



Extract of Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet

<https://pierre-alainmillet.fr/Engager-la-transformation-de>

Enquête publique du projet d'aménagement du Puisoz

Engager la transformation de Laurent Bonneway pour réussir le projet du Puisoz !

- Interventions -

Publication date: mardi 15 septembre 2015

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

L'enquête publique pour l'aménagement, enfin, du quartier du Puisoz est encours. Après le succès de la présentation publique le 3 septembre dernier, de nombreux habitants se sont exprimés dans le cahier de consultation. Comme l'a dit Michèle Picard lors de sa conférence de presse de rentrée, "ne me dites pas que tout est plié" ... C'est un projet de 10 ans qui s'engage et de nombreuses discussions feront évoluer le projet. C'est notamment le cas de la question cruciale des circulations et des voiries nécessaires.

C'est sur ce sujet que j'ai apporté ma contribution à cette enquête publique. Il y a beaucoup d'autres aspects (énergie, stationnement, espaces publics, équipements publics...) mais nous aurons d'autres occasions d'y revenir.

Contribution de Pierre-Alain Millet à l'enquête publique sur le projet d'aménagement du Puisoz.

Le schéma d'accès au nouveau quartier et notamment aux magasins LEROY-MERLIN et IKEA repose sur :

- ▶ le boulevard Joliot-Curie à l'ouest avec : une entrée traversant la ligne de tramway, et une sortie sur ce même boulevard pour rejoindre le périphérique.
- ▶ le coté Parilly à l'Est, avec une entrée du boulevard périphérique dans un échangeur déjà bien complexe, et une sortie sur la place Grand Clément dans une zone elle aussi délicate...

Les estimations de circulation évoquent des flux pour chaque nouveau magasin de près de 2000 véhicules aux heures de pointe du samedi, supérieur aux flux actuels générés par Carrefour, ce qui représente une augmentation forte sur le boulevard Joliot-curie et sur la place Grand Clément.

Les études annoncent une hausse en heure de pointe du samedi de 40% sur Joliot-Curie, et situation dégradée, proche de la saturation, des carrefours Joliot-Curie/Marcel Sembat et coté Parilly, sur la voie d'accès au périphérique de la place Grand Clément, sachant que le branchement périphérique A43 est déjà saturé.

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.

Un boulevard Joliot-Curie élargi pour organiser les flux et qui dépasserait 30 000 véhicules jours ne pourrait plus être considéré comme un boulevard urbain, au moment où l'agglomération Lyonnaise a réussi la transformation d'axes importants à Lyon pour leur redonner un caractère urbain en supprimant des voies pour les voitures et redonner de l'espace public pour les modes doux, le transport en commun, mais aussi le cadre de vie.

- ▶ L'avenue Garibaldi à Lyon représentait 20 000 véhicules jour sous les trémies
- ▶ Le cours Emile Zola à Villeurbanne représentait de 14 à 24 000 véhicules jours.

Il ne parait pas acceptable de prévoir une exception à Vénissieux et d'augmenter les voies et les débits sur un boulevard qui doit au contraire retrouver un caractère urbain.

Engager la transformation de Laurent Bonneway pour réussir le projet du Puisoz !

Tous les acteurs de ce projet affirment qu'il s'agit "de ne pas refaire le Champ du Pont au Puisoz", mais les solutions apportées aux accès voiture sont insuffisants pour garantir cet objectif.

Pourtant, ce site exceptionnel par sa desserte en transport en commun à l'Ouest comme à l'Est borde le boulevard périphérique. Il serait donc une occasion exceptionnelle de commencer à transformer ce boulevard autoroutier en marquant une première étape lui redonnant un caractère plus urbain sur les deux échangeurs Ouest et Est.

Cela suppose certainement d'accélérer les études de l'anneau des Sciences pour inscrire les études voiries du Puisoz dans un cadre plus global.

Une étude alternative supprimant le tourne à gauche sur Joliot-curie et organisant l'entrée et la sortie dans le périmètre du trèfle actuel paraît indispensable. Les conséquences sur l'aménagement du quartier semblent minimales. Le coût en travaux de voirie en est sans doute plus élevé, mais il correspondrait alors à de premières actions pour la transformation progressive du boulevard Laurent Bonneway en anneau des sciences.

Le budget de transformation de la rue Garibaldi dépasse les 60MEuros. Le coût annoncé des aménagements de voirie du Puisoz n'est que de 14MEuros ! Ne parlons pas du Grand Stade, qui représente une fois par semaine au maximum les 6700 véhicules qui trouveront une place au parking local, 15000 en tout avec les parkings distants. Autrement dit, un flux de véhicules les jours de matches nettement inférieur à ce que connaît le Puisoz en moyenne journalière !

Le projet du Puisoz peut être une chance pour la métropole de commencer à transformer la vision du boulevard Laurent Bonneway. Une étude alternative d'accès dans ce sens est indispensable.

Je peux résumer cette contribution en quelques chiffres du point de vue de la métropole

- ▶ **Grand Stade** : 15 000 Véhicules par match, plus de **100MEuros** [1] de travaux de voirie
- ▶ **Garibaldi** : 20 000 véhicules jours, **65MEuros** de travaux
- ▶ **Puisoz-Joliot-curie** : 30 000 véhicules jour, **14MEuros** de travaux de voirie annoncés dans le projet..

Bien sûr, toute comparaison dans ce domaine est un piège, car les distances concernées ne sont pas les mêmes, l'environnement non plus, mais les montants sont représentatifs de l'ambition politique du projet. Oui, le projet du Puisoz a besoin d'un engagement plus fort de la métropole pour engager la transformation du boulevard Laurent Bonneway ! Le projet du Puisoz doit être considéré comme un grand projet exemplaire de l'agglomération !

[1] les estimations varient de 140MEuros à 195MEuros