

CONCERTATION PREALABLE DU 18 DECEMBRE 2015 AU 17 FEVRIER 2016

VENISSIEUX - LE PUISOZ : OPERATION D'ACCESSIBILITE



Dossier de présentation du projet

SOMMAIRE

I.	DÉVELOPPEMENT DU SITE DU PUISOZ	4
I.1.	Rappel des enjeux	4
I.2.	Situation de l'opération d'accessibilité	5
I.3.	Desserte actuelle du site	6
I.4.	Objectifs du dispositif d'accessibilité	15
II.	DISPOSITIF D'ACCESSIBILITE VP	16
II.1.	Démarche des études réalisées	16
II.2.	Données et hypothèses prises en compte	17
II.3.	Organisation des stationnements	21
II.4.	Définition du dispositif d'accessibilité VP	22
II.5.	Dimensionnement du dispositif d'accessibilité VP	23
III.	DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE : TRAVAUX ENVISAGÉS.....	28
III.1.	Garantir les accès véhicules en limitant les impacts sur la circulation	29
III.2.	Préserver les transports en commun.....	30
III.3.	Favoriser les modes doux.....	31
IV.	COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX.....	32
V.	CALENDRIER PRÉVISIONNEL	33

AVANT-PROPOS

Le dispositif d'accessibilité* au site du Puisoz repose sur l'intervention d'un ensemble d'acteurs impliqués, notamment :

- la commune de Vénissieux,
- le SYTRAL,
- la Métropole de Lyon (et précédemment la Communauté urbaine de Lyon et le Conseil général du Rhône),
- les enseignes Leroy Merlin, IKEA et Carrefour.

Ce dispositif a été élaboré collectivement dans un souci de cohérence, de performance et de moindre gêne, les travaux d'accessibilité correspondants (travaux extérieurs au site du Puisoz) étant prévus intégralement sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon.

Conformément à la réglementation, la Métropole de Lyon conduit ainsi pour ces travaux une concertation préalable au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation fait suite à la concertation préalable sur l'opération d'aménagement du site du Puisoz conduite par la Métropole de Lyon entre juillet et septembre 2015.

La présente concertation se déroule de la manière suivante :

- **Objet :**
 - Dispositif d'accessibilité
 - Travaux envisagés

- **Dates :**
 - Du 18 décembre 2015 au 17 février 2016 : dossier déposé à la Métropole de Lyon, dans les communes de Vénissieux et Lyon 8^{ème} et sur la page web de la Métropole de Lyon dédiée au projet (www.grandlyon.com rubrique « une métropole de projets »)
 - Une réunion publique organisée **début 2016** (date et horaire à préciser) à l'Hôtel de Ville de Vénissieux - 5 avenue Marcel Houël - 69200 Vénissieux

* le terme *accessibilité* désigne l'ensemble des infrastructures de déplacements (routières, transports en commun, cyclables, piétons) permettant l'accès au site

I. DÉVELOPPEMENT DU SITE DU PUISOZ

I.1. Rappel des enjeux

Le site du Puisoz est identifié au **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) comme un secteur stratégique de développement, au regard :**

- de sa situation d'entrée de ville jouxtant le pôle de Parilly, en limite du boulevard Laurent Bonnevey ;
- de sa localisation à proximité de sites de développement, identifiés à l'horizon 2030, dont ceux de Carrefour Vénissieux et Saint Jean Industries ;
- de son envergure : ce site d'environ 20 hectares, délimité au nord par le boulevard Laurent Bonnevey, à l'ouest par le boulevard Joliot Curie, au sud par le boulevard Marcel Sembat et les lycées Seguin et Sembat, à l'est par l'avenue Jules Guesde, appartenant en quasi-totalité à Lionheart (filiale de l'immobilière Leroy Merlin France), constitue l'un des derniers grands secteurs vierges mutables de l'agglomération ;
- de son niveau de desserte, au carrefour de plusieurs lignes majeures de transport en commun et donnant sur le boulevard Laurent Bonnevey, dans un environnement fortement générateur de trafic automobile.

Le projet de développement du site du Puisoz doit répondre aux **objectifs principaux suivants :**

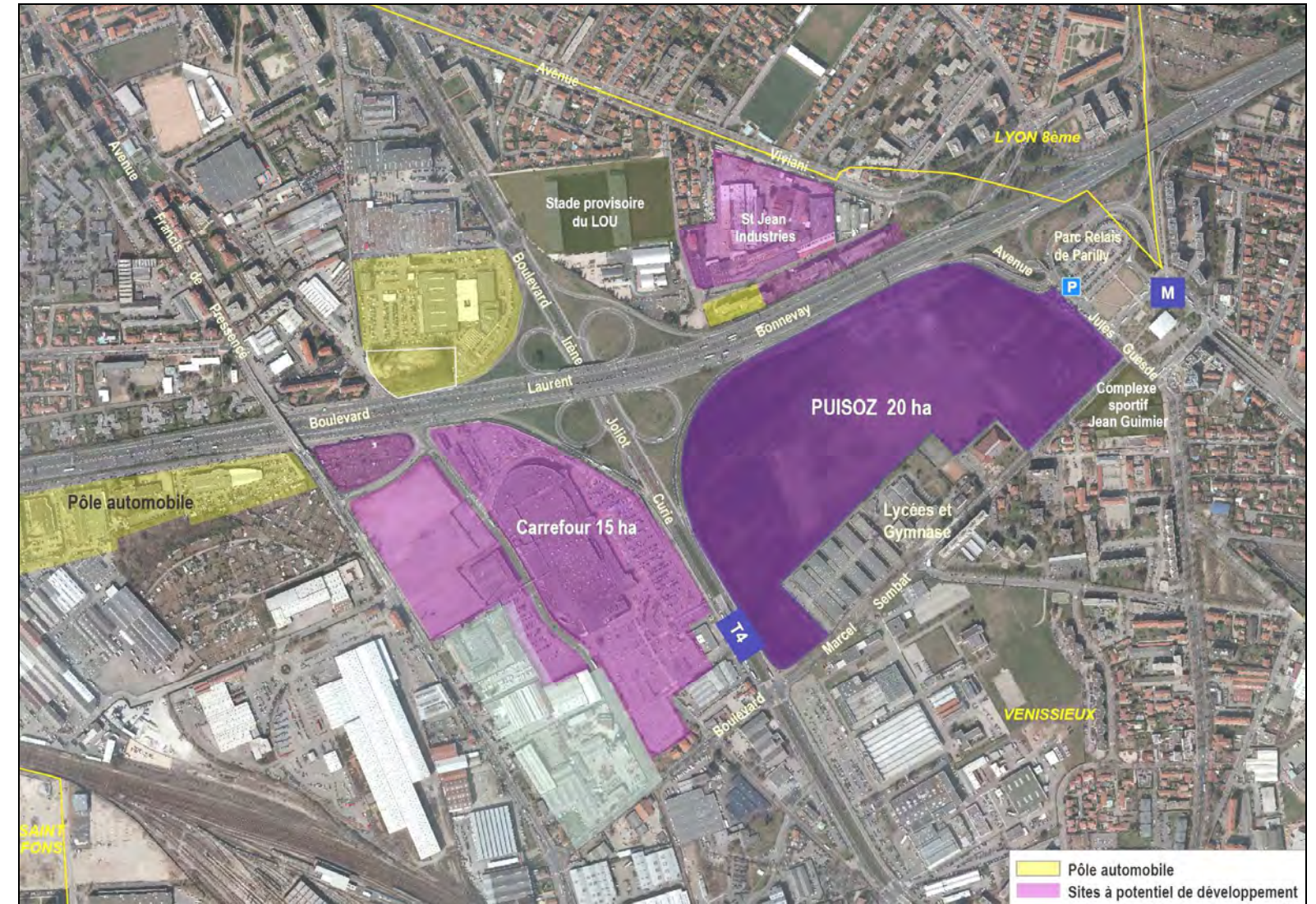
- **accueillir des équipements commerciaux structurants à l'échelle de l'agglomération**, dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble et d'une programmation mixte liant habitat, locaux tertiaires et d'activités, espaces publics, etc.,
- **constituer une véritable agrafe urbaine** entre les communes de Vénissieux, Lyon 8^e et le parc de Parilly,
- **contribuer à la création d'une polarité urbaine autour du pôle multimodal de Parilly.**

Le programme prévisionnel de construction envisagé, d'environ 180 000 m² de surface de plancher (SP) comporte :

- la construction d'un pôle commerçant d'environ 67 000 m² de SP constitué des enseignes Leroy Merlin et IKEA, d'une moyenne surface, de restaurants, de commerces et services de proximité en rez-de-chaussée d'immeubles,
- la création de locaux à vocation tertiaire (environ 23 000 m² de SP), la création d'une offre hôtelière (environ 4 000 m² de SP), d'un parc d'activités (environ 4 000 m² de SP),
- la réalisation d'environ 57 000 m² de SP de logements (habitat spécifique et logements familiaux),
- un foncier d'une capacité d'environ 2.5 ha correspondant à environ 25 000 m² de SP pouvant accueillir un équipement d'agglomération.

Le projet apportera également une réponse aux besoins en équipements de proximité (création de classes, crèche, etc.) générés par l'opération.

Le projet s'appuie sur une trame d'espaces à vocation publique, d'environ 6 hectares, nouvellement créés.



Site du Puisoz et secteurs de développement environnants

I.2. Situation de l'opération d'accessibilité

La réalisation du projet de développement du site du Puisoz nécessite la **création d'infrastructures de déplacements** (routières, transports en commun, cyclables, piétons) **permettant l'accès au site, qui constituent l'opération d'accessibilité au site du Puisoz.**

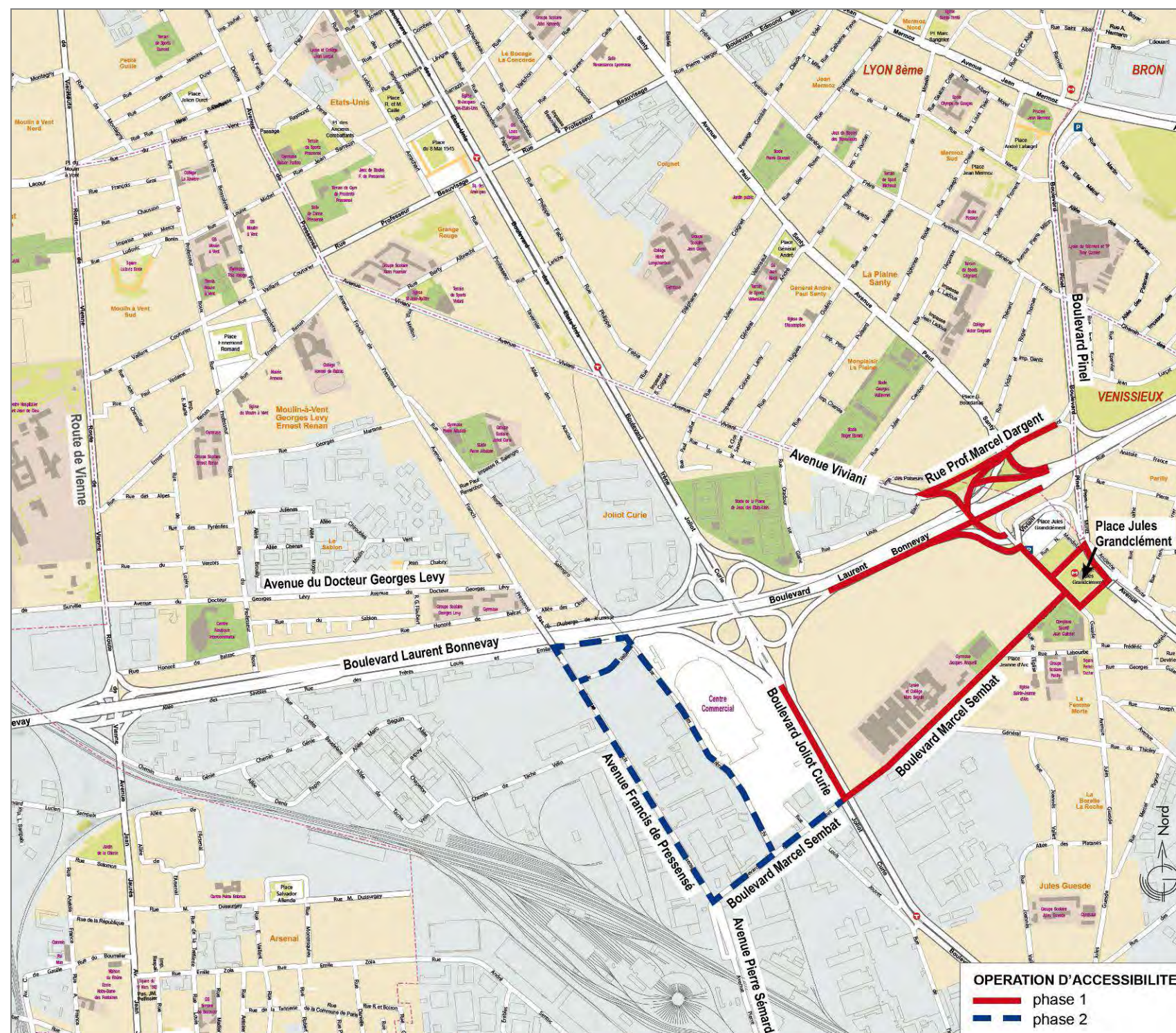
L'opération d'accessibilité, soumise à concertation préalable, est située au nord-est de la commune de Vénissieux. Elle est délimitée :

- au nord, par l'avenue du Docteur Georges Lévy, le boulevard Laurent Bonnevey et la rue du Professeur Dargent,
- au sud, par le boulevard Marcel Sembat et la place Jules Grandclément,
- à l'ouest, par la route de Vienne et l'avenue Francis de Pressensé,
- à l'est par la place Grandclément et le boulevard Pinel.

Cette opération d'accessibilité est décomposée en 2 phases :

- phase 1: infrastructures à créer en accompagnement des premières commercialisations du projet Puisoz ;
- phase 2: infrastructures dont la mise en œuvre est liée à l'impact du projet Puisoz sur le fonctionnement du site de Carrefour et au développement de l'agrafe sud Bonnevey*.

* l'agrafe sud Bonnevey regroupe l'ensemble des projets de développement situés de part et d'autre du boulevard Laurent Bonnevey entre l'avenue de Pressensé et l'échangeur de Parilly, à savoir : site du Puisoz, site de St-Jean Industries et foyers, terrain ex-auberge de jeunesse et site de Carrefour (cf. cartographie p 18 du présent document)



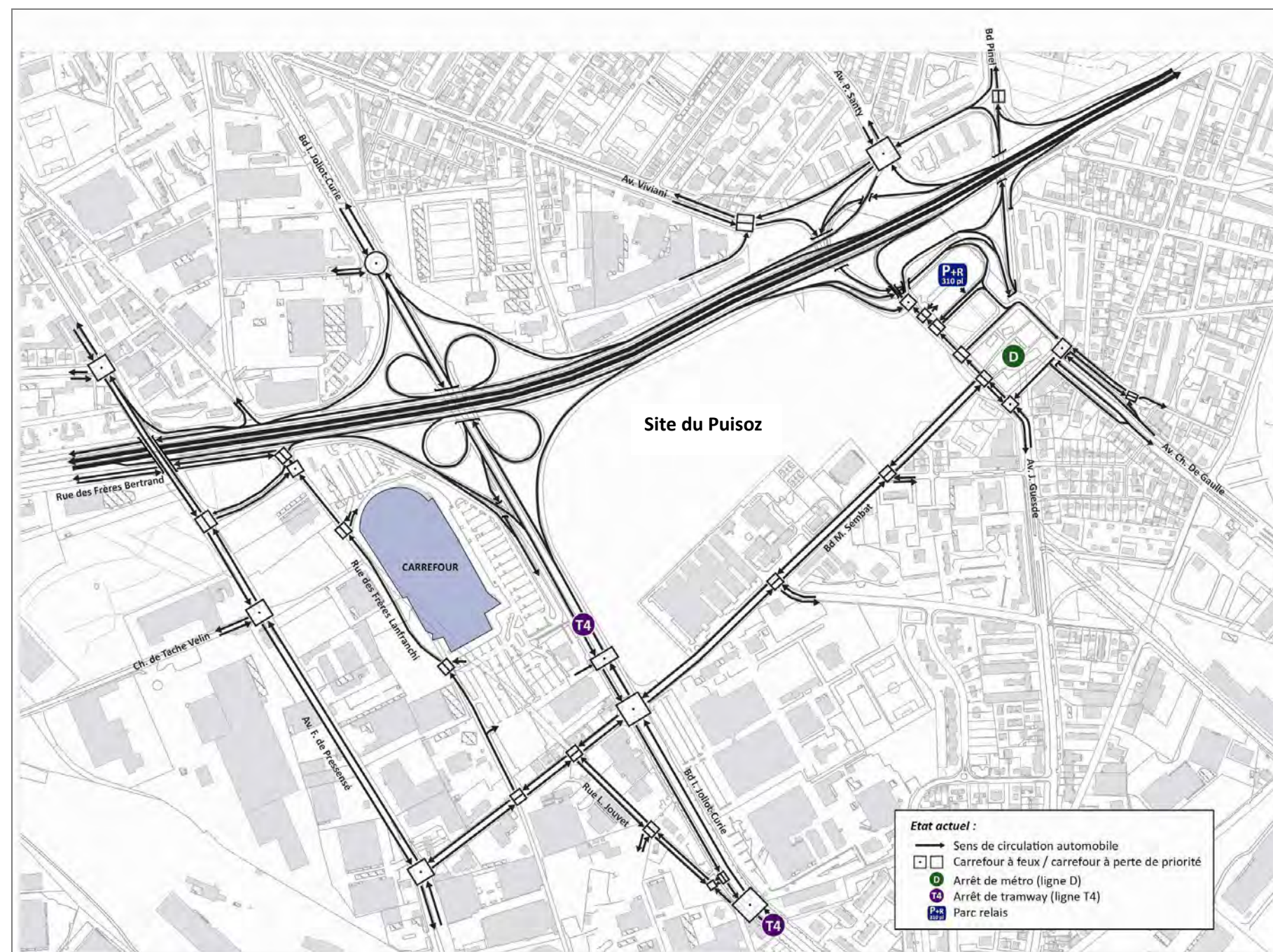
Périmètre de l'opération d'accessibilité soumise à concertation préalable

I.3. Desserte actuelle du site

Infrastructures routières

Un réseau existant de voiries publiques clairement hiérarchisées existe autour du site du Puisoz :

- voirie d'agglomération, reliant les grands pôles de l'agglomération lyonnaise : le boulevard Laurent Bonnevey (ou boulevard périphérique), au nord ;
- voiries de maillage entre polarités permettant la traversée du boulevard Laurent Bonnevey : le boulevard Joliot Curie et l'avenue Francis de Pressensé, à l'ouest, l'avenue Charles de Gaulle et l'avenue Viviani, à l'est ;
- voiries inter-quartiers distribuant les différents quartiers de la commune de Vénissieux : le boulevard Marcel Sembat, au sud, et l'avenue Jules Guesde, à l'est.



Infrastructures routières actuelles de desserte du site

Les principales caractéristiques des voies ceinturant le site du Puisoz sont les suivantes :

- **le boulevard Laurent Bonnevey (boulevard périphérique) et ses collectrices (contre-allées)**

Axe structurant de l'agglomération lyonnaise, il constitue la première ceinture de contournement de Lyon, reliant l'autoroute A7, l'autoroute A6 (via le boulevard périphérique nord de Lyon BPNL), l'autoroute A42 et l'autoroute A43.

Cet axe majeur permet d'assurer des liaisons intercommunales.

Au droit du périmètre du site du Puisoz, le boulevard Laurent Bonnevey dessert les communes de Lyon et Vénissieux via deux échangeurs proches, de configuration autoroutière : l'échangeur de la Porte des États-Unis, raccordé au boulevard Joliot Curie, et l'échangeur de la Porte de Parilly, raccordé aux avenues Viviani et Paul Santy, au boulevard Pinel, à la place Jules Grandclément et à l'avenue Charles de Gaulle.

Ces deux échangeurs sont complexes et présentent un manque de lisibilité, compte tenu des échanges nombreux (bretelles en grand nombre et dans des configurations géométriques limites par rapport aux réglementations et normes en vigueur, systèmes de collectrices ou contre-allées). Ils ont en outre un impact fort en termes d'emprise.



Boulevard Laurent Bonnevey sens ouest-est

- **le boulevard Joliot Curie**

Prolongé par le boulevard des États-Unis au nord sur la commune de Lyon, il s'agit d'un axe stratégique majeur à l'échelle large Lyon - Vénissieux.

Cet axe est un « axe flux » qui ne présente que peu d'usages piétons ou de proximité, du fait d'un très fort effet de coupure entre l'ouest et l'est (échangeur de la Porte des États-Unis, grandes emprises monofonctionnelles telles que le centre commercial Carrefour, le site du Puisoz et les autres îlots économiques).

Il traverse le boulevard Laurent Bonnevey en passage inférieur.



Boulevard Joliot Curie direction vers Lyon 8ème (vers le nord)

- **le boulevard M. Sembat**

Cet axe, d'environ un kilomètre de longueur, relie l'avenue F. de Pressensé à la place Jules Grandclément.

Il dessert la zone d'activités du Génie, les équipements d'enseignement situés de part et d'autre de l'axe, ainsi que les quartiers d'habitation sud Parilly.



Boulevard Marcel Sembat (entre boulevard Joliot Curie et place Jules Grandclément)

- **le secteur de Parilly**

Il s'étend au nord et au sud du boulevard Laurent Bonnevey.

Ce secteur présente une forte densité urbaine et d'usages (résidentiel, métro, équipements, parc).

Le quartier est segmenté par l'infrastructure du boulevard Laurent Bonnevey qui est franchie en passage inférieur : au nord, l'avenue Viviani, l'avenue Paul Santy et le boulevard Pinel, et au sud, l'avenue Jules Guesde, la place Grandclément et l'avenue Charles De Gaulle avec un passage inférieur sous la place Grandclément.

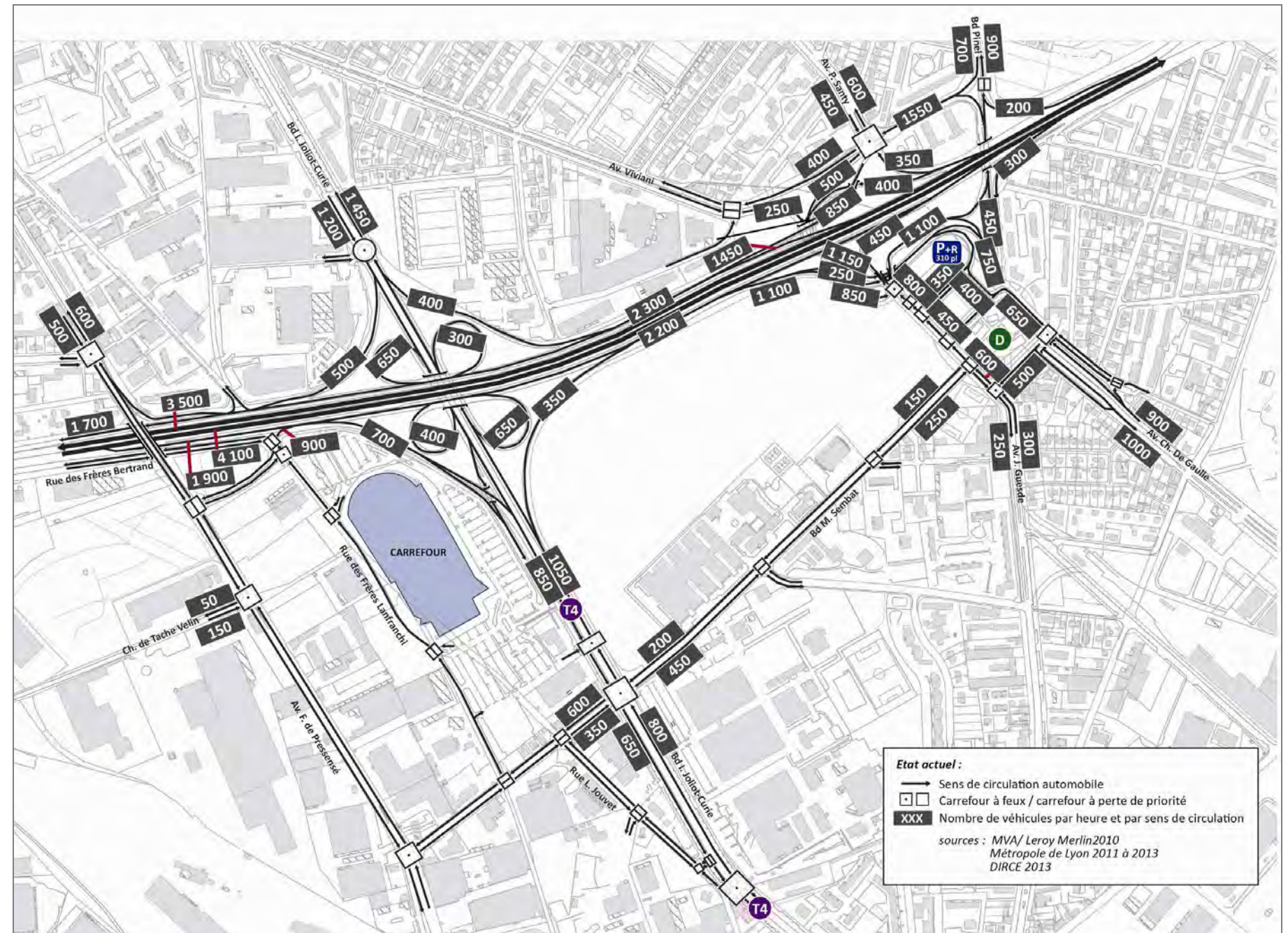


Place Jules Grandclément

Niveaux de trafics actuels - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

Le boulevard Laurent Bonnevey apparaît comme l'axe le plus chargé de la zone d'étude, avec des trafics de l'ordre de 2 200 à 2 300 véhicules par heure et par sens de circulation au droit du site du Puisoz.

Le boulevard Joliot Curie et l'avenue Charles de Gaulle sont les axes les plus chargés après le boulevard Laurent Bonnevey, avec des trafics de l'ordre de 850 à 1 050 véhicules par heure et par sens de circulation au droit du site du Puisoz.



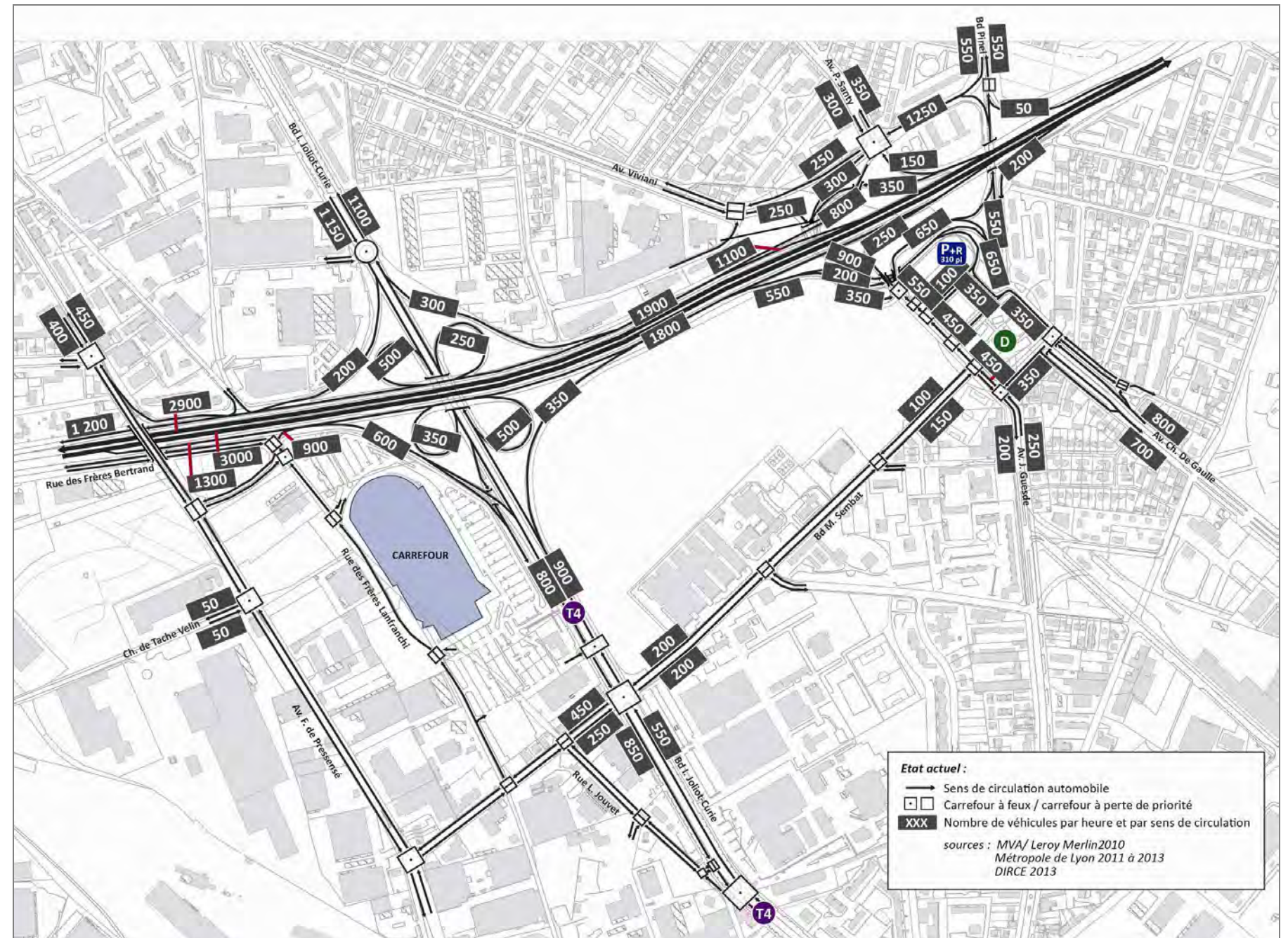
Niveaux de trafic actuels à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

Niveaux de trafics actuels - heure de pointe du samedi

De façon générale, l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi) est plus chargée que l'heure de pointe du samedi.

Sur le boulevard Laurent Bonnevay, le trafic à l'heure de pointe du samedi est ainsi inférieur de l'ordre de 20% au trafic à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi).

A noter par ailleurs que, compte-tenu de l'attractivité des zones commerciales en fin de semaine, la baisse de trafic à l'heure de pointe du samedi est moins importante sur les voiries proches du centre commercial Carrefour.



Niveaux de trafic actuels à l'heure de pointe du samedi

Infrastructures de transport en commun

Aux infrastructures routières desservant le site du Puisoz, s'ajoutent de nombreuses infrastructures de transport en commun, à savoir :

- la **ligne de tramway T4** qui circule entre *La Doua Gaston Berger* (Villeurbanne) et *Hôpital Feyzin Vénissieux*. L'arrêt *Joliot Curie - Marcel Sembat* se situe sur le boulevard Joliot Curie, au droit du site, à l'ouest.
- la **ligne de métro D** qui circule entre *Gare de Vaise* (Lyon 9^{ème}) et *Gare de Vénissieux*. L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Jules Grandclément, au droit du site, à l'est.
- un **réseau de bus** permettant de relier Lyon, Saint-Priest, Solaize, Décines, etc. :
 - la **ligne de bus C23** qui circule entre *Cordeliers* (Lyon 2^{ème}) et *Parilly* (Vénissieux). Le terminus *Parilly* se situe sur la place Jules Grandclément.
 - la **ligne de bus C25** qui circule entre *Gare Part Dieu - Vivier Merle* (Lyon 3^{ème}) et *Saint-Priest plaine de Saythe* ou *Sogaris Promotrans* (Saint-Priest). L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Jules Grandclément.
 - la **ligne de bus 35** qui circule entre *Bellecour Charité* (Lyon 2^{ème}) et *Vénissieux Le Charréard*. L'arrêt *Joliot Curie - Marcel Sembat* se situe sur le boulevard Joliot Curie, au sud du site, dans le sens depuis Lyon et sur le boulevard M. Sembat, au sud-est du site, dans le sens vers Lyon.
 - la **ligne de bus 39** qui circule entre *Solaize Mairie* et *parc de Parilly* (Vénissieux). L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Jules Grandclément.
 - la **ligne de bus 79** qui circule entre *La Borelle* (Vénissieux) et *Décines Grand Large*. Cette ligne circule sur le boulevard M. Sembat au sud du site. Le site est desservi par 3 arrêts de cette ligne : l'arrêt *Joliot Curie - Marcel Sembat* sur le boulevard Joliot Curie, l'arrêt *Labourbe* au droit du carrefour M. Sembat / Labourbe et l'arrêt *Parilly* sur la place Grandclément.
 - la **ligne de bus 111** qui circule entre *Parilly* (Vénissieux) et *Corbas Mairie*, puis vers Vienne (au-delà de la zone de tarification TCL). L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Grandclément.
 - la **ligne de bus 112** qui circule entre *Parilly* (Vénissieux) et *Corbas rue du Midi*, puis vers St Symphorien d'Ozon (au-delà de la zone de tarification TCL). L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Grandclément.
 - la **ligne de bus 296** qui circule entre *Gare Part Dieu - Villette* (Lyon 3^{ème}) et *Mions Croix Rouge*. L'arrêt *Parilly* se situe sur la place Grandclément.

Le **parc relais du pôle d'échanges Parilly** se situe à l'est du site entre l'avenue Jules Guesde et le boulevard

Pinel. Il comporte **310 places de stationnement pour les véhicules légers** et aucun stationnement sécurisé pour les vélos. Ce parc relais est en cours d'équipement d'un contrôle d'accès, afin de le réserver aux usagers des transports en commun. Avant l'ouverture du parc relais de Mermoz Pinel en novembre 2015 et avant la mise en place du contrôle d'accès en entrée du parc relais Parilly, environ 30% des véhicules en rabattement sur le pôle d'échanges Parilly stationnaient sur voirie.

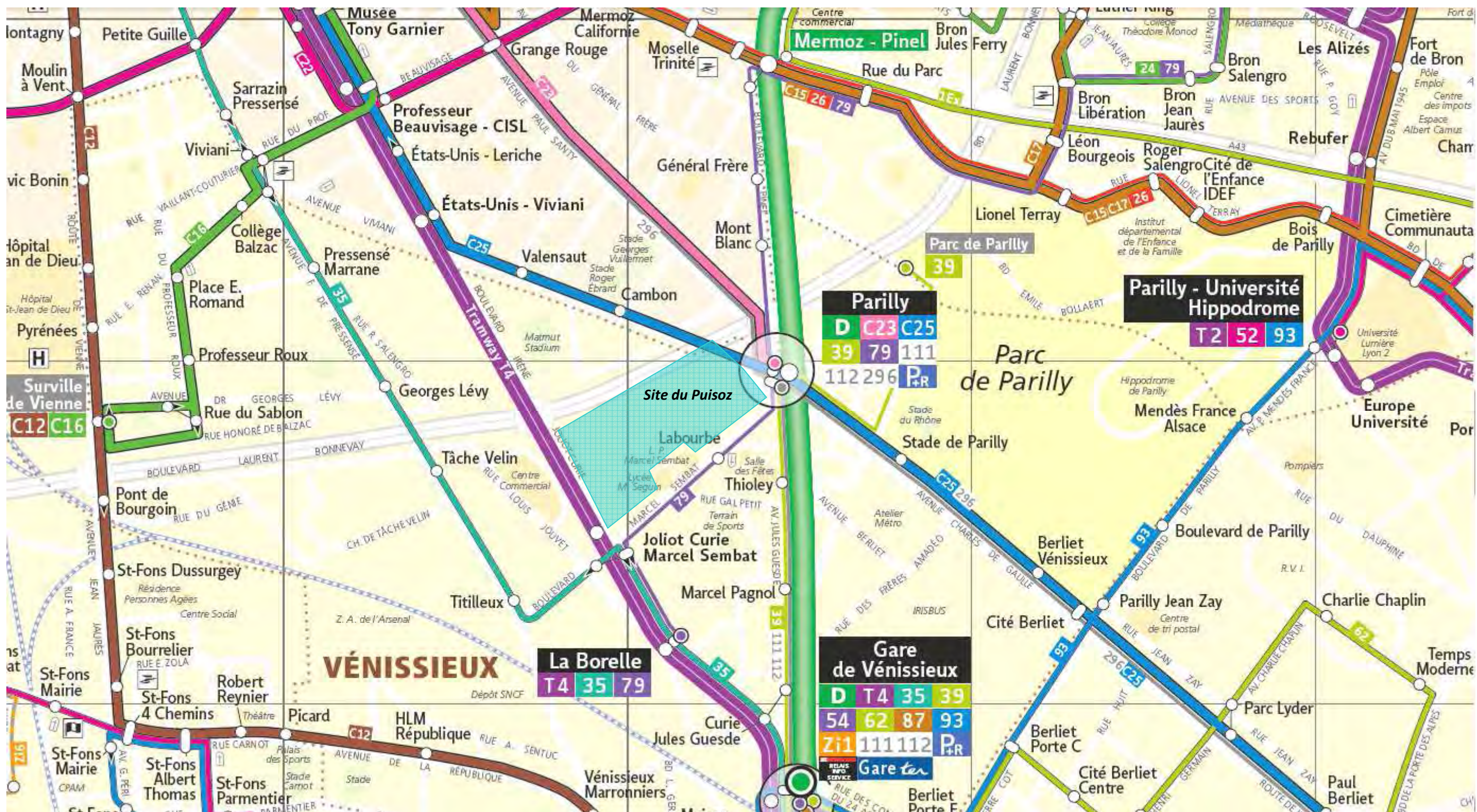
Nom de la ligne de bus	Jour ouvré moyen de semaine (en journée)	Samedi moyen (en journée)	Dimanche moyen (en journée)
	Fréquence (en min)		
Bus C23	10 à 12	12 à 15	25 à 35
Bus C25	12	12 à 15	20 à 40
Bus 35	12 à 15	15 à 30	40
Bus 39	20 à 35	25 à 70	65 à 70
Bus 79	20 à 30	30	45
Nombre de départs journaliers			
Bus 111	14	-	-
Bus 112	18	-	-
Bus 296	8 à 9	5	4

Tableau des fréquences ou nombres de départs journaliers des différentes lignes de bus desservant le site du Puisoz - données octobre 2015

L'analyse des données actuelles de capacité et de fréquentation de la ligne D du métro et du tramway T4 montre qu'il existe une réserve de capacité sur ces lignes.

Nom de la ligne de transport en commun	Jour ouvré moyen de semaine (en journée)			Samedi moyen (en journée)			Dimanche moyen (en journée)		
	Fréquence (en min)	Capacité par tranche horaire	Fréquentation par tranche horaire	Fréquence (en min)	Capacité par tranche horaire	Fréquentation par tranche horaire	Fréquence (en min)	Capacité par tranche horaire	Fréquentation par tranche horaire
Métro D	2 à 5	5 850 à 9 100	2 775 à 8 146	2 à 5	4 550 à 6 825	2 321 à 5 499	4 à 7	2 600 à 4 875	635 à 2 430
Tramway T4	7 à 10	2 200 à 3 000	883 à 2 451	7 à 11	2 200 à 3 000	648 à 1 359	12	1 000	295 à 698

Tableau des fréquences, capacités et fréquentation actuelles, par tranche horaire, des lignes fortes de transport en commun desservant le site du Puisoz - données octobre 2015



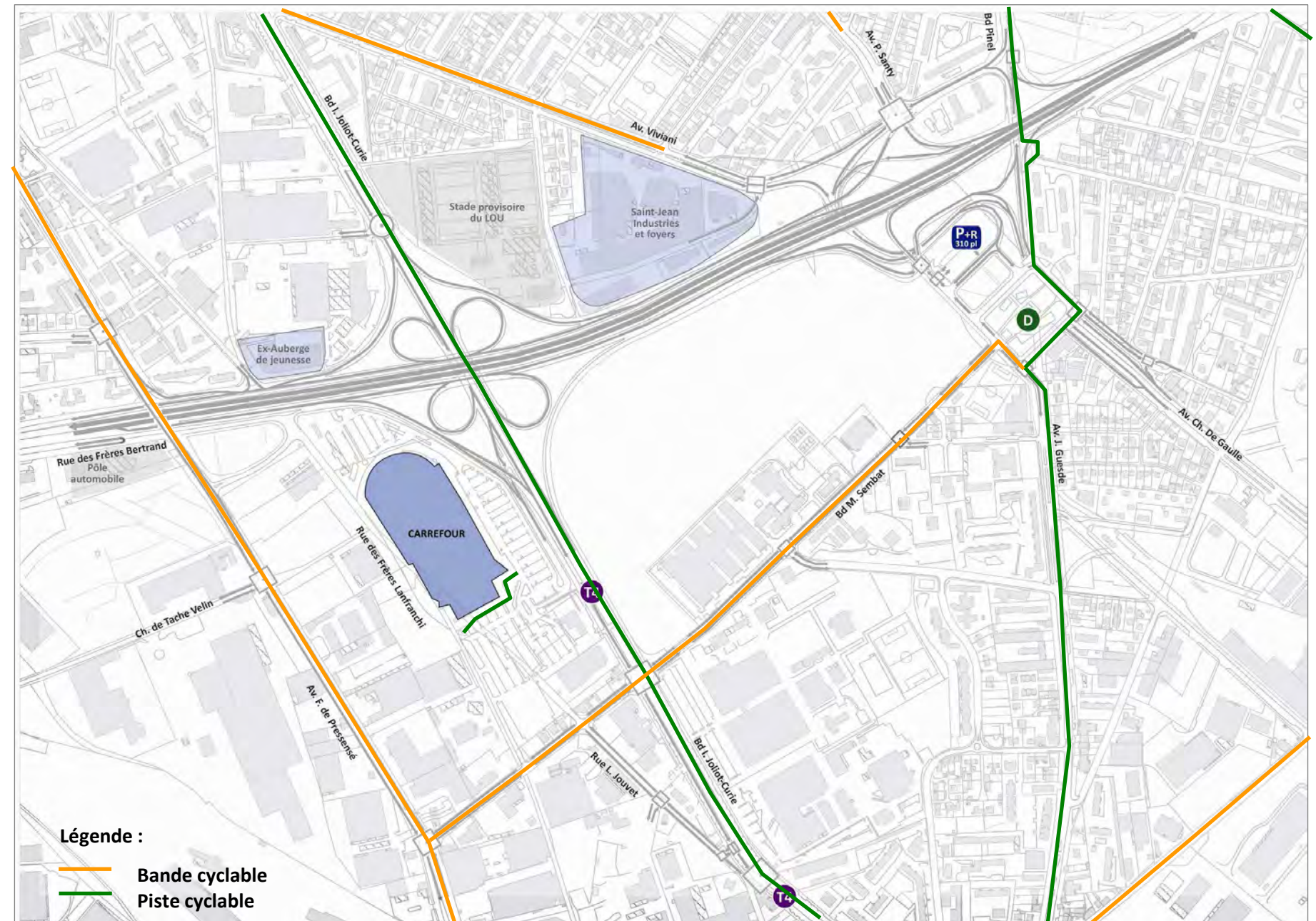
Lignes de transports en commun autour du site du Puisoz

Infrastructures cyclables

Des aménagements cyclables de type bande ou piste existent sur les voiries jouxtant le site du Puisoz, excepté sur l'avenue Jules Guesde entre le boulevard Marcel Sembat et le boulevard Laurent Bonnevey.

Des aménagements cyclables ont notamment été réalisés ces dernières années sur l'ensemble des axes structurants autour du site du Puisoz :

- une piste cyclable bidirectionnelle sur une partie de l'avenue Jules Guesde (entre les boulevards Marcel Sembat et Joliot Curie) et de la place Jules Grandclément (côté sud et est),
- des pistes cyclables bilatérales sur le boulevard Joliot Curie,
- des bandes cyclables bilatérales sur le boulevard Marcel Sembat et l'avenue Francis de Pressensé.



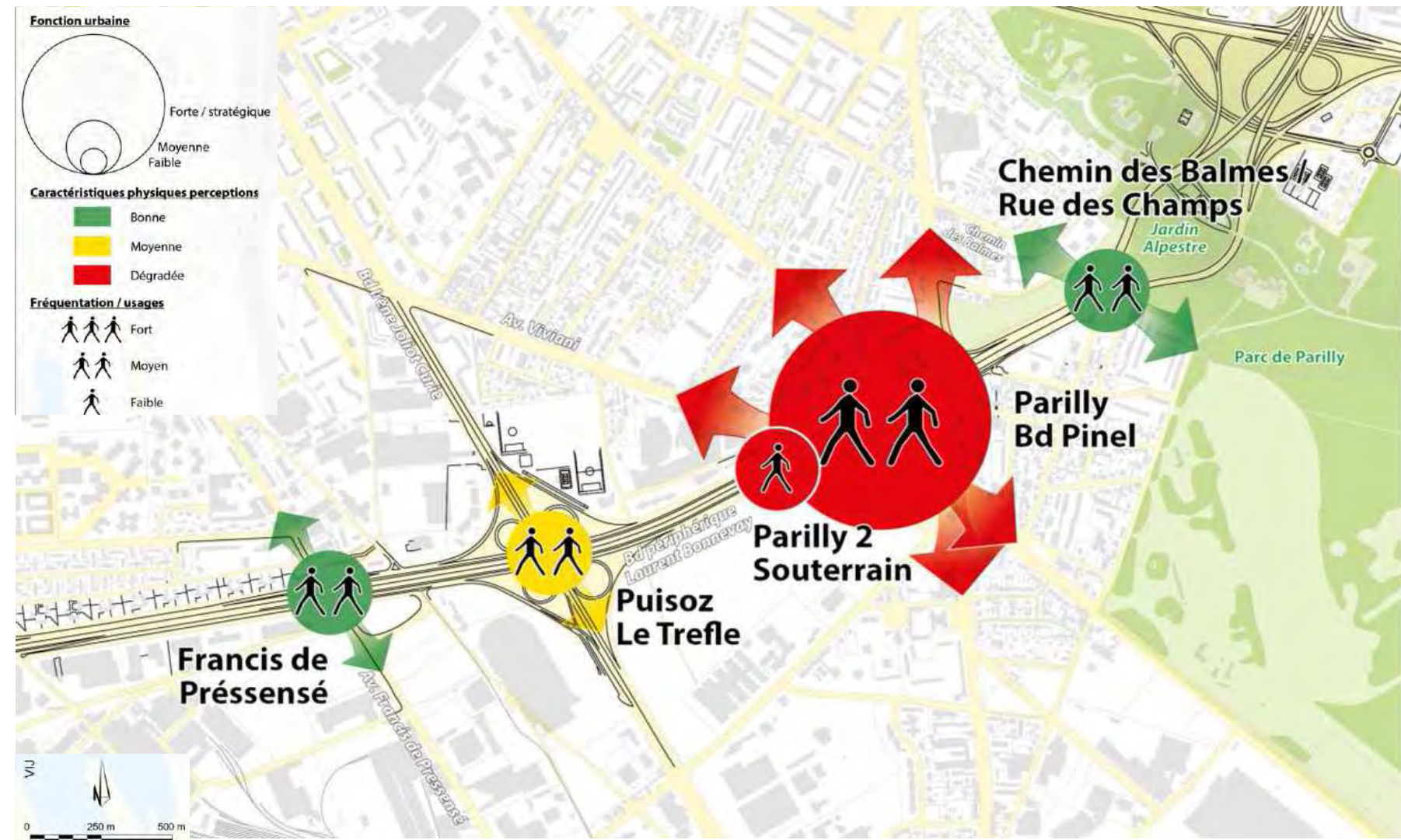
Aménagements cyclables existants autour du site du Puisoz

Infrastructures piétons

Des cheminements piétons existent sur toutes les voiries intégrées dans le périmètre de l'opération.

Cependant, les conditions de continuité des cheminements au nord et au sud du boulevard Laurent Bonnevey diffèrent :

- bonnes, car sur trottoir en franchissement supérieur du boulevard Laurent Bonnevey au droit de l'avenue F. de Pressensé et du chemin des Balmes / de la rue Deschamps ;
- moyennes, car sur trottoir en franchissement inférieur du boulevard Laurent Bonnevey au droit du boulevard Joliot Curie ;
- dégradées, car via un passage souterrain puis un trottoir en franchissement inférieur du boulevard Laurent Bonnevey au droit de l'échangeur de Parilly.



Diagnostic cheminements modes doux

I.4. Objectifs du dispositif d'accessibilité

Les objectifs définis pour assurer la desserte multimodale du site du Puisoz sont les suivants :

- **prendre en compte les contraintes fortes liées à la concomitance des trafics** générés par le développement du site du Puisoz et ceux du site de Carrefour, actuels et projetés ;
- **assurer la sécurité et la lisibilité** des circulations automobiles ;
- **valoriser les cheminements modes doux**, notamment en lien avec les pôles de transports en commun existants (station de métro Parilly et station de tramway Joliot Curie), en assurant la sécurité des usagers et des futurs habitants ;
- **proposer un aménagement qualitatif du boulevard Joliot Curie**, entrée de ville sur la commune de Vénissieux, et en particulier de sa connexion avec l'entrée du quartier nouvellement créé.

II. DISPOSITIF D'ACCESSIBILITE VP

II.1. Démarche des études réalisées

La démarche élaborée pour définir la consistance de l'opération d'accessibilité au site du Puisoz (infrastructures de déplacements permettant l'accès au site) a consisté :

- d'une part, à considérer le trafic de véhicules particuliers (VP) hors projets de l'agrafe sud Bonnevey* à l'horizon 2030 (trafic actuel augmenté du trafic supplémentaire généré par les projets urbains et les projets de voirie à venir sur la Métropole de Lyon) ;
- d'autre part, à considérer le trafic de véhicules particuliers (VP) généré par le projet Puisoz et les autres projets de l'agrafe sud Bonnevey à l'horizon 2030, ainsi que le nombre d'utilisateurs de transports en commun (TC) / modes doux générés par ces projets :
 - une analyse croisée du nombre d'utilisateurs modes doux générés par le projet Puisoz / agrafe sud Bonnevey et du diagnostic des itinéraires modes doux existants a permis de définir les enjeux de maillage modes doux à prendre en compte ;
 - une analyse de la capacité actuelle et prévisionnelle des transports en commun et de leur fréquentation a permis de vérifier que le système TC est suffisant pour accepter le nombre d'utilisateurs TC générés par le projet Puisoz / agrafe sud Bonnevey ;
 - le trafic VP généré par le projet Puisoz / agrafe sud Bonnevey a été évalué et consolidé au vu de la vérification de la capacité du système TC (pas de report des usagers TC sur des déplacements VP).

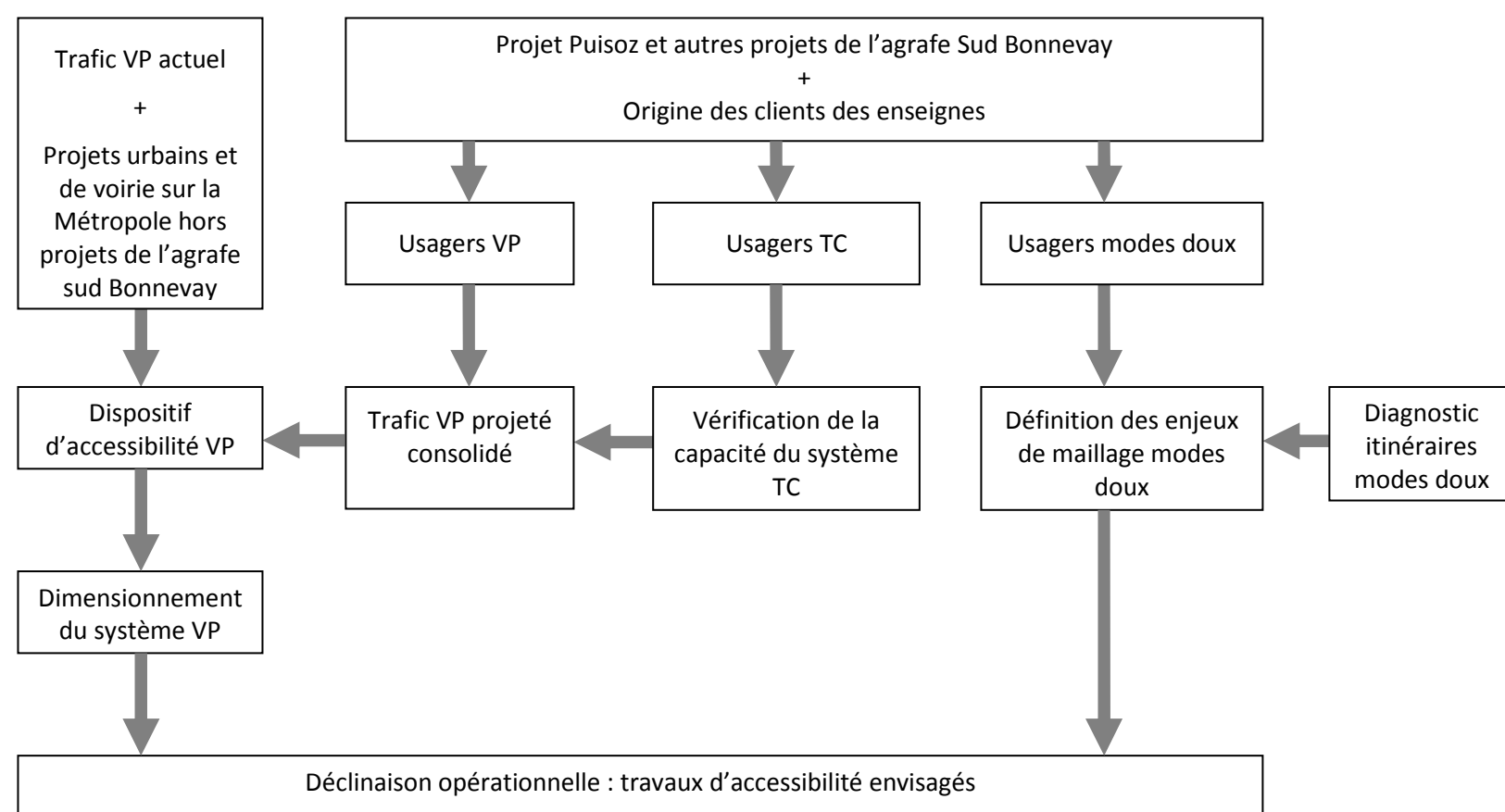
Un dispositif d'accessibilité, identifiant le nombre et la position des accès au site du Puisoz, a ensuite été défini pour permettre de gérer les trafics VP actuels et générés par les projets urbains et de voirie, ainsi que par le projet Puisoz et les autres projets de l'agrafe sud Bonnevey.

Le dimensionnement du système VP, avec affectation des trafics sur les différents accès, a été réalisé et sa viabilité à terme a été vérifiée ; **ce dimensionnement prend donc en compte le développement complet de l'agrafe sud Bonnevey à l'horizon 2030**. A noter que le trafic VP généré par le site du Puisoz représente 70% à 80% du trafic généré par l'ensemble de l'agrafe sud Bonnevey ; le trafic généré par les enseignes IKEA et Leroy Merlin représente quant à lui 40 à 65% du trafic généré par l'ensemble de l'agrafe sud Bonnevey.

Le dimensionnement du système VP et les enjeux de maillage modes doux ont enfin été déclinés en travaux d'accessibilité (infrastructures routières, transports en commun, cyclables, piétons) envisagés pour répondre aux besoins en termes de déplacements générés par le développement du site du Puisoz.

Les travaux d'accessibilité envisagés à l'issue de cette démarche sont donc :

- à réaliser pour accompagner le développement du site du Puisoz ;
- compatibles avec les projets urbains et de voirie envisagés à l'échéance 2030 et connus à ce jour ;
- dimensionnés pour gérer les trafics générés par le développement de l'ensemble de l'agrafe sud Bonnevey à horizon 2030.



VP : véhicules particuliers
TC : transports en commun

* l'agrafe sud Bonnevey regroupe l'ensemble des projets de développement situés de part et d'autre du boulevard Laurent Bonnevey entre l'avenue de Pressensé et l'échangeur de Parilly, à savoir : site du Puisoz, site de St-Jean Industries et foyers, terrain ex-auberge de jeunesse et site de Carrefour (cf. cartographie p 18 du présent document)

II.2. Données et hypothèses prises en compte

Le modèle utilisé pour dimensionner le système VP (véhicules particuliers) a pris en compte :

- la situation du trafic actuel sur les axes routiers du secteur au moment où leur charge est maximale,
- les facteurs d'évolution touchant les déplacements automobiles (augmentation du taux de covoiturage, report modal vers les transports en commun et le vélo, etc.),
- les projets de développement à horizon 2030,
- les modifications de réseau viaire envisagées sur l'agglomération à horizon 2030,
- le trafic routier généré par le développement de l'ensemble de l'agrafe sud Bonnevey à l'horizon 2030.

Afin de définir le dispositif d'accès au site, les situations les plus contraignantes ont été prises en compte. Ont ainsi été considérées les hypothèses de fréquentation :

- **en heure de pointe du soir de semaine (vendredi 17 - 18h), qui correspond à la pointe de fréquentation du boulevard Laurent Bonnevey ;**
- **en heure de pointe du samedi (17 - 18h), qui correspond à la pointe de fréquentation des enseignes.**

Hypothèses de répartition modales

Les hypothèses de **parts modales d'accès automobile** considérées sont les suivantes :

- **Leroy Merlin : 90%** (10% de part modale d'accès transports en commun et modes doux)
- **IKEA : 90%** (10% de part modale d'accès transports en commun et modes doux)
- **projet de développement Carrefour : 85%** (15% de part modale d'accès transports en commun et modes doux)
- **reste du développement** (site du Puisoz hors enseignes, site de Saint-Jean Industries, terrain ex-auberge de jeunesse) : **60-70%** (30-40% de part modale d'accès transports en commun et modes doux)

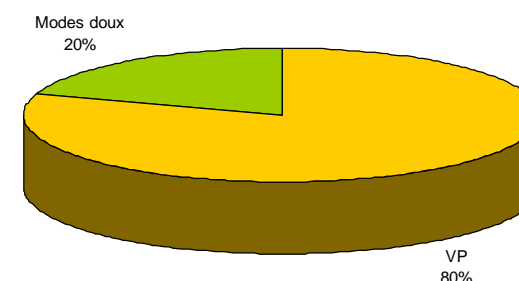
Ces parts modales ont été définies en tenant compte :

- de la typologie des commerces,
- de l'offre globale de transports en commun très importante (modes « lourds » métro D et tramway T4, réseau de bus urbains),
- des aménagements piétons et cyclables existants et à développer autour du site.

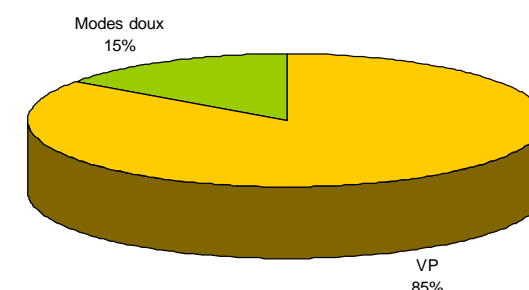
A noter que des hypothèses relativement hautes ont été retenues à des fins de dimensionnement, notamment :

- la part modale d'accès automobile considérée pour les enseignes à 90%, alors qu'une part modale réaliste de 85% pour les clients et de 60% pour les employés est envisageable, au vu des conditions de desserte du site en transports en commun et des mesures envisagées par les enseignes pour promouvoir l'usage des transports en commun et des modes doux (mesures décrites ci-après) ;
- le fait qu'une partie des clients routiers puisse être issue du trafic actuel n'est pas pris en compte (enchaînement des motifs travail-achat-domicile en heure de pointe du soir de semaine, motif achat

existant à l'heure de pointe du samedi, proximité du boulevard Laurent Bonnevey et de la zone commerciale actuelle de Porte des Alpes).



Synthèse de la répartition des modes d'accès au site du Puisoz (enseignes / activités / habitat) - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)



Synthèse de la répartition des modes d'accès au site du Puisoz (enseignes / activités / habitat) - heure de pointe du samedi

Mesures et services incitatifs à l'utilisation des transports en commun

Les enseignes IKEA et Leroy Merlin ont pris des engagements pour assurer la promotion de l'usage de l'auto-partage, du covoiturage, des transports en commun et des modes doux auprès des clients et collaborateurs, tels que :

- **l'information des clients et des collaborateurs des facilités d'accès aux magasins par les transports en commun** existants à proximité du site, par exemple :
 - sur les sites internet de chaque enseigne, information des fréquences de desserte de la station de métro Parilly et des horaires de desserte de la station de tramway Joliot Curie ;
 - en magasin, borne d'accès web restreinte avec lien direct au site internet de TCL (transports en commun lyonnais) et aux sites de covoiturage ;
 - en magasin, accès wifi gratuit pour consulter les sites de transports urbains ;
 - à l'entrée de chaque magasin, espace d'information sur les dessertes métro et tramway ;
 - en magasin, panneau d'affichage permettant de visualiser l'horaire des prochains tramways à la station Joliot Curie.

- la proposition de **services adaptés aux usagers modes doux pour les clients**, notamment :
 - service de livraison à domicile dans les 48/72 h pour les achats volumineux et expresse dans la journée pour les achats de moins de 25 kg réalisés en magasin ;
 - service de livraison « à côté de chez soi » dans un relai mutualisé ;
 - service de location de véhicules de livraison au magasin et notamment de véhicules électriques pour des trajets urbains ;
 - opération hebdomadaire Facebook ou autre réseau pour covoiturage journée ;
 - espaces de stationnements dédiés pour véhicules électriques en location ou auto-partage ;
 - espaces de stationnements sécurisés dédiés aux vélos aux abords des entrées de magasins (parvis et/ou parking) ;
 - jalonnement et information sur les itinéraires piétons / vélos possibles sur le site et en lien avec les grands pôles voisins.
- la proposition de **services adaptés aux usagers modes doux pour les collaborateurs**, en particulier :
 - réalisation d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) dans chaque magasin prévoyant la mise en place d'un site de covoiturage, la participation au coût de transport pour les usagers des transports en commun, la participation au financement d'un vélo de fonction (actuellement chez Leroy Merlin :

85% du coût avec un maximum de 170 €), un diagnostic individuel de mobilité pour chaque collaborateur ;

- parking à vélos sécurité ;
- places réservées pour le covoiturage dans parking personnel ;
- politique Ressources Humaines incluant le renforcement de la campagne de recrutement auprès des résidents situés à proximité des lignes de transport en commun et la relocalisation des formations sur le site afin de réduire l'usage de la voiture pour les collaborateurs résidents dans la Métropole ou dans la région.

Hypothèses de trafic

Les hypothèses de trafic considérées ont intégré le développement de l'ensemble de l'agrafe sud Bonnevey.

A noter que l'équipement d'agglomération du site du Puisoz n'a pas été pris en compte dans l'étude de trafic, compte tenu de l'incertitude sur la nature de cet équipement.



Développement de l'agrafe sud Bonnevey

Le développement de l'agrafe sud Bonnevey est fortement générateur de déplacements automobiles, en lien notamment avec les trois principales enseignes commerciales (IKEA, Leroy Merlin et Carrefour développement) qui génèrent à elles seules plus de 60% du trafic supplémentaire à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi) et plus de 85% du trafic supplémentaire à l'heure de pointe du samedi.

Site	Générateur	Trafic généré (véh/h)	Poids du total généré
Carrefour	Commerces	2 250	100%
Total		2 250	100%

Générations de trafic actuelles - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

Site	Générateur	Trafic généré (véh/h)	Poids du total généré
Puisoz	Leroy Merlin	830	22%
	IKEA	680	18%
	Moyenne surface	140	4%
	Activités	430	11%
	Habitat	480	13%
	Total	2 560	67%
	Carrefour (développement)	Commerces + activités	930
Saint-Jean Industries	Commerces + activités + habitat	330	9%
Ex-auberge de jeunesse	Activités	Négligeable	0%
Total		3 820	100%

Générations de trafic supplémentaire par le développement de l'agrafe sud Bonnevey à horizon 2030 - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

A l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi) :

- le trafic VL actuellement généré par l'enseigne Carrefour représente 2 250 véh/h ;
- le développement complet du site du Puisoz génèrera un trafic VL de 2 560 véh/h, soit environ l'équivalent du trafic actuellement généré par l'enseigne Carrefour ;

- le développement du reste de l'agrafe sud Bonnevey génèrera 1 260 véh/h supplémentaires.

Site	Générateur	Trafic généré (véh/h)	Poids du total généré
Carrefour	Commerces	2 530	100%
Total		2 530	100%

Générations de trafic actuelles - heure de pointe du samedi

Site	Générateur	Trafic généré (véh/h)	Poids du total généré
Puisoz	Leroy Merlin	1 660	31%
	IKEA	1 810	34%
	Moyenne surface	200	4%
	Activités	0	0%
	Habitat	540	10%
	Total	4 210	78%
	Carrefour (développement)	Commerces + activités	1 120
Saint-Jean Industries	Commerces + activités + habitat	60	1%
Ex-auberge de jeunesse	Activités	Négligeable	0%
Total		5 390	100%

Générations de trafic supplémentaire par le développement de l'agrafe sud Bonnevey à horizon 2030 - heure de pointe du samedi

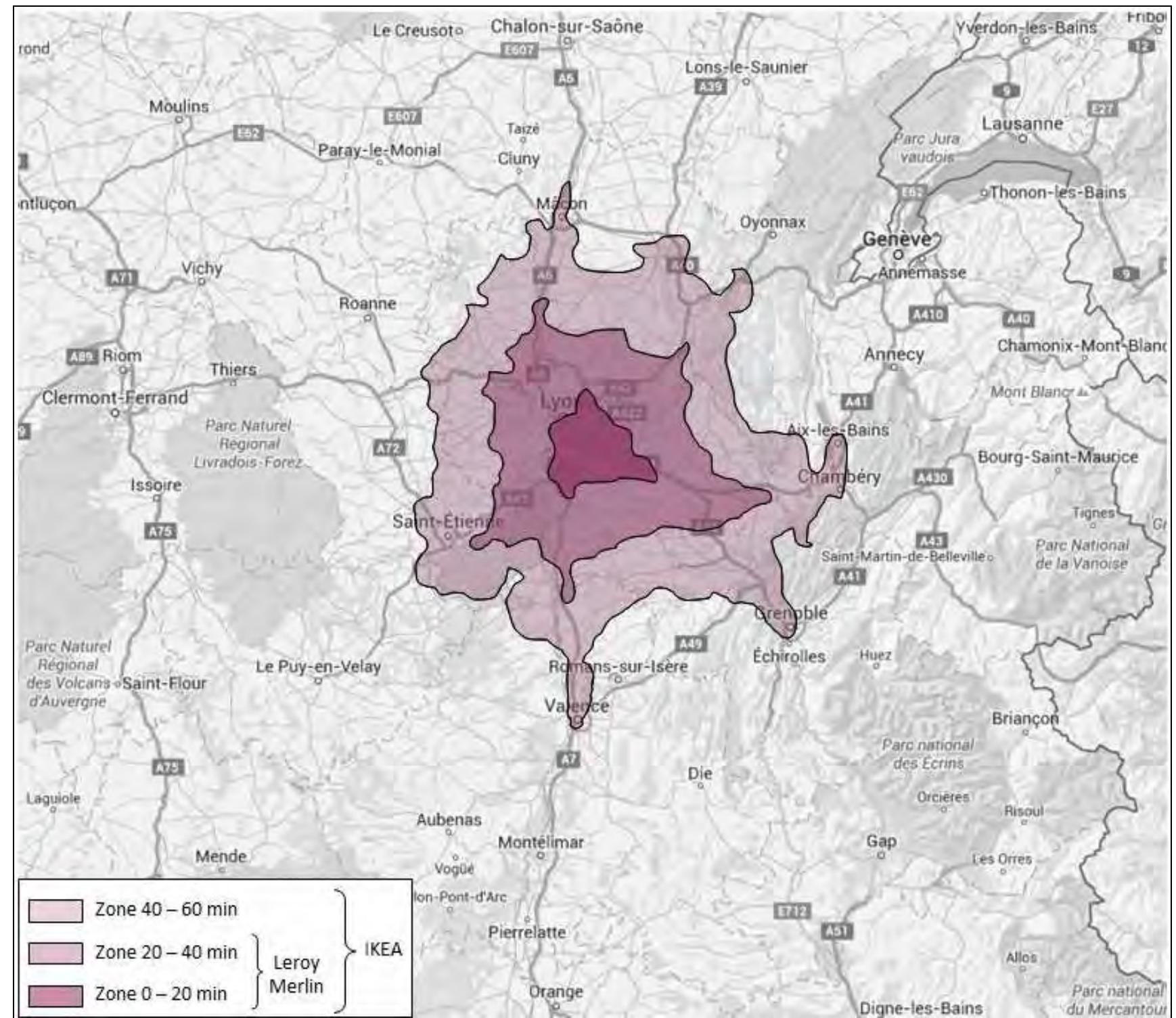
A l'heure de pointe du samedi :

- le trafic VL actuellement généré par l'enseigne Carrefour représente 2 530 véh/h ;
- le développement complet du site du Puisoz génèrera un trafic VL de 4 210 véh/h, soit environ 70% de plus que le trafic actuellement généré par l'enseigne Carrefour ;
- le développement du reste de l'agrafe sud Bonnevey génèrera 1 180 véh/h supplémentaires.

Les zones de chalandise considérées pour l'enseigne Leroy Merlin concernent des clients distants de 0 à 40 min du site du Puisoz, soit jusqu'aux environs de Belleville au nord, Bourgoin Jallieu à l'est, Péage du Rousillon au sud et Tarare à l'ouest.

Les zones de chalandise considérées pour l'enseigne IKEA concernent des clients distants de 0 à 60 min du site du Puisoz, soit jusqu'aux environs de Mâcon au nord, Chambéry à l'est, Valence au sud et Saint-Etienne à l'ouest.

Pour chacune des zones de chalandise, il est considéré une part de clients potentiels, en tenant compte notamment des enseignes du même nom déjà présentes dans ces zones.



Zones de chalandise prévisionnelles des commerces IKEA et Leroy Merlin sur le site du Puisoz

II.3. Organisation des stationnements

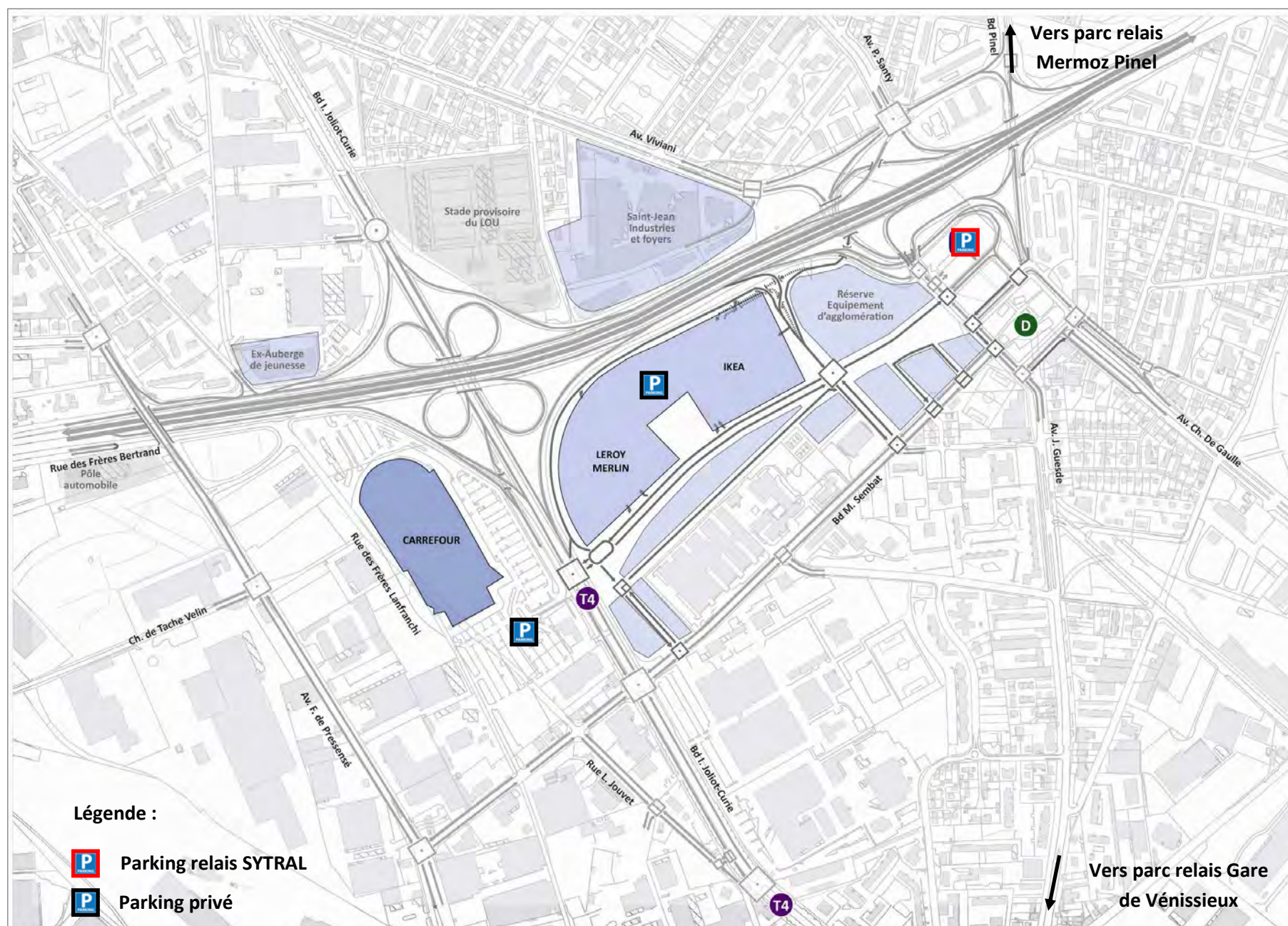
L'offre de stationnement actuelle aux abords du site est la suivante :

- stationnement sur rue (sur les voiries adjacentes) : 120 places
- parc relais Parilly (en cours d'équipement d'un contrôle d'accès) : 310 places
- parking de l'enseigne Carrefour : environ 1 400 places
- parc relais Gare de Vénissieux (équipé d'un contrôle d'accès) : 745 places
- parc relais Mermoz-Pinel (équipé d'un contrôle d'accès) : 418 places pour véhicules particuliers, 32 places vélos et 10 places motos, ouvert depuis le mois de novembre 2015.

Le projet de développement du site du Puisoz prévoit la création :

- d'un parking pour les enseignes IKEA et Leroy Merlin de **2 260 places environ**, équipé de contrôles d'accès et conçu pour être mutualisé entre les besoins des enseignes et du quartier : les horaires d'ouverture et les conditions tarifaires restent à déterminer par les exploitants, sachant qu'il sera gratuit pour les clients des deux enseignes ;
- d'environ **1 460 places de stationnement en sous-sol** pour des immeubles de logements, activités et commerces (hors équipement d'agglomération) ;
- d'environ **120 places de stationnement sur voirie à l'intérieur du site**.

L'un des objectifs de l'opération d'accessibilité au site du Puisoz est de préserver au maximum le nombre de places de stationnement existant sur les voiries adjacentes au site.



Parkings existants et projetés autour du site du Puisoz

II.4. Définition du dispositif d'accessibilité VP

Le dispositif d'accessibilité VP (véhicules particuliers) au site est basé sur les principes suivants :

- **favoriser l'usage des axes d'agglomération**, en cohérence avec la hiérarchie du réseau viaire, en limitant la concentration des flux ;
- **préserver le réseau local du trafic**, au profit des modes alternatifs à l'automobile ;
- **développer le maillage interne aux opérations** afin d'assurer la desserte fine des sites.

Ces principes se traduisent dans les scénarios d'accessibilité étudiés par :

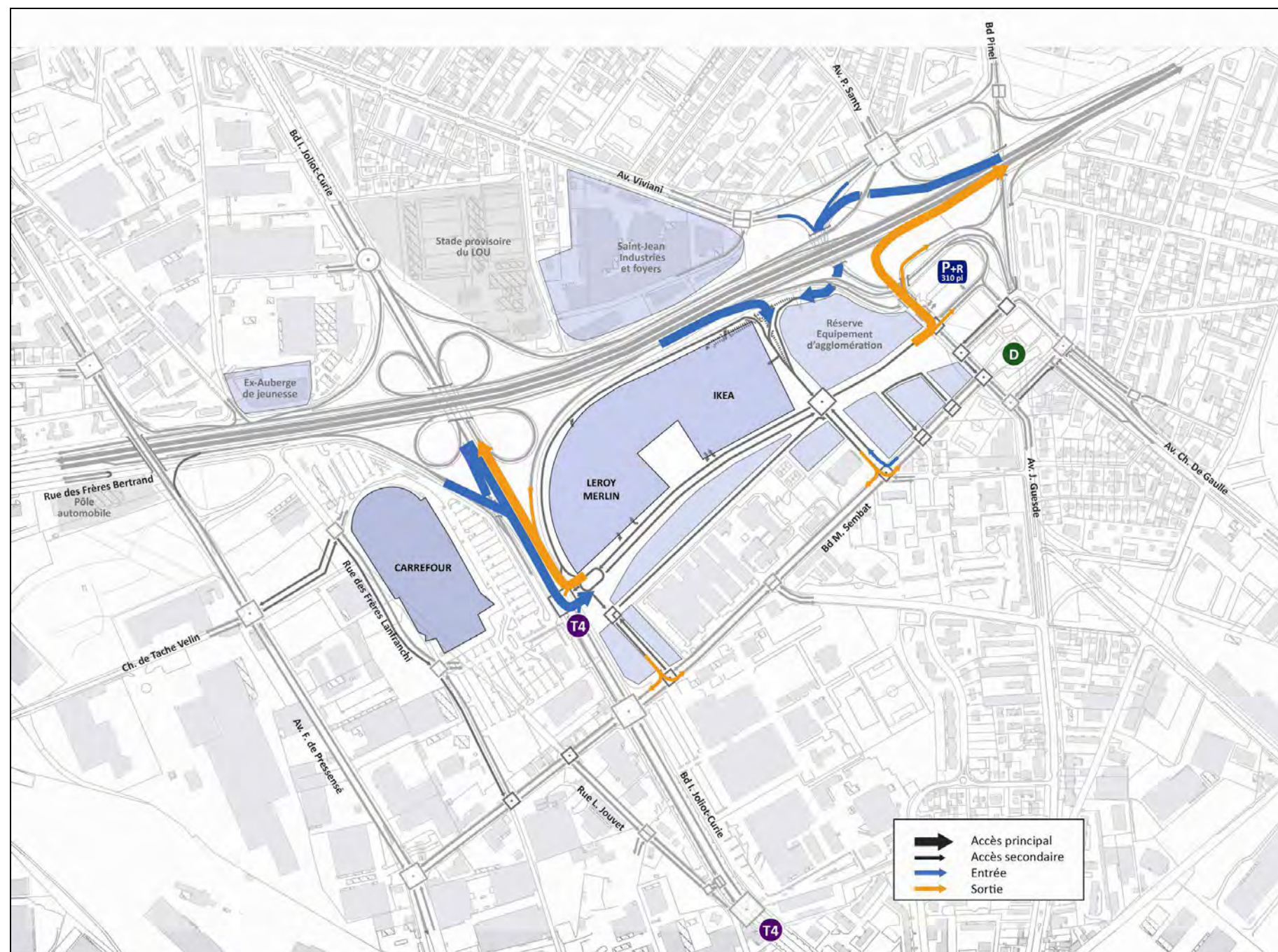
- **la multiplication des accès à l'opération**, afin de limiter la sensibilité du système d'accessibilité aux aléas de circulation ;
- **la création d'accès directs aux parkings des deux grandes enseignes commerciales au plus proche du boulevard Laurent Bonnevey** (qui achemine 70% à 80% des clients), afin de limiter les impacts liés à la circulation sur le site et les quartiers environnants ;
- **la différenciation dans l'espace et dans le temps des flux logistiques, des flux commerciaux et résidents.**

Le scénario retenu propose pour l'accessibilité VP :

- **deux accès principaux depuis le boulevard Laurent Bonnevey ouest** : un accès au droit de l'échangeur de la Porte des Etats-Unis, via le boulevard Joliot Curie, et un accès situé entre les échangeurs de la Porte des Etats-Unis et de Parilly ;
- **deux accès depuis le boulevard Laurent Bonnevey est** : un accès principal au niveau de l'échangeur de Parilly et un accès depuis l'échangeur de la porte des États-Unis.

Ce scénario répond aux principes définis pour le dispositif d'accessibilité VP, notamment en :

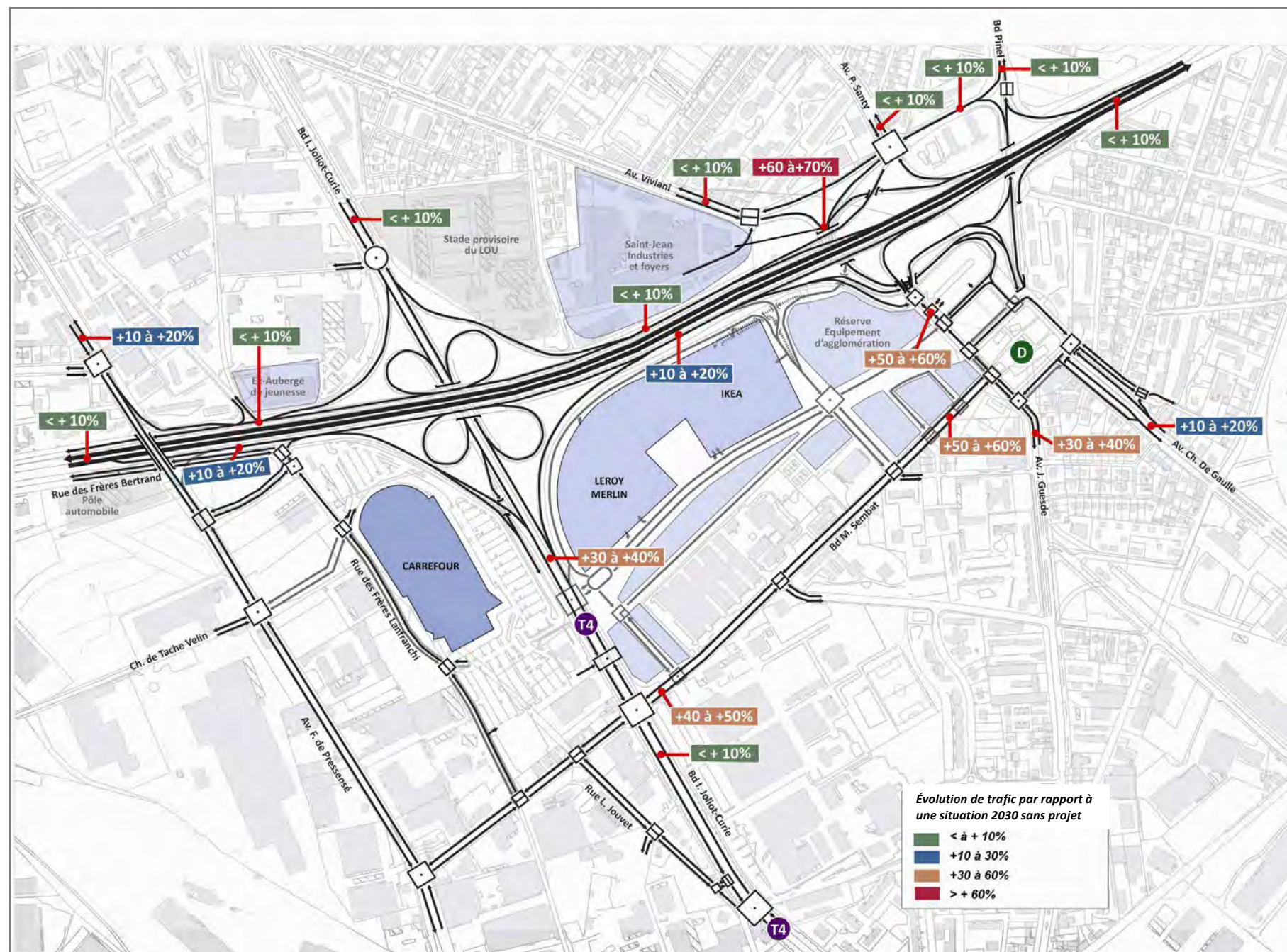
- étant robuste, c'est-à-dire peu sensible aux aléas de circulation, compte tenu des deux accès possibles depuis l'ouest et depuis l'est ;
- préservant le caractère « apaisé » du sillon central (voirie traversant le site du Puisoz), notamment au profit des modes doux.



II.5. Dimensionnement du dispositif d'accessibilité VP

A l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi) à horizon 2030, les principales évolutions de trafic vis-à-vis d'une situation « sans développement de l'agrafe sud Bonnevey » portent sur les voiries à proximité immédiate du site du Puisoz :

- sur le boulevard Laurent Bonnevey, l'évolution de trafic concerne surtout les voies de la collectrice (contre-allée) sud ; la hausse reste limitée en valeur relative (+10 à 20%) et représente de l'ordre de 350 véhicules/heure supplémentaires ;
- sur le boulevard Joliot-Curie, la hausse de trafic est significative en valeur relative (+30 à 40%) et représente de l'ordre de 650 véhicules/heure supplémentaires cumulés dans les deux sens, mais ne porte que sur la partie nord du boulevard, entre l'accès au site du Puisoz et l'échangeur de la Porte des États-Unis ;
- sur le boulevard Marcel Sembat, la hausse de trafic est forte en valeur relative (+40 à 50% à l'ouest et +50 à 60% à l'est), mais concerne un volume de véhicules relativement restreint, puisque le trafic supplémentaire représente de l'ordre de 200 à 300 véhicules/heure cumulés dans les deux sens : cette évolution est principalement due à la présence des nouveaux logements et activités sur le site du Puisoz ;
- sur la place Grandclément, l'évolution de trafic sur la partie sud est également notable en valeur relative (+30 à 40%), mais concerne un volume de véhicules restreint, de l'ordre de 150 véhicules/heure supplémentaires cumulés dans les deux sens. Sur la partie nord, l'évolution est plus forte en valeur relative (+50 à 60%) et concerne un nombre de véhicules plus important, de l'ordre de 450 véhicules/heure supplémentaires ;
- au nord du boulevard Laurent Bonnevey, les évolutions de trafic sont limitées, hormis sur l'avenue Viviani au niveau du franchissement inférieur du boulevard Laurent Bonnevey (+60 à 70%), sur laquelle le trafic supplémentaire représente de l'ordre de 800 véhicules/heure supplémentaires.



Impacts du développement de l'agrafe sud Bonnevey à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi) à horizon 2030

Itinéraires des clients d'IKEA et de Leroy Merlin

A l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi), l'accessibilité des enseignes repose principalement sur le boulevard Laurent Bonnevey :

- 80% à destination des enseignes,
- environ 70% dans le sens inverse.

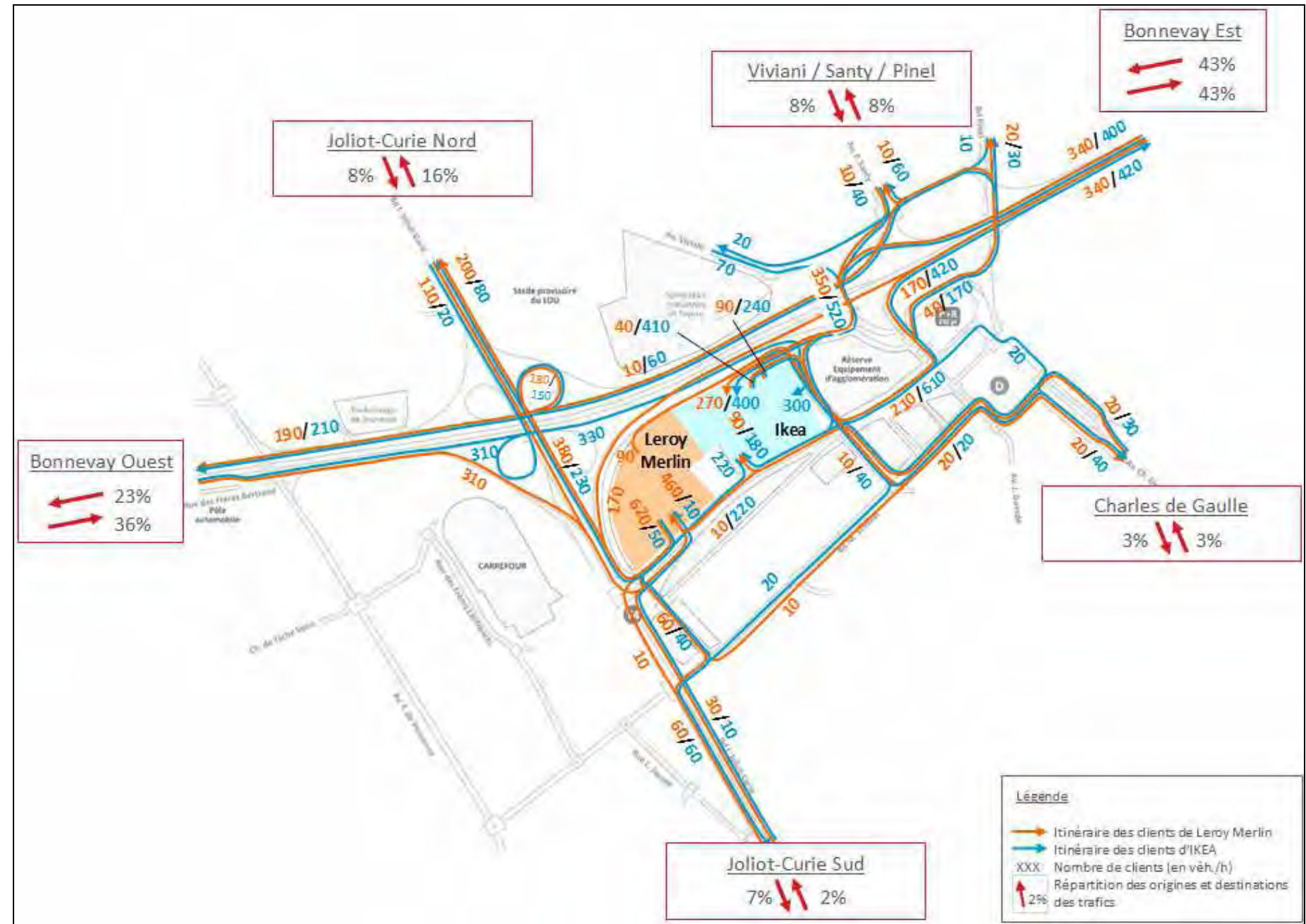
La dissymétrie sur le boulevard Laurent Bonnevey ouest (37% à destination des enseignes et 27% dans le sens inverse) est due à une utilisation préférentielle en sortie de l'avenue Joliot Curie nord en direction de Lyon et de l'avenue Joliot Curie sud en direction du BUS (boulevard urbain sud).



Itinéraires des clients d'IKEA et de Leroy Merlin à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

A l'heure de pointe du samedi, l'accessibilité des enseignes repose également principalement sur le boulevard Laurent Bonnevey :

- 80% à destination des enseignes,
- environ 66% dans le sens inverse.



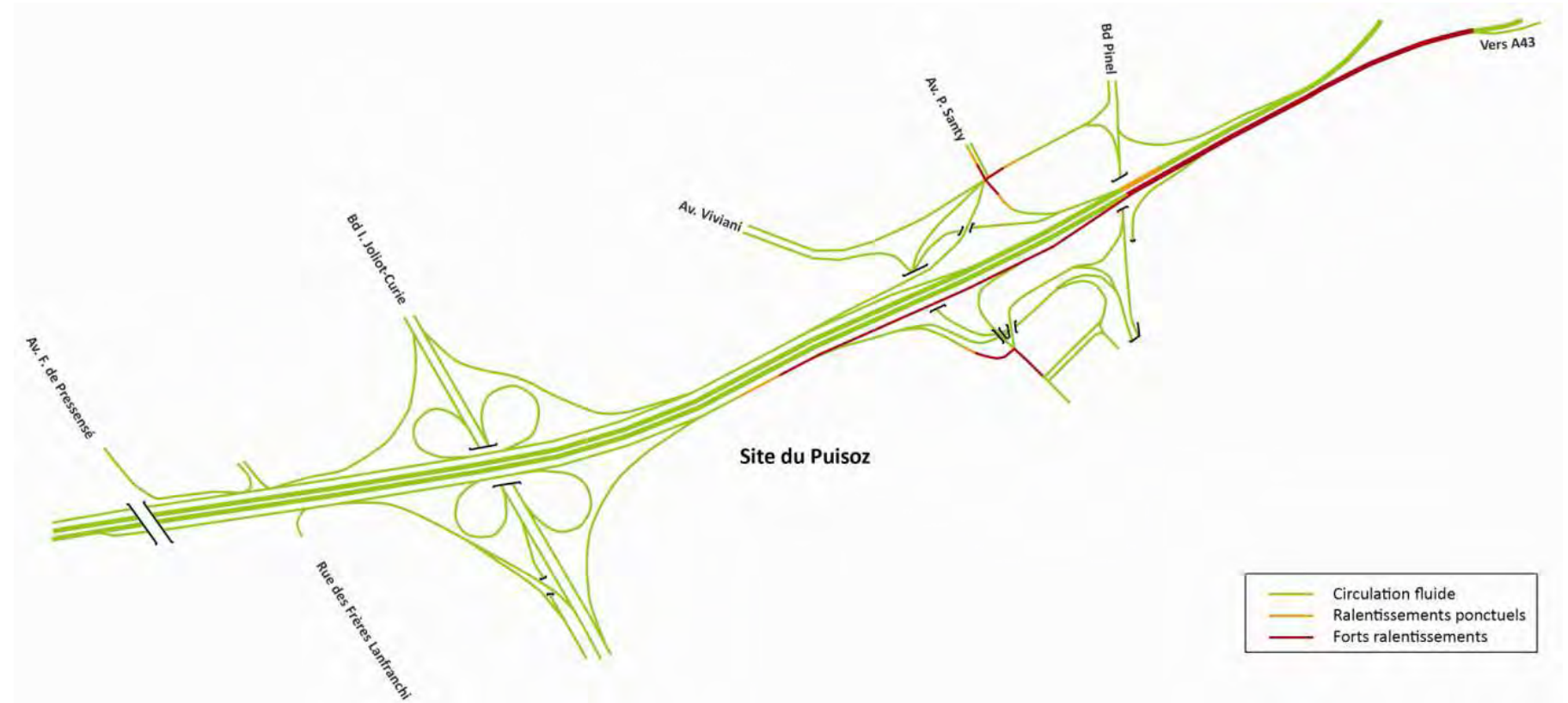
Itinéraires des clients d'IKEA et de Leroy Merlin à l'heure de pointe du samedi

Analyse des saturations sur le réseau viaire à l'heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

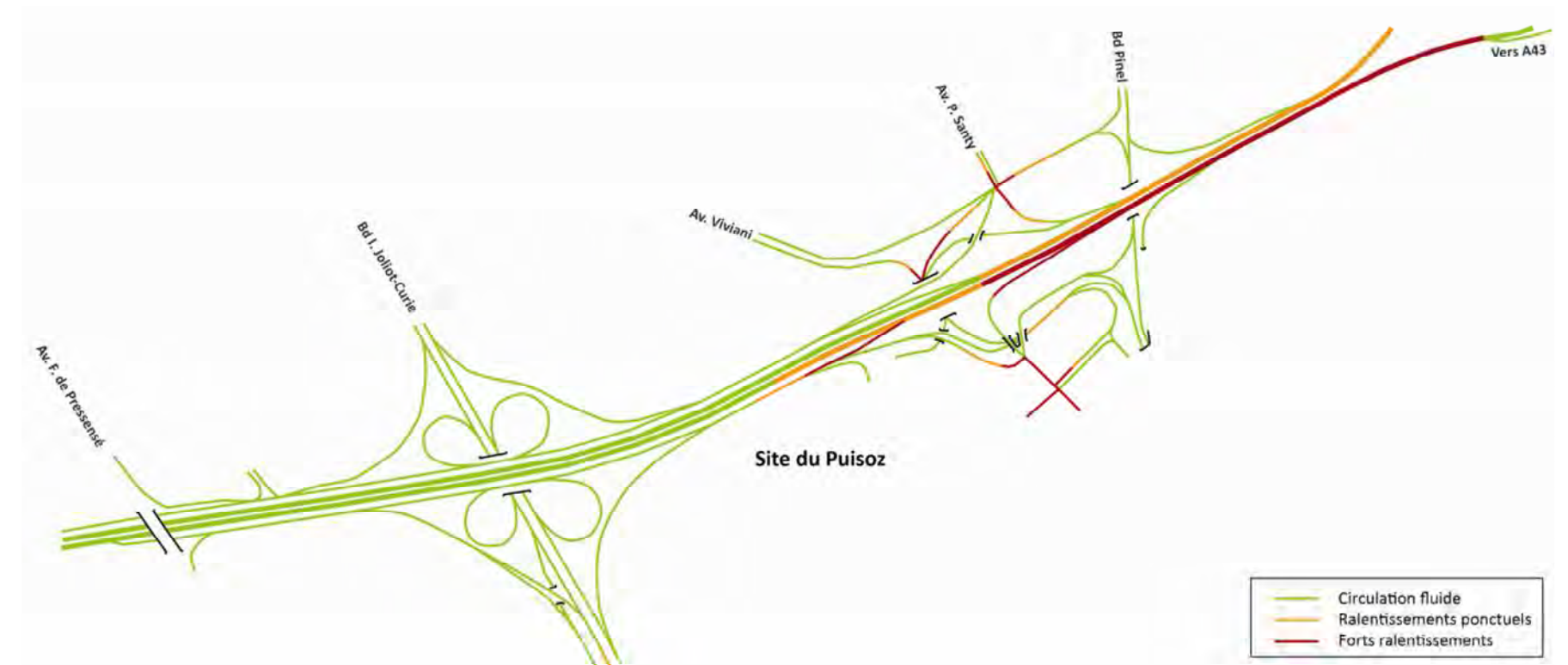
Actuellement :

- le fonctionnement du réseau est contraint sur le boulevard Laurent Bonnevey extérieur et sa collectrice (contre-allée) dans le sens ouest-est, du fait des difficultés d'entrecroisement pour rejoindre l'autoroute A43 ;
- la congestion de la collectrice extérieure remonte au droit du site du Puisoz et peut atteindre très ponctuellement l'échangeur de la Porte des États-Unis.

A terme, un fonctionnement proche de l'état actuel sur la collectrice peut être retrouvé en allongeant l'entrecroisement pour rejoindre l'autoroute A43, au détriment cependant d'un fonctionnement dégradé sur la section courante du boulevard Laurent Bonnevey.



Fonctionnement actuel du réseau d'agglomération - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

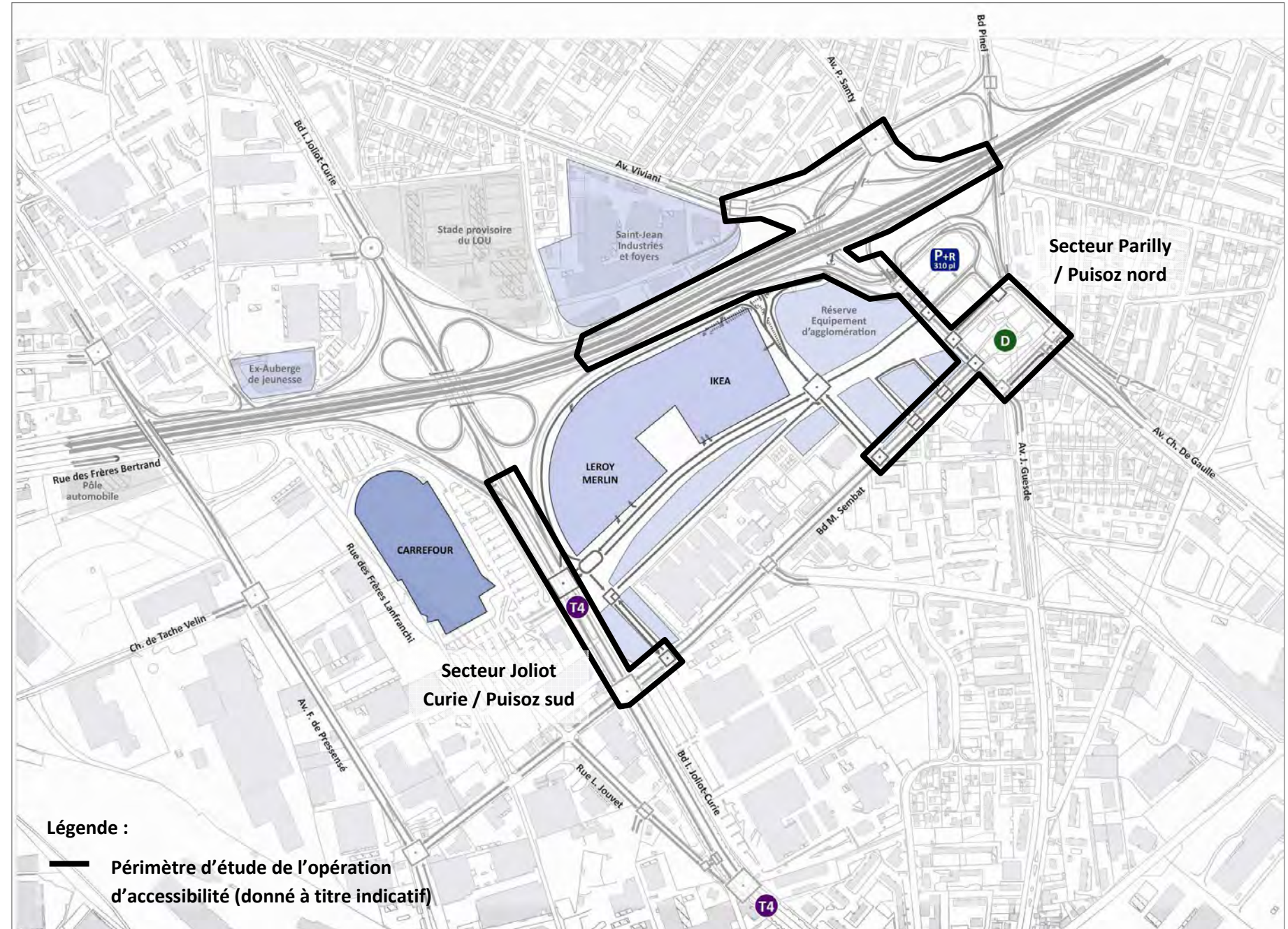


Fonctionnement projeté du réseau d'agglomération - heure de pointe du soir de semaine (vendredi)

III. DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE : TRAVAUX ENVISAGÉS

Le dispositif d'accessibilité VP au site du Puisoz et le maillage des réseaux modes doux autour du site se traduisent par une 1^{ère} phase de travaux d'infrastructures de déplacements (routières, transports en commun, cyclables, modes doux) autour du site, sur les secteurs Parilly / Puisoz nord et Joliot Curie / Puisoz sud.

Une 2^{nde} phase de travaux d'infrastructures, dont la consistance reste à déterminer précisément, pourrait être mise en œuvre selon un calendrier à définir, sa mise en œuvre étant liée à l'impact du projet du Puisoz sur le fonctionnement du site Carrefour et au développement de l'agrafe sud Bonnevey.



Périmètre des travaux d'accessibilité - phase 1

III.1. Garantir les accès véhicules en limitant les impacts sur la circulation

Le dispositif d'accessibilité prévoit la création des accès au site du Puisoz, notamment :

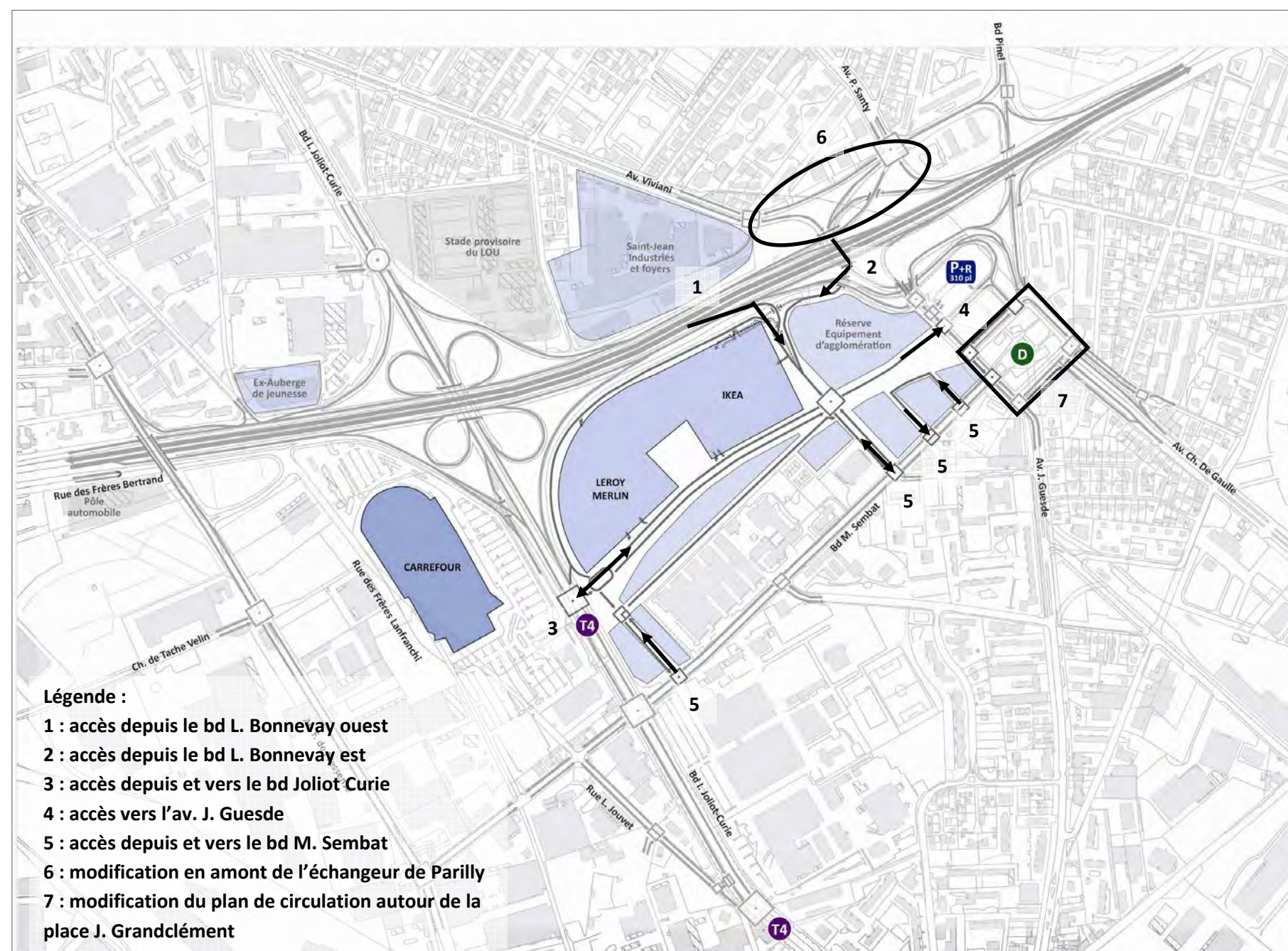
- la création d'un accès en entrée depuis le boulevard Laurent Bonnevey : bretelle dans le sens ouest-est (1) ;
- la création d'un accès en entrée depuis le boulevard Laurent Bonnevey dans le sens est-ouest, l'avenue Viviani et l'avenue Paul Santy (2) ;
- la création d'un accès en entrée / sortie depuis le boulevard Joliot Curie en franchissement de la plateforme tramway (3) ;
- la création d'un accès en sortie sur l'avenue Jules Guesde (4) ;
- la création d'accès en entrée, sortie et entrée / sortie depuis le boulevard M. Sembat (5).

Il prévoit également des modifications de voirie, telles que :

- la modification en amont de l'échangeur de Parilly (6) ;
- la modification du plan de circulation autour de la place Jules Grandclément (7).

Il intègre enfin des actions sur ou en accompagnement du boulevard Laurent Bonnevey, en particulier :

- l'optimisation des conditions d'accès depuis le site du Puisoz sur le boulevard Laurent Bonnevey vers l'est ;
- l'insertion paysagère des infrastructures actuelles et projetées ;
- l'ensemble des dispositifs de signalisation directionnelle indiquant le site de Puisoz, les accès aux divers parkings et les itinéraires des véhicules de livraison des enseignes.



Accès projetés au site du Puisoz et modifications de voirie envisagées autour du site

III.2. Préserver les transports en commun

Le dispositif d'accessibilité ne modifie pas le fonctionnement actuel des transports en commun qui desservent le site. Ce dispositif prend notamment en compte le maintien :

- **de la priorité tramway au niveau du carrefour à feux créé sur le boulevard Joliot Curie ;**
- du fonctionnement du pôle bus situé place Grandclément ;
- des itinéraires et arrêts de bus de transports en commun autour du site et place Grandclément.

Il prévoit également la mise en conformité avec la réglementation PMR (personnes à mobilité réduite) des arrêts de bus situés dans le périmètre de l'opération.

En outre, le site bénéficiera des projets du plan de mandat 2015-2020 du SYTRAL incluant un **gain de capacité du système TC**, à savoir :

- le projet *Avenir Métro* : ce projet prévoit notamment une **augmentation de capacité de 16% sur la ligne D du métro à l'horizon 2020** (modification du matériel roulant) ;
- le projet *Capacité Tramway* : ce projet inclut notamment une **augmentation de capacité de 30% sur la ligne de tramway T4 d'ici 2020** (allongement des rames du T4 : passage en rames longues de 43 m, au lieu des rames actuelles de 32 m).

III.3. Favoriser les modes doux

Enjeux de maillage cyclable

Le plan modes doux 2009 -2020 identifie :

- plusieurs voiries majeures du périmètre du projet (boulevards Joliot-Curie et M. Sembat, avenues Francis de Pressensé, Jules Guesde et Charles de Gaulle) comme axes cyclables structurants, c'est-à-dire à aménager en site propre pour les vélos dans les 2 sens de circulation ;
- au minimum une liaison entre le site du Puisoz au sud, l'avenue Viviani et la rue du P. Dargent au nord du boulevard Laurent Bonnevey, comme enjeu de réseau secondaire.

En complément des aménagements cyclables réalisés ces dernières années sur l'ensemble des axes structurants autour du projet, les enjeux de maillage du réseau cyclable portent sur :

- le développement des aménagements cyclables sur les voiries créées dans le cadre de l'opération d'aménagement du site ;
- la connexion de ces aménagements cyclables sur les aménagements cyclables existants ;
- le complément des aménagements cyclables autour du site (notamment avenue Jules Guesde) ;
- la création d'une liaison cyclable entre les aménagements cyclables des avenues Viviani et P. Santy d'une part, et de l'avenue J. Guesde d'autre part.

Enjeux relatifs aux déplacements piétons

L'un des enjeux principaux consiste à améliorer les itinéraires piétons et cyclables en franchissement du boulevard Laurent Bonnevey, afin de faciliter les accès modes doux au pôle d'échanges de Parilly et au sillon central (voirie traversant le site du Puisoz) depuis le nord du boulevard Laurent Bonnevey (secteur Viviani / Santy).

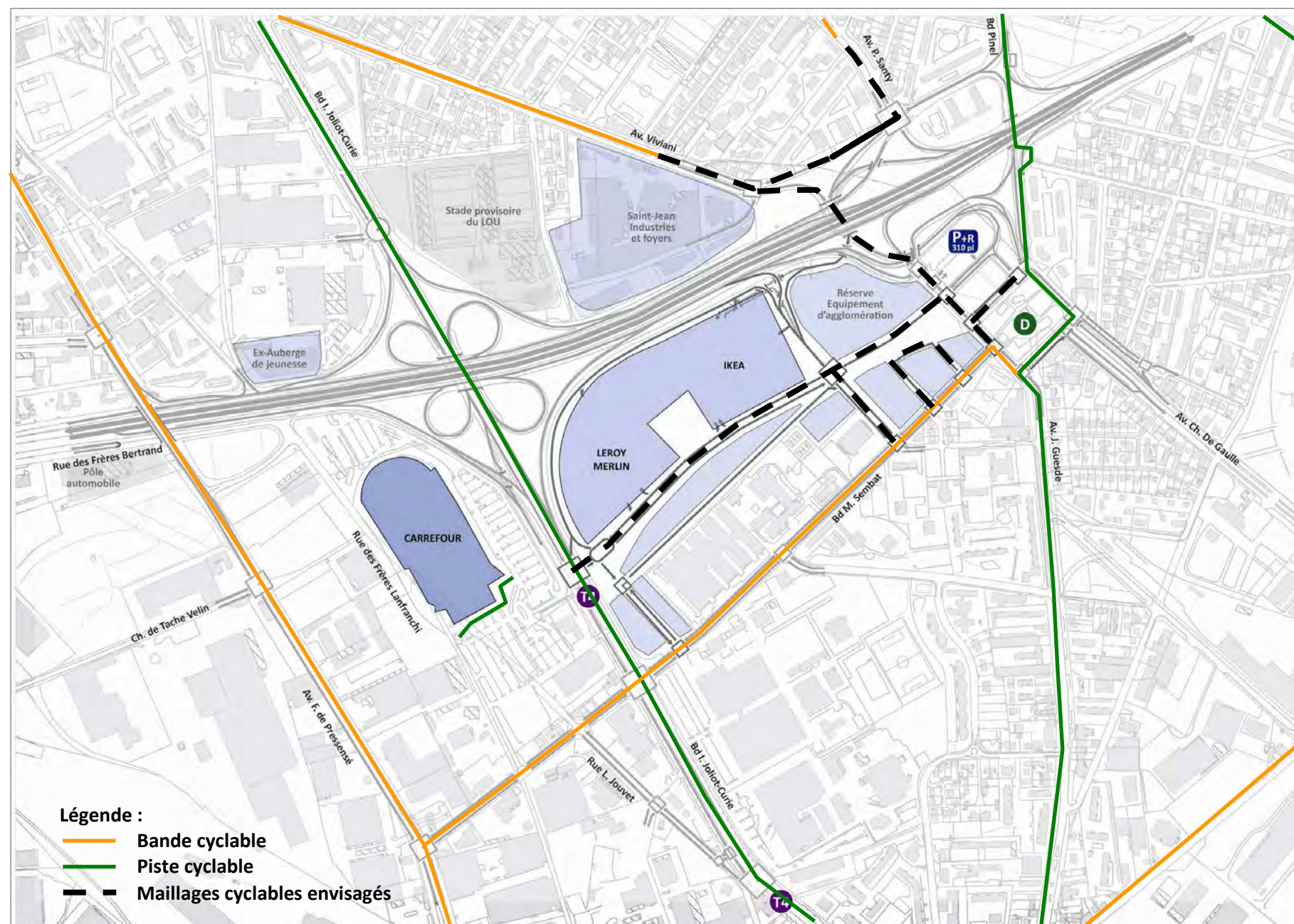
Travaux envisagés

Des aménagements spécifiques pour les modes doux sont intégrés au dispositif d'accessibilité, à savoir :

- la restitution de la liaison piétonne existante entre l'avenue Viviani et l'avenue J. Guesde ;

- le maillage des aménagements cyclables à l'échelle du secteur, notamment :

- création d'une liaison cyclable à double sens entre l'avenue Viviani et l'avenue P. Santy par la rue du P. Dargent (Lyon 8^{ème}) ;
- création d'une liaison cyclable à double sens entre les avenues J. Guesde et Viviani ;
- prolongement et raccordement des aménagements cyclables de l'avenue J. Guesde aux aménagements cyclables à réaliser sur le site du Puisoz.



Maillages cyclables envisagés dans le cadre du dispositif d'accessibilité

IV. COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX

Le coût prévisionnel des travaux d'accessibilité au site du Puisoz (infrastructures de déplacements permettant l'accès au site) **sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon est estimé à environ 12 000 000 € TTC** pour la phase 1, hors coût du foncier et des divers frais de maîtrise d'ouvrage.

Le coût prévisionnel des travaux phase 2 sera évalué ultérieurement.

V. CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Le planning prévisionnel de la phase 1 de l'opération d'accessibilité est calé sur l'objectif d'ouverture au public des enseignes commerciales fixé au premier semestre 2019 :

- phase conception d'environ 14 mois entre le 1^{er} trimestre 2016 et le 1^{er} trimestre 2017 ;
- consultation des entreprises de travaux entre le 2^e trimestre et le 3^e trimestre 2017 ;
- phase réalisation d'environ 20 mois entre le 3^e trimestre 2017 et le 2^e trimestre 2019.

	2015	2016				2017				2018				2019	
	4e trimestre	1e trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	1e trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	1e trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	1e trimestre	2e trimestre
Concertation réglementaire															
Phase Avant-projet															
Réunion publique avant-projet															
Validation Avant-projet															
Phase Projet															
Validation Projet															
Phase DCE															
Consultation des entreprises travaux															
Phase préparation de travaux															
Réunion publique information															
Travaux															
Réunions publiques information															

- phase conception
- consultation des entreprises travaux
- phase réalisation
- association du public

Planning prévisionnel de la phase 1 de l'opération d'accessibilité

Le planning prévisionnel de la phase 2 sera défini ultérieurement.