



# Balade urbaine rue Emile Zola, Vaulx-en-Velin

## Samedi 22 janvier 2022

### Synthèse des échanges



### Contexte

Dans le cadre de la concertation continue, le SYTRAL a organisé une balade rue Emile Zola pour présenter les décisions prises par les élus sur T9 suite à la concertation préalable et échanger avec les riverains sur les solutions d'insertion rue Emile Zola.

### Déroulé de la rencontre

Un stand a été installé rue Zola, en face de la brasserie Hôtel de Ville : il a été maintenu toute la matinée, permettant aux passants de participer à l'événement.

De 10h à 12h, une balade tout au long de la rue Zola a permis aux participants d'échanger sur les enjeux d'insertion de T9 dans le cœur commerçant de Vaulx-en-Velin.

### Participants

Au total, une trentaine de personnes ont participé à la rencontre, en balade ou sur le stand.

Parmi les participants : des membres de conseils de quartier, des habitants de Grand Vire, des habitants de la rue Zola, un habitant de la rue Dimitrov, des habitants du Pont des Planches.

*Note : les commerçants étaient par ailleurs invités à une réunion dédiée en mairie le mercredi suivant.*

Pour évoquer le projet et échanger avec les participants, étaient présents :

- Béatrice Vessiller, vice-présidente du Sytral
- Stéphane Gomez, 1<sup>er</sup> adjoint à la maire de Vaulx-en-Velin
- Régis Duvert, Conseiller délégué à l'Économie, aux Commerces, à l'Artisanat, aux Marchés forains, à l'Économie sociale et solidaire et au Tourisme



- Fatma Fartas, adjointe déléguée au quartier du centre-ville/Pré de l'Herpe, et Grand Mas/Sauveteurs-Cervelières
- L'équipe du Sytral
  - o Gautier Rouhet, directeur adjoint du développement
  - o Sandie Sinapayel, cheffe de projet T9
  - o Marion Allard, chargée de relations riverains
- L'équipe de maîtrise d'œuvre du Sytral.



# Synthèse des échanges

## Introduction

**Stéphane Gomez**, 1<sup>er</sup> adjoint à la maire de Vault-en-Velin, a introduit la rencontre en rappelant les objectifs de T9 et plus particulièrement les enjeux pour Vault-en-Velin. Il a réaffirmé l'importance de la concertation pour permettre aux habitants de s'approprier le projet d'une part et d'exprimer avis et contributions d'autres part.

**Béatrice Vessiller**, vice-présidente du Sytral, rappelle l'opportunité que représente T9 pour requalifier le centre-ville de Vault-en-Velin, et faire notamment de la rue Zola un espace agréable pour les habitants, les commerçants, les lycéens.

## Les décisions prises par les élus pour T9 suite à la concertation préalable

**Marion Allard**, chargée de relations riverains au Sytral, a présenté les grandes décisions prises par les élus suite à la concertation préalable, et notamment le tracé définitif pour T9 et les 12 stations qui le jaloneront. Elle a rappelé l'emplacement choisi pour les stations en cœur de ville de Vault-en-Velin :

- Secteur Thibaude, au niveau de la place Carmellino,
- Secteur Hôtel de ville, au droit du Centre culturel Charlie Chaplin
- Secteur Thorez/entrée du Mas du Taureau, à proximité de la piscine

Les participants ont ensuite été invités à s'exprimer sur la situation actuelle dans le cœur commerçant de Vault-en-Velin. Ils ont décrit une situation peu satisfaisante, citant :

- L'aspect accidentogène de la rue Zola, notamment au croisement avec la rue Condorcet
- La circulation importante
- Les nombreux mésusages routiers générant de l'insécurité (stationnement sauvage, rodéos, etc.)
- Les fortes nuisances sonores rue Zola
- La complexité des circulations vélos sur l'axe

## Le positionnement de la station à l'entrée de la rue Emile Zola

**Sandie Sinapayel**, cheffe de projet T9, a rappelé l'historique du développement du centre-ville, impulsé dans les années 1990 avec la volonté d'en faire une centralité forte de la ville.

Elle a ensuite expliqué le positionnement de la station d'entrée de rue Zola – qui remplacera le stationnement actuel devant le centre Charlie Chaplin et permettra ainsi la bonne interconnexion avec C3. La longueur de la station (environ 40 mètres) implique cette implantation en entrée de rue



Zola. C'était d'ailleurs un souhait exprimé lors de la concertation préalable, notamment en raison de la desserte de l'hôtel de ville et du campus.

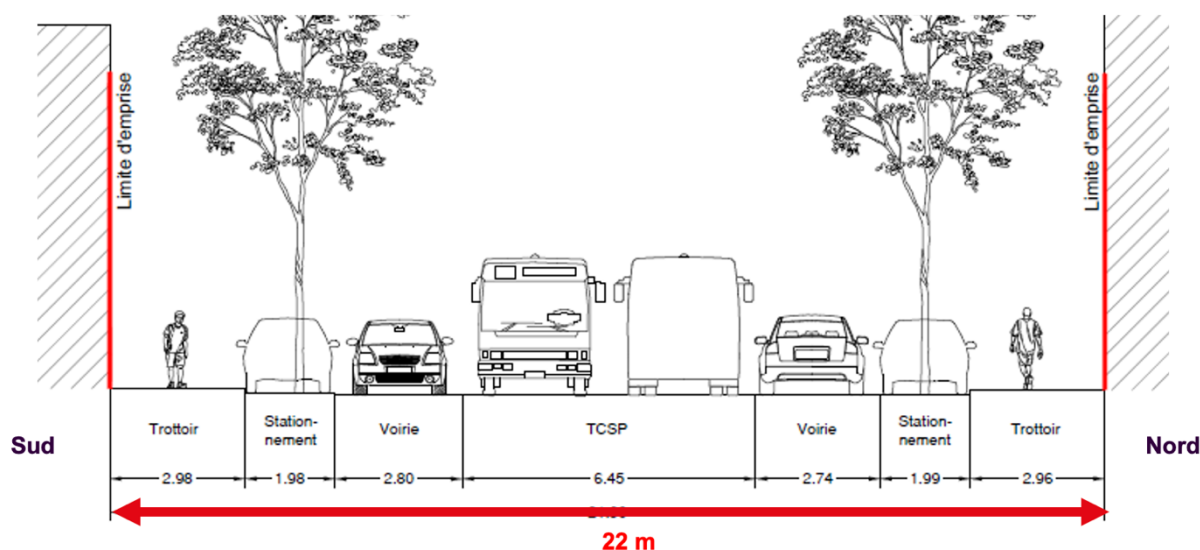
*A la demande d'un participant, elle a confirmé que les arbres étaient à cet endroit supprimés pour l'implantation de la station. D'autres arbres seront plantés dans le cadre du projet.*

*Un participant a souhaité savoir pourquoi la station n'était pas implantée au milieu de la rue Zola.*

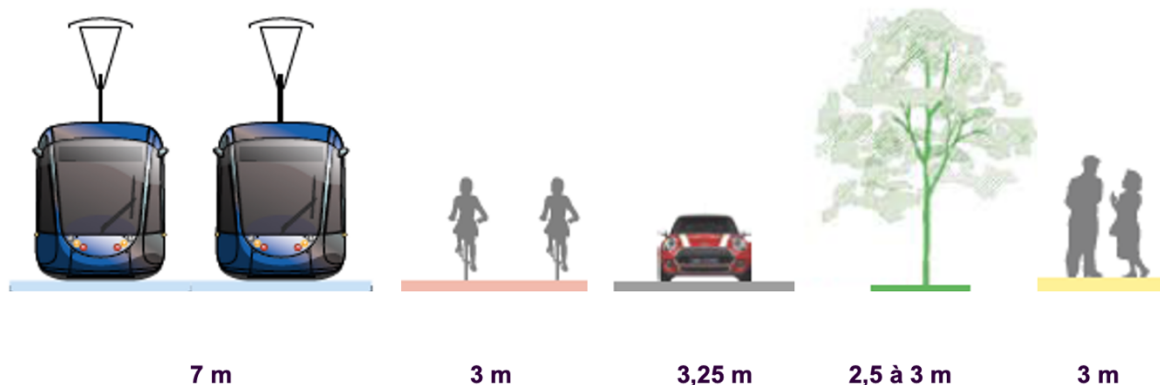
Sandie Sinapayel a expliqué que ceci était techniquement faisable mais a pointé l'effet barrière que la station, son dénivelé et son mobilier (14 m de large sur 22 m de largeur de rue) créeraient dans la rue, limitant ainsi la visibilité des commerces.

## Les enjeux d'insertion rue Emile Zola

**Sandie Sinapayel** a ensuite évoqué le profil étroit de la rue Zola : d'une largeur de 22 mètres, la rue est aujourd'hui dominée par la présence de la voiture, avec deux voies de circulation et du stationnement de part et d'autre :



**Sandie Sinapayel** a rappelé les enjeux d'insertion de chaque usage, en précisant l'emprise nécessaire :



Elle a expliqué que, dans le cadre du projet T9 :

- le stationnement ne serait pas conservé,
- C3 circulerait sur la même plateforme que T9, ne permettant pas l'engazonnement de la plateforme tramway,
- des voies cyclables confortables seront créées, ce qui répond notamment à une obligation réglementaire.

Elle a aussi évoqué la volonté de végétalisation de la rue, précisant que, pour se développer correctement, un arbre devait bénéficier d'une emprise d'environ 3 mètres.

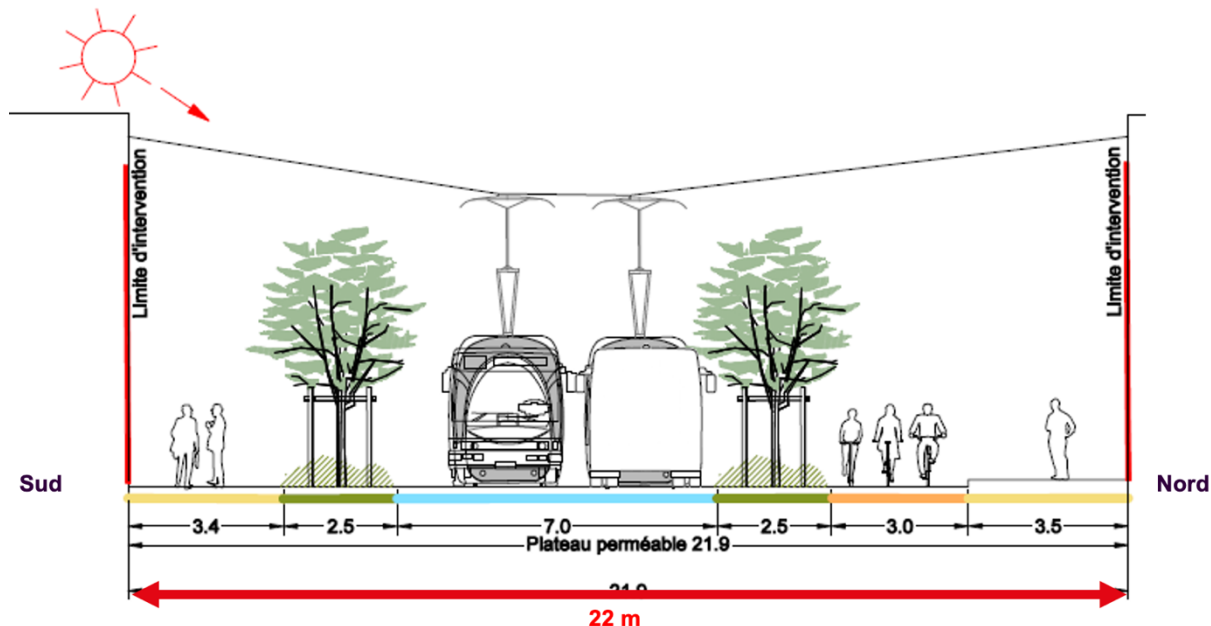
*Un participant a souligné que permettre la circulation sans le stationnement rue Zola impliquera forcément du stationnement sauvage.*

## Scénario d'insertion, sans circulation automobile

**Sandie Sinapayel** a présenté la première solution d'insertion qui consiste à rendre piéton le cœur commerçant de la rue Zola. Elle a décrit ce scénario :

- T9 + C3 circuleraient presque au milieu pour garantir l'alignement à l'arrivée de la rue Dimitrov et à la sortie de la séquence au niveau de la rue Rabelais (7 m)
- De part et d'autre, des arbres (2 x 2,5 m) et des plantations basses seraient installés.
- Pour garantir la continuité cyclable et conformément aux règles d'aménagement cyclables, les vélos bénéficieraient d'une voie large de 3 mètres côté Nord (côté Brasserie/boucherie/banques)
- De larges trottoirs (3,5 m) favoriseraient la déambulation tout en permettant l'ouverture de terrasses.

Elle a expliqué que les livraisons des commerces s'effectueraient par les rues perpendiculaires, sur des emplacements spécifiques aménagés à cet effet, ou sur des tranches horaires particulières ponctuellement sur les trottoirs.



*Les participants se sont interrogés sur l'organisation des circulations dans ce scénario. Sandie Sinapayel a confirmé que les traversées perpendiculaires de la rue Zola seraient possibles en double sens, organisées avec des carrefours à feux. Elle a affirmé que les accès riverains seront maintenus également.*

*Des participants ont questionné le maintien des autres lignes de bus.*

Sandie Sinapayel a confirmé le maintien, dans les deux sens, du C3.

Elle a expliqué que les lignes C8 et 52 seraient reconfigurées en amont de la mise en service de T9.

Béatrice Vessiller a précisé que cette restructuration du réseau de surface se ferait en concertation avec les usagers, au 2<sup>e</sup> semestre 2022 vraisemblablement.

*Des participants ont estimé que cette suppression de la voiture rue Zola la rendrait plus agréable.*

## Scénario d'insertion, avec circulation automobile

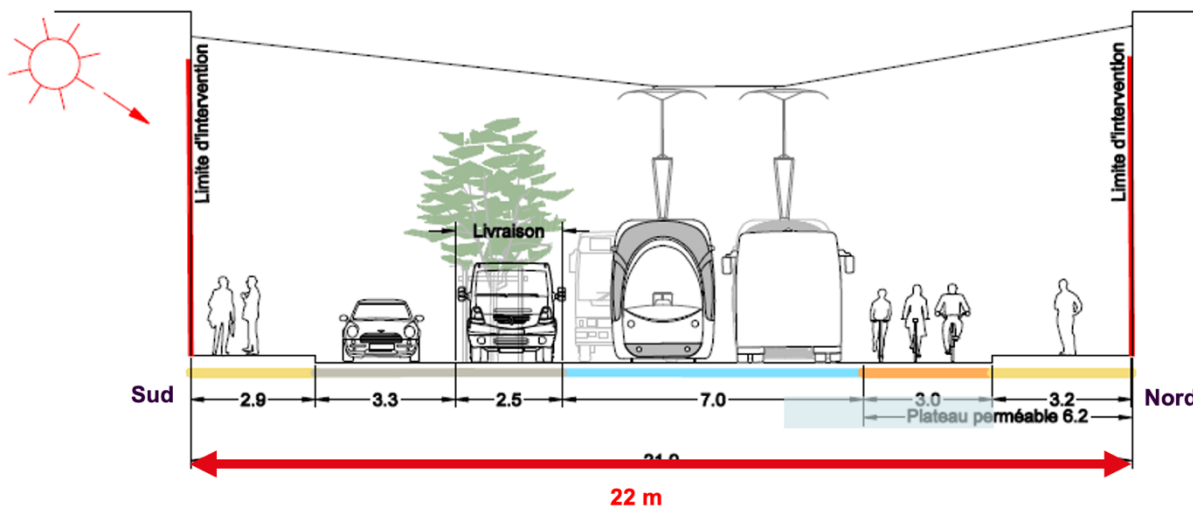
Sandie Sinapayel a présenté la seconde solution d'insertion, qui permet de maintenir un sens de circulation voiture. Elle a décrit ce scénario :

- T9 + C3 ne circuleraient pas vraiment au milieu : l'alignement à l'arrivée de la rue Dimitrov serait garanti mais T9 circulerait en zig zag à la sortie de la séquence au niveau de la rue Rabelais.
- Pour garantir la continuité cyclable et conformément aux règles d'aménagement cyclables, les vélos bénéficieraient d'une voie large de 3 mètres côté Nord (côté Brasserie/boucherie/banques).
- Les trottoirs seraient larges de quasiment 3 m comme aujourd'hui, laissant moins d'opportunité de terrasses aux restaurants.





- Une voie de circulation (3,25 m) serait maintenue côté Sud.
- Un unique alignement d'arbres serait intégré entre lesquels pourraient s'intercaler une aire de livraison sur chaque îlot.
- Le stationnement serait supprimé.



A la demande d'un participant, Sandie Sinapayel a expliqué que la station C3 située devant l'ancien Casino serait maintenue, mais déportée sur les côtés, afin de permettre aux voyageurs de monter/descendre à bord sans gêner la circulation des T9.

A la demande d'un participant, Sandie Sinapayel a expliqué que l'interface entre T9 et la ZAC Hôtel de ville était assurée, même si les projets n'avaient pas la même temporalité (le programme précis de la ZAC n'étant à ce jour pas encore finalisé).

Un participant a souhaité savoir si la plateforme de T9 serait engazonnée.

Sandie Sinapayel a expliqué que, là où C3 circule sur la plateforme, celle-ci ne peut pas être engazonnée – et c'est le cas rue Emile Zola. Elle a en revanche rappelé que rue Dimitrov, la plateforme sera engazonnée.

*En marge du sujet de la rencontre, un participant a enfin évoqué la circulation rue Dimitrov, souhaitant qu'elle reste à double sens. Il a alerté sur la limitation de la voiture dans le centre-ville élargi de Vaulx-en-Verin, estimant que cela rendrait les déplacements compliqués.*



## En synthèse

Voici ci-après les atouts et inconvénients de chacun des scénarios, exprimés par les participants :

Avantages du scénario sans circulation automobile, selon les participants	Avantages du scénario avec circulation automobile, selon les participants
<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Ce serait plus calme »</li> <li>- Sécurité</li> <li>- Apaisement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Il est nécessaire de conserver le double sens de circulation sur Zola, quitte à réduire la largeur des trottoirs »</li> <li>- Circulation plus fluide</li> </ul>
Inconvénients du scénario sans circulation, selon les participants	Inconvénients du scénario avec circulation, selon les participants
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrave à la circulation</li> <li>- Quid des bouchons ?</li> <li>- Perte des stationnements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accidentogène (voitures/tram)</li> <li>- Retards des transports en commun</li> <li>- Bruit</li> <li>- Moins d'arbres</li> </ul>

## Nos enseignements

- Un constat partagé quant à la complexité de la situation actuelle et des mésusages sur la voirie
- Des riverains plutôt enclins à apaiser la rue Emile Zola
- Des inquiétudes quant au devenir du stationnement et de la circulation sur le secteur

## Les étapes à venir pour le projet technique

- Préciser en études techniques l'insertion rue Emile Zola
- Affiner les modalités de fonctionnement des circulations avec le scénario d'insertion qui aura été retenu par les élus.

## Prochains rendez-vous de concertation sur la commune de Vaulx-en-Velin

- 01/02/2022 : réunion publique de restitution de la concertation préalable
- 02/03/2022 : stand mobile au marché du Mas du Taureau pour échanger sur l'insertion de T9 sur la Grande Ile, dont la rue Emile Zola
- 10/03/2022 : atelier de travail sur le secteur La Soie/La Balme/La Tase