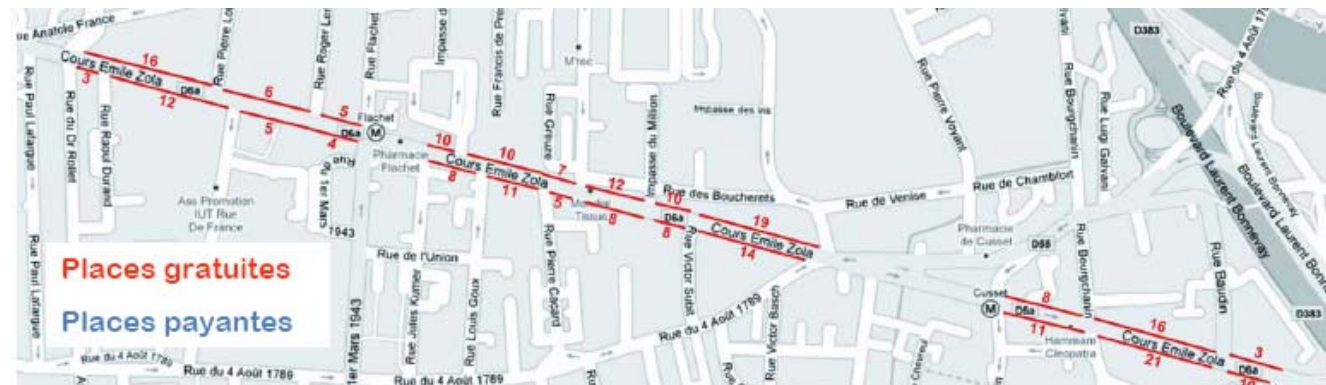


Plan des lignes TC actuelles

## Le stationnement sur le cours Emile Zola

### L'offre de stationnement

L'offre de stationnement le long du cours Emile Zola est de 511 places. Il est essentiellement organisé en stationnement longitudinal, des deux côtés du cours. Ceci représente environ 5 000 m<sup>2</sup> d'espace public.



Ces 511 places se répartissent en :

- 457 places de stationnement autorisées ;
- 54 places réservées (livraison, PMR, commissariat, banques...).

Sur les 457 places « non réservées » :

- 20 % sont payantes, soit 54 ;
- 80 % sont gratuites, soit un total de 373.

A noter que le stationnement est gratuit dans la majorité des rues adjacentes.

## **L'occupation**

L'enquête a été menée sur l'ensemble du cours Emile Zola (intra périphérique), un jour de semaine normal (mardi), entre 7 h et 21 h.

Il en ressort les éléments suivants :

Le taux moyen d'occupation des places est de 90%, ce qui traduit que très peu de places sont libres. On note :

- Une présence massive de voitures ventouses et résidents (occupant au moins 50% des places de stationnement licite) ;
- Une occupation importante de places par des « pendulaires » (stationnement de plus de 4 h. Ce qui représente 20% de l'offre occupée à 15h) ;
- Un peu moins d'un tiers des places est disponible pour les visiteurs de courte et moyenne durée.

Le stationnement sur le cours Emile Zola est également caractérisé par un important stationnement illicite (double file, sur trottoirs, sur passages piétons, sur des « bateaux ») quasiment sur tout l'axe. Ce stationnement illicite est parfois immédiatement voisin de places libres. Il représente jusqu'à 70 voitures à 15h, dont 40 visiteurs de courte durée.

*NB : Ne sont pas décomptés comme stationnement illicite les véhicules stationnés sur places autorisées mais n'ayant pas acquitté le paiement.*

## **Les taux de rotation**

Ils sont particulièrement faibles :

- 2 pour les places gratuites
- 2,9 pour le stationnement payant
- 2,8 pour les places de livraison

Ceci souligne le fait que le stationnement payant ne joue pas un rôle dissuasif pour le stationnement de longue durée.

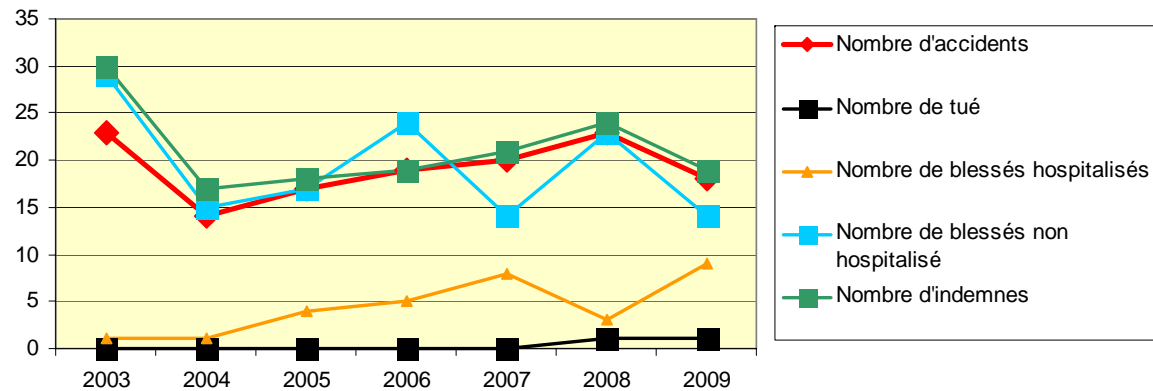
Une nouvelle politique de stationnement pour l'ensemble de la commune de Villeurbanne est à l'étude.



## Les accidents

Le cours Émile Zola est la 1<sup>ère</sup> rue à Villeurbanne par le nombre d'accident et la 3<sup>ème</sup> en densité d'accidents par km. C'est la 3<sup>ème</sup> rue de l'agglomération par le nombre d'accidents.

134 accidents entre 2003 et mi 2009



Sur 134 accidents dénombrés en 6,5 ans, 94% impliquent un véhicule léger et plus de 36% un piéton. A titre de comparaison, 28 % des accidents impliquent un piéton sur le Grand Lyon, et ce chiffre est de 30% pour Lyon.

Parmi les victimes, 2 piétons ont été tués (2008 et 2009).  
40% des blessés hospitalisés sont des piétons.

Les conflits les plus fréquents sont entre VL et piétons, puis entre VL, puis entre VL et véhicules deux roues motorisés.

## Le trafic automobile

### La voirie

Villeurbanne présente une situation d'enclave avec le périphérique au Nord et à l'Est ; la voie ferrée à l'Ouest.  
Les voies sont plutôt orientées Est-Ouest.

Le cours Emile Zola est le principal axe de liaison Est <-> Ouest de Villeurbanne. Il s'accroche au réseau d'agglomération avec le boulevard périphérique Laurent Bonnevey.  
Il joue un rôle de liaison entre pôles, sauf en partie centrale où il assure plutôt une fonction de liaison inter-quartiers.

Hormis aux extrémités, c'est une artère 2 x 2 voies, sans marquage au sol à l'exception des carrefours à feux, avec des files relativement étroites et sans voie dédiée aux mouvements tournants.

Cette configuration, ainsi que la présence régulière de stationnement en double file, fait que le cours ne fonctionne pas comme une véritable rue à 2 X 2 voies : circulation sur une file et stockage sur 2 files au niveau des carrefours à feux.

L'axe Zola croise de nombreuses voies (27 côté Nord, 32 côté Sud), les intersections principales sont gérées en carrefour à feux. Les carrefours rapprochés font l'objet d'une coordination.

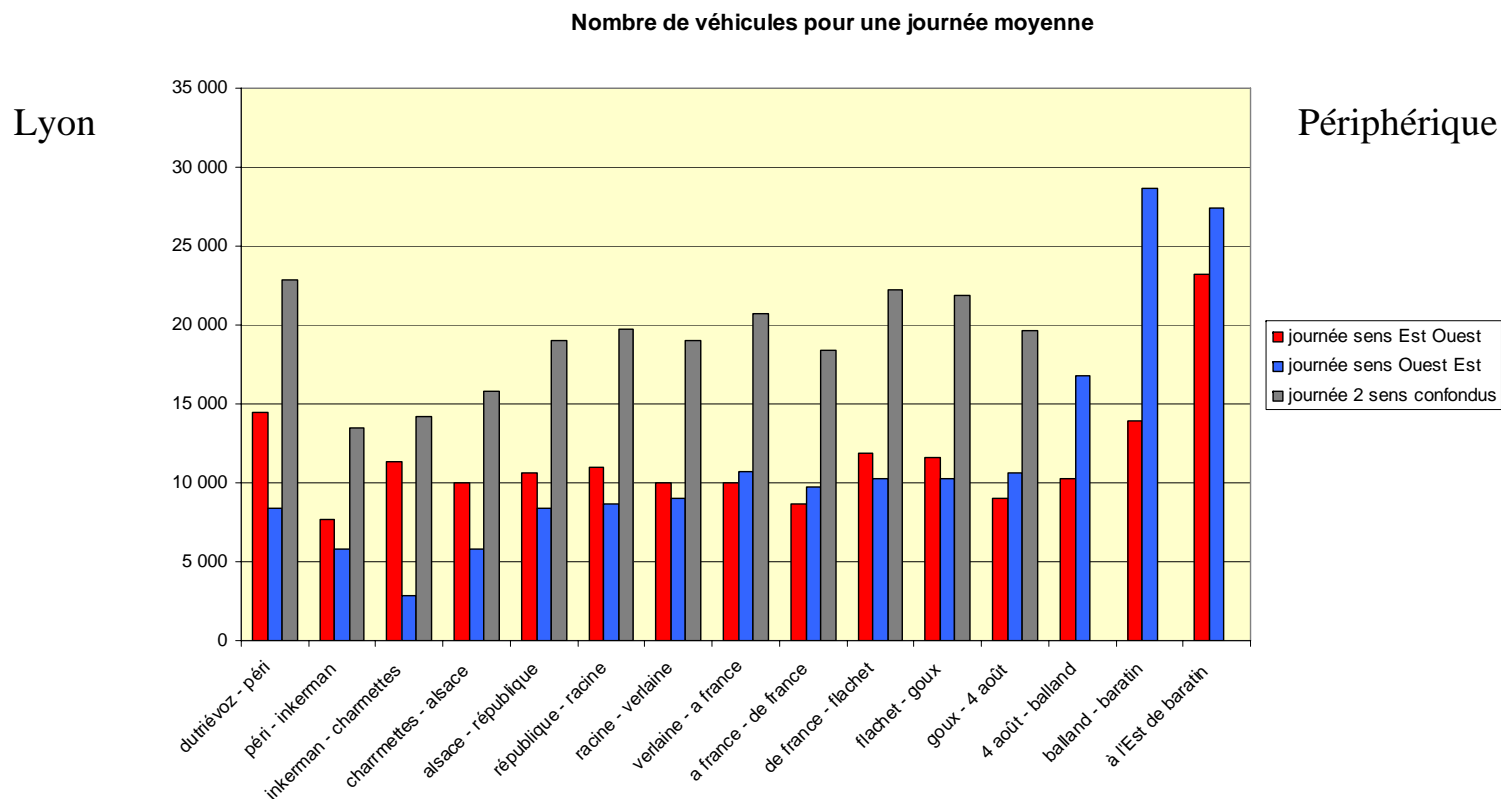
Les intersections avec les rétentions et temps d'attente les plus longs sont :

- Zola / 4 août 1789, aux heures de pointe du matin et du soir ;
- Zola / Anatole France / Lherminier, aux heures de pointe du matin et du soir ;
- Zola / Charmettes le matin.

Zola / Péri / Émeraudes / Dutriévoz, est un carrefour sensible, du fait du passage du tramway.

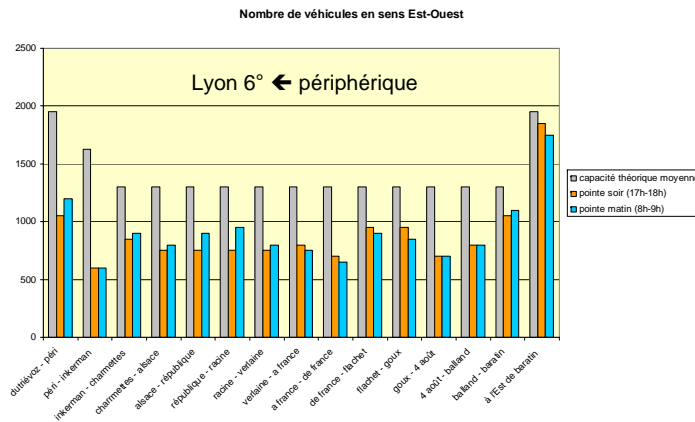
## Le trafic

Le trafic varie selon les tronçons, entre 14 000 et 24 000 véhicules/jour (20 000 au niveau de Gratte-ciel).



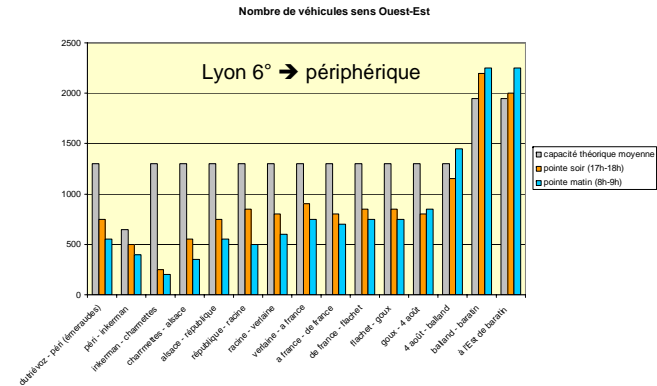
La partie Est de l'axe joue le rôle d'interface entre Villeurbanne et l'extérieur (périphérique).

La partie Est, lien avec le boulevard périphérique (entrée Villeurbanne par la rue 4 août, entre 2 et 4 voies et sortie par Émile Zola à sens unique 3 voies), supporte les trafics les plus importants de l'axe.



Dans le sens Est-Ouest, l'axe distribue les véhicules vers les différents quartiers de Villeurbanne pour se recharger en allant vers Lyon.

En sens Est-Ouest aux deux heures de pointe, Cusset est le principal point d'entrée. Le tronçon jusqu'à Anatole France est le plus chargé. Ensuite le trafic se diffuse dans Villeurbanne.



Dans le sens Ouest-Est, on peut assimiler l'axe à un "entonnoir", regroupant les flux vers l'extrémité Est.

En sens Ouest-Est aux deux heures de pointe, Cusset est le point principal de sortie. Le trafic se concentre sur le tronçon central pour aller vers l'Est (rôle d'entonnoir).

La partie centrale de l'axe joue un rôle de diffuseur des échanges le matin depuis l'Est et le Sud vers le centre, et de "regroupeur en miroir" le soir.

L'axe Zola est avant tout un axe d'échange (de 50 à 60%) entre Lyon/Villeurbanne d'un côté et avec l'agglomération lyonnaise Est et Sud de l'autre. Par exemple, pour les véhicules passant à République en sens ouest-est : 50 à 60 % viennent de Lyon 3°, 6° et Villeurbanne ; 40 à 50% ont pour destination Villeurbanne.

Le trafic interne à Villeurbanne représente 30 à 40 %.

La part de transit de bout en bout du cours est inférieure à 10% .

## Les motifs de déplacements en voiture

Le motif principal le matin est un déplacement domicile-travail : 9 personnes sur 10 partent de chez elles le matin et 7 sur 10 vont à leur travail.

Cette structure se répète le soir, dans une moindre mesure, avec des motifs culturels et commerciaux. Les déplacements ont principalement un caractère pendulaire.

En heure de pointe du matin (HPM de 8 à 9 h), le trafic est un peu plus fort en direction de Lyon ; la tendance est inverse en heure de pointe du soir (HPS de 17 à 18 h). Le niveau de trafic est équilibré entre le matin et le soir, il n'y pas de « creux » très marqué en journée.

## L'environnement

### La qualité de l'air

Sur le cours Emile Zola, la qualité de l'air correspond à une qualité de l'air de centre ville dense ; elle est dégradée et vraiment médiocre aux heures de pointe : indice ATMO de 6/10.

### Le bruit

Pour le bruit, le cours Emile Zola est classé en niveau 3 sur une échelle de 1 à 5 (le niveau 1 étant le plus fort).

Les niveaux mesurés en continu au croisement Barbusse / Zola sont :

- en moyenne sur 24 h : 71 dB(A), ce qui est supérieur aux 65 dB(A), seuil admissible (ce seuil étant de 60 dB(A) pour les établissements sensibles, santé et enseignement)
- la nuit, le niveau moyen est de 62 dB(A), supérieur au niveau admissible de 60 dB(A) (55 pour les établissements sensibles (santé)).