

Après une première session de concertation en 2010 sur le réaménagement du cours Emile Zola, les citoyens villeurbannais sont de nouveau sollicités. Alors que le maître d'œuvre a été désigné en août 2011, les habitants sont invités à s'exprimer pour nourrir les études préliminaires. L'état d'avancement du projet a été présenté lors d'une réunion publique à la mairie de Villeurbanne le 21 septembre 2011.

*Jean Paul Bret, Maire de Villeurbanne*

« Le projet de requalification du cours Emile Zola est inscrit à la Programmation Pluriannuelle des investissements (PPI) du Grand Lyon. C'est un projet important pour la ville. D'autres projets sont actuellement menés sur le territoire, mais le cours Emile Zola est un axe tout particulièrement significatif : il coupe la ville en deux et en structure la géographie.

Le constat qui a conduit à l'inscrire à la programmation : un boulevard qui vieillit mal, qui a été bouleversé par la construction du métro. L'objectif est aujourd'hui de retrouver une ambiance plus apaisée, conviviale et de partager les espaces de voirie de manière plus équitable entre les voitures, les cyclistes, les piétons et les autres usagers de l'espace public

*« L'objectif est aujourd'hui de retrouver une ambiance plus apaisée, conviviale et de partager les espaces de voirie de manière plus équitable. »*

Guerric Peré, responsable de la société Ilex, mandataire du groupement retenu pour la requalification du cours Emile Zola, envisage le projet comme un travail de reconquête de la ville à relier au Plan Climat. Il envisage un cours « climatisé ». Un certain nombre d'espaces publics disséminés profiteront de cette requalification du cours.

En termes de calendrier, une première réunion publique a eu lieu en mai 2010 suivie par des ateliers dans le cadre de la concertation préalable. Une seconde réunion publique s'est tenue en octobre 2010 avant la fin de la concertation préalable. Entre le mois de novembre et aujourd'hui, il s'agissait de désigner le maître d'œuvre. Le Bureau de la Communauté urbaine a ainsi retenu plusieurs cabinets proposant des compétences complémentaires (architecture, urbanisme, paysage, voirie...) réunis par le mandataire principal : Ilex, représenté par Guerric Peré. Ilex n'est pas un inconnu à Villeurbanne, puisque ce cabinet a déjà été choisi par la ville pour l'aménagement du parc de la Feyssine, les jardins de proximité Jordan et Dumont ... Il est également le concepteur de divers aménagements portés par le Grand Lyon, mais mis en œuvre - en partie du moins - sur le territoire de Villeurbanne comme les berges du canal de Jonage (dans le cadre du projet de l'Anneau Bleu) et les aménagements du Carré de Soie.

Un certain nombre d'objectifs ont été actés suite à la concertation préalable. Nous ne pourrions pas revenir dessus. Mais il reste énormément de choses à débattre. La réunion d'aujourd'hui ouvre une nouvelle phase de concertation. »

*Didier Vullierme, Maire adjoint de Villeurbanne délégué aux déplacements et à la voirie*

« Aujourd'hui, le cours est une voie qui divise, demain il sera un espace qui rapproche. »

« Ce réaménagement est nécessaire : le cours est basé sur une conception d'un autre temps, celui du « tout voiture » alors que la ville de demain se tourne vers des types de déplacements plus doux. Ce phénomène se traduit par exemple par des grandes enseignes qui abandonnent leurs magasins en périphérie et les recentrent en centre ville. C'est cet enjeu de proximité dont il est question pour diminuer la pollution, améliorer la santé liée à la qualité de l'air et se déplacer de manière plus économique.

La question du partage de l'espace se pose également : laisser une place à la voiture tout en permettant aux piétons et aux cyclistes de mieux circuler. Aujourd'hui, le cours est une voie qui divise, demain, il sera un espace qui rapproche. Le rapprochement grâce à une lecture de quartiers :

- Cusset, République, Charpennes, Gratte-ciel, en favorisant la circulation entre chacun d'eux, en revégétalisant, avec des trottoirs plus larges. L'idée est d'avoir des espaces qui inciteront à circuler à pied.
- Le rapprochement également grâce à un travail au sein des quartiers : Cusset est scindé en deux par le cours : demain ce sera un espace public plus agréable.

Des invariants sont issus de la session de concertation précédente : le passage d'une 2X2 voies à 2X1 voie, les pistes cyclables côté circulation automobile et l'élargissement des trottoirs partout où ce sera possible. Le traitement paysager sera par ailleurs meilleur que celui qui existe aujourd'hui. »

*Luc Duprez, chef de projet voirie au Grand Lyon*

« Comment définir le cours Émile Zola ? Le cours est une artère structurante, principale et emblématique. Il débute au niveau de l'avenue Thiers à Lyon, et chemine pendant 3,5 km jusqu'à la périphérie. Il se poursuit au-delà jusqu'au Carré de Soie. C'est un cours étroit : 19,50 m entre façades et 10,7 m entre bouches de métro.

Le cours est un axe récent : il s'est constitué par fragments. Le tissu urbain est venu se greffer ensuite. Le cours n'est pas une entité homogène. Il représente plus un lien entre une suite de quartier et de pôle de centralité.

Comment fonctionne le cours Émile Zola ? Cet axe est aujourd'hui à dominante routière. A noter qu'on y retrouve beaucoup de stationnements illicites. En matière de circulation automobile, on compte - selon les sections - de 14 000 et 24 000 véhicules par jour. C'est un axe utilisé par les villeurbannais ou ceux qui travaillent à Villeurbanne : il y a peu de flux de transit (environ 10 %).

Il est très fréquenté par les piétons (plus de 100 000 par jour en lien avec les transports en commun).

Une faible place est laissée aux 2 roues et à la végétation. En outre, les principales nuisances sont le bruit et la pollution.

On retrouve beaucoup de commerces ou services. 6 stations de la ligne A du métro sont sous le cours E. Zola.



La voiture est omniprésente : 75% de l'espace est occupé par la voiture (dont les 511 places de stationnement). Il ne reste que 25% de l'espace pour les piétons ou autres modes de déplacements.



Les cyclistes sont peu nombreux malgré la présence notamment des stations Vélo'v et connaissent des problèmes d'insécurité ; néanmoins, les accidents concernent essentiellement des piétons. La sécurité est une préoccupation majeure du projet.



Les trottoirs sont étroits (moyenne de 2,40m) et peu accessibles. En exemple ici des parents en attente à la sortie de l'école Zola à proximité immédiate de la sortie du métro.



Les terrasses de café et le mobilier urbain empiètent parfois sur les espaces affectés aux piétons.

Plusieurs objectifs au projet :

- Réduire les nuisances liées à la circulation automobile et répartir plus équitablement l'espace
- Intervention sur le paysage et en particulier les plantations pour améliorer le cadre et la qualité de vie
- L'accessibilité des personnes en situation de handicap

L'aménagement sur l'ensemble du cours (3,5 km jusqu'au boulevard périphérique) se fera en plusieurs étapes. Il débutera par la section comprise entre l'avenue Commandant l'Herminier et la rue Pierre Baratin à hauteur de Cusset. Il faudra compter une dizaine d'années pour réaliser l'ensemble. La partie du cours située au-delà du périphérique, qui nécessite une réflexion particulière (développement des quartiers Cusset, Carré de soie et Grandclément, franchissement du boulevard périphérique Laurent Bonnevey) sera réalisée dans une phase ultérieure.

« L'aménagement de l'ensemble du cours se fera en plusieurs étapes. Il débutera par la section entre l'avenue Commandant Lherminier jusqu'à la rue Pierre Baratin »

La concertation préalable a duré 6 mois et demi : il s'agit d'un long travail puisque le délai habituel est plutôt d'un mois environ. La procédure réglementaire a été enrichie par une démarche de participation citoyenne : réunions publiques, ateliers de travail.

Le profil retenu à l'issue de la concertation, prévoit un profil avec la piste cyclable côté voirie, ce qui permettra de garder une possibilité d'arbres d'alignement.



On passe à 54 % de l'espace affecté aux automobiles, 17 % aux vélos et 29 % aux piétons.

Un nouveau schéma de circulation sera prévu sur le secteur Cusset avec un rabattement de la rue du 4 août Est sur la rue P. Baratin. Le profil du cours à 2X1 voie sera par ailleurs prolongé de 4 août Ouest / Pressensé jusqu'à P. Baratin.

#### **Le calendrier du projet :**

Des ateliers se tiendront jusqu'à fin 2011 pour alimenter les premiers dessins (esquisses).

Un travail de concertation sur des éléments plus précis du projet se tiendra au printemps 2012 (avant-projet) pour aboutir à une enquête publique fin 2012. Les travaux débuteront début 2014 pour une durée approximative de 2 ans. »

## Questions/réponses avec la salle

---

### Questions concernant les déplacements et le stationnement

#### *Un citoyen résident de Charpennes*

Si on part sur la base de 24 000 voitures par jour, cela fait une voiture toutes les secondes et demi : est-il prévu moins de voitures d'ici 10 ans ? Quel sera le partage effectif de la voirie ?

#### *Un citoyen résident du quartier Gratte-ciel*

Concernant la réduction de voirie, le cours est saturé. Où passeront les pompiers ?

#### *Un citoyen, résident du quartier Flachet*

Je suis opposé au projet : pour tourner à gauche les voitures seront bloquées et les bus boucheront la circulation. Il risque également d'y avoir des blocages liés aux pompiers. J'espère que vous ne supprimerez pas de places de parking.

#### *Un citoyen villeurbannais*

Il y aura une suppression des places de stationnement : si on en supprime 10%, elles se reporteront sur les parallèles. Je suis confronté au problème de stationnement pour mon véhicule. Aujourd'hui, pour 19 logements on peut construire 19 parkings. Si on supprime des places, il faudra autoriser les promoteurs à faire plus de parking. Tout le monde ne pourra pas se passer définitivement de son véhicule.

#### *Une citoyenne, professeure d'histoire et membre du Conseil d'administration du lycée Brossolette*

La tranche de travaux Gratte-ciel est-elle prévue en même temps que celle de la ZAC Gratte-ciel Nord ? Si les deux ont lieu en même temps ce sera compliqué. Je suis moi aussi favorable à la restriction du « tout voiture », mais il faudrait en contrepartie améliorer la périodicité et la ponctualité des bus.

#### *Un citoyen villeurbannais*

La vitesse des véhicules est un véritable enjeu. Dans toutes les grandes villes, on limite la vitesse à 30 ou 40 km/h. C'est une question à se poser.

## Réponses

#### *Didier Vullierme, maire adjoint de Villeurbanne délégué aux déplacements et à la voirie*

Concernant le trafic automobile, nous attendons un report sur les autres modes de déplacements. Les

deux parkings relais en amont du cours (L Bonnevey et la Soie) ont la capacité d'accueillir des voitures. Ce projet s'accompagnera aussi d'un changement d'habitudes : aujourd'hui 62 % des déplacements motorisés se font de Villeurbanne à Villeurbanne, et la distance moyenne de ceux-ci est de 2 km. Demain, prendre sa voiture sera plus compliqué et on fera plus de trajets à pied, en transports en commun ou en vélo.

Par ailleurs, concernant le passage à 2X1 voie du cours Émile Zola : le changement ne sera pas si important. Actuellement, il y a fréquemment des voitures garées en double file, et comme le cours est étroit, il s'agit plutôt d'une 2X1,5 voie.

Concernant la question liée aux pompiers et à leur nécessaire possibilité d'accès et de circulation : sur tous les projets, nous travaillons en collaboration étroite avec eux. Ils seront bien entendu associés. La sécurité est un impératif sur tous les projets.

Pour les bus, le projet n'est pas encore suffisamment avancé pour que les arrêts soient dessinés. Mais effectivement, les bus seront dans la circulation, saut au niveau de Cusset où le plan de circulation prévoit un couloir d'approche. En ce qui concerne le « tourne à gauche » : une voie dédiée sera aménagée aux carrefours pour permettre les différents mouvements.

Pour les questions concernant le stationnement, la ville travaille actuellement à l'élaboration d'un plan de stationnement. Une concertation a débuté il y a quelques mois sur ce sujet particulier.

Un élément important à garder à l'esprit : pour 52 000 véhicules villeurbannais, il y a 50 000 places privées disponibles.

La question du stationnement cours Émile Zola ne sera pas déterminante ; et pour les livraisons, il y aura des aires spécifiques aménagées, là où ce sera nécessaire (soit là où elles existent déjà, soit en lieu et place d'espaces de stationnement actuels).

Enfin, dans l'organisation du chantier, bien entendu il n'y aura pas de concomitance des chantiers du lycée Brossolette/Gratte-ciel Nord et de l'aménagement du cours Émile Zola sur cette section. Les deux projets et leur mise en œuvre seront coordonnés.

Enfin, concernant le passage en zone 30, le cours Émile Zola est une voirie urbaine, et nous sommes dans une zone 50.

## Questions autour de la place des deux roues

### *Un citoyen représentant de l'association « La ville à vélo »*

Nous sommes satisfaits de ce rééquilibrage de la voirie en faveur du vélo. Néanmoins, pourquoi avoir choisi un schéma de piste cyclable ? On connaît son inefficacité (sur le cours Charlemagne par exemple). Il y a un problème de stationnement sauvage, le cycliste doit donc gérer l'évitement des véhicules en stationnement, et la dénivellation et ceci est d'autant plus dangereux lorsqu'il pleut et que la chaussée est glissante. La bande cyclable est plus économique.

### *Un citoyen, cycliste, de Villeurbanne*

Je suis très attentif à la ville à vélo et je suis inquiet : vous dites 17% d'espace dédié aux cyclistes... et

pourquoi pas 20% ? Puisqu'il y a de plus en plus de cyclistes. Faisons un circuit cyclable droit et visible. Par ailleurs, quel est le montant du projet pour les collectivités (Lyon et Villeurbanne) ?

#### *Un citoyen habitant du cours Emile Zola*

Le principe de l'emplacement des voies est-il définitif ? Peut-être serait-il préférable de positionner la piste cyclable côté trottoir. Lorsque la piste est proche de la circulation, elle n'est jamais respectée. En outre lorsque le conducteur est garé, il ouvre sa porte à gauche.

#### *Un citoyen villeurbannais*

Vous parlez de pistes cyclables continues. Il y a 50 carrefours donc il faudra les franchir. Le danger est important car les flux sont séparés. Si le Grand Lyon atteint les 10% de part modale du vélo, il y aura plus d'accidents car l'espace est restreint. Il serait préférable de mettre en place une bande cyclable pour permettre de doubler les autres.

#### *Un représentant de la fédération française de cyclotourisme*

Plus il y aura de vélos sur la route, plus les véhicules ralentiront. Pour les bandes cyclables, il faudra choisir un revêtement qui restera.

## Réponses

#### *Gérard Claisse, vice-président délégué à la participation citoyenne, Grand Lyon*

Lors des ateliers de concertation, de nombreux représentants d'associations de vélos se sont exprimés et cette question a été mise à l'agenda tout de suite.

La manière dont la piste cyclable sera articulée à la chaussée n'est pas définie et ne le sera pas au niveau de l'esquisse mais plutôt au niveau de l'avant-projet. Nous travaillerons avec les associations et les usagers des vélos, et trouverons une solution qui permette de satisfaire les uns et les autres.

#### *Richard Llung, maire adjoint de Villeurbanne délégué au développement urbain*

Le programme de doublement des pistes cyclables sera tenu. Le rééquilibrage est fondamental et nous le voulons. Tout au long du cours, on observe des exemples d'architecture très divers : l'enjeu est de le révéler.

#### *Luc Duprez, chef de projet voirie au Grand Lyon*

Trois scénarios ont été présentés pour la piste cyclable. Côté piéton, cela semblait problématique avec des conflits d'usage potentiels. En outre, la piste aurait été axée sur les bouches de métro, ce qui aurait conduit les cyclistes à se réinsérer dans la circulation à chaque fois, comme pour les carrefours.

Gerric Peré, Représentant d'Ilex, mandataire du groupement pour la maîtrise d'oeuvre

« Ce projet sera davantage qu'un projet de voirie. Le sujet est complexe. Malgré la rectitude, le cours Emile Zola est une ligne de quartiers successifs enfilés. Il ne s'agit absolument pas d'en faire une avenue haussmannienne qui impliquerait une vitesse et des comportements inadaptés. Le tissu urbain est riche et complexe. La complexité de ce projet va nécessiter pour moi une attitude d'écoute, un réel travail de concertation.

J'ai été missionné depuis le 29 août, donc n'attendez pas que je vous montre aujourd'hui le projet dans ses détails. Le groupement est composé de diverses compétences qui concourent à travailler sur le projet dans sa globalité.

« La complexité de ce projet va nécessiter pour moi une attitude d'écoute, un réel travail de concertation. »

- **L'équipe Ilex** est composée d'architecte paysagistes et d'urbanistes. Nous apporterons donc une attention toute particulière au lien entre la nature et les usages.
- **Le bureau Ingérop** est un bureau d'ingénierie, de travaux sur les infrastructures voirie et les réseaux. Il traitera les problèmes de circulation et les infrastructures.
- **Cap vert** est un bureau d'ingénierie des paysages. Au sein de l'équipe mandataire, ils travailleront sur les aspects techniques des espaces publics, de la végétalisation...
- **Speeg et Michel** sont des concepteurs lumière. Ils travailleront dans le sens d'un cours dont l'ambiance lumineuse soulignera l'identité, tout en assurant la sécurité de tous les usagers. sécuritaire et identitaire.

Nous déclinons notre approche du projet en neuf intentions :

1. **Maîtriser et pacifier la voie** : bordures, matériaux, trottoirs... Le détail fera la qualité durable de l'aménagement. Nous travaillerons avec des matériaux sains et simples.
2. **Un espace de qualité** : certains points seront plus dessinés que d'autres. Le cours n'aura pas une homogénéité de traitement. La qualité sera différenciée selon les aménagements.

2.1 **Lutter contre les îlots de chaleur** : il s'agira de trouver une place pour le végétal qui temporisera la chaleur. Toutes les opportunités pour laisser de la place aux arbres, à la végétation et éclaircir le sol seront utilisées.

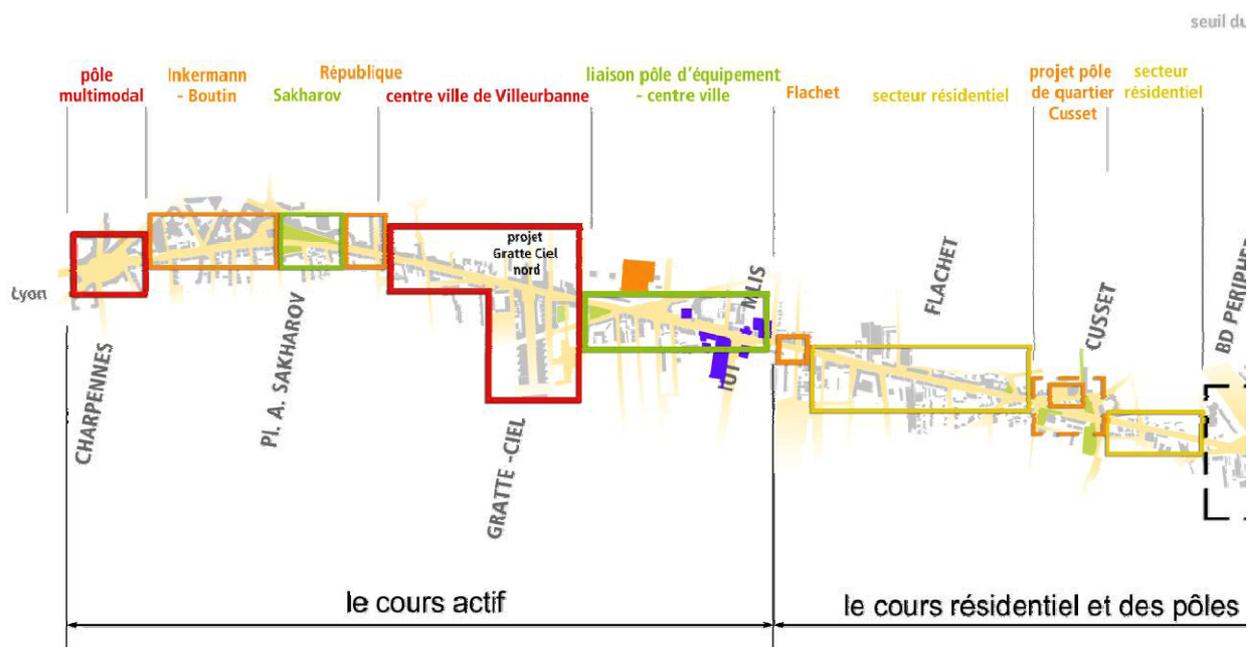
2.2 **Climatiser la ville** : des réflexions seront engagées sur des éléments appartenant au paysage du cours. Nous réaliserons un travail sur les bandes plantées, sur les arbres d'alignement. Il s'agira de contribuer à ce que le paysage dans la rue soit moins brutal.

2.3. **Créer une ligne verte majeure** : la présence du végétal sera forte mais le double

alignement des arbres ne sera pas régulier, en raison des contraintes variables le long du cours. Il y aura probablement une dissymétrie, sur le modèle de ce qui s'est fait à Vénissieux.

2.4. **Travailler à toutes les échelles.** Nous comptons sur la participation des habitants pour mieux s'approprier ces espaces, à travers, un investissement sur des initiatives de fleurissement par exemple, comme cela se fait dans certains secteurs de l'agglomération, en France ou dans d'autres pays.

3. **Reprogrammer les espaces publics majeurs :** il s'agit de définir ce que l'on veut et vers où on veut aller. Certains espaces sont vastes et/ou compliqués, d'autres sont des délaissés de voirie. Il nous faudra intervenir sur 6 ou 7 lieux importants.
4. **Concilier usages et image :** des lieux et aménagements devront permettre de se poser et de « faire des choses » en de s'approprier le cours comme lieu - ou nouveau lieu - d'usages
5. **Développer des centralités de quartier :** il s'agira de matérialiser les différentes séquences :



6. **Participation citoyenne et aménagement des « micro lieux » :** imaginer des salons éphémères, des occupations temporaires, des aménagements qui fassent vivre le cours...
7. **Optimiser la section courante :** la rendre plus agréable, permettre le développement d'activités, d'usages...
8. **L'espace public comme support d'art et d'expression :** penser en amont les lieux propices qui seraient le plus porteurs pour générer de l'interactivité, de l'événement.

9. **L'éclairage** : il faut éclairer et en même temps signifier. Un travail sera réalisé à partir de matériel simple, d'une ambiance lumineuse économe et équilibrée. Un travail également sur une « pacification de l'ambiance nocturne ».

## Questions/réponses avec la salle

---

### Questions

#### *Une citoyenne, membre d'une association paysagère*

Les trottoirs sont étroits. Pourquoi la ville de Villeurbanne ne deviendrait-elle pas un exemple en matière de sécurité des piétons ?

#### *Un citoyen*

Les habitants effectuent des distances courtes en voiture car cela revient moins cher que le ticket de métro. Le croisement des deux coûts se fait à 2,5 km.

#### *Un citoyen membre du comité de quartier de Cusset*

Il y a de nombreux problèmes de stationnements, pour les vélos... Ce que vous proposez est intéressant mais il y a un travail important pour trouver le lien avec ce qui existe aujourd'hui.

#### *Un citoyen*

Les types d'architectures sont divers et variés tout au long du cours : comment créer une unité ?

#### *Un citoyen habitant du cours Emile Zola*

Je vous remercie pour la présentation de ces intentions ; concrètement, comment participer efficacement ?

### Réponses

#### *Guerric Peré, Représentant d'Ilex, mandataire du groupement pour la maîtrise d'œuvre*

L'unité n'est pas dans la géométrie. Cette diversité architecturale est la richesse de Villeurbanne. Nous chercherons à faire émerger l'identité, la dimension du vivant par le linéaire et le végétal dans la ville.

En ce qui concerne la question des déplacements en voiture, certains éléments de réponse ont été apportés précédemment. Mais nous sommes à un tournant dans nos habitudes, on le voit avec le développement des initiatives de co-voiturage, avec le moindre investissement des jeunes dans la voiture... mais cela prendra un peu de temps. La tarification des transports en commun ne relève pas de nos compétences, mais vous avez raison de souligner que le coût rentre effectivement en ligne de compte dans le choix de son mode de déplacement.

Enfin, le soin du détail me paraît central. Des ateliers se tiendront dans l'idée d'introduire du vécu dans nos propositions.

*Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon délégué à la participation citoyenne*

« La concertation qui a eu lieu portait sur le programme d'aménagement : les objectifs et les grands principes d'aménagement. Tous les débats de la première partie ont eu lieu et ont amené à la délibération qui précise le point de départ : les voies de circulation et le plan de circulation Cusset. Ce projet a fait l'unanimité de l'Assemblée communautaire. C'est sur cette base que nous partirons.

Ce cours se dessinera de manière concertée. Une première étape aura lieu entre Octobre et Décembre 2011 puis une autre étape aura lieu au printemps 2012. Au mois d'Octobre des balades auront lieu dans l'objectif d'écouter, d'enrichir le projet de l'expertise d'usage des citoyens. Ensuite trois ateliers se tiendront en salle durant lesquels il s'agira de débattre autour des esquisses du concepteur.

Le premier atelier en salle portera sur la section avenue Commandant Lherminier/ Francis de Pressensé (23 novembre), le second sur le secteur Cusset (30 novembre) et le troisième permettra de faire une restitution des échanges (7 décembre). Ensuite, s'en suivra un travail plus technique de l'équipe de conception avec la Ville et le Grand Lyon.

Puis entre mars et mai 2012 une nouvelle phase de concertation portera sur la finalisation de l'avant-projet pour terminer par une réunion publique de présentation du projet fin 2012.

Nous voulons, à travers ce travail conjuguer l'expertise technique, l'expertise d'usage et l'expertise politique pour un projet ambitieux sur le cours Emile Zola. »

## CALENDRIER DE CONCERTATION 2011

### Ateliers en marchant

**3 Octobre 2011** : Secteur Cusset

**5 Octobre 2011** : Secteur avenue Commandant Lherminier/Francis de Pressensé

### Ateliers en salle

**23 novembre 2011** : Secteur avenue Commandant Lherminier/Francis de Pressensé

**30 novembre 2011** : Secteur Cusset

**7 décembre 2011** : Restitution et bilan

## Conclusion

*Jean Paul Bret, Maire de Villeurbanne*

« Je ne voudrais pas conclure sans répondre à l'interrogation sur le coût de cette opération. Il est estimé aujourd'hui à 40 millions d'euros pour la totalité du cours. La participation de la ville à cette opération s'élève à 3,5 millions d'euros. La ville détient la compétence en matière d'éclairage public. Une convention a été signée avec la Communauté urbaine pour la délégation de la maîtrise d'ouvrage. La notion de coût implique un temps long : le début des travaux de réalisation est prévu pour début 2014. Les autres tranches du cours se feront ensuite. »