



Saint Fons - Feyzin

Aménagement des espaces publics aux abords du campus Solvay

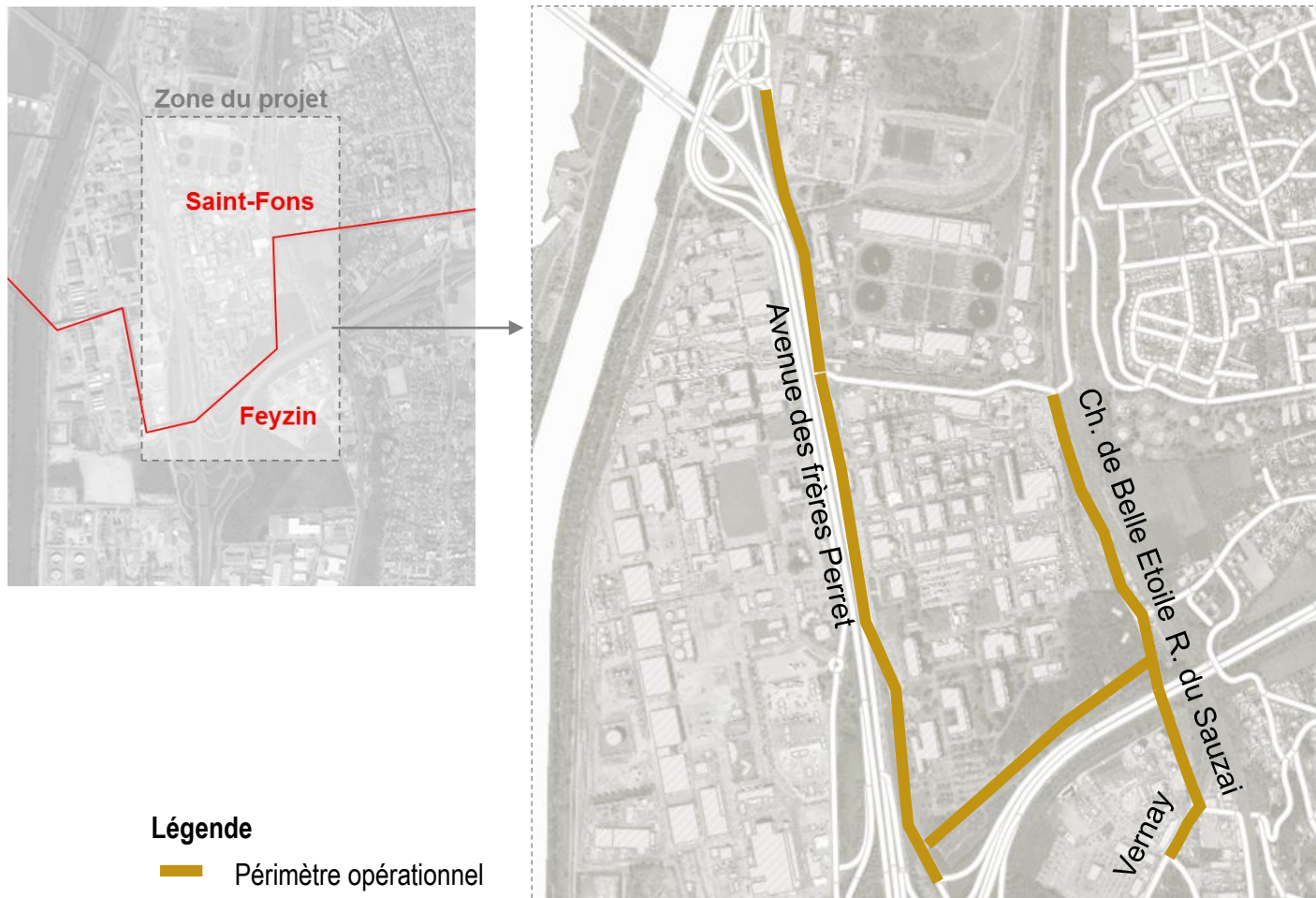
Compatibilité du projet avec le PPRT

la métropole
GRAND LYON

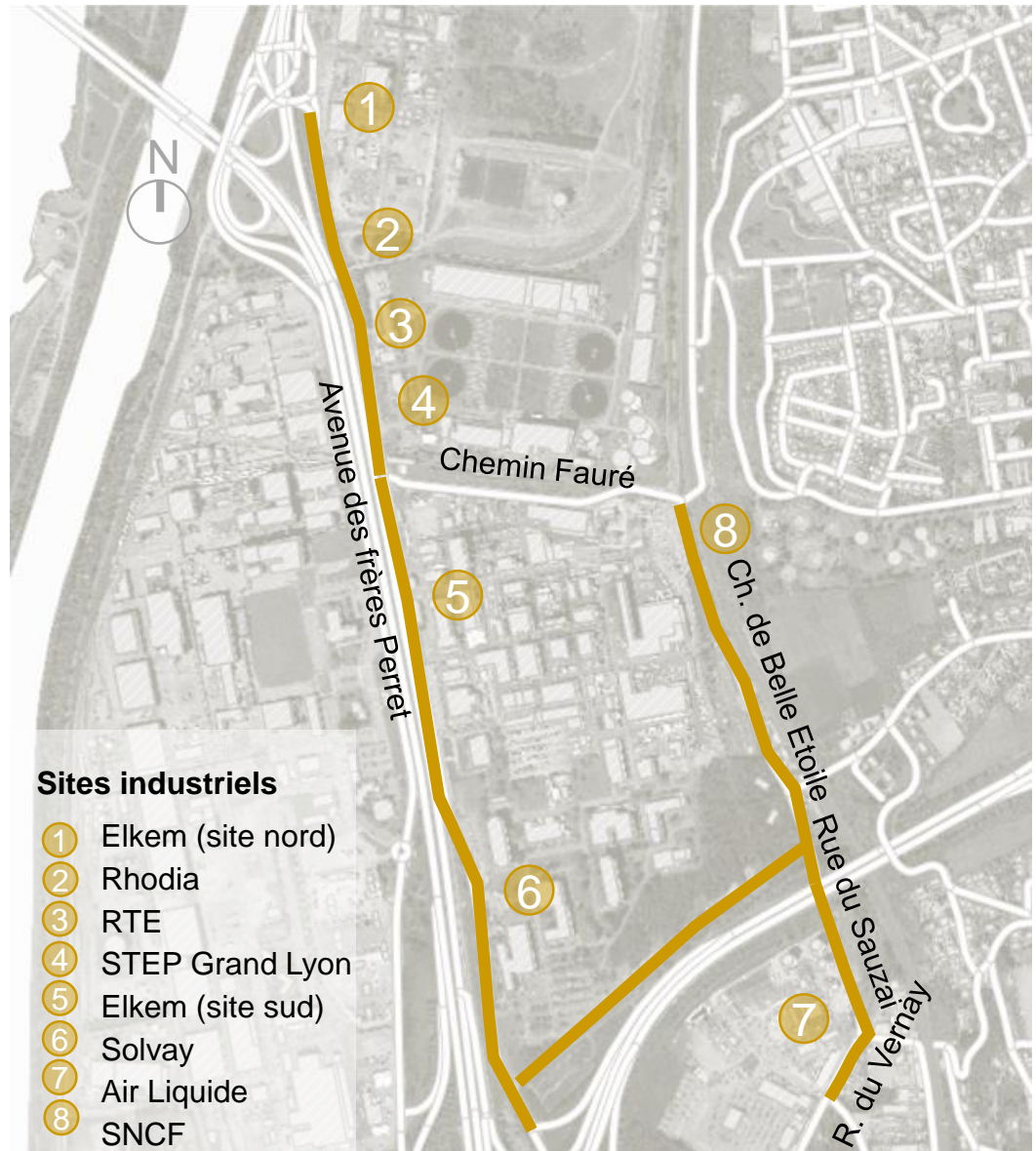
- Périmètre opérationnel et contexte industriel
- Diagnostic déplacements
- Programme
- Compatibilité du projet avec le PPRT

Ce document annexe au cerfa de cas par cas permet de préciser certains éléments du projet ainsi que d'appuyer le **caractère local** de la desserte cyclable pour les aménagements projetés.

Périmètre opérationnel et contexte industriel



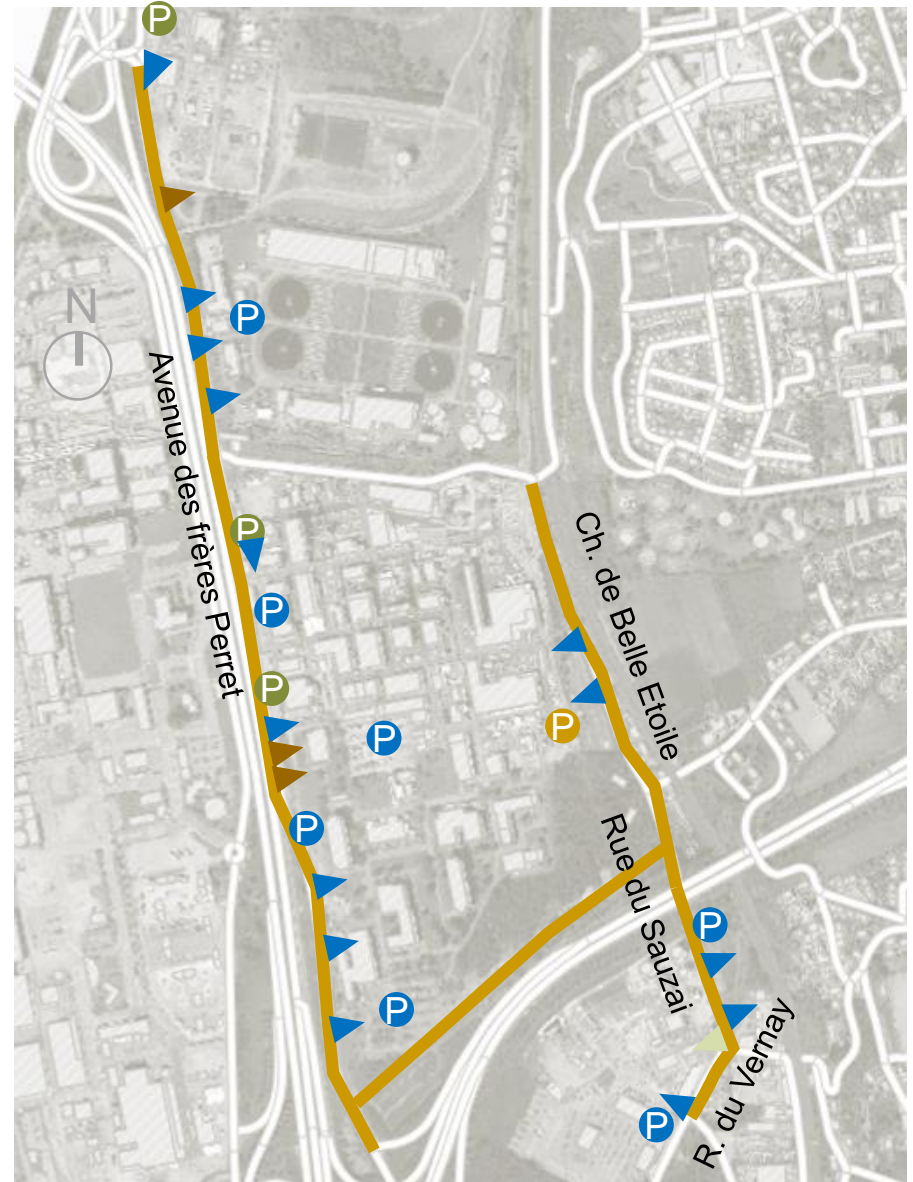
- Le périmètre opérationnel permet d'accéder à **7 sites industriels** et longe la voie ferrée
- Les entreprises (notamment Elkem, Solvay et Air Liquide) disposent **d'employés se rendant quotidiennement au travail à vélo**, en provenance du Nord comme du Sud.



- Les **principaux accès** aux entreprises sont situés le long de l'avenue des frères Perret et sur la rue du Vernay.
- Les accès depuis le chemin de Belle Etoile et la rue du Sauzai sont des **accès secondaires** (secours, accès logistique)

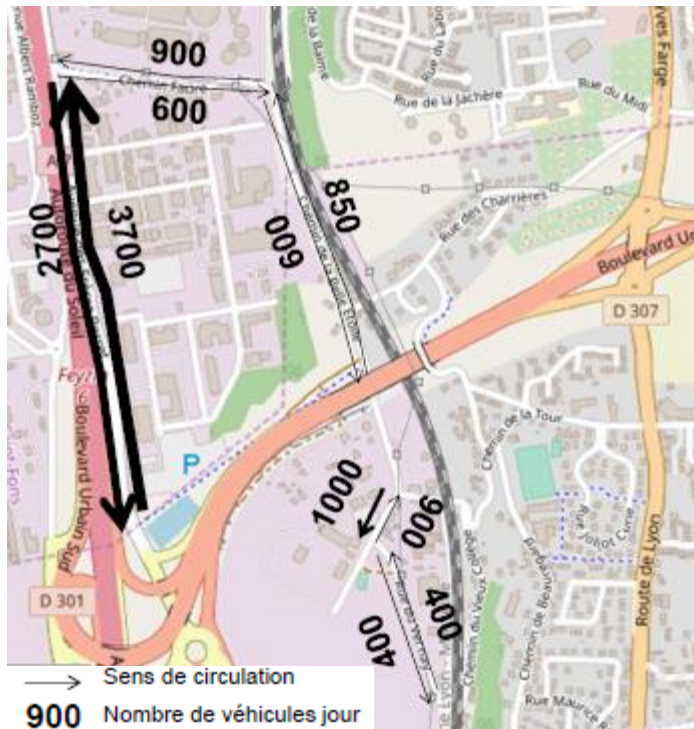
Légende

- ▶ Accès PL/VL
- ▶ Futur accès PL/VL
- P Parking privé sans contrôle d'accès
- P Parking privé avec contrôle d'accès
- P Futur parking privé



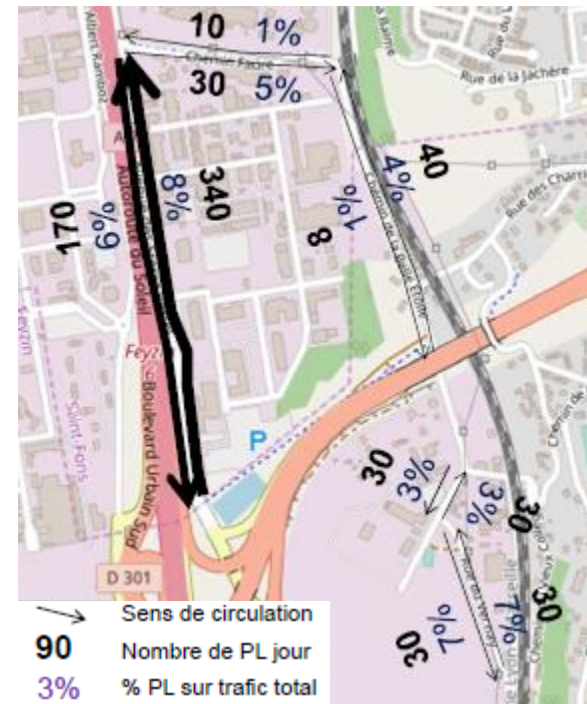
Diagnostic déplacements

- L'avenue des frères Perret, axe structurant du secteur, **supporte un trafic assez important** de 6 400 uvp/j/2 sens. Sur les autres voiries, le trafic est plus faible et correspond à un trafic local d'accessibilité salariale.



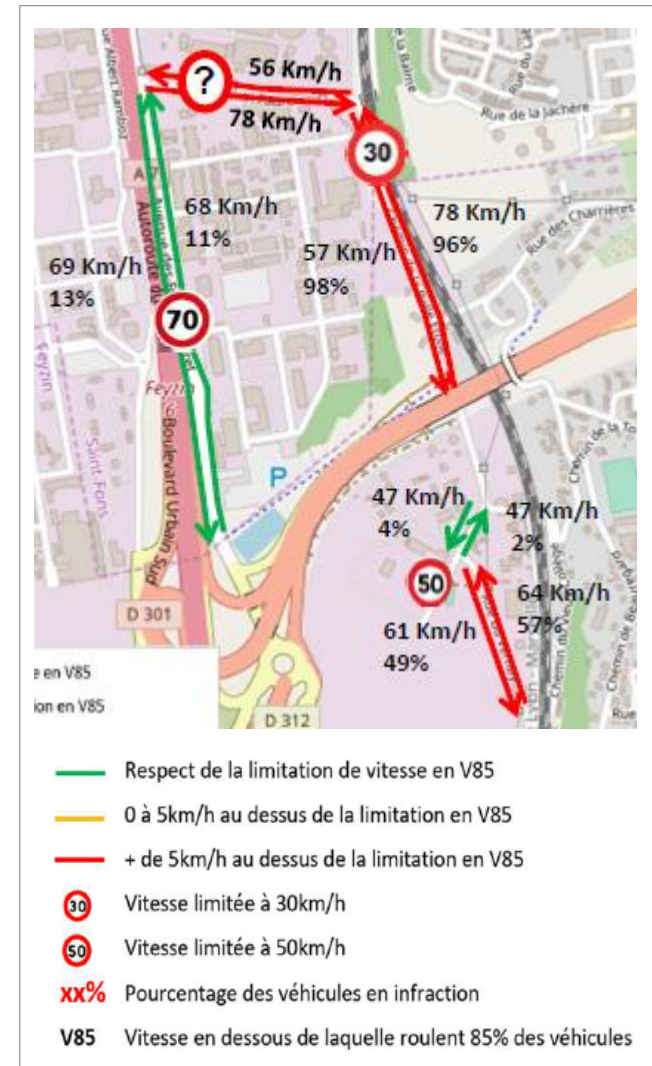
Trafic journalier (tous véhicules)

- L'avenue des Frères Perret est l'axe qui accueille le plus de **poids lourds** (510 PL/j/2 sens), ce qui représente 14% du trafic de cet axe. Sur les autres axes, la part des poids lourds est plus réduite mais toujours présente.



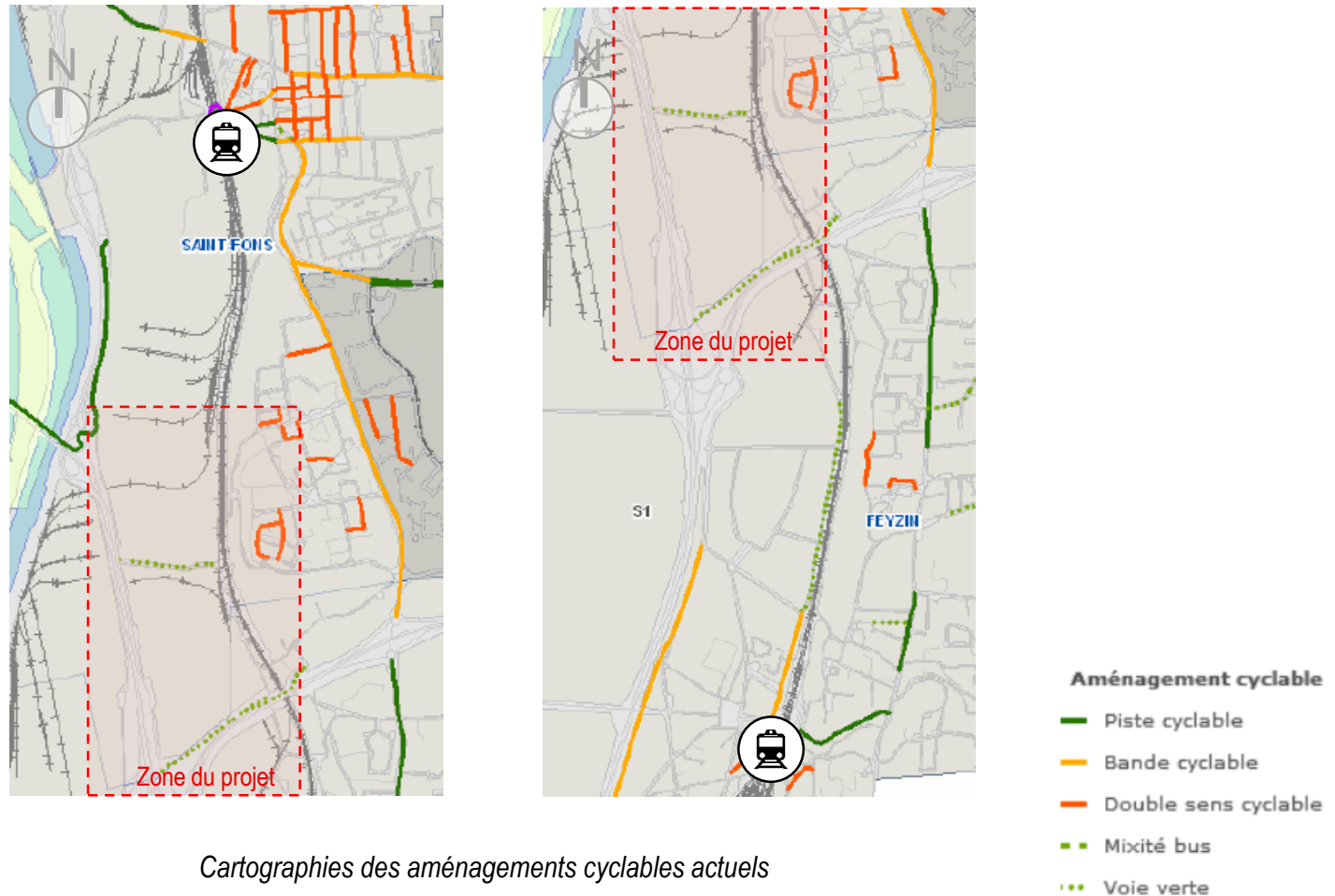
Trafic PL journalier

- Des limitations de vitesses globalement **pas respectées** sur le périmètre opérationnel, à l'exception de l'avenue des frères Perret et du Nord de la rue du Vernay.
- Ce non respect des vitesses est en lien direct avec le **caractère très routier des axes**.

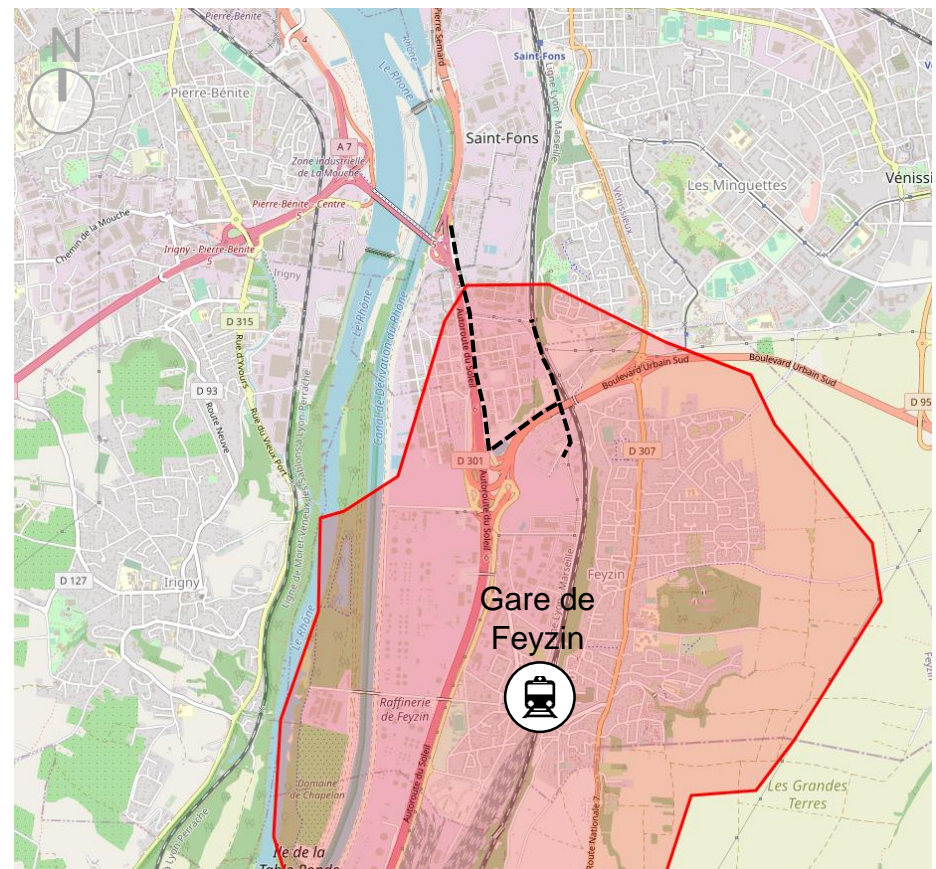
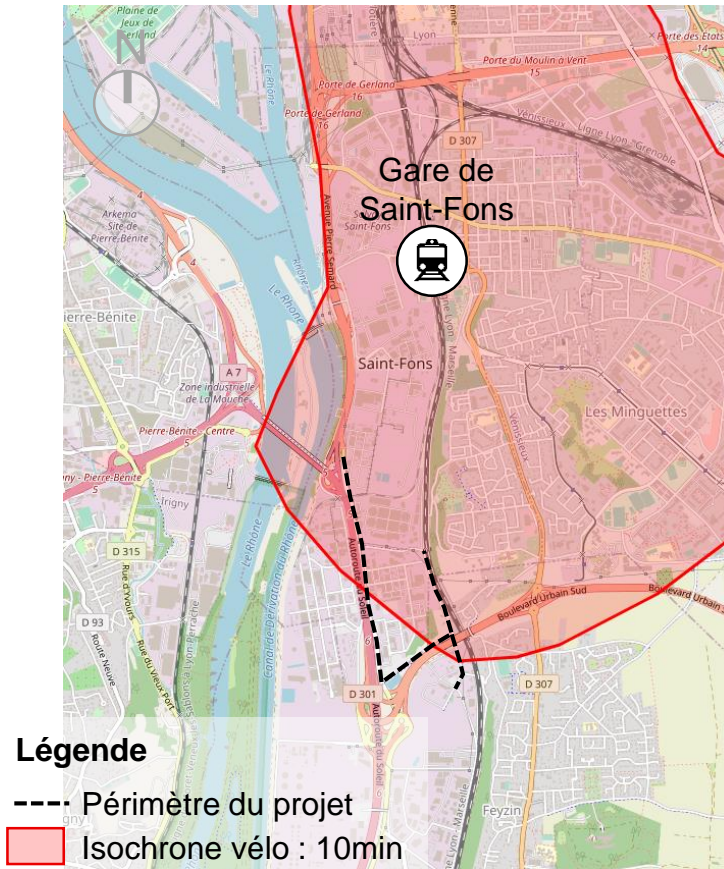


Vitesses de circulation

- Les **aménagements cyclables** pour rejoindre les entreprises aux deux gares de St Fons et Feyzin ne sont actuellement **pas continus**. Le trajet pour accéder jusqu'aux entreprises est qualifié **d'accidentogène** par les employés utilisant actuellement le vélo, et l'absence d'aménagement sécurisé **dissuade** certains employés de faire le trajet à vélo.



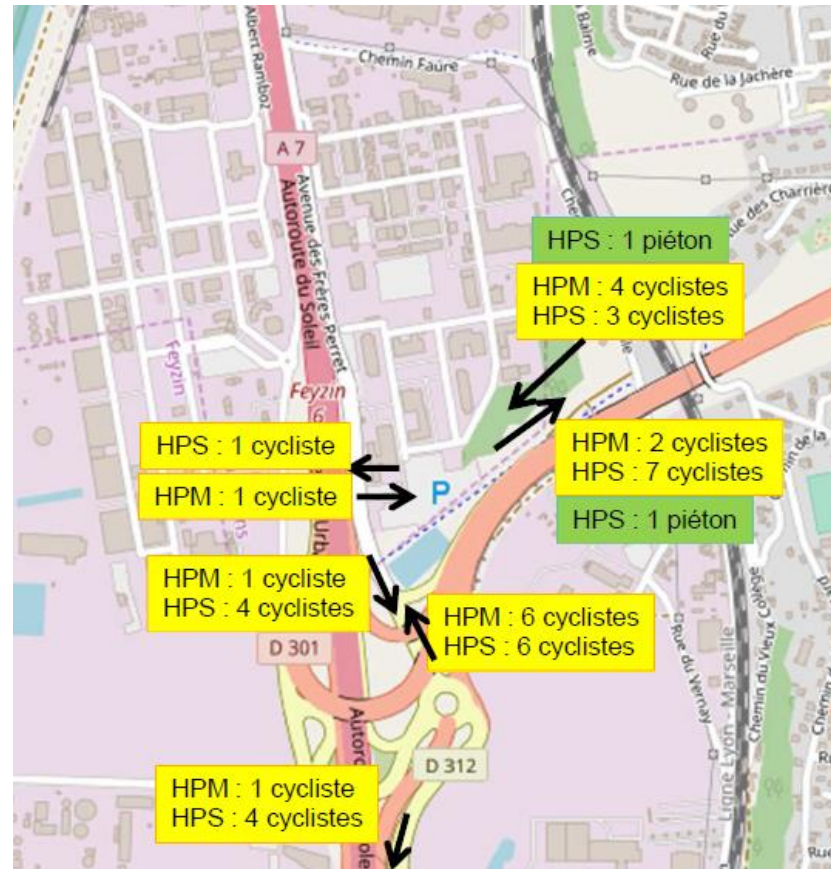
- La gare de Feyzin et la gare de Saint-Fons permettent de desservir les entreprises du périmètre opérationnel en moins de **10 minutes en vélo**.



Cartographies isochrones depuis les gares de Feyzin et Saint-Fons

Source : openrouteservice.org

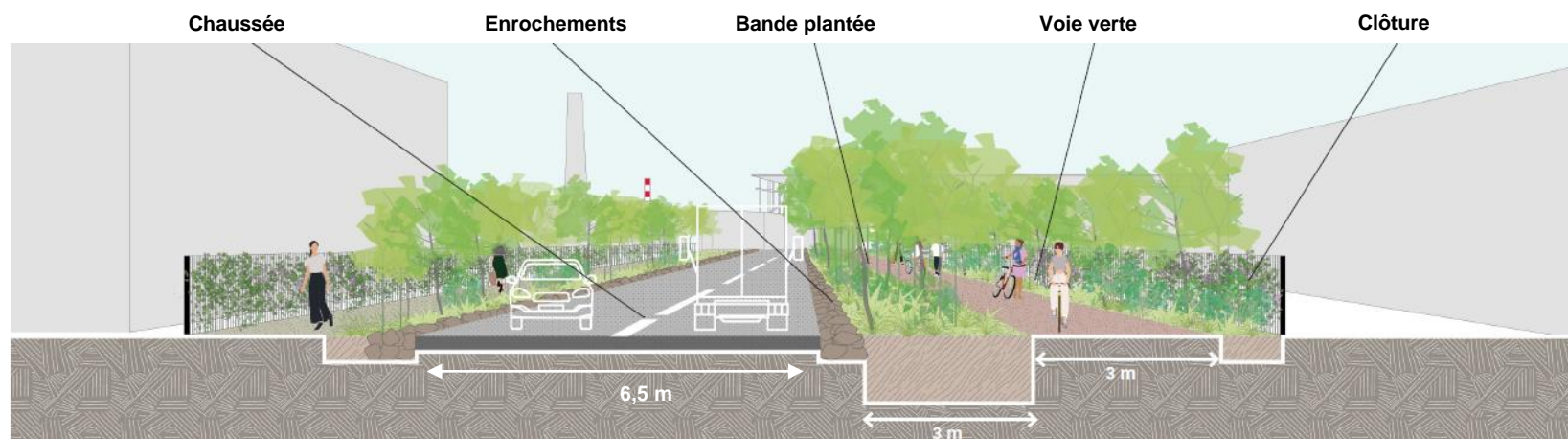
- Sur les axes analysés, les **flux de modes actifs sont faibles** : environ 20 cyclistes ont été recensés le matin et 30 le soir ; et seuls deux piétons ont été constatés.



Comptages modes actifs

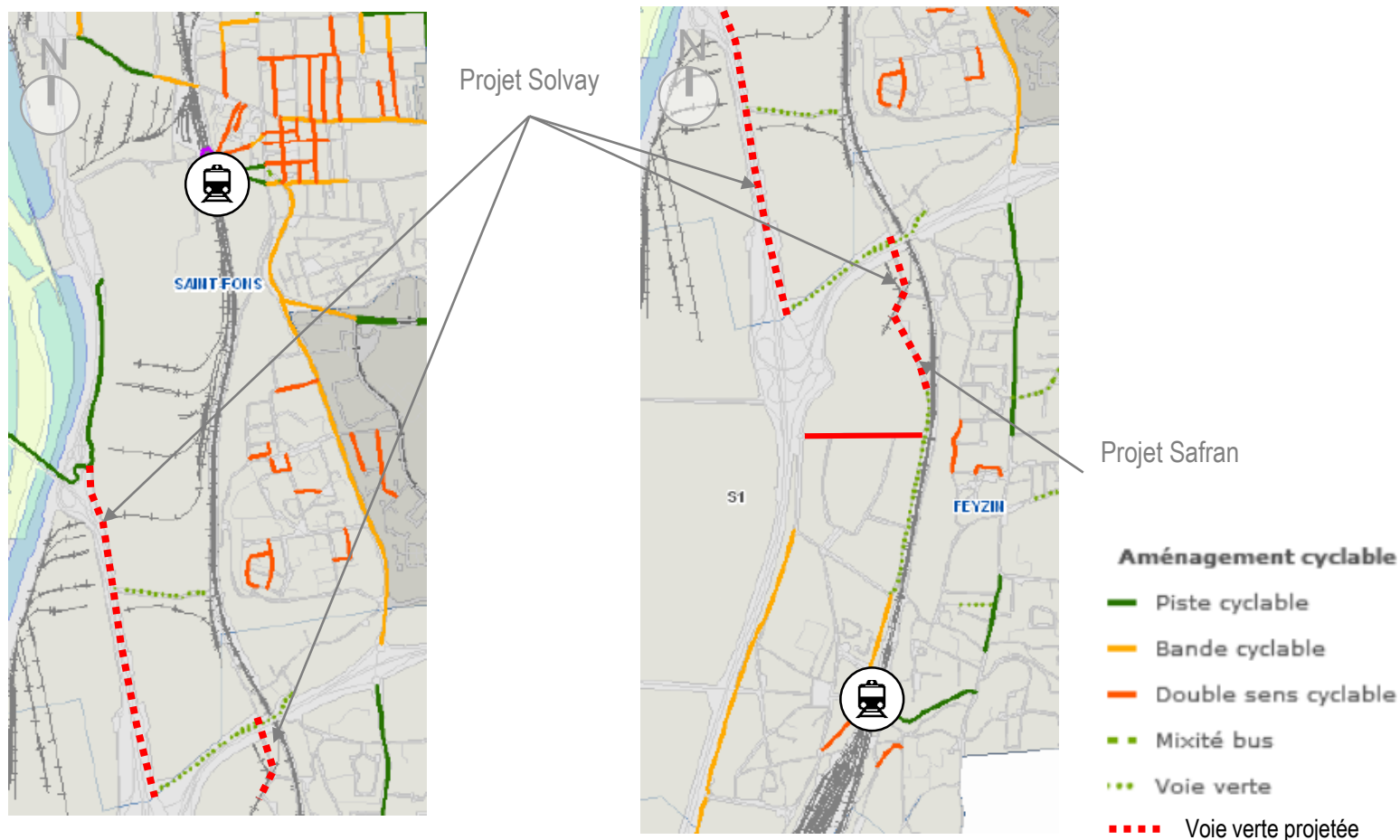
Programme

- **Réaménagement** des voiries
- Création de **cheminements piétons sécurisés**
- Création **d'aménagements cyclables sécurisés** sur les voiries existantes
- Développement du **volet paysager**



Gabarit d'objectif (ne valant pas plan d'aménagement définitif)

- Les **projets de requalification** des espaces publics aux abords du campus Solvay et Safran permettraient **d'assurer une continuité cyclable** jusqu'aux gares de Saint-Fons et Feyzin dans le but de permettre aux employés des entreprises de la Vallée de se rendre sur leur lieu de travail en vélo en toute sécurité et ainsi réduire la part modale de la voiture.



Cartographies des aménagements cyclables existants et projetés

Peu de vélos et piétons sont observés sur le périmètre opérationnel. Ceci peut s'expliquer par des **aménagements modes actifs discontinus** sur des **axes très routiers**, avec une **présence importante de PL** et des **excès de vitesse** observés.

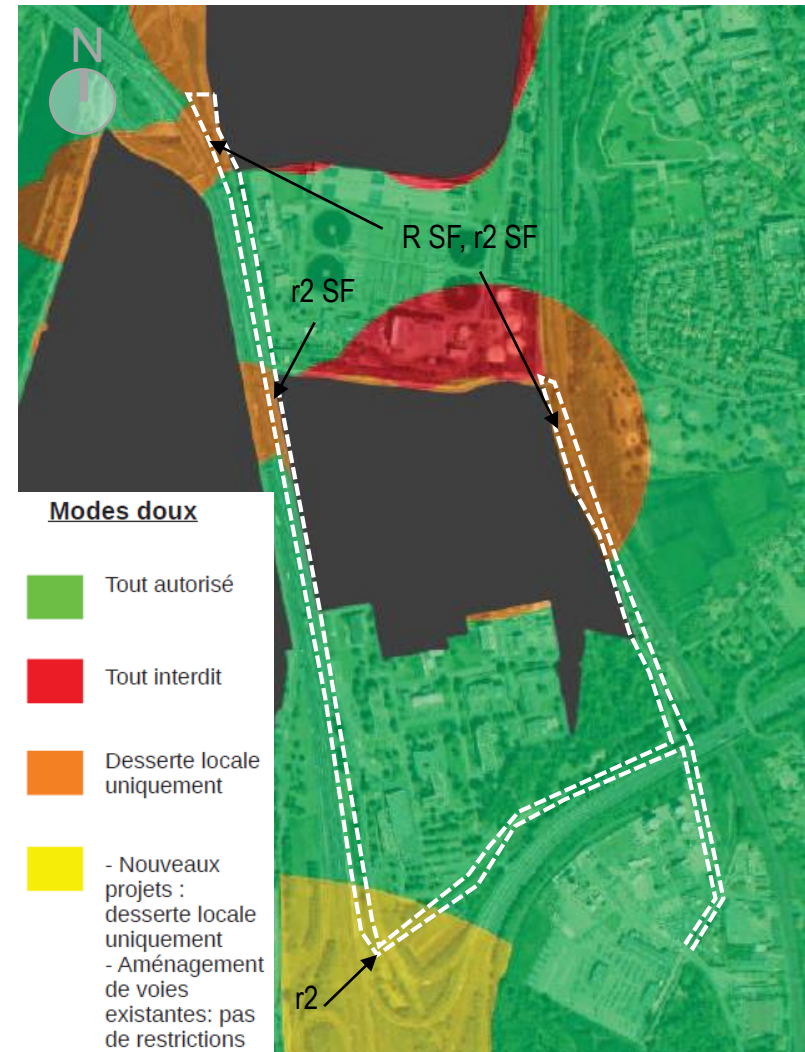
Un **sentiment d'insécurité** lié au manque d'aménagements cyclables est par ailleurs exprimé par les employés du secteur se rendant au travail en vélo.

La proximité des gares avec les entreprises du périmètre opérationnel (accessibilité en 10 minutes à vélo) couplée à des aménagements dédiés et sécurisés pourrait rendre ce mode de déplacement attractif et **réduire ainsi la part modale de la voiture**.

Compatibilité du projet avec le PPRT

- Le projet traverse **3 zones oranges** et **1 zone jaune***, dans lesquelles seuls les aménagements modes doux pour **desserte locale** sont autorisés par le PPRT (R SF, r2 SF, r2)
- Pour mémoire les aménagements cyclables préexistants au PPRT (19 octobre 2016) sont autorisés ; la réglementation concerne les projets qui interviennent après l'adoption du PPRT.

* Ces zones orange et jaune n'ont pas de valeur réglementaires mais synthétisent les prescriptions concernant les modes doux des zonages du règlement du PPRT.



Cartographie des autorisations du PPRT vis-à-vis des modes doux
Source : carte réalisée par les services de l'État en charge de la mise en œuvre du PPRT VDC

▪ Desserte locale :

- ✓ Les axes du périmètre opérationnel sont empruntés par les employés de la Vallée de la Chimie, dans le cadre de trajets domicile – travail
- ✓ Le projet permet de relier les sites industriels aux gares de Saint-Fons et de Feyzin, dans une logique multimodale
- ✓ Une signalisation adaptée à ce niveau de service permettra d'indiquer les accès aux sites industriels, aux gares et centres urbains ou principaux services publics, tout en alertant sur le fait que les usagers traversent une zone de risques technologiques et qu'il convient qu'ils modèrent leur effort physique du fait de la qualité de l'air dégradée .

- **Objectif de sécurité routière** : nécessité de mise en sécurité des cyclistes qui empruntent aujourd'hui des axes très circulés (dépassements de vitesses observés, présence importante de poids lourds, absence d'aménagements cyclables)



Exemple de panneau d'entrée de zone PPRT



Pictogramme Vallée de la Chimie ajouté sur certains aménagements cyclables