

## Transformer le cœur de ville en zone de rencontre

**Attractivité – Rayonnement – Cadre de vie**

À l'heure où les grands centres commerciaux ajoutent ou amplifient la dimension divertissement, loisirs et restauration dans leur offre, nous devons permettre à notre cœur de ville de jouer sur ses atouts pour assurer son attractivité.

- ⇒ Valoriser les richesses architecturales,
- ⇒ revaloriser les rues de faible largeur, aujourd'hui sous-utilisées parce que sans attrait,
- ⇒ végétaliser le cœur de ville très minéral,
- ⇒ disposer d'un grand plateau piétonnable pour les évènements et les animations,

sont des enjeux auxquels le projet de transformer la zone 30 en zone de rencontre pourrait contribuer.

Cette transformation, pour être une réussite, devra s'appuyer sur un programme d'animation ambitieux, reposant sur la convergence des énergies municipales, commerçantes et associatives



# Les constats

---

## Constats liés au cœur de ville

- ⇒ La rue Nationale constitue un “quasi-centre commercial” à ciel ouvert.
- ⇒ Plusieurs zones commerciales se sont développées en périphérie de la ville.
- ⇒ Malgré cela, le cœur historique de Villefranche résiste et reste pour le moment attractif
- ⇒ Les grands centres commerciaux intègrent de plus en plus à l’offre commerciale des prestations de restauration, de loisirs et de divertissement.
- ⇒ Des lieux de convivialité et des lieux festifs, notamment à destination des jeunes, tendent à s’éloigner du cœur de ville, notamment vers l’écoquartier Monplaisir (cinémas, Ninkasi et Wynwood...) faisant de ce lieu un nouveau point de fixation pour la vie nocturne... et peuvent être demain, avec les terrasses et le parc, une nouvelle destination familiale.
- ⇒ Sans innovation l’attractivité du centre-ville ne peut que diminuer.

## Constats liés à la zone 30

Le cœur de la ville historique a été transformé en zone 30 en fin de mandat 2008-2014, pour apaiser le centre-ville. Cela s’est traduit par la limitation de la vitesse et par le rétablissement des priorités à droite.

Le projet n’est pas abouti :

- ⇒ Peu de rues ont été aménagées dans la perspective de limiter naturellement la vitesse.
- ⇒ La voirie ne présente pas de particularité distinctive permettant de voir que l’on est dans une zone 30, exceptés les panneaux d’entrée dans la zone et quelques ralentisseurs.
- ⇒ Les doubles sens cyclables ont été exclus et les aménagements pour les cyclistes sont peu développés, notamment dans la traversée est-ouest.
- ⇒ Du fait de sa grande largeur, la rue Nationale est peu adaptée à une piétonnisation totale, en dehors des quelques périodes de grande affluence ; elle paraîtrait déserte si les piétons aujourd’hui concentrés sur les trottoirs devaient occuper toute la largeur de la rue.
- ⇒ Les autres rues du cœur de ville, notamment les parallèles à la rue Nationale seraient plus adaptées à la piétonnisation, mais elles ne sont pas aujourd’hui très dynamiques du point de vue commercial, ce qui en limite l’intérêt. En l’état, les trottoirs y sont généralement étroits et ne laissent que peu de place aux piétons, ce qui réduit leur attrait.
- ⇒ Par ailleurs le cœur de ville historique, est très minéral, il laisse peu de place aux espaces verts.

### Note

Dans ce constat, il ne s’agit pas d’opposer les quartiers (Monplaisir VS rue Nationale), ni de contester la tentative d’étirer le centre-ville au-delà de la voie ferrée. Nous plaçons au contraire pour le développement de centre de vie et d’animation dans tous les quartiers. Il s’agit juste de sauvegarder et d’améliorer l’attractivité du cœur de ville historique.

## Les enjeux du projet

---

### **Animer le centre-ville**

Le choix de la première phase d'aménagement vise à constituer une grande zone comprenant un morceau de la rue Nationale, la rue de la Sous-Préfecture, la place des Marais et la place des Arts.

Cette zone pourrait être piétonnisée à la demande pour organiser des manifestations et des animations dans le cœur de ville, à l'initiative de la commune, des organisations de commerçants ou des associations.

La récurrence des animations pourra être un facteur d'attractivité important, tant pour la population de la ville que pour la zone de chalandise du cœur de ville. Un programme d'animations annuel pourrait permettre de communiquer sur l'ensemble de notre bassin de vie, et pourquoi pas, vers la métropole de Lyon, afin d'attirer de nouveaux usagers.

Ce serait un atout pour nos commerçants.

### **Valoriser le cœur de ville**

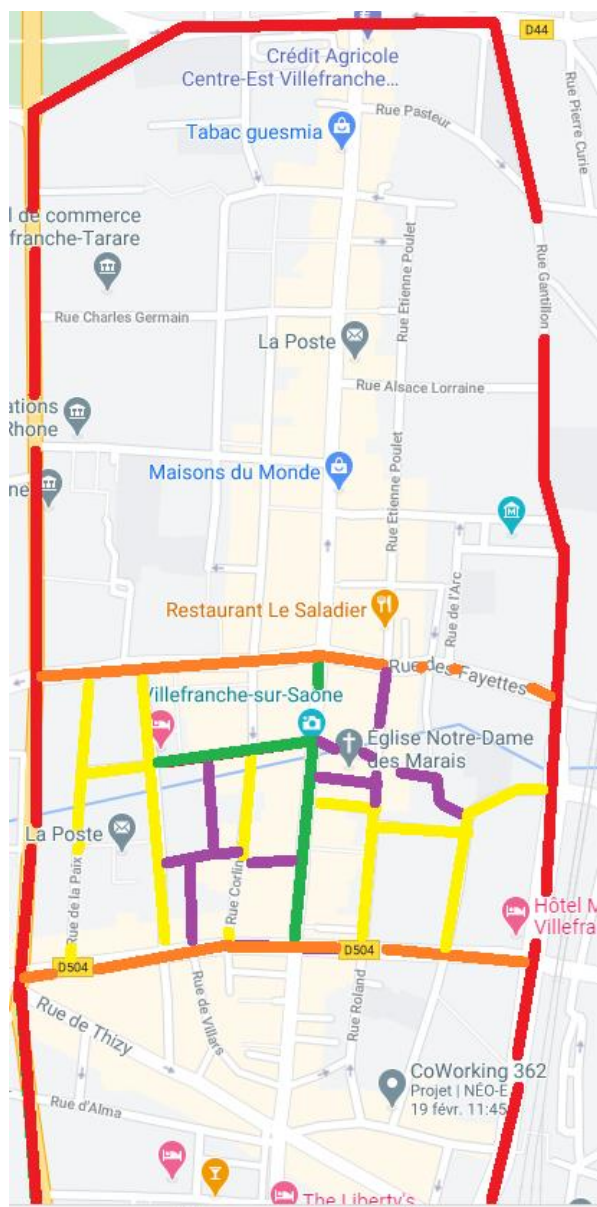
Plus que dans le passage en zone de rencontre, ce sont les aménagements ultérieurs de voirie qui valoriseront le cœur de ville en le rendant plus agréable pour les habitants et pour les visiteurs, notamment dans les rues de faible largeur. La première phase proposée ici permettra de tester ces aménagements en vue de leur déploiement progressif sur le reste des rues similaires de la zone 30 actuelle.

### **Donner la priorité aux modes doux**

Dans la zone de rencontre, les piétons sont prioritaires et il n'est pas besoin de prévoir des aménagements pour les cyclistes, puisqu'ils circulent à la même vitesse (voire plus vite) que les automobiles.

Les aménagements proposés auront pour conséquence de limiter naturellement la vitesse de circulation automobile.

# Le projet



Le projet consiste à transformer progressivement l'actuelle zone 30 en zone de rencontre.

Une première tranche de transformation est présentée ci-contre.

En rouge, le périmètre de la zone 30 actuelle.

L'aménagement proposé est délimité à l'ouest par le boulevard Jean JAURES, à l'est par le Boulevard Louis BLANC, au nord par la rue des FAYETTES et la rue Paul BERT, et au sud par l'avenue Victor HUGO. Dans ce secteur :

- ⇒ En violet, les zones piétonnes actuelles dans la première tranche d'aménagement de la zone de rencontre.
- ⇒ En jaune et vert, les rues qui passeraient d'un statut de zone 30 à celui de zone de rencontre.
- ⇒ En orange, des voies de transit est-ouest qui pourraient être aménagées en zone de rencontre également.

Le projet proposé est concentré sur une zone facile à valoriser par des animations.

Dans ce dossier nous n'avons pas traité des rues Gambetta/Bernard à l'ouest et des rues Gantillon/Blanc à l'est qui sont pour l'heure des rues de transit comme de desserte.

## Conséquences du projet

---

### **Un projet progressif et un coût d'entrée limité**

Dans un premier temps, la transformation de la zone proposée en zone 30 a surtout une conséquence réglementaire : inverser la priorité entre les automobiles et les piétons dans l'usage de la chaussée.

Le coût de mise en place initiale serait très limité ; il consisterait essentiellement dans la pose des panneaux de signalisation et dans une campagne de sensibilisation.

De prime abord, il ne change rien en termes de circulation (les automobiles conservent les mêmes accès), ni en termes de stationnement.

### **Aménagement progressif des rues de faible largeur de la zone**

Le changement de statut de la zone permettra de penser la transformation des rues de faible largeur (Corlin / Roland / sud de la rue de la République...). Celle-ci peut ainsi être réaménagée comme des rues piétonnes (ce qu'elles ne seraient pas), sans distinction entre la chaussée et le trottoir (suppression des trottoirs), puisque les piétons pourront marcher sur la chaussée.

Cela permettra aussi de travailler sur les frontages (zones situées en pied des façades et le trottoir ou la chaussée), et de verdier une partie de la ville très minérale.



La valorisation des rues de faible largeur pourrait permettre éventuellement d'y développer des activités commerciales et/ou de loisirs.

Ces aménagements conduiront nécessairement à se poser la question du nombre de places de stationnement dans ces rues, essentiellement pour les riverains.

# Points de débat

---

## Statut des rue traversantes Est-Ouest

Faut-il ou non inclure la rue Victor Hugo, la rue Paul Bert et la rue des Fayettees dans la zone de rencontre ?

Les intégrer aurait pour conséquence :

- ⇒ d'y ralentir un peu la circulation (priorité aux piétons), mais d'assurer aussi la sécurité de ces mêmes piétons.
- ⇒ de résoudre la question des équipements cyclables pour la traversée est-ouest du cœur de ville, puisqu'avec une limitation à 20 km/h, vélo et automobile se déplacent sensiblement à la même vitesse.
- ⇒ de supprimer les feux aux deux intersections avec la rue Nationale : en période d'affluence, les traversées de piétons ralentiraient la circulation, dans les autres périodes, cela éviterait de faire attendre les automobiles aux feu alors qu'il n'y a pas/peu de circulation.

Nous pensons que ces rues devraient être intégrées dans le projet. Cela vaut dans un premier temps pour la rue Victor Hugo qui mériterait d'être refaite en agrandissant les trottoirs sur toutes les portions où elle à deux voies (partout si l'on consent à n'y autoriser le stationnement que d'un seul côté ou d'organiser le stationnement en épi).

La rue Paul Bert, qui a jusqu'à trois voies sur la portion est, pourrait être rétrécie ~~pour être~~ et être végétalisée davantage à l'intersection rue Nationale, et favoriser le stationnement en épi le long de l'esplanade Paul Bert.

## Lien entre cœur de ville et écoquartier Monplaisir

Articuler ces deux quartiers mitoyens qui ont vocation à attirer des usagers extérieurs est une évidence. Il vaut mieux travailler leur complémentarité que leur concurrence.

La difficulté est de les relier pour les piétons.

Trois solutions au moins seraient possibles :

1. La plus évidente, via la rue des Fayettees. Mais cette rue est étroite et c'est la rue traversante est-ouest pour la circulation automobile. Faut-il, dans ce cas, en faire une artère à fort trafic piétons ?
2. La seconde est d'utiliser la rue des Jardiniers, le square de Buhl et la place des Marais (d'où l'intérêt d'intégrer la rue des Jardiniers à la zone de rencontre).
3. La troisième est d'aménager les berges du Morgon et de passer sous la route.

# Point de repères

(Source principale : CEREMA – Aménager des rues apaisées - Septembre 2020)

L'article R.110-2 du Code de la route définit les différents types de voies		
Zone 30	Zone de rencontre	Aire piétonne
« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »	« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »	« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

Zone 30	Zone de rencontre	Aire piétonne
Elle est une rue classique, les voitures circulent sur la chaussée, les piétons sur les trottoirs. La priorité de ces derniers est relative (si les passages piétons restent la norme).	Elle donne la priorité aux piétons qui peuvent se déplacer (mais pas stationner) sur la chaussée. Ils sont prioritaires sur tous les véhicules.	Elle est dédiée au piéton qui y occupe tout l'espace et s'y déplace sans contrainte. Le cycliste est autorisé à y circuler (mais le piéton est prioritaire). La présence des véhicules motorisés y est strictement limité.
<b>Principes clés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Redonner de l'espace aux piétons et à la vie locale, en réduisant au minimum les espaces de circulation motorisée</li> <li>↳ Améliorer le cadre de vie, en créant des espaces de repos, de nature, de déambulation</li> <li>↳ Faciliter la traversée des piétons tout au long de la rue, en limitant les passages piétons</li> <li>↳ Favoriser la circulation des vélos en généralisant le double sens cyclable</li> <li>↳ Améliorer la visibilité, en favorisant la gestion des intersections par priorité à droite</li> </ul>	<b>Principes clés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et non celle d'un piéton sur la chaussée</li> <li>↳ Améliorer le cadre de vie avec des espaces de repos, de nature, de déambulation</li> <li>↳ Limiter le stationnement et l'organiser sur des emplacements matérialisés</li> <li>↳ Ne pas compartimenter les espaces, laisser les affectations libres, la possibilité d'évoluer et d'avoir plusieurs types d'utilisateurs sur un même espace</li> </ul>	<b>Principes clés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Améliorer le cadre de vie avec des espaces de repos, de nature, de convivialité, offrir un espace de détente, un espace récréatif</li> <li>↳ Traiter l'espace pour faciliter les déplacements des piétons et favoriser l'animation urbaine</li> <li>↳ Prendre en compte la présence des cyclistes en leur offrant des espaces de stationnement organisés</li> </ul>

Ce qui est fait dans les aménagements actuels de la zone 30

Ce qui est partiellement fait dans les aménagements actuels de la zone 30

Ce qui n'est pas fait dans les aménagements actuels de la zone 30