

Atelier de concertation du mercredi 30 novembre 2011 Section Cusset

PARTICIPANTS

Didier Vullierme - adjoint déplacements - Villeurbanne
Chafia Tifra - adjointe au commerce - Villeurbanne

Citoyens :

Olivier Bataillon
Jane Bert
Paul Besson
Pio Caveglia
Janine Donner
Erwann Esnault
Catherine Fratta
Serge Joubert
Lucette Lehmann
Michel Lusetti
Jean Paul Masson
Paul Merle
Florence Munch
Ginette Orcel Busseneau
Laurence Picado
Rémy Valotto
Jean Vidal

Maître d'œuvre :

Nelly Nebout - Ilex
Céline Durand - Ilex
Guerric Pere - Ilex

Serge Roul - AP Management
Nicolas Belmonte - service déplacements - Villeurbanne
Candice Lanuc - Sémaphores
Brigitte Badina - Mission participation citoyenne - Grand Lyon

INTRODUCTION

M. Didier Vullierme, maire adjoint de Villeurbanne délégué aux déplacements et à la voirie, souhaite la bienvenue aux habitants et ouvre la séance. Il précise que l'objectif de ce 2^e atelier est de présenter les principes du projet de réaménagement du cours Emile Zola en zoomant plus particulièrement sur le secteur Cusset. Il s'agit d'un espace avec une forte présence automobile (sortie/entrée de ville), de grandes différences de niveau et compliqué à appréhender, que ce soit pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

PRÉSENTATION DE L'ÉVOLUTION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Candice Lanuc, du cabinet Sémaphores rappelle le déroulement de la démarche de concertation depuis la réunion publique du 21 septembre 2011.

- Des sessions d'ateliers en marchant (ateliers réalisés sur site) ont été organisées sur la section courante et le secteur Cusset les 3 et 5 octobre dernier.
- Ces ateliers ont été complétés par un micro-trottoir dans l'objectif de rencontrer un public usager de cet espace qui ne participe pas aux réunions publiques. Il s'agissait également de diversifier les profils d'habitants.
- Il ressort de ces « micro trottoirs » :
 - o des perceptions différentes de la centralité : pour certains il s'agit de la place Balland, pour d'autres plutôt de la rue Pierre Baratin. De même des divergences concernant les limites du quartier : pour certains il s'arrête au bas du mur végétal pour d'autres il va plus loin. A noter que le mur végétal est aussi considéré par certains comme une entrée de ville.
 - o Sur la place Victor Balland, souhait d'un espace attractif, visible, sans blocage pour y pénétrer avec maintien du stationnement voiture. Une certaine demande d'attractivité supplémentaire pour le marché : certains déclarent privilégier aujourd'hui le marché Gratte-Ciel.
 - o Une demande importante de végétal pour qu'on se sente bien mais aussi avec fonction d'isoler du cours (visuellement mais aussi du bruit). Le mur végétal récemment mis en place est apprécié.
 - o Nécessité de recréer les liens dans le quartier : trois pôles commerciaux mais ils sont aujourd'hui isolés.
 - o Divergences d'opinions sur l'éclairage (remarques à la sortie du métro Cusset) : pour certains il faut éclairer davantage et pour d'autres il faut moins éclairer pour éviter le bruit de ceux qui font la fête dehors. Proposition d'une solution qui permettrait de maintenir une intensité jusqu'au dernier métro et de la baisser ensuite.
 - o Demande de penser à toutes les catégories de population (personnes âgées, PMR...) dans le réaménagement.

PRÉSENTATION DU PROJET ET ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Guerric Peré, directeur général de l'agence Ilex, maître d'œuvre du projet, présente les grands principes du réaménagement du cours Emile Zola.

Il s'agit d'un projet urbain, conduit à partir d'un projet de requalification de voirie. Le cours Emile Zola traverse différentes séquences, chacune étant marquée par une homogénéité d'usages, d'architecture, d'ambiance.

Pour l'instant, l'équipe de maîtrise d'œuvre en est à la phase des études préliminaires, ce qui signifie qu'elle « survole » le projet, pour proposer de grands principes d'aménagement.

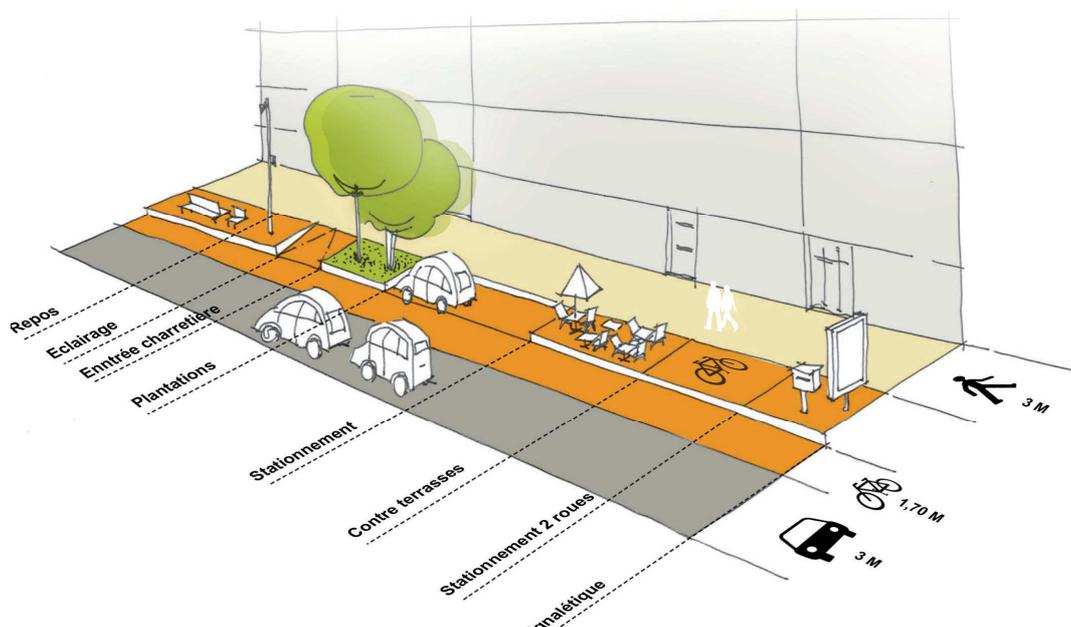
L'objectif de cet aménagement est de considérer le Cours Emile Zola comme un axe de vie avec des espaces verts et des équipements publics et non comme une simple voirie. L'objectif de l'intervention d'Ilex est de pacifier cet axe en donnant plus de place aux modes doux (piétons et cyclistes). Il s'agit surtout de simplifier la lecture, la compréhension du cours.

Présentation de la « section courante » (linéaire du cours Emile Zola)

Le ruban

Aujourd'hui, le cours Emile Zola compte 2x2 voies dédiées à la circulation automobile : la voiture occupe 75% de l'espace public. Il s'agit de faire évoluer ce profil par :

- la suppression de 2x1 voie de circulation
- l'insertion d'une piste cyclable,
- l'élargissement des trottoirs
- et la proposition d'une bande technique de chaque côté de la voirie.



La bande technique pourra accueillir alternativement plusieurs fonctions : stationnement, terrasses de café, espace vert, mobilier urbain...

Chaque espace (la voirie, la bande technique et le trottoir) sera identifié par un revêtement différent afin d'être clairement délimité et d'inciter au respect des différents usages. L'espace constitué par la piste cyclable et la bande technique apportera une continuité au Cours en cadrant la chaussée (dédiée aux voitures), il sera appelé le « ruban » dans cette présentation. C'est lui qui assurera l'unité du cours dont le profil et l'ambiance varient selon les sections.

Les carrefours

Environ 60 carrefours, à densités de circulation inégales, jalonnent le cours Emile Zola. Afin de pacifier l'espace public, le parti d'aménagement des carrefours à faible circulation (rues de desserte) en entrées charretières est proposé. Il s'agit de ne pas interrompre le plateau du trottoir : ce ne sont plus les piétons qui traverseront une route mais les voitures qui traverseront un trottoir. Cet aménagement change totalement l'image de l'espace public en remplaçant l'esprit routier par une ambiance piétonnière.

L'éclairage

L'éclairage actuel, mis en place lors du réaménagement du cours à l'occasion du passage du métro, est assuré par des candélabres de grande hauteur et des ampoules à lumière orangée (système d'éclairage économique à l'époque). Il donne une ambiance autoroutière, peu compatible avec un espace urbain.

Le projet d'aménagement propose de diminuer la hauteur des candélabres pour rendre l'espace plus convivial, en s'appuyant sur des technologies plus modernes en matière d'éclairage : meilleure orientation (vers la chaussée, mais aussi vers le trottoir) et lumière blanche rendront les lieux plus conviviaux. Les espaces trottoirs et pistes cyclables disposeront d'un éclairage confortable qui « montre le chemin », et les mâts seront probablement implantés en quinconce pour assurer une continuité de l'éclairage et ne pas encombrer l'espace public.

Enfin, les lumières bleues, installées il y a quelques années, seront conservés pour garder la touche Villeurbannaise.

La végétalisation

Le Cours Emile Zola sera un axe urbain nouvelle génération où le végétal sera présent sous toutes ses formes. Toutefois, des contraintes existent :

- le cadre du métro situé sous l'axe du cours (voies de circulation automobile), très proche de la surface, et avec les contraintes des entrées et sorties - qu'il n'est pas question de modifier
- un égout important (ovoïde) en béton, situé de part et d'autre du métro, plus ou moins profond, selon les sections
- des réseaux divers (raccordement en eau potable, électricité, gaz...) situés sous les trottoirs actuels et sur lesquels des interventions se déroulent de façon relativement fréquente (impossibilité technique de grouper les réseaux dans les mêmes fourreaux, et d'intervenir simultanément).

Pour toutes ces raisons, il n'est pas possible de planter des arbres partout (encombrement du sous sol et profondeur insuffisante pour assurer le bon développement des arbres). Le seul espace disponible est la bande technique et de façon non continue.

Il est donc proposé que les arbres soient plantés par groupes dans des fosses importantes pour permettre un meilleur développement racinaire. Il sera également possible de planter des arbres dans les surlargeurs ponctuelles. La proposition est de diversifier les essences pour diminuer la vulnérabilité aux maladies et améliorer l'aspect paysager.

Enfin, des micro-jardins de 4 à 5 m de côté pourraient être disposés dans les surlargeurs. Ils pourraient accueillir une végétation basse.

L'idée de végétaliser également les parties privées, les pignons d'immeubles, etc. est évoquée mais elle est hors projet « Emile Zola ». La ville de Villeurbanne pourrait proposer un accompagnement des copropriétés dans ce projet, par le biais de son plan paysages.

Echanges avec les habitants

Un citoyen :

Le vélo ce n'est pas que du « loisir ». Il s'agit aussi d'un mode de déplacement, et on peut vouloir rouler vite. Comment cela est-il compatible avec cette proposition ?

Guerric Peré :

La piste cyclable sera réalisée dans un matériau lisse, non glissant. Il n'y aura pas de bordure entre la chaussée et la piste cyclable (pas de dénivellation pouvant être accidentogène, comme souligné par les associations de cyclistes lors des échanges précédents), mais une différence de matériau, de couleur qui cadrera la chaussée.

Un citoyen :

Comment allez-vous faire respecter cette piste cyclable s'il n'y a pas de bordure ? Elle sera envahie par des voitures en double file.

Guerric Peré :

La crainte du stationnement abusif est normale, ce sont de mauvaises habitudes qu'il va falloir perdre. Mais l'aménagement tel que nous le proposons devrait inciter au respect : l'automobiliste verra clairement - en raison de la différence de couleur - qu'il empiète sur une zone qui n'est pas prévue pour lui. C'est pour cela aussi qu'il faut muscler la partie cyclable. Et bien entendu, il faudra une vigilance de la part des services de la police, au moins au début, pour que les bonnes habitudes se prennent. La période du chantier pourra aussi servir d'apprentissage, de pédagogie.

Didier Vullierme :

Les changements de comportement ne se décrètent pas, ne se font pas tout seuls. Des actions pédagogiques seront nécessaires, et dès 2012, nous mettrons en place des dispositifs visant à améliorer la circulation des 2 roues.

Un citoyen :

Vous annoncez que vous souhaitez diminuer les places de stationnement sur le cours Emile Zola. Mais que va-t-il advenir du stationnement des résidents ?

Guerric Peré :

Mes priorités vont d'abord à des trottoirs larges et confortables, avec le plus possible d'arbres, et ensuite aux voitures. Mais il s'agit de grands principes et au fur et à mesure que nous avancerons dans nos réflexions, nous ferons jouer les différents curseurs pour doser intelligemment ces composantes. Des places seront maintenues sur le cours Emile Zola, mais je ne peux pas encore vous dire combien et où. Nous y travaillons avec les services de la ville et du Grand Lyon.

Présentation du secteur Cusset

Le programme proposait de ramener l'essentiel de la circulation sur la rue Pierre Baratin, en entrée dans Villeurbanne. L'équipe de maîtrise d'œuvre a travaillé sur cette base, et des études complémentaires de circulation sont en cours.

La proposition est de transformer l'ancienne **rue du 4 août, dans sa portion venant du périphérique**, en voie de desserte de quartier. Il serait possible d'y circuler, mais en mode « mineur ». Le fait de récupérer cette voirie, redonne de l'espace et libère une large esplanade (15 m environ) pour créer un espace de quartier, une place publique. Ainsi libérée de la circulation automobile, cette place sera visible.

Il n'est pas question pour l'instant de supprimer le stationnement sur la place Balland, qui est en dehors du périmètre du projet, et reste un parking.

Enfin, l'axe cyclable Vaulx-en-Vellin/Villeurbanne passera par cette esplanade.

Le marché

Il est possible d'imaginer que le marché s'installe sur l'esplanade. Il serait visible depuis le

cours Emile Zola, et ainsi la vie du quartier Cusset serait perceptible à l'extérieur même du quartier. Mais il est également possible de le cantonner dans une partie seulement de la place Balland. Ceci est à l'étude, et ce point doit également être travaillé avec les forains.

Sur la rue Pierre Baratin

Il n'y aura plus de stationnement sur la portion de Baratin située vers la banque. Il est envisagé de redresser les niveaux, pour aménager un espace avec des bancs (un lieu de repos), de la visibilité et donner une idée de continuité. Ceci permettra également de resserrer le carrefour pour plus de sécurité, et l'arrêt de bus sera plus confortable, puisque de niveau. Avec cet aménagement, Cusset pourra être un lieu à vivre.

Des arbres pourraient également être plantés sur le **cours Emile Zola**, après le carrefour avec la rue P Baratin, pour une voirie apaisée et marquer l'entrée dans le quartier.

Sur la rue Pierre Voyant

Il serait intéressant de planter des arbres pour amorcer la profondeur du quartier et annoncer le parc de la Commune et le stade.

Sur la rue Francis de Pressensé

Il est proposé de redresser la voirie - qui devrait accueillir un double sens cyclable - , d'élargir les trottoirs, ce qui sera favorable au développement des commerces et de réduire la « placette » en l'aménageant afin qu'elle puisse être repérée autrement que par « sous le mur végétal ».

Un citoyen

J'ai quand même un gros souci car en amont de la rue du 4 août, il y a 3 voies de circulation venant du périphérique. Les feux ne sont pas coordonnés et il y a déjà des engorgements. Comment allez-vous réussir à absorber toute cette circulation ?

Didier Vullierme

Tout le travail sur ce projet de réaménagement du cours Emile Zola est basé sur une diminution du trafic de 30 %, car nous aurons des reports sur d'autres modes de déplacement (bus, vélos, métro dont les rames permettront d'accueillir plus de passagers, marche à pied car le cours sera plus agréable...) et sur d'autres axes de Villeurbanne. Il ne faut donc pas raisonner avec les données actuelles.

Un citoyen

J'entends que vous proposez d'améliorer la situation sur le cours Emile Zola, mais donc de la dégrader ailleurs, sur d'autres voies, et de pénaliser les rues P Voyant, Bourgchanin, Venise...

Guerric Péré

Des études de trafic plus fines sont en cours ce qui permettra de valider nos propositions ou de les faire évoluer. Nous reviendrons vers vous quand elles seront abouties. Mais il

faut effectivement penser que les véhicules seront moins nombreux à entrer dans Villeurbanne qu'actuellement.

Un citoyen

Il y a un espace que vous n'avez pas évoqué : l'église Saint Julien de Cusset et le square à proximité, qui pourraient être réaménagés. Ils font aussi partie de Cusset. Il faudrait rajeunir le square, rendre l'entrée de l'église plus visible, séparer les jeux d'enfants et déboucher sur un espace pacifié vers la Poste.

Didier Vullierme

L'idée est intéressante... L'équipe de maîtrise d'œuvre a vu ces opportunités et a déjà attiré notre attention sur ce lieu et son potentiel... Il faut rappeler que cet espace est en dehors du périmètre du projet Emile Zola. Toutefois, sur cet espace en particulier, les domanialités ne sont pas trop complexes et il serait possible d'aboutir assez rapidement.

CONCLUSION

Didier Vullierme conclue l'atelier en remerciant les participants et en rappelant que cette démarche de concertation va se poursuivre.

Dans un premier temps avec un atelier le mercredi 7 décembre 2011 qui permettra à l'équipe d'Ilex de présenter de nouveaux éléments et de présenter une synthèse des remarques qui ont été émises lors de ces temps de travail. Un temps de travail permettra d'approfondir ces remarques et de répondre à certaines interrogations.

Puis de nouveaux rendez-vous seront proposés, au printemps 2012, sur une phase avant-projet, c'est-à-dire plus avancée, avec des dessins plus concrets et localisés.