

> concertation

COURS EMILE ZOLA

ligne de **ville** > ligne de **vies**



RÉUNION DE RESTITUTION
MARDI 2 JUILLET

18H30
Villeurbanne

GRANDLYON
communautés urbaines

villeurbanne

● Processus de participation citoyenne et calendrier du projet





Déroulé

Projet finalisé

**Evaluation environnementale du projet
et dispositif de suivi**

COURS EMILE ZOLA
ligne de ville > ligne de vies

Le projet finalisé

● Planche d'expérimentation

Objectifs de l'expérimentation

- Tester en situation normale d'exploitation l'aménagement du ruban et l'évaluer avant de valider le projet, notamment le choix des matériaux
- Comparer différentes formulations de béton
- Préciser la mise en œuvre

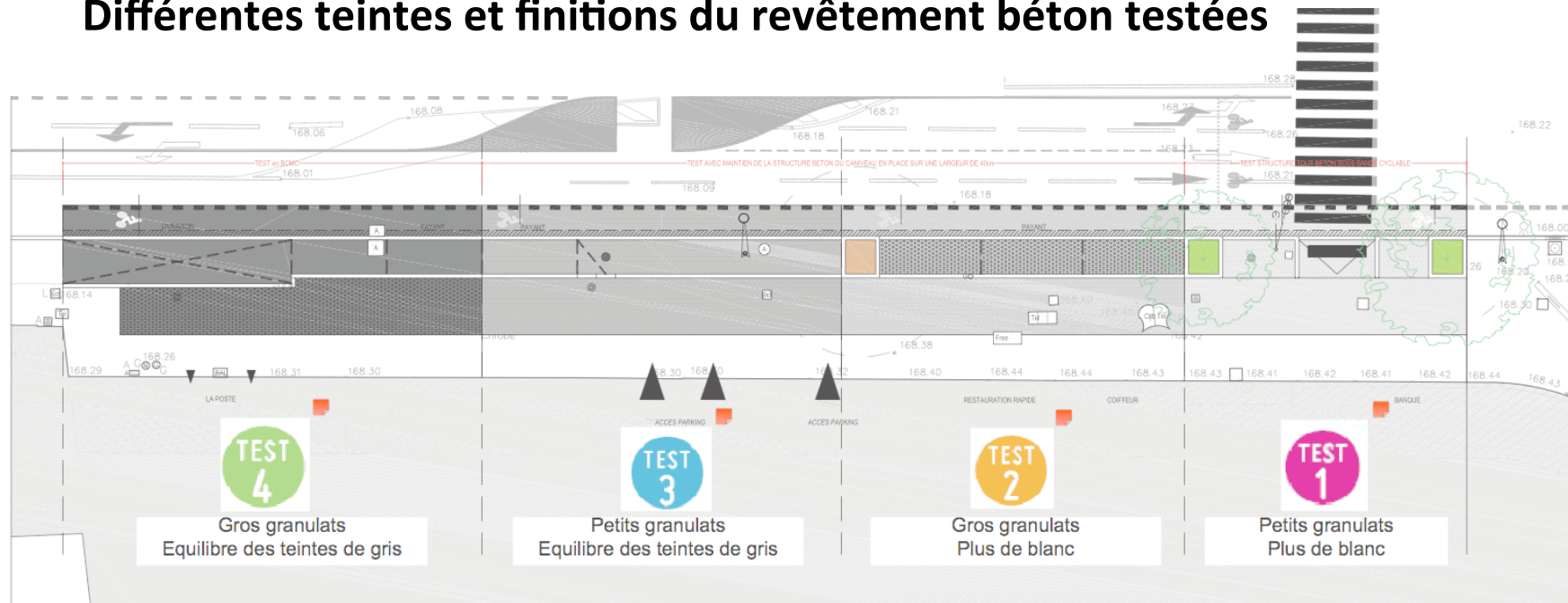


Avis exprimés

- 17 déc. 2012 : test par le conseil consultatif ville et handicap
- 24 jan. 2013 : Atelier de concertation
- BAL mail du Grand Lyon

Planche d'expérimentation

Différentes teintes et finitions du revêtement béton testées



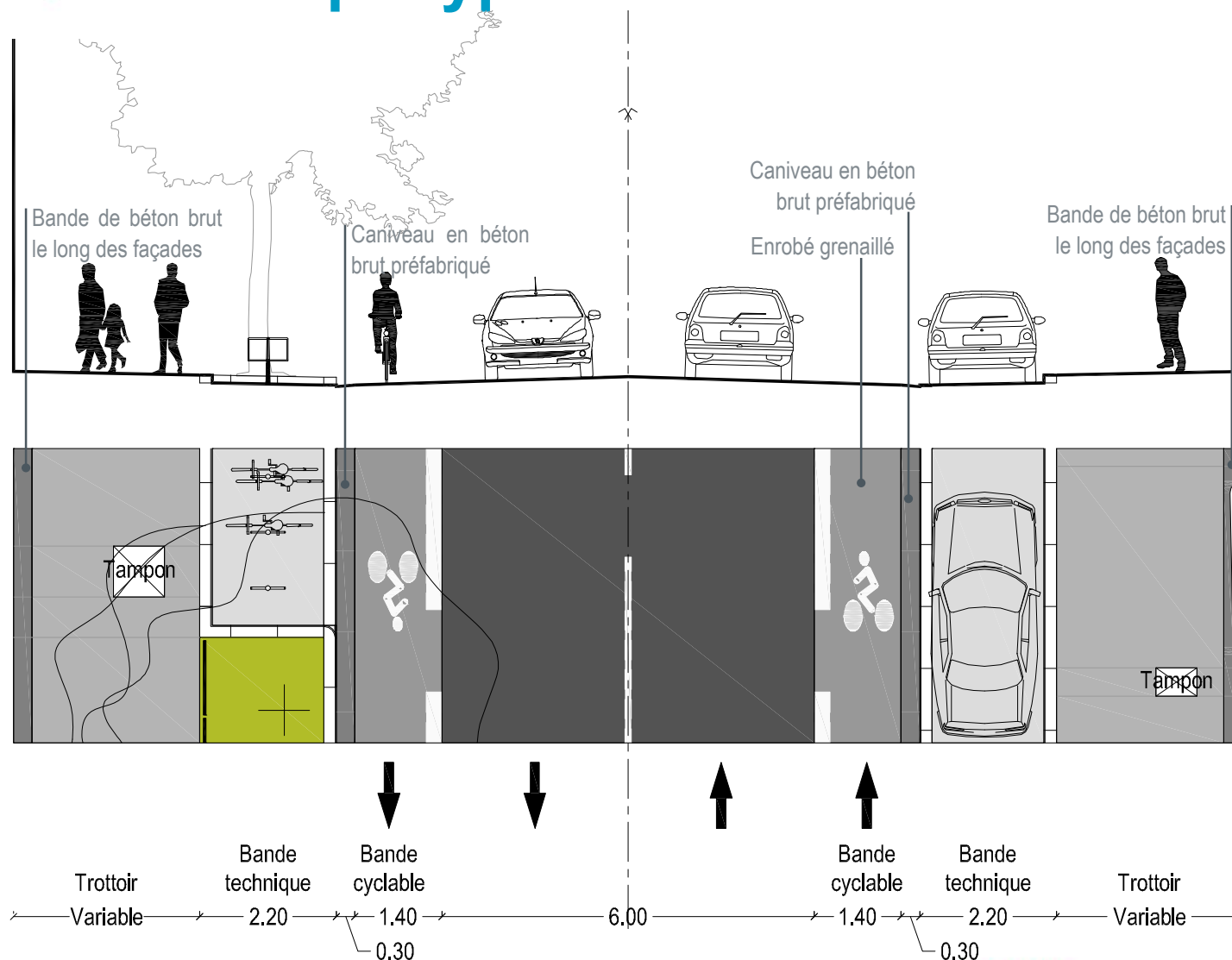
Trottoir et bande technique

Teinte du béton pas assez contrastée avec celle de la chaussée, **test 1** préféré pour sa teinte plus claire et son grain plus confortable → le maître d'œuvre propose une teinte plus claire

Bande cyclable

Test 1 préféré pour son confort de circulation et un meilleur contraste avec la chaussée. Cependant, compte tenu des joints et du défaut de planimétrie (tôle ondulée) et de l'absence de garantie sur la durabilité du revêtement, le Grand Lyon a décidé de retenir un **enrobé grenailé clair**

La coupe type



La section courante

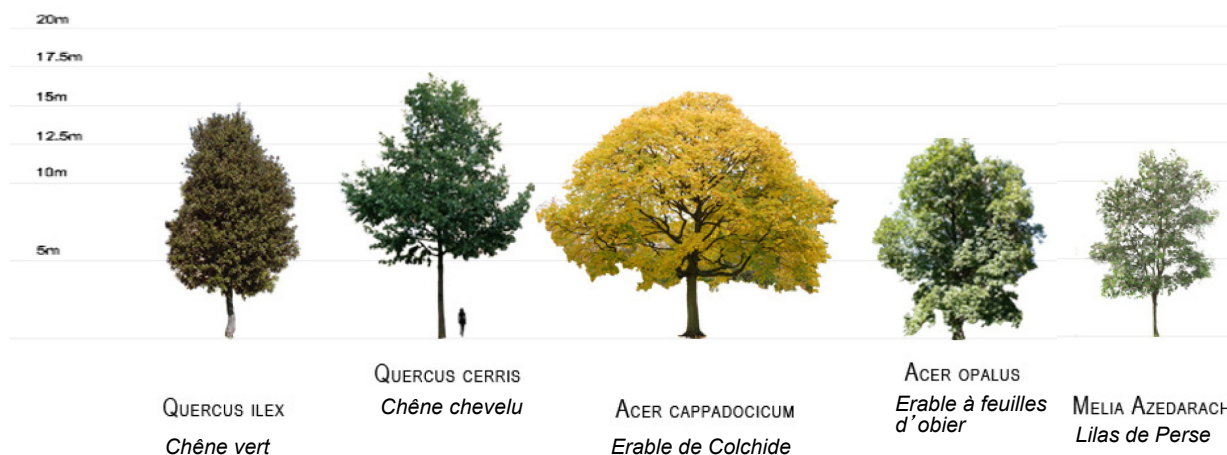
32 arbres existants
conservés
(soit 1/3)

225 arbres plantés

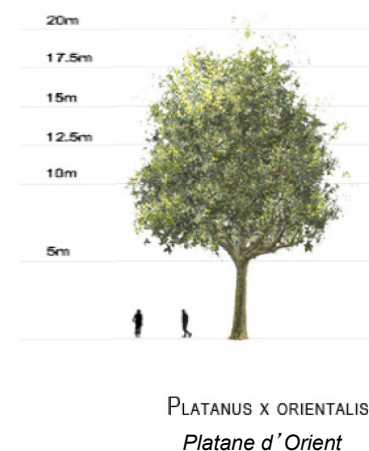
94 arbres existants
257 arbres à terme (soit x 2,5)

Des essences diversifiées

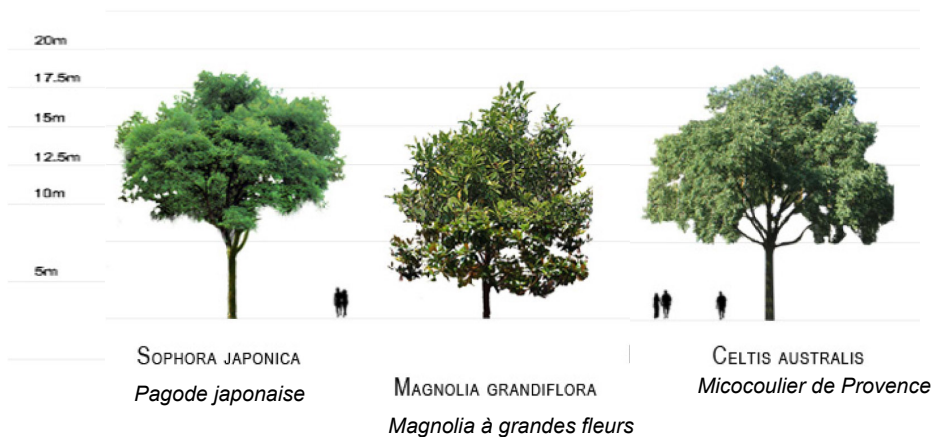
La section courante



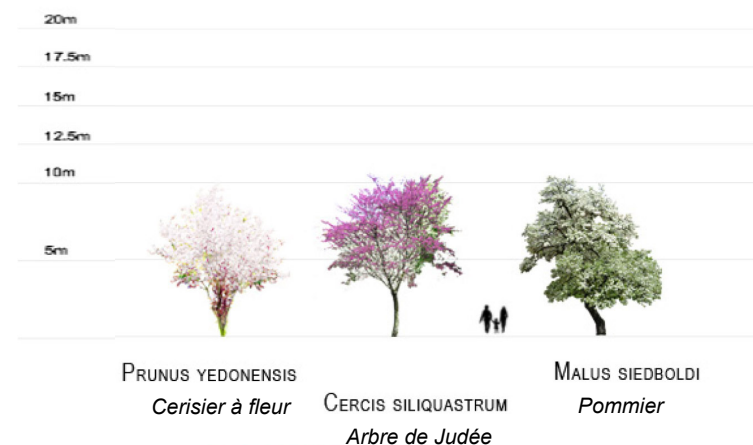
Les ponctuations et rues adjacentes



Les ponctuations



Les surlargeurs et esplanade de Cusset





PRUNUS YEDONENSIS
Cerisier à fleur

CERCIS SILIQUASTRUM
Arbre de Judée

MALUS SIEBOLDI
Pommier

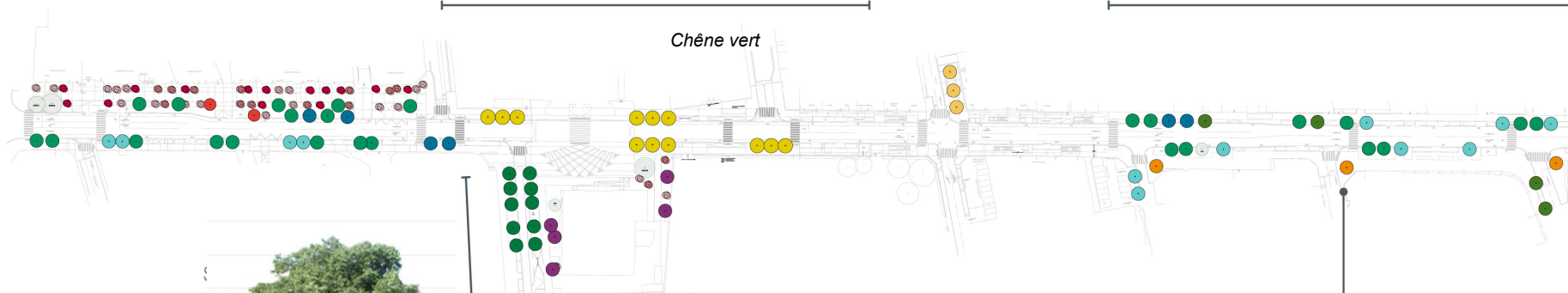
Séquence "JARDIN"

Cépées le long des façades, arbres structurant d'une rive à l'autre du Cours



"SOPHORA"

Légèreté de la séquence par la plantation de Sophora

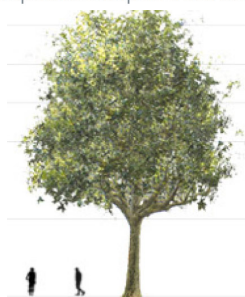


Chêne vert

"ÉCRIN JARDINÉ"
Jardin de Magnolia



CELTIS AUSTRALIS
Micocoulier de Provence



Platane d'Orient
PLATANUS X ORIENTALIS

Arbres remarquables marqueurs des surlargeurs



SOPHORA JAPONICA
Pagode japonaise



PRUNUS YEDONENSIS
Cerisier à fleur



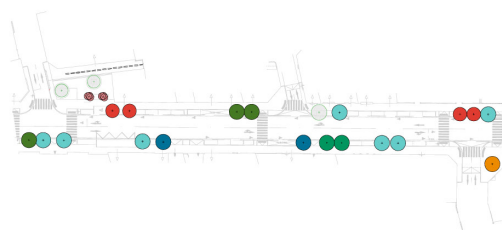
CERCIS SILIQUASTRUM
Arbre de Judée



MALUS SIEBOLDI
Pommier

"COURS ÉMILE ZOLA"

avec un jeu de 5 essences qui passent d'une rive à l'autre



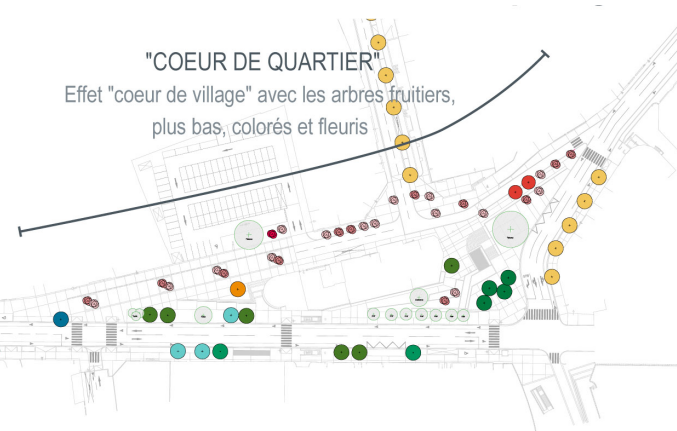
"LE MUR VÉGÉTAL"

Accompagner un événement



"COEUR DE QUARTIER"

Effet "cœur de village" avec les arbres fruitiers, plus bas, colorés et fleuris

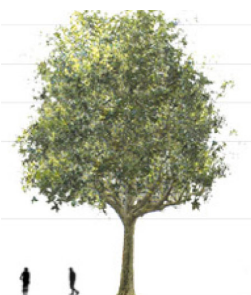


"ENTRÉE DE CUSSET"

Strate intermédiaire sur un secteur très contraint par les réseaux

«COURS ÉMILE ZOLA»

L'identité du Cours Émile Zola se confond avec le quartier



En ponctuation et sur la rue Voyant et la rue Baratin.

Platane d'Orient
PLATANUS X ORIENTALIS

La section courante



4300 m²
de bandes plantées
(1200 m² actuellement)

Les bandes plantées



Euphorbia characias



Arbutus unedo 'Compacta'



Viburnum tinus 'Eve price'



Buxus sempervirens



Hedera hibernica



Allium giganteum



Acidanthera murielae

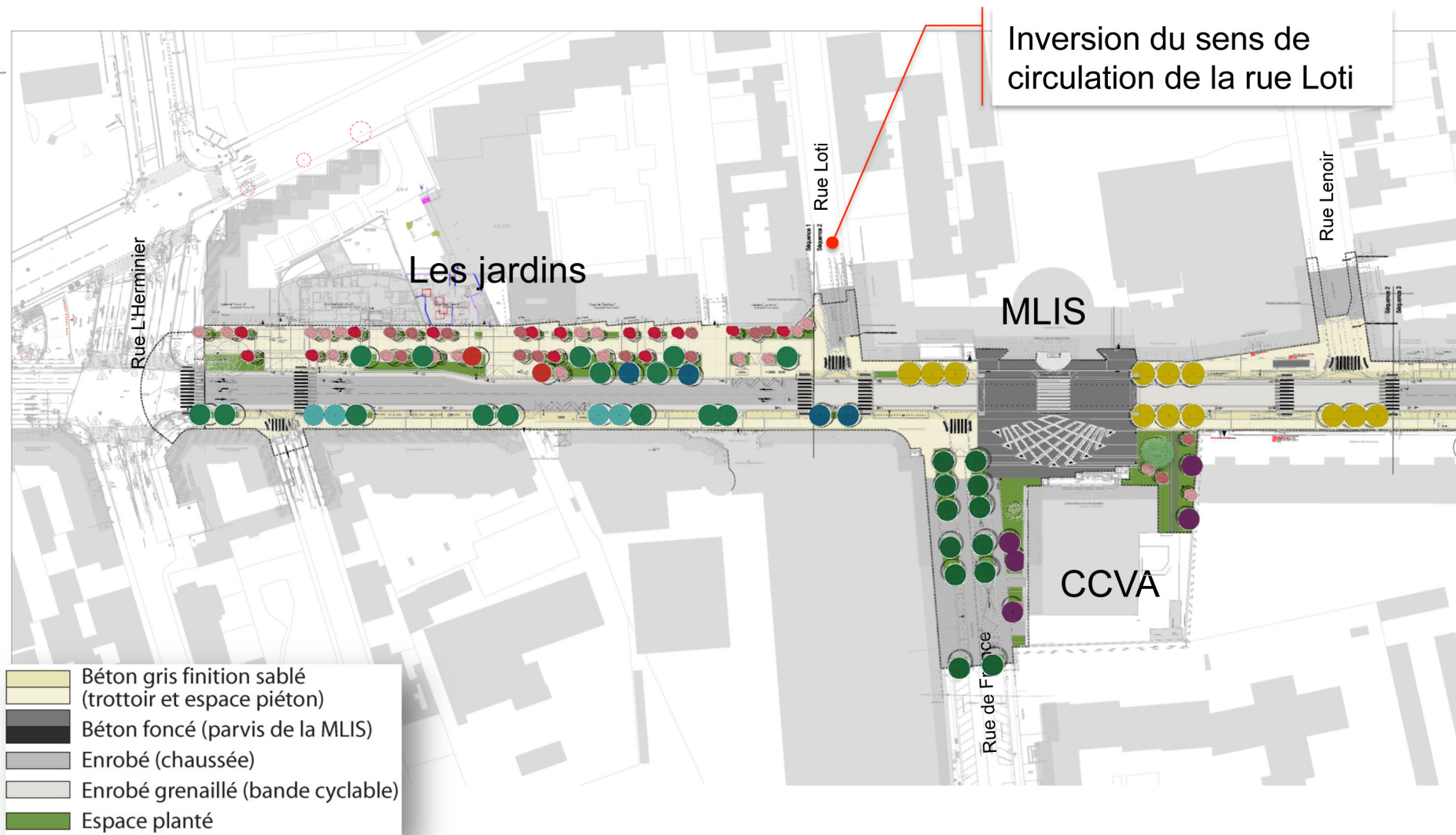


Narcissus 'Mont hood'



LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'HERMINIER A BARATIN

De l'Herminier à Lenoir



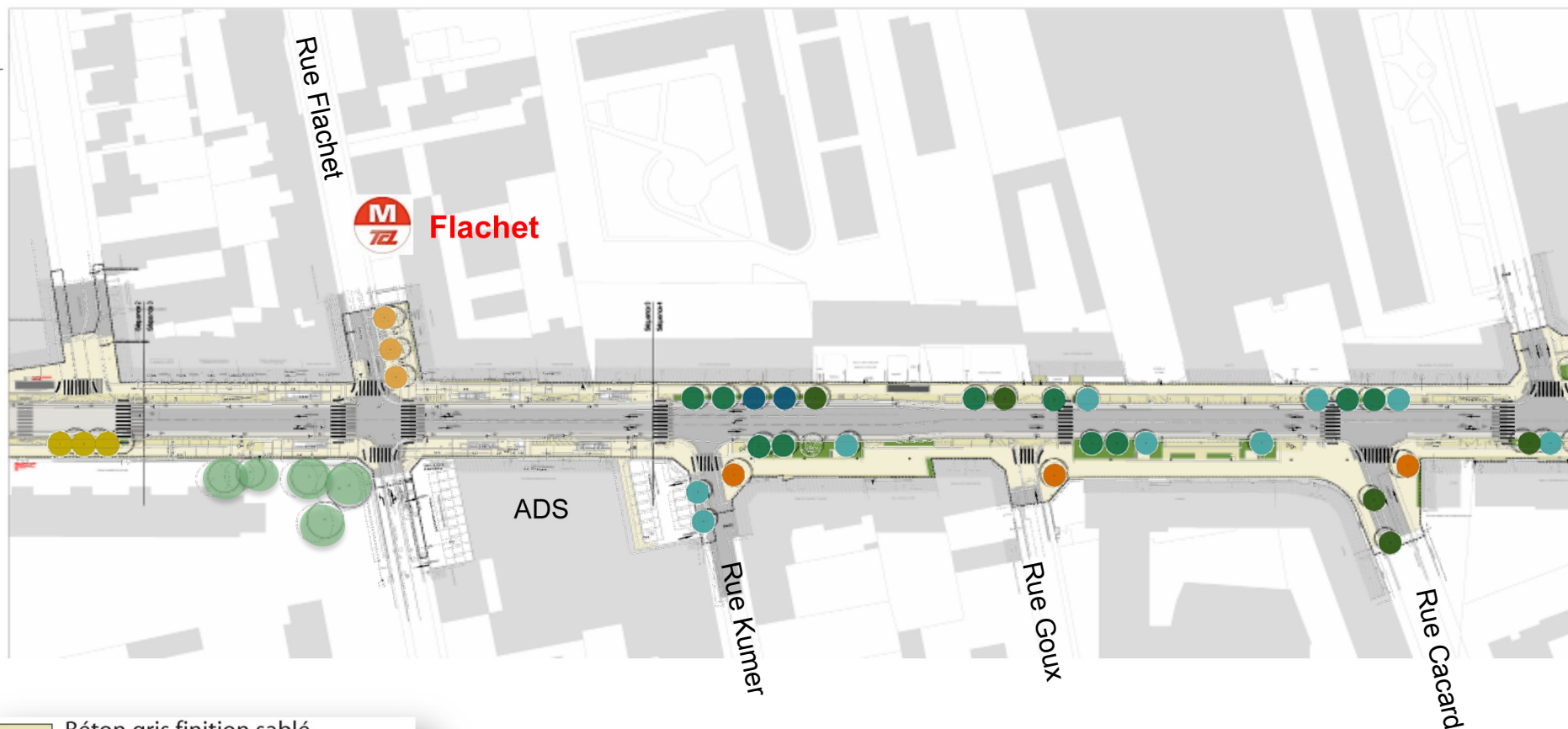
Les jardins entre L'Herminier et Loti



Le parvis de la MLIS et du CCVA

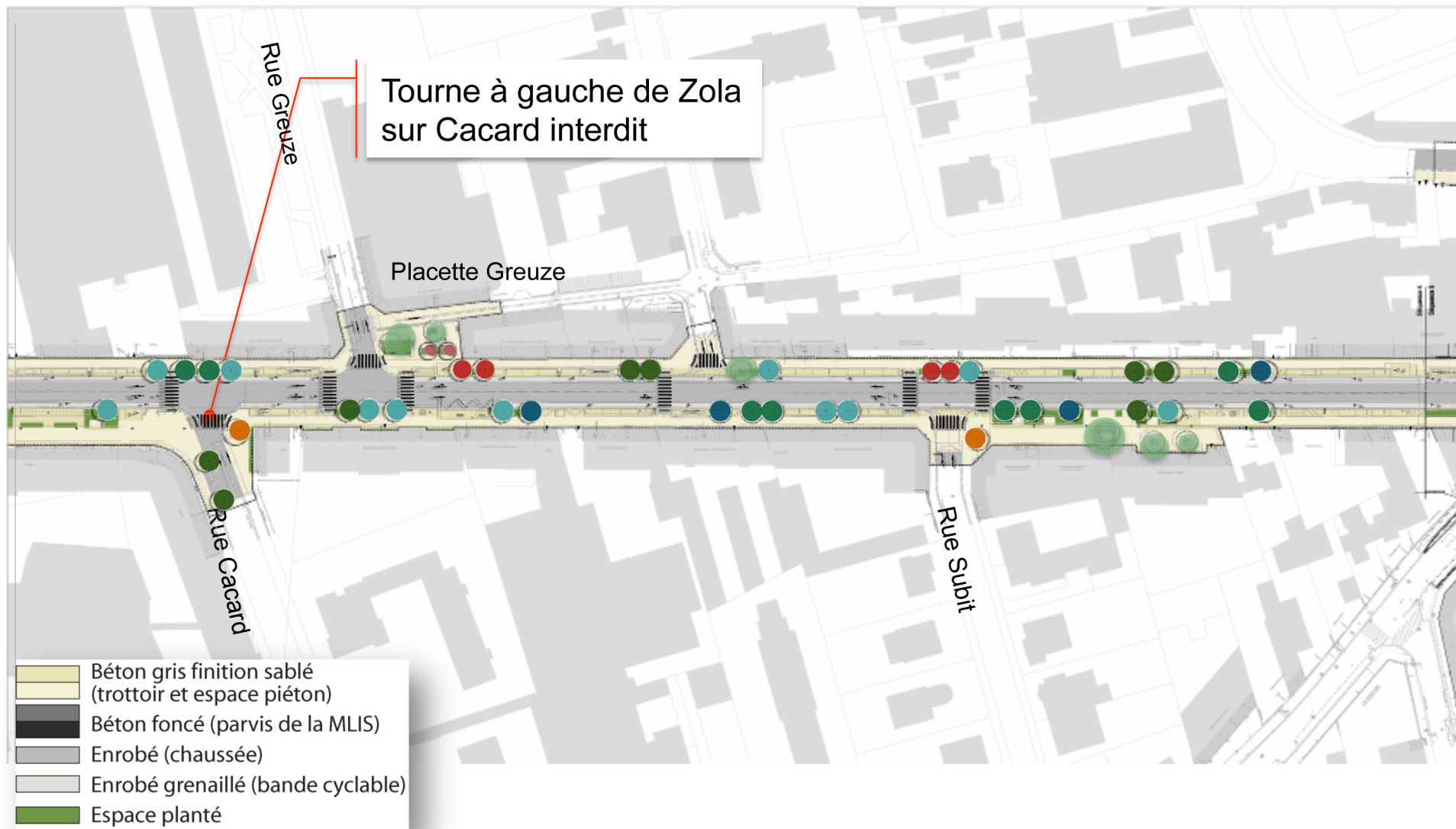


De Lenoir à Cacard



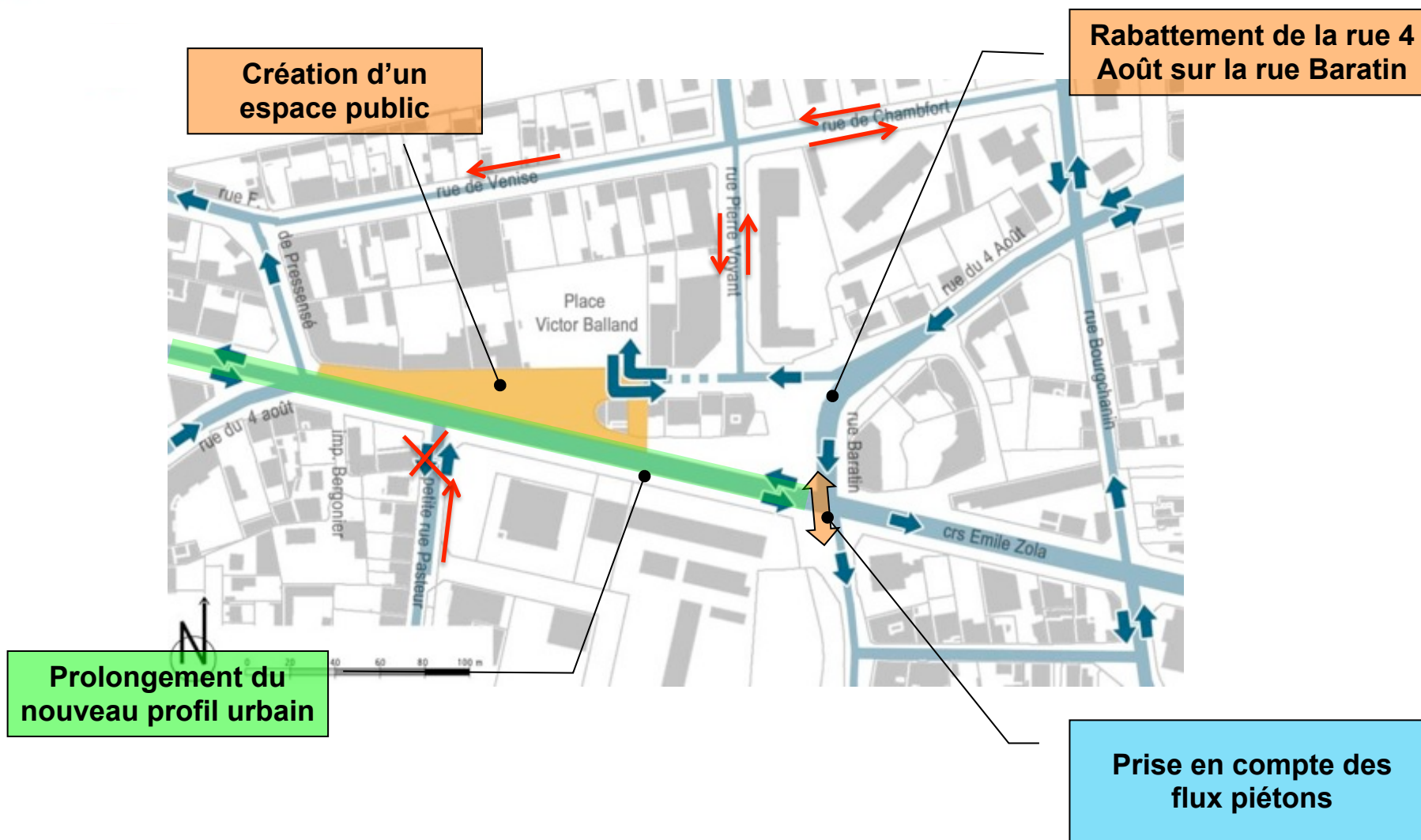
	Béton gris finition sablé (trottoir et espace piéton)
	Béton foncé (parvis de la MLIS)
	Enrobé (chaussée)
	Enrobé grenailé (bande cyclable)
	Espace planté

De Cacard à 4 Août

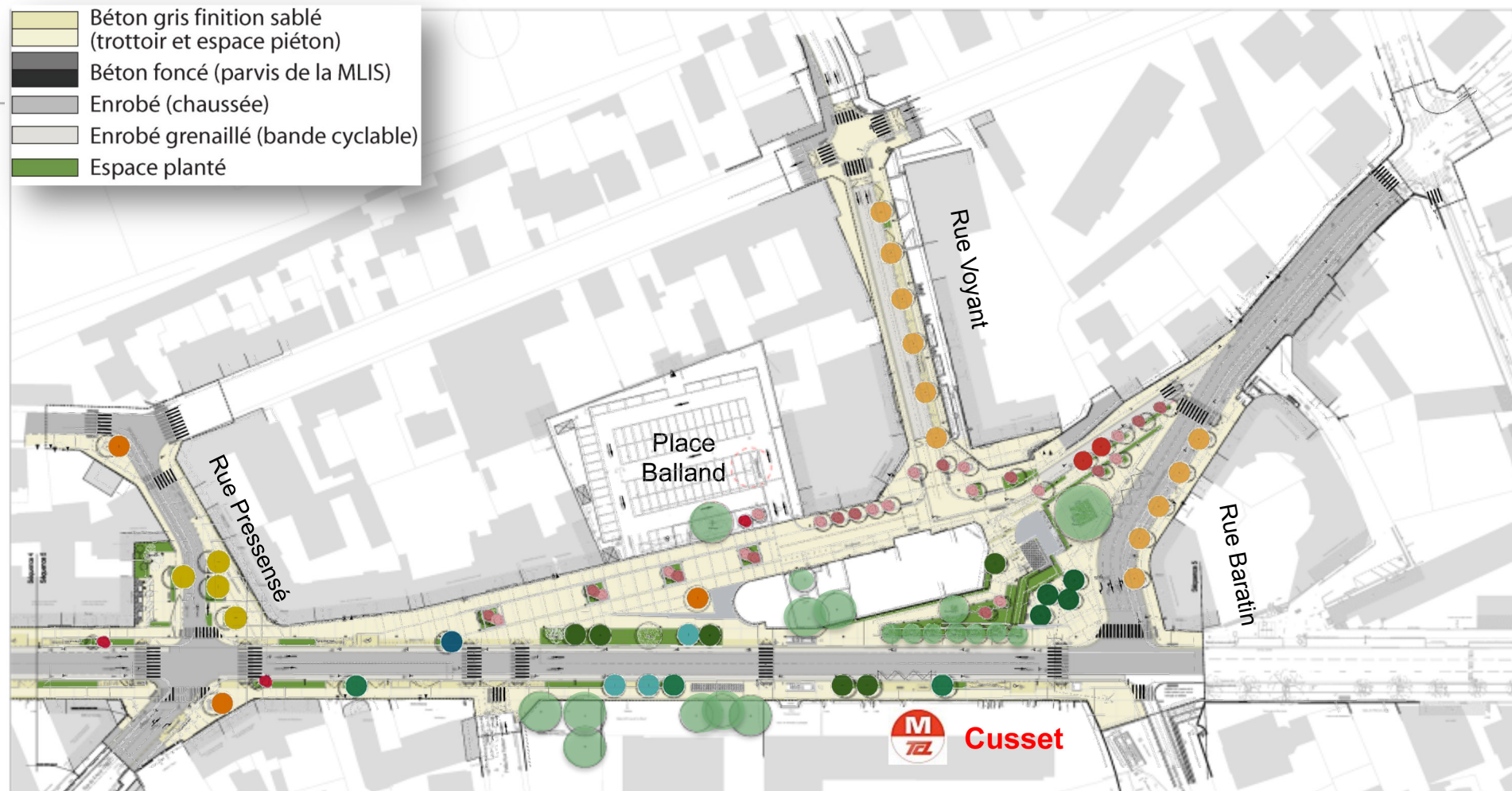


Le secteur de Cusset

Modification du plan de circulation



Le secteur de Cusset



Le belvédère de Cusset

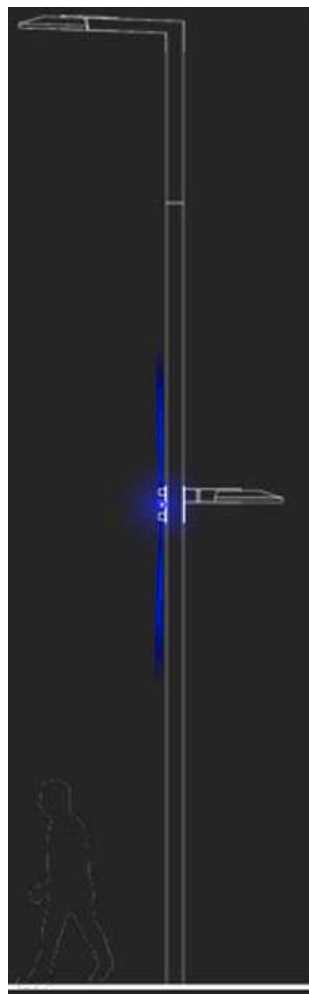


L'esplanade de Cusset



L'éclairage

Mât d'éclairage avec diode bleue
Hauteur de 8 m



Colonne lumineuse
Hauteur de 4,25 m



A large green circle containing the text "COURS EMILE ZOLA" and "ligne de ville > ligne de vies".

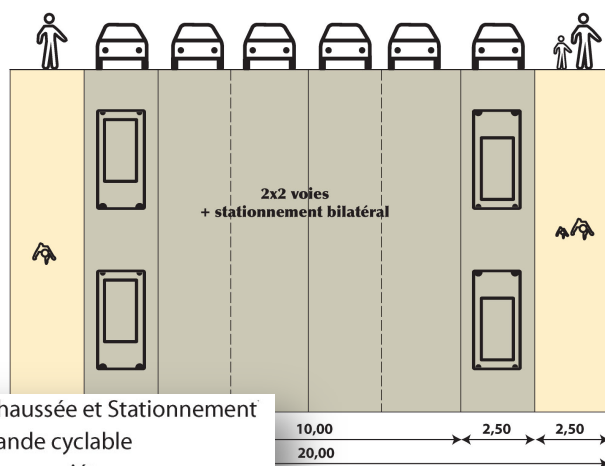
COURS EMILE ZOLA
ligne de ville > ligne de vies

A large white circle containing the title "Evaluation environnementale du projet".

Evaluation environnementale du projet

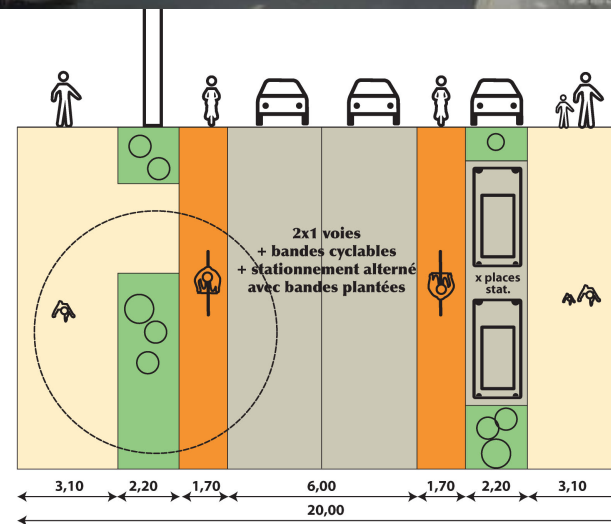
Le partage de la voirie rééquilibré

Etat actuel



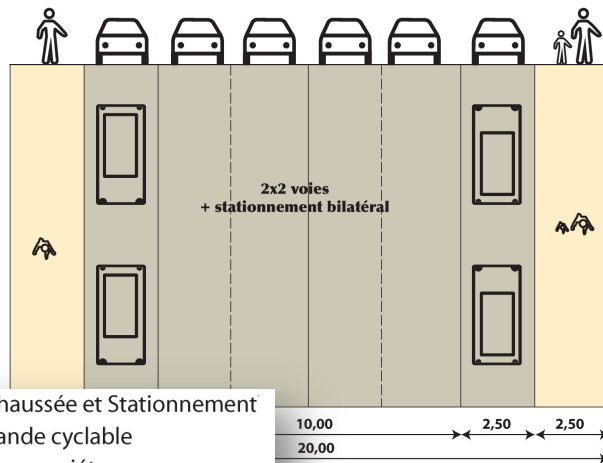
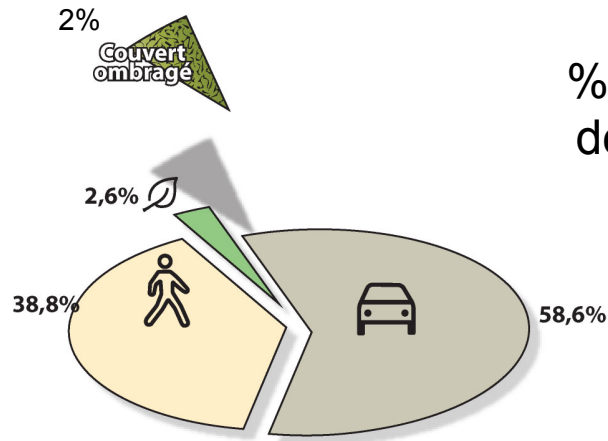
- Chaussée et Stationnement
- Bande cyclable
- Espace piéton
- Espace vert

Projet



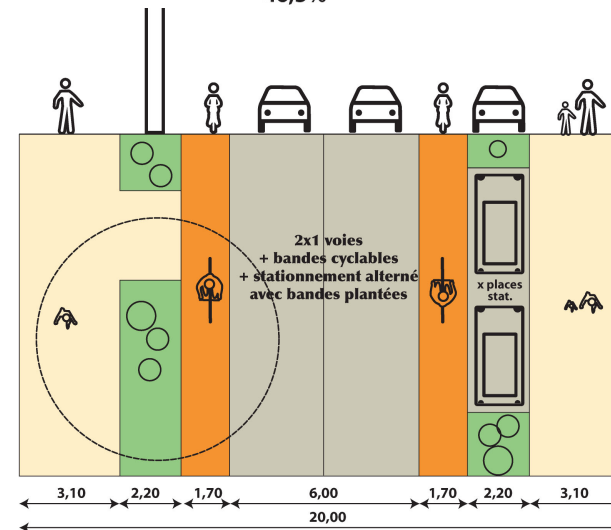
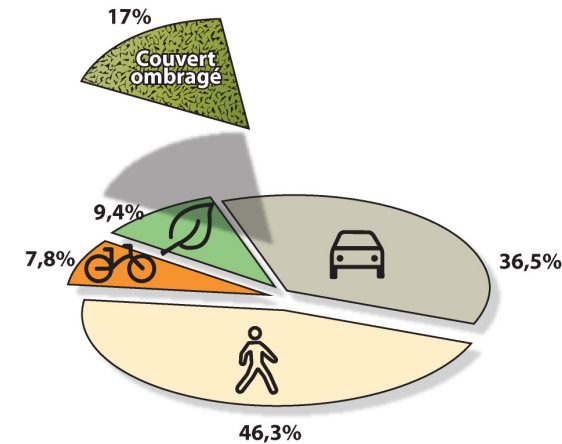
Le partage de la voirie rééquilibré

Etat actuel



- Chaussée et Stationnement
- Bande cyclable
- Espace piéton
- Espace vert

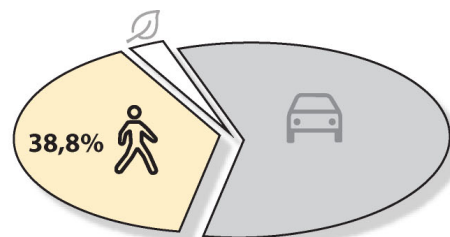
Projet



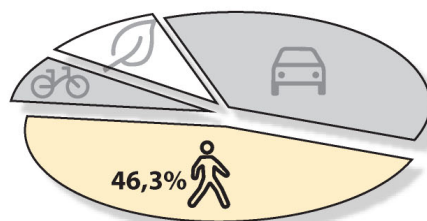
Evolution de la part dédiée aux piétons

-  Périmètre du projet
-  Chaussée / Stationnement / Bande cyclable
-  Espace vert
-  Espace piéton

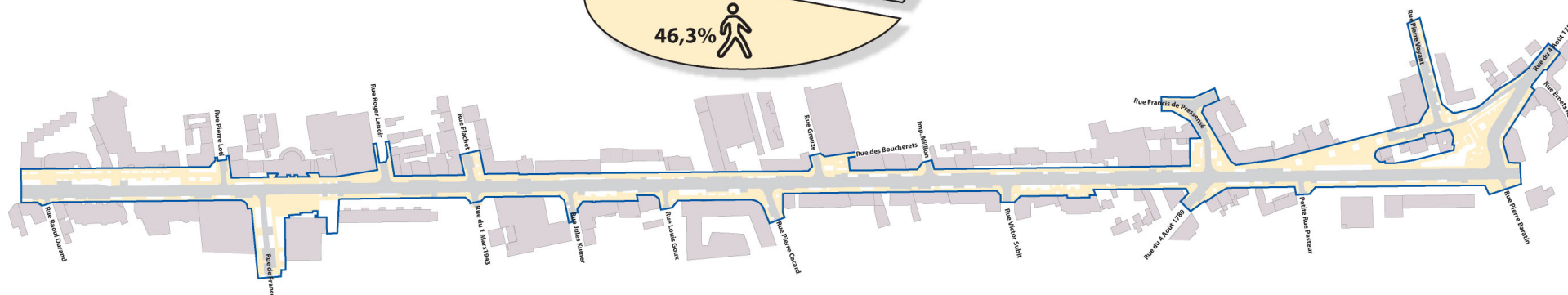
0 40m 100m
Fd cadastre.gouv

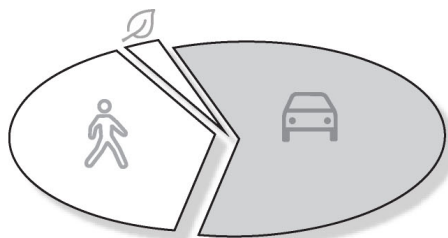


Etat actuel

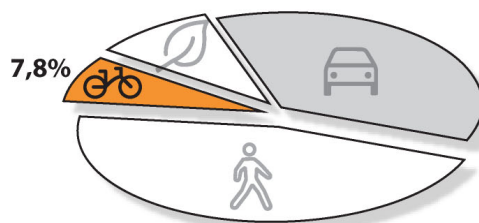


Projet



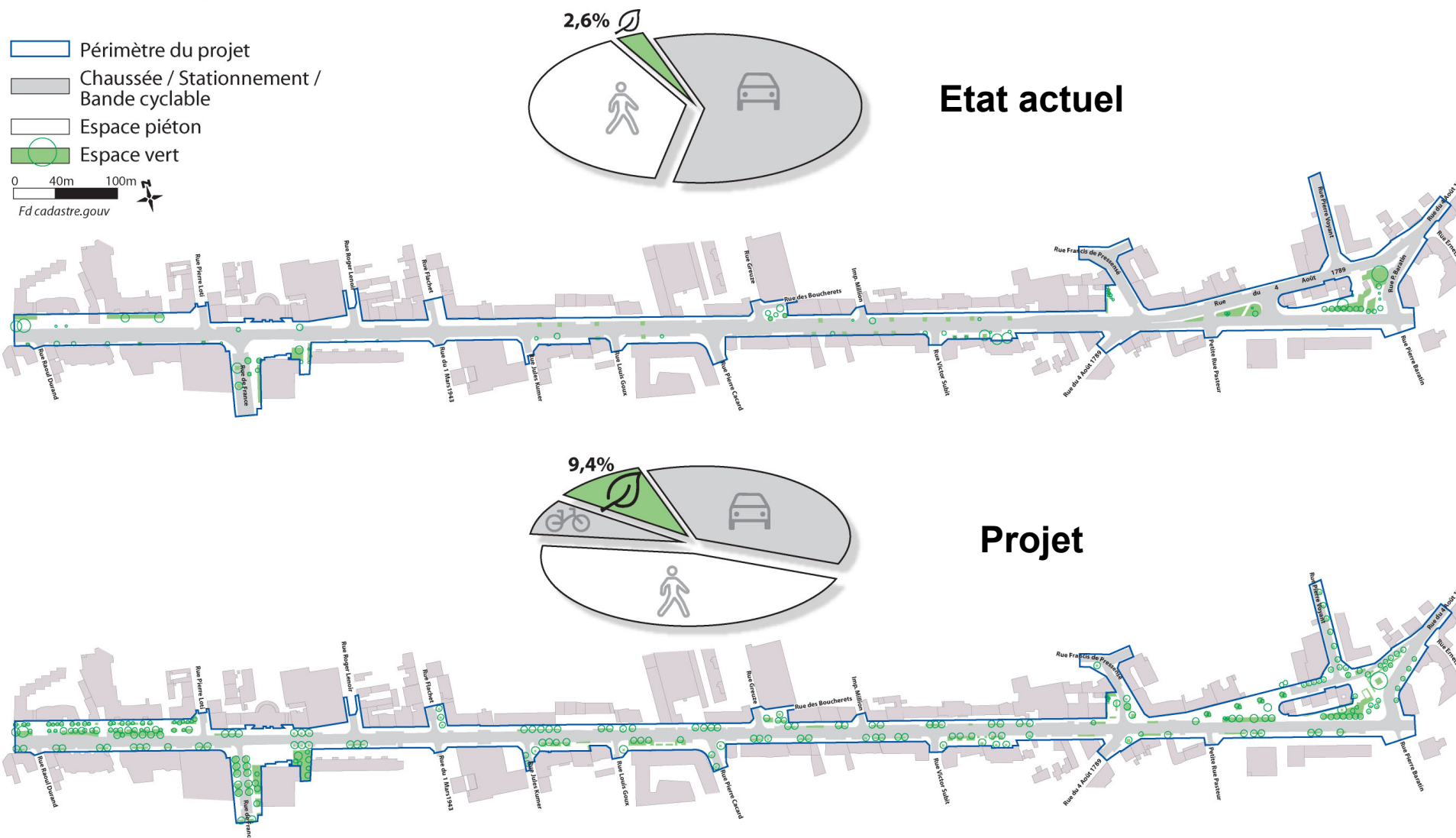


Etat actuel



Projet

Evolution de la présence végétale





Contribution à la lutte contre la chaleur en ville

Les choix du concepteur pour le projet :

→ Augmentation des surfaces perméables avec les bandes plantées

→ Forte augmentation du nombre d'arbres (évolution du couvert ombragé)

→ Béton clair pour les trottoirs

ont pour effet de rafraîchir la température de l'air en période estivale

Un suivi sera réalisé à partir de l'été 2017 pour mesurer l'abaissement de la température

● Préservier la ressource en eau

Aujourd'hui : des eaux pluviales (chaussée et trottoirs) rejetées dans le réseau des eaux usées et traitées en station d'épuration.

Demain : une partie des eaux pluviales des trottoirs (près de 8000 m²) sera rejetée dans les bandes plantées.

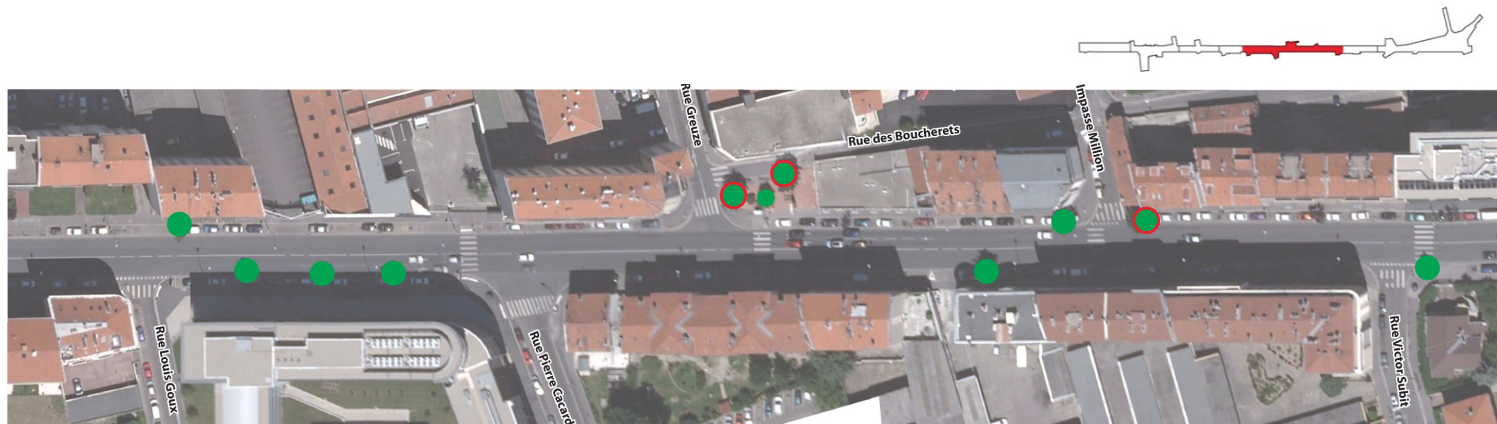
Avantages :

- Amélioration du cycle naturel de l'eau
- Rafraîchissement de la température de l'air en période estivale
- Economie d'eau pour l'arrosage des plantations
- Économie de fonctionnement de la station d'épuration

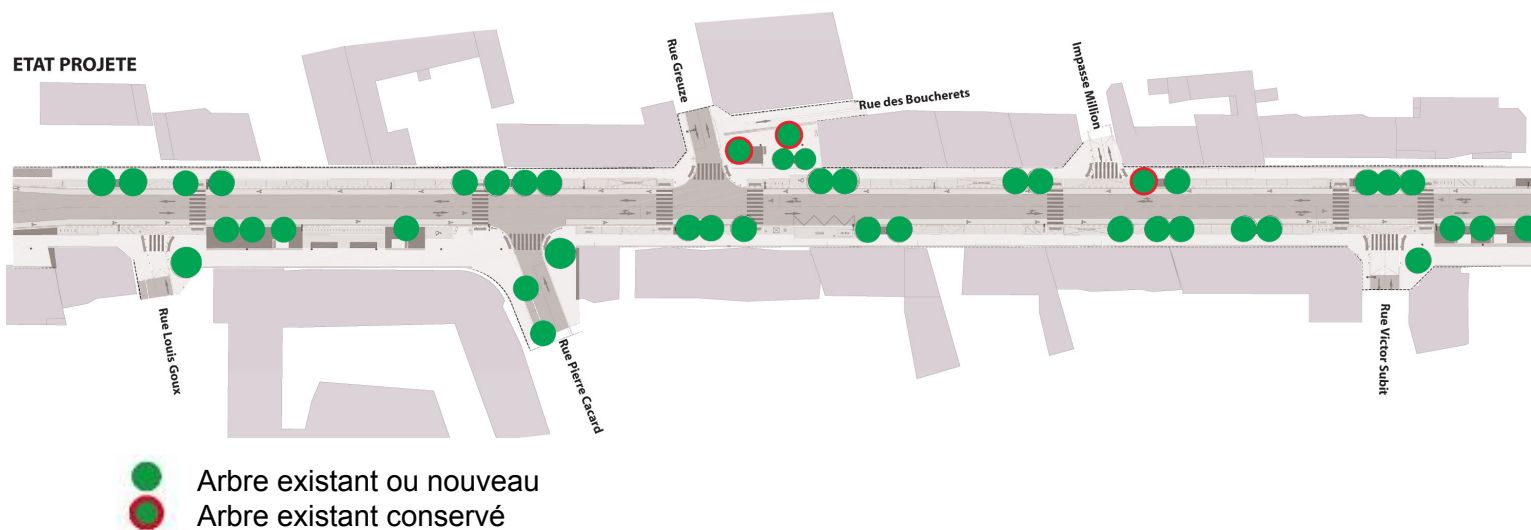
Choix d'essences végétales qui ne nécessiteront pas d'arrosage après les 3 premières années (reprise des végétaux)

L'évolution du nombre d'arbres

Etat actuel

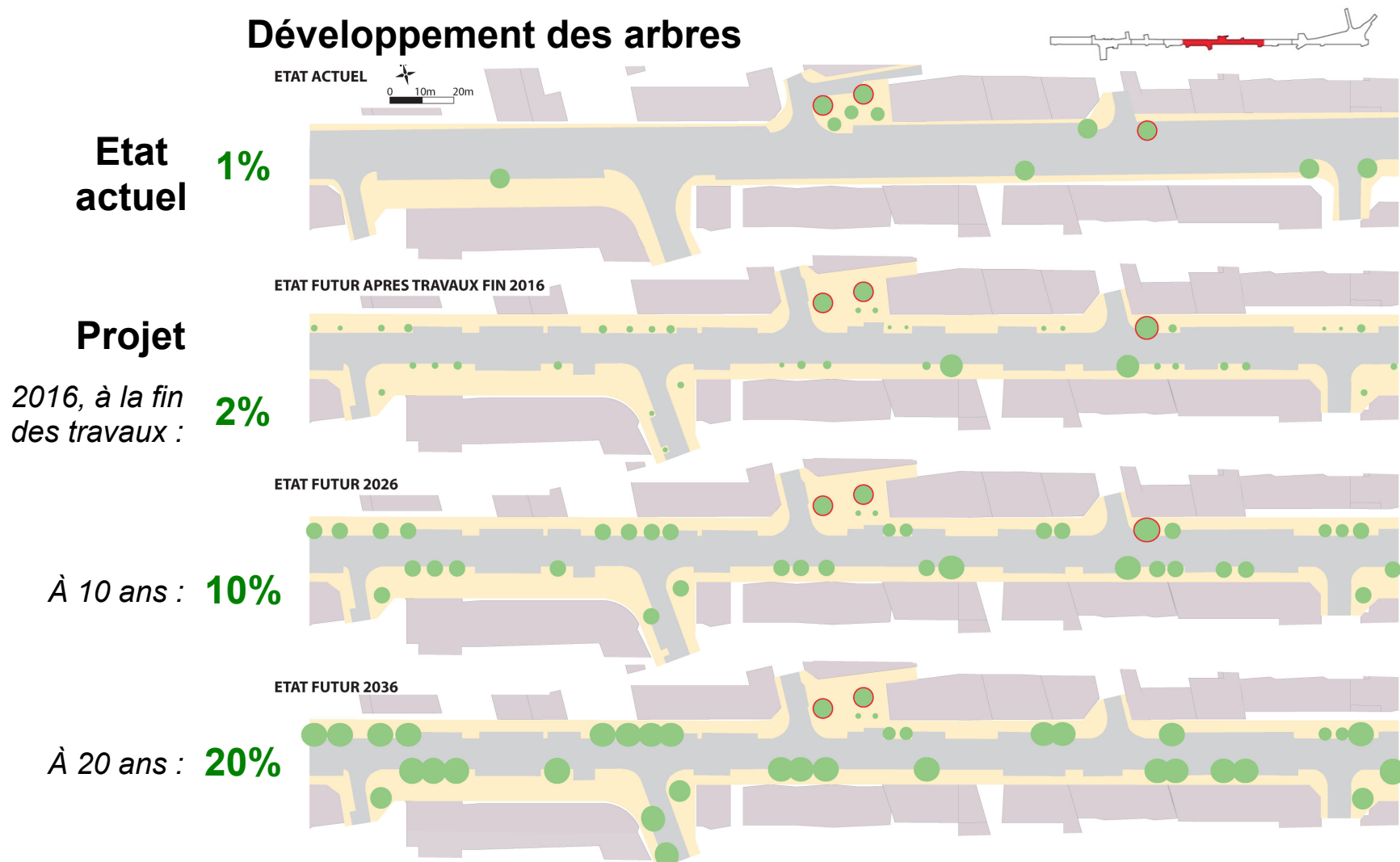


Projet

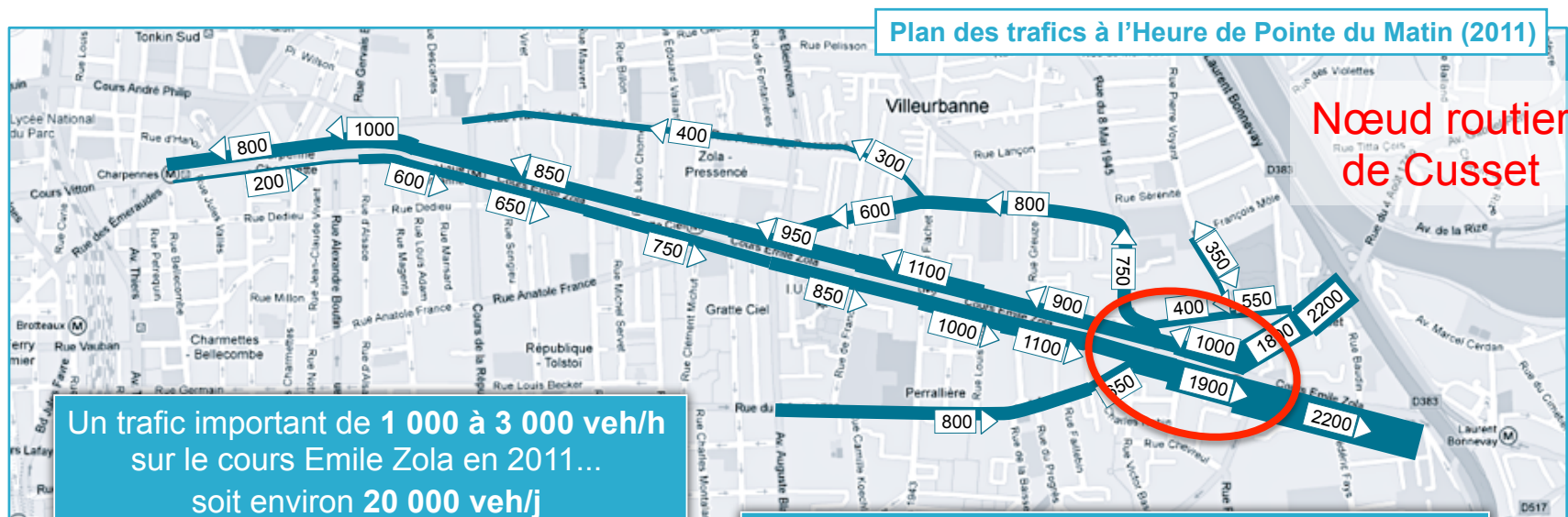


L'évolution du couvert ombragé

Développement des arbres



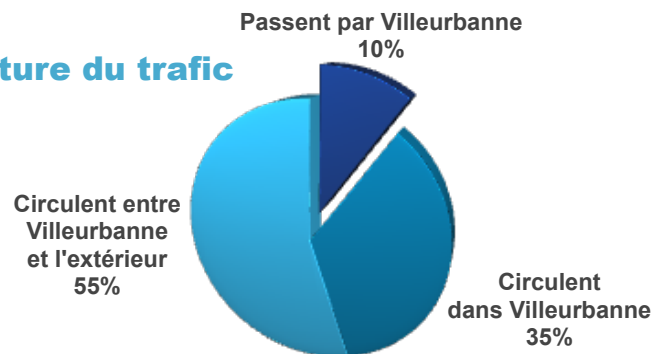
Le trafic automobile actuel sur Zola



... mais une **baisse constatée du trafic** sur le cours E. Zola entre 2008 et 2011 (et sur tout Villeurbanne) :

- Trafic journalier en baisse : -10%
- Baisse à l'heure de Pointe du Matin : -5%
- Baisse à l'heure de Pointe du Soir : -7%

Structure du trafic



Tendances générales de l'évolution des déplacements

TRAFIC : UNE EVOLUTION DES COMPORTEMENTS

- Baisse générale du trafic sur le centre de l'agglomération de l'ordre de 10 à 15% de 2007 à 2011
- De nouveaux usages : auto-partage (34 stations et 88 véhicules en 2013) & covoiturage (1 site Grand Lyon avec 4300 inscrits dont 20% covoiturent au moins 1 fois/semaine, 12 sites dédiés aux entreprises).
- Forte évolution des deux-roues motorisés de l'ordre de 10% entre 2008 et 2010 : 840 emplacements en stationnement public, +40% en 3 ans

UNE OFFRE TC RENFORCÉE

- Les déplacements TC croissent de 2% / an

2011 Atobus

2008-2014

Renforcement de l'offre :

- Prolongement métro B, T1, T2, T4
- Projet C3, T3 Rhône Express et Grand Stade

UN PLAN VÉLOS AMBITIEUX

- Le nb de vélos sur Lyon-Villeurbanne croit de 3% / an

Objectifs (PMD)	2009	2014	2020
Part des déplacements vélos :	2,5 %	5 %	7,5 %
Linéaire de réseau cyclable :	320 km	520 km	920 km

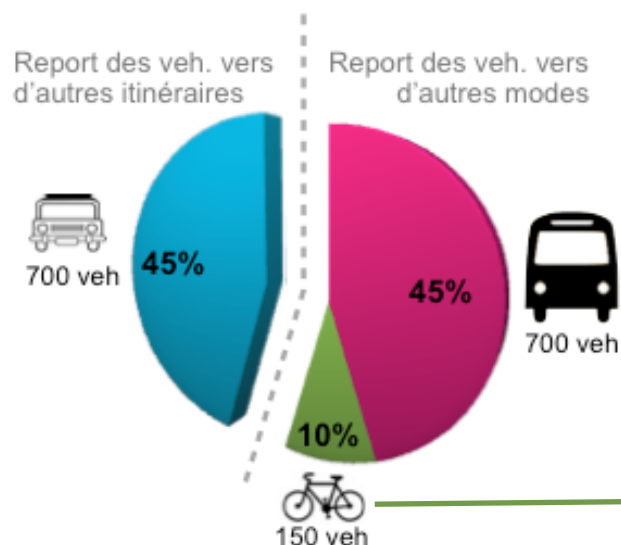
Exemple représentatif : trafic cyclable x 4,5 place C.Hernu entre 2008 et 2011 suite à la réalisation des aménagements cyclables sur Zola ouest

+ DE PLACE AUX PIETONS

- 50% des déplacements en centre-ville sont effectués à pied
- Une meilleure accessibilité (50% des carrefours équipés de feux sonores, 38% traversées piétonnes équipées pour les malvoyants, 80 % du réseau TCL est accessible aux personnes en situation de handicap en 2010)

Nœud routier de Cusset : report vers d'autres moyens de transport

1550 véhicules
à reporter à l'heure de pointe



Le projet Zola implique une réduction de **1550 véhicules** à l'heure de pointe sur le secteur Cusset soit environ 35% du trafic.

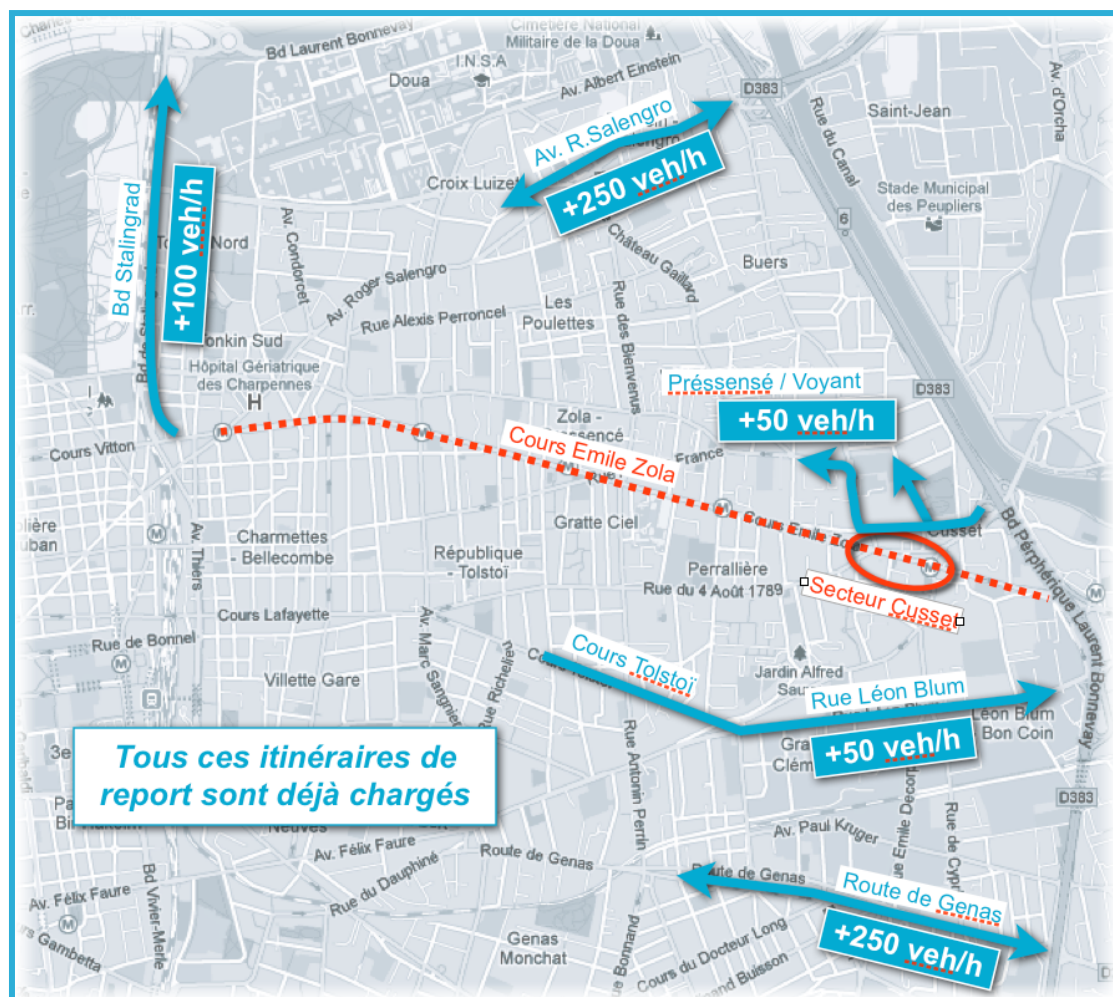


Les enquêtes ont montré que, sur ce secteur, 60% du trafic pouvaient se reporter vers les transports en commun (TC) le matin et 65% le soir.

Le report vers les TC a cependant été évalué de façon plus réaliste à 16% du trafic, soit **700 véhicules**. Ce report devrait être notamment favorisé par l'augmentation de la capacité de la ligne A et un meilleur accès au parc relais L.Bonnevay.

150 véhicules pourront également se reporter vers le vélo, ce qui correspond à une part modale de 5%, en cohérence avec le Plan Modes Doux.

Nœud routier de Cusset : report de véhicules vers d'autres itinéraires

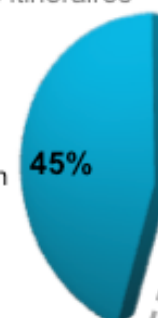


1550 véhicules
à reporter à l'heure de pointe

Report des veh. vers
d'autres itinéraires



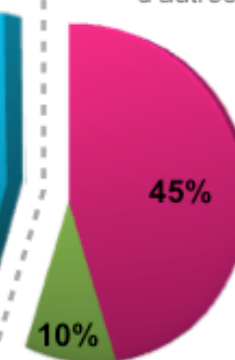
700 veh



Report des veh. vers
d'autres modes



700 veh



150 veh

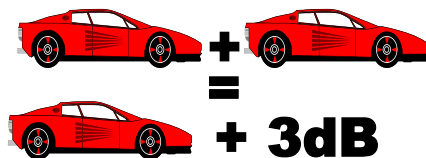
700 veh/h circulant sur le
secteur Cusset devront se
reporter vers d'autres itinéraires

Le bruit

Notions générales

Unité de mesure : dB(A)
représentatif de la
sensibilité de l'oreille
humaine

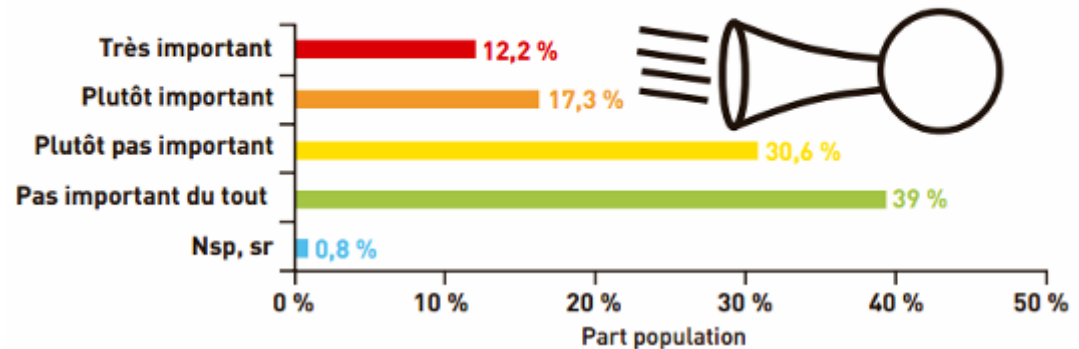
Une unité logarithmique :



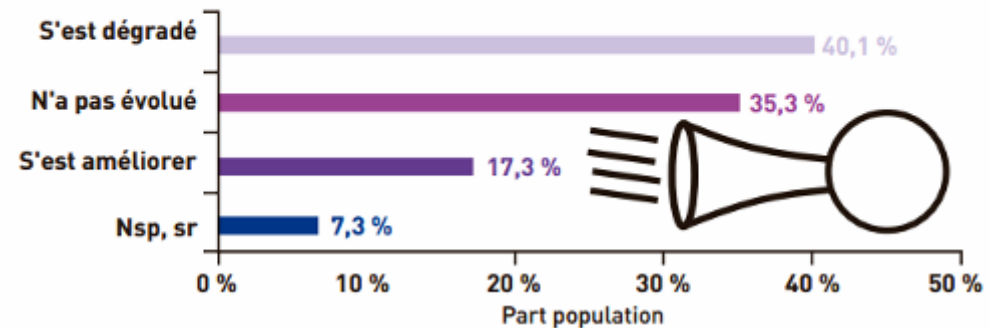
Les principaux enjeux sont :

- **sanitaires**
- **sociaux**
- **économiques**

Niveau de perception du bruit par les habitants du Grand Lyon dans leurs logements



Evolution de la perception du bruit au cours des 10 dernières années





Le bruit

L'ambiance acoustique actuelle dominée par les flux de véhicules évoluera vers une ambiance urbaine plus conviviale :

- Effets bénéfiques notables tout le long de l'axe par la réduction du trafic (sur les espaces publics et en façade)
- Nouvelle ambiance par des sons plus domestiques

Peu ou pas d'incidence des reports de trafic :

- Les variations ne sont pas significatives ($< 1\text{dB(A)}$)



La qualité de l'air

Globalement, sur Lyon/Villeurbanne

- Réduction des émissions des polluants et gaz à effet de serre mais non quantifiable
- Contribution positive au plan climat

A l'échelle du cours

- Réduction de l'ordre de 40 à 50 % des émissions de polluants de proximité (réduction des trafics et amélioration du parc automobile)
- Pas d'incidence sur les axes de report (par rapport à la situation actuelle)

● Un éclairage public performant

Un réseau et du matériel rénovés

- Réduction de la consommation d'énergie d'environ 33% grâce à des nouvelles technologies performantes
- Modulation du niveau d'éclairement pour chaque espace (chaussée, bande cyclable et trottoir)
- Réduction du niveau d'éclairement selon l'horaire



Contribution à la trame verte

La diversité des essences d'arbres

Une relative continuité du couvert arboré

Les différentes strates végétales : herbacées, arbustes, arbres

→ Contribuent à la formation de la trame verte urbaine

→ Créent un environnement propice à l'installation et au développement d'espèces animales : oiseaux, insectes pollinisateurs, papillons...



Contribution au cadre de vie

Des trottoirs plus larges, dégagés et mis à distance de la circulation automobile

Des aménagement de micro-jardins sur les surlargeurs

Le nouveau parvis de la MLIS

Une nouvelle esplanade à Cusset

→ Un cadre de vie favorable à la convivialité du cours et au lien entre les quartiers



Contribution à la santé

Des trottoirs incitant à la marche à pied et des assises permettant de se reposer

Des aménagements cyclables pour un usage du vélo au quotidien

→ Projet cohérent avec les politiques de santé publique visant la pratique régulière de l'activité physique

Couvert ombragé rafraîchissant l'air en période de canicule

→ Réduction des conséquences sanitaires liées au réchauffement climatique

Réduction du trafic automobile sur Zola

→ Amélioration du cadre de vie des riverains et des usagers du cours

A large green circle containing the text "COURS EMILE ZOLA" and "ligne de ville > ligne de vies".

COURS EMILE ZOLA
ligne de ville > ligne de vies

A large white circle containing the title "Dispositif de suivi des effets du projet".

**Dispositif de suivi des
effets du projet**

Suivi des principaux effets du projet sur une dizaine d'années

→ Les déplacements

- Automobiles et transports en commun sur Zola et les itinéraires de report
- Vélos et piétons sur Zola

→ L'accidentologie

→ Le couvert ombragé

→ Le rafraîchissement de l'air en période de canicule

Ces mesures, accompagnées d'une interprétation, feront l'objet d'une publication qui sera mise à disposition sur le site du Grand Lyon et qui donnera lieu à une présentation à l'occasion de la participation citoyenne sur les prochains tronçons de Zola

Première publication fin 2017