Atelier Déplacements 3 avril 2012 – Maison du Livre de l'Image et du Son

Intervenants :

- Didier Vullierme, ville de Villeurbanne, adjoint chargé des déplacements urbains, de la voirie et de la réglementation commerciale
- Luc Duprez, Communauté urbaine de Lyon, chef de projet,
- Michèle Frichement, Communauté urbaine de Lyon, direction de la voirie-mobilité
- Rémy Cailleretz, IDE aménagement, Assistant Maîtrise d'Ouvrage Déplacements

Animation :

- Estelle Raynaud, Cabinet Sémaphores
- Alice Alessandri-Drabo, Cabinet Sémaphores

Partie 1 : Accueil, rappel du contexte par Didier Vullierme

Au départ, le réaménagement du cours Émile Zola est un projet de voirie ; mais rapidement, on se dirige vers un réel projet d'espace public, avec un traitement qualitatif particulier, de manière à donner un espace aux Villeurbannais, agréable, lieu de promenade pour les piétons, accueillant également pour les cyclistes… Cela rejoint le plan mode doux du Grand Lyon, qui affirme une volonté forte d'avancer dans ce sens et de mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement.

Le déplacement moyen du Villeurbannais est de 2,1 km, et la place que prend l'automobile sur le cours Émile Zola est énorme : plus de 80% de l'espace total (pour 24 000 véhicules au plus par jour sur le cours), tandis que plus de 100 000 piétons vont prendre le métro ou en sortent. Cette disproportion dans la répartition de l'espace n'est plus acceptable.

L'objectif du projet Émile Zola est ainsi de permettre aux personnes de se déplacer autrement, en changeant l'idée que la voiture est une liberté. L'automobile, à une époque, était un symbole d'émancipation. Mais demain le carburant et l'espace seront encore plus chers, et plus rares. Notre devoir est de préparer l'avenir de la ville avec des espaces publics adaptés à d'autres usages et surtout de permettre à tous les usagers, quels que soient leur condition de ressources ou de mobilité, de se déplacer. L'organisation des déplacements a également à ce titre une vocation sociale évidente. Parallèlement, un plan de stationnement ambitieux, sur lequel une importante concertation a été organisée, sera mis en place à partir du 3ème trimestre 2012. Le premier des modes doux est la marche et nous voulons rendre le cours Émile Zola aux piétons.

Nous nous étions engagés à parler avec vous des reports et des conditions de circulation liés au projet « Émile Zola ». Cet atelier est organisé dans cet objectif.

Un rappel avant le lancement de cet atelier : Nous ne revenons pas sur l'aménagement lui-même, dont les grands principes ont été actés et débattus avec nombre d'entre vous. Nous sommes là pour échanger autour des évolutions de circulation, et pour faire que le trafic automobile fonctionne le mieux possible.

Partie 2 : Présentation des tendances générales et enjeux par Luc Duprez et Rémy Cailleretz

Les tendances générales sur le Grand Lyon

On peut noter une baisse générale des déplacements automobiles dans les centres des grandes agglomérations françaises et le Grand Lyon n'échappe pas à cette règle : baisse globale de 10-15% entre 2007 et 2011 sur Lyon et Villeurbanne.

De nouveaux usages apparaissent, de nouveaux dispositifs se développent (l'auto partage avec une flotte de 72 véhicules ; le covoiturage (4.300 inscrits sur le site du Grand Lyon aujourd'hui) ; le plan de déplacement inter-entreprises qui est en train d'être mis en place... sur le quartier du Tonkin.

On note également une augmentation des déplacements en 2 roues motorisés (+10% entre 2008 et 2010), qui est également conforme à ce que l'on observe dans les autres agglomérations. Le Grand Lyon a répondu à ce développement en augmentant de 43% en 3 ans le nombre d'emplacements de stationnement adaptés.

Concernant les transports en commun, l'offre est de plus en plus attractive et on note une augmentation de la fréquentation de 2%/an. Le Sytral va travailler sur le renforcement des capacités du métro A par une évolution du matériel (sièges à l'anglaise et automatisation dans le métro).
En ce qui concerne les bus, Atoubus, mis en service fin aout 2011 répond à un certain nombre d'attentes.

Concernant le Plan modes doux : Ce plan ambitieux concerne les déplacements doux, non motorisés. Ainsi, les objectifs sont de passer de 3% de part modale en vélo en 2009 à 7,5% en 2020. Chaque année, le nombre de vélos en circulation sur le centre de l'agglomération (Lyon/Villeurbanne) croit de 3 %.
Le linéaire d'aménagements cyclables, qui était de 320 km en 2009 atteindra les 520 km en 2014 et l'objectif est d'arriver à 920 km en 2020 sur le Grand Lyon.

Concernant les piétons : ils représentent 50% des déplacements en centre-ville. Le schéma directeur d'accessibilité de 2009 a été intégré dans le plan modes doux, avec la création d'axes forts.

Un travail sur l'accessibilité est en cours, notamment pour l'équipement des carrefours à feux (50 % des carrefours sont équipés de feux sonores) ; en ce qui concerne les traversées piétonnes, 38 % sont équipées pour les malvoyants (bandes d'éveil de vigilance). Enfin, le Sytral a travaillé pour rendre son réseau accessible aux personnes à mobilité réduite à 80 % pour l'instant (quai bus, ascenseurs…)

Les données sur Villeurbanne et le cours Émile Zola

Le Grand Lyon a engagé de nombreuses études de circulation afin de pouvoir projeter le trafic à l'horizon 2015/2020, en tenant compte des nouveaux projets urbains programmés. Certaines simulations de trafic sont encore en cours d'étude à l'échelle de l'est lyonnais qui corroborent les résultats qui vont vous être présentés et montrent que ceux-ci sont même plutôt surestimés en terme de trafic automobile

Aujourd'hui, on compte environ 2 000-3 000 véhicules/h sur le cours Émile Zola (soit environ 20 000 à 30 000 véhicules/jour selon les points du cours). On constate une tendance à la réduction du trafic sur le cours : - 10 % du trafic journalier entre 2008 et 2010, avec une baisse moins importante aux heures de pointe : - 5 % à l'heure de pointe du matin et - 7 % à l'heure de pointe du soir.

La nature du trafic automobile sur le cours Émile Zola

- 10% des véhicules ne font que passer dans Villeurbanne : un des objectifs du projet Émile Zola est de les inciter à ne plus passer par là
- 35% du trafic correspond à du trafic intra-Villeurbanne, sur des distances faibles, qui laissent penser que ces déplacements pourraient se faire avec d'autres modes : vélos, transports en commun, marche…
- 55% sont des déplacements entre Villeurbanne et l'extérieur (et inversement), mais souvent depuis des secteurs de Lyon directement desservis par des transports en commun.

Pour les transports en commun

On dénombre 186 000 montées et descentes chaque jour sur le réseau de transports en commun présent sur le cours Émile Zola (tram, métro, bus), y compris les déplacements souterrains. Le Sytral a un projet de doublement de la capacité du métro (avec la modification en cours des rames organisées à l'anglaise, avec l'automatisation qui permettra d'augmenter la fréquence et enfin avec l'augmentation du nombre de rames).

Par ailleurs, pour les bus, les lignes fortes C2 et C3 ont amélioré l'attractivité du réseau et le maillage Nord/Sud sera renforcé - à terme - avec la création de la ligne A7.

Pour les modes doux

La dynamique cycliste : sur Villeurbanne, 26 km de réseau en 2009, 37 km aujourd'hui, 44 km prévu en 2014, 64 km prévus en 2020, et la création d'un aménagement sur le cours Émile Zola viendra renforcer ce maillage, La zone centrale du cours pourrait être aménagée pour les cyclistes avant les travaux de la 1ère tranche

En ce qui concerne les piétons, il faut rappeler que chacun d'entre nous est piéton, au moins au départ et à l'arrivée d'un déplacement. La marche à pied est le mode de déplacement privilégié par les Villeurbannais dans la commune, puisque 60 % des déplacements s'y font à pied. Quand on regarde le nombre de personnes empruntant le cours Émile Zola, la proportion de piétons est « écrasante » par rapport aux automobilistes. Le projet du cours a pour objectif de mieux répartir l'espace public en fonction des modes de déplacement ; nous voulons redonner de la place aux piétons.

Questions de la salle :

1/ M. Heurtel, habitant de l'immeuble dit « la banane » devant la station de métro Gratte-ciel.
Demande de préciser : quand l'on dit que le nombre de cyclistes sur la section Alsace/Charles Hernu a été multiplié par 4, de combien de cyclistes parle t-on (parce que s'il n'y avait que 4 ou 5 cyclistes…).
R. Cailleretz : Quand les comptages ont été faits, la base de départ était de 250 vélos/jour en 2008.

2/ M. Mathieu, habitant cours de la République
Comment faire en sorte que les cyclistes n'utilisent pas les trottoirs et les sens interdits, et n'utilisent pas leur sonnette de façon exagérée ?
D. Vullierme : La pratique du vélo est en augmentation mais elle est encore relativement nouvelle. Les cyclistes plus aguerris empruntent le cours Émile Zola ; les cyclistes néophytes ne connaissent pas bien les itinéraires, et font des essais, en empruntant parfois les trottoirs.
Nous souhaitons que cela ne soit plus le cas demain, en renforçant la sécurité sur la chaussée, en les rendant « plus chevronnés » et en offrant un réseau bien maillé.
De plus, une brigade cycliste rattachée à la police municipale va être mise en place, avec pour mission de verbaliser les automobilistes qui roulent ou se garent sur les aménagements cyclables, et d'autre part les cyclistes contrevenants, afin qu'ils aient des pratiques respectueuses du code de la route et donc des autres usagers.

Ces deux types d'actions (renforcement du réseau et pédagogie/répression) vont permettre d'atteindre les objectifs du Plan Modes Doux.

Mme Staphorst, interquartier Vélo
Souhaite préciser que : quand on klaxonne un piéton à vélo, ce n'est pas forcement pour l'agresser, mais pour signaler sa présence.

3/ M. Pijourlet, habitant square Pellet
Demande : Connait-on le lieu de destination des véhicules qui empruntent le cours Émile Zola le matin ?
M. Frichement sur les flux origine/destination :
Le matin, à Cusset :
- 40 % des véhicules entrant cours Émile Zola viennent du Sud et de l'Est et 70% sont à destination de Villeurbanne ;
- 60% des véhicules sortant sont originaires de Villeurbanne et 53% vont en direction du Sud et de l'Est.

Les principaux flux sont :
1 - Saint Priest vers Sud de Zola
2 - Nord de Zola vers Lyon 6°
3 - l'Ain vers Sud de Zola
4 - Vaulx en Velin vers Sud de Zola
5 - Nord de Zola vers Lyon 3°
6 - Sud de Zola vers Lyon 6°

Le soir, à Cusset :
- 54 % des véhicules entrant cours Émile Zola viennent du Sud et de l'Est et 82% sont à destination de Villeurbanne ;

- 65% des véhicules sortant sont originaires de Villeurbanne et 53% vont en direction du Sud et de l'Est.

Les principaux flux sont :
1 - Sud de Zola vers Vaulx en Velin
2 - Sud de Zola vers Bron
3 - Sud de Zola au-delà du Gd Lyon
4 - Cours Émile Zola vers Bron
5 - Lyon 3° vers Vaulx en Velin
6 - Sud de Zola vers le Nord de Lyon

Le soir, à République, dans le sens Ouest / Est :
- 26 % des véhicules viennent de Villeurbanne - 51 % ont pour destination Villeurbanne.

4/ M. Moynat, habitant rue George Sand, Conseil de quartier Perrallière Grandclément

Est-ce que la question de la pollution intervient comme facteur déterminant dans vos orientations ?

R. Cailleretz : oui, le plan climat du Grand Lyon (dont l'objectif est de tendre à réduire les émissions de gaz à effet de serre) est déterminant : plusieurs leviers sont possibles pour limiter ces émissions : la limitation de la place de la voiture en ville, le développement des modes de circulations douces et des transports en commun.

D. Vullierme : La ville de Villeurbanne a engagé une consultation citoyenne sur le plan Santé. Ce qui est ressorti en premier dans les nuisances, les deux points noirs, sont la pollution atmosphérique et le bruit, tous deux liés à l'automobile. Le projet du cours Émile Zola répond à ces deux points, par une augmentation de la végétation, une diminution de la présence automobile… On progresse donc petit à petit. Et par rapport aux objectifs pris en début de mandat par le Grand Lyon, Villeurbanne est dans les temps sur le développement du réseau cyclable !

5/ M. Serru, habitant rue Viret :

A propos des trottoirs : les concepteurs n'ont pas d'imagination ! Ils font de grands trottoirs, qui incitent fortement les cyclistes à y rouler même si aucun aménagement n'y est tracé ; de plus, les continuités cyclables laissent à désirer. Est-il aussi possible d'avoir le réseau des pistes cyclables à Villeurbanne ?

R. Cailleretz : Notre bureau d'études travaille sur l'évolution de la mobilité depuis 1998. Autrefois toute la place était laissée à la voiture. Maintenant cela a changé et il nous faut « réapprendre à vivre ensemble, à partager ». Nous devons réapprendre à vivre avec les vélos et les vélos à vivre avec les piétons et les automobiles.

Quant aux défauts de maillage que vous soulignez, ils sont aussi dûs à l'historique des aménagements : on a fait au mieux en fonction des contraintes existantes et des opportunités. Mais l'objectif du Plan Modes Doux est bien d'aboutir à un maillage des aménagements cyclables cohérent. A Villeurbanne le réseau progresse avec la création récente des aménagements rue du 4 août, prochainement entre le Totem et le cours Émile Zola…

Enfin, le plan des aménagements cyclables sur Villeurbanne est disponible à l'espace Info, face à la mairie, avenue Aristide Briand.

Et les supports présentés ce soir, avec la carte du réseau cyclable à Villeurbanne, seront mis en ligne sur le site du Grand Lyon.

6/ M. Heurtel Habitant du quartier de Cusset

Quelques remarques et propositions : Villeurbannais utilisant tous les modes de déplacement. Rêve que l'on puisse vraiment partager la rue et déplore que l'on entende le plus souvent uniquement les

cyclistes.
Les transports en commun sur Villeurbanne pourraient en outre être largement améliorés : les bus sont très lents, peu directs et peu fréquents, surtout dans le sens Nord-Sud.
Pour les feux tricolores piétons qui sont passés fixes, cela lui semble accidentogène.
Enfin ce qui l'inquiète, ce sont les reports de véhicules sur les rues de Venise et Bourgchanin.

D. Vullierme : Le Sytral envisage à terme la création d'une nouvelle ligne forte de transport en commun. Il s'agit du projet A7. Ce projet permettra de répondre aux attentes des Villeurbannais en terme de liaisons en transports en commun Nord/Sud et sera un outil de développement pour notre ville. Il bouclera autour de Villeurbanne et desservira à Lyon le pôle hospitalier Est pour se connecter au tramway T1 à Gerland. Mais le tracé exact ainsi que la date de mise en œuvre ne sont pas encore connus.
L. Duprez : En ce qui concerne la modification des feux piétons, il s'agit d'une évolution récente de la réglementation qui nous a amenés à les modifier pour les mettre aux nouvelles normes et donc sans phase clignotante. Ils passent désormais directement du vert au rouge. Mais les temps sont calculés pour qu'on puisse traverser sans courir si on entame sa traversée avant la phase rouge.

7/ Habitant à proximité du secteur République

A propos des feux à la hauteur du cours de la république : ils durent 15 secondes pour le passage piéton, ce qui est insuffisant pour traverser, tandis que le temps accordé aux voitures est d'1 minute. Or il y a une école à proximité. Est-il possible de modifier cela et d'allonger le temps piéton à 20 secondes ?
R. Cailleretz : L'aménagement du cours Émile Zola va permettre d'avoir une largeur de voie moins importante, avec une 2x1 voie ce qui permettra de traverser plus rapidement ! Mais un calcul des temps va être réalisé pour voir si un ajustement est nécessaire.

8/ M. Rey, représentant de la FFCT (fédération française de cyclotourisme)

Certains feux ne sont pas très importants. Se demande s'il serait possible de les supprimer avec le projet ?
R. Cailleretz : Tous les feux ont été étudiés, mais les études de régulation ne prévoient pas de les supprimer ; par contre des trottoirs filants sont prévus, qui rendraient prioritaire le cours Émile Zola sur certains croisements.

9/ Habitante secteur Cusset

Les feux sur la petite rue Pasteur sont très mal réglés ! Qu'appelez-vous régulation, ferez-vous une synchronisation sur l'enfilade ? Plus on s'arrête en auto, plus on pollue pour redémarrer !
R. Cailleretz : la régulation, c'est travailler sur les temps de vert/rouge sur les feux tricolores… Vous parlez de synchronisation des feux, peut être en faisant référence au cours Lafayette. La situation n'est pas la même avec le cours Émile Zola : le cours Lafayette est à sens unique donc une « onde verte » qui consiste à synchroniser les feux afin qu'un flot de véhicules roulant à une vitesse choisie rencontre systématiquement des feux au vert est possible. Sur le cours Émile Zola, nous avons un double sens, et la plupart du temps les carrefours avec les autres voies ne sont pas « en croix » mais décalés. Ceci signifie que nous disposons de très peu de marge pour une coordination. Mais bien entendu nous savons coordonner les carrefours. La simulation a été faite, en particulier dans le secteur de Cusset.

E. Raynaud - Sémaphores
Je vous propose, bien que certaines demandes d'intervention n'aient pu être prises en compte, d'avancer dans notre ordre du jour. Vous pourrez bien entendu à nouveau poser vos questions sur le projet et ses incidences.

Partie 4 : Rappel des objectifs du projet pour « les nouveaux »

par Luc Duprez

L'objectif général est de transformer l'ensemble du cours Émile Zola pour un partage entre tous les modes de déplacement. Il s'agit également d'embellir le paysage et de réduire la pollution et le bruit. Enfin, cet aménagement permettra de relier les pôles d'agglomération et de conforter les cœurs de quartier situés de part et d'autre du cours.

Les principes retenus sont le rééquilibrage de l'espace, ceci avec une limitation à 2x1 voie de circulation automobile. L'espace ainsi libéré sera affecté à 2 pistes cyclables bilatérales et à des trottoirs élargis. Bien entendu l'aménagement tiendra compte des activités commerciales (avec par exemple la possibilité d'implantation de terrasses…), des équipements publics et leurs usages, ainsi que les aménagements nécessaires tels que les places de stationnement pour les riverains, les personnes handicapées, les livraisons pour les commerces et activités ou les transports de fonds.

Le profil en travers retenu (cf. présentation) permettra de conserver des arbres et d'en planter de nouveaux, les cyclistes et les piétons utiliseront des espaces clairement identifiés et séparés de la circulation automobile.
Parmi les autres éléments retenus, dans le secteur Cusset :
- modification de la circulation avec rabattement de la rue du 4 aout sur la rue Pierre Baratin, en sortie du périphérique,
- création d'un nouvel espace public en face de la place Balland,
- pas de sortie directe de la place Balland sur le cours Émile Zola,
- et prolongement du profil du cours Émile Zola jusqu'à la rue Pierre Baratin (double sens de circulation avec 2x1 voie, en remplacement des 3 voies en sens unique qui existent actuellement).

Ce projet est très important puisqu'il représente 3,5 kms de réaménagement, de la place Charles Hernu au boulevard périphérique. La portion du cours Émile Zola située au-delà du périphérique, en allant vers le Carré de Soie ne fait pas partie du projet actuel car cela nécessite un travail particulier sur le franchissement du périphérique, en lien avec les différents échangeurs,
Un tel projet ne peut pas se réaliser en une seule phase. Il sera donc conduit en 4 tranches distinctes, dont la première réalisée concerne la section comprise entre la rue Commandant L'Herminier et la rue Pierre Baratin. L'année 2011 a permis de poursuivre les études préliminaires et Ilex (le maître d'œuvre retenu) a travaillé pour un rendu homogène et cohérent sur l'ensemble du cours.

Aujourd'hui, nous entrons dans l'Avant-Projet de la 1er tranche qui représente 1,3 km de long. Les travaux de cette tranche commenceront en 2014 pour 2 ans environ. Mais les travaux préparatoires pourraient débuter fin 2013 avec les déviations de réseaux.

L'ordre des 3 tranches à venir n'est pas fixé, mais chacune nécessitera 1-2 ans de travaux en fonction de la complexité des lieux.

Questions de la salle :

1/ Mme d'Amato, habitante du quartier Cusset

Comment ressort-on de la place Balland avec ce nouveau schéma de circulation ? Le petit bout du début est à double sens pour les gens qui sortent du marché, pour éviter de remettre le flot sur Émile Zola ?

L. Duprez : Plusieurs hypothèses ont été étudiées et la solution retenue est effectivement de ne pas permettre de ressortir de la place Balland directement sur le cours Émile Zola. Pour ressortir de la place Balland, il faudra emprunter Voyant, Venise et Pressensé pour aller à l'Ouest ou Voyant, Mollé, Galvani et Bourgchanin pour ressortir vers l'Est.

Ci-après les schémas établis suite à l'atelier afin d'expliciter les entrées et sorties de la place Balland :

Sorties place Balland

2/ M. Lussetti, habitant du quartier Flachet

On va monter le cours Émile Zola sur une voie, puis on passera à 3 voies après la rue Pierre Baratin. Les camions de pompier ne pourront pas arriver rapidement car ils seront obligés de faire le grand tour

R. Cailleretz : Après la rue Pierre Baratin, il y aura 2 voies + une voie de bus et une piste cyclable, ce qui permettra aux pompiers de passer en cas d'urgence.

3/ M. Roche, habitant de Cusset

Le problème pour rentrer sur la rue du 4 aout, c'est la convergence depuis différentes provenances, dont le périphérique. Il est très difficile de passer. Comment rentre-t-on rue Baudin ? Aujourd'hui il faut attendre qu'on veuille bien nous laisse passer

R. Cailleretz : sur la rue du 4 aout 1789, au nord de Cusset, o a effectivement un point dur physique : il n'y a que 2 voies et un croisement difficile avec les gens qui arrivent de Vaulx-en-Velin et ceux qui sortent du périphérique (depuis le sud et le nord).

L'aménagement ne fera pas grand-chose car il y a des limites opérationnelles au projet Zola : la refonte de la porte de Cusset n'est pas dans l'horizon du projet ; mais à terme, il y aura des études pour le pont de Cusset et sa traversée en modes doux. Notre but sera de veiller à la coordination avec les autres projets.

4/ M. Esnaut, habitant Cusset rue Chambfort

Va t'on étudier le report de circulation sur la rue de Chambfort ?

R : Cette question nous permet d'avancer dans l'ordre du jour de la réunion. Ce sujet va justement être abordé.

E Raynaud : Je vous propose d'aborder maintenant la partie relative aux reports de circulation, car les principales questions et inquiétudes des participants sont relatives à ce point.
Certaines interventions n'ont malgré tout pu être prises en compte.

Partie 5 : Présentation des reports de circulation.

Les présentations qui suivent présentent une situation à l'horizon 2015. Les dernières études menées montrent que les reports seront plus diffus à l'horizon 2020.

Le bon fonctionnement du secteur Cusset, conditionne tout le fonctionnement du projet. Il faut donc réduire de 1 550 véhicules/h à l'heure de pointe le trafic automobile, soit 35% du trafic actuel. Pour atteindre cet objectif, nous avons plusieurs leviers :

- Les reports des déplacements automobiles sur d'autres modes de déplacement. Les aménagements qui vont être réalisés dans le cadre du plan modes doux, les évolutions de l'offre de transports en commun, montrent que 850 véhicules actuels pourraient se reporter soit sur un déplacement en vélo (150), soit sur les transports en commun (700).

- Il reste donc 700 véhicules qui se reporteront sur d'autres itinéraires (ce qui est représenté sur la carte projetée). Mais tous ces itinéraires de report sont déjà chargés. Ce qui signifie qu'il faudra plus de temps pour circuler en voiture et que la période de pointe s'allongera également. Ce sera une période difficile ; mais à l'horizon 2020, les reports seront plus diffus.

- La limitation des entrées dans Villeurbanne depuis le périphérique. Il s'agit là de contraindre les temps de passage, par un plan de feux adapté, pour ne laisser entrer que le nombre de véhicules que le système peut accueillir (les carrefours concernés sont : 4 août/Zola/Pressensé et Baratin/4 août/Zola). De cette contrainte dépend le bon fonctionnement de l'ensemble.
  Il sera également nécessaire de maîtriser le « shunt » de la petite rue Pasteur
  En ce qui concerne la place Balland, si on laisse la possibilité de sortir directement sur le cours Émile Zola, le "système" ne fonctionne plus. Il n'est pas possible de proposer une sortie par la rue du 4 août « déclassée » pour rejoindre Baratin. La seule solution possible est donc de faire sortir les voitures par les rues Voyant, de Venise… C'est une solution qui rallonge le temps de déplacement pour les usagers mais les comptages nous ont permis d'estimer le nombre de véhicules concernés (en heure de pointe) à seulement 40 le matin et 80 le soir.

1/ M. Heurtel - habitant (intervention en cours de présentation) ?
Les routes de report évoquées sont déjà largement bloquées, les véhicules ne pourront pas sortir si le sens de circulation de la rue Chambfort n'est pas modifié.
R. Cailleretz : Nous devons poursuivre les études et il faudra peut-être un feu ; mais cela n'est pas certain, car un volume de 40 véhicules/h, permet de s'insérer même si la circulation est dense. Ceci représente moins d'un véhicule à la minute.

2/ Mme d'Amato, habitante du quartier Cusset

Nous avons un garage sur la future esplanade, au 247 rue du 4 août : comment allons-nous en sortir et y rentrer ? Et cet aménagement, sans circulation automobile ne risque-t-il pas de faire mourir les petits commerces ?

R. Cailleretz : tous les accès riverains seront bien entendu maintenus. La suppression de la circulation automobile ne signifie pas que l'on supprime les accès riverains, les livraisons… Il sera bien entendu prévu de laisser accéder les véhicules des forains du marché, sans oublier les véhicules de sécurité. Mais une fois l'aménagement réalisé, ce ne sera plus une axe de circulation à proprement parler.

D. Vullierme: En ce qui concerne la création de cette esplanade face à la place Balland, elle ne pourra être que bénéfique pour le commerce. Un espace public de qualité et convivial favorise le commerce. Les commerces actuels (pièces détachées…) évolueront peut être, vers du commerce de bouche ou de restauration : c'est toujours le cas quand on redonne vie à un espace.

3/ Habitant

Comment sortir de la place Balland et aller sur le cours Émile Zola en voiture ?

R. Cailleretz : Le circuit sera effectivement plus complexe et cet automobiliste sera contraint de faire un détour pour retrouver le cours en passant par les rues Voyant, Mollé, Galvani, Bourgchanin et 4 août (Zola est) ou Voyant, Venise, Pressensé et Greuze (Zola Ouest).

(Cette question reprenant pour partie celle de Mme D'amato page 8, se référer aux schémas entrées / sorties de la place Balland).

4/ M. Heurtel - habitant quartier de Cusset

Je me demande si l'inversion de circulation des rues de Venise et Chambfort a été analysée. Et surtout un report de 50 vehicules/h est très sous-estimé.

M. Frichement : le trafic qui rentre dans Chambfort et Venise n'est pas alimenté en continu car il est géré par des feux, donc discontinu. Même si il est dense, cela permet d'avoir des temps de sortie.

Par ailleurs, les dernières modélisations sont plutôt optimistes et laissent penser que les reports seront moins importants.

5/ M. Masson, comité de quartier de Cusset

Je relève un double contre sens :

- redonner vie à l'espace central de Cusset et créer des perturbations tout alentour ? J'ai le sentiment qu'on va déplacer ce problème de déplacements.
- on veut que les gens viennent au marché, mais il faut qu'ils puissent stationner et s'ils ne peuvent pas regagner directement le cours Émile Zola, cela risque de les dissuader de s'arrêter car il est difficile de repartir.

R. Cailleretz : Effectivement on dit souvent « no parking, no business », mais lorsqu'on aménage un espace public de qualité, lorsqu'on donne envie d'y aller, lorsqu'il y a tant de piétons, faut-il vraiment favoriser les quelques voitures ? Il faut essayer de se projeter dans une dynamique différente. Par exemple, des commerçants qui étaient opposés à l'enlèvement de 2-3 places de stationnement devant chez eux, remplacées par des stations Vélov, sont rapidement revenus sur ces craintes, en

voyant le potentiel qu'apportait ce « turnover » comparé à celui des quelques places de stationnement. En réalité, une fois que la qualité de l'espace est agréable, ça donne envie d'y aller ; l'accès difficile par la voiture, effectivement, c'est un pis-aller, mais ce report vers l'arrière de la place Balland permet de ne pas bloquer tout le reste du système.

Q : je demandais une réponse en termes de moyens !

D. Vullierme : on ne va pas refaire toute la ville avec le projet Zola ; mais on peut le considérer comme un « acte 1 » de la requalification du quartier ; clairement, on a déjà une avancée en rassemblant les 2 rives du cours, les clients pourront traverser ; et avec plus de chalands, les commerces pourront s'y retrouver.

6/ Habitant de Cusset
Quid de l'entrée sur la place Balland quand on vient du centre-ville?
D. Vullierme : la place Victor Balland ne fait pas tout !

7/ Habitant de Cusset
Les piétons qui viennent du Nord du cours et qui veulent aller vers le Sud : je ne vois que 2 feux et rien entre les 2 : comment les piétons vont-ils traverser ? Et pour aller à la Poste, à l'église ? C'est dangereux !
R. Cailleretz : les régulations des feux sont prévues pour allonger le temps de vert dédié à la traversée des piétons. Et pour la partie plus à l'ouest, il y aura également une traversée piétonne entre les 2 feux.

E. Raynaud : Les questions étant essentiellement relatives au secteur de Cusset, nous vous proposons d'enchaîner avec les « zooms » sur les rues, dont la Petite Rue Pasteur. Faute de temps, nous ne pouvons cependant pas mettre en place les groupes de travail.
Certaines interventions n'ont malgré tout pu être prises en compte.

Partie 6 : Présentation de 3 secteurs « zoomés »

Le but de ces présentations et de ces échanges est de confronter les propositions techniques au vécu des habitants, usagers afin de conforter, infirmer ou amender les pistes de réflexion.

Secteur 1) Rue Loti.

Proposition d'inverser le sens de circulation de la rue Loti en la faisant déboucher sur le cours Émile Zola (mise en sens Nord Sud) afin de soulager le carrefour rue Rollet/cours Émile Zola/Rue L'Herminier.

Remarques de la salle :

1/ M. Lussetti - habitant du secteur Flachet
L'inversion du sens permet de prolonger le circuit par la rue de France. Et cela ne doit pas créer de problème pour les riverains de la rue Loti.

2/ M. Esnault - habitant du quartier Cusset
N'est pas sûr que cela allège la circulation ; pour pouvoir retourner vers le sud, il faut repasser par la

rue du 1er mars 1943, qui est en sens unique… trop difficile ; les petites rues on ne les prend pas pour circuler ; on va continuer à prendre la rue A France pour rejoindre la rue Dr Rollet.
R Cailleretz : Le trajet rue Loti rue de France rue du 1er mars… ne sera pas un axe structurant, mais il permettra d'alléger un peu le carrefour Rollet L'Herminier.

3/ Mme Orcel Busseneau - comité de quartier Cusset
Est-ce que le feu sera maintenu ?
R Cailleretz : oui

Secteur 2) Rue des Boucherets.

Enjeu : donner une qualité urbaine à la petite place et traiter les conflits piétons/ véhicules.
2 hypothèses sont étudiées :

- Traitement en place de façade à façade, plus du tout de circulation. Ainsi le sens unique actuel se transformerait en une voie en impasse. Un seul propriétaire est riverain de la rue des Boucherets (entre Greuze et Millon), et il a 2 accès. Une rencontre doit être organisée avec lui pour avancer sur ces propositions.

- Traitement du secteur en zone de rencontre (vitesse limitée à 20km/h, priorité aux piétons…) et donc maintien d'une circulation (sens unique ouest - est).

Remarques de la salle :

1/ M.Serru - habitant
Quand il y a une voiture, les piétons ne passent pas ; mais tant qu'on ne sait pas ce que va devenir la parcelle désaffectée on ne peut pas répondre : si une promotion immobilière est faite, cela va tout changer. Le mieux serait peut-être l'agrandissement de la place pour en faire quelque chose.

2/ M. Chenal - habitant
La rue des Boucherets est très étroite. Je la mettrais en impasse entre Million et Greuze.

3/ M. Lusetti - habitant Flachet
Êtes-vous sûr qu'un camion pompier puisse tourner depuis Millon si vous faites barrer la route ? Comme cela ne dessert qu'une seule parcelle, j'aurais une préférence pour plus de verdure. Mais cela n'amène rien vraiment au cours Émile Zola.
R. Cailleretz : s'agissant des girations des camions de pompier, celles-ci semblent effectivement complexes à cet endroit, mais cette réflexion devra être menée sur plan de façon précise. Seule cette démarche méthodologique pourra garantir la faisabilité d'un tel aménagement au regard de ces girations.

4/ Habitant
Est-ce qu'une desserte est vraiment nécessaire ? Ceux qui passent par-là ne vont jamais respecter les 20km/h, une zone de rencontre ne marchera pas.
R. Cailleretz : Le concepteur doit empêcher la vitesse ; c'est l'aménagement qui fera que cet espace

marchera ou pas. L'idée est de valoriser les micro-espaces pour mieux respirer le long du cours E Zola.

Secteur 3) Rue Pasteur.

Enjeu : Maitriser les shunts pour rejoindre le cours Émile Zola depuis la rue du 4 aout, et interdire le tourne à gauche depuis le cours Émile Zola vers la petite rue Pasteur

2 hypothèses sont à l'étude :
- un sens unique N/S dans la petite rue Pasteur jusqu'à l'impasse Chevreul, avec interdiction de tourne à gauche depuis le cours Émile Zola … mais on connait les comportements illicites, difficile à empêcher,
- ou mettre un sens unique S/N depuis l'impasse Chevreul, ce qui permet de sortir sur le cours Émile Zola. Ceci implique une modification de certains sens de circulation des voiries du quartier.

Remarques de la salle :

1/ M. Masson - comité de quartier Cusset
Sur l'impasse Chevreul, pour l'accès à la Poste, l'option 1 nous oblige à faire tout le tour du quartier quand on veut en sortir ; les voitures vont s'arrêter n'importe où, ce qui pose le problème du stationnement pour les résidents. Il faut donc éviter que les gens qui viennent à la Poste aillent dans les petites rues autour pour se garer ; en fait dans les deux cas les autres petites rues risquent d'être bloquées.

D. Vullierme : C'est la ville qui a la compétence stationnement. Nous sommes dans un secteur contraint où la tendance n'est pas de créer plus de places de stationnement. La place Balland pourra être utilisée pour cela car elle sera plus agréable.

2/ Habitant
Ne peut-on pas demander à la Poste de s'installer place Balland ?
(Rires dans la salle et approbation)

3/ M. Bardet - habitant rue Louis Goux
Je préfère l'option 2. Et c'est vrai que la Poste est un enfer pour se garer : pourquoi ne pas demander à l'Église d'ouvrir ses portes de parking ? (Rires dans la salle et approbation)
R : Précision : l'option 1 permet toujours de venir directement à la Poste depuis la partie ouest du cours Émile Zola. Dans l'option 2, tous les usagers sont contraints de rentrer par les rues Baratin et Chevreul.
Q : Alors je trouve que c'est mieux ; finalement je préfère l'option 1 ! Mais on rallonge le circuit pour les voitures.
R : oui, on rajoute de la difficulté pour inciter à ne pas y aller en voiture ; ceux qui ne peuvent pas faire autrement feront le détour

4/ Habitant
Qui est le public de cette poste ? D'où vient-il ?

5/ Habitant

Pourquoi ne pas créer des places de dépose-minute, mais qui seraient contrôlées pour que personne ne s'y gare longtemps ? De plus, le petit bout en double sens est toujours bouché. On pourrait aller jusqu'à la rue Bergonier ; ou en sens unique jusqu'à la rue Chevreul.

6/ M. Masson - comité de quartier Cusset et habitant de l'immeuble à côté de la poste.

Comment vont faire les gens qui habitent dans les immeubles et qui rentrent et sortent tous les jours ? Si on met un sens unique, ils auront du mal ; le maintien du double sens est indispensable jusqu'à la rue Bergonier; la solution 1 est plus intéressante en termes de verrou, car dans l'autre cas les gens vont rapidement trouver l'alternative.

7/ Habitant

L'option 1 est effectivement mieux ; surtout que les gens n'aiment pas changer leurs habitudes

8/ Habitant

Proposition d'une 3ème option : option 2 en laissant la rue Bergonier dans l'autre sens ?
R : Le problème est que cela n'évite pas le shunt, ce qui est le but principal…
R : on peut aussi passer tout le secteur en piéton…

9/ M. Rey - FFCT

Ne peut-on supprimer les feux pour fluidifier la circulation ?

Conclusion

Didier Vullierme : le projet cours Émile Zola n'est pas simple : nous voyons qu'il y a de nombreuses contraintes et attentes contradictoires. Nous prendrons en compte vos remarques, nous les étudierons et nous reviendrons vers vous.

Je vous invite à être attentif à la campagne de communication lancée par la Ville dans le cadre du projet de nouveau plan de stationnement « la voiture à sa place ; pas toute la place ! » : il s'agit de trouver un moyen de limiter cette place.

Il est enfin rappelé très succinctement les étapes suivantes et les ateliers sur l'avant-projet, les 19 et 24 avril 2012. Il est toutefois plus de 21 heures, les gens continuent à échanger entre eux, certains sont partis en cours de route…

Bilan général : compte tenu de la densité du sujet toutes les questions n'ont pu être posées et n'ont pu avoir de réponses / une certaine frustration est ressentie par certains qui ont déjà participé à des ateliers et n'ont pas retrouvé le fruit de leurs contributions / beaucoup de rues connexes au cours Émile Zola, qui ne sont pas directement concernées par le projet mais qui vont être inévitablement impactées inquiètent les riverains / des questions relatives à l'environnement (le bruit, la pollution…) commencent à émerger…