

<http://www.pierrealainmillet.fr/accessibilite-puisoz>



Enquête publique sur l'accessibilité du Puisoz

Etudier une variante au tourne à gauche sur Joliot-Curie

- Délibérations -

Date de mise en ligne : lundi 8 février 2016

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Pour que ce nouveau quartier du Puisoz soit une réussite, pour Vénissieux comme pour l'agglomération, il faut inventer une nouvelle forme commerciale tirant toutes les leçons de ce Champ du Pont qui montre ce qu'il ne faut pas faire, sur un lieu qui est fortement desservi par les transports en commun, et il faut aussi en faire un lien entre le Moulin à Vent et le centre de Vénissieux, autrement dit entre Lyon et sa banlieue Sud. Ce projet doit aider à « urbaniser », à « humaniser » cette fracture urbaine du boulevard Laurent Bonnevey.

Les conditions d'accessibilité du site sont donc un des enjeux essentiels qu'on peut résumer ainsi : permettre à plus de 2500 véhicules par heure de pointe de semaine, 4000 le samedi, d'entrer et de sortir de la zone commerciale, en limitant les impacts sur les voiries du quartier, et en renforçant la place des modes doux autant pour accéder que pour traverser ce nouveau quartier, du Nord sur Joliot-curie à l'Est vers la place Grand Clément, avec en perspective l'accès jusqu'au parc de Parilly.

L'étude d'accessibilité est donc essentielle à la réussite du projet.

Il faut pour cela connaître la part modale de la voiture dans les accès clients aux deux grandes enseignes. Leurs zones de chalandise débordent très largement de l'agglomération, s'étendant pour Ikea au Nord vers Macon, au Sud vers Valence. Quelle part de la clientèle vient de l'agglomération et peut être potentiellement concernée par les transports en commun ? A l'évidence, quelques soient les efforts, la majorité de l'accès se fera bien en voiture, ce que prévoit l'étude qui prend comme base 90% des accès.

La première question porte donc sur l'évolution du modèle économique des commerces. Chacun sait que le prix IKEA, c'est le client qui transporte lui-même les cartons et qui monte lui-même le meuble. Alors comment faire évoluer ce 90% à la baisse ? Comment profiter de l'infrastructure transport en commun ? Les propositions de travail avec les enseignes pour le favoriser sont pertinentes, avec un service de livraison à domicile dans les 48/72h pour les achats volumineux et une livraison express dans la journée pour les moins de 25 kg. Mais à quel prix ? Est-il possible d'avoir un forfait réduit, une réduction pour les abonnés TCL ?, de proposer des plateformes de livraison mutualisées ?

En attendant cette évolution possible des modes de consommation, l'évaluation donne un flux voiture horaire multiplié par trois en heure de pointe de semaine (de 2000 à 6000), et par plus de trois en heure de pointe de samedi (de 2500 à 8000), sachant que les deux enseignes représentent les 2/3 de l'augmentation en semaine, 80% le samedi..

Trafic	Actuel Carrefour	+ Puisoz	+ autres développement	Total
Heure de pointe semaine	2250	2560	1260	6070
Augmentation heure de pointe samedi	2530	4210	1180	7920

Les impacts sur la circulation sont clairement identifiés dans l'étude soumise à enquête publique, avec trois points noirs le samedi :

- l'avenue Joliot-Curie qui passe de 1000 à 1500 v/h dans chaque sens
- la bretelle Nord du périphérique coté Parilly qui double, de 850 à 1600

Etudier une variante au tourne à gauche sur Joliot-Curie

- l'avenue Jules Guesdes entre Puisoz et place Grand Clément qui passe aussi de 800 à 1600 v/h

Première remarque étonnée! l'augmentation totale de flux de ces points noirs du samedi représente 2100 véhicules, bien loin de l'augmentation totale de trafic de 4200! ?

L'augmentation total est importante, et justifie de répartir les flux sur plusieurs entrées pour éviter l'effet « entonnoir » et rendre chaque augmentation plus acceptable. Cependant, le chiffre de 1500 voitures dans chaque sens sur Joliot-Curie inquiète légitimement, notamment avec le tourne à gauche compte tenu du conflit potentiel avec le tram et avec la sortie de Carrefour. Cela en fait une voie plus chargée que l'avenue Garibaldi à la Part-Dieu !

Evaluer précisément les flux sur ce tourne à gauche est donc important. Or, l'étude ne donne pas clairement la répartition des flux entrants estimés sur les trois entrées d'accès aux commerces. En partant des flux existants et des hausses annoncées en heure de pointe de semaine, on peut estimer chaque entrées vers les enseignes :

- le tourne à gauche Joliot-curie augmente de 30 à 40% le flux sur l'avenue, soit de 1000 à 1300/1400, donc 400 voitures entrantes maximum
- l'entrée Bonnevey depuis l'Ouest n'augmenterait le flux que de 10%, soit de 2200 à 2400 pour l'entrée Nord, soit 200 voitures entrantes maximum
- la nouvelle trémie Bonnevey depuis l'Est, augmentation de 60 à 70% sur un flux de 850 véhicules, soit de l'ordre de 500 voitures entrantes maximum!

Au total, pour les heures de pointe de semaine, à peu près 1000 véhicules sur ces 3 entrées pour un besoin de 2500 ? Pour l'heure de pointe du samedi, on a de l'ordre de 2000 voitures pour un besoin de 4200 entrées. D'où viennent ces écarts ? Comment se répartissent les flux entrant dans les trois entrées ?

De la même manière, le rapport entre les flux annoncés et les capacités de stationnement interroge. Le samedi en heure de pointe, on a 3470 véhicule à l'heure supplémentaire pour les deux enseignes, véhicules qui passent à l'évidence au moins une heure sur site mais qui n'ont que 2260 places de stationnement ? Il y a certes des véhicules qui passeront moins d'une heure mais beaucoup qui passeront beaucoup plus d'une heure. Où seront donc les 1200 autres véhicules ?

Au total, l'étude soumise à l'enquête publique évoque une nette hausse de circulation sur Joliot-Curie, une situation proche de la saturation des carrefours Joliot-Curie/Marcel Sembat et coté Parilly, de la voie d'accès au périphérique de la place Grand Clément. Si le projet cherche à réduire l'impact sur le boulevard Marcel Sembat, la congestion des entrées Ouest et Est, ne peut qu'aggraver l'impact sur la circulation aux alentours, et l'écart entre les flux attendus pour les enseignes, et les flux annoncés sur les trois entrées inquiète.

Si on ajoute que tout cela se passe dans un contexte de saturation déjà existante de l'accès du périphérique à l'autoroute A43 chaque jour aux heures de déplacement domicile-travail, on ne peut qu'en conclure qu'un tel projet est fortement dépendant des décisions qui seront prises sur l'évolution du périphérique, dont un accès renforcé à l'A43.

L'ensemble de ces données montre que l'objectif de relier avec ce projet les quartiers au nord et au sud du périphérique n'est pas du tout assuré. Le risque est réel que le boulevard Joliot-Curie élargi pour organiser les flux qui dépasserait 30 000 véhicules jours, ne soit plus considéré comme un boulevard urbain. La métropole a réussi la transformation de la rue Garibaldi à Lyon (20 000 véhicules jour), conduit celle du cours Emile Zola à Villeurbanne (14 à 24 000 véhicules jours). Il ne faut pas prendre le risque d'une exception à Vénissieux en augmentant les voies et les débits jusqu'à atteindre un record pour une avenue urbaine de l'agglomération.

Un positionnement de ce projet par rapport à des situations connues dans l'agglomération serait très utile. Ainsi, certains justifient le tourne-à-gauche en prenant l'exemple de celui sur l'avenue Berthelot desservant le boulevard Tchécoslovaque, mais une étude de l'agence d'urbanisme situe ce point de l'avenue Berthelot entre 10 et 20 000 v/jour, ce qui n'en fait pas un exemple concluant, et même inquiétant là aussi pour ceux qui connaissent ce tourne à gauche de deux voies sur une avenue Berthelot à sens unique. A combien de voies arrivons-nous dans le projet Joliot-Curie ?

C'est pourquoi une étude alternative est nécessaire autour de deux hypothèses

- le remplacement du tourne à gauche par un tunnel sous le boulevard Joliot-Curie conservant le plan général de circulation, mais supprimant la concurrence avec le tram et entre la circulation des centres commerciaux et la circulation générale entre Lyon et Vénissieux. Cette solution est certainement plus coûteuse. Elle peut cependant être associée à une voie reliant le site Carrefour et le site du Puisoz sans traverser Joliot-Curie.
- le remplacement du tourne à gauche par un accès au Puisoz dès le trèfle qui organise les flux entre périphériques et Joliot-Curie. Cet accès existe déjà avec la boucle Sud-Est du trèfle qui desservirait naturellement le Puisoz pour les véhicules venant de l'Ouest mais qui devrait alors être sans doute doublée. Pour ceux venant du Nord, il faudrait aussi renforcer la boucle Sud-Ouest du trèfle.

http://www.pierrealainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH278/puisoz_circulation-e8e4b.jpg

D'autres questions doivent être précisées

- les conditions de traversée piétonne et cycliste de l'avenue Joliot-curie à la hauteur de la station de tram, et notamment pour des usagers allant entre Carrefour et les nouvelles enseignes ? Combien de voies doivent-ils traverser ?
- les conditions de traversée voitures entre les parkings de Carrefour et des nouvelles enseignes. Ce flux devrait absolument être estimé.
- les conditions de protection des voiries du site comme des rues voisines contre le stationnement illicite notamment sur trottoir
- le fonctionnement général de la circulation autour de la place Grand Clément, intégrant les flux de l'avenue Charles de Gaulle et des différentes voies de l'échangeur un peu infernal de Parilly.