

<https://pierre-alainmillet.fr/Pour-la-reussite-d-un-nouveau>



enquête publique accessibilité puisoz

Pour la réussite d'un nouveau quartier agrafe urbaine entre Lyon et Vénissieux

- Agglomération -

Date de mise en ligne : jeudi 1er juin 2017

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

[L'enquête publique sur l'accessibilité du site du Puisoz](#) met à disposition les réponses de l'aménageur à l'avis de l'Autorité environnementale sur le dossier de permis d'aménager.

Le périmètre d'étude

Le point le plus important des questions de l'autorité environnementale ne relève pas de l'aménageur. Il s'agit du périmètre d'étude. L'autorité environnementale invitait à l'élargir au périmètre de réflexion initial proposé par le Grand Lyon, qui intégrait Carrefour et le pôle automobile, de la route de Vienne jusqu'au parc de Parilly, englobant les rues parallèles au périphérique. Mais l'aménageur fait observer justement que le périmètre de l'opération d'accessibilité mis en concertation par la métropole se limite au périmètre de la desserte du Puisoz et de Carrefour.

L'autorité environnementale situait le projet du Grand Parilly dans le cadre général du segment de périphérique Laurent Bonneway de la route de Vienne au parc de Parilly.

De plus, la réalisation du Boulevard Urbain Est pourrait contribuer à une évolution de la fonction du boulevard L.Bonneway (vers une fonction plus urbaine), en lien avec l'évolution de la rocade Est. Les augmentations de trafic dues aux nouveaux programmes tels que le Puisoz supposent donc être maîtrisées afin de ne pas obérer ces évolutions. Le lien avec le plan de déplacements urbains (PDU), en cours de révision, devrait donc être réalisé dès que possible.

Nous demandons qu'en parallèle du projet Grand Parilly, une **étude complémentaire à l'échelle du barreau du périphérique de la route de Vienne à la bretelle desservant l'A43** soit engagée afin de construire une vision d'un boulevard Bonneway plus urbain ce qui suppose d'en réduire à terme le flux automobile, malgré la réalisation du Grand Parilly. Une telle étude est une contribution indispensable au projet d'anneau des sciences et aux conséquences du déclassement de l'autoroute A6-A7. Elle créerait un contexte favorable aux actions publiques pour suivre l'impact de la réalisation du Grand Parilly, et prendre des décisions nouvelles pour les phases ultérieures du projet d'ensemble (Carrefour, pôle automobile).

L'impact environnemental

Le dossier nous semble bien préciser les questions environnementales de la qualité de l'air, de la gestion des eaux pluviales, des impacts sonores. Le projet respecte les différentes réglementations sur ces questions qui poussent à une amélioration par rapport au tissu urbain existant dans le voisinage, et les enjeux de qualité de l'air ou de pollution sonore relèvent d'abord de politiques plus générales et notamment du PDU pour lequel nous rappelons notre position demandant un renforcement de la part du transport en commun dans la part modale des déplacements et le développement d'une stratégie de liaisons rail cadencées pour réduire le trafic automobile entrant sur le périphérique.

Nous notons que l'autorité environnementale et les compléments apportés confirment l'effet favorable des aménagements et travaux sur le développement d'une faune adaptée en dehors d'effet résiduel sur le lézard des murailles. La place des espaces verts et la qualité du mail modes doux Est-Ouest permet de *conforter les*

fonctionnalités écologiques au sein du secteur aménagé du Grand-Parilly et de créer des habitats ouverts favorables à de nombreuses espèces (reptiles et oiseaux notamment)

L'accessibilité

Les travaux d'accessibilité visent trois objectifs que nous partageons, et sur lesquels nous serons attentifs.

- Garantir les accès véhicules en limitant les impacts sur la circulation
- Préserver les transports en commun, en particulier en assurant la priorité tramway au niveau du carrefour à feux créé sur le boulevard Joliot Curie
- Favoriser les modes doux, en développant des aménagements cyclables dans l'aménagement du site, en assurant la connexion de ces aménagements cyclables sur les aménagements cyclables existants et en aménageant le complément des aménagements cyclables autour du site (notamment avenue Jules Guesde)

Concernant l'accessibilité véhicules.

Notons d'abord que le départ du Lou et le démontage du Matmum stadium font disparaître les préoccupations des circulations et stationnements générés les jours de matchs. Ce point ne pouvait être abordé dans l'avis environnemental. Il a cependant peu d'impact sur les questions d'accessibilité puisque les horaires de matches ne correspondaient pas aux heures de pointes des circulations générées par les commerces.

Le sujet principal d'accessibilité automobile porte toujours sur le boulevard Joliot-Curie, et la création du tourne à gauche permettant d'accéder au Puisoz. L'étude détaillée donne une meilleure visibilité sur son impact, le maintien dans de bonnes conditions du trottoir Ouest, du mode doux, et des voies de circulation internes à Carrefour, tout en élargissant la chaussée Nord-Sud de Joliot-curie avec un tourne à gauche de deux voies et un tout-droit de deux voies, soit sur les 100 mètres de l'aménagement, deux voies supplémentaires.

Les études de circulation nous disent qu'il n'y aura pas d'impact de remontée de file sur le périphérique Laurent Bonneway. Ces études ne prennent cependant pas en compte une aggravation des conditions de circulation sur ce périphérique. Or, si le Puisoz par lui-même n'est pas un facteur de congestion du périphérique, une congestion aggravée du périphérique peut être un impact négatif sur l'accessibilité du Puisoz.

Nous regrettons cependant que l'hypothèse d'une traversée souterraine assurant la desserte de Carrefour à l'Ouest et du Puisoz à l'Est n'ait pas été étudiée comme alternative au tourne à gauche. Cependant, quelque soit le tracé de voies d'accès, la problématique reste toujours liée à l'augmentation du flux automobile accédant au périmètre global, du pôle automobile à Parilly.

C'est pourquoi nous serons attentifs aux offres commerciales des deux grandes surfaces pour favoriser une mutation de leur modèle commercial avec un développement rapide des services de livraisons à domicile. En effet, la très bonne accessibilité en transport en commun du site peut permettre une évolution des pratiques des consommateurs et peut être une véritable vitrine d'un modèle plus durable de centre commercial. « Venez en vélo acheter votre meuble, nous vous le livrons » pourrait être l'identité du Grand Parilly demain.

L'objectif affirmé devrait être de viser une augmentation de trafic généré plus faible que les prévisions actuelles.

Concernant l'accessibilité modes doux

Les compléments apportés aux études confirment que le projet peut contribuer à une amélioration des liaisons modes doux entre Lyon et Vénissieux pour le coté Est du Puisoz. La création d'une passerelle, un cheminement surélevé sous le périphérique assurent une liaison de qualité entre la place de Parilly et l'avenue Viviani.

Cependant, cette voie mode doux débouche sur une place Grand Clément peu lisible en terme de modes doux, alors qu'elle est une liaison nécessaire au parc de Parilly. Nous demandons un aménagement complémentaire permettant une liaison continue de la sortie de cette passerelle sur l'avenue Jules Guesdes, jusqu'à l'accès au parc de Parilly par un franchissement lisible de la place Grand Clément et une zone apaisée sur l'ancienne route d'Heyrieux permettant aux piétons et cyclistes de rejoindre facilement et en toute sécurité le parc de Parilly.

Par contre, aucune modification n'est proposée pour améliorer la traversée du périphérique au niveau du boulevard Joliot-Curie, pourtant axe majeur en mode doux de la liaison Vénissieux-Lyon. Nous demandons une étude complémentaire sur les possibilités de franchissement amélioré des bretelles du trèfle permettant de conforter les voies cyclables, de les rendre plus lisibles, à la fois pour les cyclistes et les automobilistes, mieux séparées comme ce que permet le cheminement surélevé coté Parilly.

La contribution du Grand Parilly à une meilleur agrafe entre Vénissieux et le sud de Lyon

Le projet du Puisoz est l'occasion de faire reculer la fracture urbaine entre le cœur d'agglomération et le cœur de ville de Vénissieux. La création d'un vrai quartier urbain, paysager, accessible et en lien avec les quartiers de Jules Guesdes et Parilly est une réelle opportunité.

Elle suppose d'accélérer les études pour sortir de la fracture du périphérique, et d'engager rapidement les études pour un anneau des sciences apaisé, conçu pour prioriser les transports en commun dans l'accès à la métropole et les déplacements circulaires.

Elle suppose aussi un traitement très qualitatif des aménagements d'accessibilité prévus, notamment sur le boulevard Joliot-Curie. La métropole a l'expérience de transformations très positives de « voies rapides » en « avenue urbaine » avec l'exemple de la rue Garibaldi. Pour l'aménagement de l'avenue Joliot-curie, la qualité des trottoirs, des espaces verts et arbres d'alignement, des bordures, de la signalétique, de l'aménagement des carrefours, est un enjeu de la réussite de l'insertion du Grand Parilly.

De même, des aménagements de protection des rues avoisinantes contre le stationnement sauvage devront garantir l'absence d'impacts de comportements automobiles inciviques autour du Grand Parilly.

En conclusion, nous souhaitons que ce projet réussisse et nous demandons que la métropole l'accompagne par des études complémentaires sur le périmètre élargi, les modes doux, les aménagements de proximité des rues avoisinantes.