

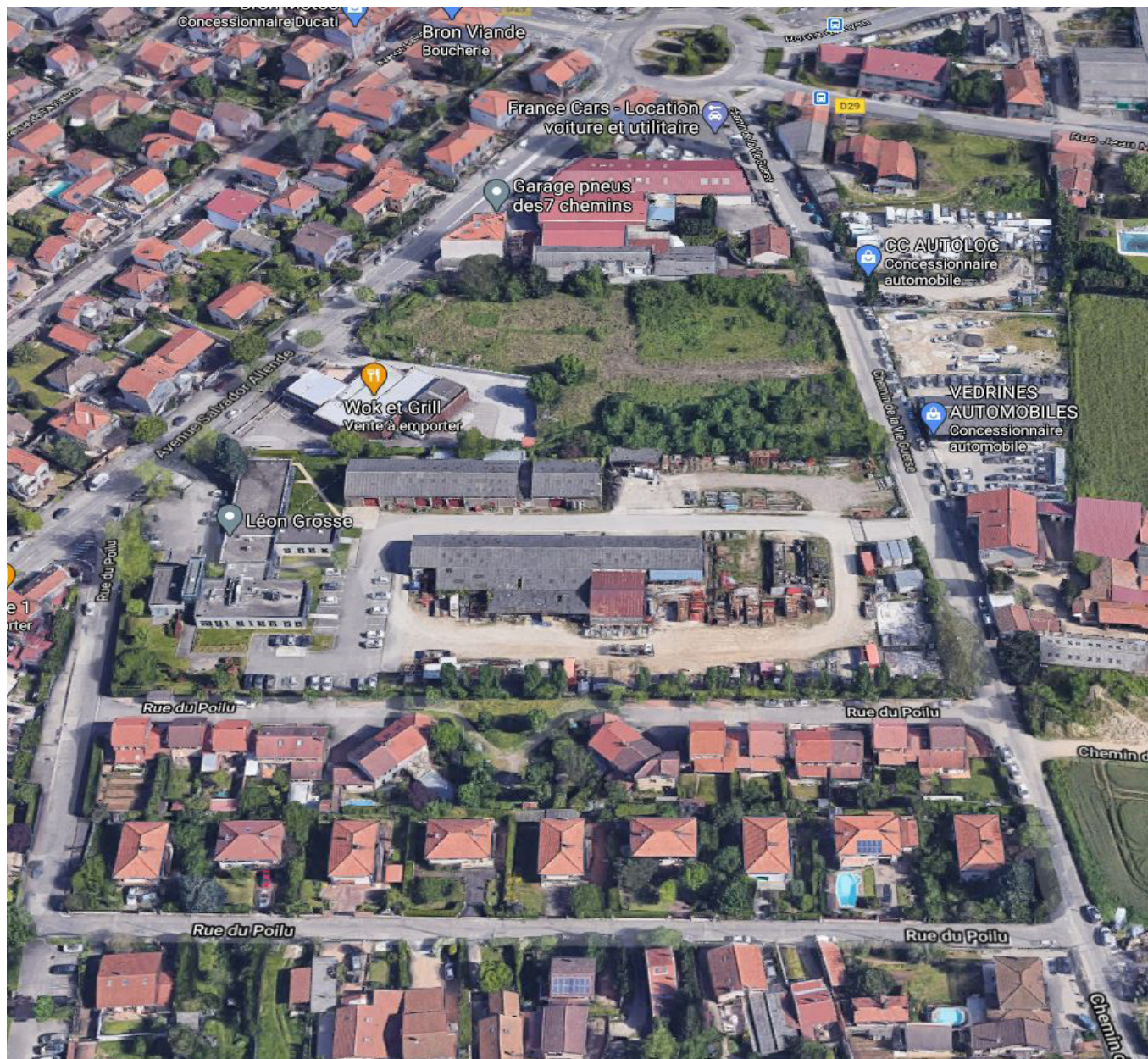
ÉTUDE MOBILITÉS DU PROJET ALLENDE A BRON

LÉON GROSSE

Note de synthèse

Novembre 2020





Vue aérienne du site du projet

Objectifs

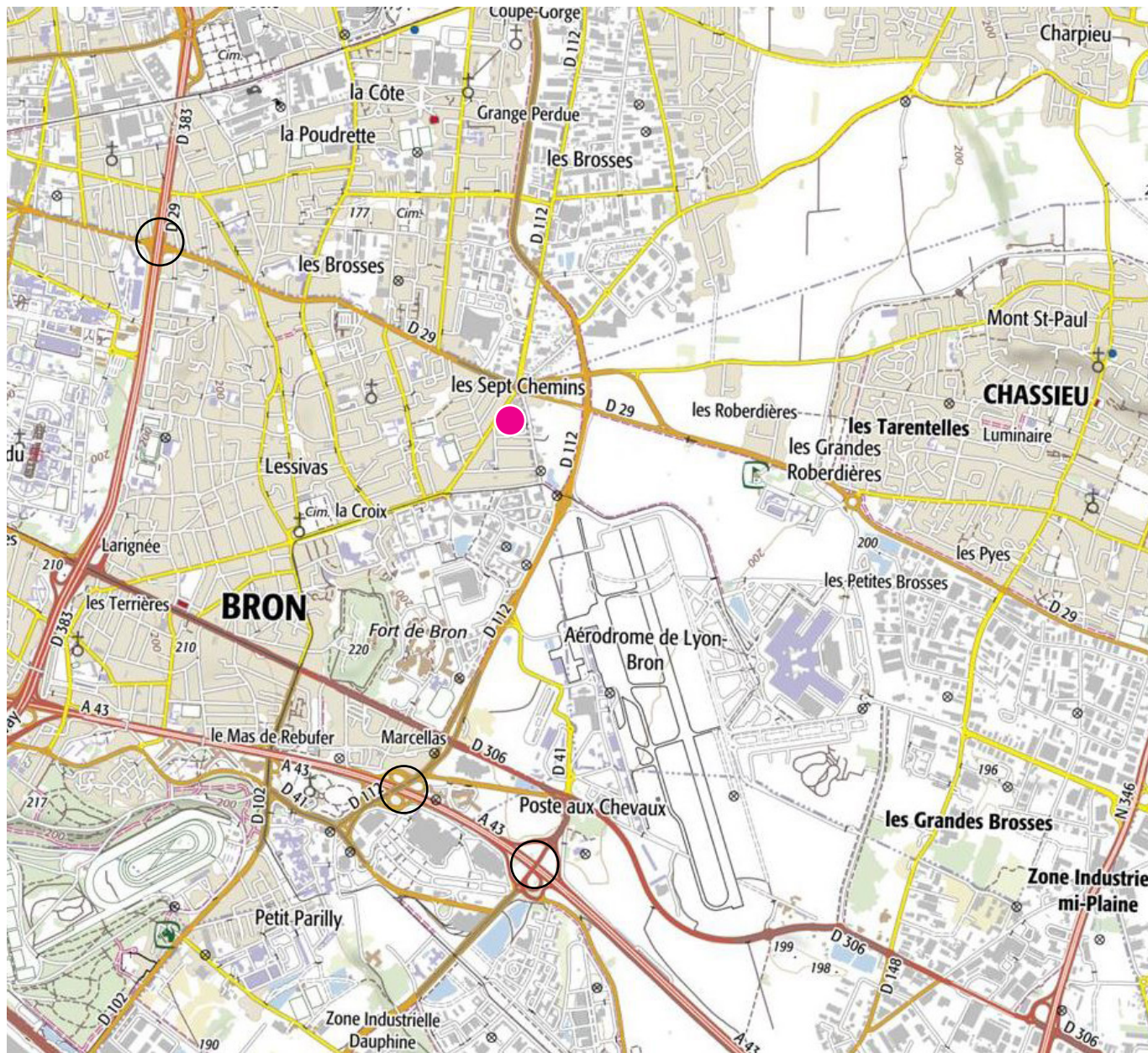
La présente étude synthétique vise à décrire l'impact en terme de mobilités multimodales du projet de requalification et de densification portée par l'entreprise Léon Grosse sur l'emplacement actuel de son siège situé avenue du Président Salvador Allende.

Méthode

La méthode de travail est construite sur la base de :

- L'analyse des réseaux de transports environnant et de la connexion du site à ces réseaux.
- L'analyse du programme d'urbanisation et son croisement aux données locales de mobilités.

Contexte territorial



Cartographie IGN de situation du projet (rond coloré)

Accessibilité depuis le réseau routier à grand débit

Depuis le Sud et l'Est, le site du projet est accessible par les échangeurs n°3 (échangeur de la Porte des Alpes) et 4 de l'A43 situés au Sud du projet à environ 3 kilomètres via les RD112 et 41.

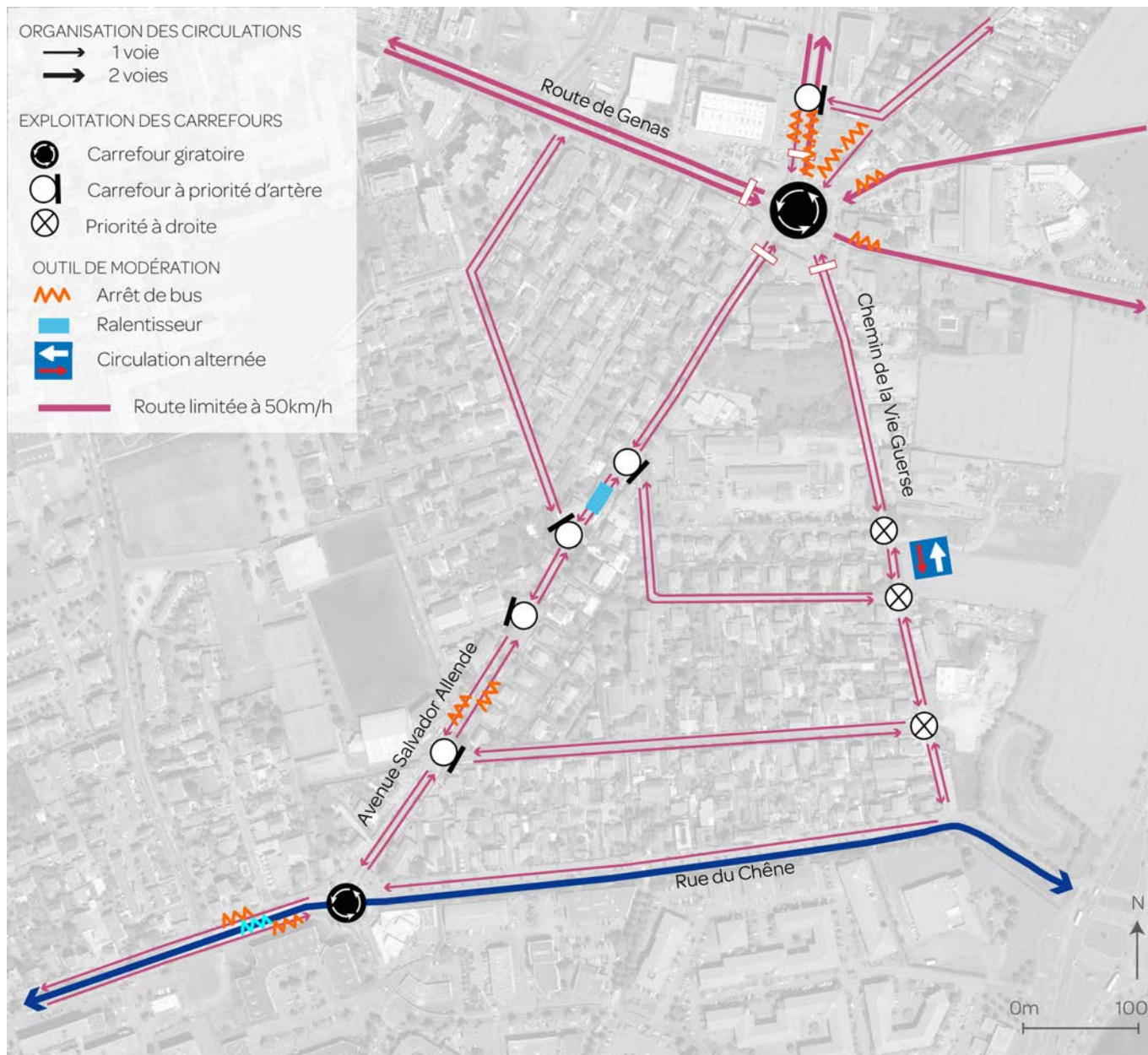
Depuis le Nord et l'Ouest, le site du projet est accessible par la rocade Lyonnaise, depuis l'échangeur n°10 «de la Porte de Montchat», situé à 2.5 kilomètres, via la RD29.

Accessibilité les voies principales

Les RD29 et 112 permettent les échanges entre le site et le réseau routier principal de l'agglomération sans charger le réseau routier local irriguant les secteurs résidentiels situés à l'Ouest du projet (secteur Lessivas).

L'avenue du Président Salvador Allende se connecte directement aux axes principaux via le giratoire des 7 Sept Chemins au Nord. L'avenue François Mitterrand fait figure de voie de distribution des déplacements au sein du secteur élargi.

Accessibilité en transport individuel motorisé



Organisation des circulations motorisées autour du site de projet

Connexions routières locales

➤ Le site est connecté directement au réseau routier structurant de la commune

D'après le Schéma directeur d'accessibilité, voirie et espaces publics du Grand Lyon, le site de Léon Grosse est connecté au réseau principal de la ville de Bron, constitué de l'avenue François Mitterrand, de l'Avenue Salvador Allende, de la Route de Genas et de l'Avenue Franklin Roosevelt (branche Nord du giratoire des Sept Chemins).

Ce réseau structurant rejoint, au Nord Ouest, Villeurbanne, puis le troisième arrondissement de Lyon (Part-dieu). Il rejoint, au Sud, la D506, ouvrant sur Saint-Priest Mi-Plaine à l'Est, et sur la Presqu'île de Lyon en suivant l'axe du Tram T2 puis du Métro D. Ces deux «Itinéraires de catégorie 1», rejoignent le Boulevard Périphérique Laurent Bonnevey.

Hiérarchie du réseau visible localement

L'Avenue de Salvador Allende connecte les deux giratoires dans les deux sens de circulation permettant ainsi une bonne diffusion des usagers en échanges entre le site et le réseau principal. Le régime de priorité aux intersections donne la priorité à l'avenue sur toute sa section. L'avenue, comme les voies de desserte périphériques sont limitées à 50km/h. Cette réglementation traduit l'absence de sensibilité de l'axe vis-à-vis des contraintes associées au trafic automobile. Le plan de circulation local favorise un accès rapide au réseau routier principal sans diffusion dans le réseau de desserte.

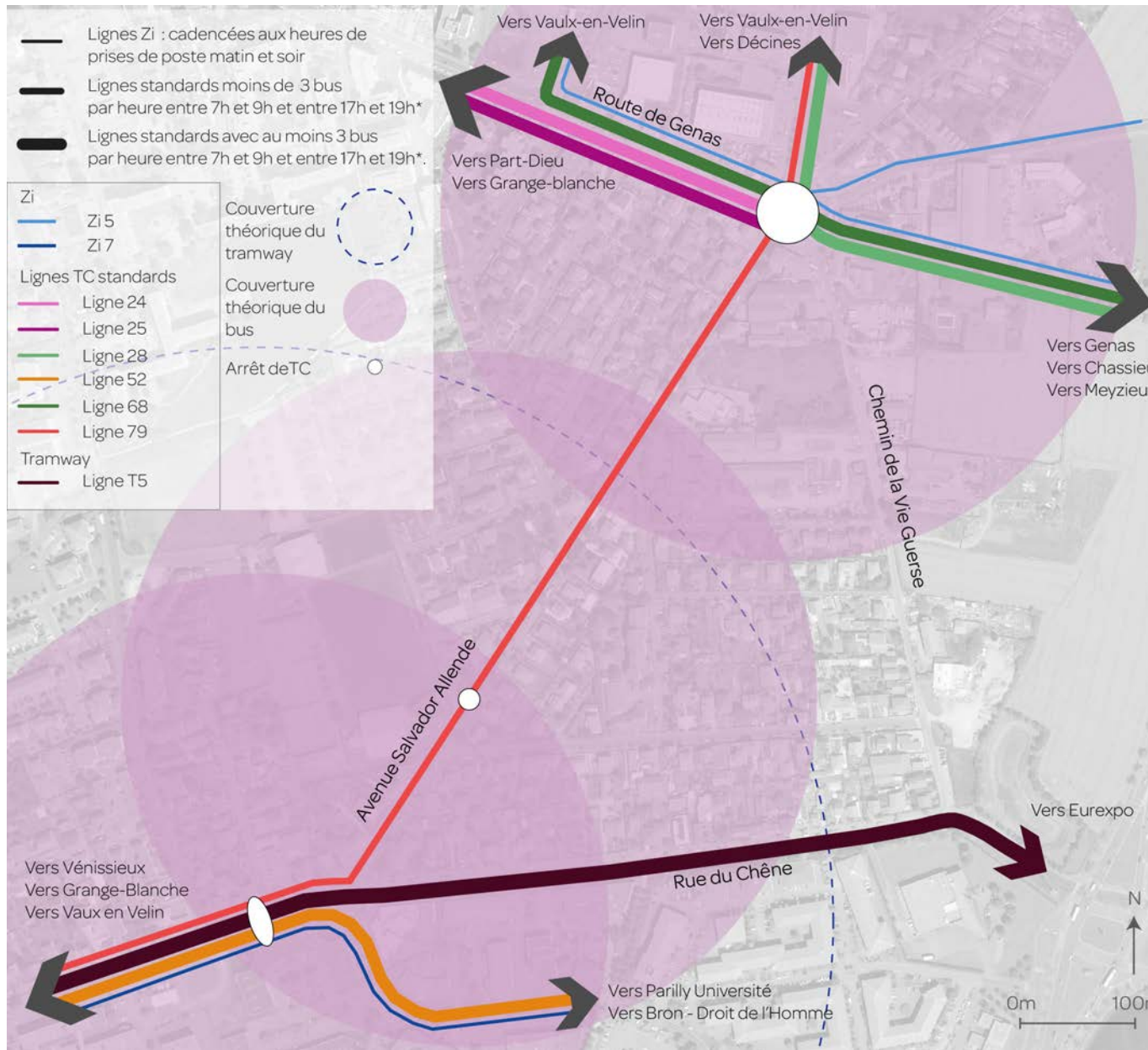
Un plateau ralentisseur (limitation locale à 30 km/h.) entre les intersections avec la Rue du poilu et la Rue Payan a vocation à réduire les vitesses et sécuriser les traversées piétonnes.

Le chemin de la Vie Guerse, et les trois axes perpendiculaires (Rue du Chêne, Avenue des Combattants et Rue du Poilu) n'ont pas de fonctions structurantes à l'échelle de l'agglomération. Le régime de priorité aux intersections est systématiquement celui de la priorité à droite.

Accessibilité en transport individuel motorisé - illustrations



Accessibilité en transports en commun



Accessibilité en transports en commun - source des itinéraires: Plan Secteur Est; TCL

Une bonne couverture spatiale et temporelle par le réseau TCL

Le site du projet bénéficie d'une bonne couverture par le réseau TCL. Il est couvert par trois arrêts. Du Nord au Sud, ils sont situés à 250m, 225m et 500m du site Léon Grosse.

Deux lignes de bus Zi, 6 lignes de bus standards (en opposition aux lignes «C») et une ligne de tramway couvrent le quartier.

Les lignes de bus connectent les communes périphériques de l'Agglomération (Vaux-en-Velin, Décines, Genas, Chassieu, Meyzieu, Bron, Vénissieu) et Lyon (Grange-Blanche, Part-Dieu).

Le tramway connecte le Parc d'activité du Chêne, au centre de Bron et Grange-Blanche (pôle d'échanges multimodal connectant le métro D au T5).

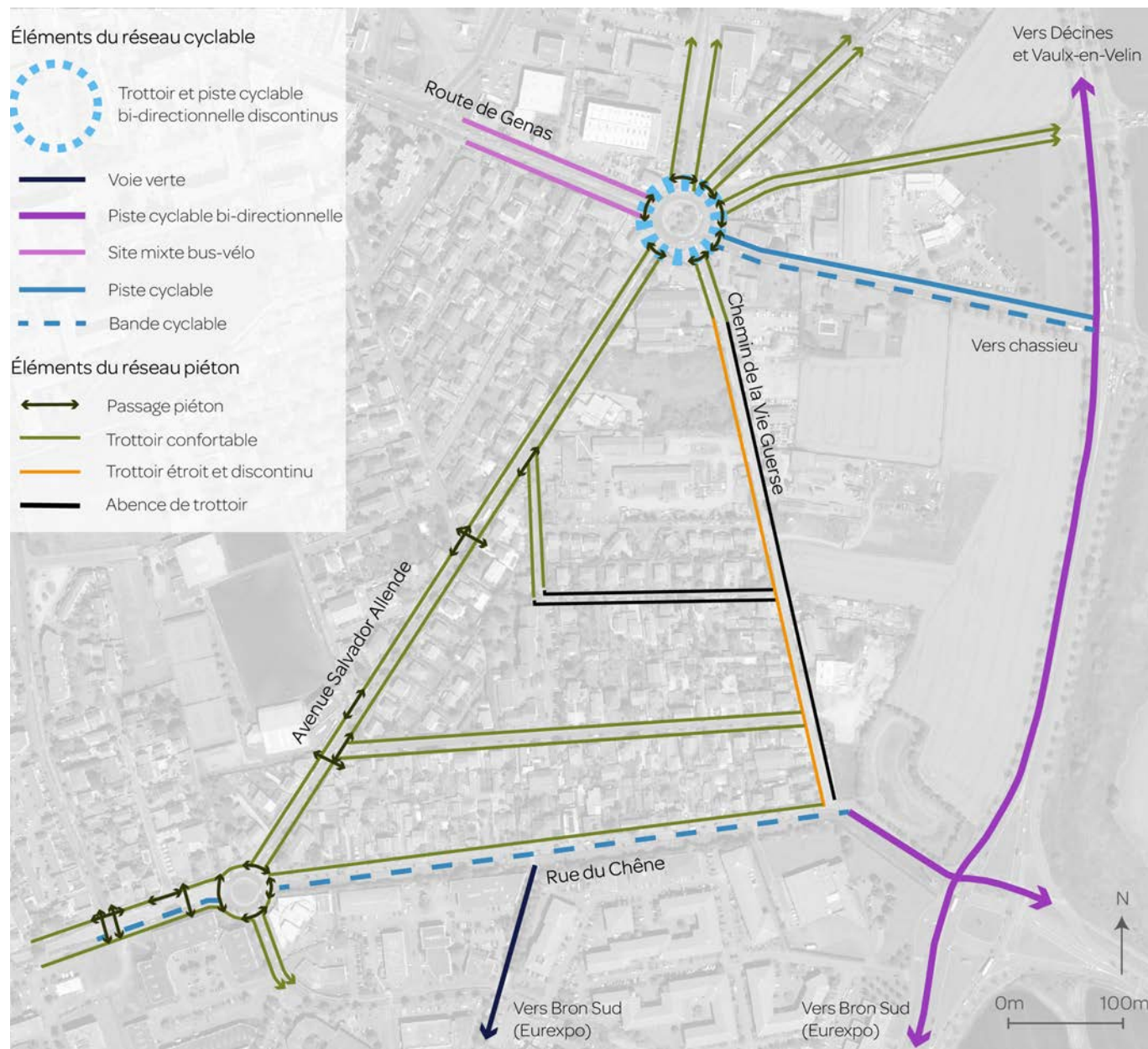
Les lignes standards et le tramway garantissent une desserte du site tout au long de la journée avec des fréquences élevées.

Les photos pages suivantes illustrent les aménagements relatifs aux transports en commun.

Accessibilité en transport en commun - illustrations



Accessibilité en modes actifs



Cartographie des réseaux de modes actifs

Connexion piétonnes

Le secteur est accessible depuis Nord via le giratoire des Sept Chemins. Les rues le desservant (Rue Elisée Reclus, l'Avenue Franklin Roosevelt, les Routes de Lyon et de Genas) sont toutes longées par deux trottoirs larges. Au Sud-Ouest, l'Avenue François Mitterrand est équipée de trottoirs larges.

Le giratoire des Sept Chemins est connecté au Giratoire Sud (Parc du Chêne) par des trottoirs confortables des deux côtés de la voirie. Ces cheminements desservent la franche Ouest du projet urbain.

Le chemin de la Vie Guerse à l'Est du projet n'est équipée que d'un seul trottoir étroit situé côté Ouest (côté projet). La médiocre qualité de l'aménagement du chemin de la vie Guerse (malgré la largeur de l'axe dans sa partie Nord) encourage la composition d'un projet de sécurisation des cheminements piétons. La fonction de desserte de cette voie est compatible avec le développement d'une zone à modération du trafic (zone 30 ou zone de rencontre).

La section Est <> Ouest de la Rue du Poilu est dépourvue de trottoirs mais cet axe n'a pas vocation à être emprunté par les futurs usagers du projet urbain.

Connexion cycles

Il est relevé la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle à l'Est du secteur d'étude, le long de la RD112 (avenue Charles De Gaulle). Cette piste se poursuit jusqu'à Chassieu, Décines et Vaux-en-Velin d'après le plan des aménagements cyclables de Grand-Lyon.

Elle est connectée au chemin de la vie Guerse et aux giratoires des Sept Chemins par des aménagements directs et performant (pistes et bandes cyclables). Au Nord la Route de Genas est équipée de deux voies mixtes bus-vélo. Le traitement des modes actifs dans le giratoire des Sept Chemins est de qualité (pistes cyclables dissociées de l'anneau).

Accessibilité en modes actifs - illustrations



Activités actuelles - déplacements soustraits



Activités actuelles

➤ Activité tertiaire

Le site Léon Grosse accueille actuellement la direction régionale de l'entreprise dans un bâtiment de bureau de 1800m². Une soixantaine de salariés travaillent quotidiennement sur le site, soit une densité d'un emploi pour 30m².

➤ Activité artisanale

Les 2/3 de la parcelle les plus à l'Est accueillent aujourd'hui de grands entrepôts ainsi que des espaces de stockage et de réparation d'engins. Ces activités génèrent notamment des déplacements de VL et de PL faisant des allers-retours quotidiens entre le site et les chantiers. Cette fonction a vocation à disparaître dans le projet immobilier envisagé.

➤ Estimation du volume de déplacements actuels

Sur la base de données locales de mobilités, il est estimé que les 60 salariés génèrent 270 déplacements par jour en échanges avec le site (4.5 déplacements par jour et par emplois).

Les actifs travaillant à Bron ont de manière générale (source INSEE) une part modale VP de 68%. Ainsi nous pouvons estimer que l'activité de la direction régionale génère actuellement un trafic quotidien de 190 déplacements VP et 6 déplacements PL, soit environ 200 unités de véhicules particuliers (1 PL valant 2 uvp).

Activités projetées et déplacements générés



Plan masse - Architecte AA Lyon

Îlot Nord Ouest

> Accès avenue Allende



Îlot Sud-Ouest

> Accès rue du Poilu

Plan niveau -1 et accès parkings diffus des 4 parkings

Programme de construction

Le projet prévoit des activités tertiaires puis de commerces et services (service dominant). La répartition en volume de ces activités est la suivante :

- A l'Est : 7 062m² SP tertiaires accessibles depuis le chemin de la Vie Guerse, dont 2 000 m² pour le siège de Léon Grosse et 5 062 à vocation locative.
- A l'Ouest : 450m² SP de commerces et services et 120 logements accessibles depuis l'Avenue Salvador Allende.

La réalisation des logements est prévue par phases successives sur plusieurs années, par tranche de 50 logements environ.

Futurs usagers

➤ Futurs emplois et futurs habitants

Les 7 062m² de bureaux généreront environ 198 emplois (base 70% de surface utile et 1 emploi pour 25m² de SU).

➤ Futurs habitants

Sur la base des données INSEE de 2017 du nombre d'individus par ménage à Bron est de 2,2. Ainsi nous pouvons estimer le nombre de futurs habitants à environ 264 habitants.

➤ Nouveaux visiteurs

Sans certitudes sur la programmation des commerces et services à ce stade, nous proposons une l'hypothèse moyenne de 20 visiteurs par jour pour 100m² de surface utile des commerces et services. Sur la base d'un ratio de surface utile de 70%, le nombre de visiteurs quotidiens des commerces et services est estimé à 63.

Soit en synthèse environ 525 personnes amenées à fréquenter le site quotidiennement.

Déplacements générés et bilan

Hypothèses de génération de déplacements multimodaux

➤ Déplacements multimodaux générés par les emplois

Sur la base d'un taux de présence quotidienne de 90% (prise en compte des vacances, absence, formation...) et d'une hypothèse usuelle de 4.5 déplacements par jour et par emploi tertiaire, nous pouvons estimer le nombre de déplacements générés par les activités tertiaires à 801 par jour.

➤ Déplacements multimodaux générés par les logements

Sur la base d'un taux de personnes autonomes en terme de déplacements de 90% (hors jeunes enfants,...) et d'un nombre de déplacements quotidiens de 3.3 (source EMD), puis d'une hypothèse de déplacements primaires (en lien avec le logement) de 75% nous pouvons estimer le nombre de déplacements générés quotidiennement par les logements à 588.

➤ Déplacements multimodaux générés par les commerces et services

Sur la base de 2 déplacements par jour et visiteurs (aller/retour), le nombre de déplacements générés par les commerces et services est estimé à 126.

Soit 1 515 nouveaux déplacements multimodaux par jour.

Hypothèses de répartition modale et temporelle

➤ Répartition modale des déplacements

Sur la base des données INSEE, nous estimons la part de la voiture dans les déplacements des résidents à 61% et dans les déplacements des actifs (puis par extrapolation des usagers des commerces et services) à 68%. Nous estimons ainsi le

volume global de déplacements VP générés quotidiennement à 988.

➤ Synthèse sur les déplacements VP quotidiens

Ainsi nous concluons que le projet génère environ 990 nouveaux déplacements VP par jour. Si l'on soustrait les 200 déplacements générés actuellement par la direction régionale, le bilan du nombre de nouveaux déplacements VP quotidiens est de 790.

➤ Distribution Nord / Sud équilibrée

Usuellement il est considéré que les heures de pointes du matin et du soir représentent environ 10% des déplacements quotidiens. Sur cette base il est estimé que le projet génère environ 100 déplacements VP aux heures critiques de la journée.

Les bases de données MOBPRO de l'INSEE nous indiquent que 58% des résidents de Bron prennent leurs emplois sur une commune située au Nord du territoire et que 61% des actifs proviennent du Nord. Les autres proviennent du Sud.

L'extrapolation de ces tendances actuelles aux futurs déplacements permet d'estimer que environ 60% des futurs usagers se connecteront au site via le giratoire de Sept Chemins et 40% depuis le giratoire de l'avenue Mitterrand, répartissant ainsi les débits sur les deux accès.

➤ Des émissions et attractions équilibrés

Les débits générés sont pour partis émis puis pour partis attirés aux heures de pointes. Arter propose de retenir les hypothèses suivantes pour l'HPM (les hypothèses sont inversées à l'HPS)

- Logements : attraction 20% / émission 80%
- Tertiaire : attraction 90% / émission 10%
- Commerce : attraction 50% / émission 50%.

Sur ces bases les débits attendus à l'HPM sont les suivants (les débits sont symétriques à l'HPS) :

- Accès Nord : attraction 40 uvp / émission 25 uvp.
- Accès Sud : attraction 25 uvp / émission 10 uvp.

Synthèse mobilités

Le projet de requalification a en premier lieu l'avantage de supprimer l'activité artisanale du site et de soustraire à ce quartier à dominante résidentielle, le flux de poids-lourds et d'engins de chantier généré quotidiennement par cette activité.

La programmation mixte du projet, intégrant logements, bureaux, commerces et services est vertueuse au sens où elle favorise les déplacements de courtes distances réalisables en modes actifs. Les espaces piétons du cœur du projet favorisent également ces usages.

Le secteur est également particulièrement bien desservi par les lignes de transports publics du réseau TCL (tram et bus) et bien connecté au réseaux cyclable et piéton de la métropole. Ces offres alternatives à l'automobile favoriseront les usages autres que ceux de la voiture individuelle dans les déplacements futurs en échange avec le projet.

Enfin, la localisation du site permet une diffusion équilibrée des modestes charges trafic générées entre le giratoire des Sept Chemins au Nord et l'avenue François Mitterrand au Sud (en moyenne 25 véhicules par heure de pointe et par sens sur les 2 carrefours d'accès). Aussi la mixité de la programmation a pour effet de tendre à équilibrer les mouvements d'entrées et sorties de véhicules aux heures de pointe. L'impact du projet sur le réseau routier local est donc modeste.



Contact :

Guillaume ARNAUD, ingénieur mobilités - g.arnaud@arter-agence.fr / 09 80 34 81 16