

# LIONHEART

Opération GRAND PARILLY

LOT H  
DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 10  
NOTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Enjeux de l'opération Grand Parilly .....</b>	<b>1</b>
1.1	<i>Rappel des enjeux.....</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Rappel des mesures de l'opération Grand Parilly.....</i>	<i>1</i>
1.2.1	La place de la voiture et des poids-lourds et les conditions de circulation .....	2
1.2.2	Les transports en commun et les modes doux .....	6
<b>2</b>	<b>Enjeux propres à l'ilot h.....</b>	<b>8</b>

# 1 ENJEUX DE L'OPERATION GRAND PARILLY

---

## 1.1 RAPPEL DES ENJEUX

Le quartier Grand Parilly s'insère dans un tissu largement desservi par des infrastructures routières structurantes et notamment le boulevard périphérique Laurent Bonnevey.

Le quartier est également idéalement situé au sein d'un maillage de réseaux de transports en commun lourds :

- Le Métro D, qui permet la desserte du site, en connexion avec la place Bellecour et la gare de Vaise, à l'opposé de l'agglomération Lyonnaise ;
- Le tramway T4, permettant d'atteindre la Gare et le centre de Vénissieux, de même que le cœur du 3ème arrondissement de Lyon et la gare de la Part-Dieu ;
- Un réseau de Bus récemment restructuré, qui propose 2 lignes fortes en connexion directe avec le site, notamment à travers le pôle d'échange de Parilly.

Ces réseaux de transports en commun sont également accompagnés d'un réseau d'aménagements cyclables notamment le long du boulevard Joliot-Curie ayant profité de la construction du Tramway, du boulevard Marcel Sembat et de l'avenue Jules Guesdes. Ce réseau est amené à trouver des connections à travers le boulevard Laurent Bonnevey.

Les enjeux en termes de mobilité sont donc les suivants :

- Limiter l'impact des flux des véhicules liés notamment à l'accueil des équipements commerciaux (Leroy Melrin et IKEA) structurants à l'échelle de l'agglomération ;
- Adapter les gabarits et sens de circulation des voiries pour apaiser l'ambiance du quartier par une limitation des vitesses et des flux réduits en cœur de site ;
- Limiter la place de l'automobile sur l'espace public par une offre de stationnement sur les îlots privés ;
- Favoriser les déplacements modes doux en proposant de nouveaux usages de l'espace public et la création de cheminements piétons/cycles, généreux et appropriés.

Les aménagements développés dans le cadre du développement du quartier Grand Parilly visent ainsi à permettre une accessibilité satisfaisante et durable au quartier, comme à l'ensemble du secteur environnant, enjeux dépassant largement le seul périmètre de l'opération.

## 1.2 RAPPEL DES MESURES DE L'OPERATION GRAND PARILLY

L'opération Grand Parilly répond à plusieurs objectifs énoncés dans le PDU et notamment :

- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Instaurer une solidarité d'agglomération ;
- Proposer de réels choix de modes de déplacement en rendant attractifs la marche à pied, le vélo et les transports collectifs ;
- Permettre à chacun de profiter de la vie de proximité dans un espace urbain qui n'est pas envahi par la voiture, organiser harmonieusement les déplacements nécessaires à l'économie, à l'enseignement, aux loisirs et à la santé.

La réalisation du projet conforte l'usage des modes doux et des transports en commun en permettant un accès facilité à de grandes enseignes commerciales du fait de la proximité du site vis-à-vis de grands arrêts de transports en commun (tramway et métro). En outre, les déplacements piétons et cyclistes sont facilités à l'intérieur du site, mais également en transversale du site.

L'ensemble de l'opération d'aménagement Grand Parilly a été pensé dans un esprit de mixité des fonctions du site, ce qui permet notamment de limiter les déplacements des futurs usagers du site. En effet, toutes les fonctions urbaines (habitat, lieux de travail, commerces, services et restauration) sont présentes sur le même site.

Le programme des constructions prévoit en outre des emplacements pour le développement de commerces de proximité et de services correspondant aux besoins des futurs habitants et des employés du quartier (restaurants notamment). Ces espaces, situés en rez-de-chaussée des bâtiments ont notamment pour objectif de limiter les déplacements d'une manière globale sur l'agglomération Lyonnaise.

L'analyse des effets cumulés en matière de trafics de ces différents projets composant l'opération Grand Parilly a été intégrée au projet dès les étapes de conception, à partir :

- D'une étude de circulation réalisée par SYSTRA (ex MVA consultancy) ;
- D'une modélisation propre au projet afin de déterminer les flux de trafics induits aux horizons étudiés.

En outre, un processus de décision itératif a également été mis en place, début 2014, avec le Grand Lyon et la commune de Vénissieux afin de définir **un schéma d'accessibilité global à l'agrafe urbaine Sud Bonnevey**.

Les enjeux liés aux déplacements, à l'échelle du programme, ont ainsi été étudiés dans leur globalité à travers une étude complète dont les principales conclusions ont pu être reprises dans l'étude d'impact de 2015.

### **1.2.1 La place de la voiture et des poids-lourds et les conditions de circulation**

#### **Conditions de circulation automobile et place de la voiture au sein du quartier**

Les principes d'aménagement du Grand Parilly sont traduits au travers des grandes composantes d'accessibilité suivantes :

- Organiser et améliorer l'irrigation du site avec les échangeurs Est et Ouest du boulevard Laurent Bonnevey ;
- Assurer une bonne fluidité de la circulation par la multiplication des accès à l'opération ;
- Différencier dans l'espace et dans le temps les flux logistiques des flux commerciaux et résidents ;
- Créer des accès directs au parking des 2 grandes enseignes, afin de renforcer l'agrément et la qualité de vie du site ;
- Valoriser les cheminements modes doux au sein de l'opération, comme en lien avec les pôles TC existants (stations métro et tramway).

Dans le cadre du développement du quartier Grand Parilly, première tranche de travaux d'accessibilité, portée par la Métropole de Lyon, a été réalisée et livrée en 2019 avec notamment :

- La création d'un accès direct au site du Puisoz depuis la collectrice longeant le boulevard L. Bonnevey dans le sens Ouest - Est ;

*LIONHEART / Opération GRAND PARILLY*  
*LOT H - DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS*  
*NOTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE*

---

- L'optimisation de la capacité d'écoulement en accès depuis le site du Puisoz sur le boulevard L. Bonnevey vers l'Est : allongement de la longueur d'entrecroisement entre la collectrice et le boulevard L. Bonnevey entre la bretelle d'accès au site du Puisoz et le boulevard Pinel ;
- La création d'un accès au site du Puisoz depuis le boulevard L. Bonnevey dans le sens Est - Ouest au niveau de l'échangeur de Parilly ;
- La modification de la géométrie des voies et/ou des mouvements possibles et/ou des régimes de priorité en amont au droit de l'échangeur de Parilly ;
- La modification du plan de circulation autour de la place J. Grand-clément ;
- La création d'un accès direct au site du Puisoz géré par feux tricolores depuis l'avenue J. Guesde, au droit de l'intersection Guesde / Mandela ;
- La création d'un accès direct au site du Puisoz géré par feux tricolores depuis le boulevard M. Sembat, au droit de l'intersection Sembat / Labourbe et l'augmentation de la capacité de stockage des mouvements tournants vers le site du Puisoz depuis le boulevard M. Sembat dans le sens Est / Ouest ;
- La création d'un carrefour géré par des feux tricolores sur le boulevard Joliot Curie en franchissement de la plateforme tramway pour accéder au site du Puisoz en tourne-à-gauche depuis le Nord-Ouest et sortie en tourne-à-gauche vers le Sud-Est (1) ;
- La création d'un accès direct au site du Puisoz depuis le boulevard M. Sembat, avec l'aménagement d'une voie de tourne-à-gauche dans le sens Ouest-Est (2) ;
- Le maillage des aménagements cyclables à l'échelle du secteur, notamment :
  - La création d'une liaison cyclable à double sens entre l'avenue J. Guesde et l'avenue P. Santy par la rue du P. Dargent (Lyon 8<sup>ème</sup>) ;
  - La création d'une liaison cyclable à double sens entre la piste bidirectionnelle existante de l'avenue J. Guesde et l'avenue Viviani ;
  - Le raccordement de la piste bidirectionnelle de l'avenue J. Guesde aux aménagements modes doux prévus dans le site du Puisoz.

S'agissant du quartier Grand Parilly, ce dernier a été conçu afin de limiter au maximum la présence de la voiture.

Ainsi, les entrées du site et, notamment les entrées depuis le boulevard périphérique L. Bonnevey, ont été positionnées afin de permettre un accès le plus court possible au parking de stationnement mutualisé entre Leroy Merlin et IKEA, en vue de ne pas générer de trafic trop important à l'intérieur du quartier.

Afin de limiter les trafics de transit sur le site, les voiries sont aménagées pour limiter les possibilités et les avantages d'un shunt à travers le quartier. Ainsi, des sens uniques sont aménagés afin de rendre impossible la traversée totale du site dans le sens Est/Ouest. L'aménagement des voiries se fait sur des principes de contraintes visuelles et physiques (chicanes, plateau surélevé, largeur de voies réduites) pour les automobilistes pour assurer des circulations apaisées.



*LIONHEART / Opération GRAND PARILLY*  
*LOT H - DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS*  
*NOTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE*



En outre, tous les stationnements générés par les programmes de construction (logement, bureaux, résidences services...) sont réalisés dans des parkings souterrains à l'aplomb des constructions. Cette prescription, retranscrite dans les fiches de lots des différents lots à bâtir, permet de libérer de l'espace en surface pour la création d'espaces publics de qualité, intégrant la gestion des eaux pluviales. Quelques places sur voirie ont également été réalisées le long des voiries de desserte (rues H. Alleg, P. Ducher et J-B Croibier) des programmes d'habitation notamment. Aucun stationnement n'est prévu le long de la rue principale qui traverse l'ensemble du quartier (rue Simone Veil) et qui relie le boulevard Joliot Curie à l'avenue Jules Guesde.

### La place des poids-lourds

Les accès logistiques des poids-lourds sont positionnés afin de permettre un accès le plus court aux enseignes IKEA et Leroy Merlin, sans avoir à traverser le cœur du quartier. Une voie logistique a été spécialement réalisée. L'accès à cette voie se fait depuis l'avenue Joliot Curie. Les Poids-Lourds (PL) longent l'arrière des magasins, le long du boulevard périphérique, et ressortent sur la rue S.veil pour ensuite rejoindre l'Avenue Jules Guesde.



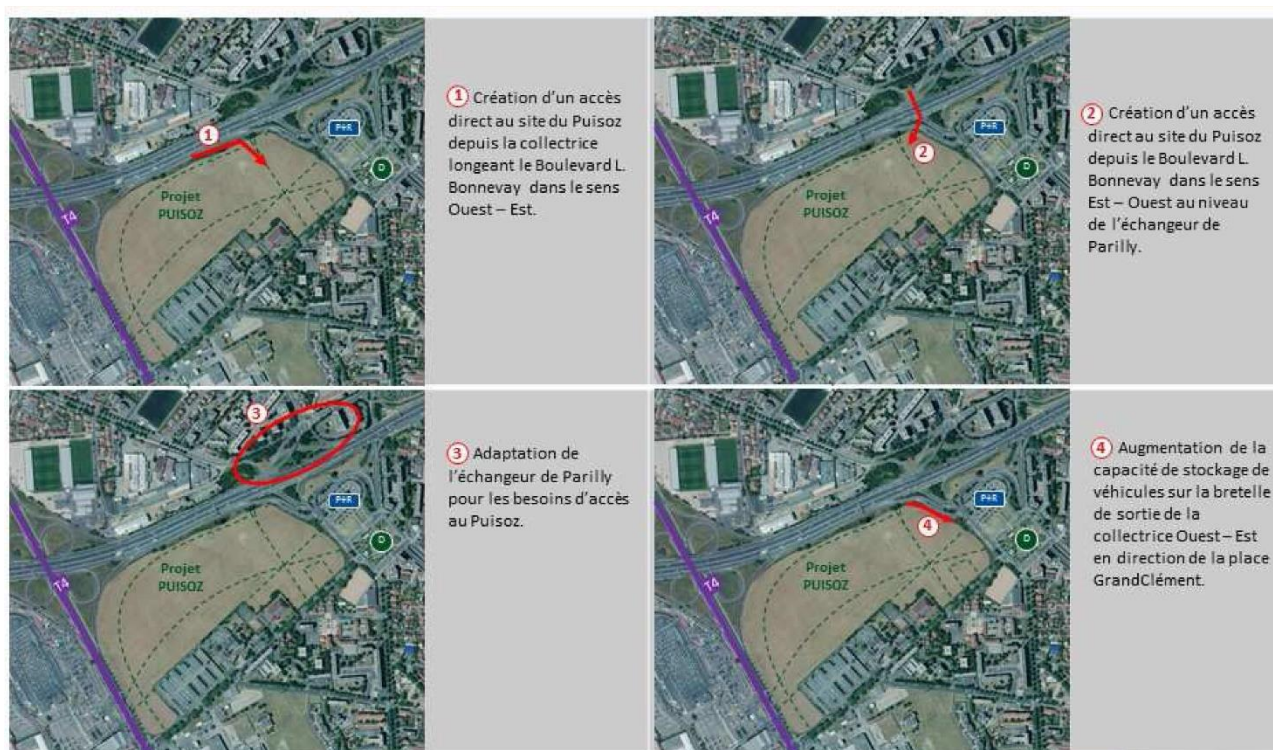
### Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés a été réalisée à partir d'une situation « Fil de l'eau » 2030 en appliquant à la situation actuelle tous les facteurs d'évolutions touchant les déplacements de véhicules privés (VP) :

- Evolution de la population et de l'emploi ;
- Augmentation du taux de covoiturage ;
- Report modal vers les TC et le vélo ;
- Prise en compte des différents projets (hormis ceux présentement étudiés).









Ces évolutions sont prises en compte via un outil de génération du Grand Lyon et via une chaîne de traitement des matrices. Les modèles de trafic du grand Lyon ont été utilisés afin d'étudier les variations de trafics avec et sans projet, ainsi que selon les différentes variantes d'accessibilités présentées dans le dossier.

L'intégration de l'ensemble de ces opérations au sein de la modélisation du projet a permis **d'optimiser au plus tôt la réduction des effets du projet d'aménagement Grand Parilly et de ses effets cumulés avec l'ensemble des projets de l'agglomération**. De fait, les impacts du projet présentés dans l'étude d'impact de 2015 prennent en compte les effets cumulés.





*LIONHEART / Opération GRAND PARILLY*  
**LOT H - DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**  
**NOTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE**

	<p>⑤ Restitution du cheminement piéton existant entre l'avenue Viviani et l'avenue J. Guesde, qui ne pourra être maintenu compte tenu du flux de véhicules attendu sur la trémie à créer.</p>		<p>⑥ Modification du plan de circulation autour de la place GrandClément : Mise à double sens de circulation des voiries autour de la place ; à l'exception de la voirie côté Est.</p>
	<p>⑦ Création d'un accès direct au site du PUISOZ géré par feux tricolores depuis l'avenue J. Guesde à l'intersection Guesde / Mandela.</p>		<p>⑧ Création d'un accès direct au site du PUISOZ : accès géré sans feux tricolores et sans stockage des mouvements tournants depuis le boulevard M. Sembat E/O (évolution par rapport aux principes d'accessibilité présentés dans l'étude d'impact)</p>
	<p>⑨ Maillage des aménagements cyclables sur le raccordement Avenue J. Guesde – Avenue Viviani et Avenue Viviani – Avenue Santy.</p>		<p>⑩ Allongement de la longueur d'entrecroisement sur le boulevard L. Bonnevey pour optimiser la capacité de l'écoulement.</p>
	<p>⑪ Création d'un carrefour géré par feux tricolores sur la boulevard Joliot Curie en franchissement de la plateforme tramway pour accéder au site du PUISOZ en tourne-à-gauche depuis le Nord - Ouest et sortie en tourne-à-gauche vers le Sud - Est.</p>		<p>⑫ Création d'un accès direct au site du PUISOZ depuis le boulevard M. Sembat, avec l'aménagement d'une voie de tourne-à-gauche dans le sens Ouest - Est.</p>

*Présentation de la phase 1 du projet d'accessibilité au site du PUISOZ-Grand Parilly (Source : Compléments EI au titre des travaux d'accessibilité, METROPOLE DE LYON Janvier 2017)*

## 1.2.2 Les transports en commun et les modes doux

### Les transports en commun



*LIONHEART / Opération GRAND PARILLY*  
*LOT H - DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS*  
*NOTE DES ENJEUX SUR LA MOBILITE*

L'accès par les transports en commun est grandement facilité par la situation du quartier Grand Parilly qui est situé au droit :

- De l'arrêt « Joliot Curie » du tramway T4 à l'Ouest ;
- De l'arrêt de métro « Parilly » sur la ligne D à l'Est.

En outre, 6 lignes de bus disposent d'arrêts sur les rues en périphérie du site, dont 2 lignes « C » à haute fréquence. Le projet, à travers la création du sillon vert, entraîne la mise en correspondance des arrêts du métro D et du tramway T4. Les voies du sillon sont adaptées au trafic des bus pour répondre à une éventuelle évolution de l'offre de service en transport en commun.

### Les modes doux

La réalisation du projet favorise les déplacements des cycles et les piétons à travers le site par l'aménagement :

- D'une large voie cyclable en double sens longeant un quai piéton d'une longueur de 800m environ, traversant intégralement le quartier et reliant le boulevard Joliot Curie et l'avenue Jules Guesde ;
- De bandes cyclables sur les voiries secondaires résidentielles permettant la desserte des îlots d'habitation ;

Ces nouvelles voies modes doux s'intègrent au réseau local et notamment cyclables. Le large voie cyclable est notamment reliée à la piste cyclable longeant la ligne de tramway T4 sur le boulevard Joliot Curie, ainsi que celles partant de la place Grandclément sur l'avenue Jules Guesde et sur l'Avenue De Gaulle. Les pistes cyclables existantes sur les pourtours du site sont préservées par les opérations d'accessibilités et le maillage est complété notamment par la Métropole de Lyon par la création d'une liaison cyclable entre l'avenue Viviani et l'Avenue Jules Guesde.

Concernant le stationnement des cycles, les opérateurs des lots à bâtir doivent se conformer aux règles de calculs du PLU-H afin de disposer des parkings à vélos obligatoirement en rez-de-chaussée des immeubles, aisément accessibles.



## 2 ENJEUX PROPRES A L'ÎLOT H



L'îlot H est directement accessible en automobile depuis la voie de desserte locale Rue Jean-Baptiste Croibier. Le besoin en stationnement est assuré par 150 places de stationnements environ, réparties sur 2 niveaux de sous-sol. Les accès au sous-sol du programme du lot H, se font par l'intermédiaire de deux rampes accessibles depuis la rue Jean-Baptiste Croibier.

La proximité des espaces publics favorise l'usage des modes actifs qui bénéficient des cheminements aménagés à l'échelle du quartier et en lien avec l'hypercentre de l'agglomération.

Des locaux vélos sont prévus en rez-de-chaussée de plain-pied ; ils seront éclairés et ventilés naturellement. Situés à proximité des halls, ils participeront par leur traitement architectural à l'animation du parcours et du pied de façade.