

Atelier « Cusset » du 5 septembre 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,
- Rémy Cailleretz, IDE aménagement, Assistant Maîtrise d'Ouvrage Déplacements

Partie 1 : Accueil, rappel du contexte par Didier Vullierme

Le réaménagement du cours Émile Zola est un projet de voirie, mais aussi 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... Ceci est particulièrement vrai pour le secteur de Cusset.

L'objectif du projet Émile Zola est 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, quelles que soient leurs conditions de ressources ou de mobilité, de se déplacer. L'organisation des déplacements a également à ce titre une vocation sociale évidente.

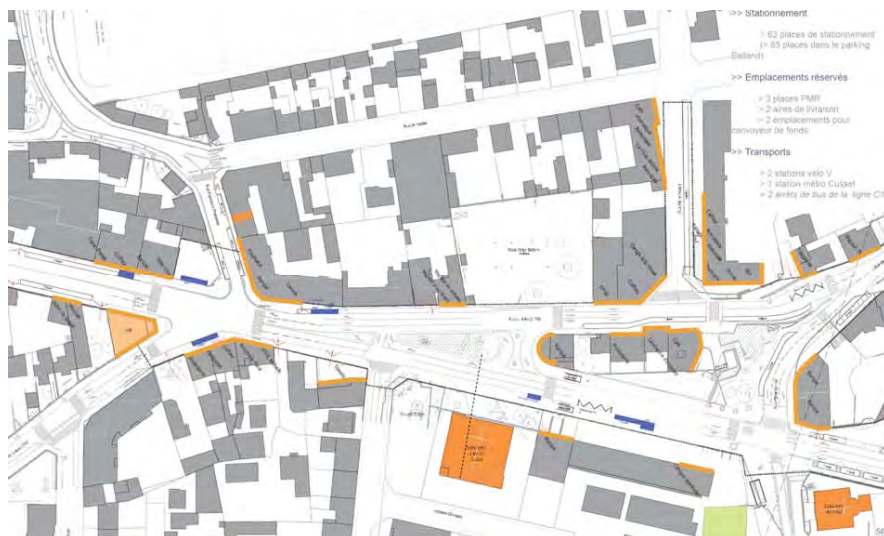
Parallèlement, un plan de stationnement ambitieux, sur lequel une importante concertation a été organisée, sera mis en place dès le mois d'octobre.

Nous nous étions engagés à parler avec vous des reports et des conditions de circulation liés au projet « Émile Zola » sur le secteur de Cusset. 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 dans le secteur de Cusset, et pour faire que le trafic automobile fonctionne le mieux possible.

Partie 2 : Rappel du projet sur le secteur Cusset par Luc Duprez et Rémy Cailleretz

Ce cœur vivant de près de 15 000 m² sera mis en valeur par plusieurs espaces aux caractères et usages différents.



Etat actuel au niveau de Cusset

Dans cette logique, différents aménagements sont prévus autour de la station de métro Cusset, élément structurant du secteur :



La placette haute, au niveau de l'intersection avec la rue Pierre Baratin, deviendra un lieu plus convivial, avec plus d'espaces pour les cheminements piétons et le repos. Des bancs seront installés, des arbres plantés et une mise à niveau du sol réalisée. Enfin, cet aménagement créera un « effet balcon » sur l'ensemble du quartier Cusset.

Un nouvel escalier - plus large et confortable - remplacera l'escalier actuel et permettra de rejoindre confortablement la station de métro située plus bas, tout en la rendant plus visible.



Une esplanade sera créée en lieu et place du « barreau de la rue du 4 août » et sera ponctuée de carrés plantés. Elle accueillera également une partie du marché.

Ce cœur de quartier deviendra une zone de rencontre, où la place de la voiture va diminuer au profit d'autres modes de déplacement : marche à pied, vélo, transports en commun avec la présence de la ligne A du métro. Des évolutions du plan de circulation sont également envisagées et seront présentées par R Cailleretz.

Quelques rappels et les conditions de bon fonctionnement du secteur Cusset



Ce projet prévoit le passage à 2 x 1 voie de circulation sur l'ensemble du cours, et ceci entraîne des modifications pour la circulation automobile sur le secteur Cusset. Cusset est un secteur clé pour la réussite du projet Zola.

Ainsi on ne comptera qu'une seule voie de circulation en sortie de Zola (Sens Villeurbanne Périphérique), alors qu'il y en a trois actuellement.

Au niveau de la place Balland, le « barreau » de la rue du 4 août (qui longe la place Balland au sud) sera uniquement réservé à la circulation locale et sera mis en impasse. Mais il sera toujours possible d'accéder à la place Balland, comme actuellement. Simplement, l'aménagement incitera à un juste partage de l'espace. Par contre, il ne sera plus possible de rejoindre le cours Emile Zola depuis la place Balland.

Par ailleurs, l'accès au centre ville de Villeurbanne depuis le carrefour Baratin/Zola se fera par une voie unique contre 2 voies actuelles par le « barreau » de la rue du 4 août (le long de la place Balland). Ainsi, pour éviter le blocage, il s'agit de contraindre les temps de passage, par un plan de feux adapté, pour ne laisser entrer depuis le périphérique que le nombre de véhicules que le système peut accueillir (les carrefours concernés sont : 4 août/Zola/Pressensé et Baratin/4 août/Zola)

Questions de la salle

Quelques participants posent des questions sur le projet Emile Zola en général, car ils n'ont pas participé aux précédentes réunions d'information ou ateliers de concertation, et s'étonnent d'apprendre ainsi cette évolution du plan de circulation de leur secteur.

D. Vullierme rappelle que des réunions publiques ont été organisées, que des documents (lettre d'information, flyers) ont été diffusés et que la démarche de concertation a été largement ouverte. Cette réunion consacrée à Cusset n'est pas l'occasion de remettre en cause le projet lui-même. Tous les éléments du débat sont disponibles sur le site du Grand Lyon :

<http://www.grandlyon.com/Villeurbanne-Cours-Emile-Zola.4734.0.html>

Il s'agit aujourd'hui de faire un zoom sur le secteur Cusset, qui fera l'objet d'évolutions majeures en termes d'ambiance urbaine, comme les quelques images présentées le soulignent.

Des questions ont été posées sur les déplacements sur ce secteur, des inquiétudes se sont manifestées. La réunion de ce jour doit permettre de présenter l'avancement des réflexions des maîtres d'œuvre et des techniciens, de débattre de nouvelles propositions.

Partie 3 : Le secteur de la petite rue Pasteur par Rémy Cailleretz

Pour cela, il est nécessaire de faire évoluer le plan de circulation.

- le nord de la petite Rue Pasteur (depuis l'impasse Chevreul, là où est située la Poste) sera en sens unique sortant sur Zola ; cette mise en sens unique s'accompagnera de la création d'un contresens cyclable.
- le nord de la rue Robin (depuis la rue Bergognier) sera également mis en sens unique sortant.

Il est proposé que ce plan de circulation fasse l'objet d'un test grandeur nature, et qu'il soit adapté si des dysfonctionnements se produisent.

Une planche présente les diverses simulations (temps et distances)

[illegible]

- 1 Itinéraire d'accès depuis **Baratin nord** :
 - **53 veh/h** le soir
 - **380m** supplémentaires
 - **+1mn30s** à 15 km/h
- 2 Itinéraire d'accès depuis **Zola ouest** :
 - **20 veh/h** le soir
 - **750m** supplémentaires
 - **+3mn** à 15 km/h
- 3 Itinéraire d'accès depuis **4 août ouest** :
 - **80m** supplémentaires
 - **+20s** à 15 km/h

Questions de la salle

Jean Paul Masson - Comité de quartier Cusset :

Ce projet a fait le choix de privilégier la circulation sur le cours Emile Zola au détriment du bien être des habitants. Les gens seront piégés, d'une autre manière qu'aujourd'hui. On nous dit que l'objectif est de diminuer la place de la voiture, mais cela n'est pas vrai. Ici la proposition qui nous est faite privilégie la circulation automobile au détriment des habitants. Nous aurions souhaité un débat plus politique.

- Les gens auront du mal à sortir de la place Balland, ce qui est à l'opposé de la volonté de développer l'animation commerciale du quartier : ils trouveront d'autres lieux plus faciles et désertent les commerces du quartier.

- Qu'allez-vous faire également pour le stationnement des résidents ? Il est impossible de stationner du côté de la petite rue Pasteur, vers la Poste, partout les voitures se stationnent en double file... et vos propositions ne vont pas améliorer ces points.

D. Vullierme : Le choix politique largement affirmé par la municipalité est de privilégier d'autres modes de déplacement que la voiture et de mieux partager l'espace entre les différents utilisateurs. Ainsi, nous allons mettre en place un nouveau plan de stationnement, et à partir du mois d'octobre, nous aurons 6 agents supplémentaires au sein de la police municipale pour veiller au respect des règles. A titre d'information, nous avons émis 27 000 timbres pour stationnement illicite en 2011. On ne peut donc pas dire que nous laissons tout faire aux automobilistes, et ceci va s'intensifier.

En ce qui concerne « la difficulté de sortie de la place Balland », nous vous présenterons un peu plus loin dans la réunion, les simulations qui ont été faites (comme celles qui viennent de vous être présentées). Mais je ne peux pas vous laisser dire que l'évolution du plan de circulation entraînera une évasion commerciale. Il est démontré, partout, qu'un aménagement d'espace public confortable, qualitatif, amène une augmentation des chalands, que les gens prennent plaisir à se retrouver, à faire leurs courses à pied. Et je vous rappelle que le cours Emile Zola sera plus facile à traverser à pied, avec des carrefours à feux et une largeur moins importante. Il ne sera plus une frontière difficile à franchir.

On ne peut pas dire que le chiffre d'affaires des commerçants de Cusset repose sur les gens de passage qui s'arrêtent soit en double file, soit sur la place Balland pour aller acheter journal, cigarettes ou baguette ! Mais il est vrai que cet aménagement - qui permettra toujours de stationner sur la place Balland - entraînera probablement une évolution et redynamisation commerciale pour le plus grand bien des habitants du quartier qui bénéficieront aussi d'un cadre de vie nettement amélioré.

- Compte tenu de l'itinéraire proposé, un participant demande de vérifier la giration Baratin/Chevreul.

- Un autre participant souligne l'importance du feu sur le carrefour Zola/Pasteur, car il permet aux véhicules venant de la petite rue Pasteur de tourner à gauche pour rejoindre le centre-ville.

Partie 4 : La place Balland

L'accès à la place Balland restera le même : accès depuis le « barreau » de la rue du 4 août. Simplement cette voie sera pacifiée, et ne sera qu'une voie de desserte locale, en particulier pour permettre d'accéder à la place Balland, puisqu'elle ne débouchera pas sur le cours Emile Zola. Ceci concerne 40 véhicules/h le matin et 80 véhicules/h le soir.

Nb : Il faut rappeler que - contrairement à ce qui se fait parfois - l'accès à la place Balland n'est pas autorisé depuis le Cours Emile Zola .

En ce qui concerne les sorties de la place Balland, elle ne sera plus possible directement sur le cours Emile Zola.

En fonction du lieu que les personnes souhaiteront rejoindre, il y aura deux possibilités :

- pour rejoindre le cours Emile Zola plus à l'ouest il faudra emprunter le « barreau » de la rue du 4 août, puis la rue Pierre Voyant, la rue Francis de Pressensé jusqu'à la rue Greuze puis revenir sur le cours Emile Zola. Ceci représente un trajet plus long de 750 m par rapport à la situation actuelle, soit 3' supplémentaires (toujours à 15 km/h)
- pour rejoindre le carrefour Baratin/Zola, il faudra emprunter le « barreau » 4 août, la rue Pierre Voyant, la rue François Mille, puis la rue Bourghanin et la rue du 4 août. Ceci représente un trajet allongé d'1 km, soit 4' de temps supplémentaire.

Le schéma ci-dessous résume ces explications :



Par ailleurs, toutes les traversées piétonnes actuelles sur le cours Emile Zola seront maintenues et le cours Emile Zola sera plus facile à traverser, car il comptera moins de voies de circulation. Il y aura 1 voie cyclable, 2 voies pour les automobiles et à nouveau 1 voie cyclable. Par ailleurs, la circulation automobile sera rythmée par des feux et les voitures ne pourront pas prendre de vitesse excessive.

- En partant de l'ouest (4 août/Zola/Pressensé) : les traversées piétonnes seront régulées par un carrefour à feu.
- De même, le carrefour Petite rue pasteur/Zola sera régulé par des feux, ce qui permettra aux piétons de traverser en sécurité et de rejoindre rapidement l'espace paysager qui sera créé, ainsi que la place Balland ou les commerces de l'autre rive.
- Le Sytral s'est opposé à la réouverture du passage souterrain au niveau du métro .
- Un nouveau carrefour sera également aménagé pour permettre de traverser le cours Emile Zola, au niveau de la sortie « ouest » du métro. pour ce carrefour, deux hypothèses encore à l'étude :

- o soit un simple marquage au sol, qui n'est pas une situation idéale pour les piétons,
- o soit un feu piéton par bouton poussoir, avec un temps d'attente maximum de 70".

Les études en cours ont pour objectif de trouver la meilleure solution pour les piétons, sans fragiliser le « système «Cusset» ».

Partie 5 : le secteur Chambfort Venice

Un point sur les circulations automobiles rue de Chambfort et rue de Venice

La situation est différente dans ces 2 rues :

- rue de Chambfort, on compte 7200 véhicules/jour actuellement, et les projections à 2014 prévoient que cette circulation passera à 8000 véhicules/jour. Les vitesses constatées sont peu élevées (36 km/h) en raison en particulier de la présence de ralentisseurs au carrefour Bourgchanin/Chambfort.
- rue de Venice, on compte 5200 véhicules/jour actuellement, mais les vitesses constatées sont plus élevées en raison de la priorité accordée aux carrefours Voyant/Chambfort et Venice/Pressensé. La vitesse moyenne est de 48 km/h, mais 6% des automobilistes sont en excès de vitesse.

La rue Chambfort est assez large (8 m de chaussée et 1.5 + 2 m de trottoir). Elle est actuellement organisée avec 1 trottoir nord étroit, souvent occupé par des voitures, 1 voie de circulation de 4 m, un contre sens cyclable, un stationnement en long (20 places) et un trottoir sud de 2 m. Cette configuration large de la rue favorise le stationnement illicite (bien qu'il soit clairement interdit),

Différentes options sont à l'étude.

- l'inversion de sens de circulation de la rue Chambfort.

En termes d'accès à la place Balland, cette inversion n'a aucun impact. Par contre, en terme de sortie, le trajet serait plus court de 600m et 2'30" par rapport au maintien du sens actuel.

Toutefois, si le sens de circulation est inversé, le système se bloquerait car les automobilistes en provenance du boulevard périphérique et souhaitant rejoindre Château Gaillard, rue du 8 mais 45, rue Anatole France ne le pourront plus. De ce fait, de nouveaux flux viendraient se rajouter à la circulation sur le cours Emile Zola et l'on arriverait à un blocage du secteur « Cusset ».

Cette hypothèse n'est donc pas envisageable.

2 options sont donc soumises au débat :

- le maintien du sens actuel de circulation de la rue Chambfort et des aménagements qualitatifs pour limiter la vitesse

Cette option nécessite le traitement des carrefours Chambfort/Voyant et Venice/Pressensé en plateau afin de limiter la vitesse. De même les priorités aux carrefours devraient être revues, soit pour faciliter l'insertion des véhicules venant de Voyant, soit pour limiter les vitesses sur la rue de Venice, (priorité donnée à F de Pressensé). Il serait également possible de planter quelques arbres au niveau des carrefours - pour les marquer- tout en assurant une bonne visibilité pour les véhicules.

- la mise à double sens de la rue Chambfort

La mise à double sens de la rue Chambfort permet de répondre à plusieurs enjeux :

- sortie plus directe de la place Balland pour rejoindre le cours Emile Zola Est
- accès plus direct au cours Emile Zola pour les habitants des rues Chambfort et Voyant
- apaisement de la circulation avec des vitesses perçues moins élevées
- plus grand confort pour les piétons qui bénéficieront de trottoirs élargis.

Cette mise à double sens ne peut se faire qu'à l'une des deux conditions suivantes :

- soit suppression de l'aménagement cyclable, qui serait alors remplacé par des pictogrammes sens Ouest/Est,
- soit suppression des 20 places de stationnement.

A noter qu'en complément de l'un ou l'autre de ces aménagements, le même traitement paysager que dans la solution précédente (plantation d'arbres au niveau des carrefours) serait réalisé.

Echanges avec la salle

- Un participant fait remarquer que donner la priorité aux véhicules venant de Pressensé/Venise ne permettra pas aux véhicules venant de Chambfort de s'insérer dans la circulation.

Un autre exprime des craintes quant à la création d'un axe Chambfort Venise, qui aurait pour conséquence de faciliter le trajet via la rue Bourgchanin. Les véhicules vont vite, il faudra veiller à assurer la sécurité des piétons à chacun des carrefours.

Une autre personne souligne que tous ces changements vont entraîner une augmentation de la circulation automobile.

Rémy Cailleretz précise qu'une balise aux carrefours peut être efficace, en limitant la vitesse, et en alertant les automobilistes qui de fait deviennent plus vigilants. En ce qui concerne l'augmentation du nombre de véhicules, il admet que plus de véhicules emprunteront ces voies, mais qu'il s'agira uniquement de desserte locale car ces trajets ne seront pas « intéressants » pour les automobilistes à la recherche d'un « raccourci ».

- Une habitante, se déplaçant à vélo, souligne que la piste cyclable de la rue Chambfort n'est pratiquement jamais utilisée. La supprimer ne poserait probablement pas de problème.

- Un participant résume les débats : l'hypothèse qui semble la plus équilibrée est la dernière présentée (**mise à double sens de la rue Chambfort et suppression de la piste cyclable**), mais il ne faut pas supprimer les places de stationnement.

Cette proposition est retenue, et des études pour l'aménagement des carrefours vont être menées.

- Des inquiétudes se manifestent sur le carrefour Baratin/Zola, difficile à pratiquer pour les piétons.

Rémy Cailleretz précise que des aménagements seront faits pour faciliter la traversée des piétons, et en particulier, le mobilier urbain sera écarté des cheminements piétons.

- Certains participants s'interrogent sur la place accordée aux bus ainsi que sur la prise en compte des livraisons (cela rejoint les inquiétudes formulées en début de réunion pour le passage des pompiers et le déneigement).

Rémy Cailleretz rappelle que le cours n'est emprunté par très peu de bus, le principal transport en commun du secteur étant le métro, et confirme que les bus seront dans le flux de circulation automobile cours Emile Zola, sans voie réservée. Les voitures attendront donc derrière. Seule exception : rue Pierre Baratin, juste avant l'intersection avec le Cours Emile Zola, où une voie de bus sera créée + un arrêt.

En ce qui concerne les livraisons, elles ont bien été prises en compte. Tout au long du cours on trouve des aires de livraison et des discussions avec les « gros comptes » comme ADS, le marchand de primeurs de Flachet, ou Carrefour (même si pas dans cette première phase de réalisation) ont eu lieu.

- D'autres participants s'inquiètent du flux automobile très important qui arrive entre 18 h et 20 h depuis le périphérique, et qui va donc venir bloquer le cours Emile Zola.

Rémy Cailleretz apporte quelques précisions :

Tout d'abord, on compte actuellement 2 voies en sens est/ouest, ce qui crée un appel. Le projet prévoit une seule voie, ce qui limitera l'écoulement du trafic.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que lorsque le chantier du cours Emile Zola débutera, les conditions de circulation auront déjà évolué. En effet, divers aménagements vont être réalisés ou sont en cours : création d'une piste cyclable sur la rue du 4 août Ouest, qui sera donc réduit à une seule voie de circulation depuis le Totem. Des aménagements cyclables sont également en cours sur Emile Zola, et diminueront de fait le nombre de voies de circulation.

Enfin, les automobilistes prennent des habitudes et quand ils se trouvent confrontés à des conditions de circulation difficiles, ils changent leur itinéraire ou leur mode de déplacement. Certains réaliseront

que les transports en commun ou les modes doux représentent une alternative intéressante et abandonneront leur voiture. Et on note une évolution très nette des comportements, la jeune génération ne vouant pas un culte à l'automobile et optant pour des modes de déplacements différents, en choisissant l'auto partage, le co voiturage....

- Un autre interroge l'accès à Villeurbanne plus largement, en demandant s'il est possible de créer une entrée sur Villeurbanne via Léon Blum ?

Rémy Cailleretz rappelle que sur Blum, Tolstoi et Lafayette le Sytral prévoit la mise en site propre du C3, qui est la ligne de bus la plus importante du réseau. On ne peut pas envisager que L Blum soit une pénétrante.

- Un participant s'interroge sur la pertinence de la mise en place d'un péage urbain.

Didier Vullierme précise que des réflexions sont en cours sur ce sujet, et rappelle que le prochain débat public sur l'Anneau des Sciences sera probablement l'occasion d'aborder aussi cette question.

Conclusion

En conclusion, Didier Vullierme fait part de sa satisfaction de ces échanges constructifs. Il rappelle que l'objectif de cet aménagement est de redonner une plus grande qualité au cours Emile Zola qui est la colonne vertébrale de Villeurbanne. Il s'agit de permettre aux habitants, usagers, promeneurs de retrouver le plaisir de se promener, de flâner, de faire de courses dans un environnement apaisé. Effectivement, des efforts importants sont faits pour inciter les automobilistes à choisir un autre mode de déplacement que la voiture, ou alors pour les inciter à les laisser à l'extérieur de la ville. Didier Vullierme rappelle que les planches d'essais des matériaux vont être réalisées au cours de cet automne. Une information sera faite afin que chacun puisse aller les voir et se faire une idée des propositions de matériaux et de leurs conditions de mise en œuvre.