



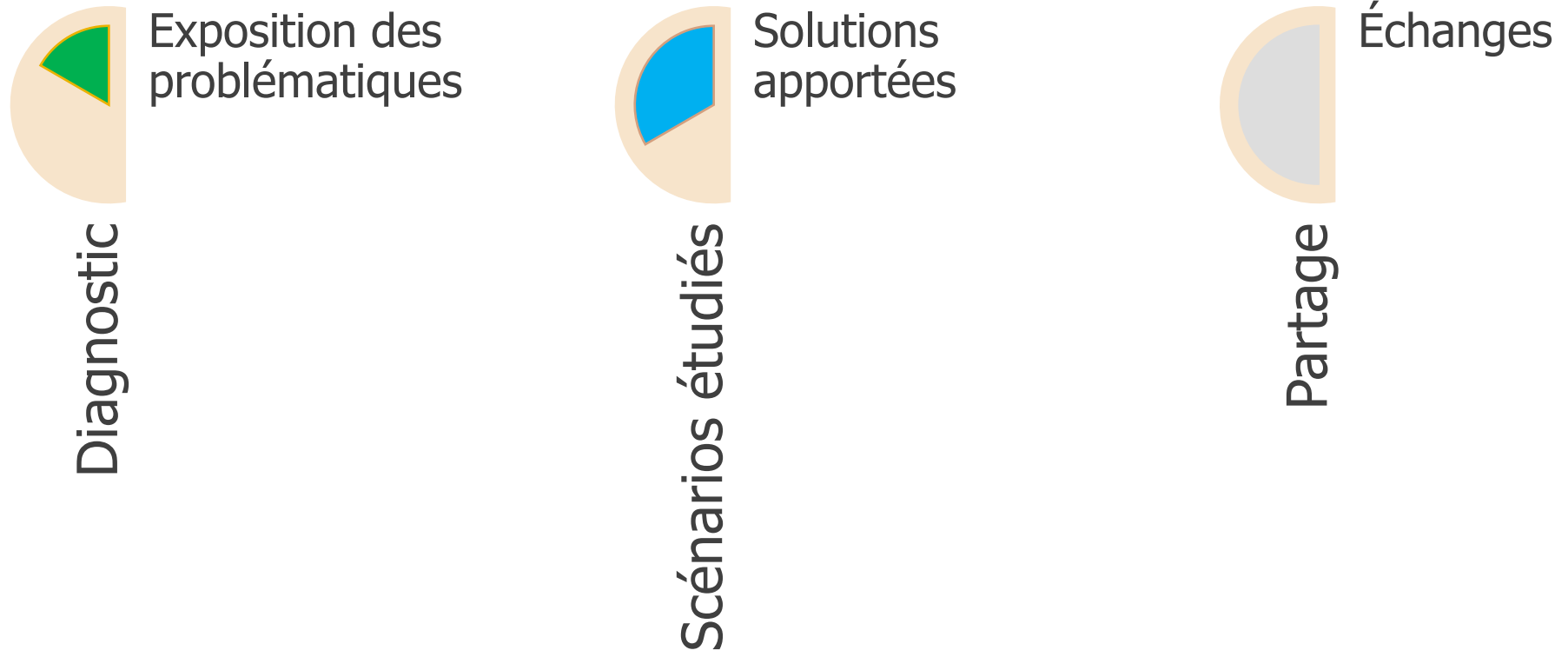
Réunion publique

—

Étude de circulation



Objectif de la réunion publique



1. Rappel du contexte de l'étude

Dans le cadre de la révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) la commune de Lentilly a défini certains OAP (orientation d'aménagement et de programmation) qui sont susceptibles d'impacter les déplacements sur son territoire.

L'étude de circulation a pour but d'évaluer et d'estimer ses impacts, afin de pouvoir les anticiper.

Ainsi l'étude a pour objectifs :

- L'analyse des flux de circulation sur l'ensemble du territoire communal et notamment sur le centre-bourg et les voies d'entrées et de sortie sur Lentilly;
- La compréhension du fonctionnement et des usages de déplacements;
- La proposition de scénario visant à améliorer la circulation en vue de l'intégration des futurs OAP;

La présente mission est découpée en deux phases:

- Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle;
- Phase 2 : Propositions de solutions techniques et élaboration de scénarii

2. Méthodologie de réalisation de l'étude

Données utilisées

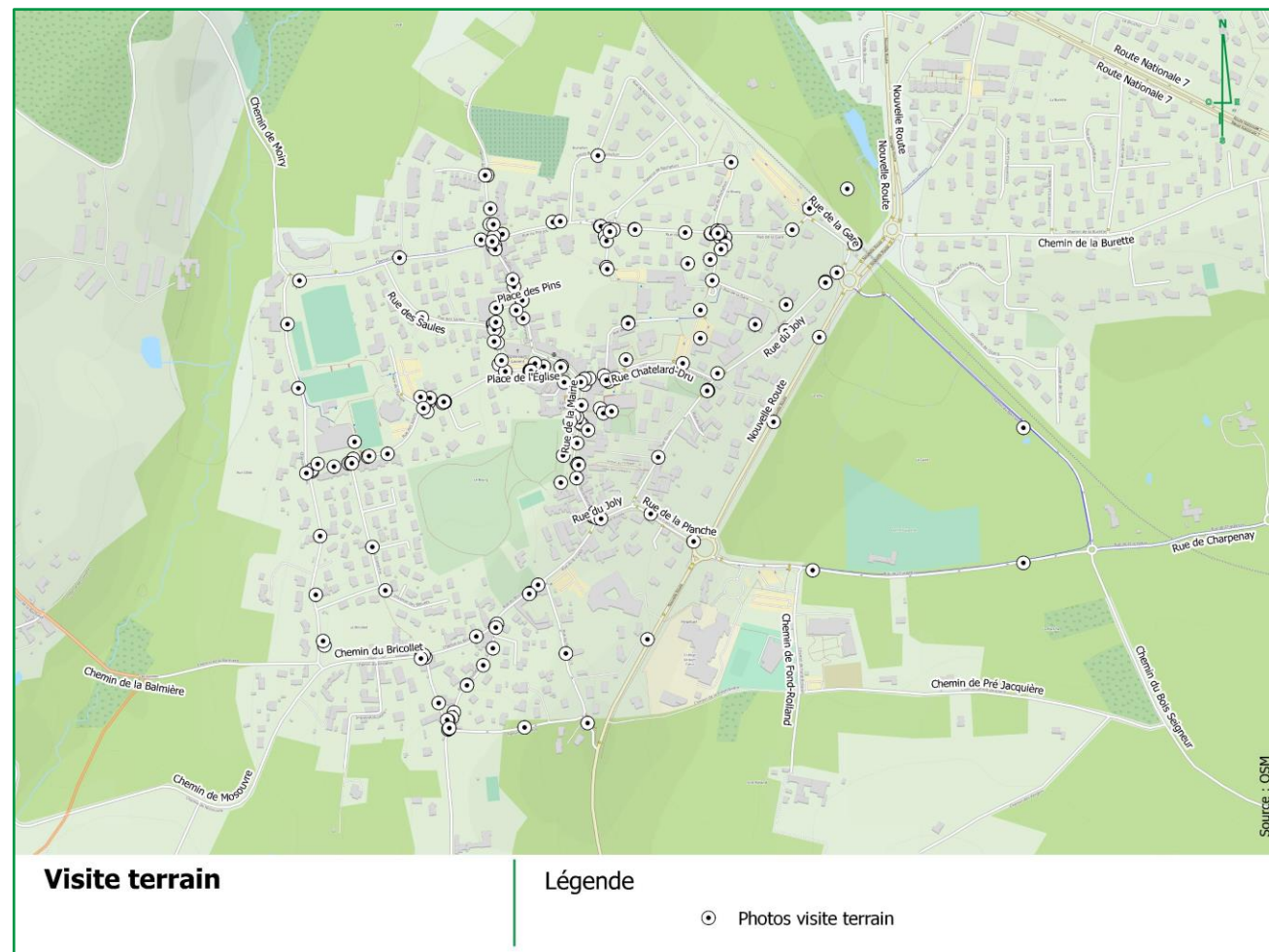
- Les visites de site ;
- Le relevé des profils en travers;
- Comptages routiers (février/mars 2023) ;
- Les entretiens avec les élus et services locaux ;
- Bases de données de l'INSEE disponibles ;
- Plan du réseau de transports en commun ;
- Plans des aménagements futurs ;
- PLU de la commune (en cours de révision) ;
- Données d'accidentologie disponibles.

Visite terrain

L'étude prend en compte la connaissance de la commune par des visites terrain.

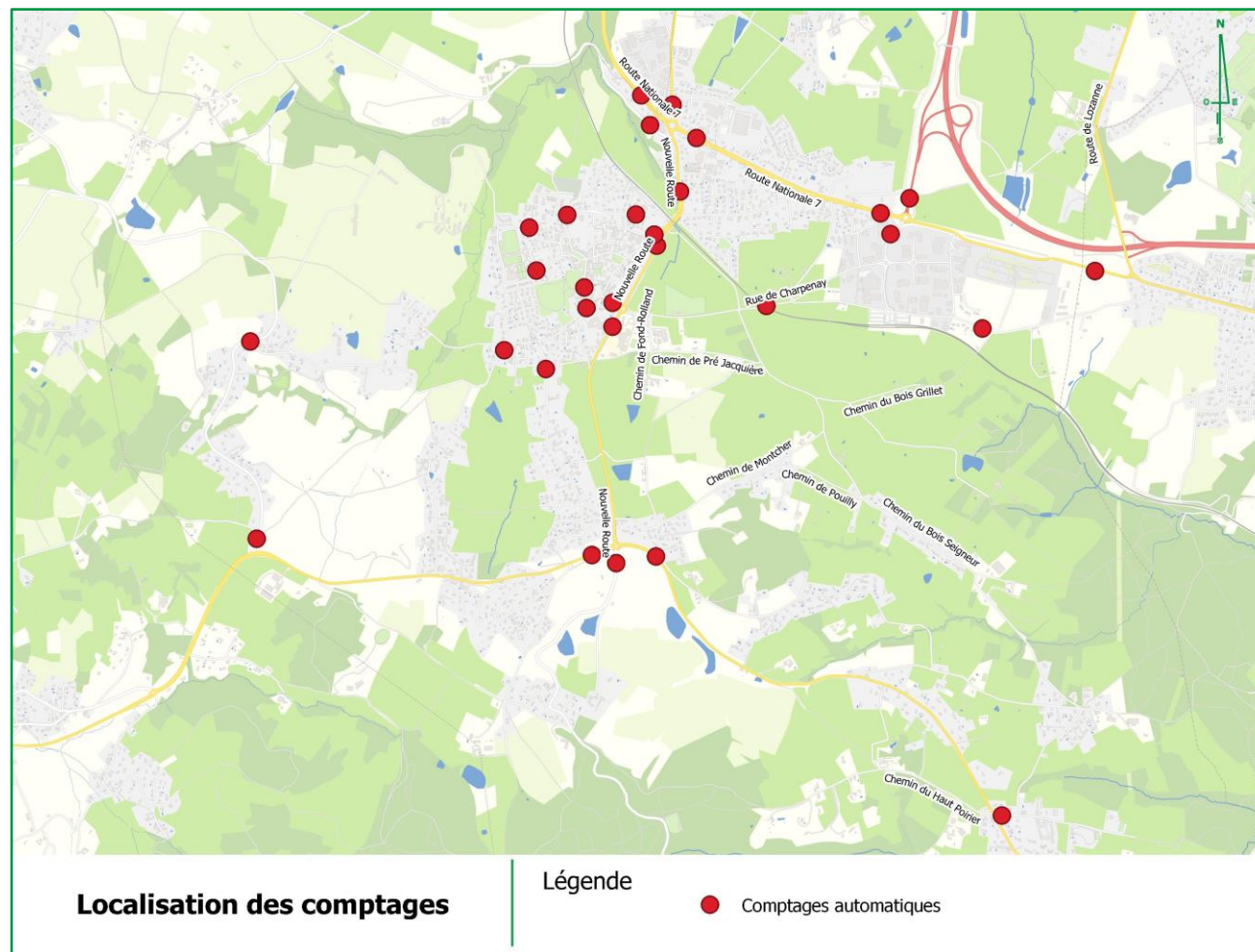
Elle s'appuie également sur les 232 photos réalisées pour illustrer les problématiques ou les aménagements présents

Lors des visites ont été réalisés des profils en travers des rues



Campagne de comptage

Au total **29 points de comptage** ont été réalisés sur la semaine du 23/02/2023 au 09/03/2023 (période considérée comme représentative et hors période scolaire)



3. Résultat de l'étude



Pour les traversées piétonnes :

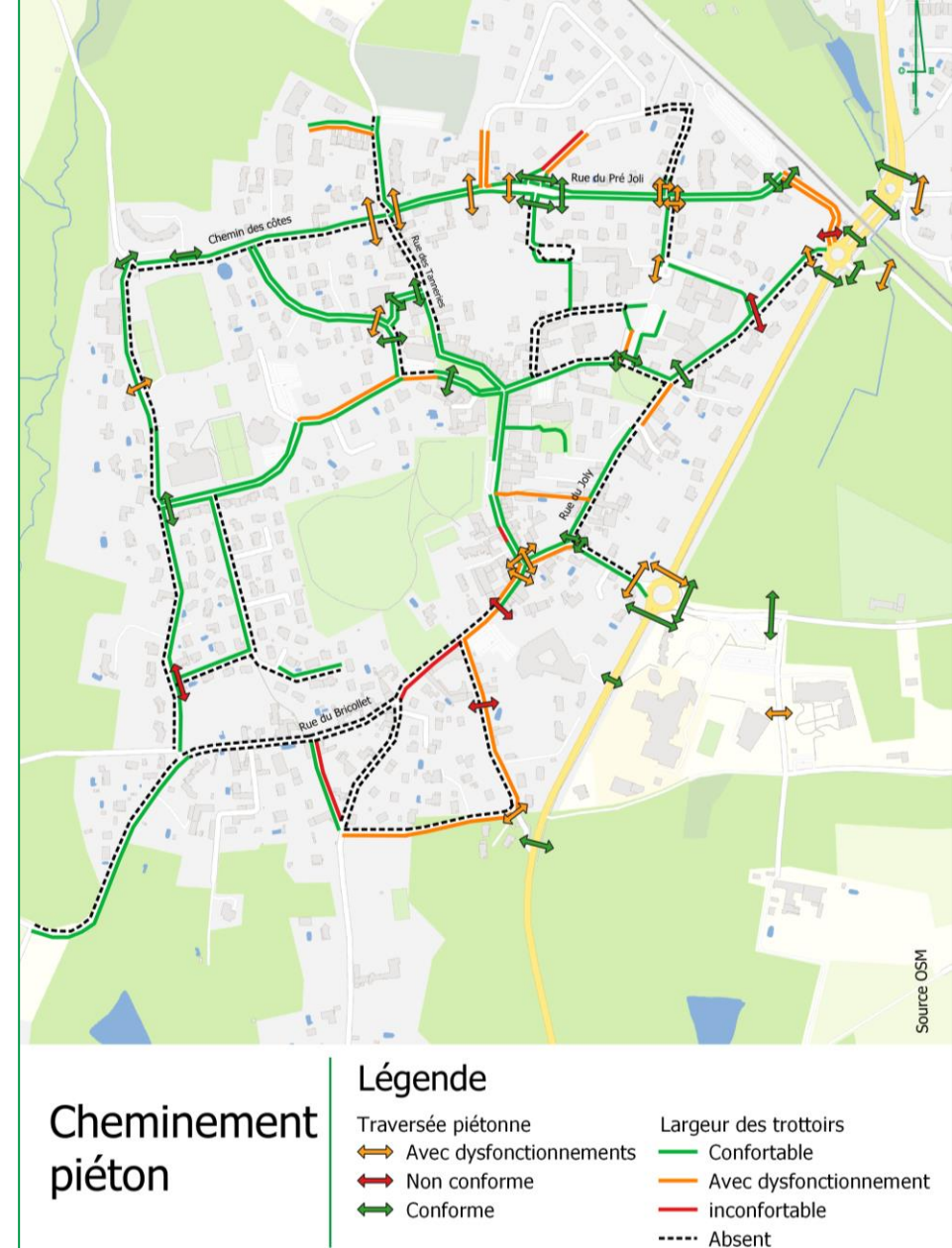
- 51% sont considérées confortables ;
- 40% comportent des dysfonctionnements ;
- 9% sont considérées inconfortables.

Pour les cheminements piétons :

- 57% sont confortables
- 13% comportent des dysfonctionnements (largeur comprise entre 1,20m et 1,40 et/ou présence d'obstacles gênant les déplacements);
- 3% sont inconfortables avec une largeur inférieure à 1,20m (notamment pour les PMR);
- Il y a environ 27% d'absence de cheminements piétons sur le périmètre étudié ;

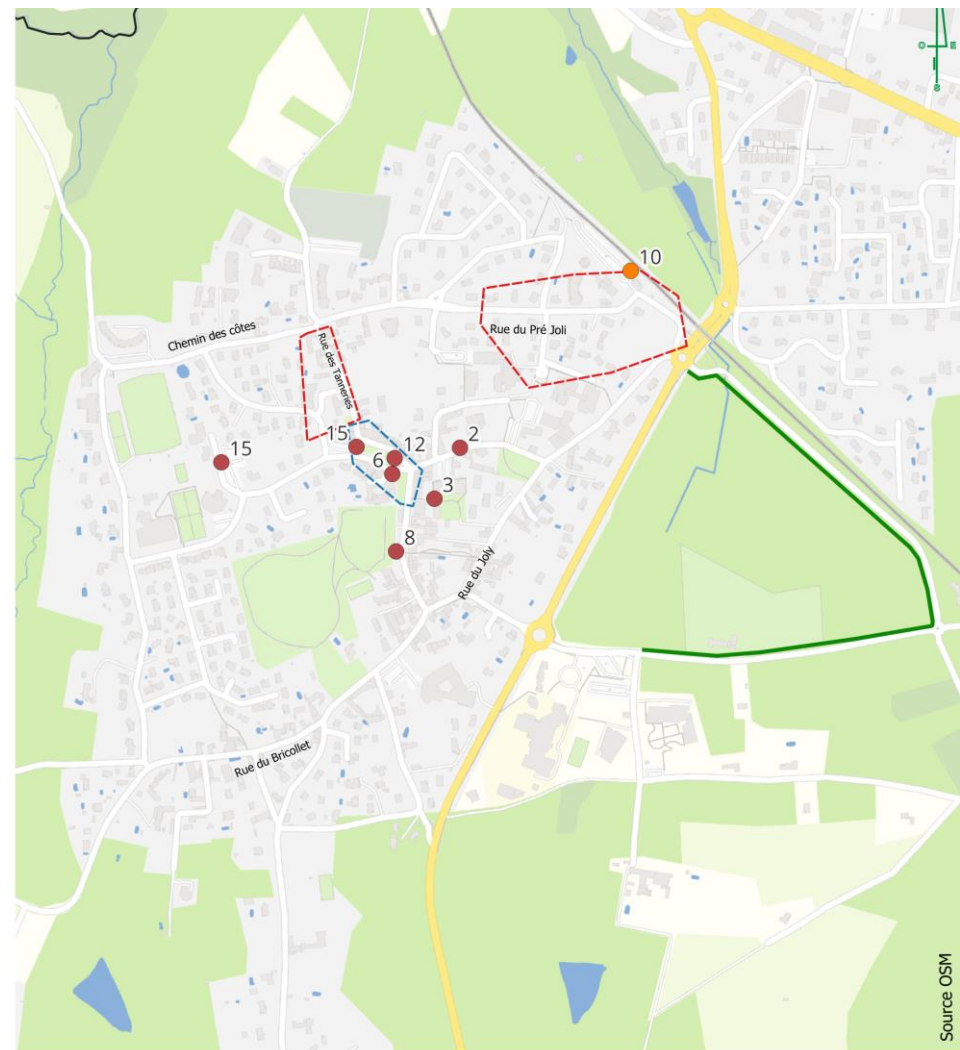
En direction de pôles générateurs (**complexe sportif, commerce, école du Pré Berger, école de la Clé Verte**), les cheminements sont considérés comme **confortables et sécuritaires**.

En direction de l'école Privée Jeanne d'Arc et la gare de Lentilly via le rond-point de la RD70, les cheminements sont considérés comme difficiles en particulier pour les personnes PMR (Poussette, personne handicapée, etc.).



Sur le centre-bourg de Lentilly et à proximité immédiate :

- une **piste bidirectionnelle** sur le Chemin du Bois Seigneur et la rue de Charpenay;
- Sur le centre-bourg, il y a au total **71 places pour les vélos avec des arceaux** sur l'ensemble du périmètre à l'exception de la gare où ce sont des box (ce qui est cohérent avec du stationnement longue durée).
- Les **deux zones 30** situées au Nord-Est et Nord-Ouest du centre-bourg permettent d'avoir des espaces de circulation apaisés rendant possible le double sens cyclable.
- La **zone de rencontre** située au cœur du village permet également un apaisement et le double sens cyclable.



Source OSM

Légende

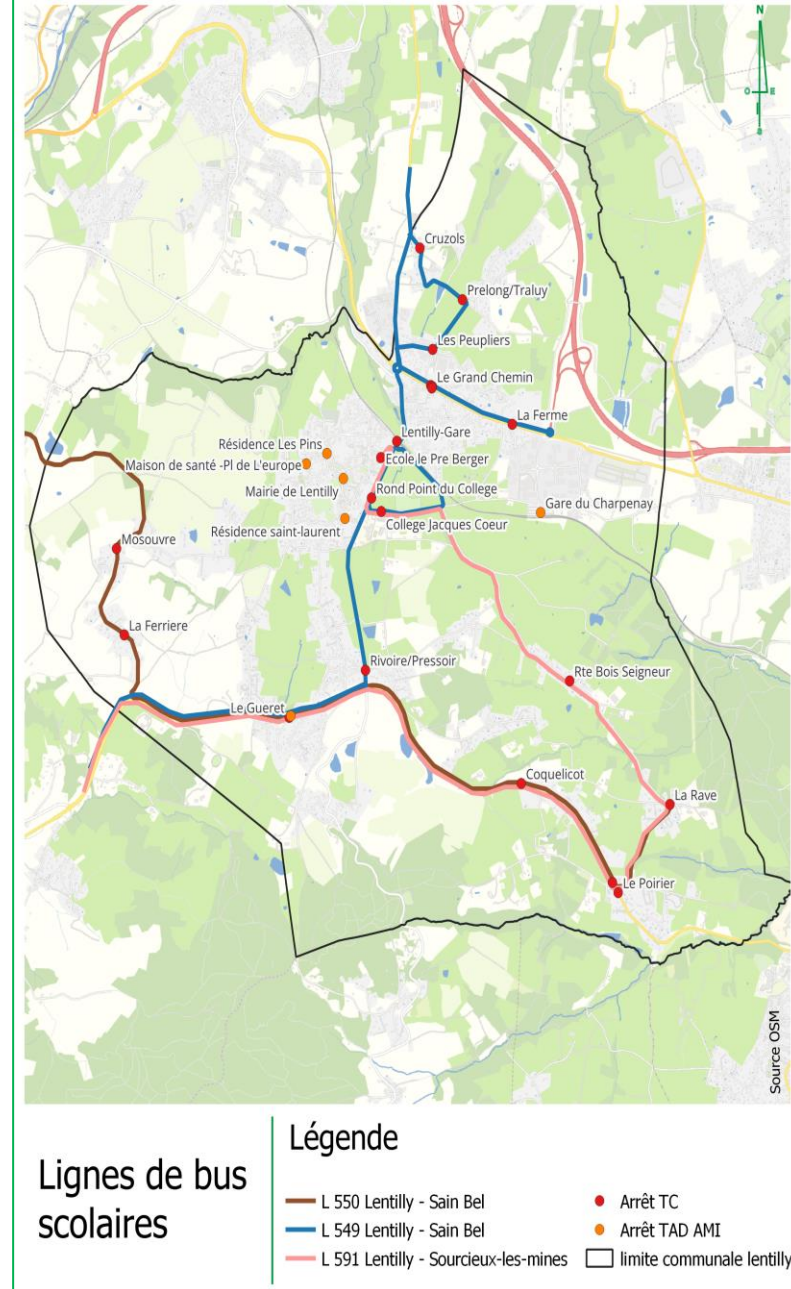
- arceau vélo
- Box vélo
- Zone de rencontre
- Zone 30

Aménagements cycles

Synthèse diagnostic – Vélos

Trois offres présentes sur le territoire :

- **Offre régulière** :
 - Ligne 116 – 3 passages par jour en direction de Lyon
 - Ligne 142 – 9 passages par jour (dont 2 passages sur chaque Heure de pointe)
- **Offre « ligne fréquence »** - Transport scolaire – Liaison à l'école Pré Berger, Collège Jacques Cœur, Lycée Germaine Tillon à Sain Bel.
 - La L550 et L549 reliant Lentilly à Sain Bel
 - 3 passages par jour
- **Offre à la demande**
- **L'offre tarifaire est compétitive** au regard des coûts de déplacement en voiture

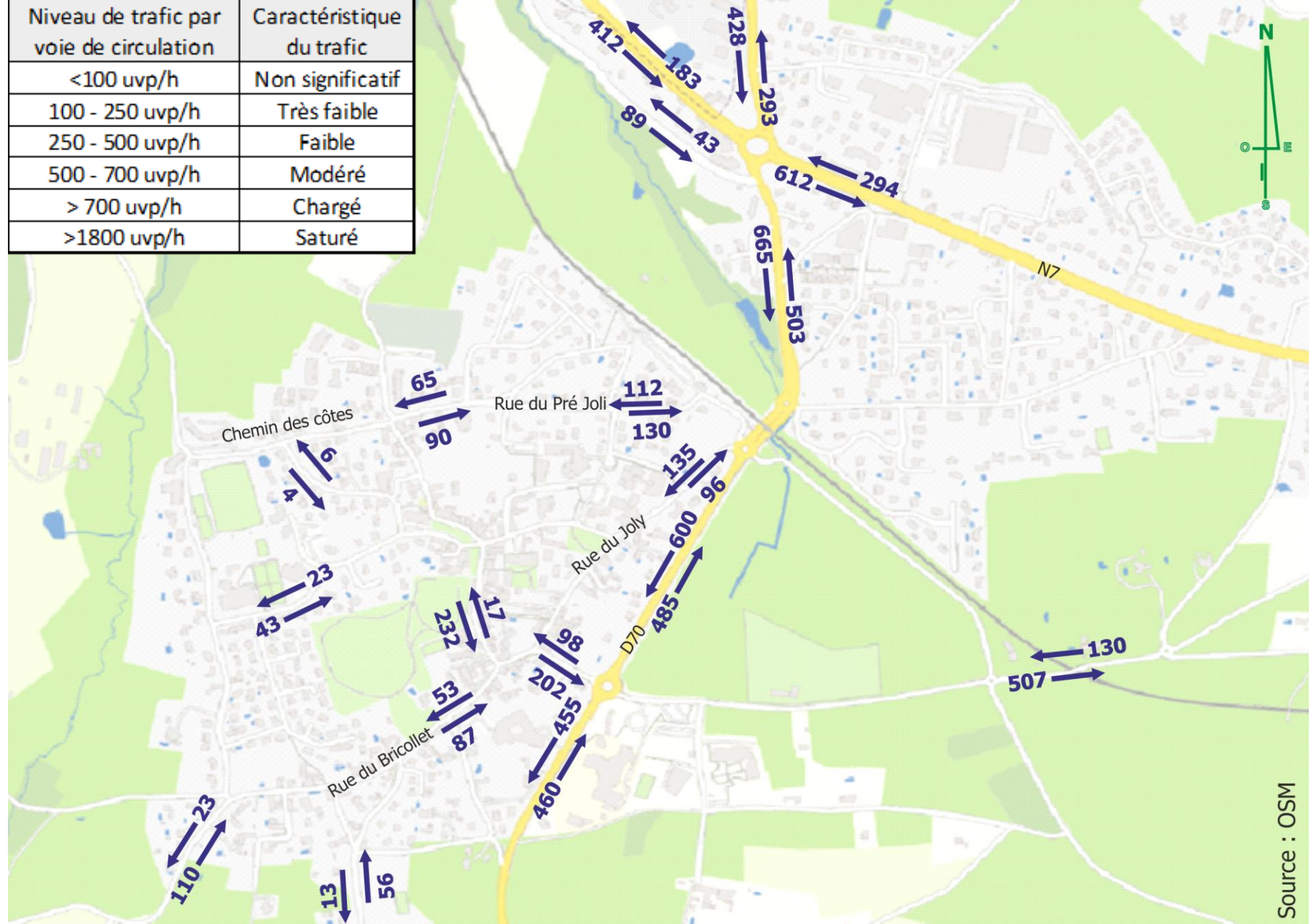


En heure de pointe du matin :

- Trafic faible sur l'ensemble des voies hormis sur la RD70 (trafic modéré)

- Trafic pendulaire (origine/destination travail) remarquable sur la rue de Charpenay dans le sens Ouest → Est

Niveau de trafic par voie de circulation	Caractéristique du trafic
<100 uvp/h	Non significatif
100 - 250 uvp/h	Très faible
250 - 500 uvp/h	Faible
500 - 700 uvp/h	Modéré
> 700 uvp/h	Chargé
>1800 uvp/h	Saturé

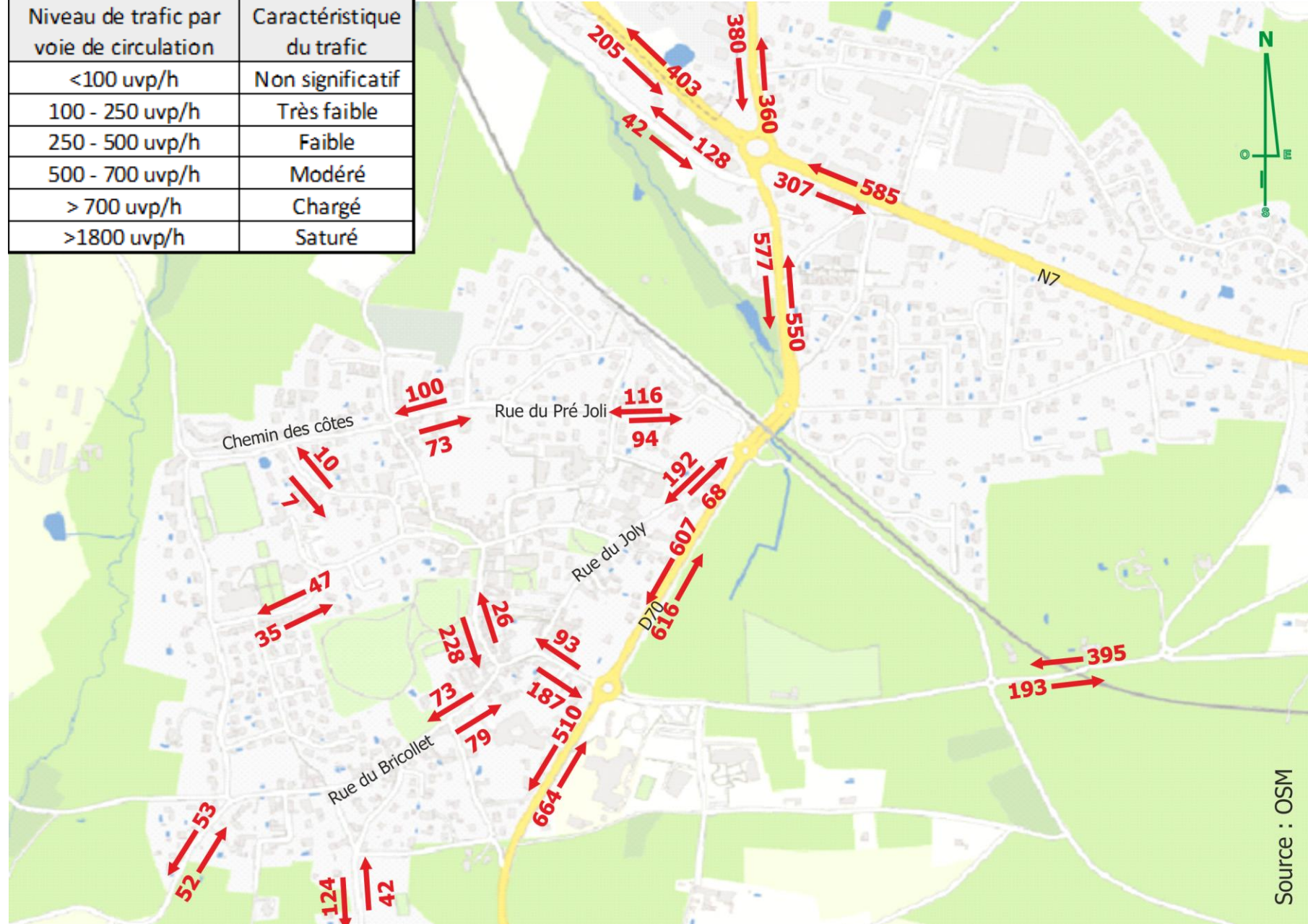


En heure de pointe du soir :

- Trafic faible sur l'ensemble des voies hormis sur la RD70 (trafic modéré)

- Trafic pendulaire (origine/destination travail) remarquable sur la rue de Charpenay dans le sens Est → Ouest

Niveau de trafic par voie de circulation	Caractéristique du trafic
<100 uvp/h	Non significatif
100 - 250 uvp/h	Très faible
250 - 500 uvp/h	Faible
500 - 700 uvp/h	Modéré
> 700 uvp/h	Chargé
>1800 uvp/h	Saturé



Source : OSM

Synthèse diagnostic – Circulation routière

Le tableau ci-dessous permet de faire un comparatif du nombre de véhicules observés dans les deux sens sur les heures de pointe en intervalle véhiculaire.

Plus le temps est court, plus le piéton ou le riverain aura la sensation d'avoir beaucoup de trafics et limitera son comportement à certaines pratiques de mobilité.

	HPM	HPS
Route de la Mairie	15 s	15 s
Rue du Pré Joly	12 s	13 s
Rue du Bricollet	26 s	24 s
Rue des Sports	55 s	44 s
Rue des Saules	6 min	3 min 53

Simulation de véhicules sur 5 rues

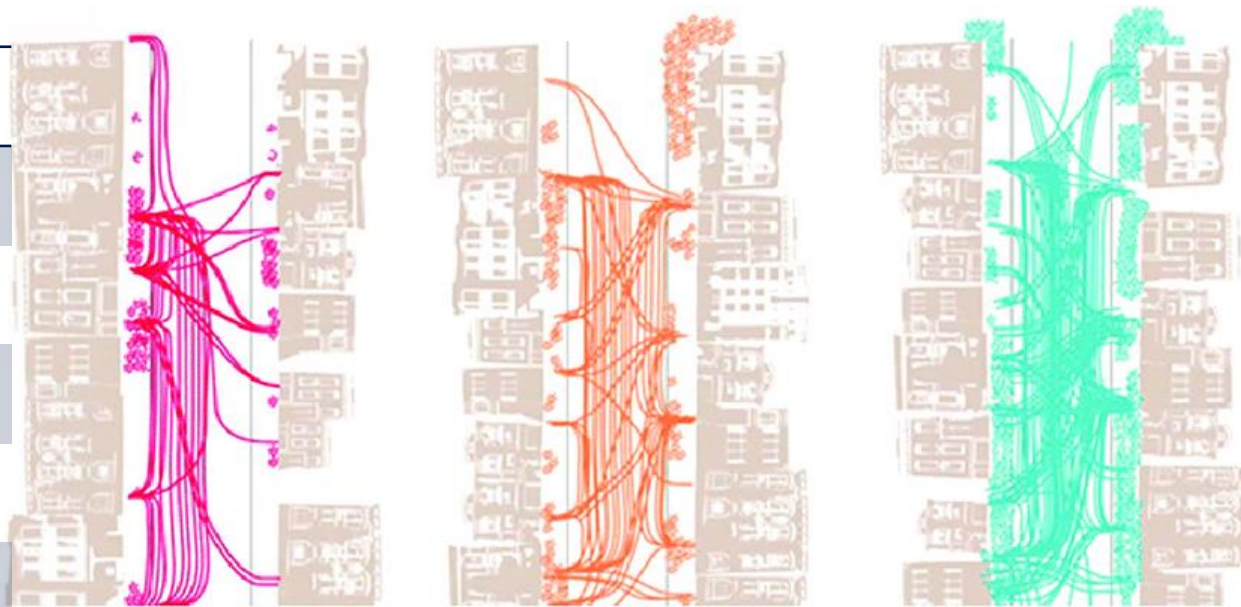


Diagramme d'écoulement des pratiques riveraines (Source : Gerson et Lintell – 1981)

A contrario, les rues les moins fréquentées, dont le temps est le plus long temps, seront plus sujettes à un ressenti négatif liées aux nuisances du trafic routier (bruit, sentiment d'augmentation du trafic).

Rue	Limitation vitesse	Vitesse moyenne	Record de vitesse
CA01- N7 (ouest D70)	80 km/h	74,2	Supérieur à 130km/h
CA02- D70 Nord	50 km/h	42,8	100 - 110 km/h
CA03- N7 (est D70)	50 km/h	47,4	100 - 110 km/h
CA04- N7 Est	50 km/h 80km/h vers A89; 70km/h depuis l'A89	52,5	120 - 130 km/h
CA05- Échangeur A89		65,1	Supérieur à 130km/h
CA06- Rte de Charpenay	50 km/h	61,4	Supérieur à 130km/h
CA07- D70 (nord Burette)	50 km/h	49	100 - 110 km/h
CA08- D70 (nord collège)	50 km/h	51	110 - 120 km/h
CA09- D70 (sud collège)	50 km/h	51	120 - 130 km/h
CA10- D70 (sud D7)	50 km/h	52	90 - 100 km/h
CA11- D7 Ouest	70 km/h	57,1	120 - 130 km/h
CA12- D7 Est	80 km/h	65,4	110 - 120 km/h
CA13- Rte d'Eveux Nord	80 km/h	49,8	80 - 90 km/h
CA14- Rte d'Eveux Sud	80 km/h	39,5	60 - 70 km/h
CA15- E/S ZA Charpenay	50 km/h	45,8	100 - 110 km/h
CA16- Chemin des Molières	50 km/h	40,5	70 - 80 km/h
CA17- Rue de Charpenay	50 km/h	43,3	80 - 90 km/h
CA18- Rue du Joly	30 km/h	39,2	70-80 km/h
CA19- Rue de la Planche	30 km/h	32	60 - 70 km/h
CA20- Rue de la Gare	50 km/h	32,4	60 - 70 km/h
CA21- Rue de la Mairie	30 km/h	23,7	50 - 60 km/h
CA22- Rue du Pré Joly	50 km/h	28,7	50 - 60 km/h
CA23- Rue du Bricollet	30 km/h	23,9	50 - 60 km/h
CA24- Rue des Sports	50 km/h	23,1	40 - 50 km/h
CA25- Rue des Saules	30 km/h	22,5	30 - 40 km/h
CA26- Rte de Napoléon	80 km/h	49,8	90 -100 km/h
CA27- Rte de Mosouvre	50 km/h	37,1	60 - 70 km/h
CA28- Ch de la Rivoire	30 km/h	26,5	50 - 60 km/h
CA29- Ch du Bas Poirier	50 km/h	34,6	60 - 70 km/h

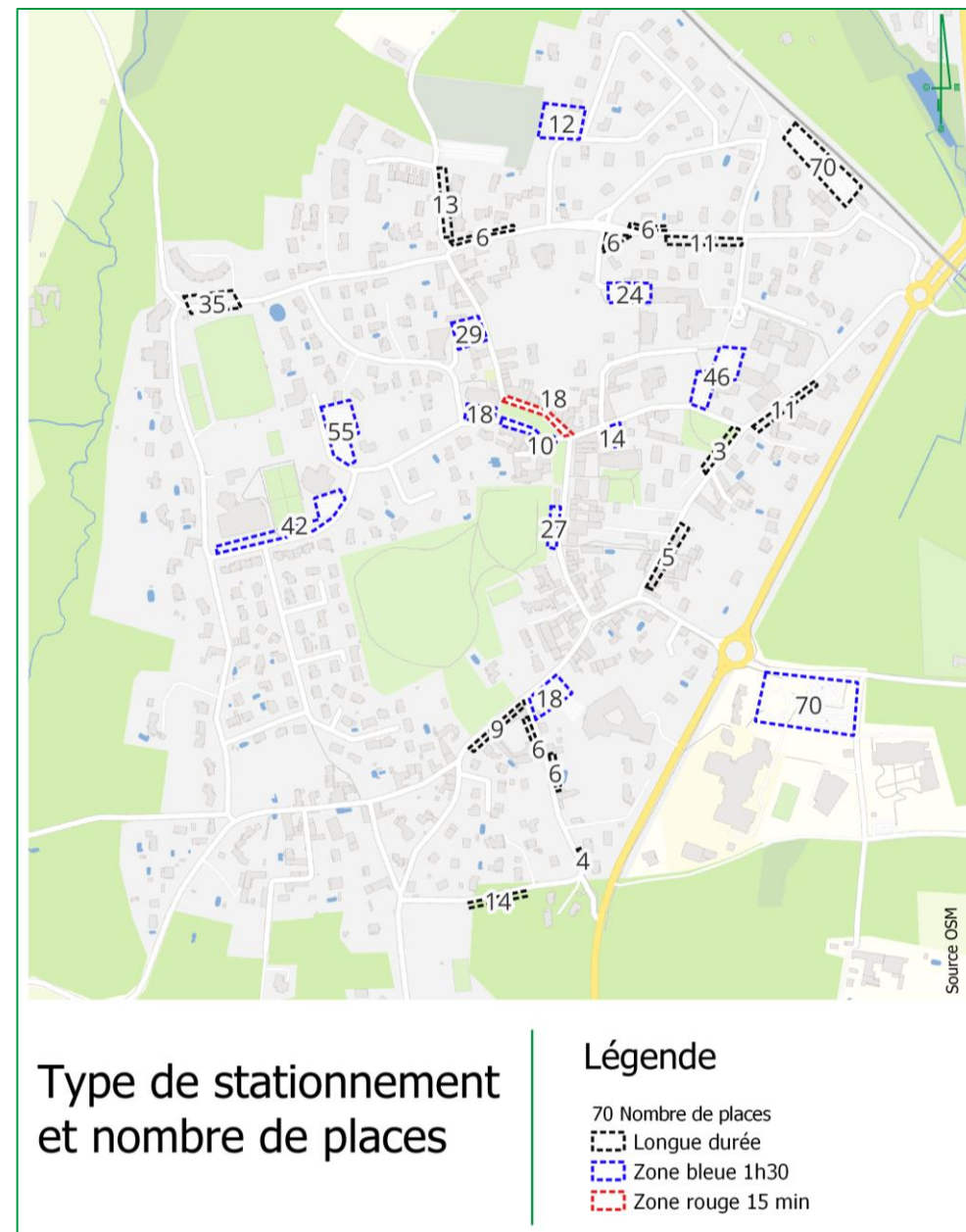
Dépassement des vitesses sur :

- N7 - **61%** d'infractions
- RD70 (à proximité du collège) – **56%**
- Rue du Joly – **93%**
- Rue de la planche – **73%**
- Chemin de la Rivoire – **41%**



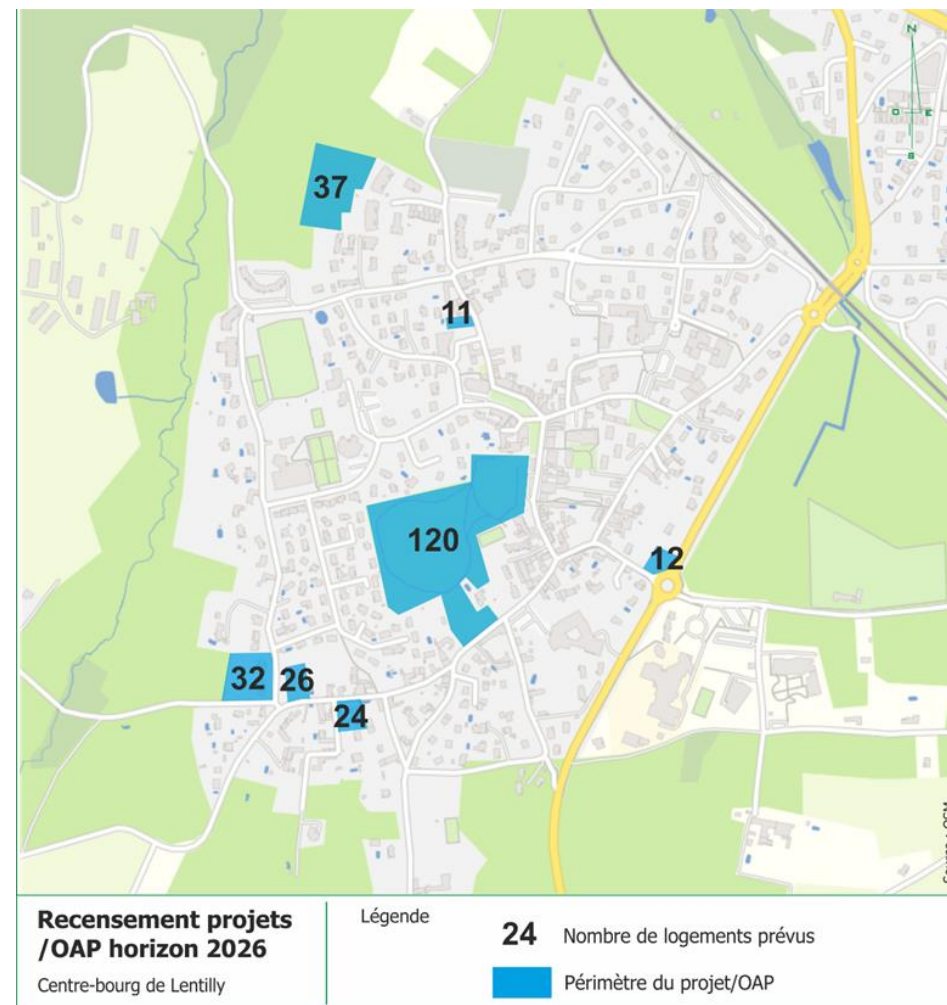
- Congestion ponctuelle sur les hyperpointes
- Trafic de shunt présumé sur le chemin de la Burette et chemin du bois Seigneur
- Peu d'accidentologie depuis 2015.

- Pour le stationnement, le nombre **total de places relevées est de 564** dans le centre-bourg + parking du collège :
 - 365 places en zone bleue 1h30 ;
 - 18 places en zone rouge 15min ;
 - 181 en stationnement gratuit longue durée ;
- Les offres de stationnement sont **proches des pôles générateurs de trafic** et sont cohérentes dans leurs fonctionnements (ex : zone bleue proche des écoles) ;
- De **nombreuses places non utilisées**, le nombre de places de stationnements du centre-bourg semble surdimensionné ;
- L'offre de transport en commun par **bus/cars est très réduite** et ne permet pas d'inciter les Lentillois à les prendre ;
- Une offre de **tram-train qui apparaît comme structurante pour les Lentillois** qui souhaitent se rendre dans la métropole lyonnaise ;



Synthèse diagnostic – Projection projet immobilier horizon 2026

- 262 logements potentiels peuvent être prévus
- Une génération de trafic réalisée sur l'ensemble des modes pour vérifier les conditions de circulation



4. Diagnostic - Enjeux

- **Apaiser le trafic** sur la RD70 proche du centre-bourg afin de sécuriser certains croisements et certaines traversées piétonnes, en particulier celles pour se rendre au collège depuis la rue de la Planche ;
- **Améliorer l'accessibilité piétonne** dans certains secteurs du centre-bourg via des aménagements et un jalonnement efficace ;
- Prendre en compte **les projets/OAP et les flux tous modes** qu'ils généreront ;
- **Intégrer les cycles dans l'ensemble du centre-bourg et de ses alentours** via des aménagements et un jalonnement efficace ;
- **Le développement de la fréquence et de nouvelles lignes TC** (bus) afin d'encourager les usagers à les prendre plutôt que leurs véhicules ;
- **Développer les offres de covoiturage** via des aires réparties dans le centre-bourg et les pôles générateurs principaux. Des lignes de covoiturations peuvent également être mises en place au niveau de l'intercommunalité ;
- **Revoir l'offre de stationnement** pour les secteurs peu utilisés et en améliorer le jalonnement ;
- **Modifier le plan de circulation** afin d'améliorer les flux, de pallier les points durs repérés en visite terrain et d'augmenter la place des modes doux dans le centre-bourg de Lentilly ;
- **Estimer les impacts** des aménagements et des changements du plan de circulation ;

5. Solutions proposées



Conception des scénarios

Sur la base des données d'entrée, CeRyX Trafic System a réalisé **3 scénarios** qui découlent directement :

- Du constat du diagnostic (problématiques et usages actuels)
- Des guides de conception du CEREMA (ministère de la transition écologique et de la Cohésion sociale)
 - Guide des carrefours urbains,
 - Guide des aménagements réducteurs de vitesse,
 - Guide des aménagements cyclables,
 - Guide de l'accessibilité piétonne,
 - Etc.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Exemple de préconisation (Guide des aménagements cyclable – CEREMA)

Scénario 1 : tendancier horizon 2026

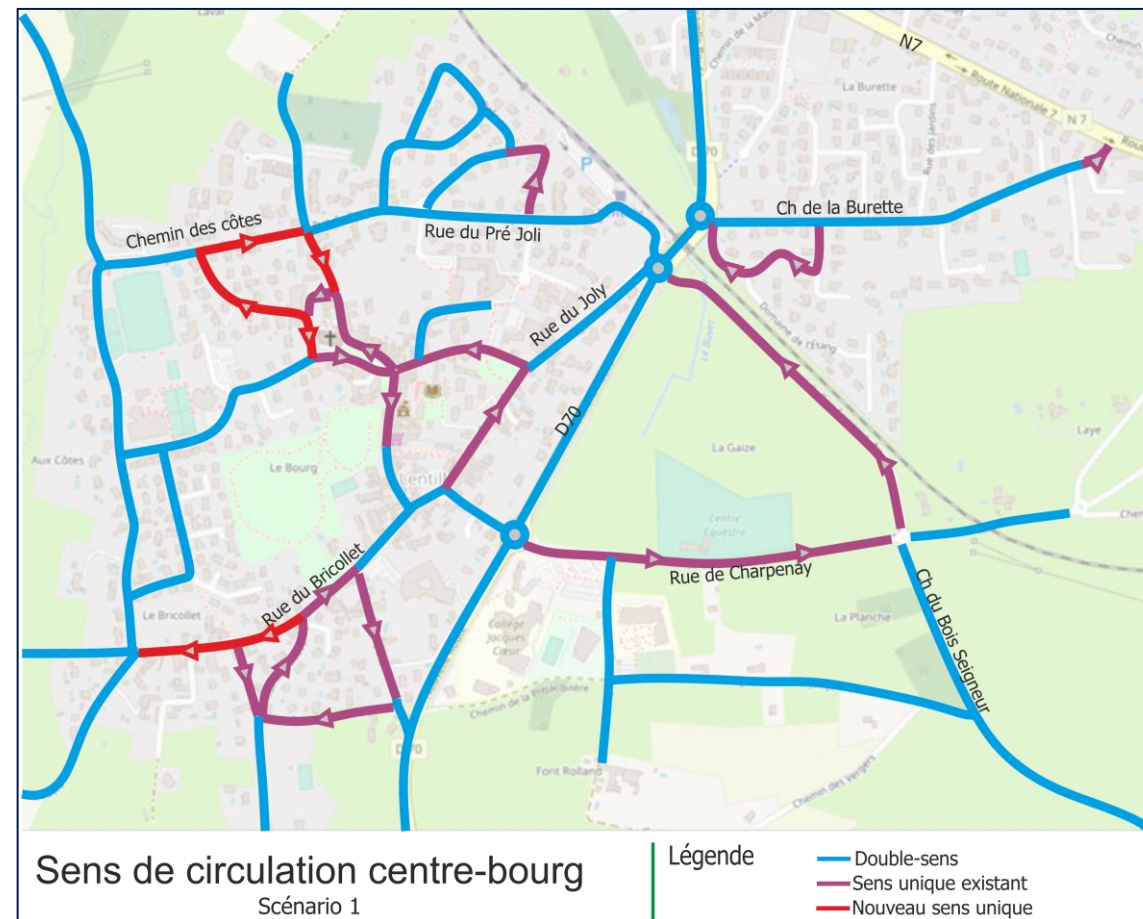
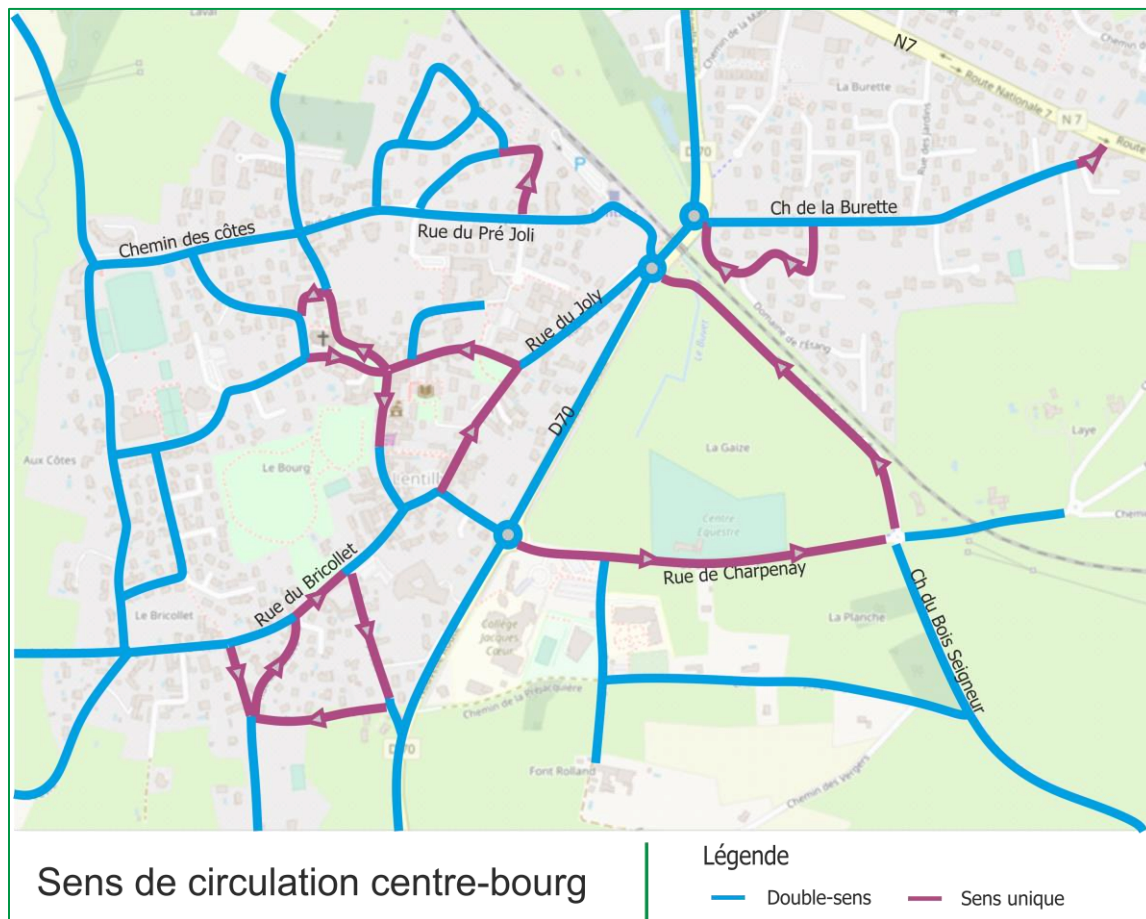
Le scénario 1 intègre assez peu d'impacts :

- Mise à sens unique :
 - Rue du Bricollet dans le sens Est → Ouest à partir du croisement avec la rue du Zouave,
 - Chemin des Côtes dans le sens Ouest → Est,
 - Rue des Saules dans le sens Nord → Sud,
 - Rue des Tanneries dans le sens Nord → Sud.

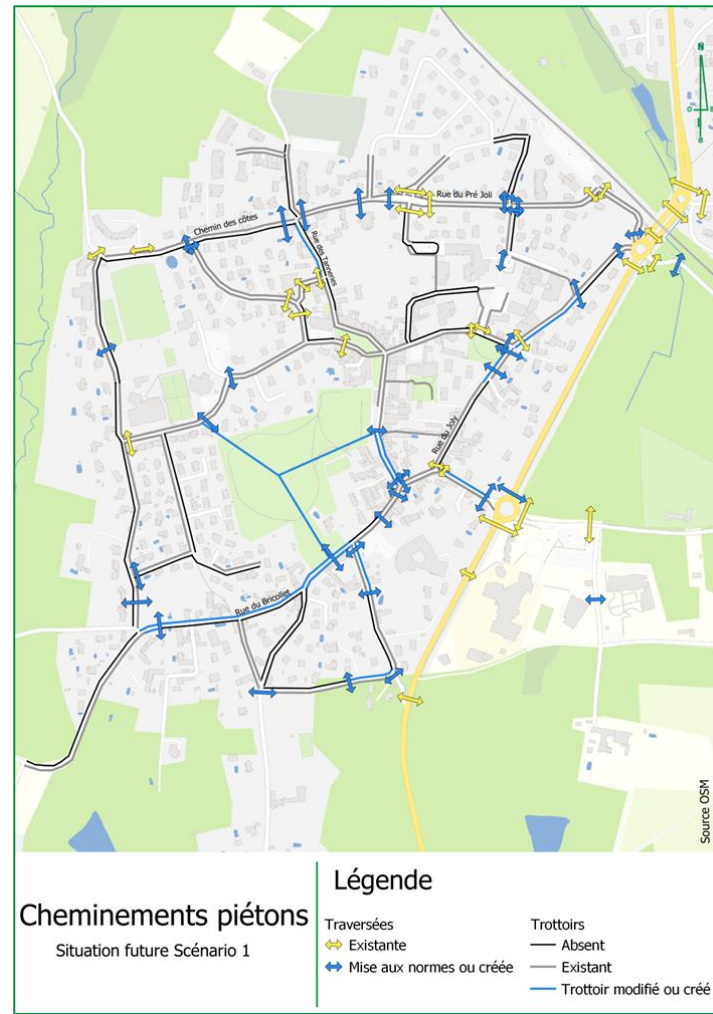
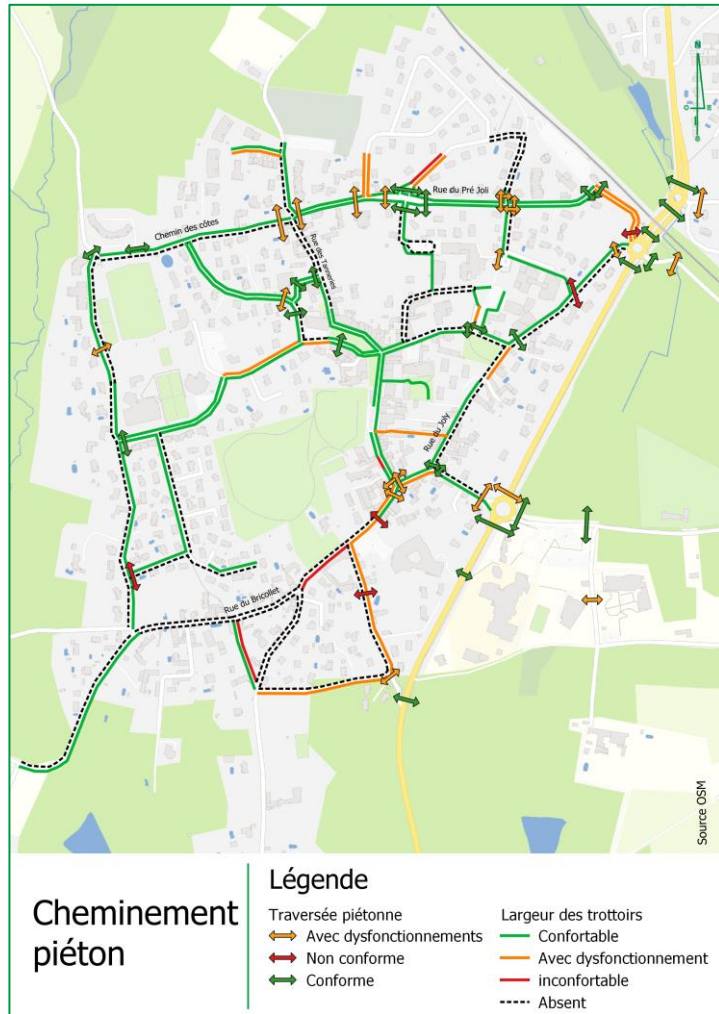
Ces aménagements auront pour effet de déclencher la :

- Remise aux normes de l'accessibilité piétonne,
- Mise en zone 30 de l'ensemble du centre-bourg, plus favorable au mode doux et cycles.

Scénario 1 tendanciel horizon 2026



Scénario 1 tendanciel horizon 2026



Reprise des trottoirs avec de vraies non-conformités

Création de trottoirs :

- Rue du Bricollet
- Rue du Perpétuel
- Chemin de Coquy
- Rue du Joly

Création de nouvelles traversées :

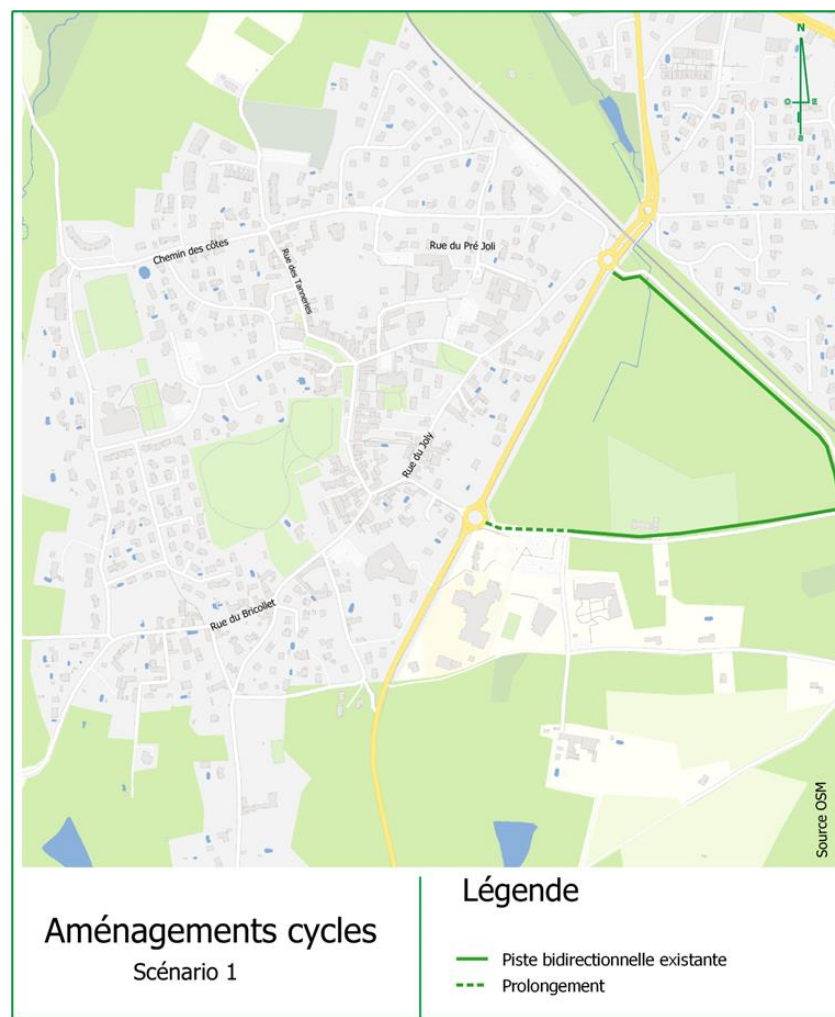
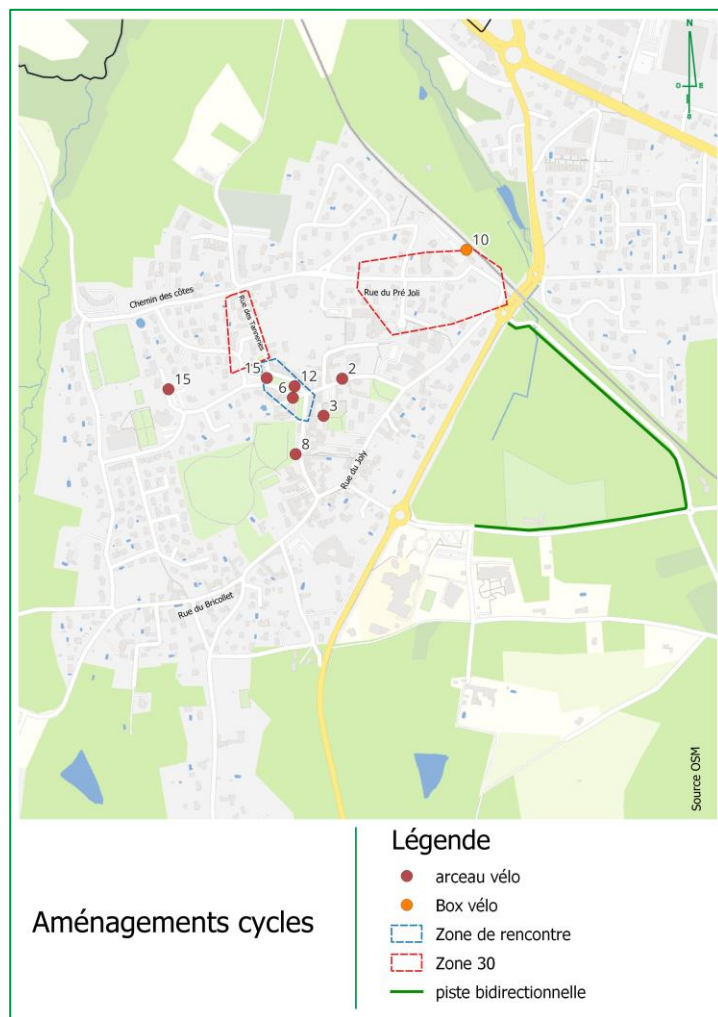
- Rue des sports
- Rue de la Mairie
- Rue du Bricollet

Au total :

- 11 traversées piétonnes seront créées
- 28 traversées seront remises aux normes
- 1 400 mètres de cheminement piéton créés
- 250 mètres de linéaire de trottoir seront réaménagés

Scénario 1

Scénario 1 tendanciel horizon 2026



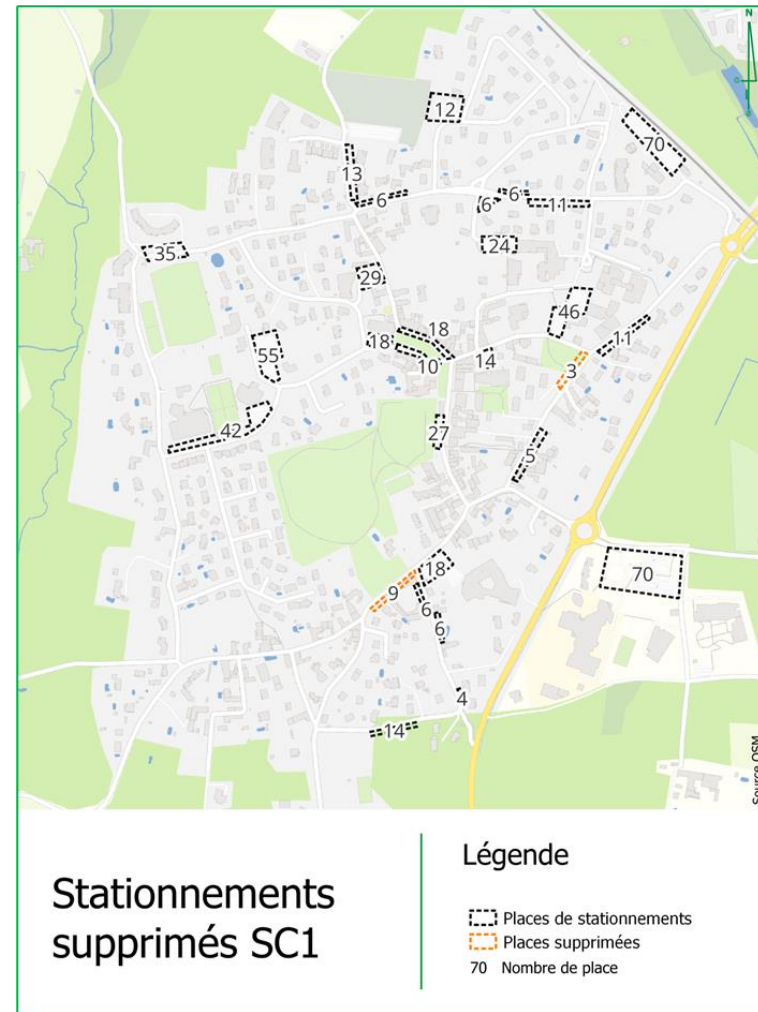
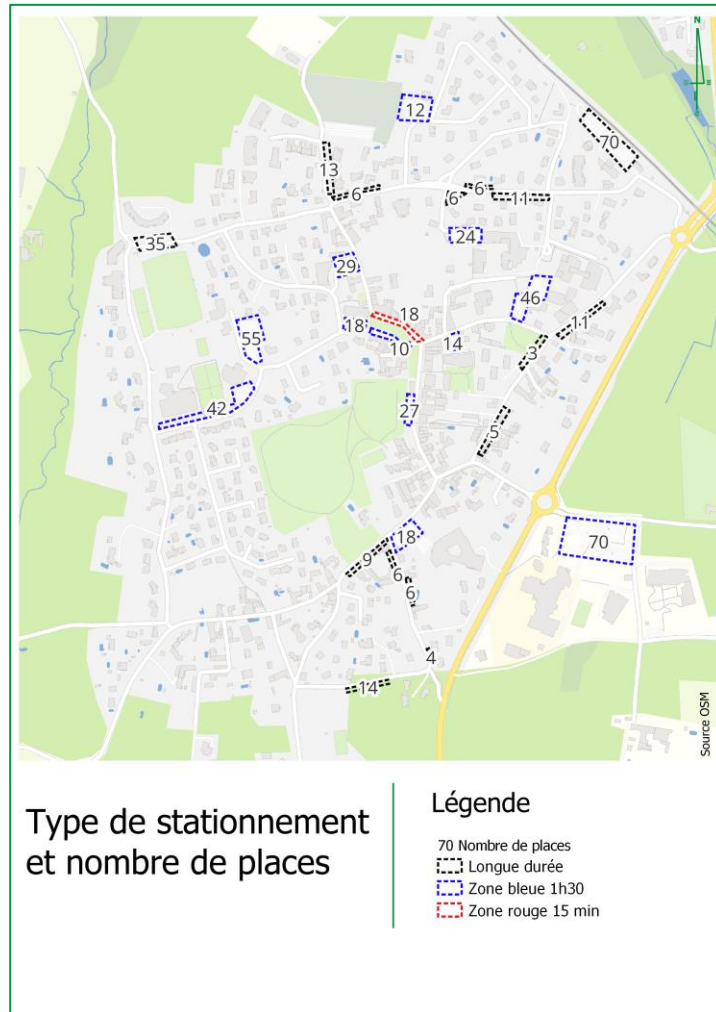
La zone 30 sur le centre bourg permet :

- un double sens cyclable automatique
- Une sécurisation des cycles

Un prolongement de la piste bidirectionnelle existante est prévu jusqu'au rond-point RD70

Scénario 1

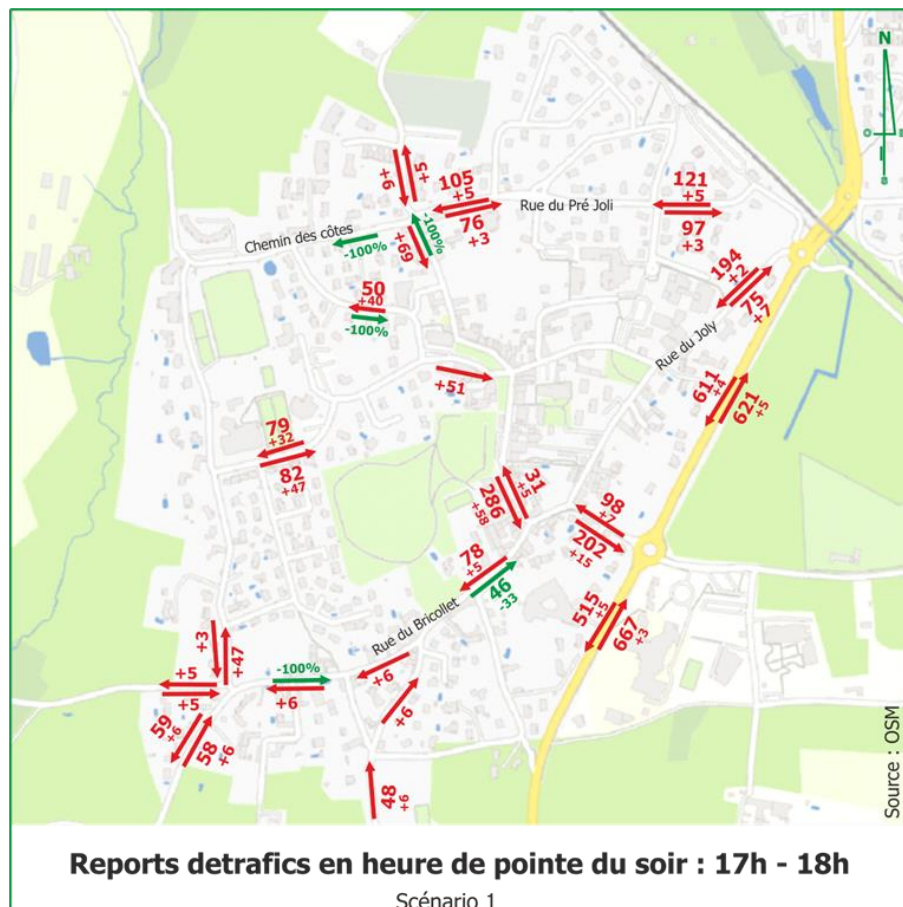
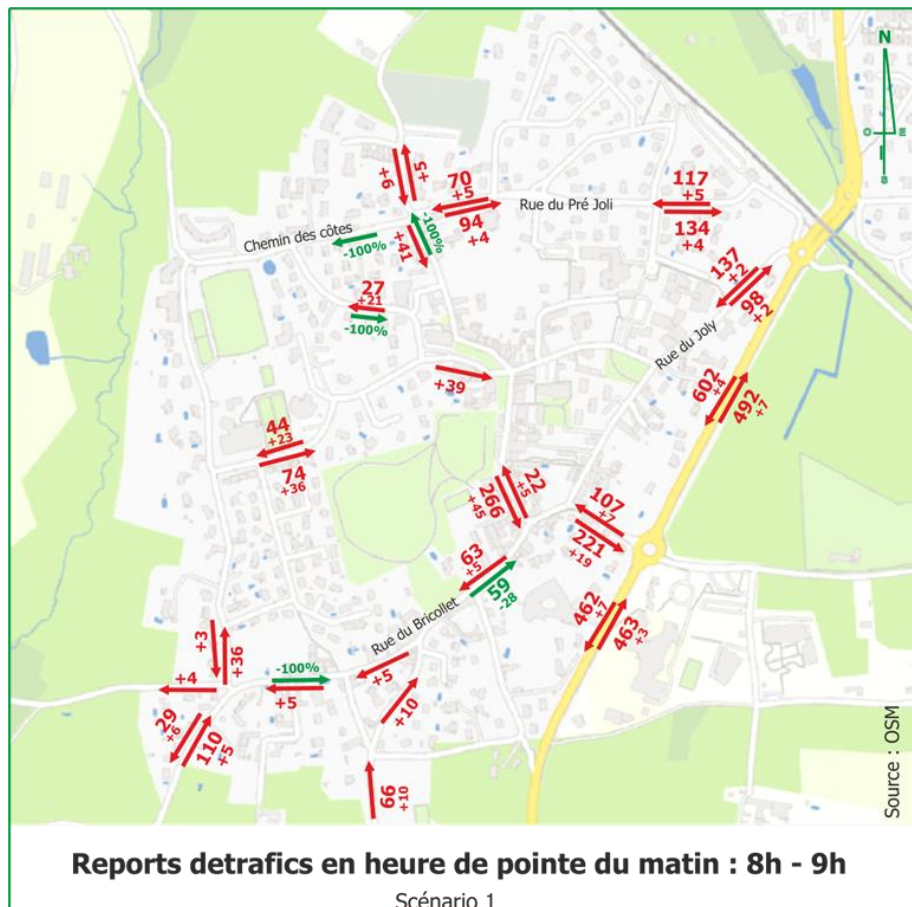
Scénario 1 tendanciel horizon 2026



Afin d'améliorer la circulation des modes doux (piéton – vélo), ce scénario entraîne la suppression de :

- 9 places de stationnement sur la Rue du Bricollet (report sur le parking Bricollet)
 - Déplacement à prévoir pour les usagers de moins de 170 mètres (équivalent 2 à 3 min à pied)
- 3 places sur la rue Joly en partie sud (report sur le parking des écoles)
 - Déplacement à prévoir pour les usagers de moins de 100 mètres (1 min)

Scénario 1 tendanciel horizon 2026



En HPM, le trafic augmente de manière homogène sur l'ensemble du périmètre. Il est à noter une augmentation du trafic de 59 véhicules (deux sens confondus) sur la rue des Sports. Il y a également une augmentation de 50 véhicules sur la rue de la Mairie. Les trafics restent cependant faibles (entre 250 et 500 uvp/h).

En HPS, l'augmentation potentielle peut atteindre +79 véhicules sur la rue des sports (2 sens cumulés).

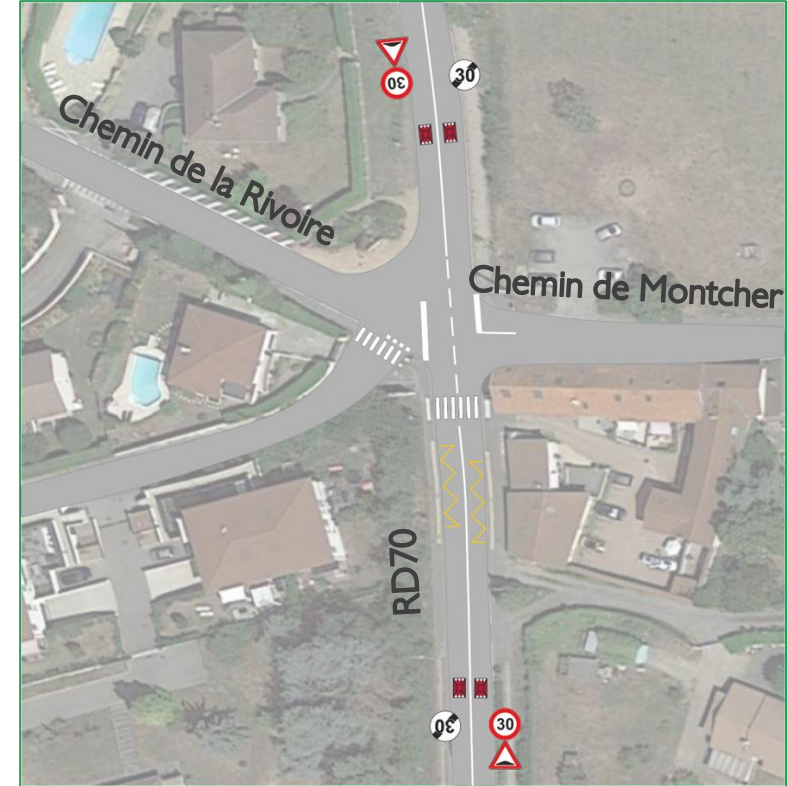
En conclusion, les impacts sont très limités en HPM et HPS

Scénario 1

Scénario 1 tendanciel horizon 2026



Traitement de la problématique de visibilité



Apaisement des vitesses

Scénario 1

Scénario 1 : tendanciel horizon 2026 - Bilan

Bilan du Scénario 1 :

- Amélioration de la continuité piétonne
 - Trottoirs et traversées mises aux normes
 - Continuités créées pour l'accès aux pôles générateurs
- Prolongation des aménagements cyclables
 - Piste bidirectionnelle Rue Charpenay
- Réduction des survitesses par des aménagements physiques
 - Intersection chemin de la Rivoire – RD70
 - Intersection rue de la Mairie – Rue Joly
- Suppression de 12 places de stationnement.

Scénario 2 : volontariste horizon 2026

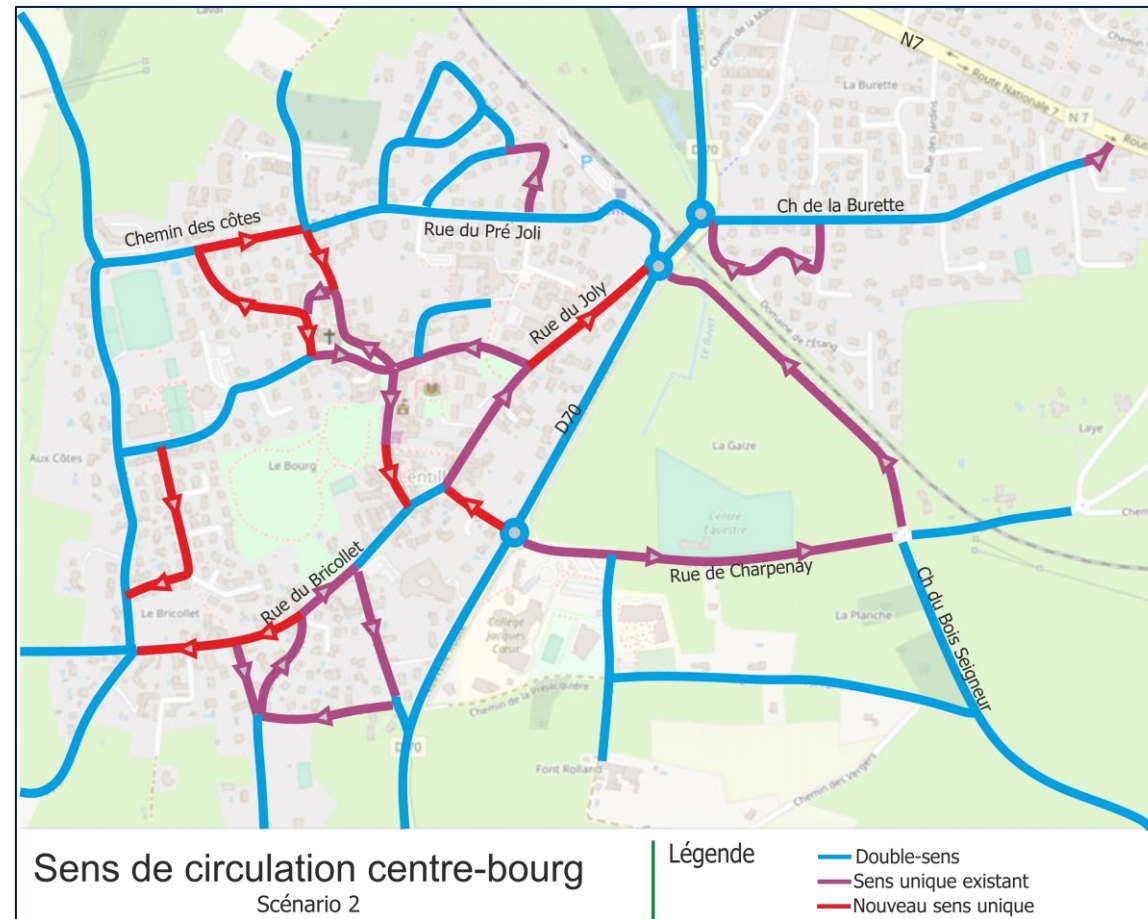
Le scénario 2 modifie le fonctionnement global de la commune pour favoriser pleinement les modes doux :

- Limitation de la place de la voiture par un développement plus important des sens uniques
- Peu d'effet sur les transports en commun

Ces aménagements auront pour effet de déclencher la :

- Remise aux normes de l'accessibilité piétonne,
- Mise en zone 30 de l'ensemble du centre-bourg, plus favorable au mode doux et cycles.
- La mise en sens unique d'une partie plus importante de rues

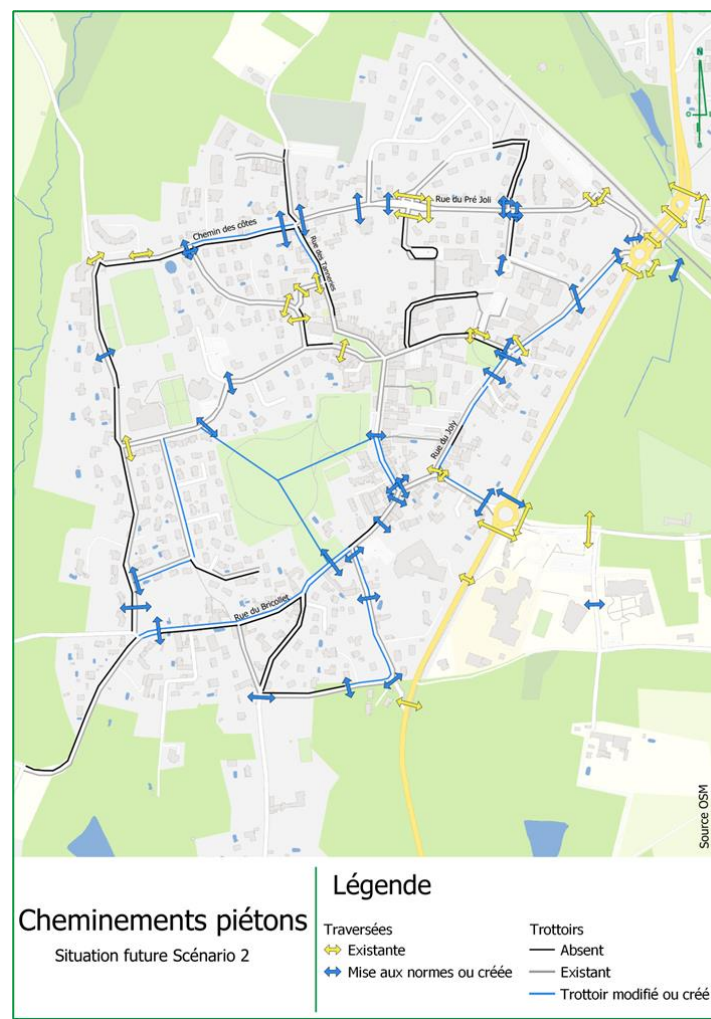
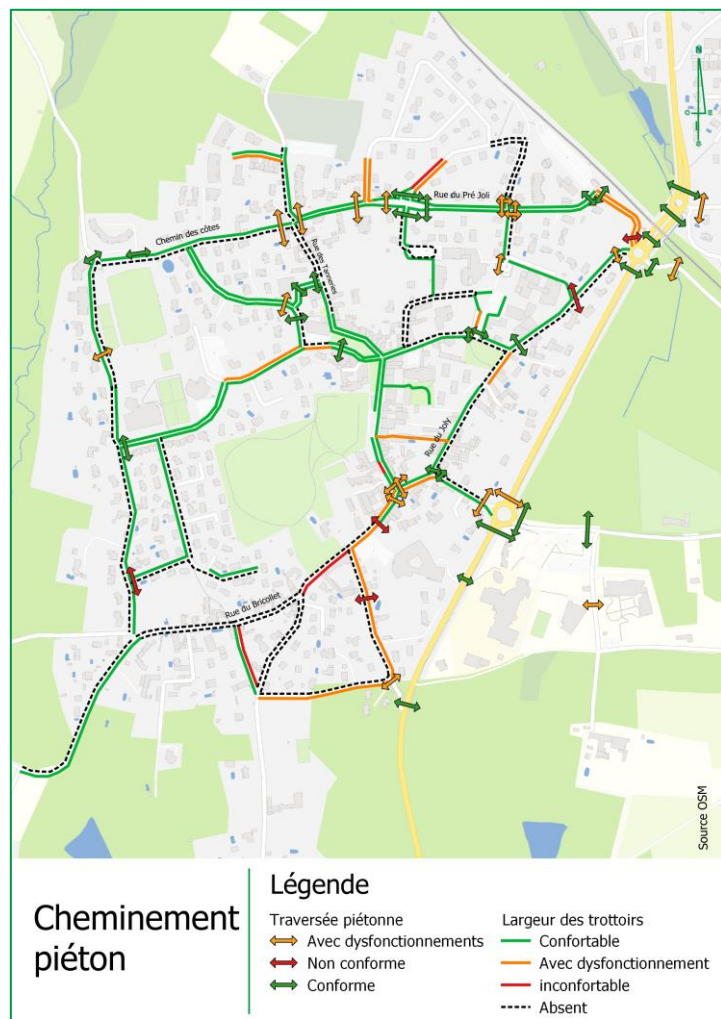
Scénario 2 : volontariste horizon 2026



Scénario 2



Scénario 2 : volontariste horizon 2026



Reprise des trottoirs avec de vraies non-conformités

Création de trottoirs :

- Rue du Bricollet
- Rue du Perpétuel
- Chemin de Coquy
- Rue du Joly
- Rue des Tanneries
- Lotissement le Grand Pré
- Rue de la Planche

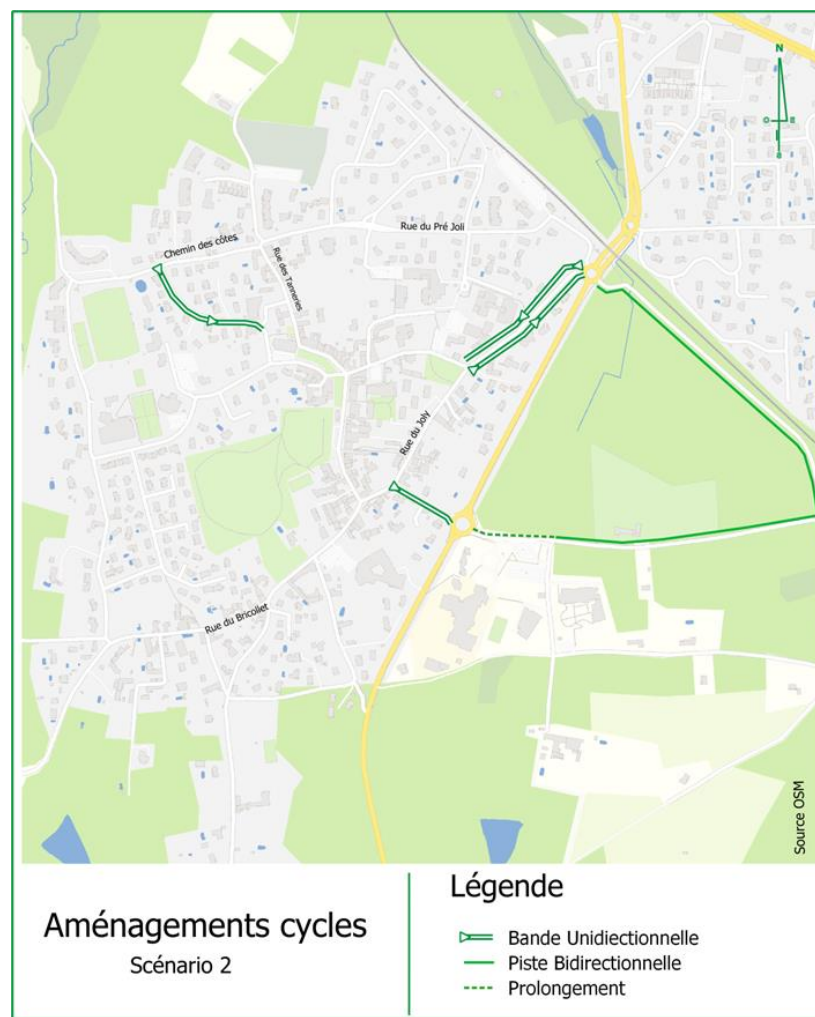
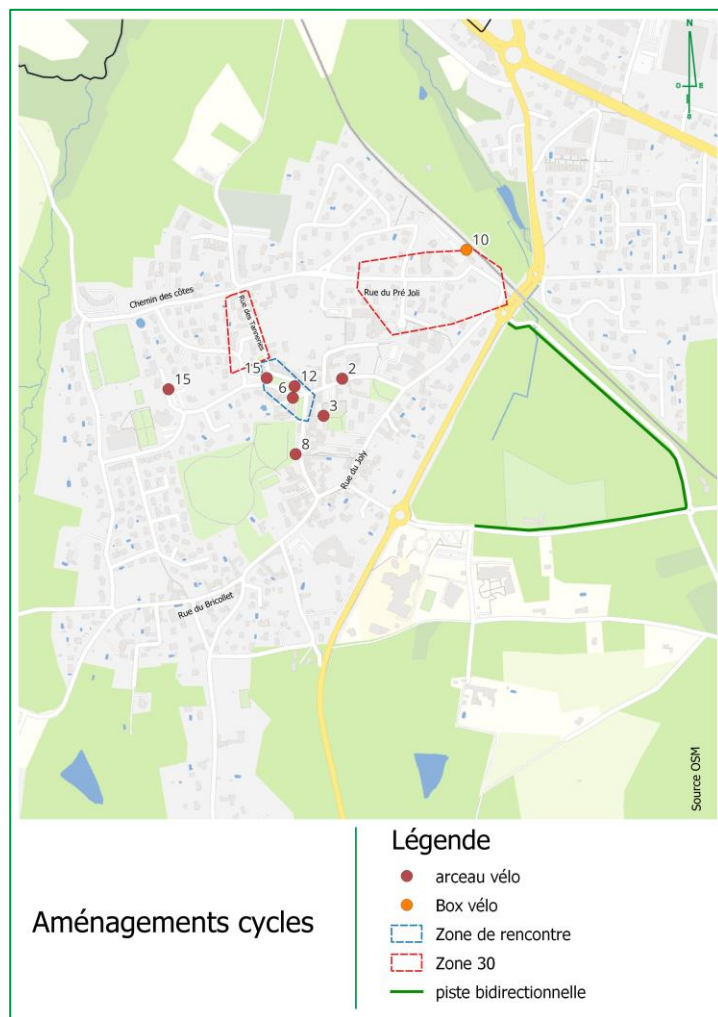
Création de nouvelles traversées :

- Rue des sports
- Rue de la Mairie
- Rue du Bricollet

Au total :

- 11 traversées piétonnes seront créées
- 28 traversées seront remises aux normes
- 2 000 mètres de cheminement piéton créés
- 400 mètres de linéaire de trottoir seront réaménagés

Scénario 2 : volontariste horizon 2026



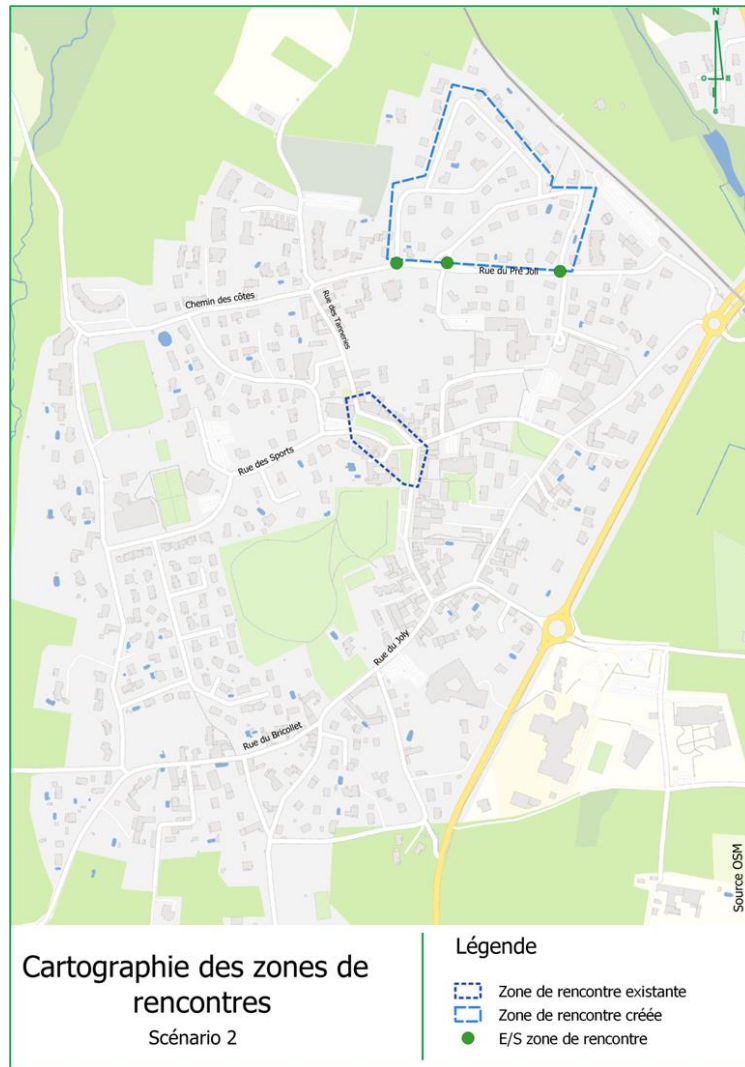
La zone 30 sur le centre bourg permet :

- un double sens cyclable automatique
- Une sécurisation des cycles

Un aménagement complémentaire via :

- Un prolongement de la piste bidirectionnelle existante est prévu jusqu'au rond-point RD70
- Une bande cyclable bidirectionnel sur la rue du Joly
- Une bande cyclable à contresens rue des Saules
- Une bande cyclable rue de la planche

Scénario 2 : volontariste horizon 2026

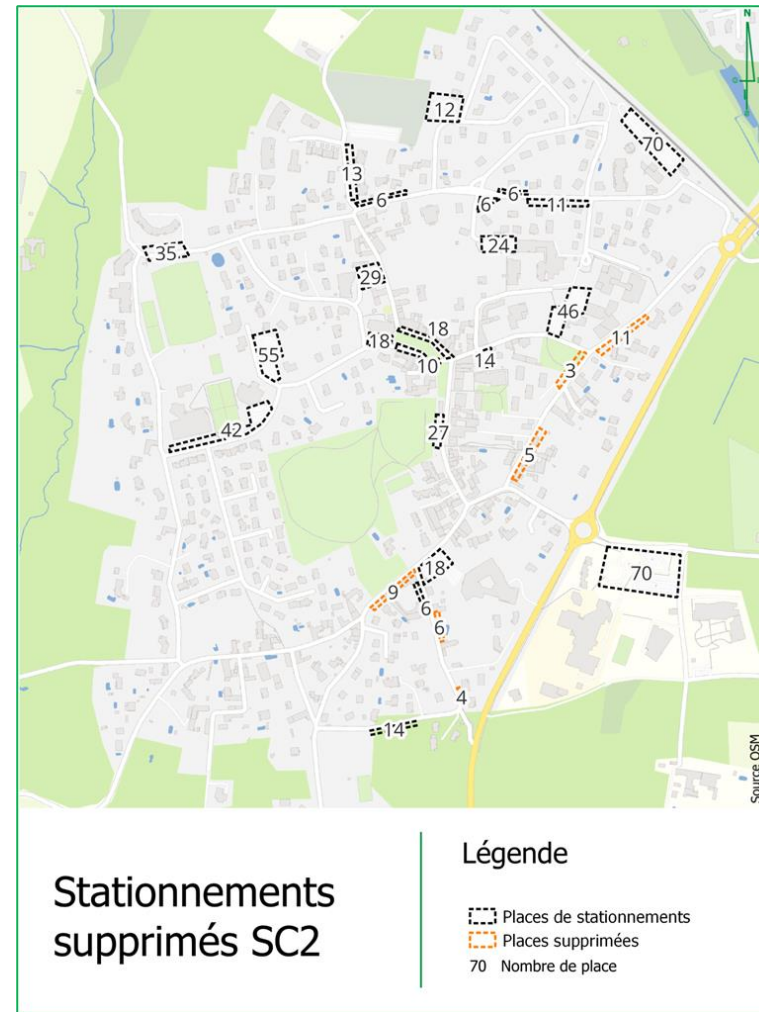
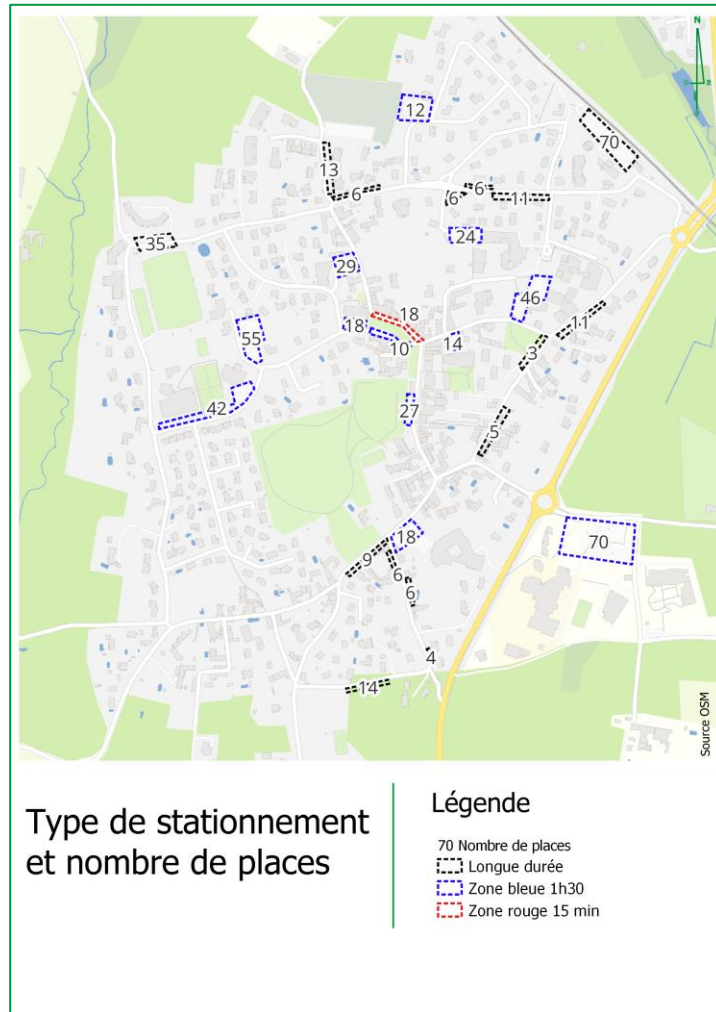


En plus de la zone 30, une zone de rencontre est matérialisée au nord de la rue Pré Joly sur le quartier Rochefort.

L'objectif est :

- Un apaisement de la circulation
- La favorisation de la circulation des modes doux et notamment piétons

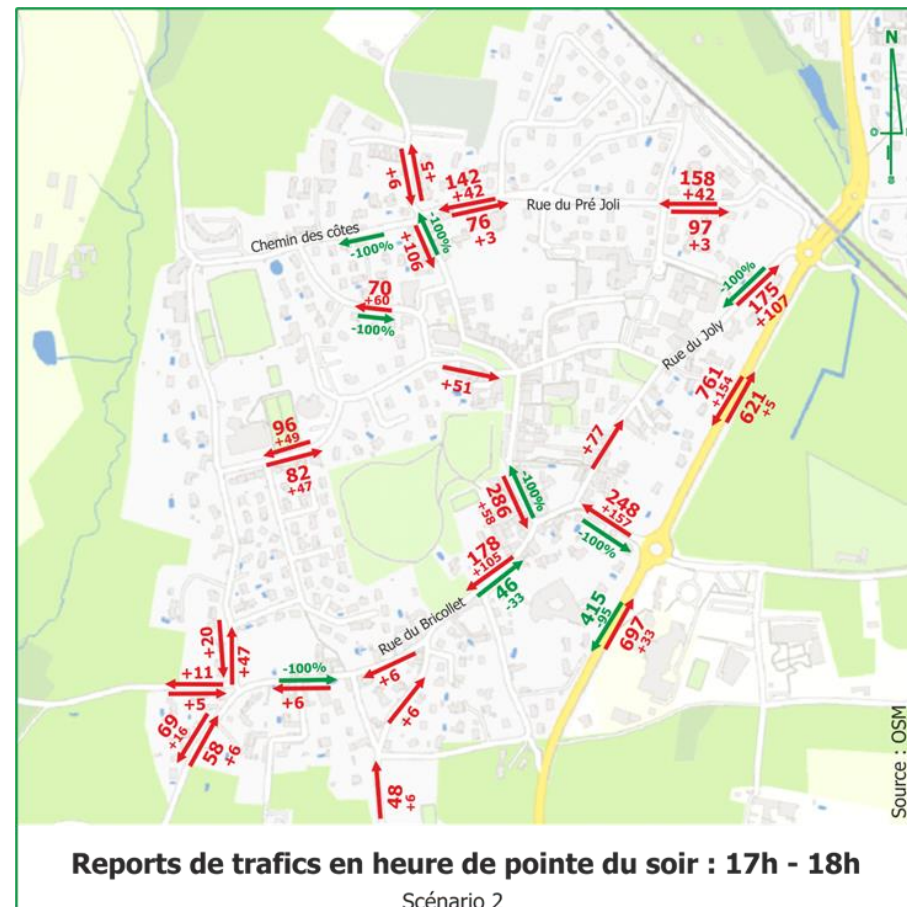
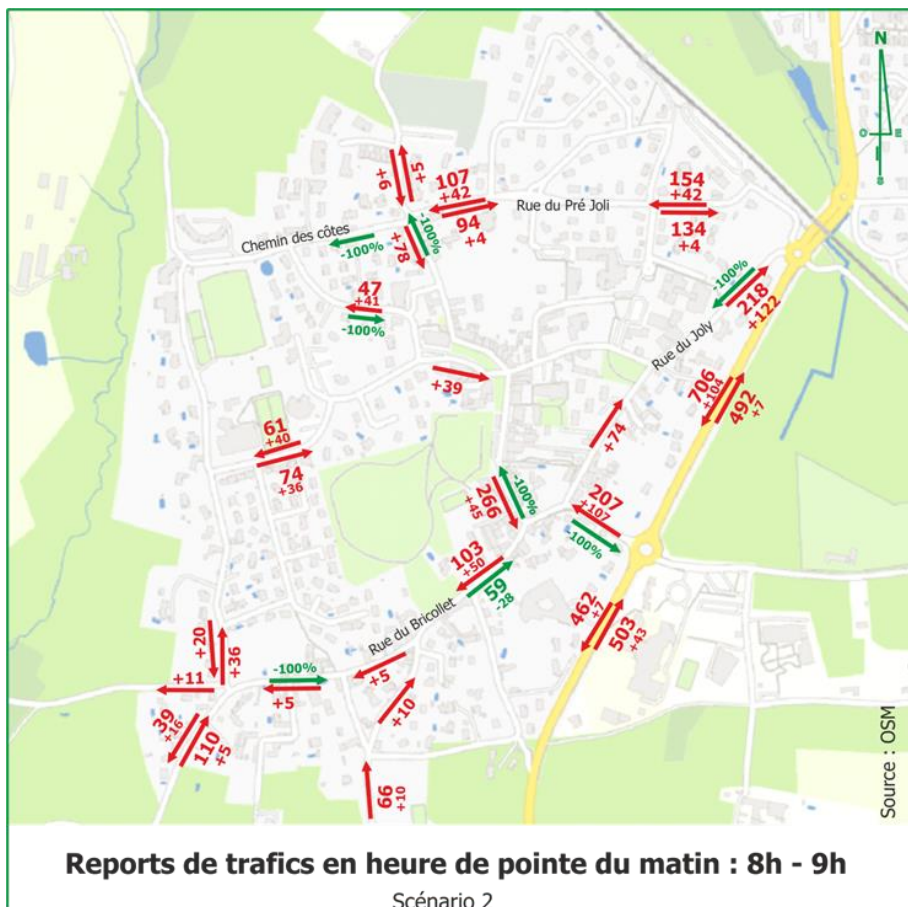
Scénario 2 : volontariste horizon 2026



Afin d'améliorer la circulation des modes doux (piéton – vélo), ce scénario entraîne la suppression de :

- 9 places de stationnement sur la Rue du Bricollet (report sur le parking Bricollet)
 - Déplacement à prévoir pour les usagers de moins de 170 mètres (équivalent 2 à 3 min à pied)
- 11 places rue du Joly parti Nord
- 8 places sur la rue Joly en parti sud (report sur le parking des écoles)
 - Déplacement à prévoir pour les usagers de moins de 100 mètres (1 min)
- 10 places longitudinales rue du Perpétuel

Scénario 2 : volontariste horizon 2026



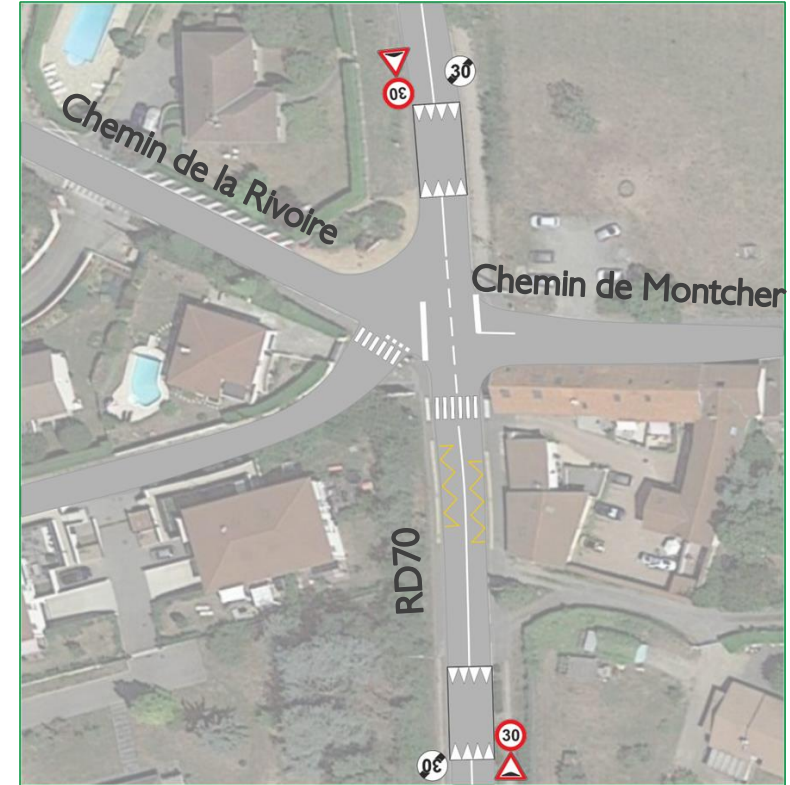
En conclusion, les impacts sont très limités en HPM et HPS

Scénario 2

Scénario 2 : volontariste horizon 2026



Traitement de la problématique de visibilité



Apaisement des vitesses

Scénario 2 : volontariste horizon 2026 - Bilan

Bilan du Scénario 2 :

- Amélioration de la continuité piétonne
 - Trottoirs et traversées mises aux normes
 - Continuités créées pour l'accès aux pôles générateurs
- Prolongation des aménagements cyclable
 - Piste bidirectionnelle Rue Charpenay
- Création aménagement cyclable
 - Rue Joly
 - Rue des Saules
 - Rue de la Planche
- Création d'une zone de rencontre lotissement Rochefort au nord de la rue du Pré Joli
- Réduction des survitesses par des aménagements physiques
 - Intersection chemin de la Rivoire – RD70
 - Intersection rue de la Mairie – Rue Joly
- Suppression de 30 places de stationnement.
- Légère augmentation du temps de parcours (+ 1 à 2 min de temps de trajet)

Scénario 3 : Tendancier 2035

Le scénario 3 reprend les principes du scénario 1. Ce scénario intègre les potentiels projets immobiliers à l'horizon 2035 :

- Mise en place d'une zone 30
- Amélioration des aménagements piétons
- Continuité mode doux depuis ces projets vers le centre bourg.

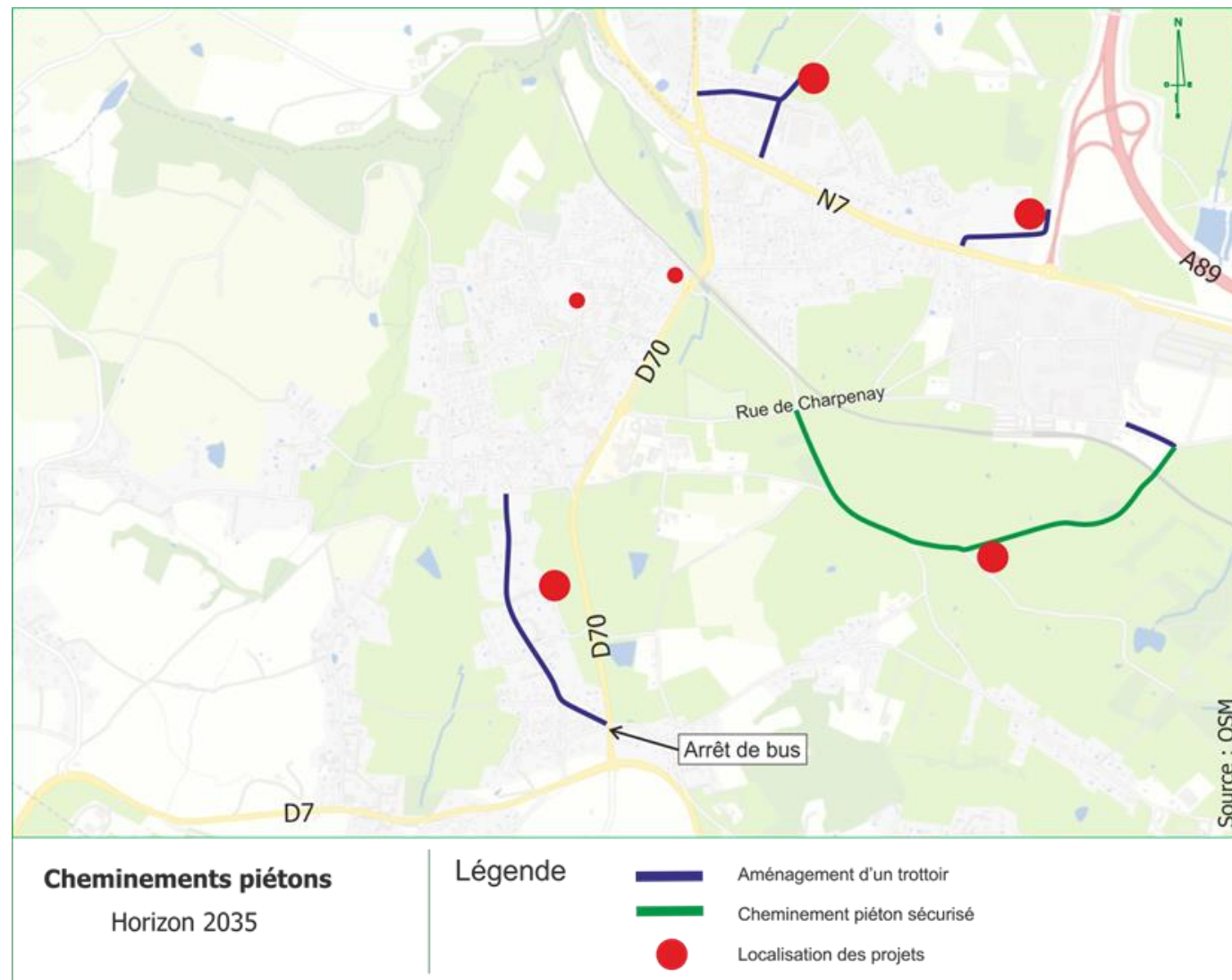
Scénario 3 : Tendancier 2035

Liaison mode doux proposée sur :

- Le chemin de Cruzols jusqu'à la route de France (RD70)
- La traversée de Cruzols : afin de relier la N89 et le chemin de la Madonne
- Le Chemin du Creux du Lac afin de relier la N89

La requalification du chemin de la Rivoire où un aménagement existe mais sans trottoir sécurisé et surélevé

Développement à envisager sur le chemin du Bois Grillet



Scénario 3 : Tendancier 2035 - Bilan

Bilan du Scénario 3 :

- Amélioration de la continuité piétonne
 - Trottoirs et traversées mises aux normes
 - Continuités créées pour relier les potentiels projets aux pôles générateurs
- Prolongation des aménagements cyclable
 - Piste bidirectionnelle Rue Charpenay
- Réduction des survitesses par des aménagements physiques
 - Intersection chemin de la Rivoire – RD70
 - Intersection rue de la Mairie – Rue Joly

6. Impacts attendus



Tableaux multicritères

Priorité	Critère	Actuel	SC1 horizon 2026	SC2 horizon 2026
1	Cheminement piéton	Aménagements de l'hyper centre corrects ou confortables. Aménagements absents ou inconfortables secteurs sud-Ouest (école jacques cœur, rue du bricollet, ...)	Bourg en zone 30 ; amélioration des continuités et traversées piétonnes (1 400m de linéaire créé, 250m réaménagé)	Bourg en zone 30 ; Forte amélioration des continuités piétonnes (2000 m de linéaire créé, 400m réaménagé)
2	Cheminement cycles	Zone de rencontre dans le centre-bourg, offre d'arceaux importante, un seul aménagement cyclable.	Bourg en zone 30 > double sens cyclable, prolongement de la piste bidirectionnelle rue de Charpenay, jalonnements cyclables	Bourg en zone 30 > double sens cyclable, prolongement de la piste actuelle, création de bandes cyclables, jalonnements cyclables
3	Impact trafic Véhicules motorisés	Flux important sur les axes structurants (D7, N7), avec des survitesses. Trafic assez faible en centre-bourg.	Plan de circulation modifié de manière minimale > faible impact sur le trafic. Légère augmentation des temps de trajets (1 à 2 min maximum)	Diminution de la place de la voiture dans le centre-bourg ; plan de circulation dissuasif pour les véhicules
4	Stationnement	Offre de stationnement surdimensionnée, places proches des pôles générateurs	Suppression de 12 places longitudinales	Suppression de 30 places longitudinales

CeRyX Trafic System recommande **le scénario 2** en raison de ses avantages considérables pour les modes doux et l'apaisement du trafic.

7. Questions - Réponses

