

# Apaisement Bussière et insertion VL6 à Oullins

## Synthèse de l'étude de circulation

Grand Lyon Métropole

Mai 2024



# Sommaire



1. Contexte
2. Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest de la Métropole
3. Impacts à l'échelle du secteur Oullins centre - Bussière
4. Impacts RGC et TE

# 1. Contexte



# Contexte

## Contexte général d'insertion de la VL6 SUD

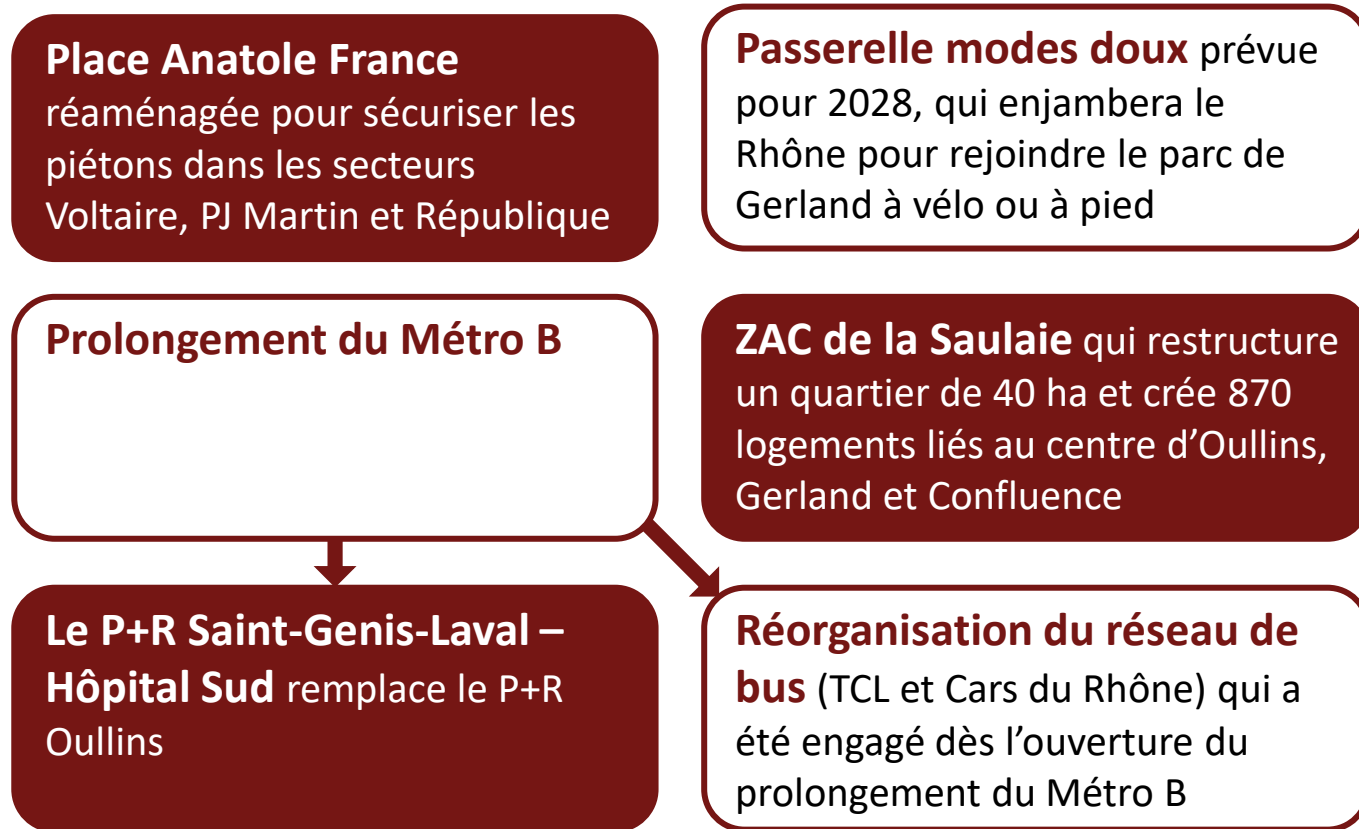
### Contexte d'étude

- Le projet des Voies Lyonnaises, réseau cyclable à haut niveau de service sécurisé et continu de la Métropole de Lyon a vocation à desservir l'ensemble du territoire Métropolitain.
- La Voie Lyonnaise n°6 SUD s'inscrit dans cet objectif de connecter le sud-ouest de la Métropole de Lyon (Saint-Genis-Laval, Oullins-Pierre-Bénite et La Mulatière) à la ville centre. Elle se prolonge par la VL6 NORD, reliant ainsi le sud-ouest de la Métropole à Rillieux-la-Pape et Caluire en passant par la rive droite du Rhône.

# Contexte

## Contexte général d'insertion de la VL6

### Contexte mobilité sur le secteur sud-ouest de la Métropole





# Contexte

## Périmètre d'analyses

## Le projet VL6 à Oullins

Le projet comporte :

- L'insertion de la voie lyonnaise n° 6, VL6 par :
  - L'aménagement d'un couloir bus + vélo dans le sens sud > nord de la Grande Rue d'Oullins, entre la rue du Perron et le Boulevard Emile Zola,
  - Le marquage d'un itinéraire privilégié vélo dans le sens nord > sud par la rue Bertholey, le passage Victor Hugo et la rue de la Camille.

Un projet connexe a été réalisé préalablement :

- **L'apaisement du quartier Bussièrre** grâce à la mise en place de mises à sens unique et de tête-bêche sur le principe de « super-îlot ».
  - Toutefois une certaine perméabilité est permise pour faciliter l'accessibilité riveraine,
  - Les trafics d'échange et de transit sont incités sur les axes structurants contournant le quartier :  
rue F. Jomard, ch. des Célestins, bd. E Zola ;



## 2. Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest



# Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest

## Étude des déplacements

### Cadre méthodologique

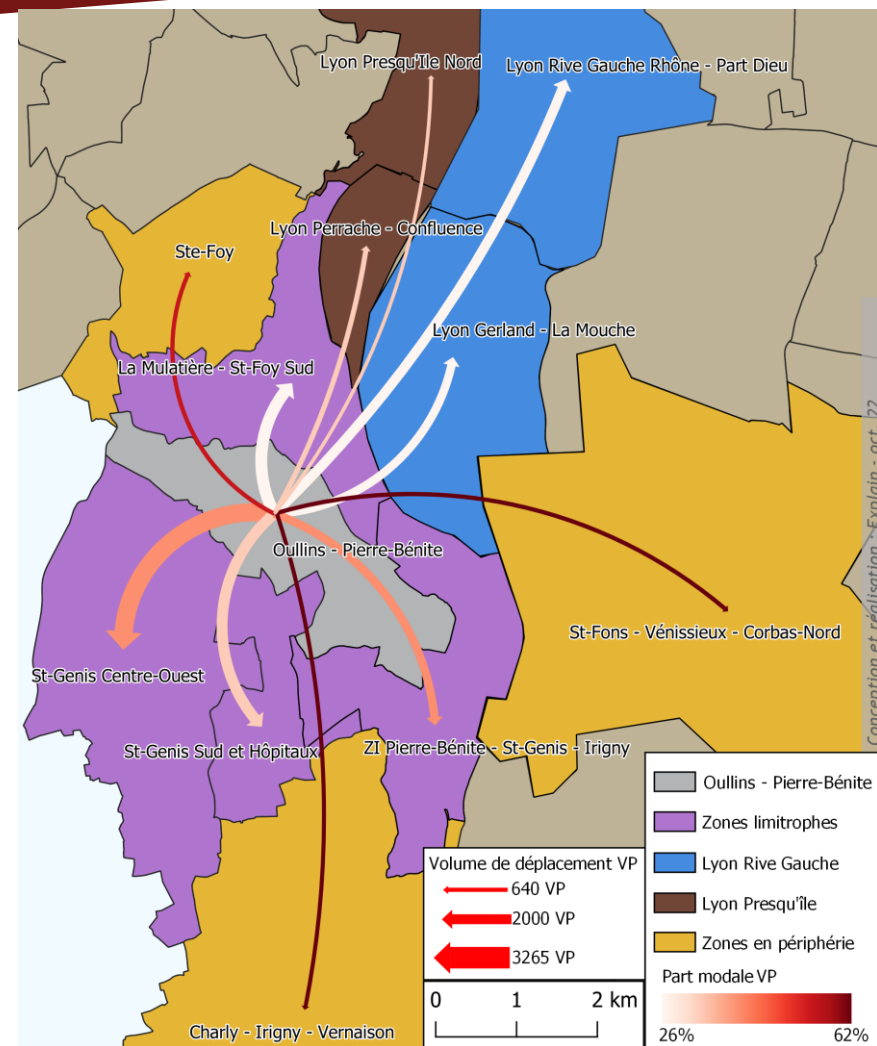
Avant d'analyser l'impact de l'insertion de la VL6 et de l'apaisement du quartier Bussière, il est nécessaire d'appréhender les évolutions de mobilités à l'échelle du bassin de vie du sud-ouest de la Métropole de Lyon.

La méthodologie se base sur l'analyse des flux actuels, puis elle confronte les projections de flux de déplacements avec la réalité des projets sur le territoire, afin d'estimer un report modal de la voiture particulière vers les modes de transports alternatifs.

### Analyse des déplacements : flux actuels

L'analyse des flux voiture actuels sur le bassin de vie et sur Oullins - Pierre-Bénite montre

- Des interactions fortes avec les communes voisines pour lesquelles la part modale de la voiture est encore forte, par exemple :
  - 41% vers la zone ZI Pierre-Bénite - St-Genis - Irigny ;
  - 40% pour l'ouest de St-Genis ;
  - 33% vers la zone des Hôpitaux Sud
- Des liaisons toujours notoires avec la rive gauche du Rhône, pour laquelle le prolongement du métro B donne des perspectives de report modal, et avec la presqu'île pour lesquelles la liaison forte C10 permet des connexions efficaces en transports en commun.



Source Modely, scénario témoin 2030



# Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest

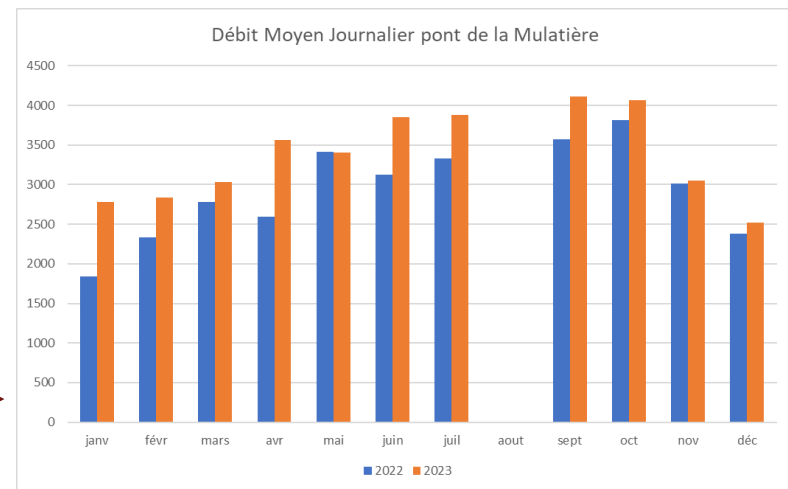
## Étude des déplacements

### Analyse des déplacements - évolution du contexte

Les nombreux projets présents sur Oullins - Pierre-Bénite et plus largement sur le secteur participent à créer un contexte favorable pour favoriser les changements de comportement et le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, le vélo et la marche.

Cela concerne notamment :

- Le prolongement du métro B dans le centre-ville d'Oullins et aux Hôpitaux Sud. Ce projet s'accompagne :
  - De la restructuration réseau de surface (RRS) bus TCL et Cars du Rhône
  - Du déplacement du P+R de la gare d'Oullins aux Hôpitaux Sud
- La modification des mobilités en presque-île : apaisement presque-île (ZTL), aménagement rive droite du Rhône, qui impacte le trafic en amont sur la zone d'études
- Aménagements des voies lyonnaises, notamment VL5, VL6 et VL3 sur le secteur, et de projets favorables à la pratique du vélo, qui se confirme par une hausse des fréquentations sur le pont de la Mulatière



Apaisement Bussière et insertion VL6 à Oullins  
Synthèse de l'étude de circulation  
version 2.0

# Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest

## Étude des déplacements

### Mobilités à l'échelle du secteur sud-ouest de la Métropole de Lyon

Le projet d'insertion de la VL6 et d'apaisement du quartier Bussière fait partie d'un processus d'aménagement et d'organisation des mobilités plus global de la Métropole de Lyon pour :

- Favoriser le report modal sur l'ensemble de la Métropole de Lyon et notamment sur le secteur sud-ouest. Au-delà du prolongement du métro B, les mesures prises localement dans le cadre de l'insertion de la VL6, permettent de dissuader le trafic de transit et de promouvoir le report modal
  - Création d'un couloir bus sur la Grande Rue, profitant aux lignes C10, C7, 63, 88 et les lignes des cars du Rhône,
  - Dissuasion, en conséquence, du trafic entrant vers la Métropole,
  - Création de double-sens cyclables sur les voiries du quartier Bussière mises en sens unique.
- Apaiser les quartiers et les protéger du trafic de transit pour améliorer la qualité de vie des riverains, donner un cadre propice aux modes alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements de proximité, notamment pour le rabattement vers le métro Oullins Centre et l'accessibilité aux établissements scolaires.

# Impacts à l'échelle du secteur sud-ouest

## Étude des déplacements

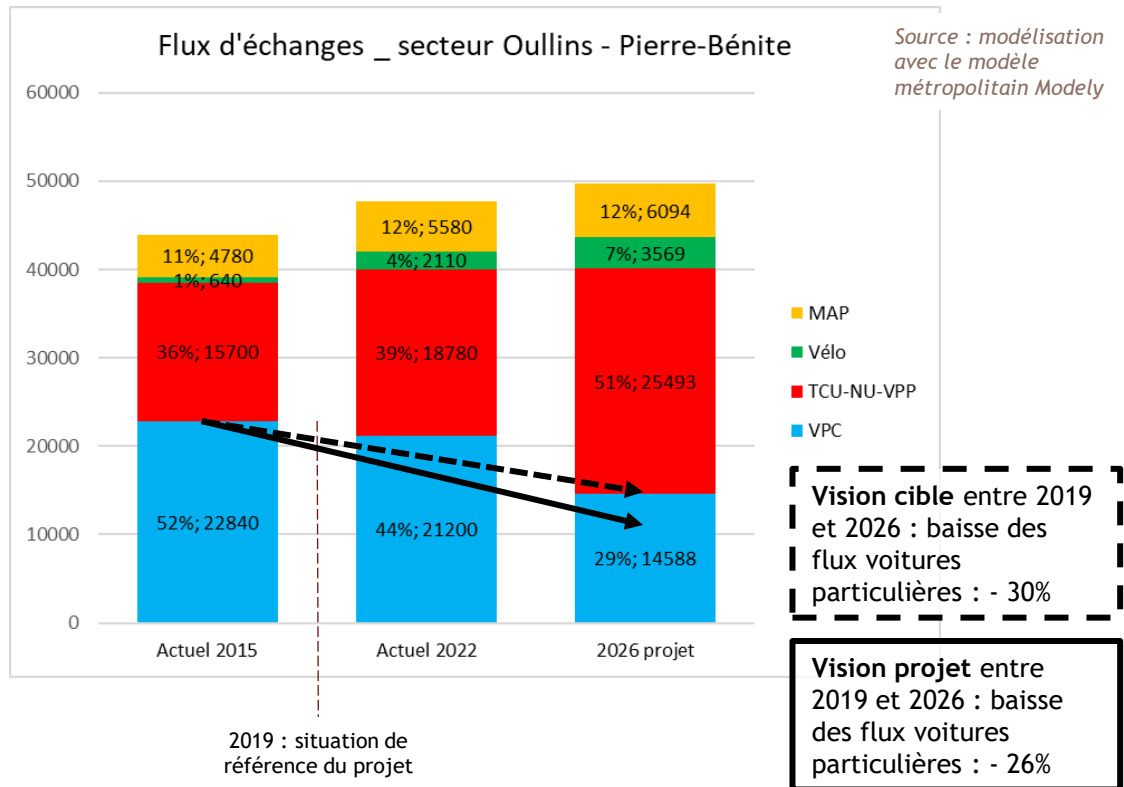
### Analyse des déplacements : effets attendus

La modélisation des perspectives globales d'évolution de l'urbanisme et des mobilités montre une baisse des flux voiture de - 30% entre 2019 et 2026.

Aussi au regard des nombreux projets sur le secteur d'étude il est retenu une trajectoire légèrement moins ambitieuse, mais réaliste de -26% de baisse de flux VP entre 2019 (situation de référence du projet) et 2026 (situation de projet).

Il s'agit notamment des effets :

- Du prolongement du métro, accompagné de la restructuration du réseau bus de surface avec déplacement du P+R à Saint-Genis-Laval qui a un effet à la fois sur les flux partant de Oullins-Pierre-Bénite, et les flux traversant le territoire
- Des projets locaux d'insertion de la VL6 et de développement du réseau cyclable secondaire sur le quartier de la Bussière, ainsi que le réaménagement de la place A. France, avec refonte du plan de circulation pour faciliter le rabattement piéton aux abords du métro Oullins Centre.
- Du report des itinéraires d'entrée vers Lyon qui utilise actuellement la Grande Rue d'Oullins qui sera mise en sens unique sortant, et lié aux contraintes sur le plan de circulation de type super-ilot ne permettant pas les shunts, et impliquant au final un report d'itinéraires vers des axes plus structurants tels que l'A450 et la M7 (réduisant ainsi le trafic au sein du territoire d'étude).



Cette baisse de trafic routier est une tendance déjà observée sur le secteur. En effet des comptages sur la Grande Rue d'Oullins, axe structurant réceptacle du trafic du secteur (du fait du passage contraint sur le pont d'Oullins), montrent une baisse notable du trafic entre 2019 et 2022 ; trafic 2 sens cumulé (cf. détail en annexes) :

- Au niveau de l'arrêt Orsel : -31% de trafic routier en HPM et - 33% en HPS
- Au niveau de la Mairie de Oullins : +7% de trafic routier en HPM et - 34% en HPS

### 3. Impacts à l'échelle de Oullins- Pierre-Bénite





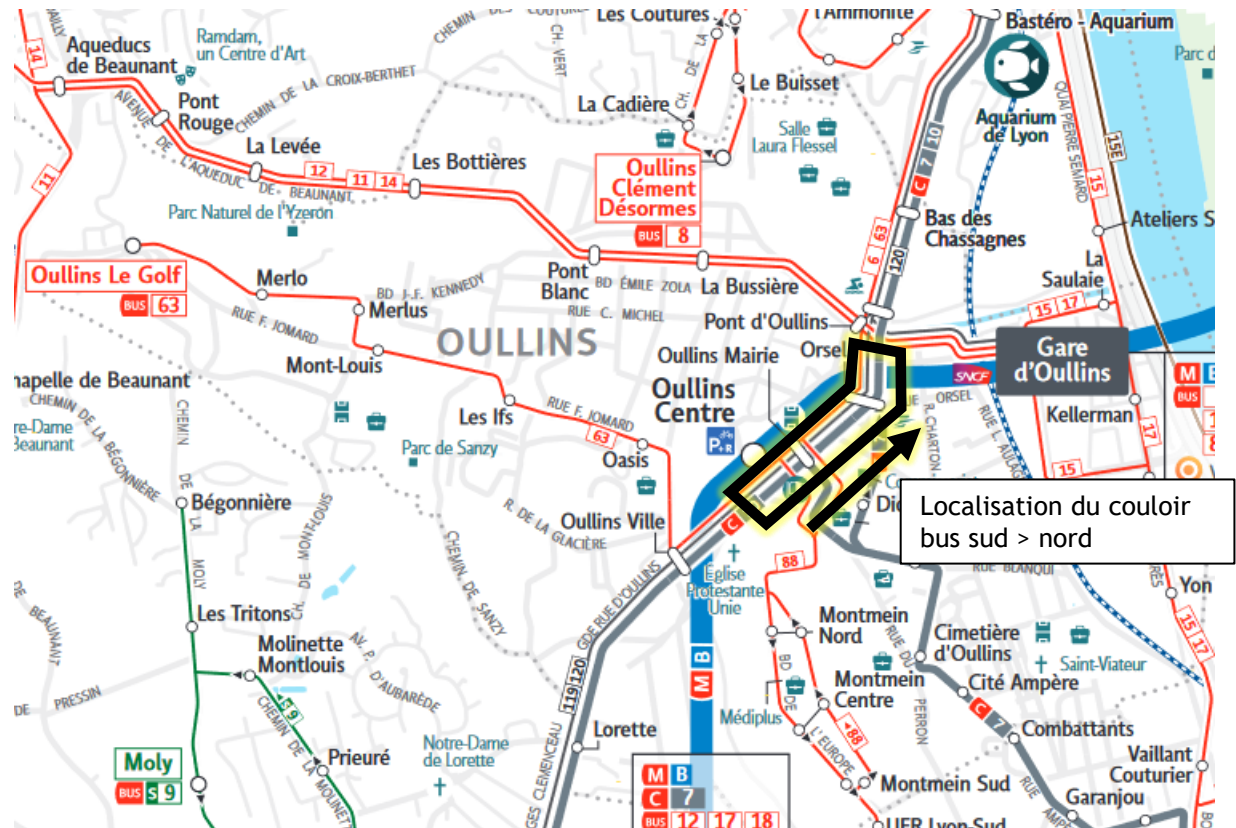
# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ enjeux TC

### Impacts sur le réseau TCL

- La mise en œuvre du couloir bus + vélo entre la rue du Perron et le Pont d'Oullins profite à de nombreuses lignes (C10, C7, 63, 88 et les lignes des cars du Rhône), permettant d'améliorer et de fiabiliser à la fois les liaisons d'échanges et les flux locaux.
- Le choix d'un couloir bus dans le sens entrant vers le centre de la Métropole (sens le plus important en heure de pointe du matin) permet une plus forte dissuasion des flux de transit VP et donc une plus forte incitation au report modal.

Plan du réseau de transport collectif (source Sytral Mobilités)



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

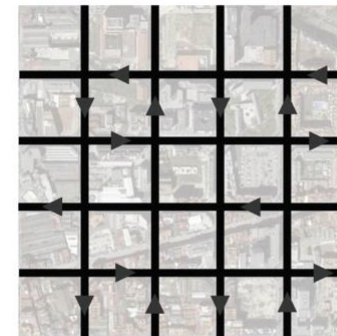
## Impacts du projet connexe \_ apaisement Bussière

### Principe d'aménagements

- Le super-îlot permet l'apaisement d'un quartier en dissuadant fortement le trafic de transit
  - Les rues du quartier sont mises en « tête-bêche » : des mises à sens unique qui ne permettent pas la traversée du quartier de bout en bout, et réduisent de fait la circulation aux seuls riverains.
- Les effets de cet aménagement sur les itinéraires sont :
  - Favoriser l'usage des axes structurants contournant le quartier pour les flux d'échanges (rue F. Jomard, ch. des Célestins et bd. E. Zola) ;
  - Diminuer les shunts au sein du quartier ;
  - Favoriser les modes actifs notamment devant les écoles et pour le rabattement au métro Oullins Centre.
    - Création de double sens cyclable dans les rues mises en sens unique,
    - Refonte du plan de circulation aux abords de la place A. France donnant plus de place aux piétons.

### Road hierarchy in the new Superblock model

CURRENT SITUATION

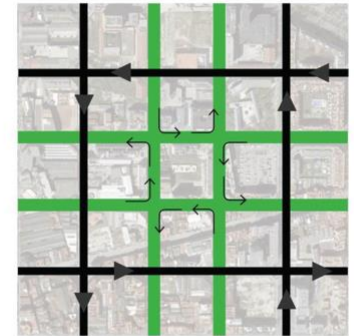


400 meters

Basic network: 50 km/h

SOLE RIGHT IN STREET SPACE: MOBILITY  
HIGHEST AIM: PEDESTRIAN.

SUPERBLOCK MODEL



400 meters

Local network: 10 km/h

CIRCULATING  
VEHICLES DO  
NOT PASS  
THROUGH

EXERCISE ALL THE RIGHTS THAT THE CITY OFFERS.  
HIGHEST AIM: ACTIVE CITIZEN.

# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6

## Impacts de l'insertion de la VL6

La mise en œuvre d'un couloir bus + vélo sur la Grande Rue d'Oullins, dans le sens sud > nord entre la rue du Perron et le pont d'Oullins induit des reports d'itinéraires depuis le sud, pour rejoindre le pont d'Oullins.

Dans le cadre de l'analyse il est considéré :

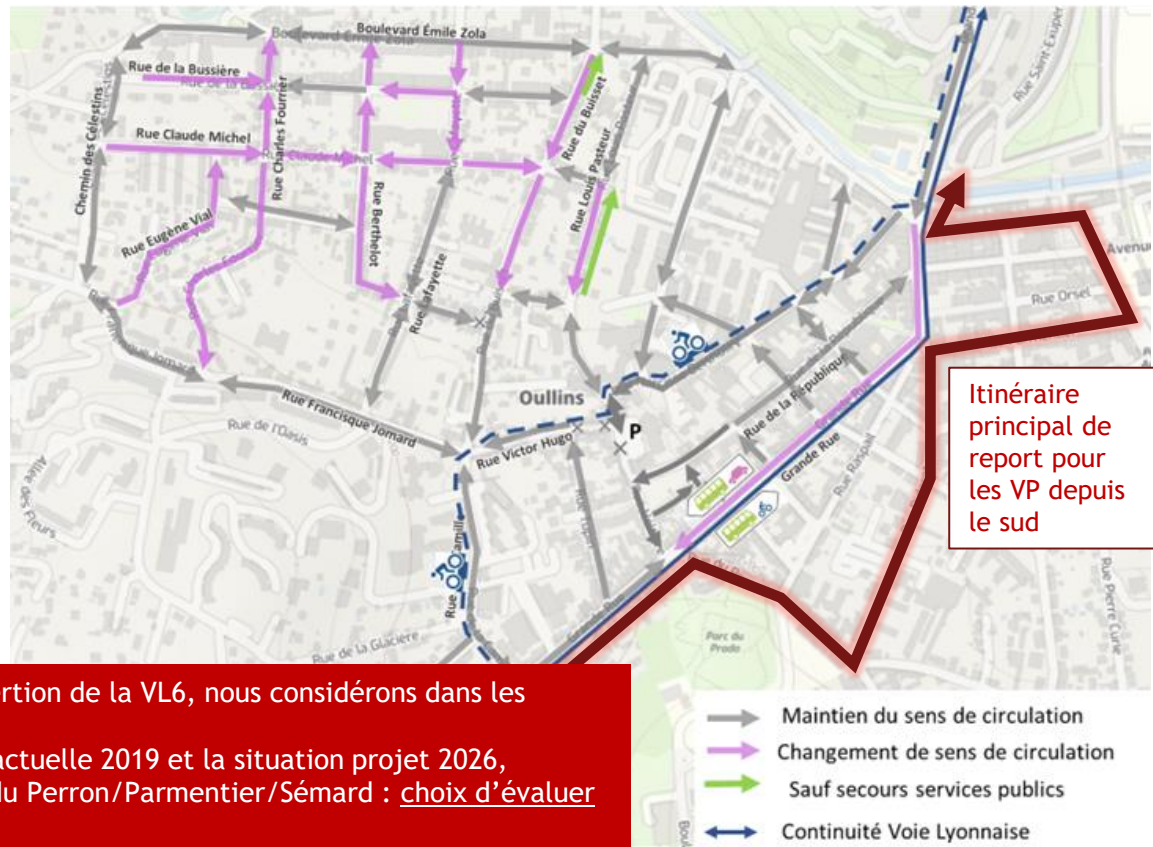
- Que les reports d'itinéraires au sein du quartier Bussière sont minimes du fait du plan de circulation de type super-îlot adopté,
- Que les reports d'itinéraires s'effectueront en grande majorité par l'est, et les rues du Perron, Diderot, Parmentier, Louis Aulagne et Pierre Semard,

*(Pour rappel, ce plan de circulation permet ainsi la dissuasion du trafic de transit sur la Grande Rue d'Oullins, en favorisant les transports collectifs et les vélos pour les flux locaux ou intercommunaux. Cet impact est pris en compte dans la baisse du nombre de flux motorisé sur le secteur.)*

En conclusion pour l'analyse locale des effets de l'insertion de la VL6, nous considérons dans les résultats présentés ci-après :

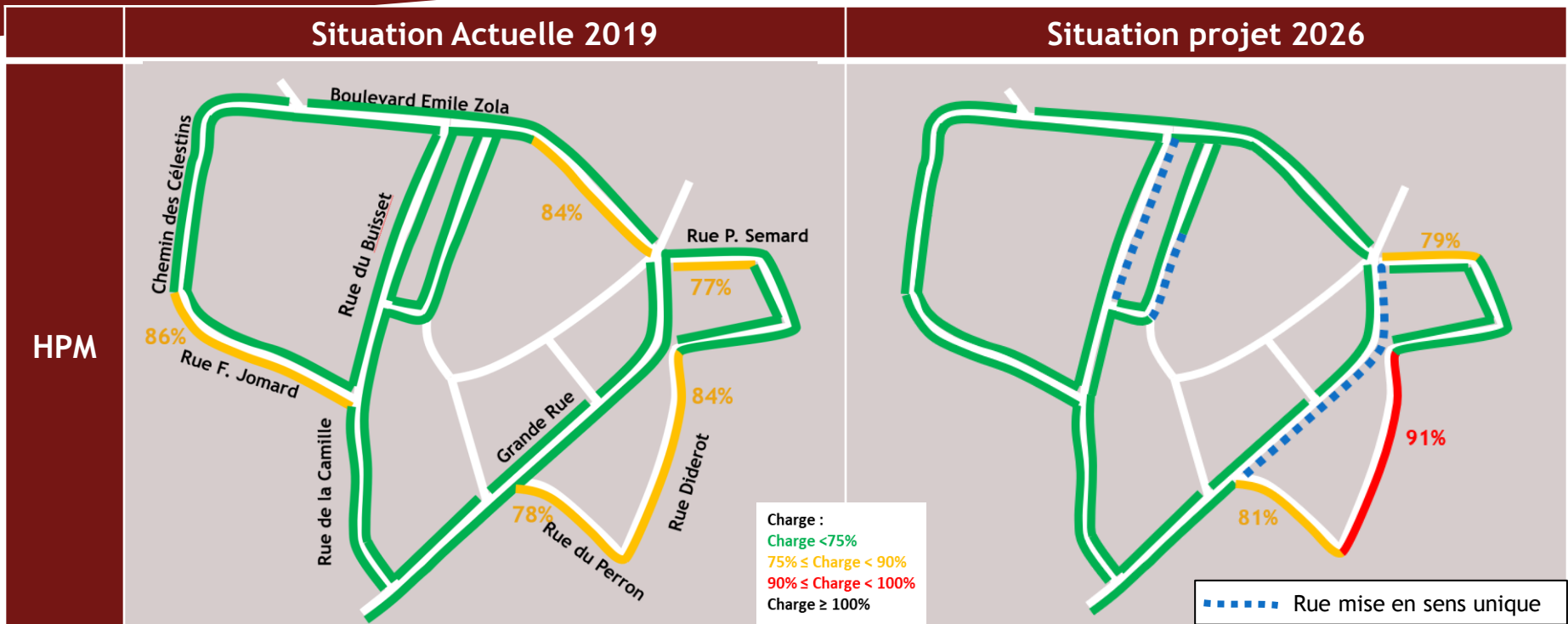
- Une baisse du trafic VP de 26% entre la situation actuelle 2019 et la situation projet 2026,
- Un report d'itinéraire à 100% à l'est par les rues du Perron/Parmentier/Sémard : choix d'évaluer le cas le plus défavorable

## Principes de modifications des itinéraires VP dans le sens sud > nord



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6



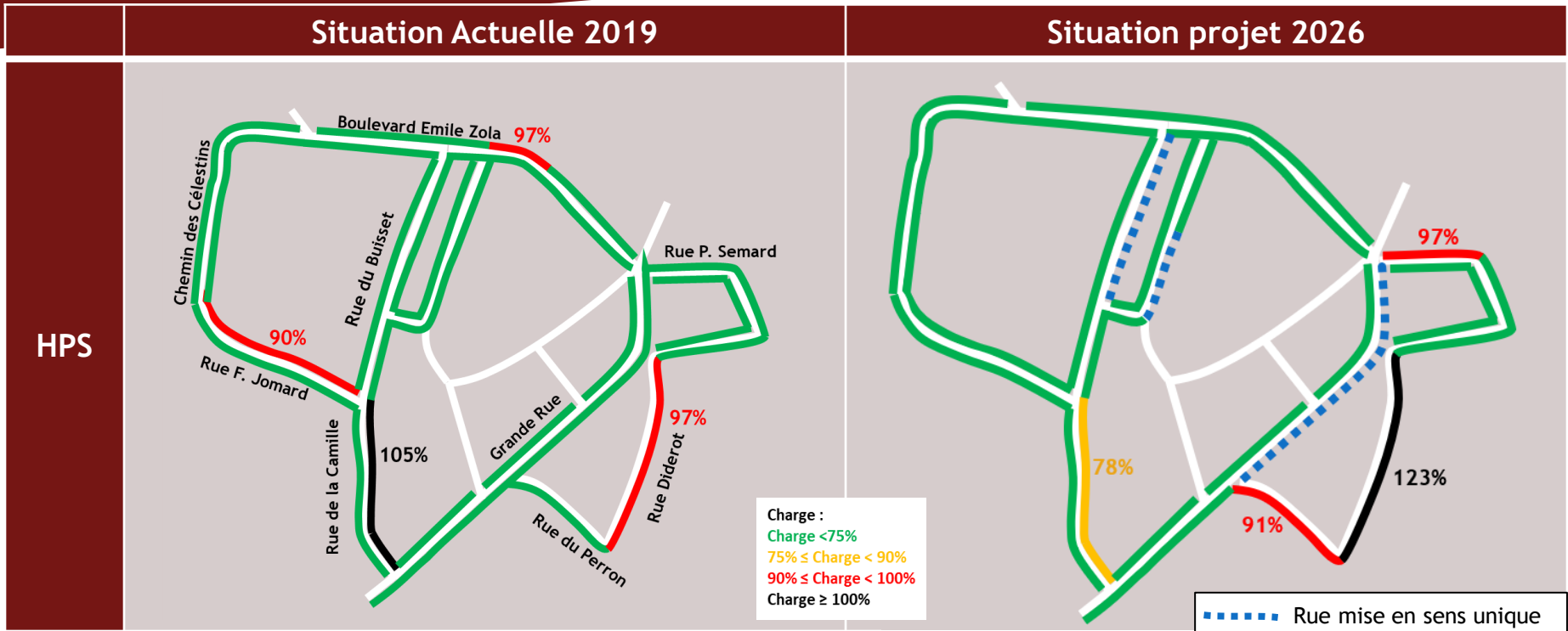
### En synthèse de l'analyse circulation, pour l'heure de pointe du matin \_ HPM

- **Situation actuelle** : Le trafic est relativement fluide sur la majorité du secteur, avec quelques congestions sur le Boulevard Emile Zola, la rue Francisque Jomard et les rues à l'est (rues du Perron, Diderot et Pierre Semard).
- **Situation future** : Le trafic est plus fluide qu'en situation actuelle sur la majorité du secteur. Le réseau est légèrement plus chargé à l'est sur les rues du Perron, Diderot et Pierre Semard, sans pour autant être saturé



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6



### En synthèse de l'analyse circulation pour l'heure de pointe du soir \_ HPS

- **Situation actuelle** : Le trafic est relativement fluide sur la majorité du secteur, avec des congestions sur le Boulevard Emile Zola, la rue Francisque Jomard, la rue Diderot et particulièrement sur la rue de la Camille.
- **Situation future** : Le trafic est plus fluide qu'en situation actuelle sur la majorité du secteur. Le réseau est plus chargé à l'est sur les rues du Perron, Diderot et Pierre Semard, atteignant 90% à 120% de charge. **Des optimisations sont possibles au niveau des carrefours à feux, du fait de réserves de capacités disponibles, pour atténuer cette charge.**

# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6

### En synthèse de l'analyse circulation

Les effets de l'insertion de la VL6, en lien avec la refonte du plan de circulation du quartier Bussière selon le principe de super-îlot, sont globalement favorables car :

- Ils favorisent un report modal (notamment avec le couloir bus + vélo sur la Grande Rue d'Oullins) qui limite les impacts des reports d'itinéraires,
- Ils incitent au report d'itinéraires sur les axes structurants, comme la M7 et l'A450.

**Plus spécifiquement**, quelques difficultés de circulation sont à attendre sur l'itinéraire de report rue du Perron > rue Diderot > rue Parmentier > rue Louis Aulagne > rue Pierre Sépard.

Ces difficultés sont à relativiser au regard :

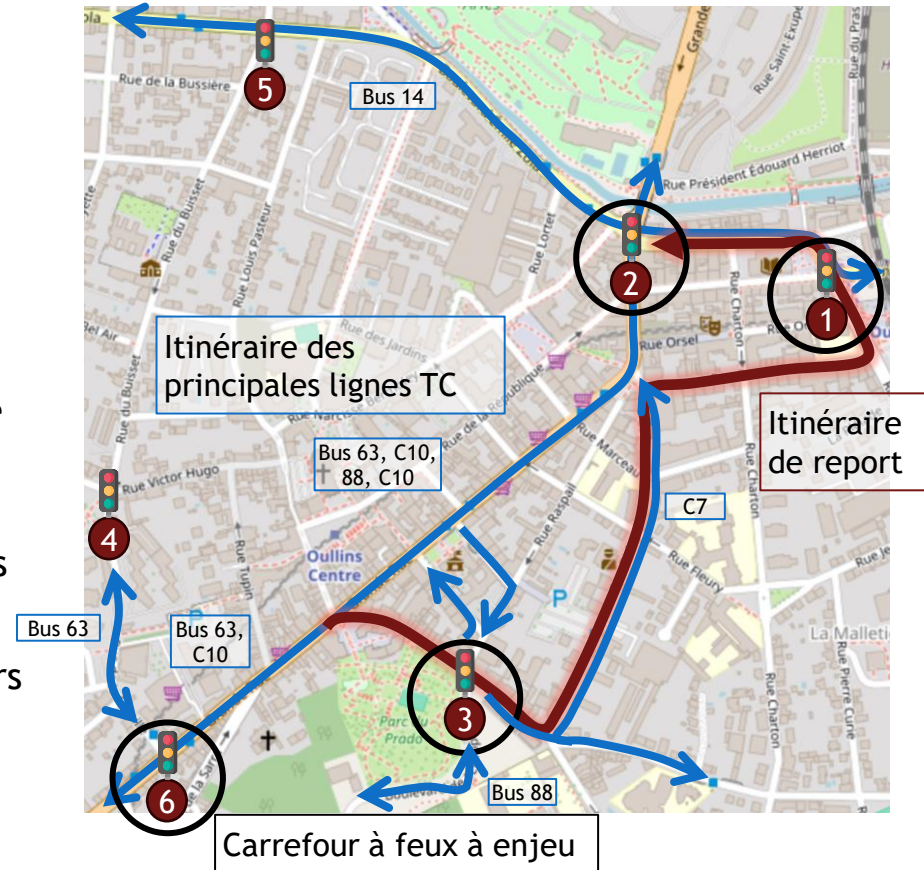
- D'un itinéraire rue du Perron > rue Diderot > rue Parmentier > rue Louis Aulagne > rue Pierre Sépard :
  - Majoritairement prioritaire aux intersections non régulées par feux : rue du Perron / rue Diderot, rue Diderot / rue Parmentier, rue Parmentier / rue Louis Aulagne,
  - Avec des optimisations possibles au niveau des carrefours à feux, du fait de réserves de capacités disponibles (la modification des sens de circulation permet d'adapter le plan de feux).
- De report d'itinéraires en local qui se feront éventuellement soit sur les voiries de contournement du super-îlot (rue F. Jomard, ch. des Célestins, bd E. Zola) et/ou soit sur l'axe rue du Buisset, qui possèdent des réserves de capacités.

# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6

### Synthèse de l'analyse circulation \_ zoom sur les carrefours à feux

- 6 carrefours à feux ont été étudiés spécifiquement
- Les réserves de capacité en carrefour sont révélatrices des marges de manœuvre pour écouler le trafic, qui doit permettre un bon équilibre entre :
  - Écoulement du trafic VP sur l'itinéraire de report,
  - L'efficacité des transports en commun sur l'itinéraire de report et sur les autres axes croisant cet itinéraire de report,
  - L'interaction entre les différents carrefours à feux pour éviter des effets bloquants entre carrefours.



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ insertion de la VL6

### Synthèse de l'analyse circulation \_ zoom sur les carrefours à feux

- La capacité globale des carrefours est meilleure en situation de projet qu'en situation actuelle ;
- Le phasage des carrefours à enjeux pourra être adapté afin de fluidifier le trafic, notamment sur les voies où les réserves de capacité sont plus réduites ;
- Le phasage pourra également être adapté afin d'optimiser le passage des transports en commun à ces carrefours.

N°	Nom Carrefour	Réserve de Capacité			
		2019		2026	
		HPM	HPS	HPM	HPS
①	Rue Sémard/Avenue du Rhone/ Rue Louis Aulagne/Rue de la République	14%	32%	11%	23%
②	Pont Oullins/Grande Rue/ Rue Herriot/Rue de la République	87%	77%	64%	57%
③	Bd de l'Europe/Rue du Perron/ Rue Raspail	72%	56%	64%	60%
4	Rue du Buisset/Rue de la Camille/ Jomard/Victor Hugo	40%	49%	29%	36%
5	Rue du Buisset/ Boulevard Emile Zola	32%	37%	23%	27%
⑥	Grande Rue d'Oullins/ Rue Camille	33%	54%	25%	40%



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Impacts du projet \_ synthèse globale

### Conclusion

Les effets de l'insertion de la VL6, sont globalement favorables à l'incitation du report modal, à l'incitation aux axes structurants et à la protection de la qualité riveraine.

Le projet d'insertion de la VL6 et l'apaisement Bussière font partie d'un processus plus global de la Métropole pour favoriser le report modal sur la Métropole de Lyon et notamment sur le secteur sud-ouest, grâce :

- A l'insertion de la VL6, par un couloir bus + vélo, qui participe au report modal ;
- Aux aménagements sur le quartier de la Bussière qui dissuadent le trafic de transit et favorisent l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité et le rabattement vers le métro Oullins Centre.

D'un point de vue circulation, les impacts de reports d'itinéraires restent acceptables, du fait :

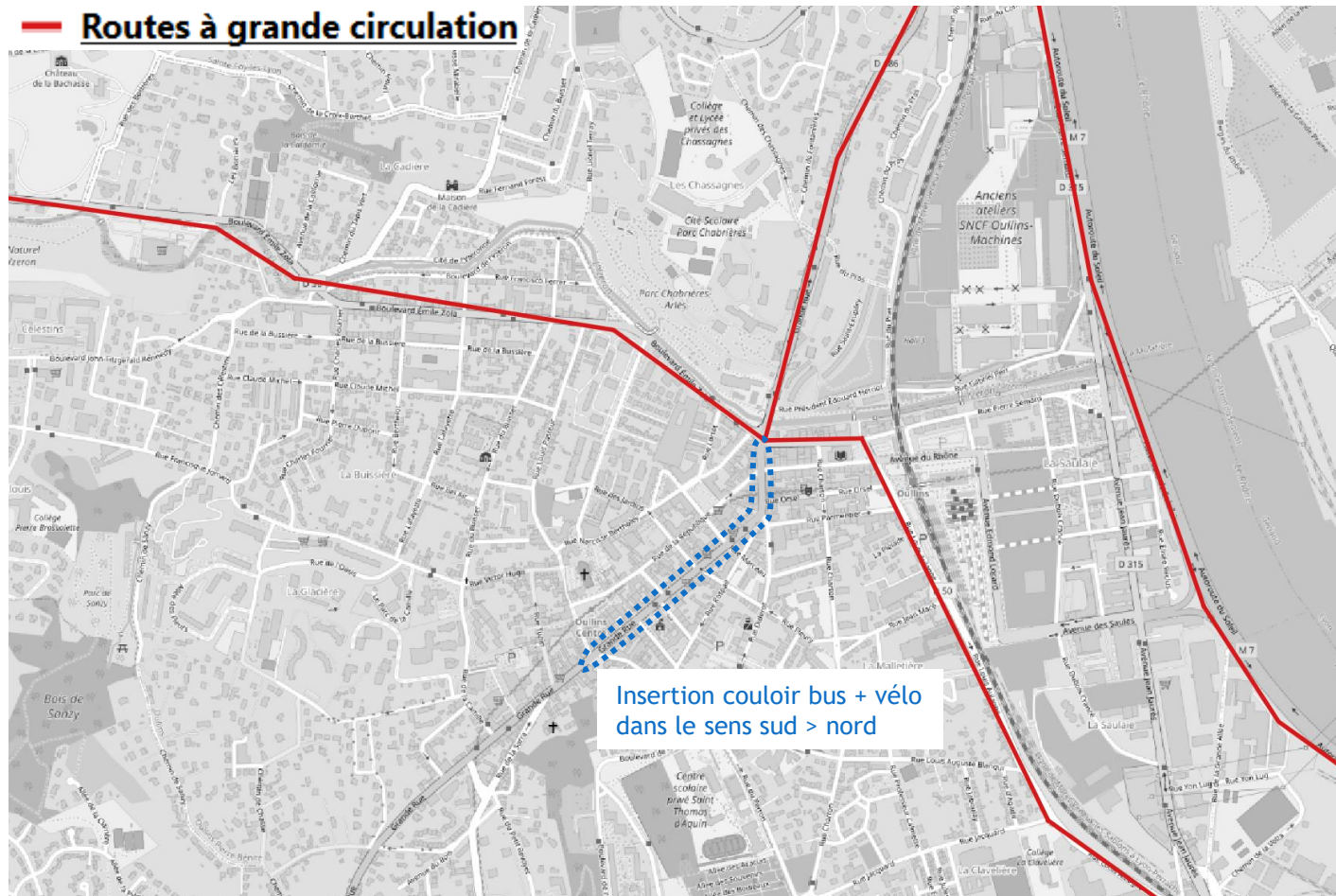
- Des impacts positifs du report modal généré par le projet,
- Des réserves de capacités aux carrefours à feux. Ces réserves de capacité permettront d'optimiser le phasage des carrefours afin de maintenir une bonne efficacité des transports en commun et minimiser les difficultés de circulation sur l'itinéraire de report.

### 3. Impacts RGC et TE



# Impacts RGC et TE

## Carte RGC

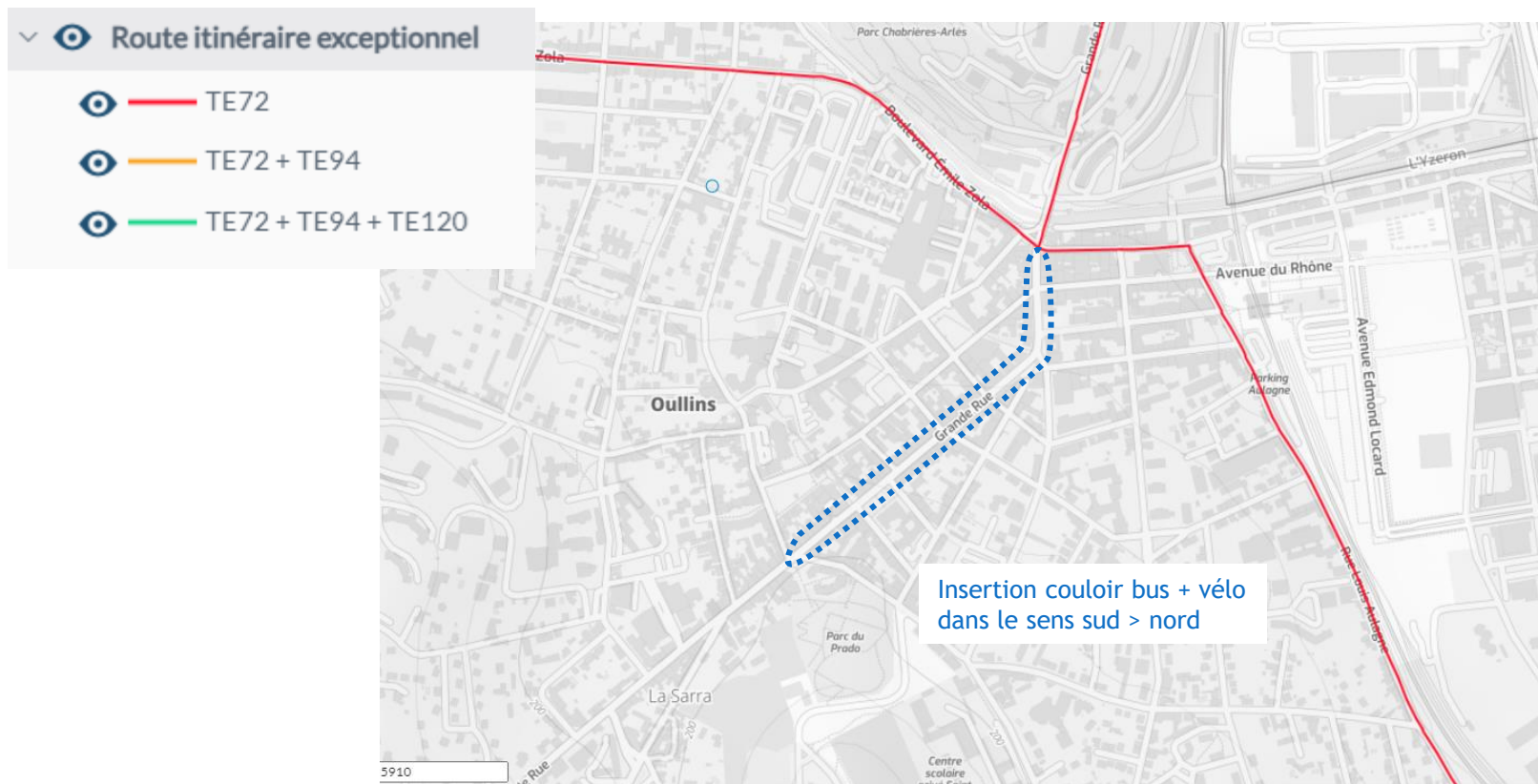


Source : DREAL AURA



# Impacts RGC et TE

## Carte TE





**EXPLAIN** est un cabinet de conseil qui contribue à améliorer le système de transport.

Nous accompagnons l'Etat, les collectivités locales et les exploitants pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, stratégies et projets de transport. Nous accompagnons les promoteurs et les investisseurs dans leurs projets de développement.



explain

Email : [contact@explainconsultancy.com](mailto:contact@explainconsultancy.com)

Explain SAS au capital de 126 250€ dont le siège social se trouve au 37, rue de la Plaine, 75020 Paris, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS 804 592 152 et dont le numéro de TVA intracommunautaire est le FR47 804 592 152.

# Annexes

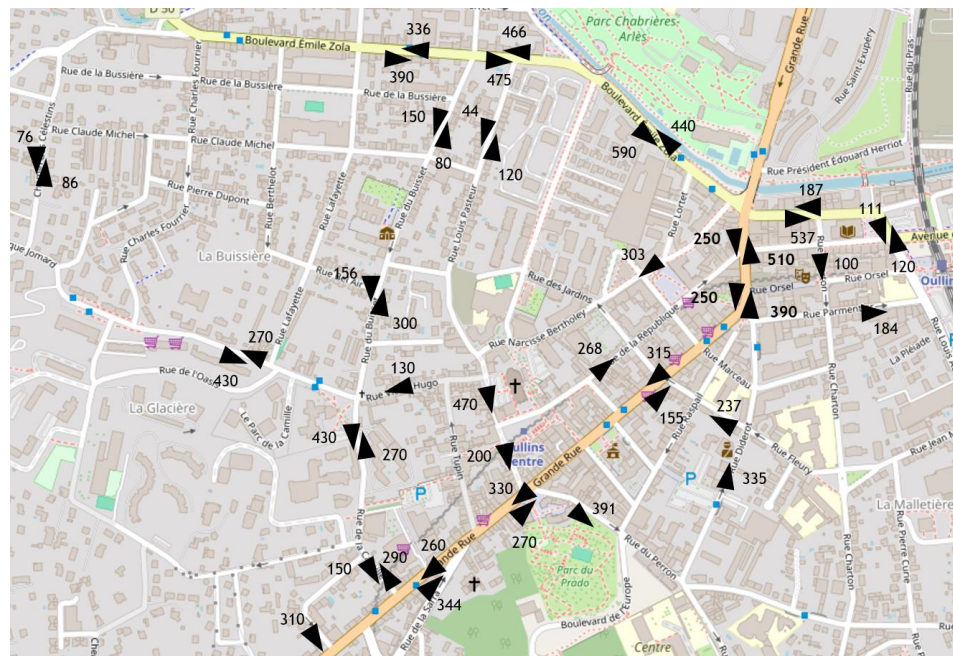




# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

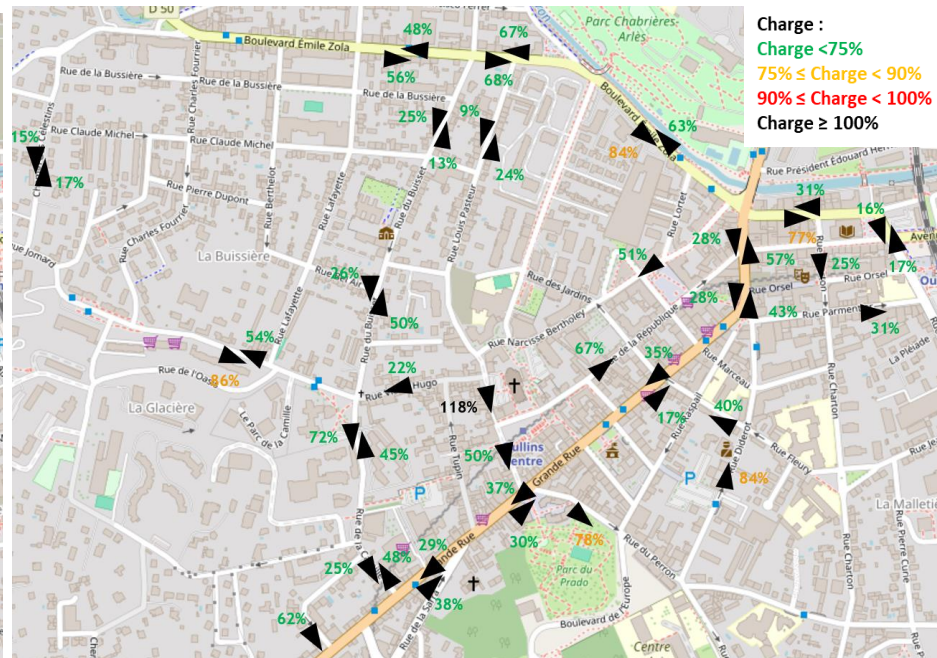
## Résultats de l'analyse circulation

Trafic actuel 2019 - HPM



Les flux sont compris entre 150 et 510 uvp sur la Grande Rue dans le sens sud>nord. Ils sont compris entre 120 et 400 uvp à l'est de la Grande Rue dans le sens nord>sud.

Charge actuelle 2019 - HPM



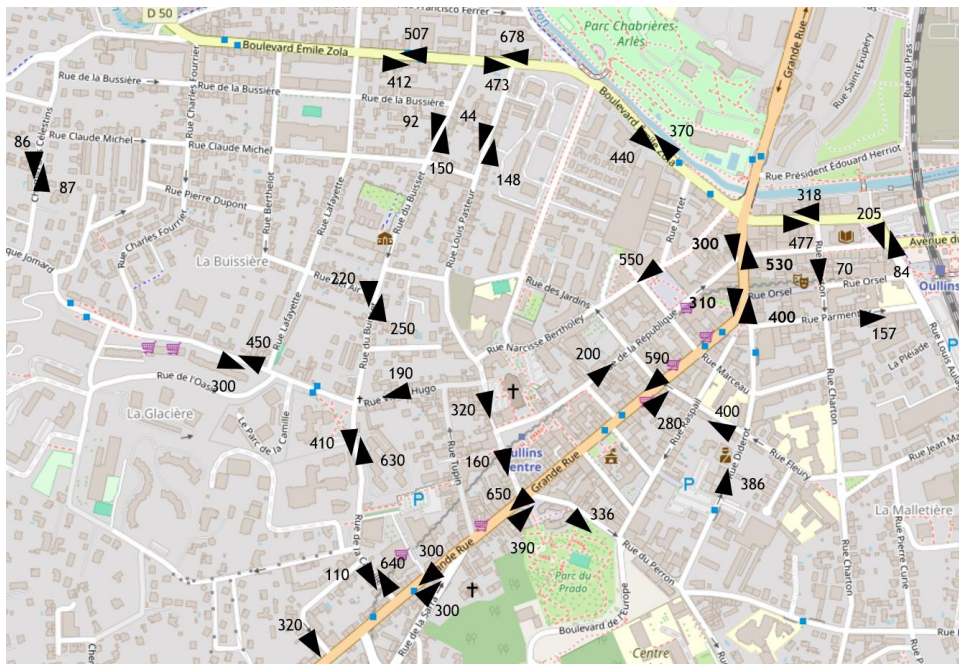
Sur le futur itinéraire de report, les rues du Perron et Diderot ont une charge respective de 78% et 84%. Les rues qui suivent, rues Parmentier, Louis Aulagne et Pierre Semard ont une charge inférieure à 31%.



# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

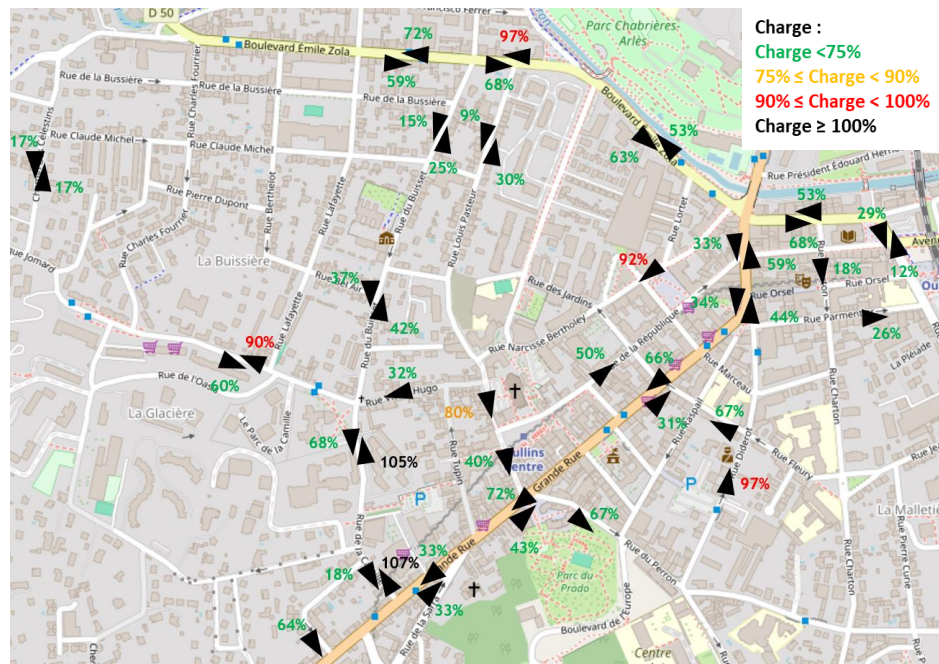
## Résultats de l'analyse circulation

Trafic actuel 2019 - HPS



Les flux sont compris entre 300 et 530 vvp sur la Grande Rue dans le sens sud>nord. Ils sont compris entre 80 et 340 vvp sur la partie est dans le sens nord>sud.

Charge actuelle 2019 - HPS



Sur le futur itinéraire de report, la rue du Perron a une charge de 67% et la rue Diderot une charge de 97%. Les rues qui suivent, rues Parmentier, Louis Aulagne et Pierre Semard ont une charge inférieure à 53%.





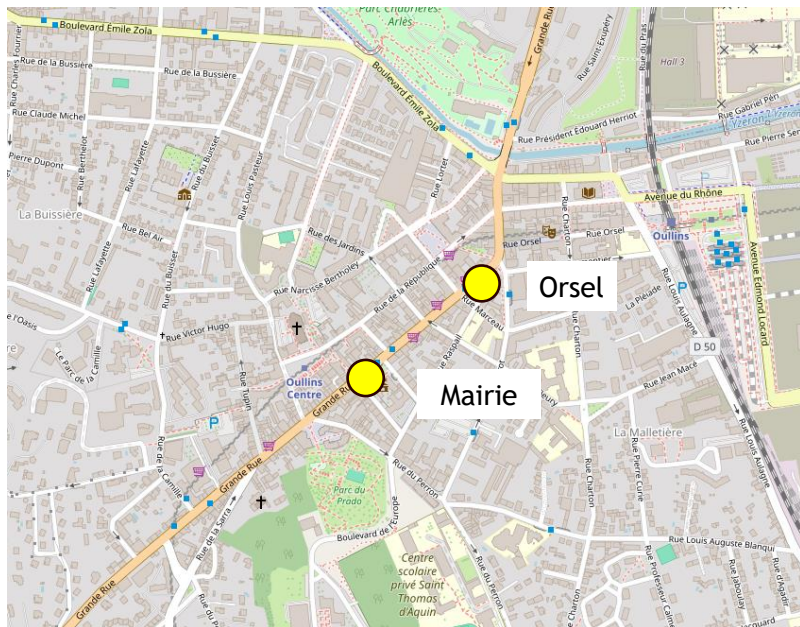




# Impacts à l'échelle d'Oullins-Pierre-Bénite

## Evolution des flux sur Grande Rue

## Évolution des flux entre 2019 et 2022 (tout véhicule)



## Comptages 2019

		HPM	HPS
P1 _ Orsel	nord > sud	250	300
	sud > nord	510	530
	2 sens	760	830
P2 _ Mairie	nord > sud	330	650
	sud > nord	270	390
	2 sens	600	1040

## Comptages 2022

		HPM	HPS
P1 _ Orsel	nord > sud	199	259
	sud > nord	327	295
	2 sens	526	554
P2 _ Mairie	nord > sud	316	403
	sud > nord	325	287
	2 sens	641	690

## Evolution 2019-2022

		HPM	HPS
P1 _ Orsel	nord > sud	-20%	-14%
	sud > nord	-36%	-44%
	2 sens	-31%	-33%
P2 _ Mairie	nord > sud	-4%	-38%
	sud > nord	20%	-26%
	2 sens	7%	-34%