



ETUDES URBAINE ET DEPLACEMENT

SAINT LAURENT, HORIZON 2025

SAINT LAURENT DE CHAMOUSSET

DIAGNOSTIC
COPIL - 19 octobre 2015

Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse

180, rue du Genevois

73000 Chambéry

Tél. 09 80 34 81 16

Fax 09 85 34 81 16

Agence de Franche Comté

5, rue Delezay

39150 St-Laurent-en-Grandvaux

Tél. 03 84 41 57 30

contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



ARTER

paysage | urbanisme | mobilité

Objectifs de l'étude

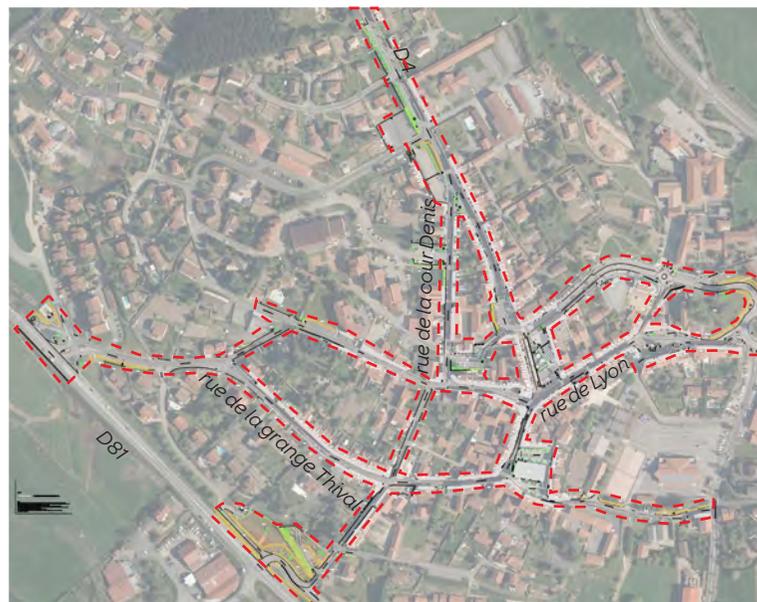
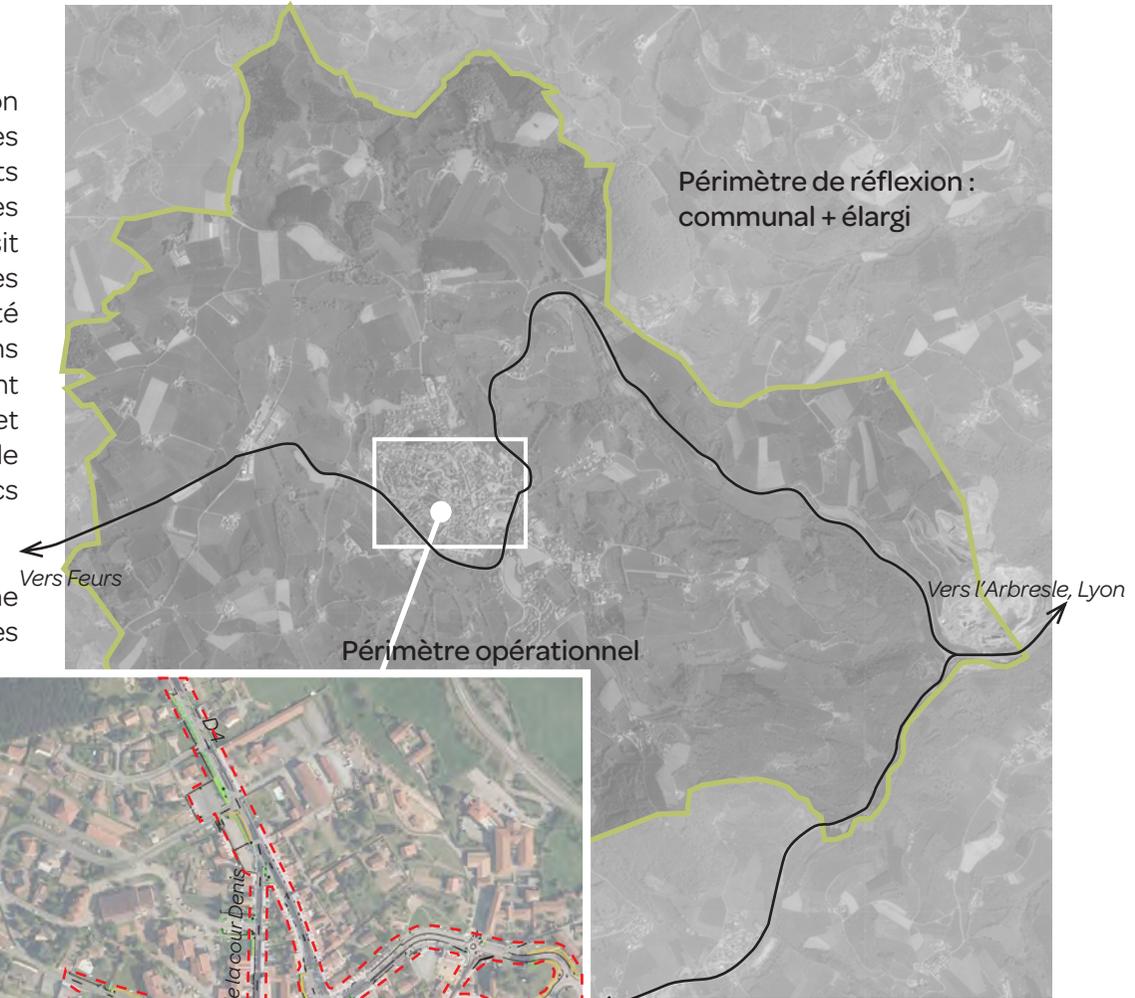
La commune de Saint Laurent-de-Chamousset souhaite engager une réflexion visant à renforcer l'attractivité du centre-bourg et à améliorer le cadre de vie des habitants. Ces objectifs passent par la requalification des espaces publics, contraints par les formes d'urbanisation anciennes (rues étroites) et par les nombreux usages qu'ils doivent satisfaire (stationnement, circulation des poids-lourds en transit notamment,...). La priorité jadis donnée aux besoins de circulation induit des aménagements souvent non conformes aux normes d'accessibilité, nuit à la qualité des espaces publics et engendre des nuisances en contradiction avec les besoins actuels. Les contraintes liées à la circulation des véhicules en transit encouragent la municipalité et le département à travailler sur un projet de liaison entre les D4 et D81. Cette infrastructure permettra de mieux hiérarchiser le réseau et d'apaiser le centre-bourg. Toutefois, à court terme les besoins de circulation et d'espaces publics devront continuer à cohabiter au sein du village.

Pour mener à bien cette mission, l'étude devra à la fois s'appuyer sur une compréhension urbaine du territoire et apporter des éléments pragmatiques alimentant les propositions d'aménagement sur le centre-bourg. L'étude se décompose en plusieurs phases :

- > Diagnostic : *état des lieux | prise en compte des projets | enjeux et orientations*
- > Propositions d'aménagement : *scenarii | évaluation multicritère*
- > APS : *périmètre opérationnel*

Secteur d'étude

Le secteur d'étude est composé de 2 périmètres distincts et complémentaires. Le périmètre de réflexion comprend l'ensemble du territoire communal et pourra être étendu au-delà pour la compréhension des enjeux. Le périmètre opérationnel est concentré sur le centre-bourg.



1

ETAT DES LIEUX

Un territoire rural dans le triangle Roanne - Lyon - St Etienne

Saint Laurent-de-Chamousset se situe au coeur des **Monts du Lyonnais**, en limite du département du Rhône.

Le territoire se trouve au centre d'un **système triangulaire de pôles urbains constitué par Saint-Etienne, Roanne, et Lyon**. C'est avec cette dernière que Saint Laurent-de-Chamousset a le plus de liens, en raison de sa proximité et son rayonnement plus important. Pour autant, la commune n'appartient à aucune des aires urbaines qui leur sont associées.

Cela reflète le fonctionnement particulier de ce territoire, qui profite à la fois de la **proximité de la métropole lyonnaise dynamique tout en conservant une certaine autonomie dû à son relatif éloignement** (30km). Cette position géographique explique la place importante de la voiture dans les déplacements des Saint-Laurentais, et est renforcée par la présence des autoroutes.

A une échelle plus locale, Saint Laurent-de-Chamousset se situe au coeur d'un **triangle Feurs-Tarare-l'Arbresle**.

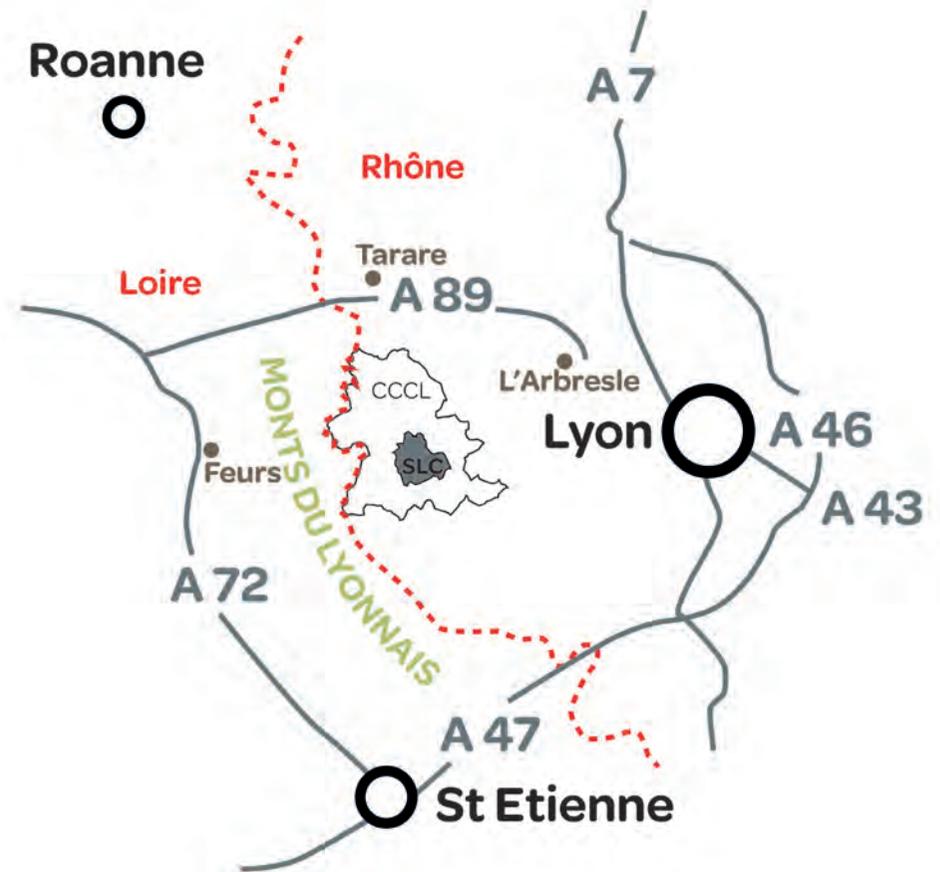
Un territoire de moyenne montagne

Le contexte géographique de Saint Laurent-de-Chamousset est singulier. Il participe à la qualité du cadre de vie du territoire, avec son **relief particulier, en vallon, à forte vocation agricole**. Saint Laurent-de-Chamousset se situe à 620m d'altitude.

La commune, au même titre que l'ensemble du territoire des Monts du Lyonnais, est soumise à la Loi Montagne.

Une commune fédératrice dans le bassin de vie local

Saint Laurent-de-Chamousset compte **2018 habitants** et est la commune centre de la communauté de communes Chamousset en Lyonnais. A ce titre, elle **fédère le bassin de vie local et concentre un certain nombre de services** (publics, de loisir,...) **et de commerces de proximité**. L'offre d'équipements sur la commune est d'ailleurs supérieure à celle qu'on trouve habituellement dans les communes de cette taille. Le village jouit d'une **forte identité** et est un **lieu de rassemblement régulier** (marchés hebdomadaire, fêtes annuelles,...).



Situation de Saint Laurent-de-Chamousset

Contexte administratif

Saint Laurent-de-Chamousset appartient à la **communauté de communes de Chamousset en Lyonnais**, une des trois EPCI qui composent le **SIMOLY (Syndicat Intercommunal des Monts du Lyonnais)**, territoire de référence du SCoT.

Ce dernier est traversé par des routes départementales, qui font le lien avec les principaux pôles urbains et les grands axes de communication. Si ces liaisons sont essentiellement Est <> Ouest sur le SIMOLY, **Saint Laurent-de-Chamousset se situe au croisement d'un axe Nord <> Sud et Est <> Ouest.**

Documents de planification supra-locaux

- > **SCoT** (Schéma de Cohérence Territoriale) des Monts du Lyonnais
- > **SDAHLPE** (Schéma Départemental d'Amélioration de l'Habitat et de Lutte contre la Précarité Énergétique)

Documents de planification communaux

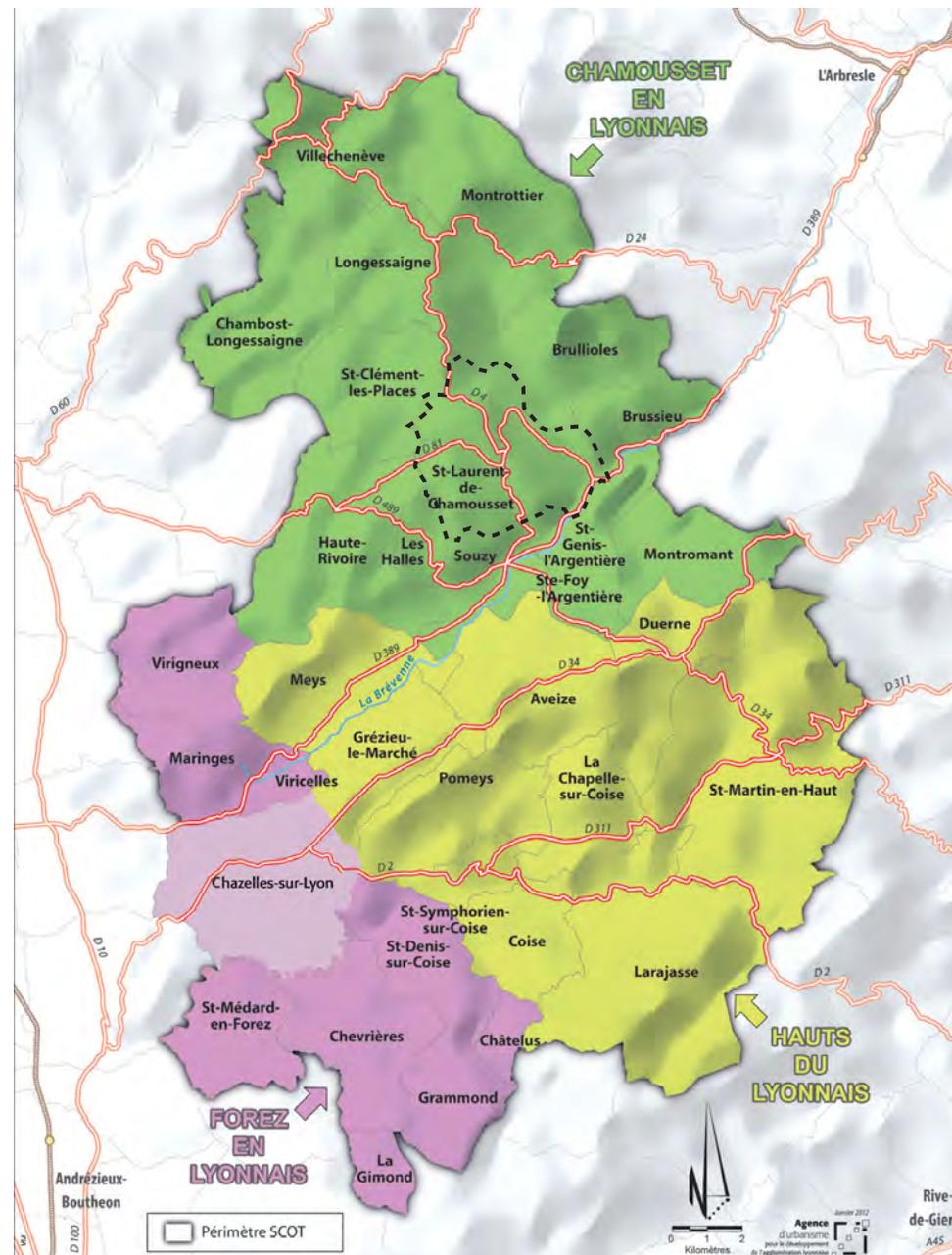
- > Le territoire est actuellement réglementé par un **POS (Plan d'Occupation des Sols)**, élaboré en 1989, modifié (M1) en 1995 et dont la révision n°1 a été approuvée en 2001. L'actualisation de ce document semble impérative, et c'est pourquoi la commune s'est engagée dans l'élaboration de son **PLU (Plan Local d'Urbanisme)** en parallèle de la présente étude.

Autres documents réglementaires

- > **SDAGE Rhône Méditerranée / SAGE Loire en Rhône Alpes** (Brévenne)
- > **PPRNI Brévenne Turdine** (zone concernée : extrémité Sud de la commune)

NB : Le périmètre d'étude (centre-bourg) n'est pas concerné par ces documents

- > La commune n'est pas concerné par des zones Natura 2000 ou ZNIEFF

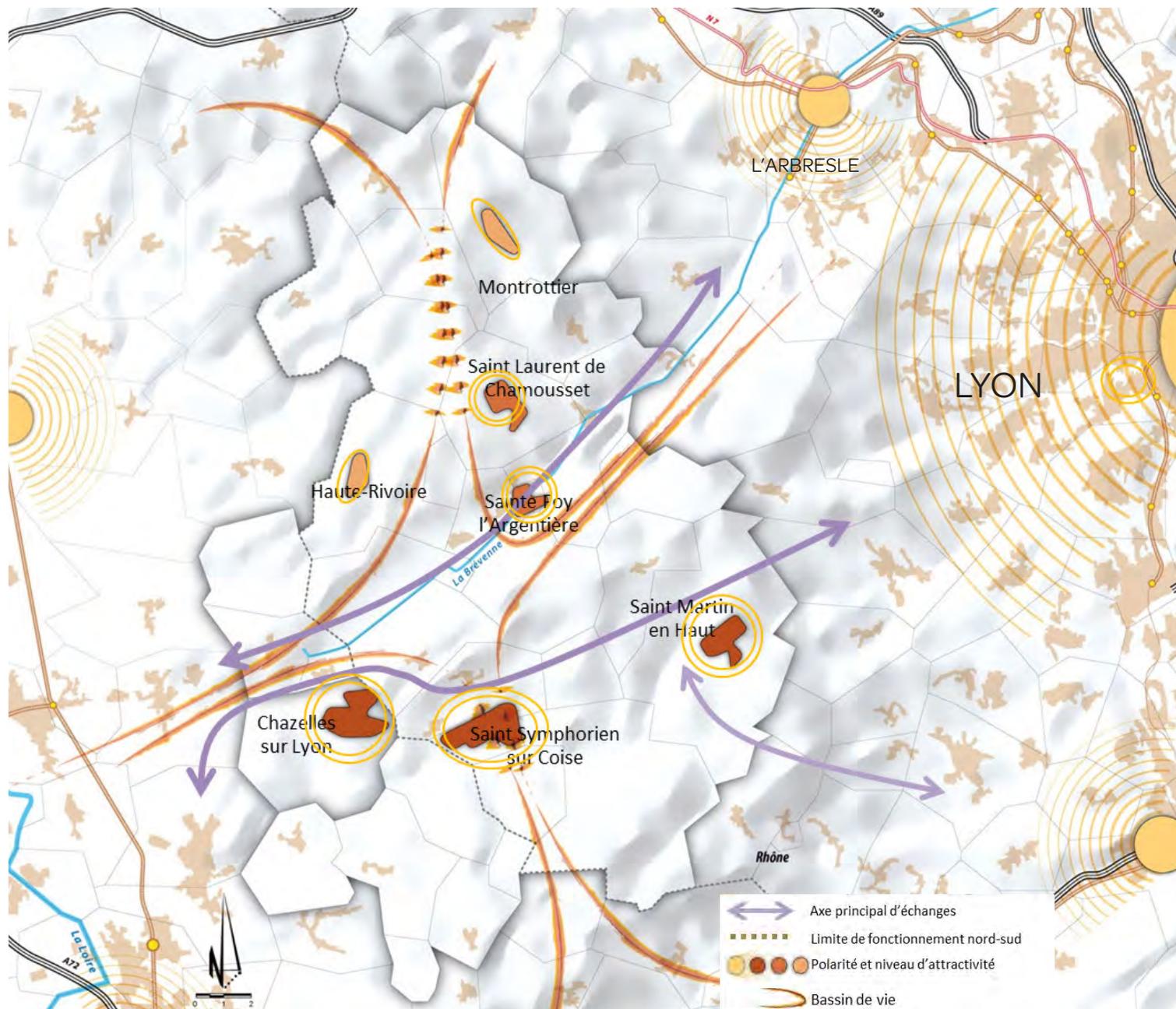


Périmètre du SCoT et des EPCI (Source : SCoT des Monts du Lyonnais)

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Extrait de l'armature territoriale définie par le SCoT (Source : SCoT des Monts du Lyonnais)

SCoT des Monts du Lyonnais

Saint Laurent-de-Chamousset est la **4^{ème} commune en matière de population** dans le SIMOLY* après Chazelles sur Lyon, Saint Martin-en-Haut et Saint Symphorien sur Coise, avec environ 2000 habitants.

1922 habitants (INSEE, RP 2012)
2018 habitants (RP2012 en vigueur en 2015)

Armature territoriale

Le SCoT définit l'armature territoriale ci-contre, où la commune de Saint Laurent-de-Chamousset joue le rôle d'une **polarité locale au niveau d'attractivité moyen**, au même titre que Sainte Foy l'Argentière.

Le bassin de vie auquel elle appartient est tourné vers l'Arbresle.

*Le SIMOLY (Syndicat Intercommunal des Monts du Lyonnais) correspond aux communes du SCoT + Chazelles sur Lyon.

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX

Entités paysagères



Typologie des bourgs et villages



Entités paysagères

Saint Laurent-de-Chamousset appartient à l'entité paysagère des Vallons de l'Est du Tararais (3), définie par la DREAL, où le relief est plus marqué qu'à l'Ouest (4), qui se caractérise par des «villages perchés sur monts boisés, où l'activité économique se diversifie et s'essaïme». (Source : diagnostic paysager, SCoT)

Un village-carrefour perché

Le diagnostic paysager du SCoT a classifié le territoire selon les typologies des bourgs et villages. Saint Laurent-de-Chamousset y est défini comme un **village-carrefour** (en intersection d'axes de communication) et **perché**.

Caractéristiques

Certaines caractéristiques paysagères et de morphologie urbaine contribuent à l'identité de Saint Laurent-de-Chamousset

> un village **perché**, où le relief est accentué par les boisements. Saint Laurent-de-Chamousset bénéficie d'une position au croisement de deux lignes de crêtes.

> une **interaction entre bâti et végétal** dans le paysage du territoire

> une forte présence de l'**activité agricole**, qui marque le paysage. La Halle aux Veaux est à ce titre un élément emblématique de l'élevage laitier.

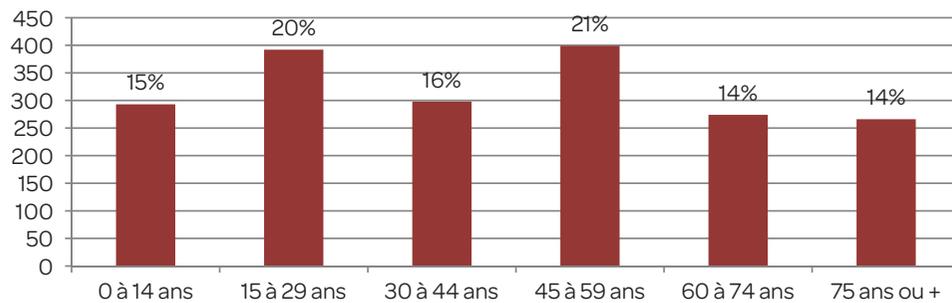
Profil des entités paysagères des Monts du Lyonnais, renommées

- 1. Vallée de la Brévenne et de l'Anzieux
- 2. Coteaux du Sud-Ouest des Monts du Lyonnais
- 3. Vallons de l'Est du Tararais
- 4. Vallons de l'Ouest du Tararais

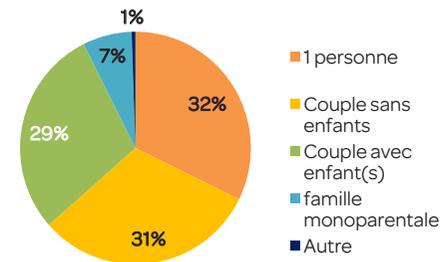
Entités paysagères / typologies des bourgs et village (source : diagnostic paysager du SCoT des Monts du Lyonnais)



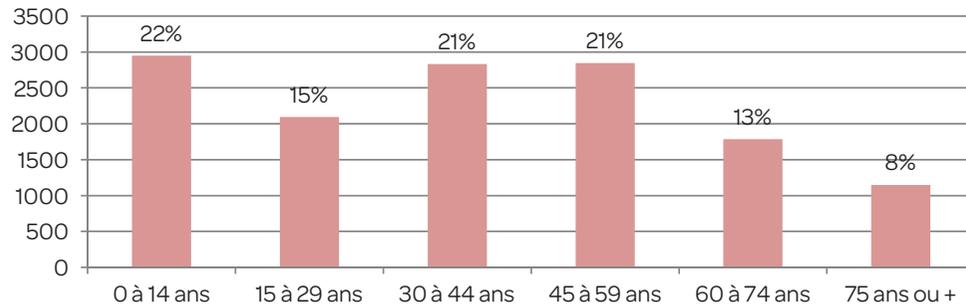
Structure de la population - Saint Laurent-de-Chamousset



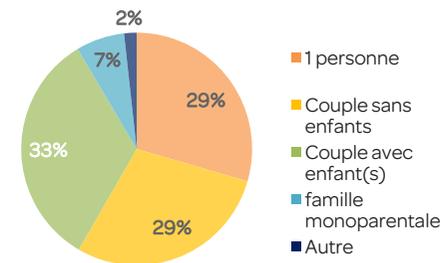
Composition des ménages Saint Laurent-de-Chamousset



Structure de la population - CC Chamousset en Lyonnais



Composition des ménages CC Chamousset en Lyonnais



Structure de la population et composition des ménages

Saint Laurent-de-Chamousset compte 36% de familles avec enfant(s), alors que la CC en compte 40%.

Les ménages sans enfants (1 pers, couple seul, autre) représentent une part de 64% à SLC contre 60% dans la CC.

La part des 0-14 ans est d'ailleurs plus faible à SLC que dans la CC (15% contre 22%), ainsi que la part des 30-44 ans (16% contre 21%).

En revanche, **la part des 15 à 29 ans est plus importante**, 20% contre 15% dans la CC.

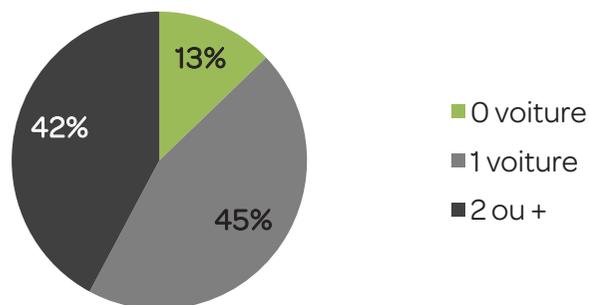
Les plus de 60 ans sont bien représentés à SLC, puisqu'ils représentent 28% de la population, contre 21% dans la CC (présence de la maison de retraite).

Revenus et équipement des ménages

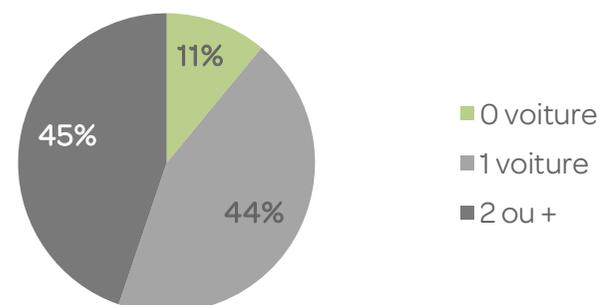
Le revenu médian des ménages Saint Laurentais est représentatif de celui de la CC (SLC : 19 793€ | CCCL : 19 403€), et légèrement inférieur aux chiffres départementaux ou régionaux. (Rhône : 20 953€ | RA : 20 616€).

87% des ménages possèdent au moins 1 véhicule, dont 42% 2 voitures ou plus.

Équipement automobile des ménages Saint Laurent-de-Chamousset



Équipement automobile des ménages CC Chamousset en Lyonnais



Saint Laurent-de-Chamousset est une des deux communes de la CC de Chamousset en Lyonnais (avec Sainte Foy-l'Argentière) qui offre plus d'emplois que d'actifs, ce qui en fait un territoire économiquement attractif et dynamique (nombre d'emplois en hausse depuis 1999)

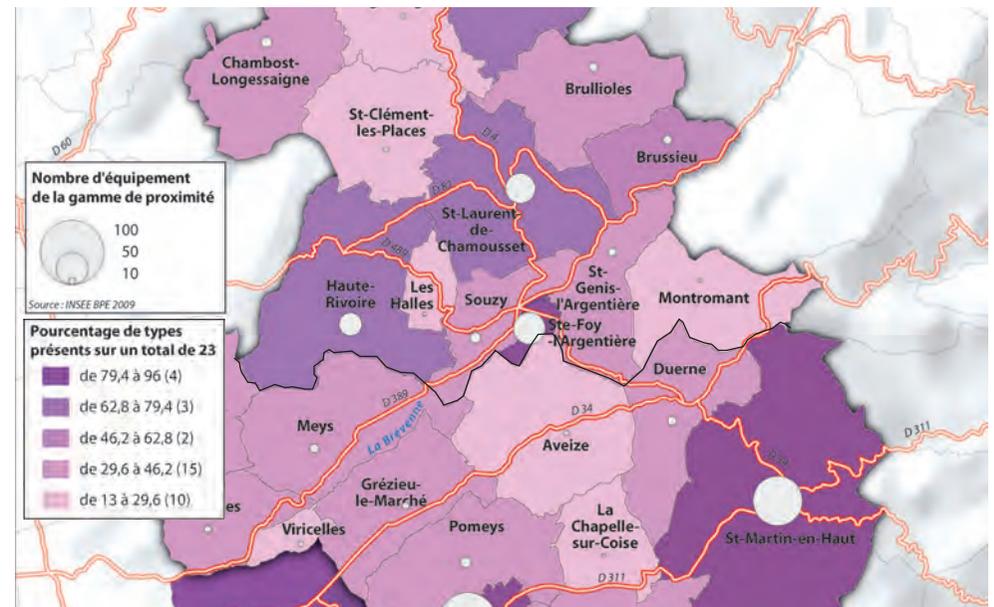
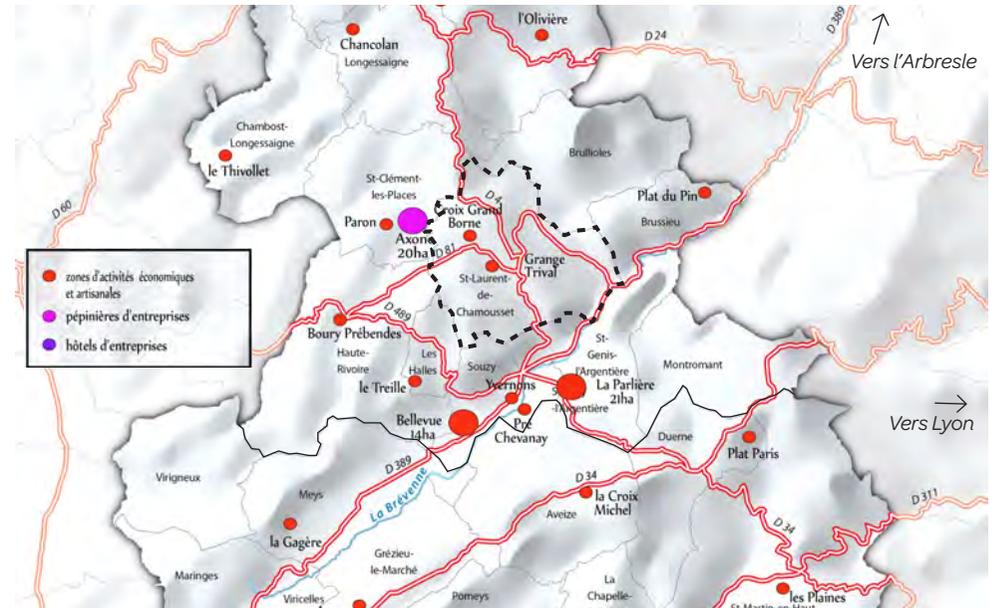


Deux zones d'activités économiques et artisanales sont présentes sur la commune : la zone d'activité économique et artisanale de la **Grange Trival** et la ZAE de la **Croix Grand Borne**.

Au Nord-Ouest de la commune, à St Clément-les-Places, on note la présence de la pépinière d'entreprises Axone (20ha) et de la ZAE de Paron. Au Sud de la commune, sont implantées 2 importantes zones d'activités économiques et artisanales : Bellevue (14ha) et La Parlière (21ha), respectivement situées sur les communes de Souzy et de Saint Genis l'Argentière.

L'agriculture, historiquement très présente sur le territoire du SIMOLY (et qui représente encore 11% des emplois, soit 1385), est représentée par 49 établissements actifs sur la commune (dont 45 sans salarié). Autrement, les emplois sont répartis entre les secteurs de l'industrie (18% des postes salariés), de la construction (10%), des commerces et services (25%) et de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale (47%).

En termes d'équipements de proximité, Saint-Laurent-de-Chamousset compte environ 50 activités. Les services quotidiens sont bien développés, mais les services commerciaux et les commerces sont minoritaires et manquent de locaux vacants. La commune joue un rôle de pôle de proximité pour certaines communes aux alentours.



Points clés

1. La population active représente 75% de la population des 15-64 ans (905 actifs / 1202 habitants entre 15 et 64 ans). Parmi celle-ci, il est relevé 3,9% de chômeurs.
2. Parmi les Saint Laurentais, **il est dénombré 864 actifs ayant un emploi.**
3. **Un nombre 1,3 fois plus élevé d'emplois que d'actifs à Saint Laurent-de-Chamousset** (1118 emplois), mais seulement 30% de ces emplois sont occupés par des Saint Laurentais (338) > mouvements pendulaires (526 personnes) vers l'extérieur du territoire, principalement vers le **pays de l'Arbresle et le Grand Lyon.**
4. **93% des actifs travaillent dans le département du Rhône, dont 39% sur la commune, 54% dans une autre commune du département.**

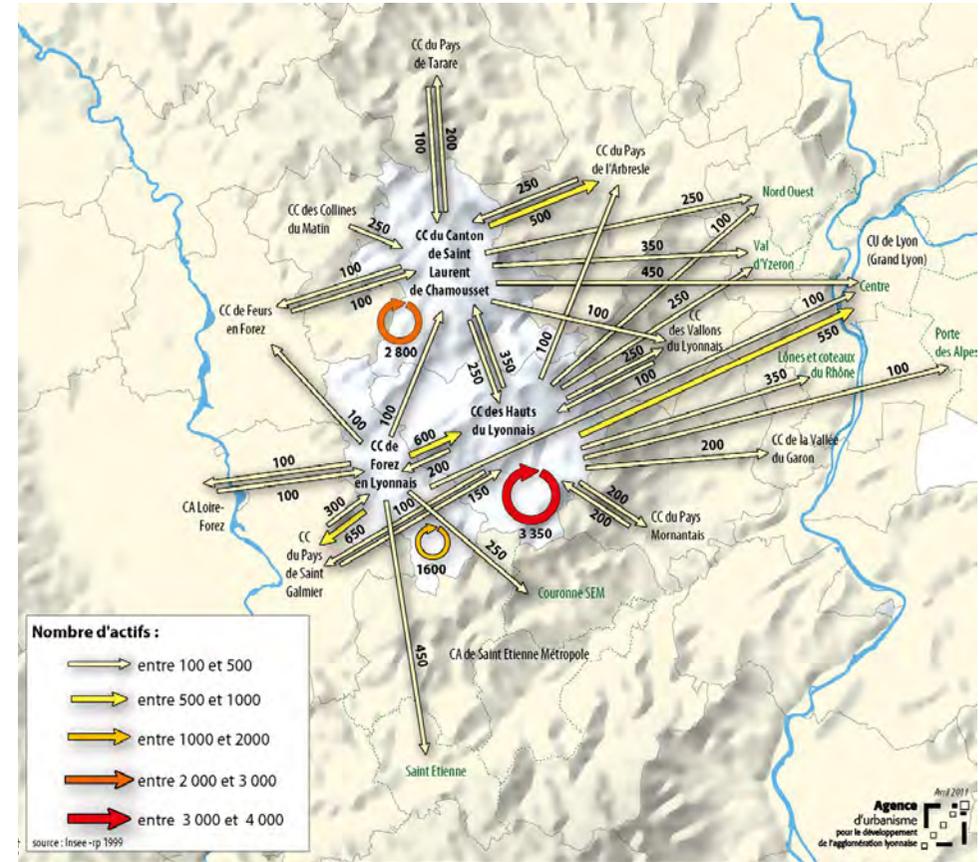
Lieu de travail des actifs résidents sur la commune



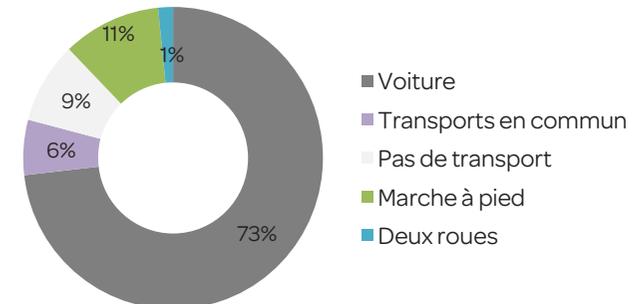
5. La part des modes actifs (marche à pied, vélo) et des sans déplacements représente 21% des déplacements domicile <> travail (soit 181 personnes), dont une part faible consacrée au vélo (2%). Cela signifie que **46% des habitants (157) travaillant sur la commune utilisent la voiture pour les déplacements domicile <> travail.**

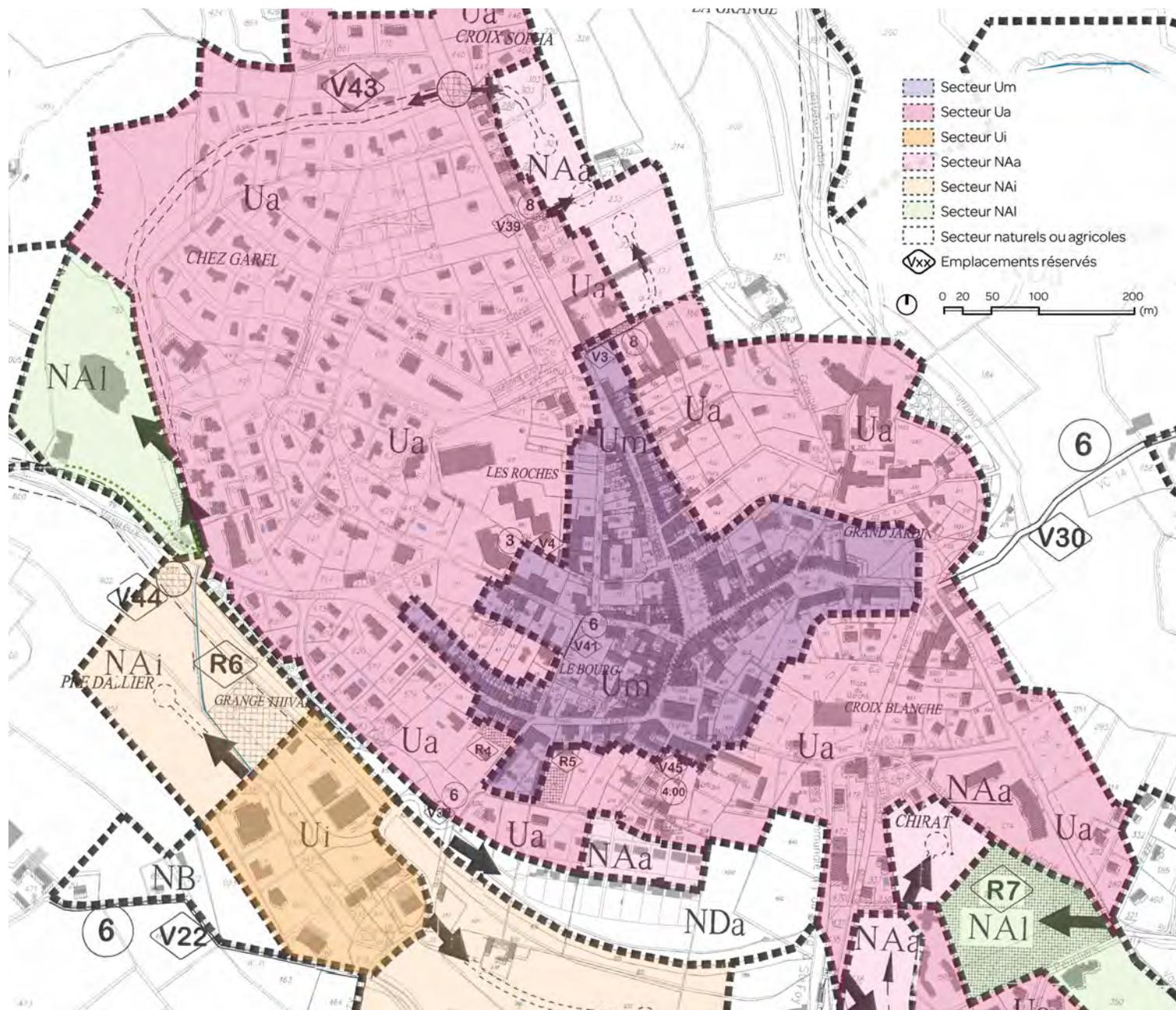
6. La voiture est utilisée dans 73% des déplacements domicile <> travail.

7. Les transports en commun représentent 6% des déplacements domiciles <> travail, soit 51 personnes.



Part modale des actifs résidents sur la commune pour les déplacements domicile <> travail





Synthèse

1. Des zones urbaines :

Zone Ua/Um : Zones urbaines à vocation principale d'**habitat** mais ouvertes aux activités d'accompagnement (**commerces, bureaux, hôtels**)

Zone Ui : Zone urbaine équipée à vocation **industrielle, artisanale et commerciale**

2. Des zones à urbaniser (à réinterroger dans le cadre de l'élaboration du PLU)

Zone NAA : Zone d'urbanisation future de **développement urbain** (quartiers nouveaux)

Zone NAI : Zone d'urbanisation future destinée à l'installation d'activités **artisanales, industrielles ou commerciales**

Zone NAI : Zone d'urbanisation à vocation **touristique, sportive et de loisirs**

On note qu'un secteur NAA a déjà été consommé à l'échelle du centre-bourg (lotissement des terrasses ensoleillées au Sud), et que le secteur NAI à l'Ouest est aménagé (Escap'ad / maisons des loisirs).

3. Des secteurs non destinés à l'urbanisation (ND - naturels | NC- agricoles) et des secteurs déjà urbanisés non destinés à être développés (NB).

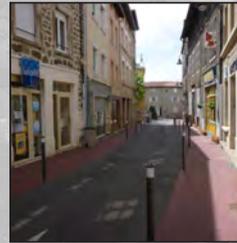
4. Des emplacements réservés qui seront à réinterroger dans le cadre de l'élaboration du PLU, en lien avec les préconisations en termes de circulation et de stationnement de la présente étude.

La part des maisons individuelles est largement majoritaire au sein du parc de logements de Saint Laurent-de-Chamousset. Elle représente 70,4%, ce qui est relativement plus faible que sur le territoire intercommunal (81%).

Le territoire se caractérise également par la **présence de très grands logements**, la moyenne étant de 4,4 pièces sur la commune comme sur la communauté de communes.

Saint Laurent-de-Chamousset se caractérise également par une **part considérable du parc de logements «anciens»**. Les logements construits **avant 1946 représentent environ 1/3** du parc actuel (32%) et plus de la moitié des logements datent d'**avant 1968 (55%)**. 24% des logements ont été construits entre 1969 et 1990 et 21% depuis 1991.

Les morphologies urbaines relevées sur le terrain (cf ci-contre) mettent en évidence **le rôle prépondérant que doivent jouer les espaces publics** à Saint Laurent-de-Chamousset : les formes d'habitats en centre-ville génèrent des besoins de prolongement extérieur non satisfait dans le domaine privé (formes denses, rares jardins) tandis que l'éloignement d'autres formes implique un besoin d'espaces publics associés aux nombreux services et commerces du centre.



1. PETITS COLLECTIFS

Des collectifs (OPAC) en R+3 sont présents dans le centre bourg, à proximité du cœur de vie de la commune. Les logements possèdent généralement des balcons ou terrasses et quelques rez-de-chaussée sont occupés par des services (pôle médical).

2. TISSU ANCIEN

Le centre de bourg est doté d'un tissu dense, en R+2+C principalement. Il participe à l'identité communale. Dans le cœur de vie, les RDC sont occupés par des commerces et services, et autour certaines habitations possèdent un petit jardin ou cour arrière.

3. LOTISSEMENTS PROCHES DU CENTRE-BOURG

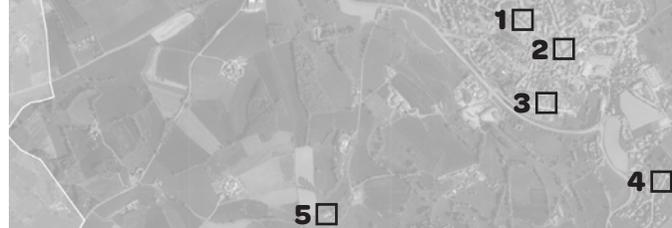
Des lotissements sont présents à proximité du centre-bourg, avec des formes standards de pavillons individuels, qu'ils soient implantés au centre de leur parcelle ou non. Ces logements possèdent systématiquement un jardin privé.

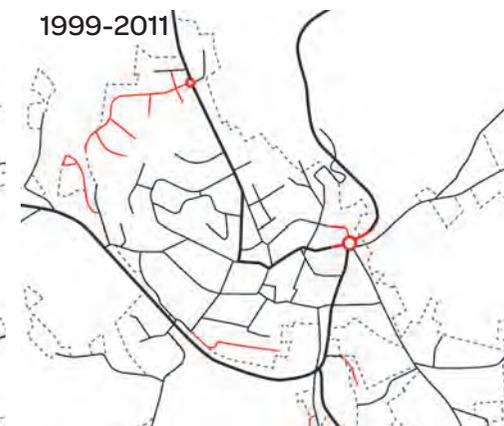
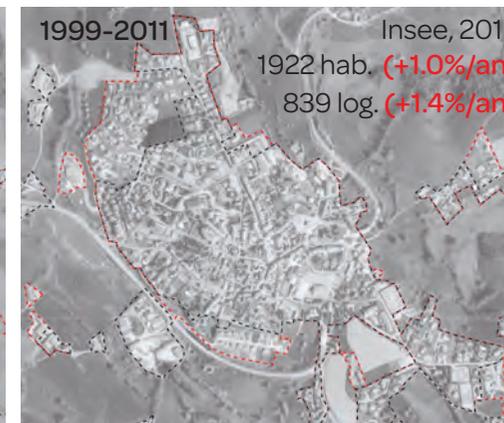
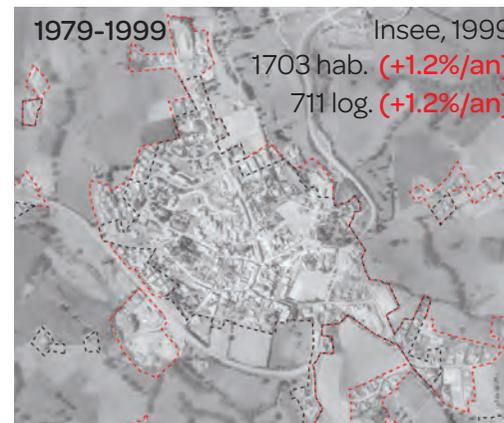
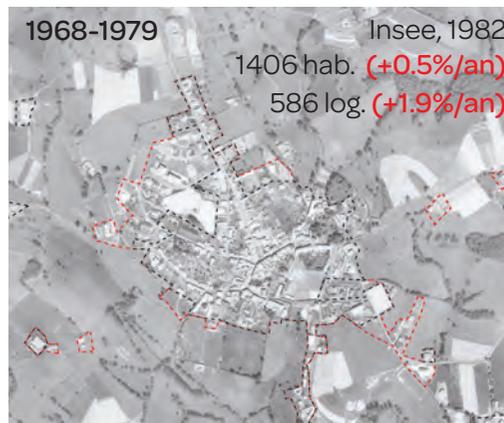
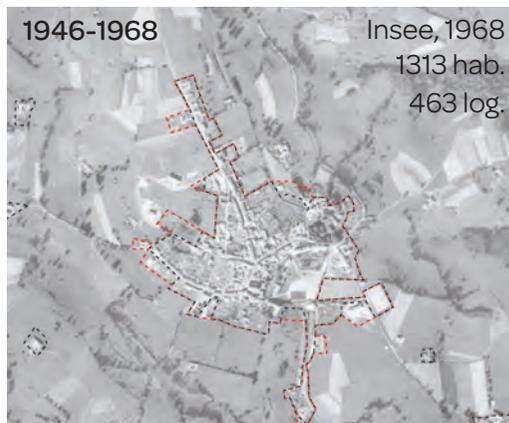
4. LOTISSEMENTS SEPARES DU CENTRE-BOURG

Des lotissements sont également présents en dehors du centre-bourg, dans des formes comparables pavillonnaires. Généralement implantés sur les flancs des reliefs, ils ont un fort impact sur le paysage perçu.

5. FERMES ISOLEES

Le territoire se caractérise également par la présence de fermes isolées, réparties sur la commune, à distance du centre-bourg. La forme traditionnelle de ces fermes suit un plan en «U».



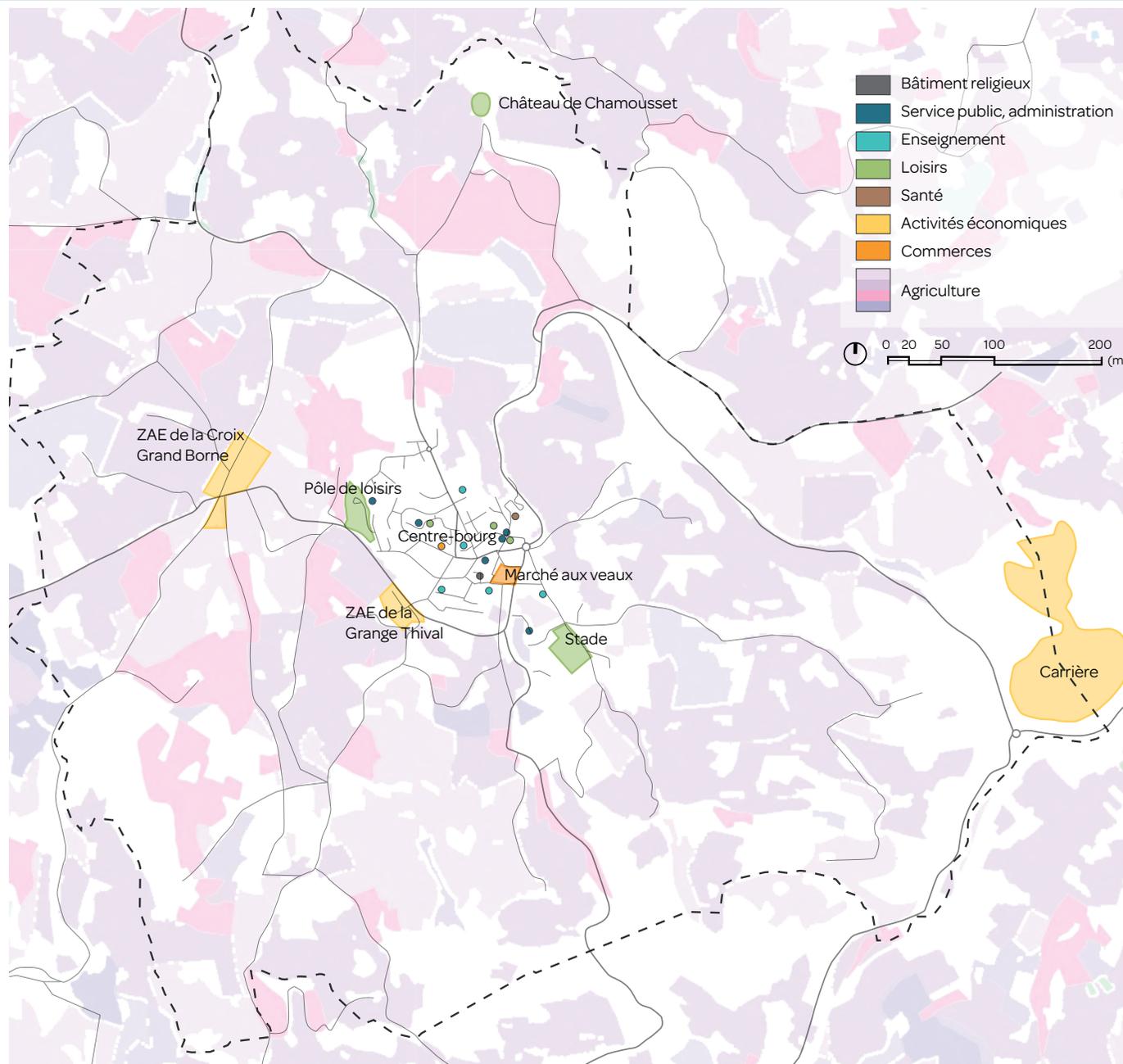


Points clés 1946-1979 :

1. Un **léger développement urbain du bourg**, épaississant le tissu historique. Avec une production de logements surtout concentrée en fin de période, sous forme d'un tissu pavillonnaire au Nord-Ouest du bourg.
2. Une **croissance de logement (+1.9) supérieure à la croissance démographique (+0.5)**.
3. **Peu d'aménagements d'infrastructure**, hormis l'avenue Gabriel Fougousse (tronçon de la déviation du marché), et des **voies de desserte en impasse en greffe**.

Points clés 1979-2011 :

1. Une **extension urbaine plutôt en extérieur du bourg** (hameau, lotissements isolés), surtout sur la période 1979-1999 (développement d'une zone pavillonnaire en accès Sud du bourg, à flanc de vallon). Une extension pavillonnaire au Nord sur la période 1999-2011.
2. Une **croissance démographique qui suit le même rythme que la production de logements**, cette dernière étant légèrement plus rapide en fin de période, en lien avec le phénomène global de **desserrement des ménages**.
3. L'aménagement du **contournement du bourg, qui forme l'axe Est-Ouest**, puis l'aménagement de l'accès Est au centre-bourg (giratoire, connexion à la voie nouvelle). Cet axe **renforce le phénomène de village perché**, en se plaçant comme limite d'urbanisation, et accentue d'autant plus l'isolement des logements pavillonnaires au Sud-Est.



Un territoire à dominante agricole

Une grande partie du territoire communal est occupée par des **exploitations agricoles, principalement d'élevage**, qui façonnent le paysage. Le Marché aux veaux est une représentation et un symbole de cette activité dans le centre-bourg, et a un rayonnement supra-local.

Des pôles générateurs concentrés dans le centre-bourg

Parallèlement à cette occupation du sol importante par l'agriculture, une **petite fraction du territoire concentre un nombre important d'équipements, services et commerces**, dont certains jouent un rôle à l'échelle intercommunale (pôle de loisirs Escap'ad, stade sportif, maison des services, maison de la communauté de communes, etc.)

Des zones d'activités

Saint Laurent-de-Chamousset compte **deux zones économiques** : une située à proximité du bourg, au Sud de la départementale (Grange Thival) et une autre plus excentrée (Croix Grand Borne).

La commune compte également une **exploitation de carrière en extrémité Sud-Est**, qui s'étend en partie sur la commune limitrophe de Brussieu.

Le château de Chamousset

Dans sa partie Nord, le territoire communal comprend aussi le **Château de Chamousset, inscrit Monument Historique** (y compris les fermes et bâtiment d'entrée) et à proximité, **la porte de l'ancienne église de Brullioles, également inscrite Monument historique**.



Un éclatement des pôles générateurs

Si les équipements, services et commerces présents sur la commune sont globalement concentrés dans le bourg, on constate un **certain éclatement** de ceux-ci, malgré des fonctionnements liés.

Cette dispersion est accentuée par la topographie et les dénivelés existants sur certaines liaisons entre ces pôles générateurs.

Le pôle de loisirs à l'Ouest et la zone sportive à l'Est sont un peu excentrés et le renforcement de leurs liaisons avec le centre-bourg est préconisé.

La diversité des pôles générateurs

Saint Laurent-de-Chamousset bénéficie à la fois d'**un nombre important et d'une diversité d'équipements**, services et commerces au regard de sa taille :

- **services publics, administration** : mairie, communauté de communes, gendarmerie, pompiers, maison des services, espace Juge Pascal, MJC
- **enseignement** : MFR, écoles privée et publique, collège privé, restaurant scolaire
- **loisirs** : Escap'ad, accueil de loisirs, salle polyvalente, parc, espace sportif
- **équipements de santé** : «Nouvel hôpital», pôle médical en développement
- **commerces** : centre, gamm'vert, marché aux veaux
- **activités économiques** : ZAE de la Grange Thival



- P Espace de stationnement
- Place, placette
- Espace de convivialité/loisirs
- Parcs et squares
- Élément d'intérêt patrimonial

0 20 50 100 200 (m)

Points clés

1. Un certain nombre d'espaces publics au potentiel de place ont aujourd'hui **un usage de stationnement** :

- en accès Nord du bourg
- autour de la place du Plâtre
- autour de l'Eglise

2. **La végétation**, très présente dans le paysage environnant, se retrouve ponctuellement dans le bourg dans les parcs ou squares, et en agrément des espaces publics (arbres-tiges).

3. Plusieurs types d'espaces publics sont identifiés :

- **parcs et squares** : l'esplanade du grand cèdre est appréciée pour son côté ombragé, tandis que les parcs bénéficient d'aires de jeux.

- **espace de convivialité / loisirs** : le terrain de boule lyonnaise près du marché aux veaux s'inscrit en complémentarité des parcs.

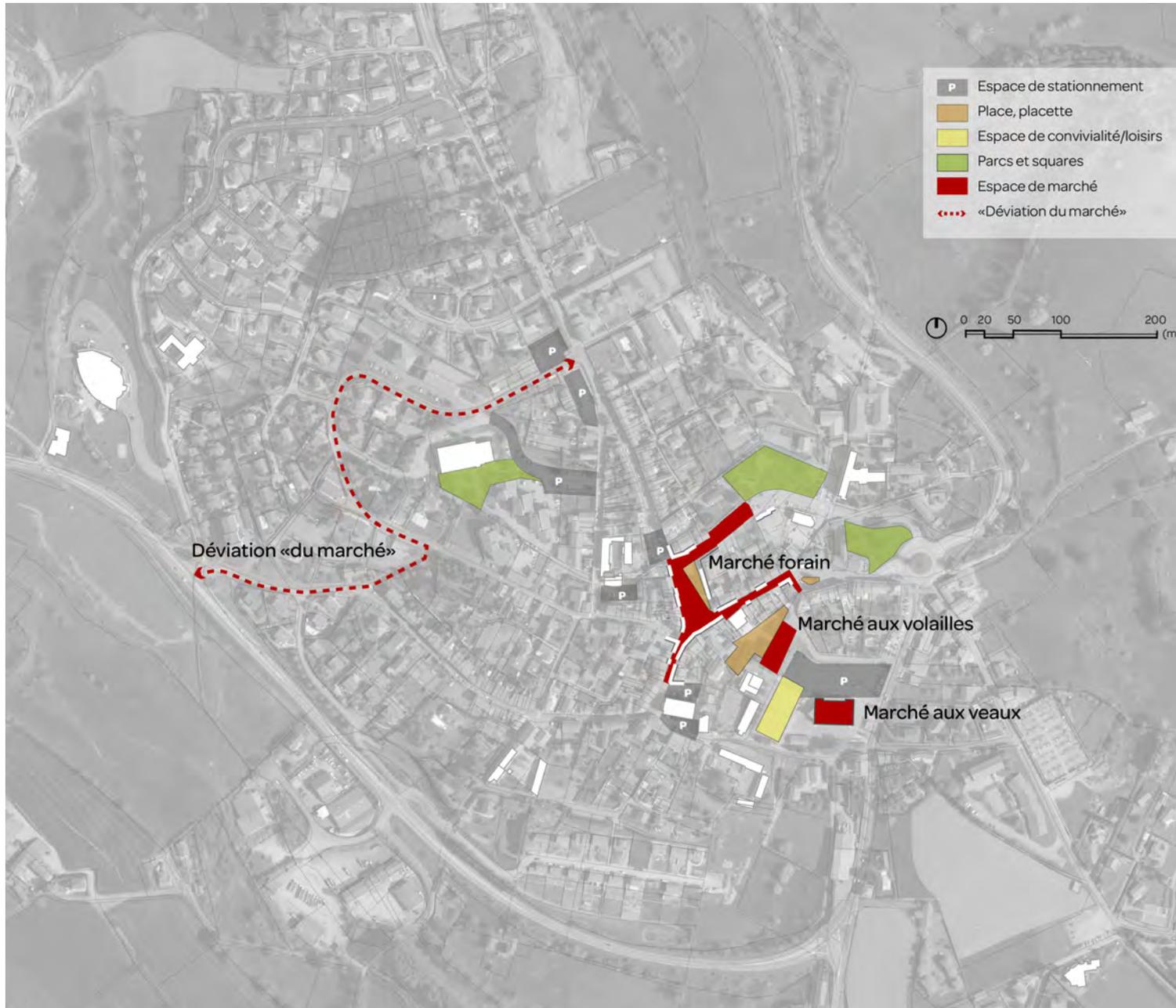
- **place et placette** : la place de la mairie est en retrait et est peu visible depuis les axes principaux. Mais elle bénéficie d'une vue sur les vallons environnant. La place du Plâtre est très peu perceptible depuis la rue de Lyon (mur, végétation), et son aménagement en pente complexifie son utilisation et ne permet pas d'optimiser son potentiel (non utilisée lors des marchés notamment).

4. L'aménagement de la place neuve met peu en valeur cet accès Est et notamment la balance au centre.

CONTEXTE

URBANISME / PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Points clés

Le lundi est jour hebdomadaire de marché.



Le **marché aux veaux** prend place dans la halle construite à cet effet.



Le **marché aux volailles** s'installe sur le parking de la Mairie.

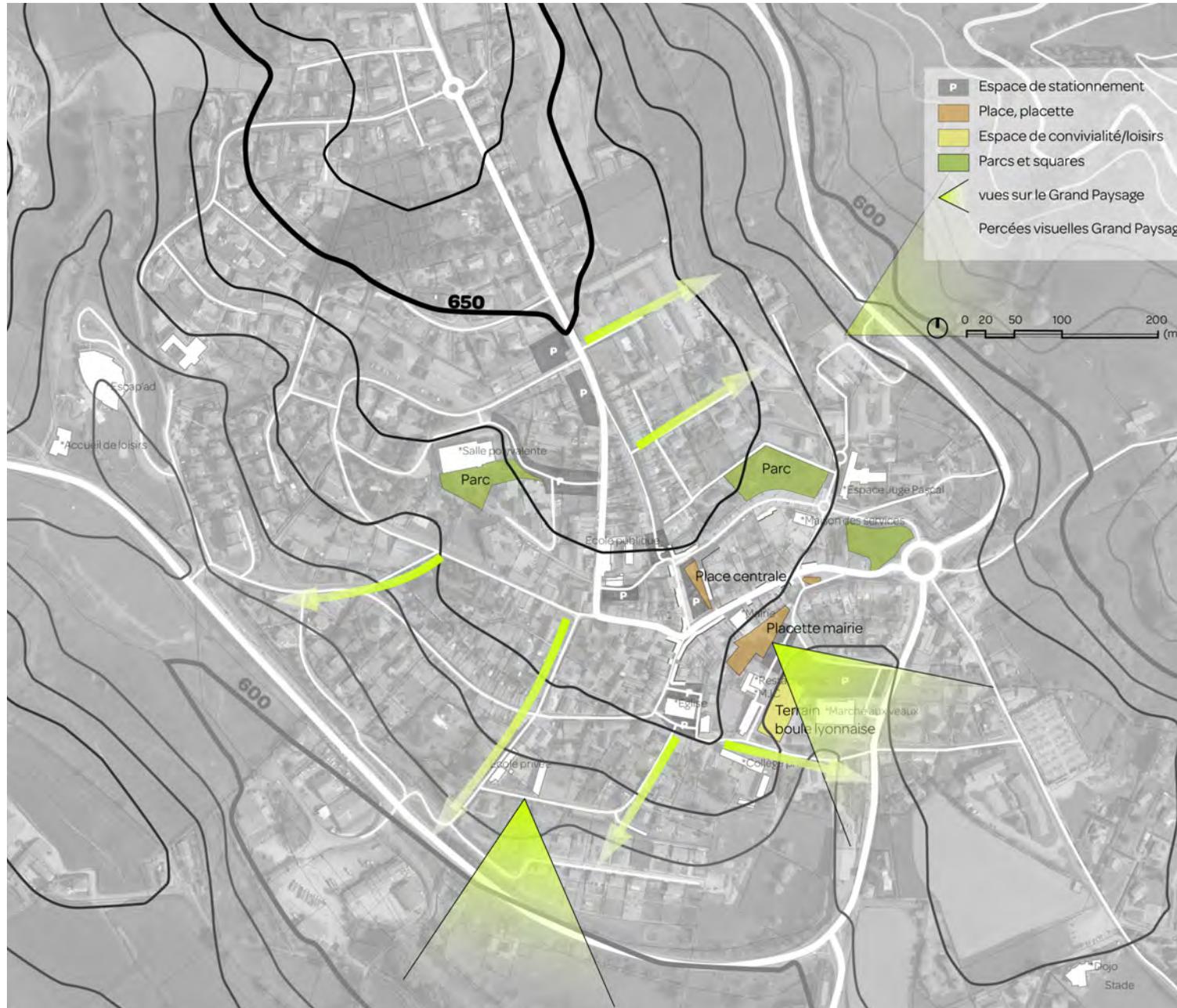


Un **marché forain** prend également place dans les rues du centre-bourg (rue de Lyon, rue de l'Eglise, place du Plâtre, voie nouvelle)

CONTEXTE

URBANISME / PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Points clés

1. **La topographie joue un rôle prépondérant** dans l'organisation urbaine de Saint Laurent-de-Chamousset et impacte de façon considérable les espaces publics (places, voiries, ...)
2. **Des voies épousent la topographie**, comme la rue de Lyon, la rue Sebastopol, l'allée Plein Soleil...
3. **La RD4, vers Tarare suit la ligne de crête**. Le bâti environnant et la végétation qui la borde limite les vues depuis cet axe.
4. **Des voies sont perpendiculaires aux courbes topographiques**. Ce sont des voies très pentues, telles que la montée des saignes/Ouest de la rue de la Grange Thival, la montée du pêcher/de la Galene, le Chemin de la basse-cour, ou encore la rue de la côte Pinay. Dans le sens descendant, ces rues offrent des perspectives sur le paysage environnant.
5. **Des impasses au Nord-Est du bourg se terminent en surplomb**, telles que l'impasse du MFR, ou l'impasse des Roches.
6. **Trois points de vues larges sur le Grand Paysage ont été identifiés** : depuis l'allée plein soleil, depuis la place de la Mairie, et depuis le nouvel Hôpital, ce dernier ayant un accès limité.

Voies parallèles à la topographie (rue de la Grange Thival, rue de Lyon)



Voies perpendiculaires à la topographie (montée de la Galene, rue de la côte Pinay)



Axes en ligne de crête (RD4, rue des roches)



Point de vue Sud (allée plein soleil)



Point de vue Sud-Est (place de la mairie)



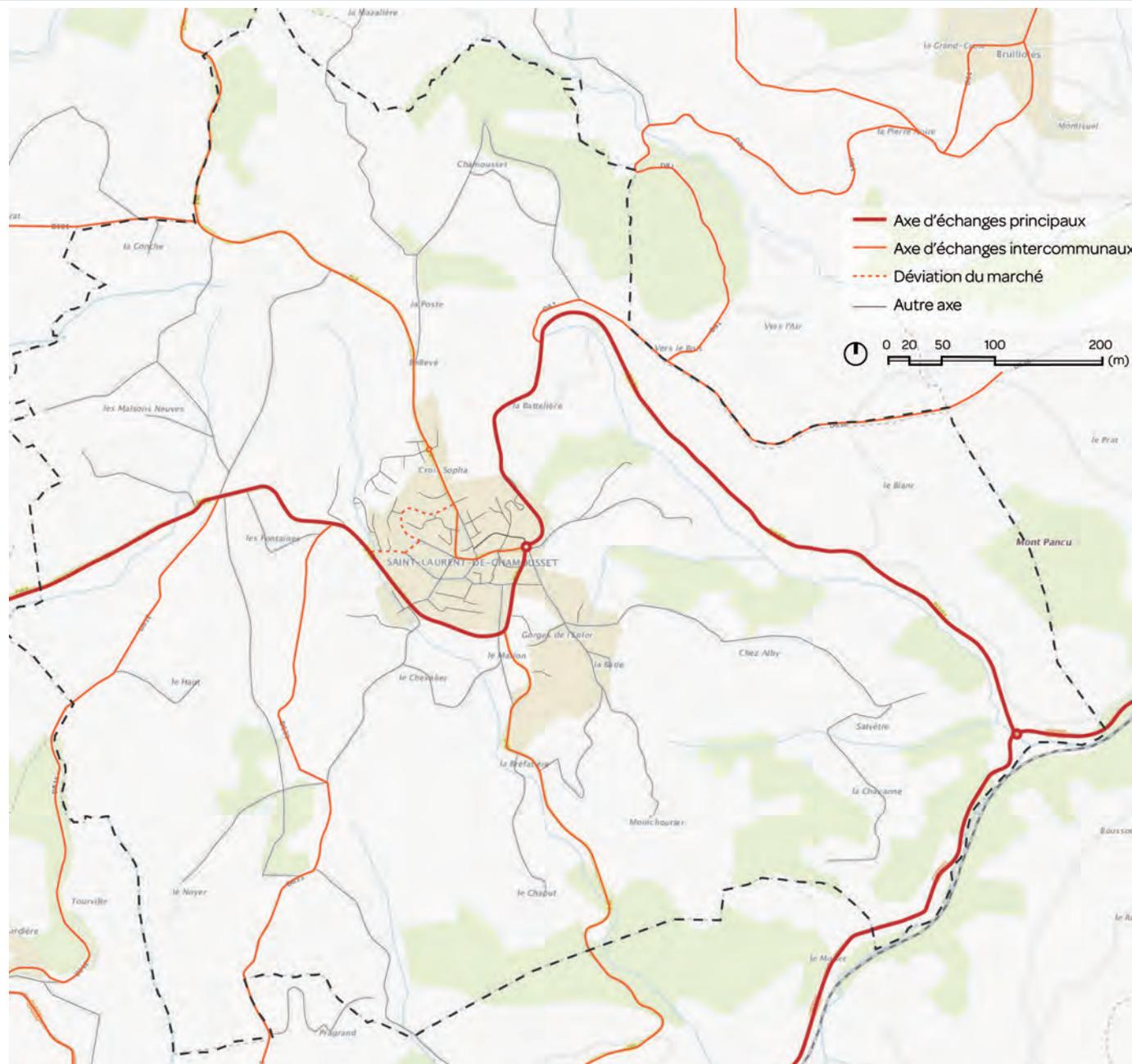
Point de vue Est (Nouvel Hôpital)



CONTEXTE

URBANISME / PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Points clés

1. **La RD81** est l'axe principal à l'échelle de la commune. Il supporte **les liaisons intercommunales Est <> Ouest (Feurs <> L'Arbresle)**. Cet itinéraire évite le centre-ancien. A l'Est de celui-ci il marque toutefois une rupture entre la partie centrale de la commune et les secteurs Est : habitat et équipements sportifs. Le SCOT indique un **objectif de «qualification»** urbaine et paysagère de cet axe au contact du centre-bourg.

2. **La RD4** supporte **les liaisons intercommunales, s'effectuant sur un axe Nord <> Sud (Tarare <> Sainte-Foy)**. Cet axe traverse le centre-ancien de la commune: rue de la Cour Denis, rue de Lyon. Comme pour la RD81, le SCOT préconise un traitement qualitatif des tronçons urbains de cette voie.

3. Le jours de marchés, **l'avenue Gabriel Fougousse, se substitue à la RD4 pour les liaisons Nord <> Sud. La Montée des Saignes**, située entre l'avenue Fougousse et la RD81 fait figure de point noir pour le niveau de service de cette voie structurante : gabarit limité et pente.

4. A l'échelle du centre-bourg **les autres voies ont la fonction de voie de desserte** des activités riveraines : habitat, commerces, emplois, équipements. Elle n'ont pas vocation à recevoir des usagers en transit (traversant la commune sans s'y arrêter).

Du 31 août 2015 au 31 août 2016

LES **CARS** DU RHÔNE

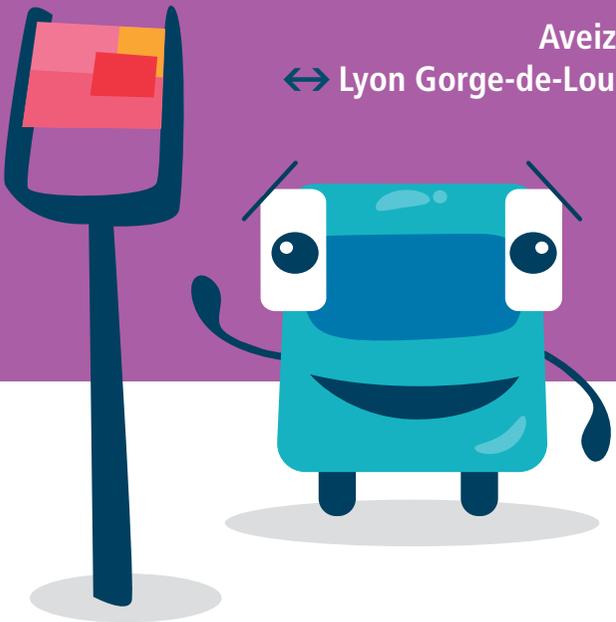
SYTRAL

HORAIRES LIGNE RÉGULIÈRE

Aveize
↔ L'Arbresle

142

Aveize
↔ Lyon Gorge-de-Loup



www.carsdurhone.fr

N° Vert 0 800 10 40 36

APPEL GRATUIT D'UN POSTÉRIEUR

Périodes	SV											
Jours de fonctionnement												
LMMaJv												
Renvois												
Lyon Gorge-De-Loup Gare routière (Quai C)	08:25	09:30		12:20	13:20	15:30		17:15	18:30			
Tassin-la-Demi-Lune Vauboin	08:30	09:35		12:25	13:25	15:35		17:20	18:35			
Tassin-la-Demi-Lune Baraillon	08:35	09:40		12:30	13:30	15:40		17:25	18:40			
Charbonnières Lycée B. Pascal Rond Point RD7	08:39	09:44		12:34	13:34	15:44		17:29	18:44			
Marcy-l'Ét. Parc de Lacroix Laval	08:47	09:52		12:42	13:42	15:52		17:38	18:52			
Marcy-l'Ét. École Vétérinaire	08:48	09:53		12:43	13:43	15:53		17:39	18:53			
Lentilly Le Poirier	08:50	09:55		12:45	13:45	15:55		17:41	18:55			
Lentilly La Rivoire	08:53	09:58		12:48	13:48	15:58		17:44	18:58			
Lentilly Le Guéret	08:54	09:59		12:49	13:49	15:59		17:45	18:59			
Sourcieux-Les-Mines Le Janot	08:56	10:01		12:51	13:51	16:01		17:47	19:01			
Sourcieux-Les-Mines La Garenne	08:57	10:02		12:52	13:52	16:02		17:48	19:02			
Sourcieux-Les-Mines Les Roches	08:58	10:03		12:53	13:53	16:03		17:49	19:03			
Sourcieux-Les-Mines Les Mines	08:59	10:04		12:54	13:54	16:04		17:50	19:04			
Sain-Bel Gare SNCF (RD7)	09:02	10:07		12:57	13:57	16:07		17:53	19:07			
Arbresle (L) Gare SNCF	06:25	08:25		12:05				17:10	20:00			
Arbresle (L) Parc	06:27	08:27		12:07				17:12	20:02			
Arbresle (L) Centre Commercial	06:29	08:29		12:09				17:14	20:04			
Sain-Bel Les Ragots	06:30	08:30		12:10				17:15	20:05			
Sain-Bel Mairie	06:32	08:32	09:04	10:09	12:12	12:59	13:59	16:09	17:17	17:55	19:09	20:07
Savigny Le Penon	06:35	08:35	09:07	10:12	12:15	13:02	14:02	16:12	17:20	17:58	19:12	20:10
Savigny La Rochette	06:37	08:37	09:09	10:14	12:17	13:04	14:04	16:14	17:22	18:00	19:14	20:12
Bessenay La Brévienne	06:39	08:39	09:11	10:16	12:19	13:06	14:06	16:16	17:24	18:02	19:16	20:14
Brussieu - Courzieu La Giraudière	06:43	08:43	09:15	10:20	12:23	13:10	14:10	16:20	17:28	18:06	19:20	20:18
Brussieu RD389	06:45	08:45	09:17	10:22	12:25	13:12	14:12	16:22	17:30	18:08	19:22	20:20
St-Laurent-de-Cham Giratoire Cx Blanche	06:53	08:53	09:25	10:30	12:33	13:20	14:20	16:30	17:38	18:16	19:30	20:28
St-Foy-l'Argentière Gare SNCF	07:01	09:01	09:33	10:38	12:41	13:28	14:28	16:38	17:46	18:24	19:38	20:36
Aveize L'Argentière Ctre Médical	07:08	09:08	09:40	10:45	12:48	13:35	14:35	16:45	17:53	18:31	19:45	20:43
Correspondances TER en gare de L'ARBRESLE												
Horaires TER en provenance de Lyon Gorge de Loup et Saint-Paul												
	06:20	08:20		11:50				16:50	19:50			

Périodes	SV	SV										
Jours de fonctionnement												
LMMaJv												
Renvois												
Aveize L'Argentière Ctre Médical	06:05	07:05	07:10	09:20	10:00	11:00	13:00	15:05	15:20	17:00	18:55	
St-Foy-l'Argentière Gare SNCF	06:11	07:11	07:16	09:26	10:06	11:06	13:06	15:11	15:26	17:06	19:01	
St-Laurent-de-Cham Giratoire Cx Blanche	06:17	07:17	07:22	09:32	10:12	11:12	13:12	15:17	15:32	17:12	19:07	
Brussieu RD389	06:25	07:25	07:30	09:40	10:20	11:20	13:20	15:25	15:40	17:20	19:15	
Brussieu - Courzieu La Giraudière	06:27	07:27	07:32	09:42	10:22	11:22	13:22	15:27	15:42	17:22	19:17	
Bessenay La Brévienne	06:31	07:31	07:36	09:46	10:26	11:26	13:26	15:31	15:46	17:26	19:21	
Savigny La Rochette	06:33	07:33	07:38	09:48	10:28	11:28	13:28	15:33	15:48	17:28	19:23	
Savigny Le Penon	06:35	07:35	07:40	09:50	10:30	11:30	13:30	15:35	15:50	17:30	19:25	
Sain-Bel Mairie	06:38	07:38	07:43	09:53	10:33	11:33	13:33	15:38	15:53	17:33	19:28	
Sain-Bel Les Ragots				07:45	09:55			15:55	19:30			
Arbresle (L) Centre Commercial				07:47	09:57			15:57	19:32			
Arbresle (L) Gare SNCF				07:49	09:59			15:59	19:34			
Arbresle (L) Parc				07:53	10:03			16:03	19:38			
Sain-Bel Gare SNCF (RD7)	06:41	07:41		10:36	11:36	13:36	15:41		17:36			
Sourcieux-Les-Mines Les Mines	06:43	07:43		10:38	11:38	13:38	15:43		17:38			
Sourcieux-Les-Mines Les Roches	06:44	07:44		10:39	11:39	13:39	15:44		17:39			
Sourcieux-Les-Mines La Garenne	06:45	07:45		10:40	11:40	13:40	15:45		17:40			
Sourcieux-Les-Mines Le Janot	06:47	07:47		10:42	11:42	13:42	15:47		17:42			
Lentilly Le Guéret	06:49	07:49		10:44	11:44	13:44	15:49		17:44			
Lentilly La Rivoire	06:50	07:50		10:45	11:45	13:45	15:50		17:45			
Lentilly Le Poirier	06:52	07:52		10:47	11:47	13:47	15:52		17:47			
Marcy-l'Ét. École Vétérinaire	06:54	07:54		10:49	11:49	13:49	15:54		17:49			
Marcy-l'Ét. Parc de Lacroix Laval	06:57	07:57		10:52	11:52	13:52	15:57		17:52			
Charbonnières Lycée B. Pascal Rond Point RD7	07:04	08:04		10:59	11:59	13:59	16:04		17:59			
Tassin-la-Demi-Lune Baraillon	07:07	08:07		11:02	12:02	14:02	16:07		18:02			
Tassin-la-Demi-Lune Vauboin	07:15	08:15		11:10	12:10	14:10	16:15		18:10			
Lyon Gorge-De-Loup Gare routière (Quai C)	07:26	08:26		11:21	12:21	14:21	16:26		18:21			
Correspondances TER en gare de L'ARBRESLE												
Horaires TER en direction de Lyon Gorge de Loup et Saint-Paul												
				08:09				16:09	19:39			

Points clés

1. Une ligne régulière dessert Saint Laurent de Chamousset : **LIGNE 142**. Elle permet de relier la commune à **L'Arbresle** et à **Lyon-Gorge-de-Loup**.

La ligne 142 marque un seul arrêt dans la commune, au Sud-Est du centre-bourg : **l'arrêt Croix Blanche**.



2. 19 lignes fréquence (lignes scolaires) desservent Saint Laurent de Chamousset.

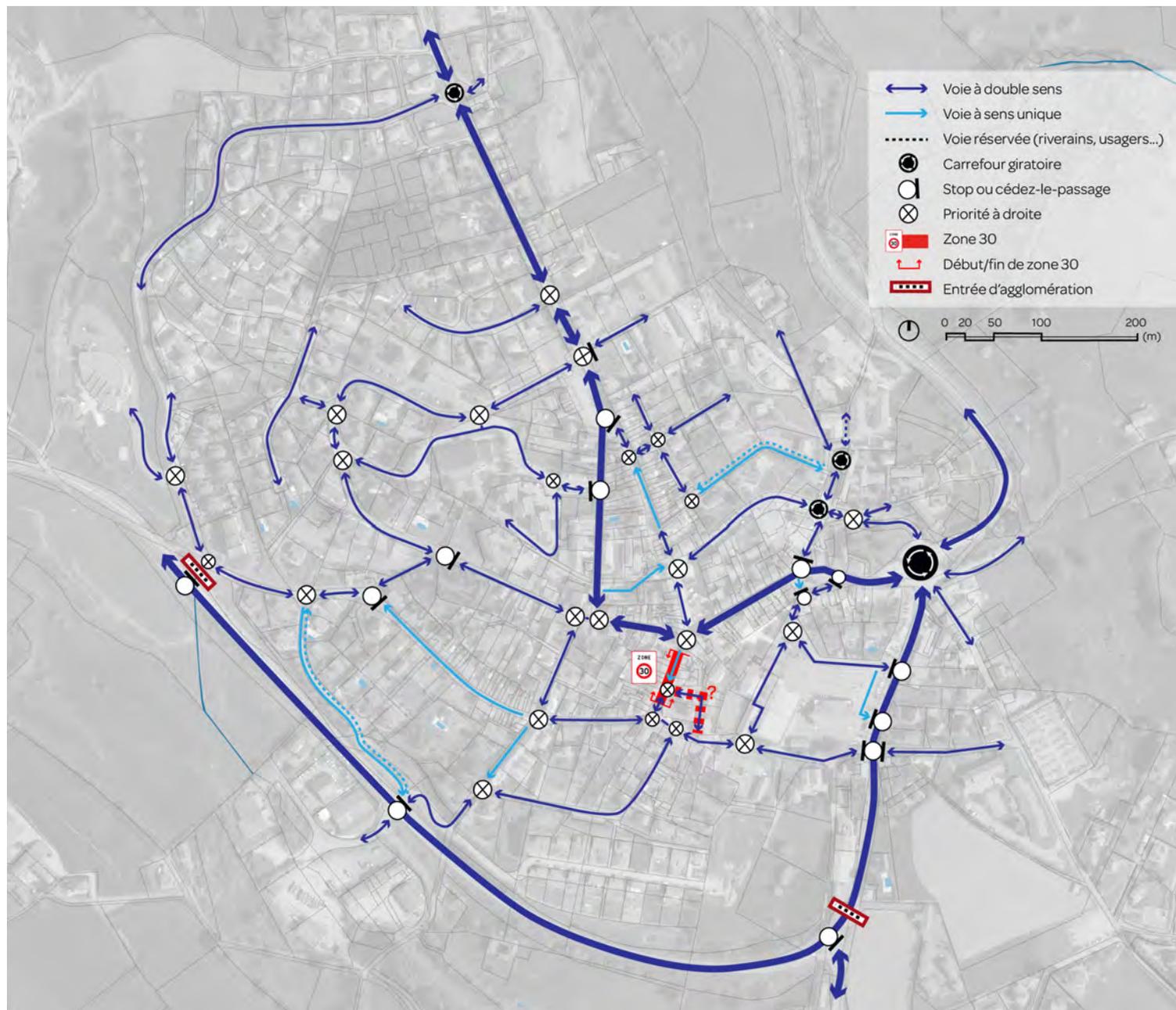
La grande majorité fait un arrêt sur les **quais du marché aux veaux**, mais certains desservent d'autres arrêts du centre-bourg.



CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Points clés

1. Les voies du secteur d'étude sont **majoritairement organisées à double sens**.

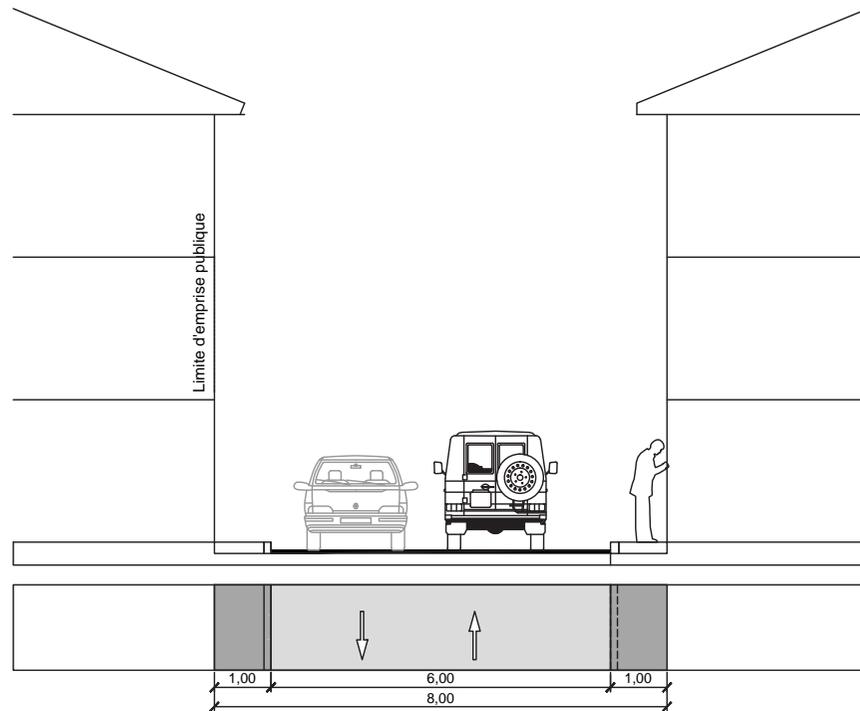
2. **La rue des Roches et la rue de la Grange Thival sont organisées en sens unique sortant du centre-bourg.**

3. Les voies du secteur d'étude sont toutes situées en agglomération : **vitesse limitée à 50 km/h**.

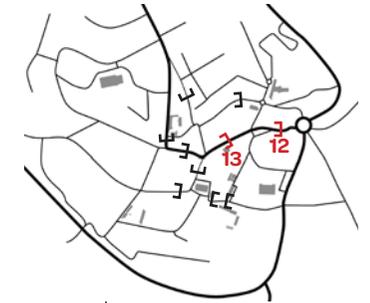
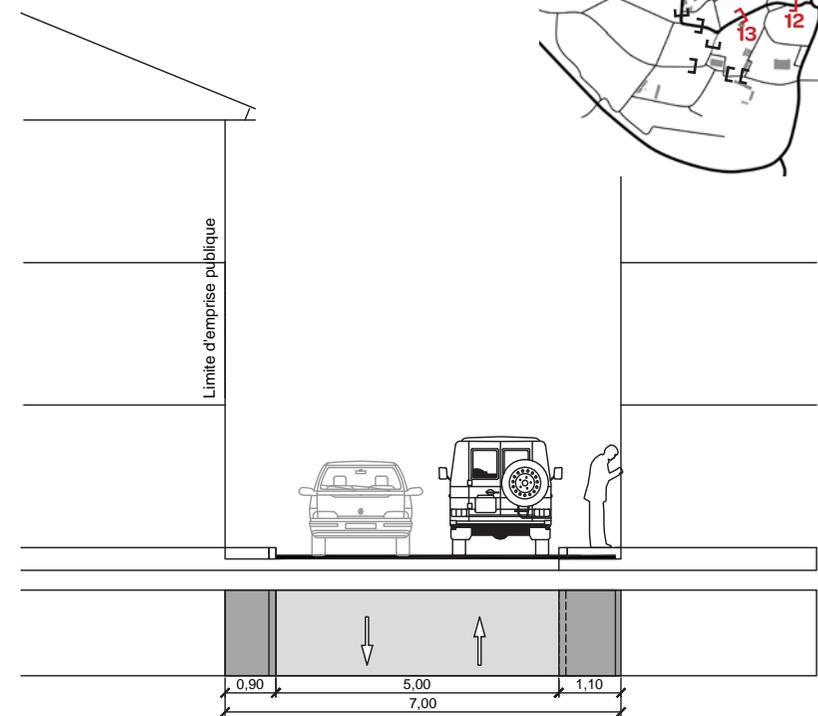
4. Il est relevé **une zone 30** sur la rue de l'église et ses abords (récemment réaménagés). L'absence de zone à modération de trafic met en évidence la prédominance de l'objectif «circulatoire» par rapport aux enjeux de «vie locale» dans les choix antérieurs d'aménagement et de réglementation.

5. Il n'est pas relevé de carrefour à feux à l'échelle du secteur d'étude. L'analyse des priorités aux carrefours permet de mettre en évidence le caractère prioritaire de la RD4 aux entrées du centre-bourg (Nord et Est). Au cœur du bourg les voies de dessertes ont parfois la priorité sur la voie principale. Aussi, il est noté le caractère non-prioritaire de l'itinéraire Fougerousse->Saignes dans de nombreux carrefours.

Entrée Est de la rue de Lyon - P12



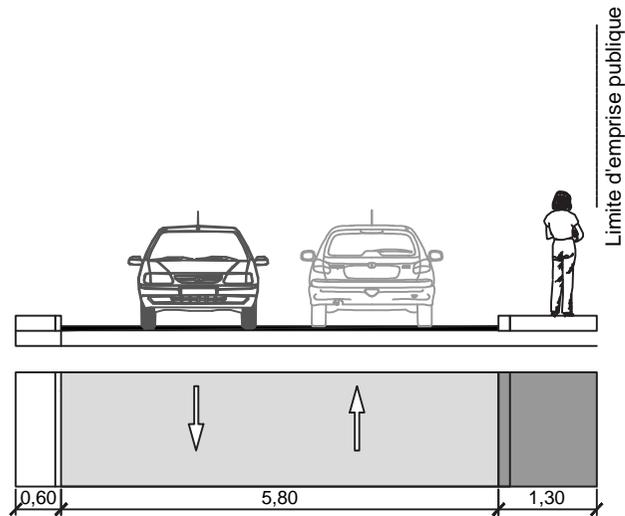
Rue de Lyon à l'Est de la mairie - P13



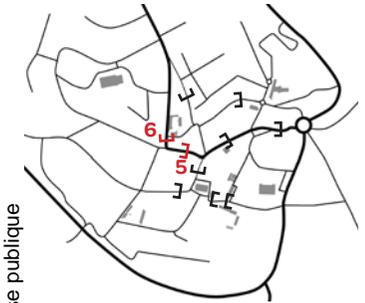
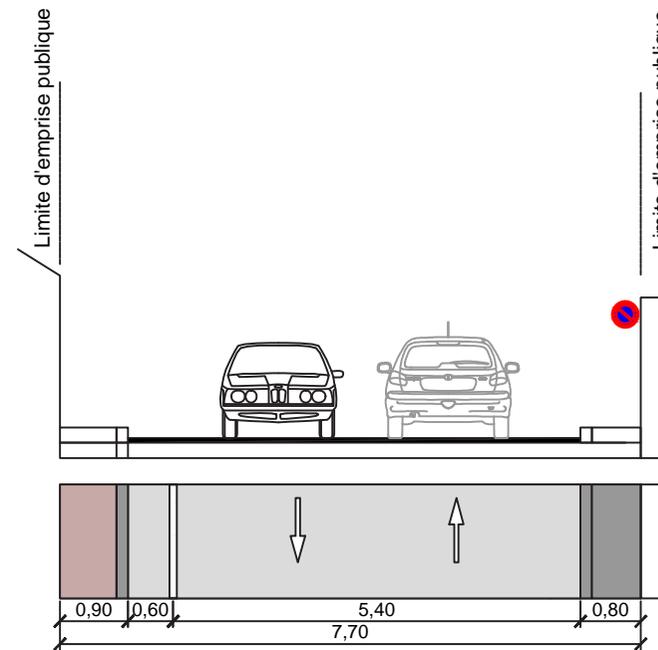
Points clés

1. Le foncier disponible de façade à façade est de 7 à 8 mètres.
2. **En entrée Est, l'affectation de 6 mètres répond à la nécessité de croisement des PL sur cette voie principale. En revanche, plus à l'Ouest (au niveau de la mairie), le dimensionnement de 5 mètres ne permet pas le croisement de 2 PL.**
3. Les trottoirs bilatéraux sont dimensionnés à 1 mètre

Rue de la Cour Denis Est - P5



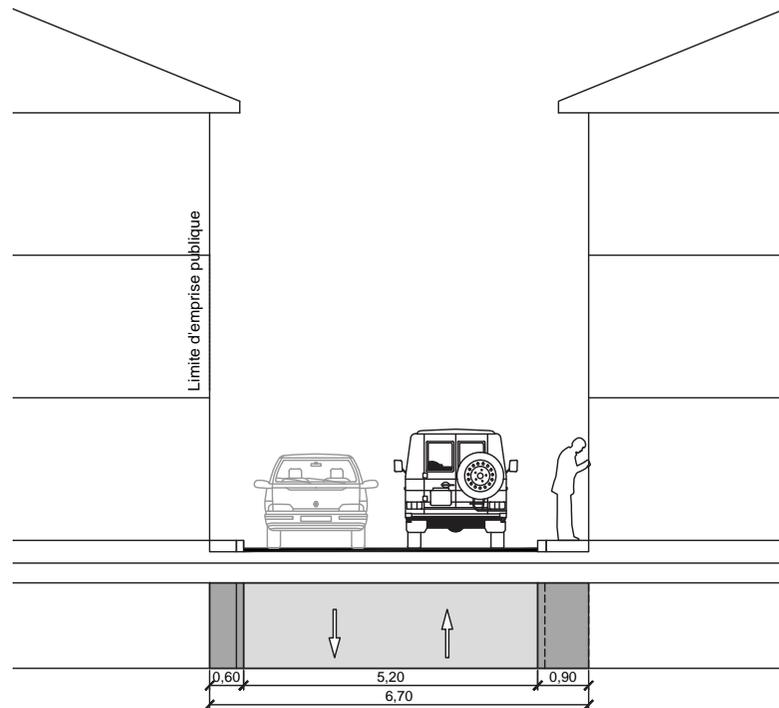
Rue de la Cour Denis Nord - P6



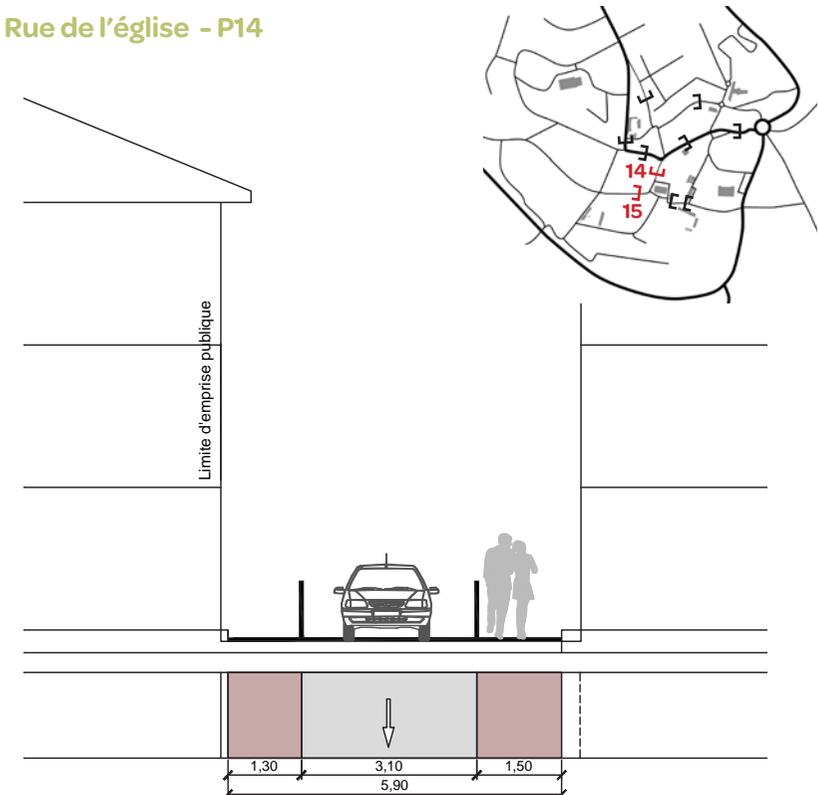
Points clés

1. Le foncier disponible de façade à façade est de 7,7 mètres.
2. **La partie circulaire de la chaussée est dimensionnée à 5.8 et 6 mètres pour permettre le croisement de PL. Celui-ci n'est pas possible en courbe.**
3. Les trottoirs bilatéraux sont le plus souvent inférieurs à 1 mètre. Le confort du piéton est ici particulièrement négligé par l'aménagement.

Rue de la Grange Thival Est - P15



Rue de l'église - P14

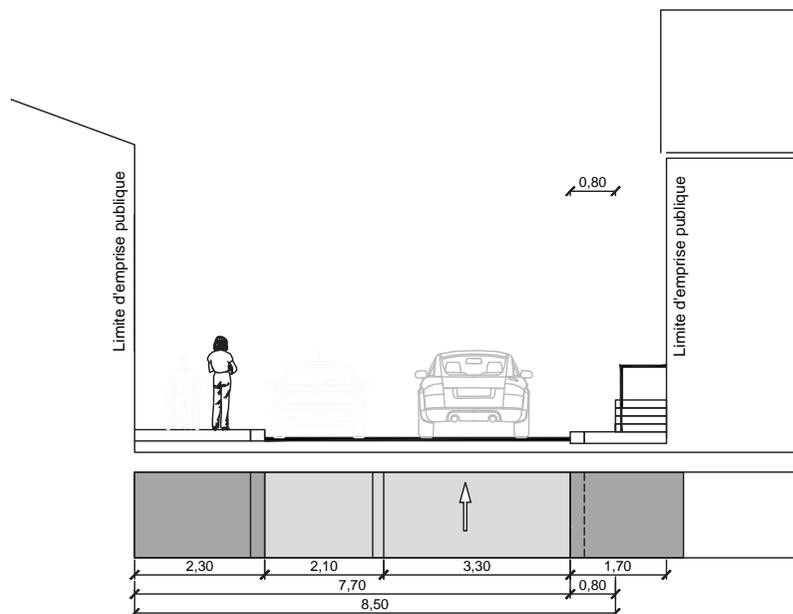


Points clés

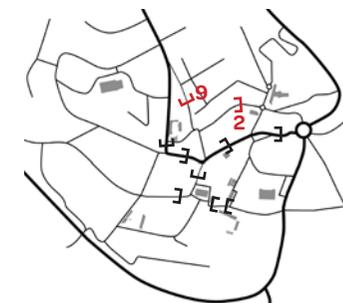
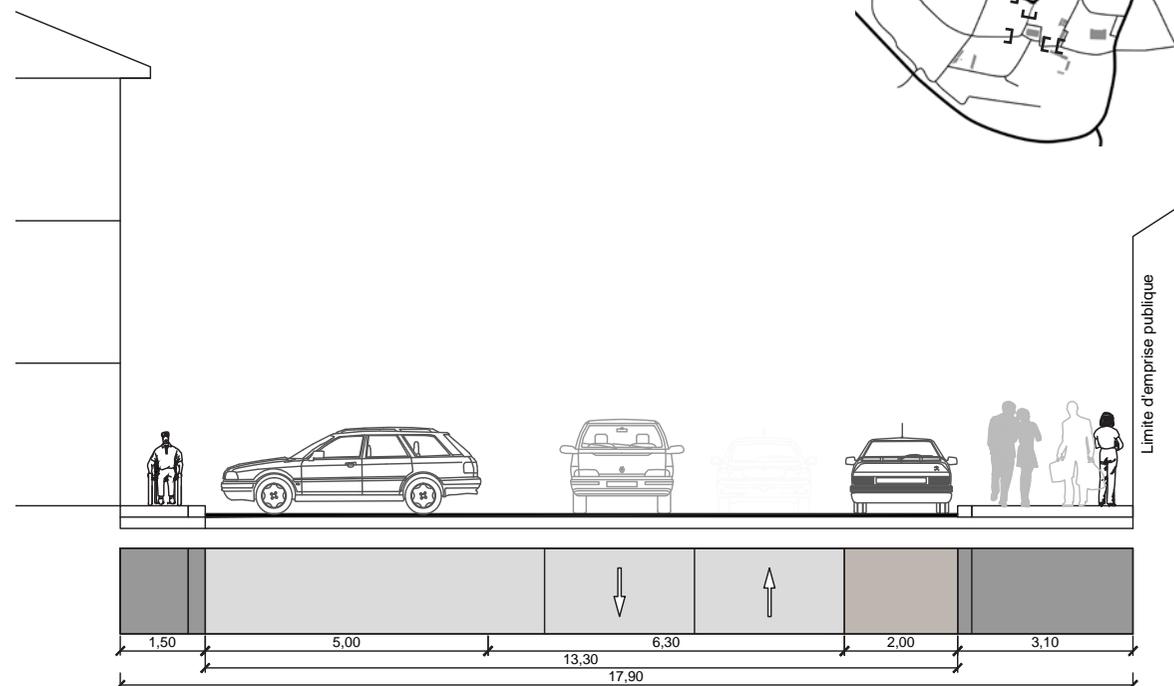
1. Le foncier disponible de façade à façade est inférieur à 7 mètres.
2. **L'aménagement récent de la rue de l'église a permis la création de trottoirs de part et d'autre de la chaussée (sens unique).**
3. Sur la rue de la Grange Thival le double sens de 5.2 mètres laisse des espaces latéraux de **0.6 et 0.9m pour les cheminements piétons.**



Rue des Roches - P9



Voie Nouvelle - P2



Points clés

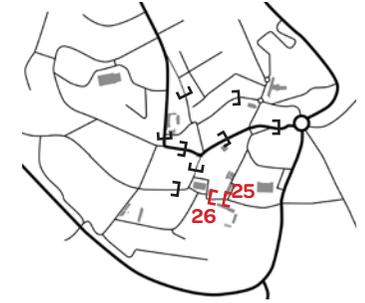
1. Sur la rue des Roches, le foncier disponible est de 8.5m. La voie à sens unique de 3.3m permet le passage des véhicules lourds (secours,...). La présence de stationnement latéral (2.1m) est cohérente avec la fonction de la voie. **Les trottoirs latéraux sont confortables** mais parfois interrompus par les accès au bâti. La présence du végétal au pied des habitations donne un **caractère** intéressant à cette rue.

2. La «voie nouvelle» bénéficie d'une emprise de 17.9 mètres. Cette voie est bordée de stationnement latéral en talon au Sud et en long au Nord. **Ses dimensions et son aménagement «tranchent» avec le caractère villageois des autres voies. Toutefois, son rôle en termes de desserte (accès et stationnement) est essentiel.**



Points clés

1. La rue Froide est l'un des trois accès Est du centre-bourg (avec la rue de Lyon et la voie nouvelle). Son rôle est particulièrement important le lundi matin, les deux autres voies étant fermées pour les besoins du marché.
2. Le gabarit de cette voie à double sens est très limité : entre 3.4 et 3.7m.
3. **Compte tenu des contraintes (pente, gabarit) et des nombreux usages satisfaits sur cette voie (livraison du collège, liaisons piétonnes : cars, sports,... et accès «routier») une attention particulière devra être accordée à cet axe en phase projet.**

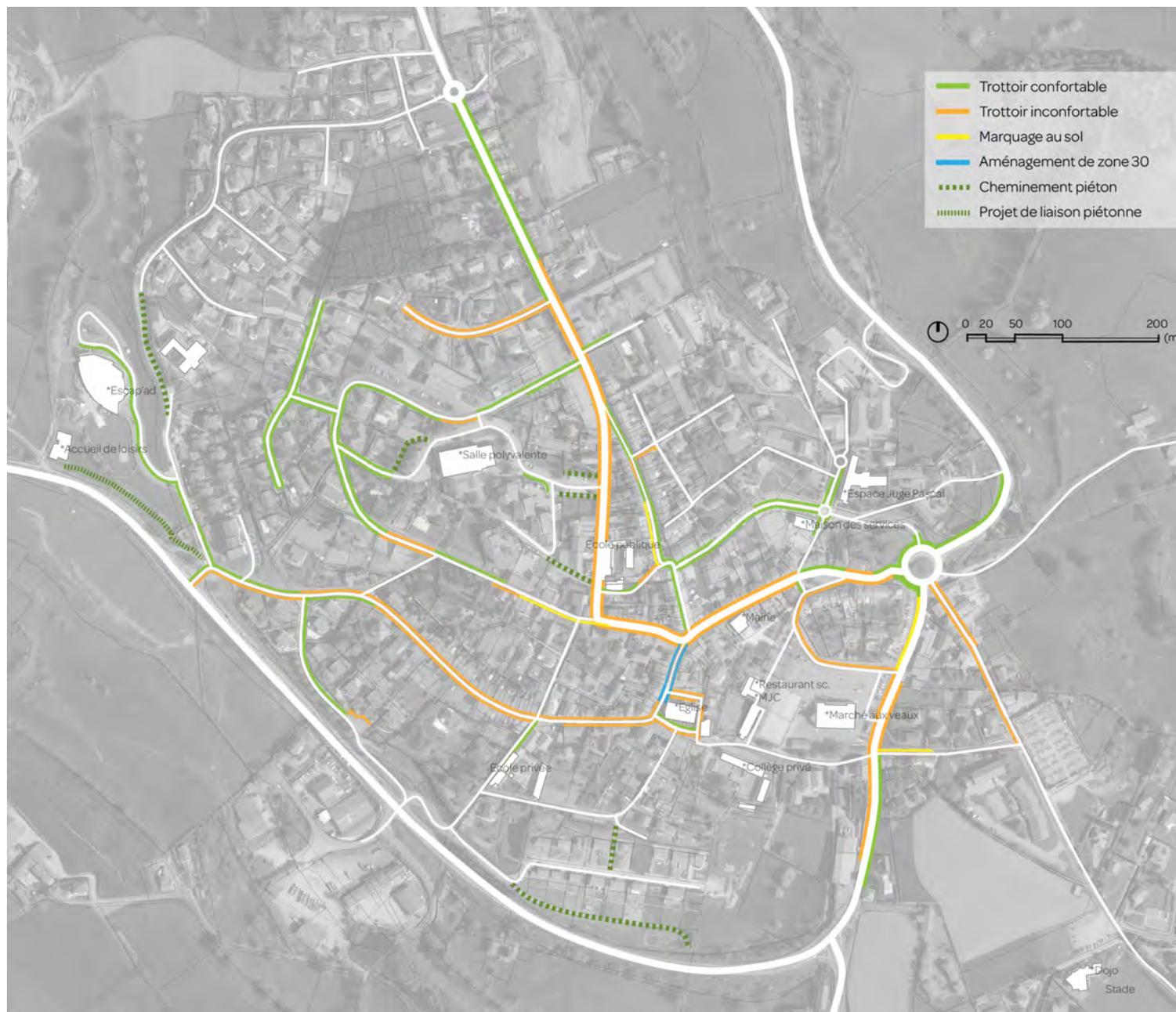


Rue Froide - P26



Rue Froide - P25





Les trottoirs : un «point noir» majeur au centre et au Sud

Tant le long de la voie principale (RD4) que sur les voies de dessertes Sud (rue de la Grange Thival, rue du Pêcher, montée de la Galene,...) la prise en compte des piétons dans l'aménagement n'est pas satisfaisante. Ce constat est préoccupant au regard des limitations de vitesses en vigueur sur ces axes (50 km/h) et de la densité et sensibilité des flux piétons (écoles, centre-ville...).

Un axe Est <> Ouest aménagé au cœur du bourg

L'analyse du document permet de mettre en évidence l'existence d'un itinéraire Est<>Ouest confortable reliant le secteur des équipements et du parc (nouvelle voie) à la salle polyvalente et passant par l'école publique. Cet itinéraire profite de trottoirs confortables et d'un chemin en site propre percé dans le tissu pavillonnaire. La traversée de la RD4 est le principal point dur de cet itinéraire.

Les liaisons inter-quartier

L'analyse du document permet également de constater les faiblesses du réseau des «modes actifs» pour les liaisons vers l'extérieur (vers Escap'ad à l'Ouest et stade à l'Est). La traversée de la RD81 est le principal point noir vers l'Est. Au Sud les voies de dessertes parallèles à la RD81 offrent un itinéraire apaisé pour les cycles. Sa continuité Est est à créer.

Absence de continuités piétonnes



Perméabilités et liaisons piétonnes confortables



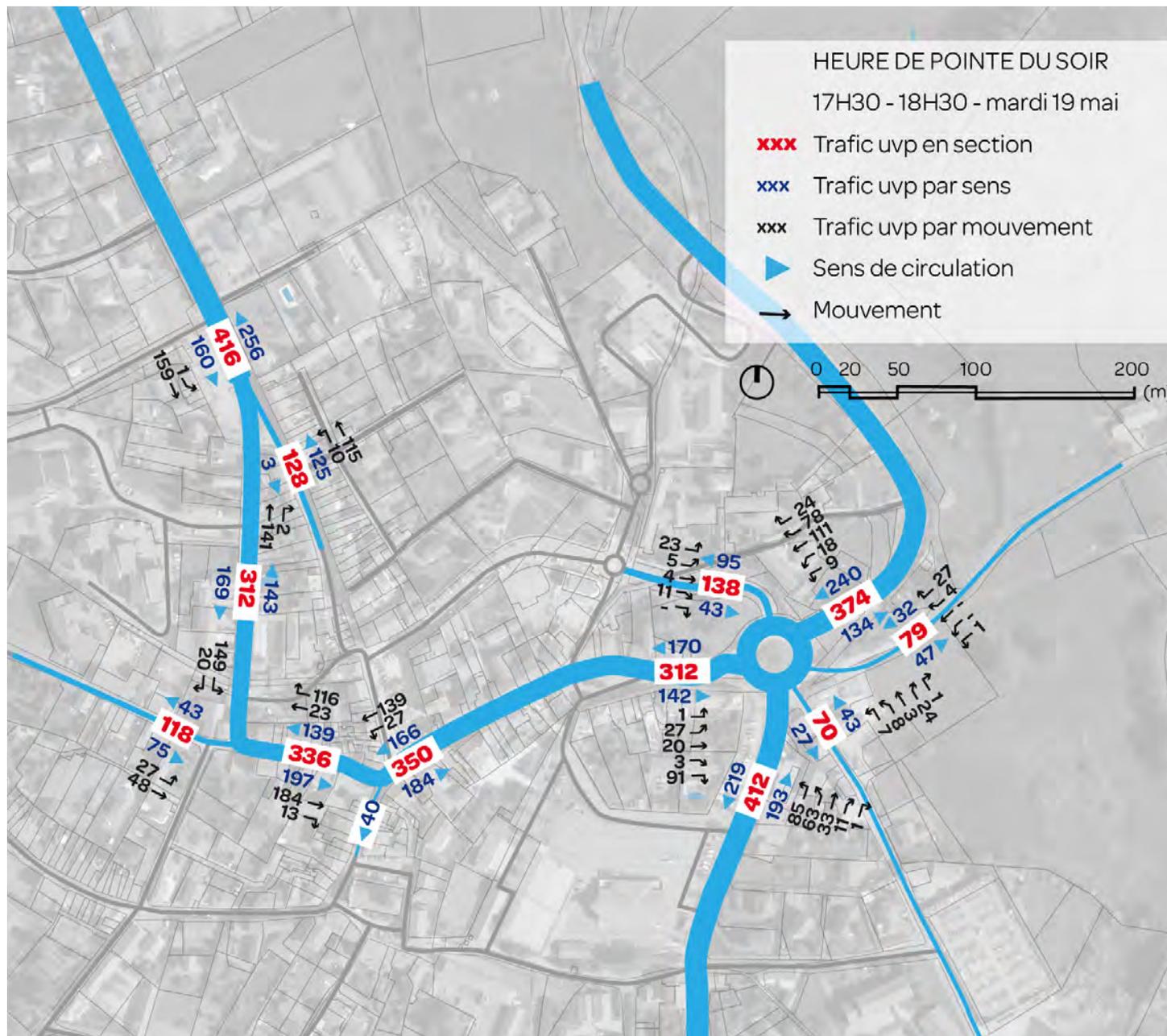
Aménagements inadaptés et liaisons difficiles



CONTEXTE

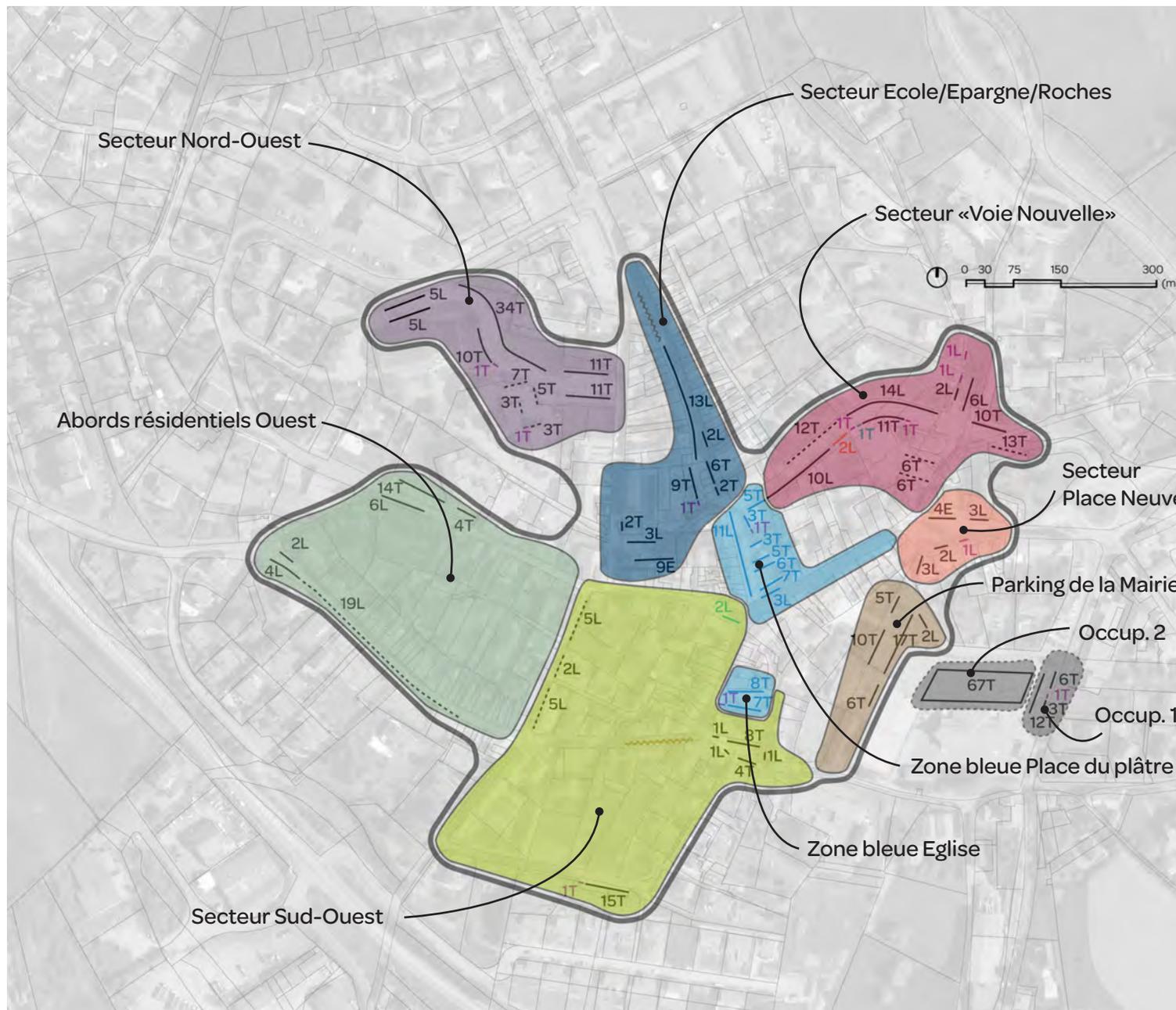
URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



Points clés

1. A l'heure de pointe du soir (17h30-18h30) l'axe le plus chargé est la RD81 en direction de Feurs. Cette voie est empruntée par 412 uvp/h. dont 219 dans le sens sortant de Saint-Laurent-de-Chamousset.
2. La rue de Lyon est empruntée par 350 uvp/h. à l'HPM. Soit des charges trafic quasi-équivalentes à la RD81.
3. L'heure de pointe du soir est l'heure la plus chargée, c'est l'heure déterminante pour le dimensionnement du réseau routier (analyse de capacité).



Enquête de rotation

Dans le cadre de l'étude, il a été réalisé une enquête de rotation sur l'offre de stationnement public du centre-bourg. Cette enquête consiste au relevé des premiers chiffres des plaques minéralogiques de tous les véhicules en stationnement à chaque heure de la journée de 7h00 à 20h00 (13 relevés). Cette enquête a été réalisée le jeudi 17/09/2015.

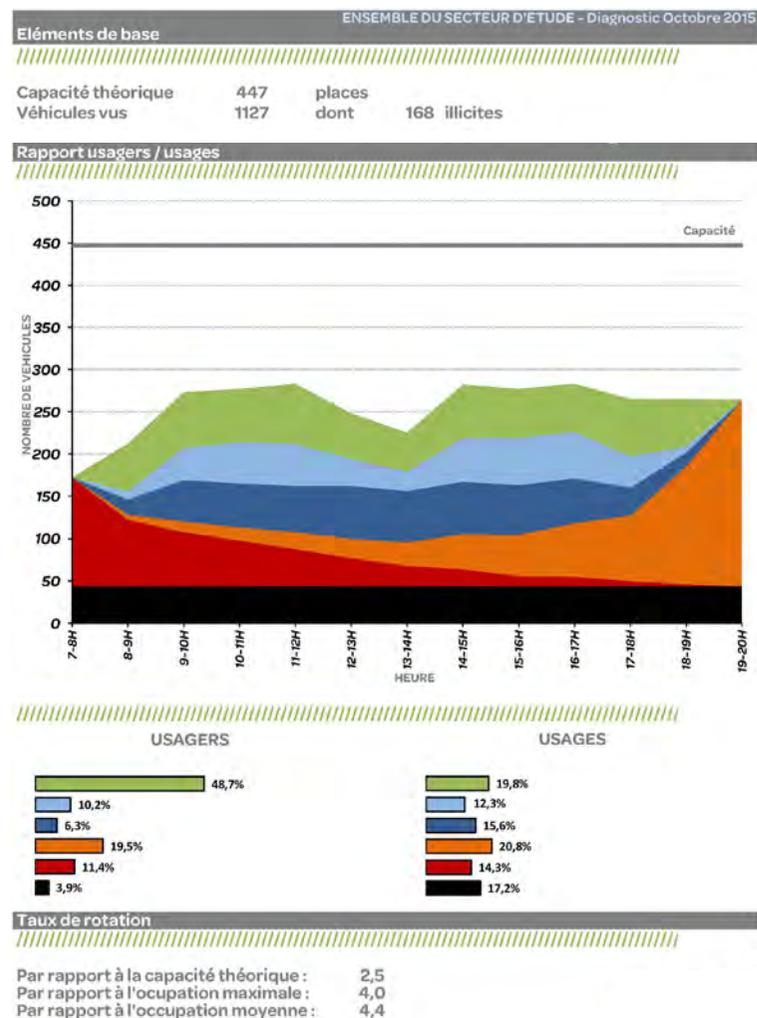
Occupation et usages

L'analyse des résultats permet de mettre en évidence l'occupation des différents secteurs (nombre de voitures) et les usages que l'offre satisfait (courte durée, longue durée,...).

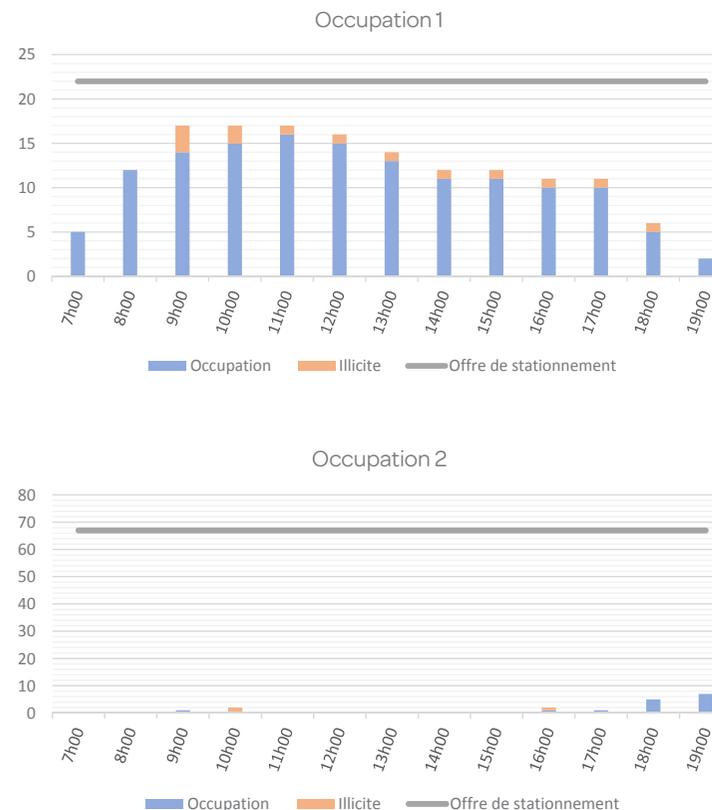
Découpages en secteurs caractéristiques

L'analyse des résultats est proposée à l'échelle du secteur d'étude, puis à l'échelle de chaque secteur «homogène» (réglementation, localisation,...) identifié sur le document ci-contre.

Ensemble du secteur enquêté en rotation



Enquête d'occupation



Points clés

1. A l'échelle du secteur d'étude, sur les 447 places enquêtées, il a été vu 1127 véhicules de 7h00 à 20h00.

2. Parmi ceux-ci 168 (15%) étaient stationnés hors d'un emplacement (double file, trottoir...). Ce taux est classique pour un centre-ville.

3. L'occupation maximale est relevée de 11h00 à 12h00 et de 16h00 à 17h00 avec 283 véhicules présents. Cela signifie qu'au moment le plus chargé d'un jour normal (hors marché et évènement) l'occupation maximale est de 63%, soit une réserve de capacité de 164 places (hors parkings situés au Nord de la rue des Roches).

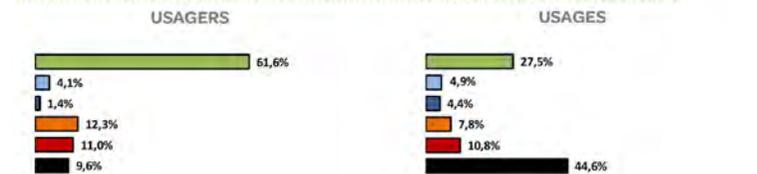
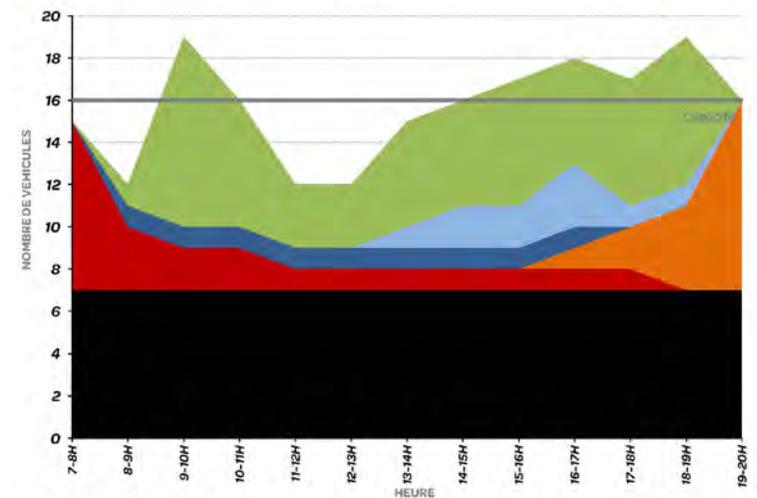
4. Les graphiques d'occupation (à droite) mettent en évidence l'absence d'usage du parking de la Halle aux veaux le jour de l'enquête.

Zone bleue Eglise

Eléments de base

Capacité théorique	16	places	
Véhicules vus	73	dont	6 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,6
Par rapport à l'occupation maximale :	3,8
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,7

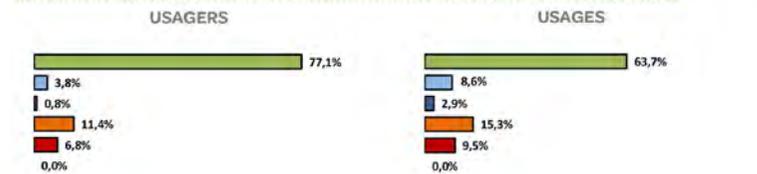
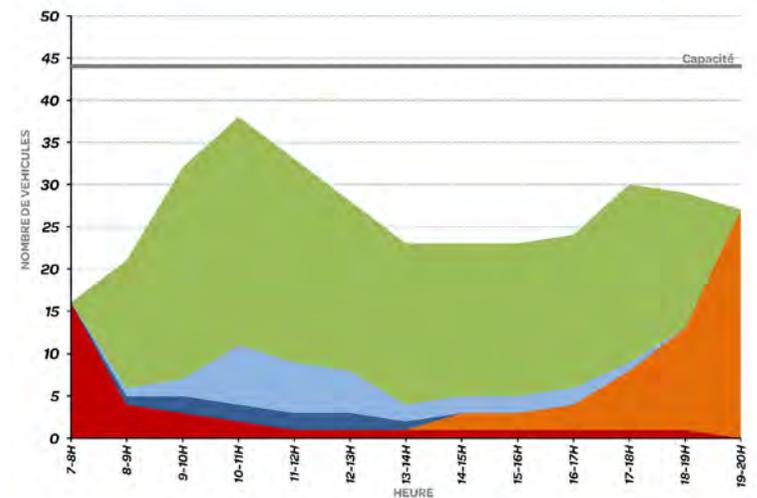
- Véhicules de courte durée (<2 heures)
- Véhicules de moyenne durée (entre 2 heures et 4 heures)
- Véhicules de longue durée (entre 4 heures et 11 heures)
- Véhicules présents à 20 h. et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7 h. et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouses

Zone bleue Place du plâtre

Eléments de base

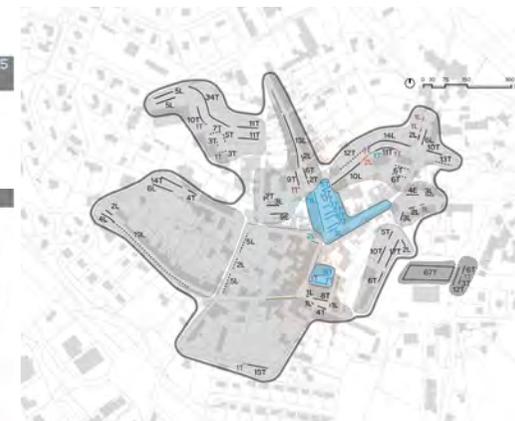
Capacité théorique	44	places	
Véhicules vus	236	dont	5 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	5,4
Par rapport à l'occupation maximale :	6,2
Par rapport à l'occupation moyenne :	8,8



Points clés

1. L'analyse de l'occupation des zones bleues permet de mettre en évidence le très bon fonctionnement de la zone située sur la Place du Plâtre (graphique de droite). Celle-ci est quasi-exclusivement utilisée par des usagers de courte durée et bénéficie tout au long de la journée de bonnes réserves de capacité. Ce constat se traduit par un taux de rotation (nombre de voiture à utilisée une même place au cours de l'enquête) de 8.8. Ce taux est très bon.

2. A l'inverse sur la zone bleue située au Nord de l'église l'offre est majoritairement consommée par des usagers de longue durée. Les véhicules ventouses (qui ne bougent pas de la journée) ont consommé 44% de l'offre disponible. Le taux de rotation est ici de 3.8 et le stationnement illicite est plus fréquent.

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

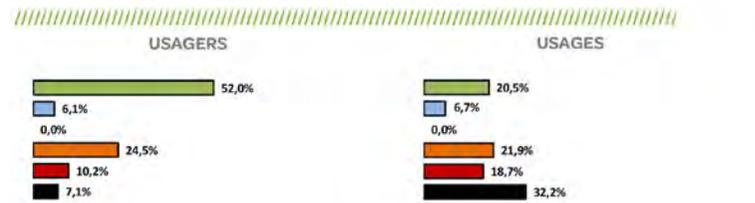
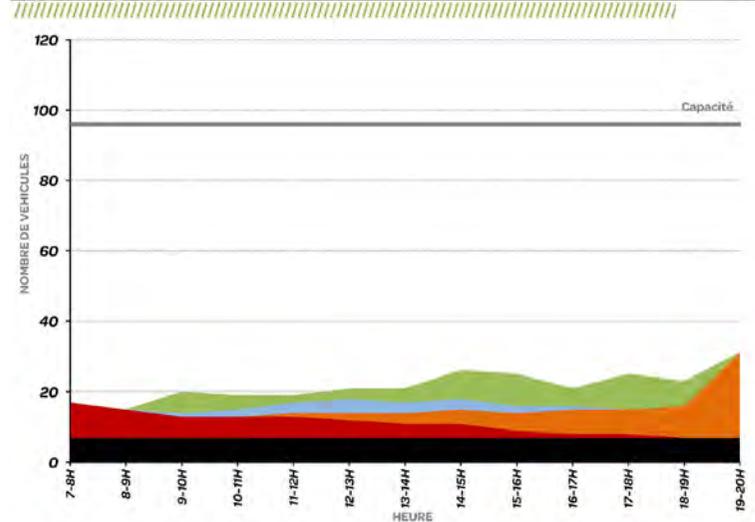
MOBILITES / RESEAUX

Secteur Nord-Ouest

Eléments de base

Capacité théorique	96	places	
Véhicules vus	98	dont	15 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	1,0
Par rapport à l'occupation maximale :	3,2
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,5

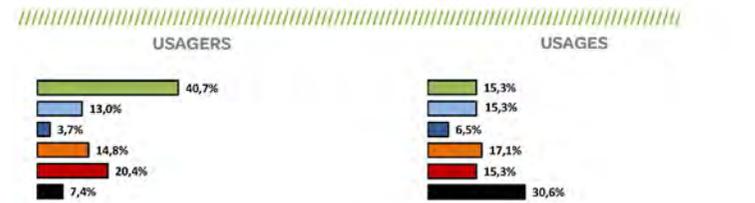
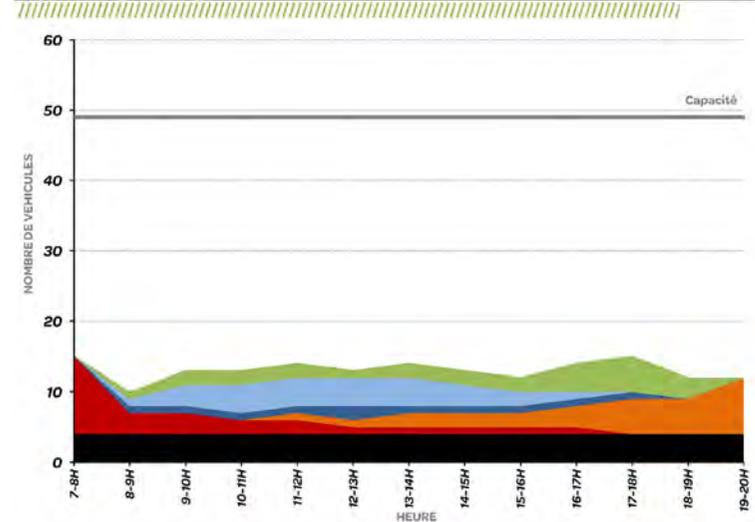
- Véhicules de courte durée (<2 heures)
- Véhicules de moyenne durée (entre 2 heures et 4 heures)
- Véhicules de longue durée (entre 4 heures et 11 heures)
- Véhicules présents à 20 h. et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7 h. et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouses

Abords résidentiels Ouest

Eléments de base

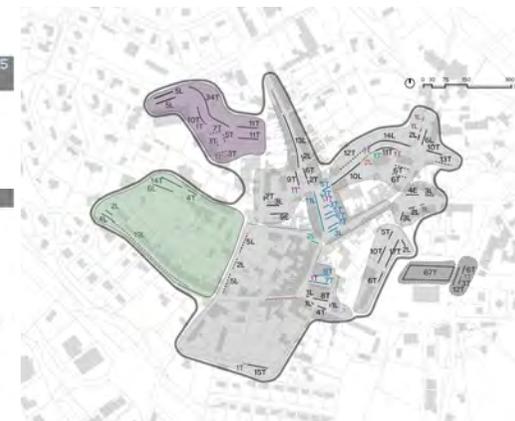
Capacité théorique	49	places	
Véhicules vus	54	dont	8 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	1,1
Par rapport à l'occupation maximale :	3,6
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,1



Points clés

1. L'analyse de l'occupation des zones «résidentielles» Ouest permet de mettre en évidence leur grande réserve de capacité : plus de 70 places de libres du matin au soir.

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

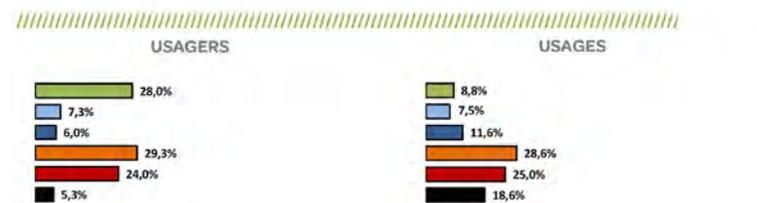
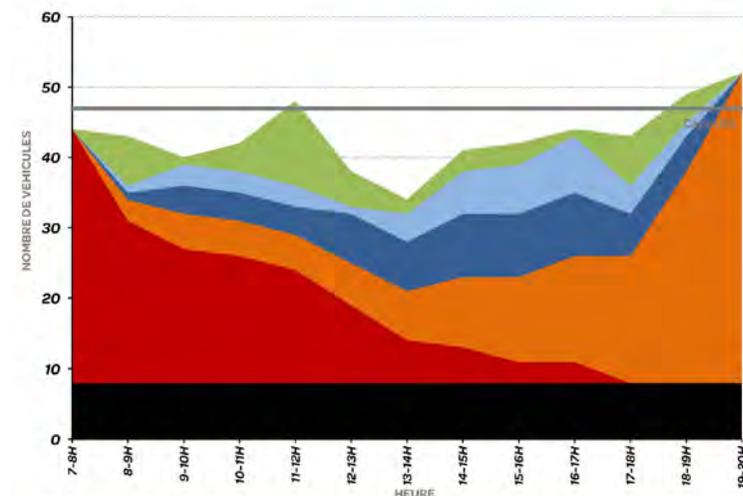
MOBILITES / RESEAUX

Secteur Ecole/Epargne/Roches

Eléments de base Secteur Ecole/Epargne/Roches - Diagnostic Octobre 2015

Capacité théorique	47	places	
Véhicules vus	150	dont	27 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	3,2
Par rapport à l'occupation maximale :	2,9
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,5

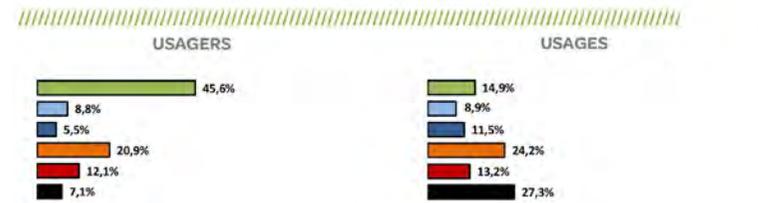
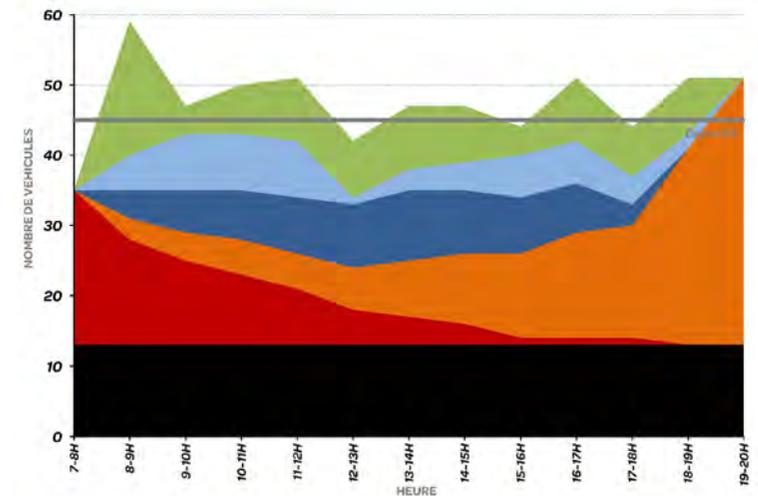
- Véhicules de courte durée (<2 heures)
- Véhicules de moyenne durée (entre 2 heures et 4 heures)
- Véhicules de longue durée (entre 4 heures et 11 heures)
- Véhicules présents à 20 h. et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7 h. et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouses

Secteur Sud-Ouest

Eléments de base Secteur Sud-Ouest - Diagnostic Octobre 2015

Capacité théorique	45	places	
Véhicules vus	182	dont	84 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,0
Par rapport à l'occupation maximale :	3,1
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,8



Points clés

1. Les secteurs périphériques de la zone réglementée sont très nettement utilisés par les riverains et les usagers pendulaires.
2. Ce secteurs sont saturés ou proche de l'être tout au long de la journée.
3. Ce constat est d'autant plus vrai que l'offre située en périphérie (rue plein soleil par exemple) est nettement moins utilisée que l'offre plus proche (rue de la Grange Thival) souvent saturée.
4. Sur ces secteurs les taux de rotation sont faibles mais conformes à la réglementation.

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

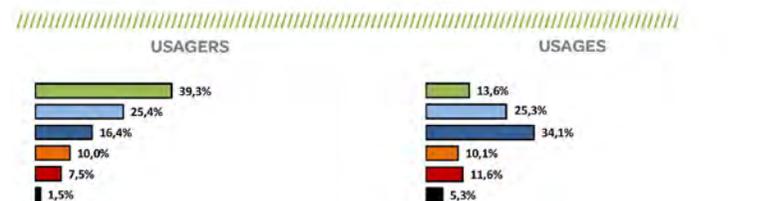
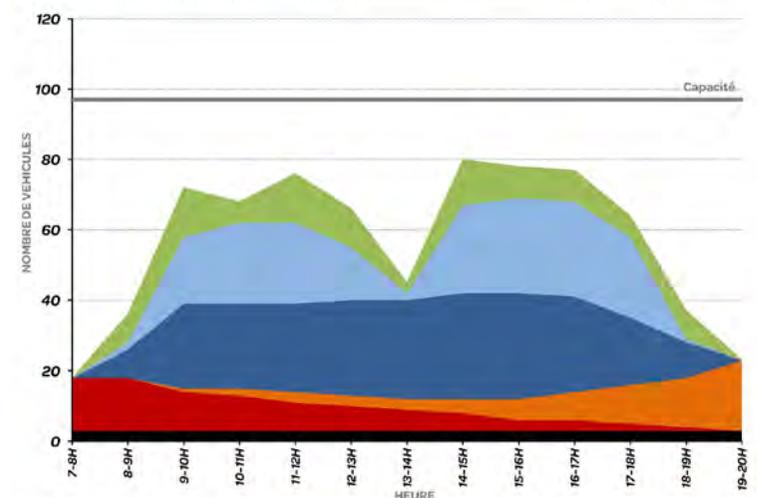
MOBILITES / RESEAUX

Secteur de la «Voie Nouvelle»

Eléments de base Secteur "Voie Nouvelle" - Diagnostic Octobre 2015

Capacité théorique	97	places	
Véhicules vus	201	dont	10 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,1
Par rapport à l'occupation maximale :	2,5
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,5

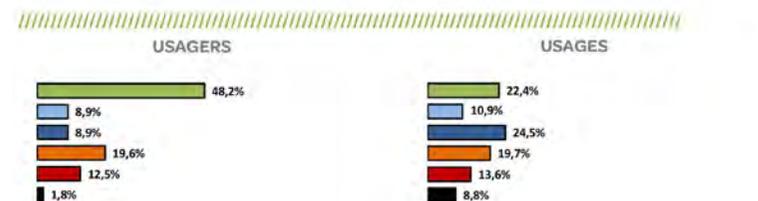
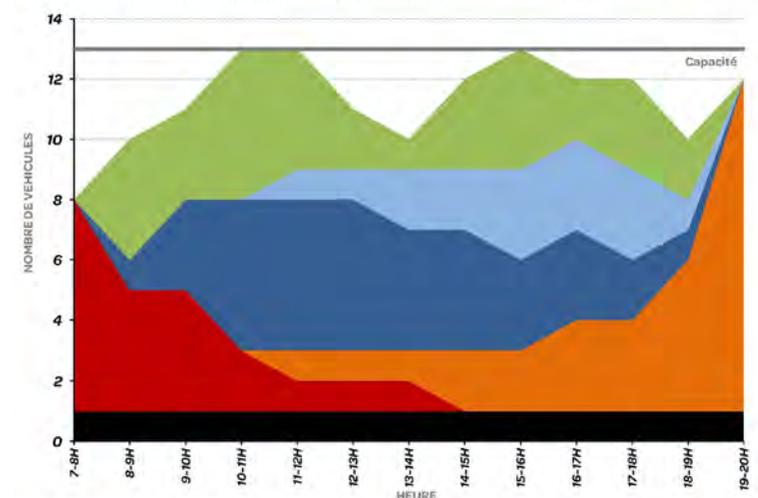
- Véhicules de courte durée (<2 heures)
- Véhicules de moyenne durée (entre 2 heures et 4 heures)
- Véhicules de longue durée (entre 4 heures et 11 heures)
- Véhicules présents à 20 h. et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7 h. et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouses

Secteur Place Neuve

Eléments de base Secteur Place Neuve - Diagnostic Octobre 2015

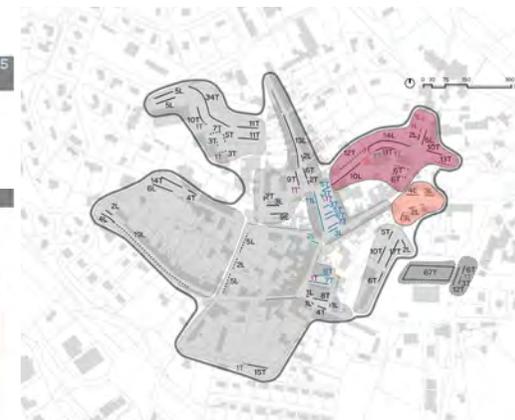
Capacité théorique	13	places	
Véhicules vus	56	dont	12 illicites

Rapport usagers / usages



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,3
Par rapport à l'occupation maximale :	4,3
Par rapport à l'occupation moyenne :	5,0



Points clés

1. L'offre située aux abords de la voie nouvelle est très majoritairement utilisée par les usagers pendulaires. Ce secteur bénéficie de réserve de capacité tout au long de la journée.
2. L'offre située Place Neuve est utilisée par les riverains la nuit puis par les usagers de courte et longue durée en journée. Cette offre est saturée en fin de matinée et en fin d'après-midi.
3. Sur ces secteurs les taux de rotation sont faibles mais conformes à la réglementation.

CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX

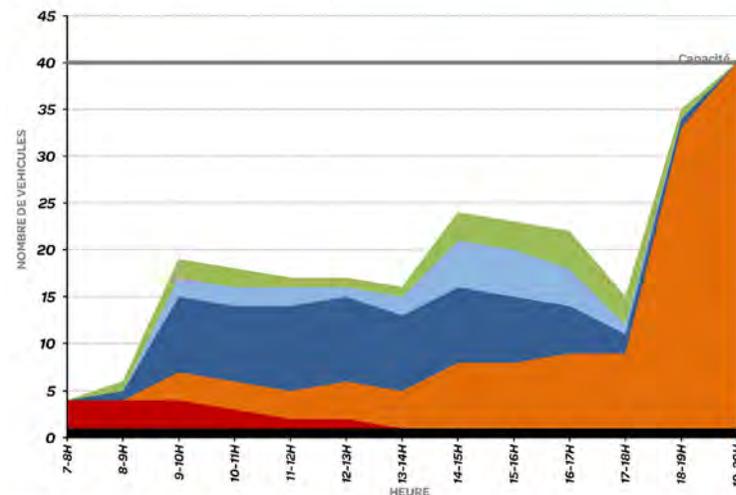
Parking de la Mairie

Éléments de base Parking de la Mairie - Diagnostic Octobre 2015

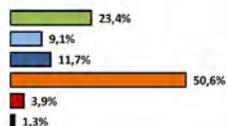


Capacité théorique 40 places
 Véhicules vus 77 dont 1 illicites

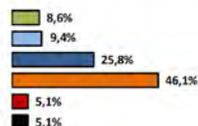
Rapport usagers / usages



USAGERS



USAGES

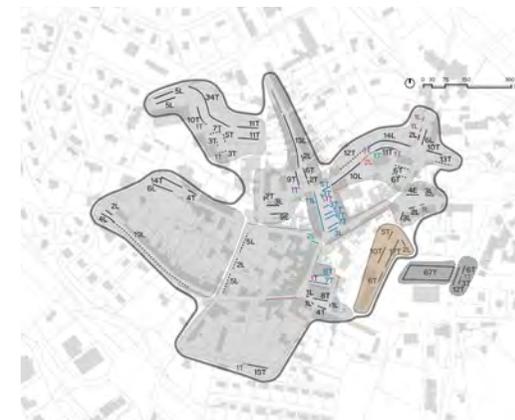


Taux de rotation



Par rapport à la capacité théorique : 1,9
 Par rapport à l'occupation maximale : 1,9
 Par rapport à l'occupation moyenne : 3,9

- Véhicules de courte durée (<2 heures)
- Véhicules de moyenne durée (entre 2 heures et 4 heures)
- Véhicules de longue durée (entre 4 heures et 11 heures)
- Véhicules présents à 20 h. et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7 h. et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouses



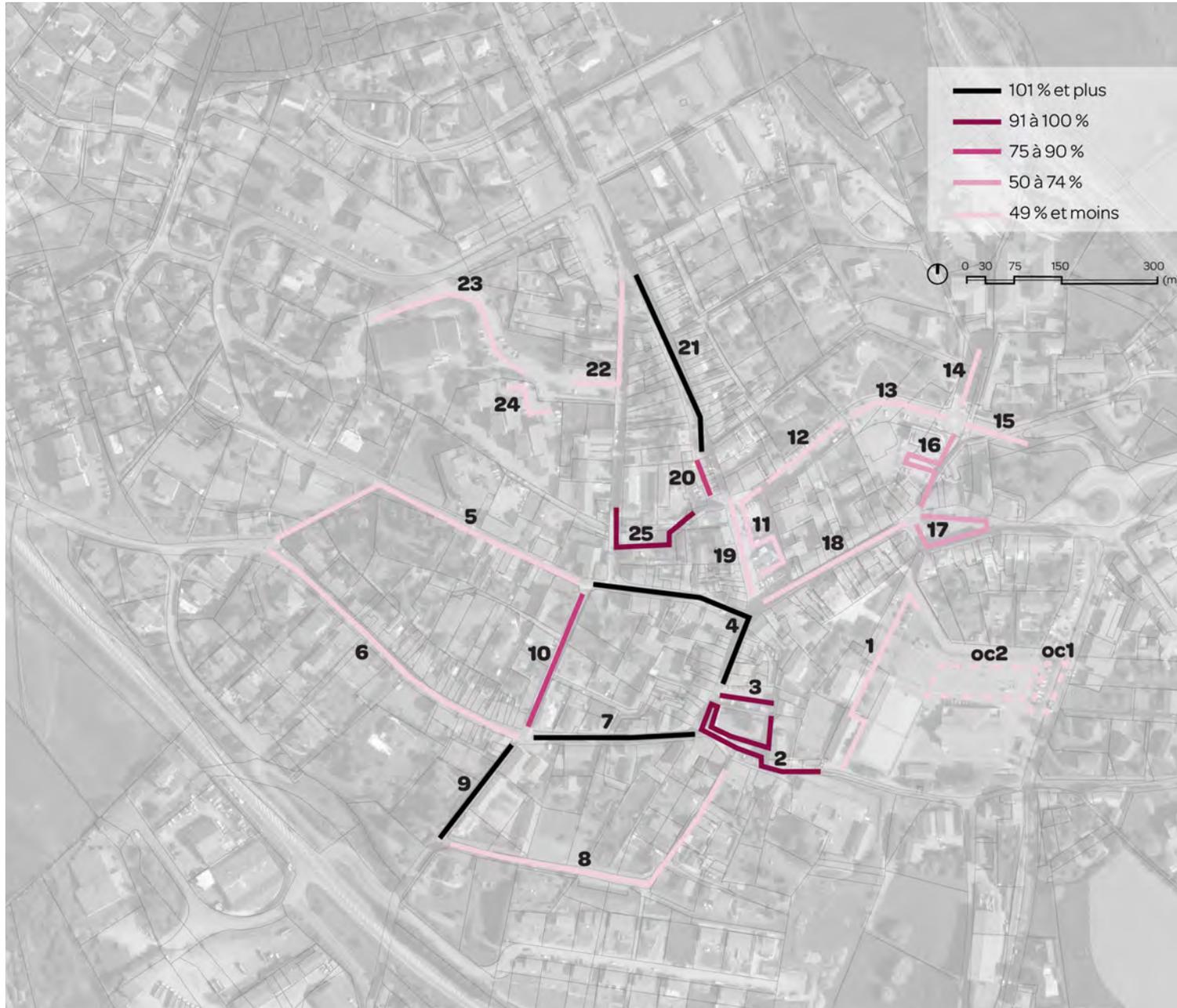
Points clés

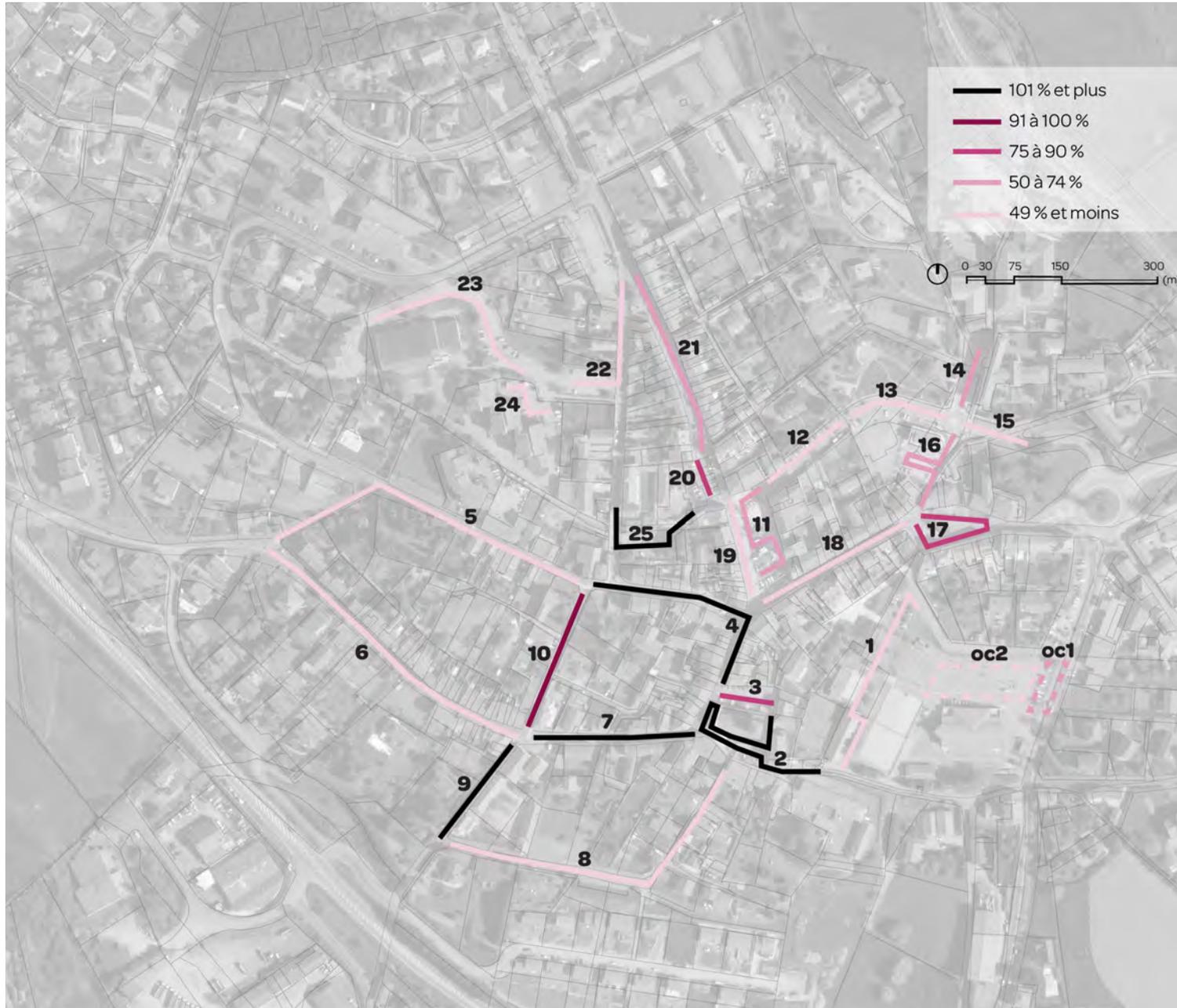
1. L'offre située à l'Est de la mairie (jardins de la mairie) est majoritairement utilisée par des usagers pendulaires.
2. Le pic de fréquentation de fin de journée met en évidence le caractère occasionnel et fort de son occupation lors d'évènements (conseil municipal, réunion à la salle communale,...).
3. Mise à part ces pics, l'offre bénéficie de réserve de capacité sur ce secteur.

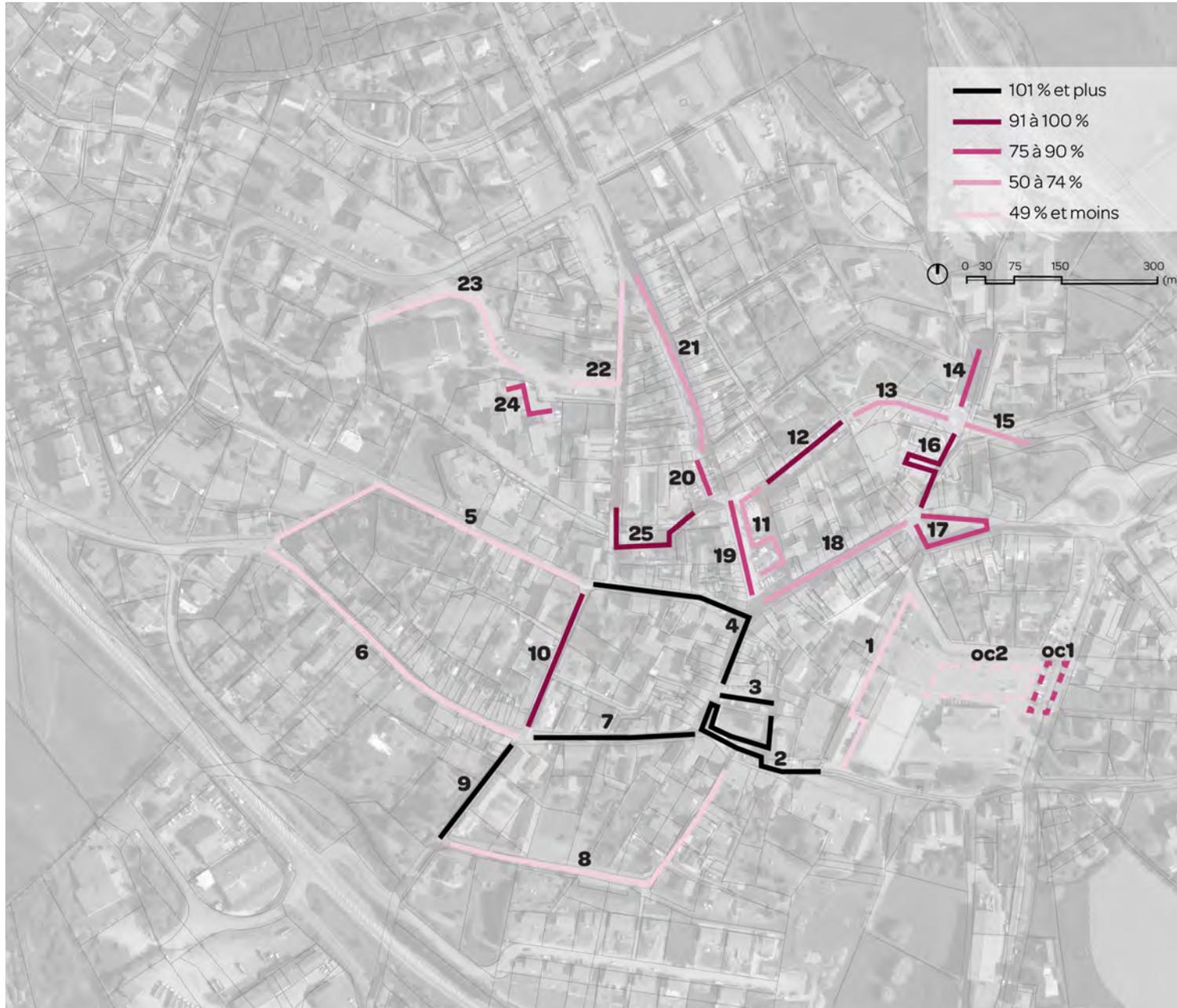
CONTEXTE

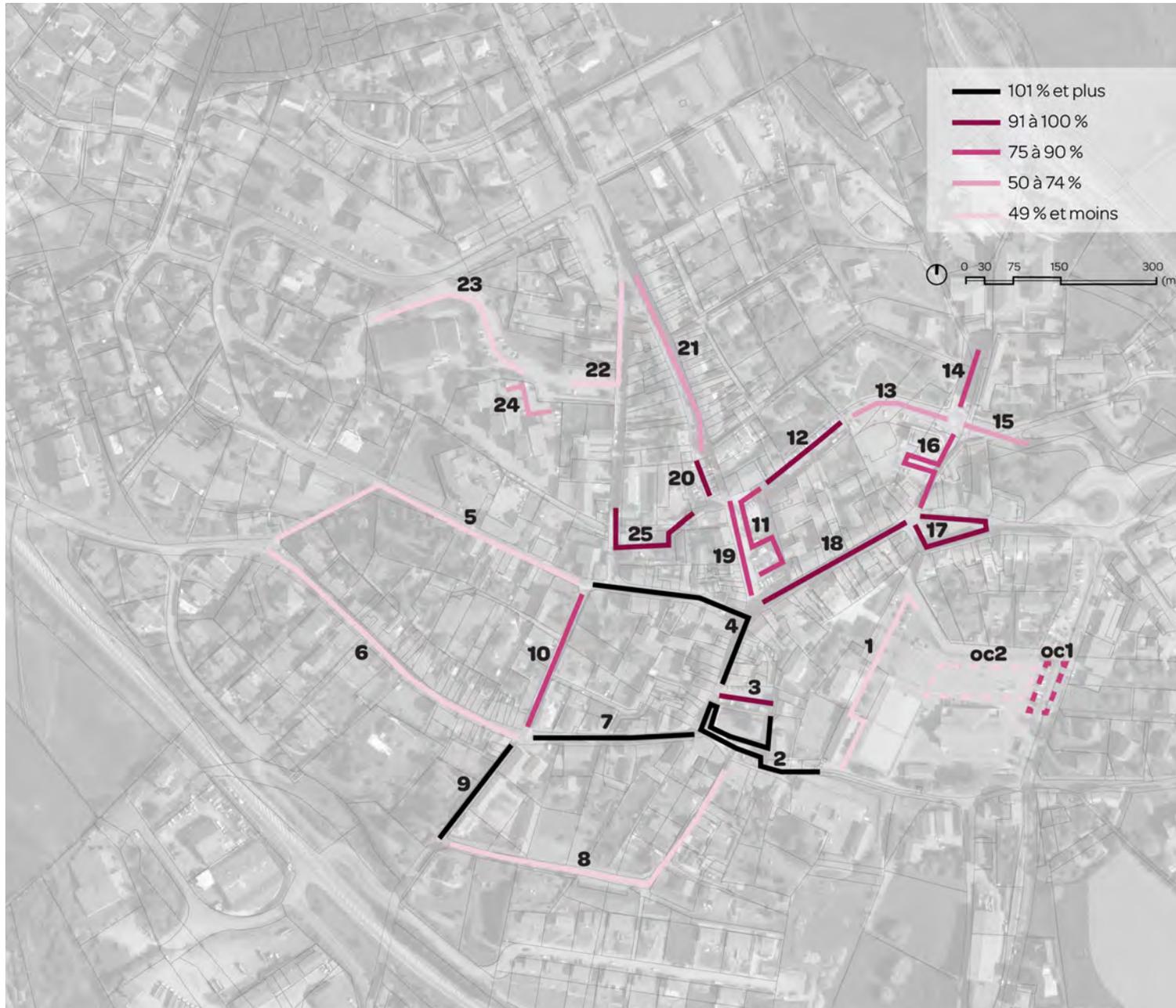
URBANISME/PAYSAGE

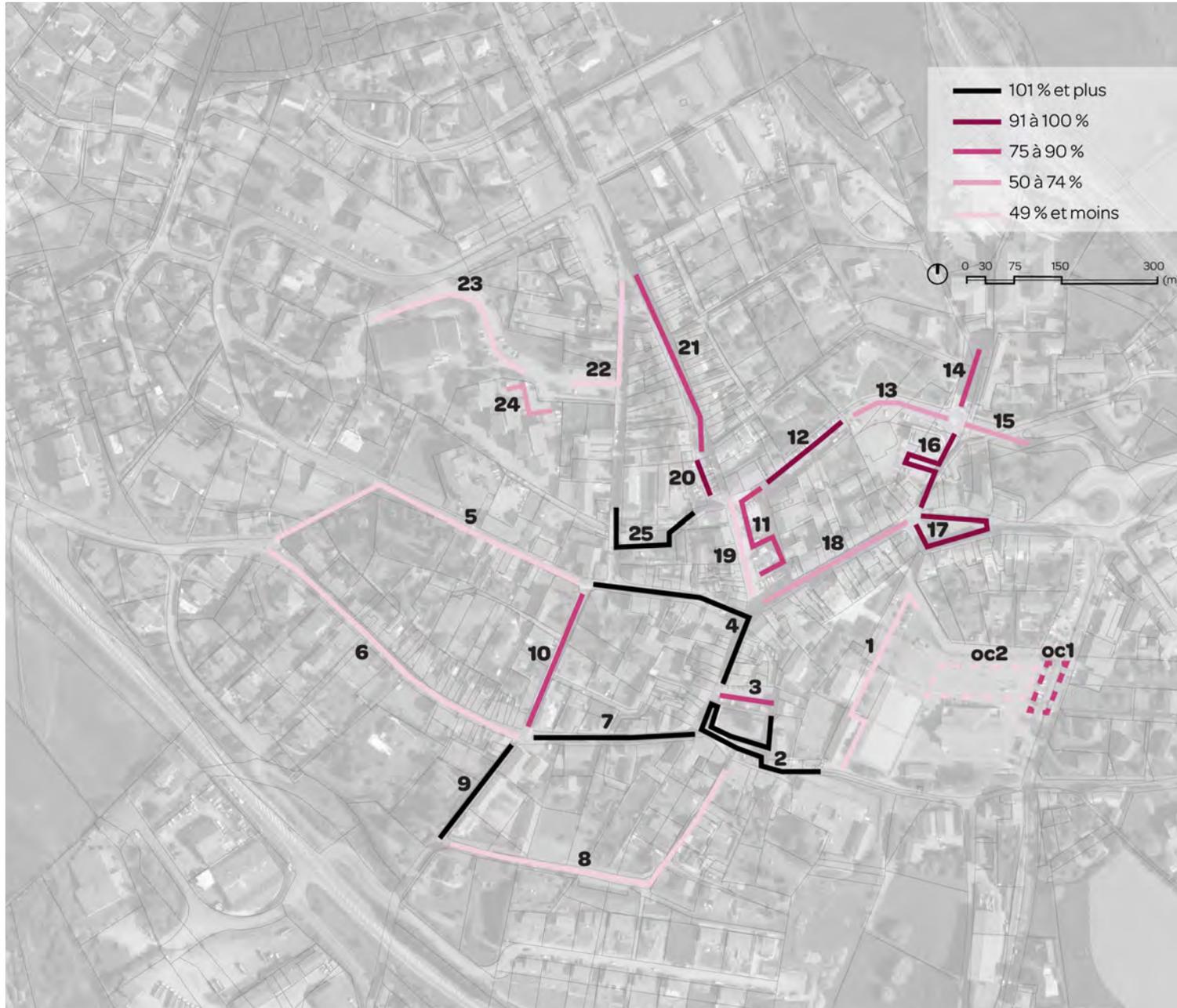
MOBILITES / RESEAUX

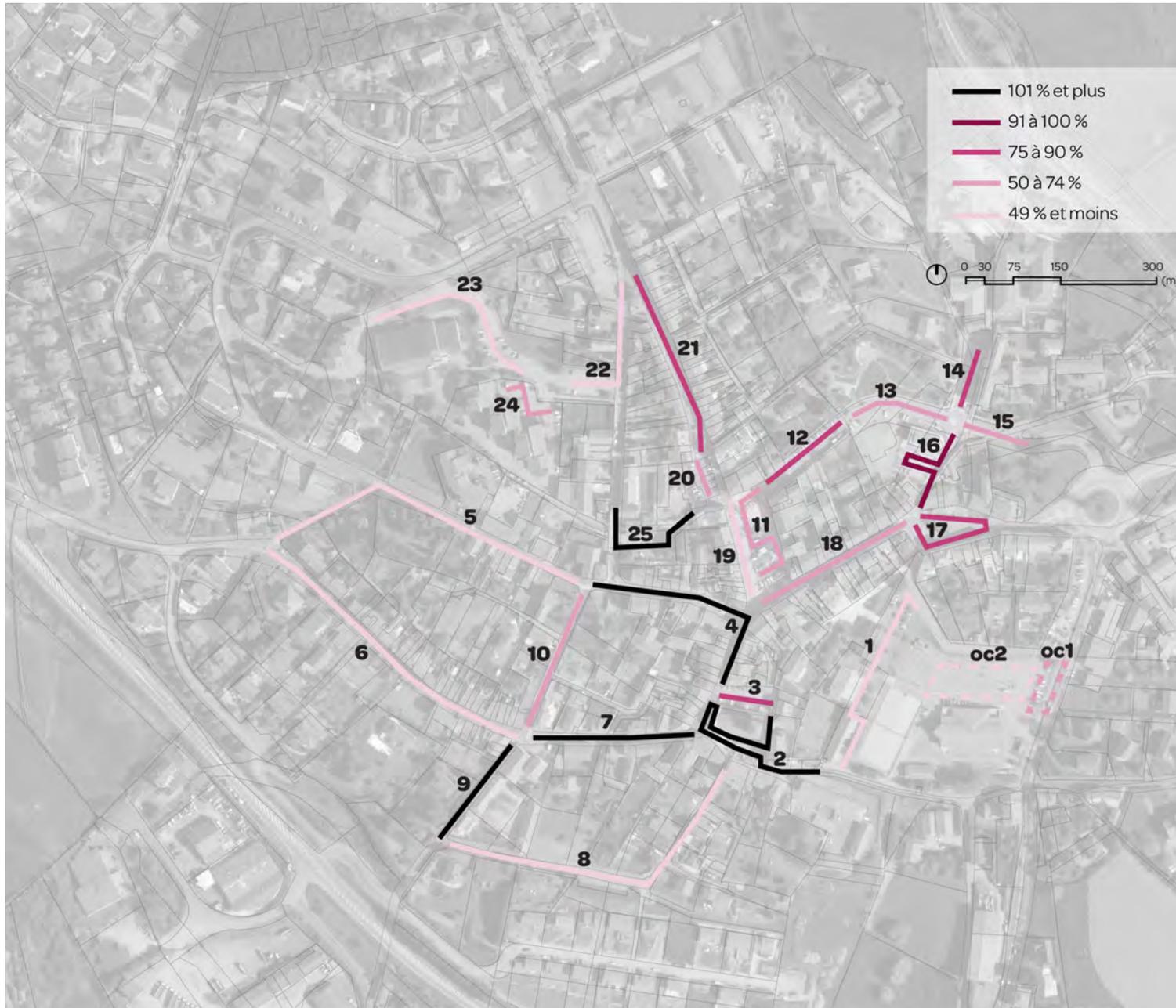








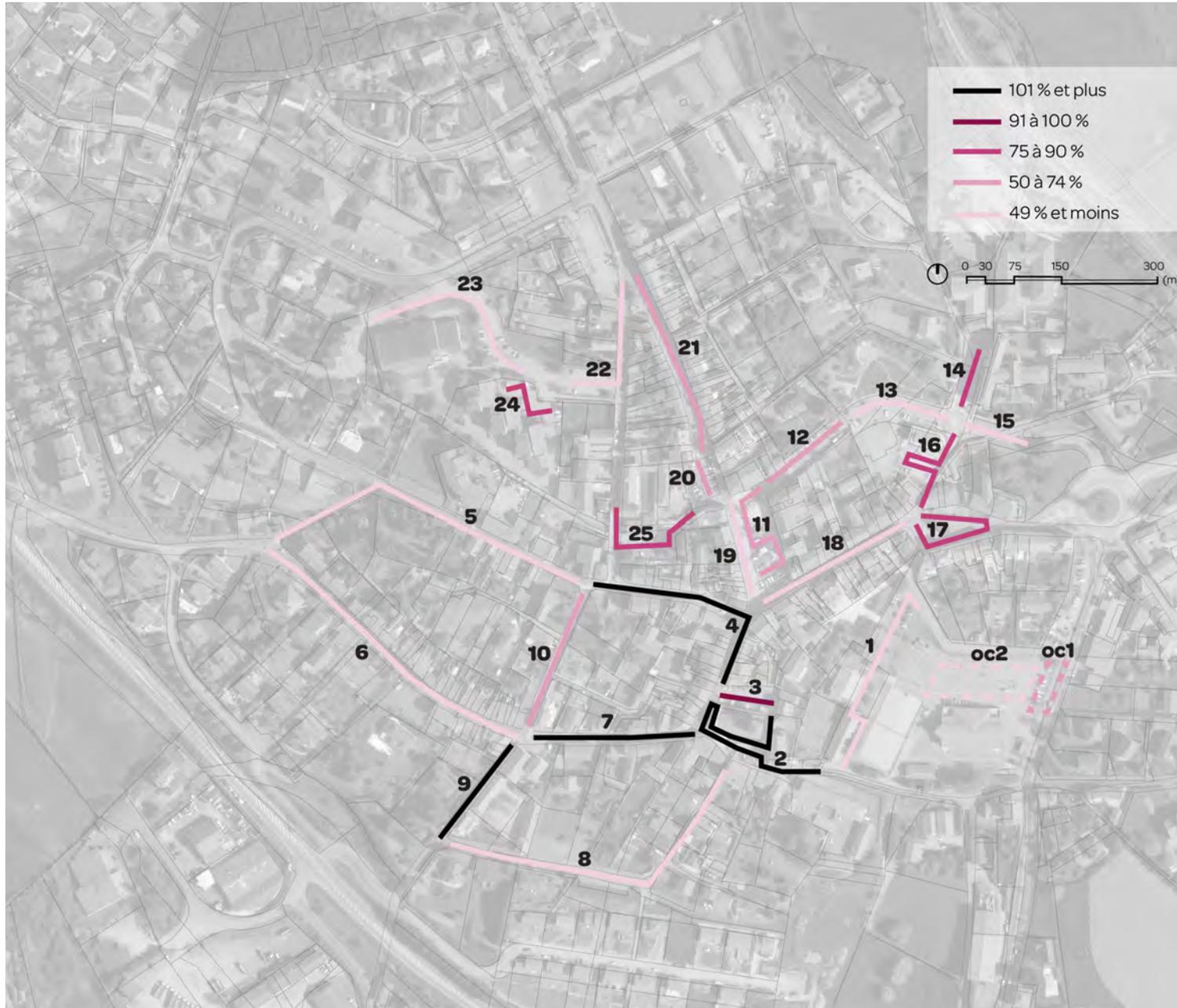




CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

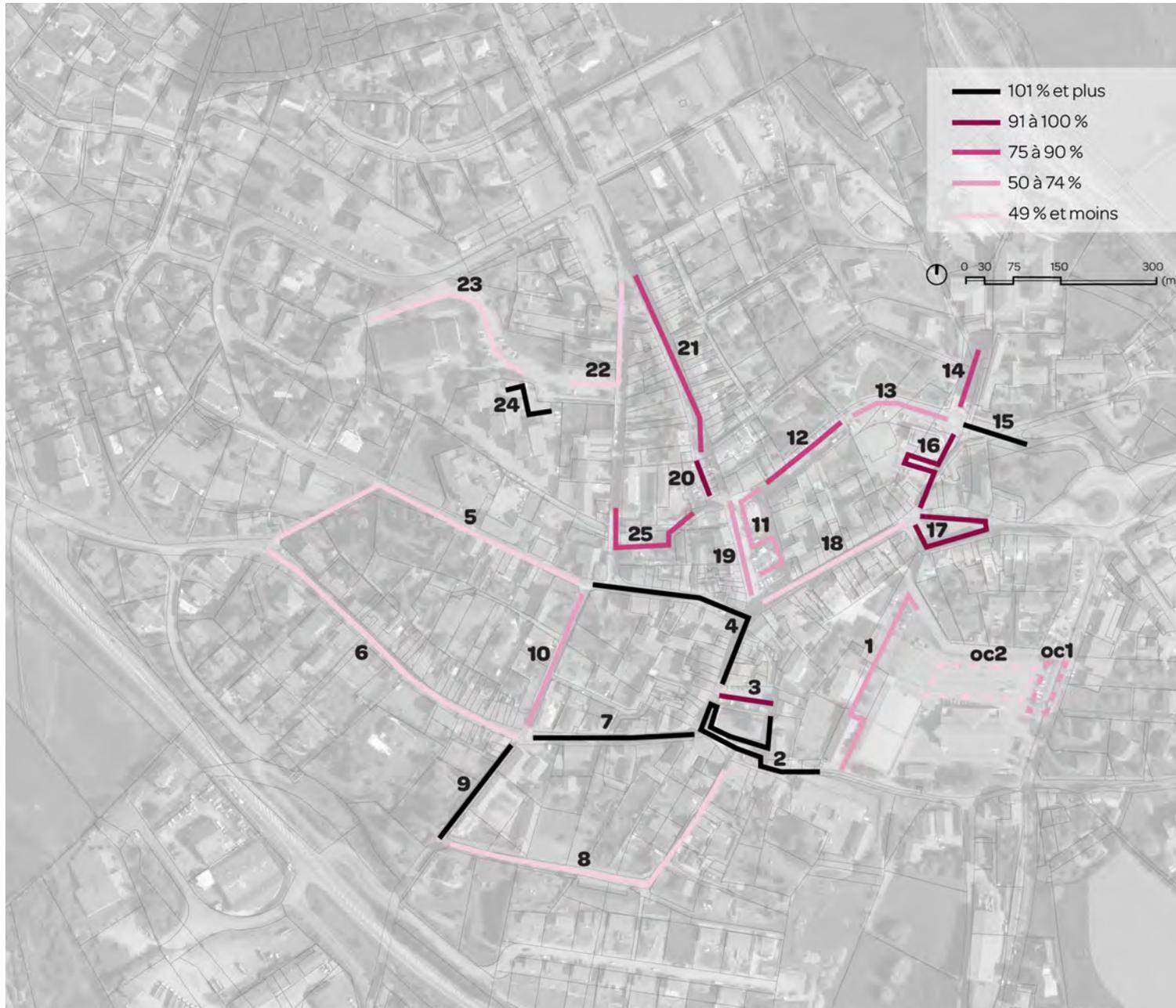
MOBILITES / RESEAUX

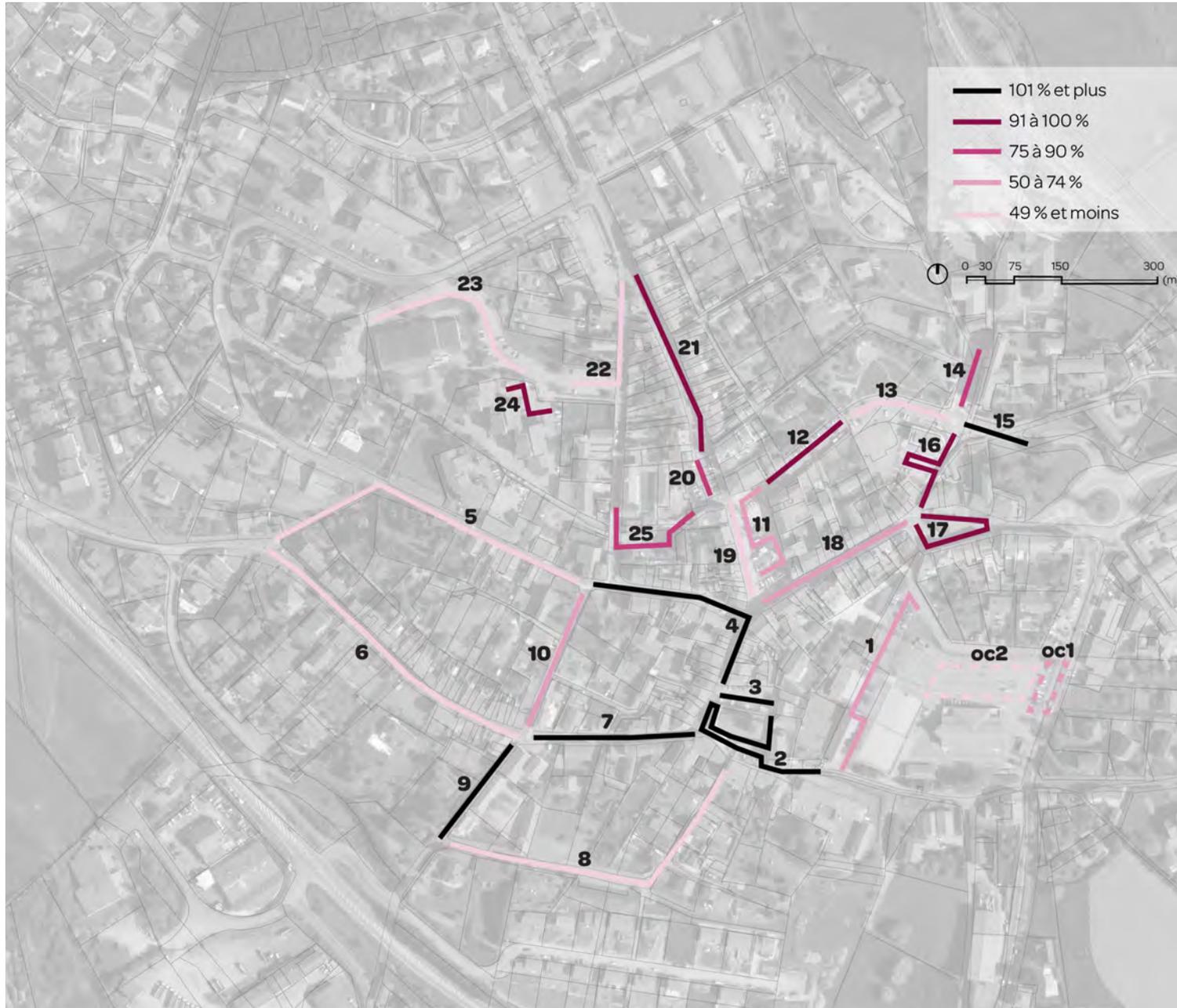


CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX

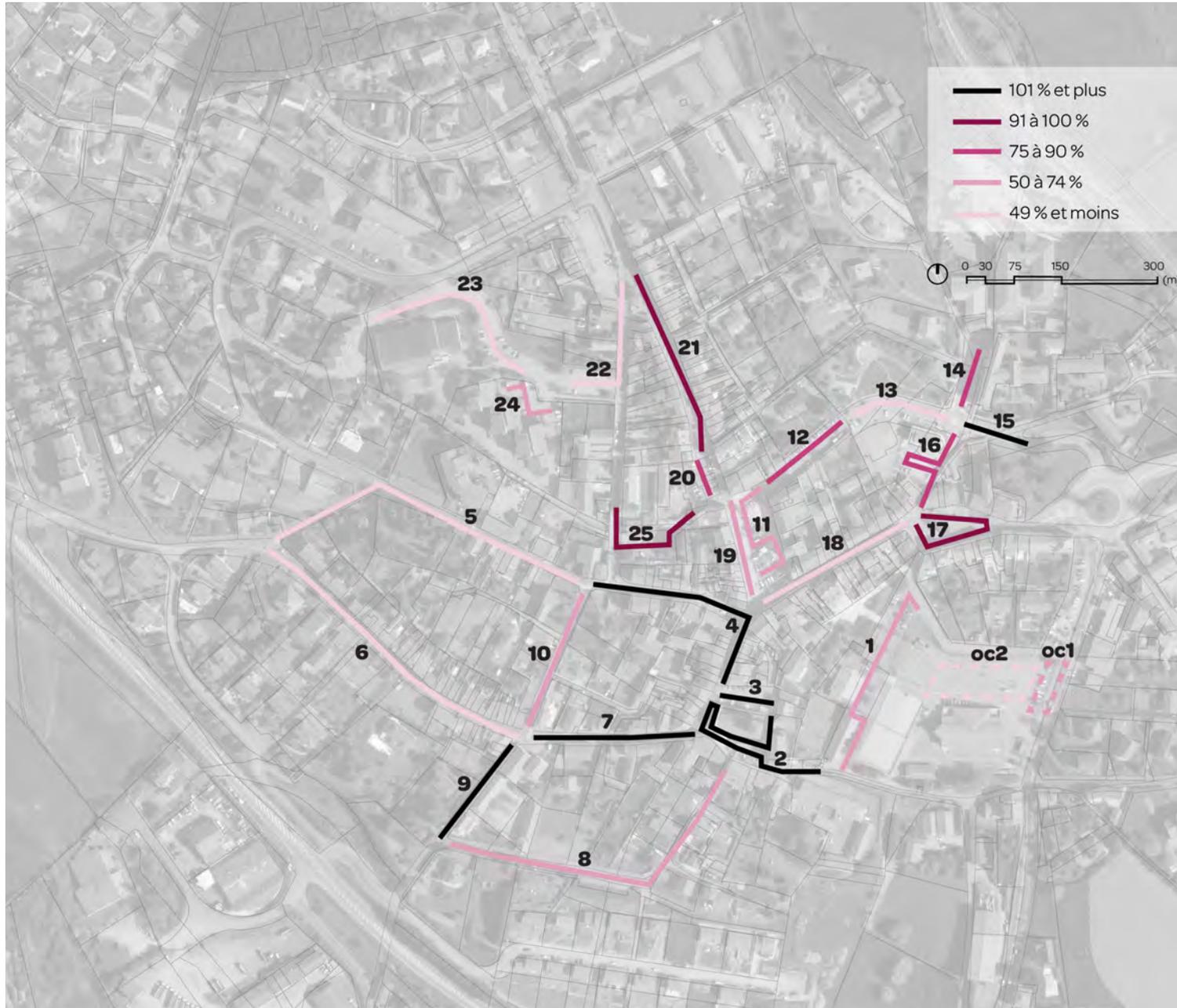


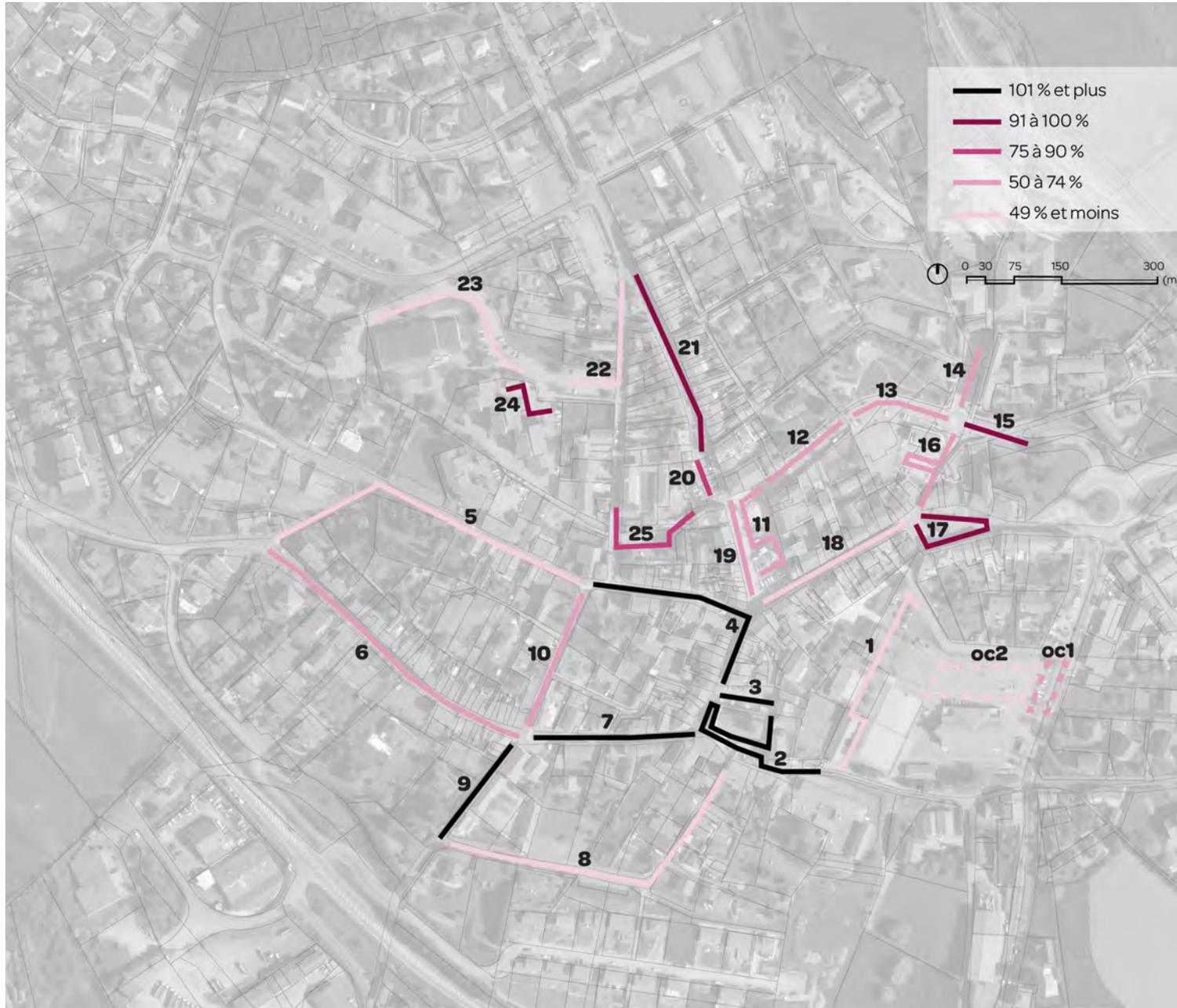


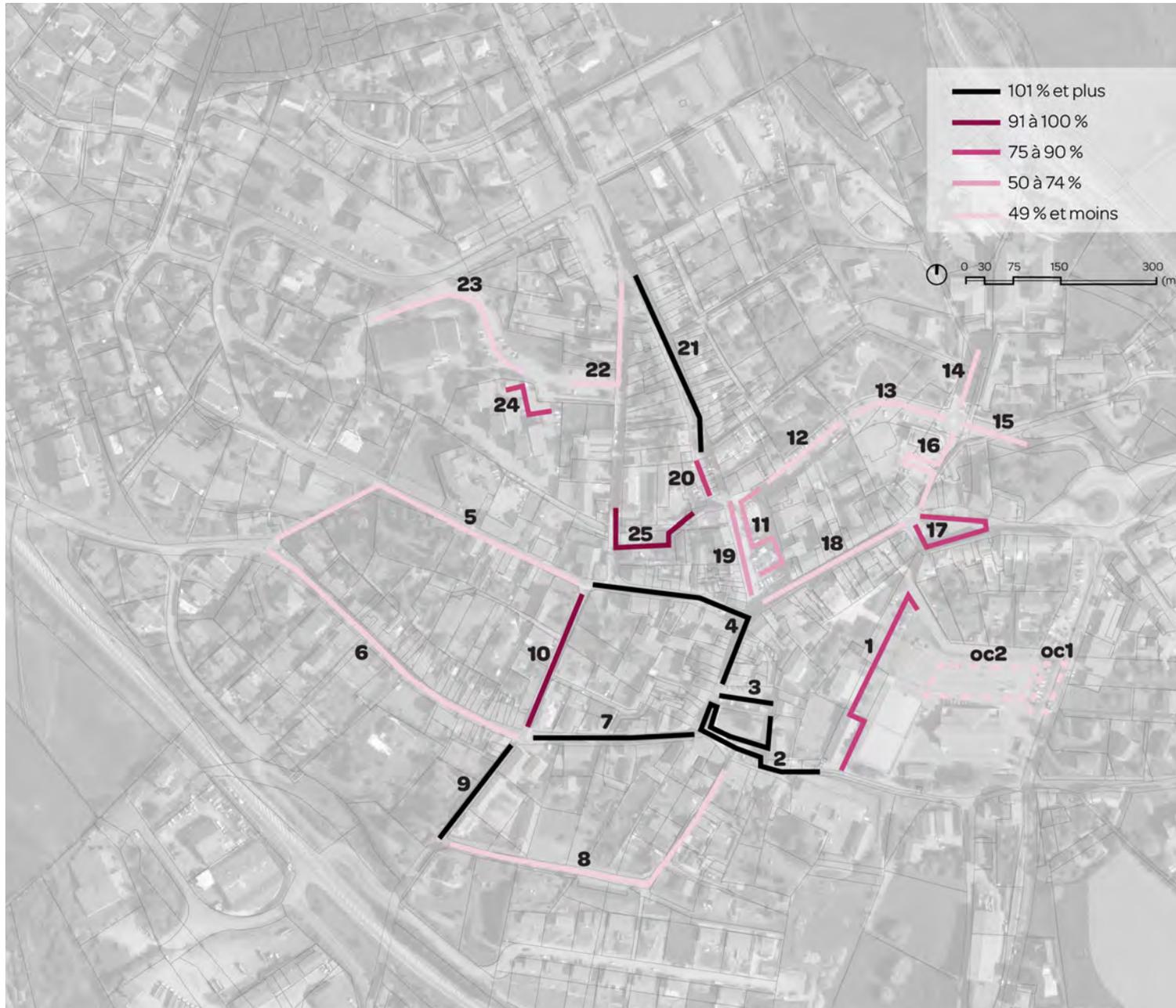
CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



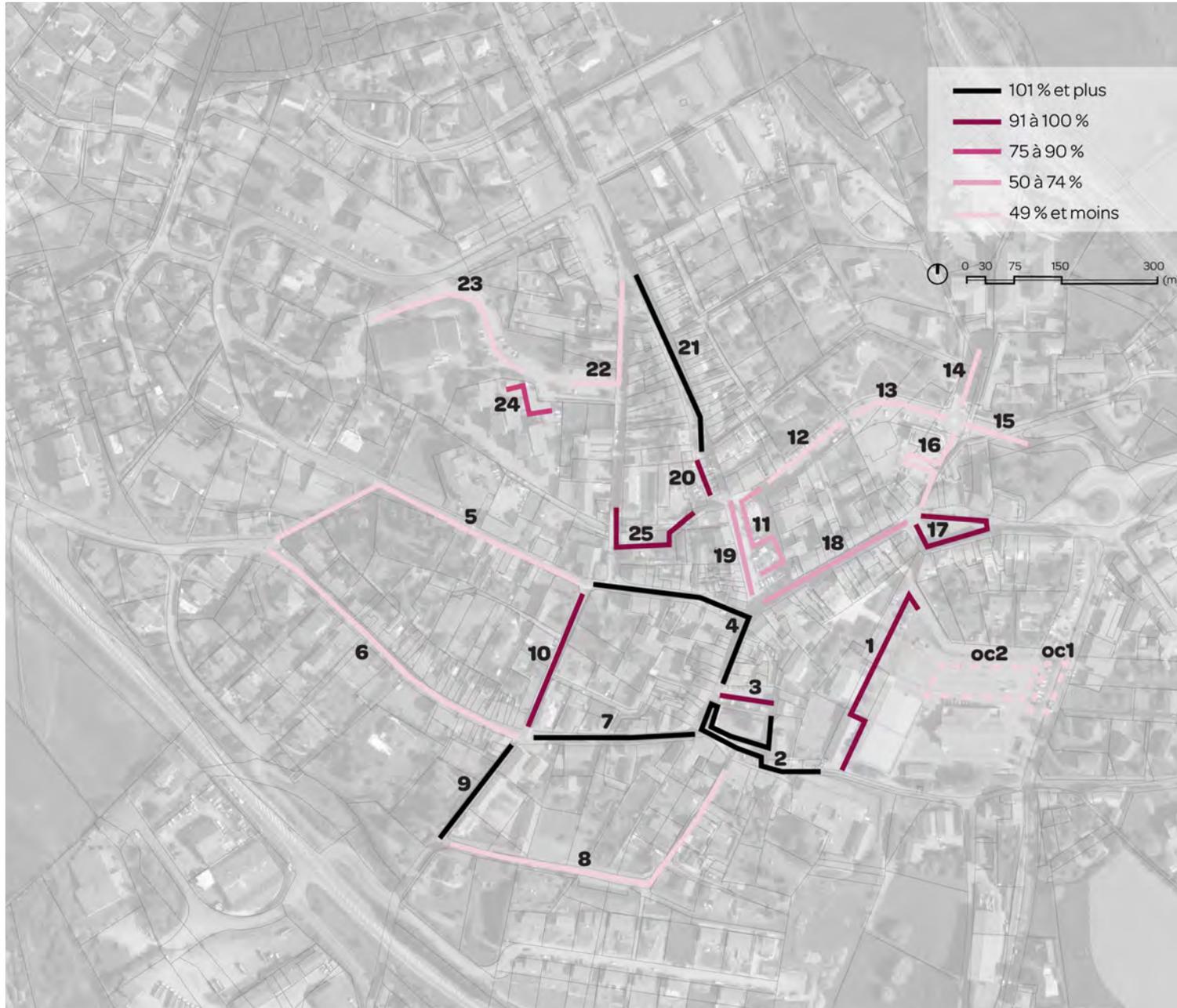




CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



CONTEXTE

URBANISME/PAYSAGE

MOBILITES / RESEAUX



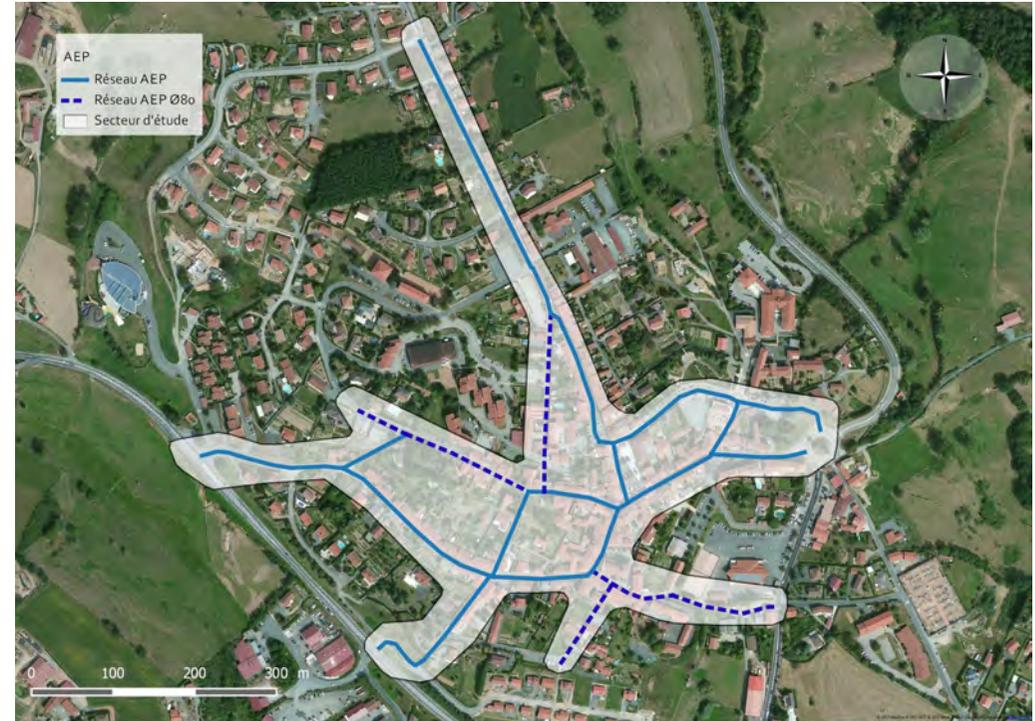
Réseaux secs

1. Réseaux aériens

Certains secteurs du village, en majorité sur la partie Est, présentent des réseaux aériens, principalement de l'éclairage public et EDF. C'est le cas entre autres de la rue de Lyon, de rue de la Cour Denis, ou de la rue de l'Église. Le réseau Orange est en quasi-totalité enfoui sur le secteur d'étude.

2. Gaz

La quasi-totalité de la zone étudiée est couverte par le réseau GRDF. La conduite principale (PE 125) passe par l'entrée Ouest, puis par la rue de la grange Thival et la rue de la Côte Pinay.



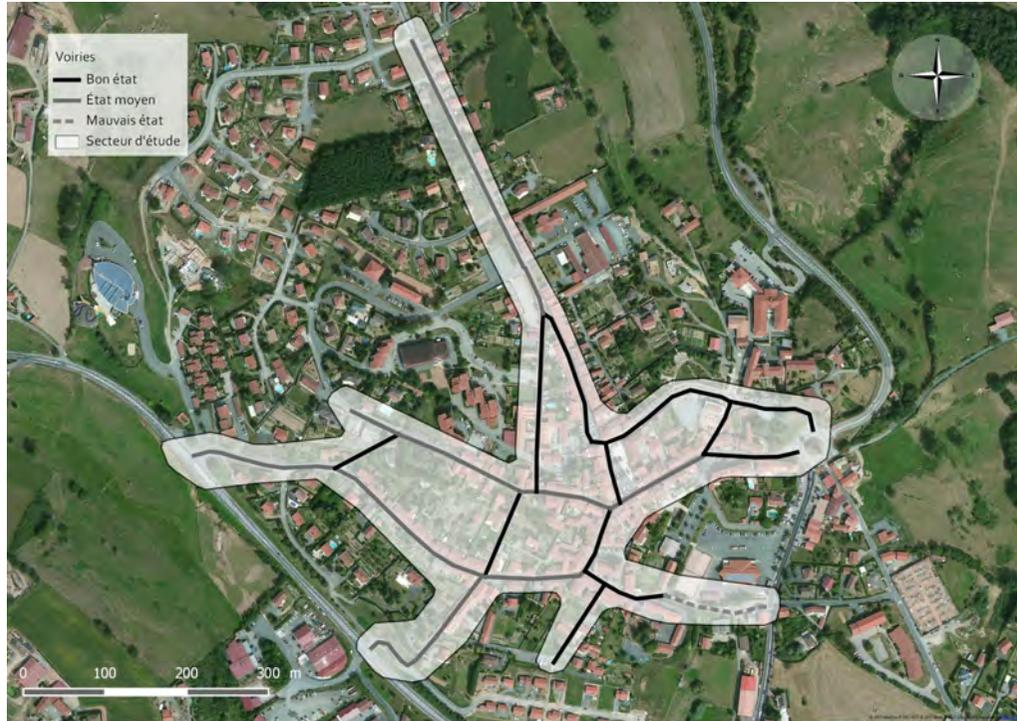
Réseaux humides

1. AEP

Sur l'ensemble du secteur d'étude, la quasi-totalité du réseau AEP est constitué de fonte grise ou de fonte ductile, plus marginalement en PVC, mais pas dans les rues principales. Les diamètres rencontrés sont Ø80, Ø100, Ø150 et Ø250. Sur certains secteurs (rues de la Grange Thival et de l'Église), la présence de réseaux hors service laisse penser que certains linéaires ont été réaménagés. La priorité devra sans doute se porter sur le remplacement des Ø80, notamment pour la protection incendie.

2. Assainissement

Sur une grande partie du village, le réseau d'assainissement est unitaire, et en partie vétuste. Des phénomènes de surcharge et de déverse apparaissent sur au minimum un secteur du village (rue de la Côte Pinay).



Voiries

L'état des voiries sur le secteur d'étude est globalement moyen à satisfaisant, mais l'endommagement particulier de la rue de la Côte Pinay rend sa réfection prioritaire. Certains revêtements ne présentent pas d'usure critique, mais leur remplacement à moyen terme est essentiel.



Eclairage public

Différents types d'éclairage sont présents sur le secteur. Ceux-ci peuvent-être catégorisés de la manière suivante :

- Éclairage fonctionnel
- Éclairage 2ème génération type « crose verte »
- Éclairage dernière génération type « feuille de laurier »

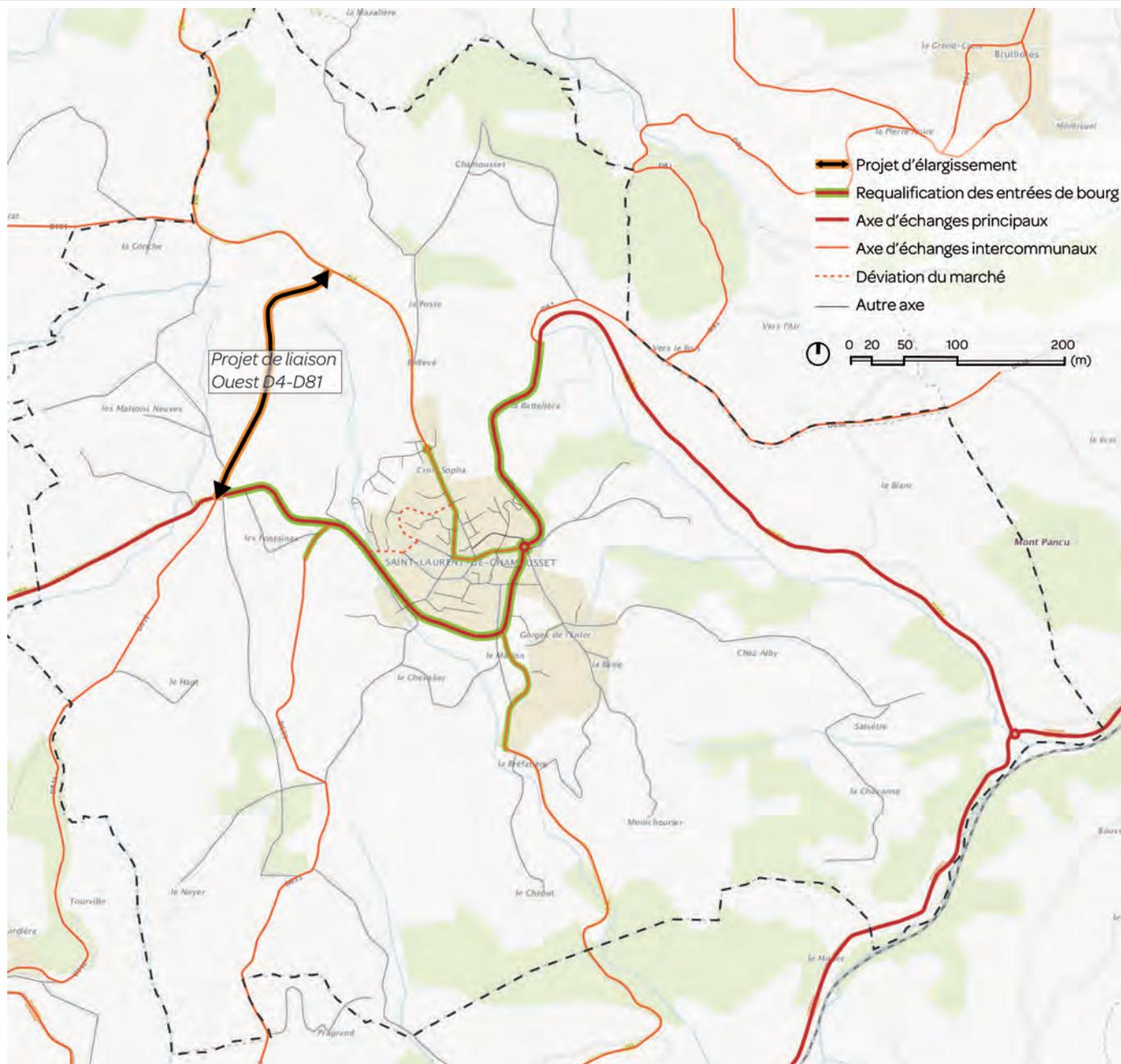
Le remplacement des mâts d'éclairage fonctionnel, en particulier sur la sortie Nord du village, doit être prioritaire. Il en va de même pour les quelques « ballons lumineux » présents sur la zone.



Différents types d'éclairage présents sur le secteur d'étude

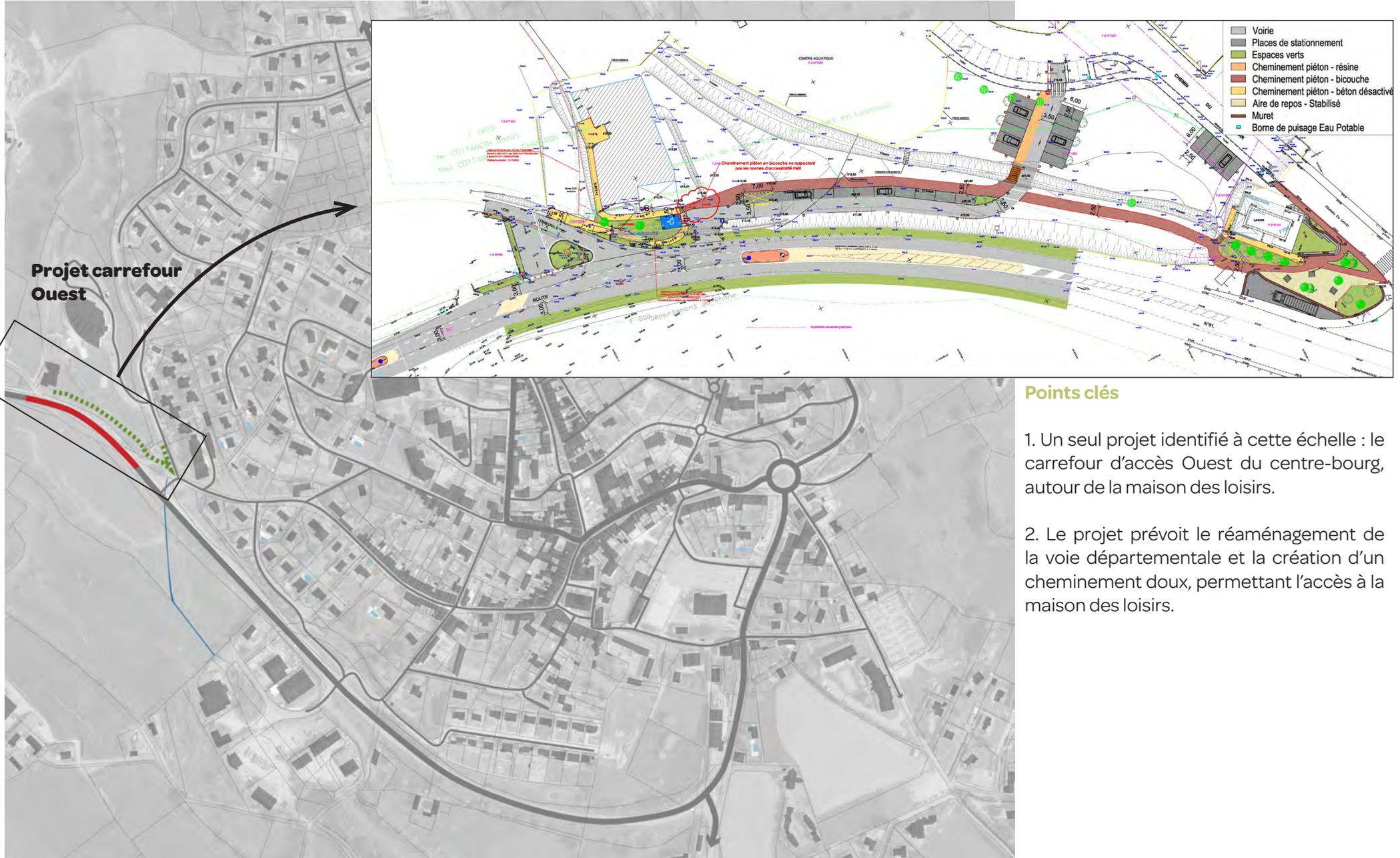
2

PROJETS SYNTHESE/ENJEUX



Points clés

1. Le projet de déviation vise à soulager le centre-bourg du trafic de transit des poids-lourds.
2. Ce projet n'a pas vocation à détourner l'ensemble du trafic des véhicules légers dont la présence en centre-ville n'est pas incompatible avec l'apaisement des voiries (par l'aménagement et la réglementation). Cette présence est nécessaire pour la vitalité des commerces de proximité.
3. Ce projet fait actuellement l'objet d'une réflexion portée par la maison du Rhône. Le résultats de cette réflexion seront intégrés au présent travail au fur et à mesure de son avancement.



DIAGNOSTIC

ENJEUX

Urbanisme :

- Un territoire rural dynamique à proximité d'une région urbaine dynamique : nombre d'habitants, d'actifs et d'emplois et hausse.
- Un centre-bourg qui comprend un nombre important et une diversité d'équipements, commerces et services en lien avec son statut de pôle de proximité au sein des Monts du Lyonnais.
- Des pôles générateurs dispersés dans le centre-bourg, et des pôles de loisirs un peu excentrés
- Une topographie très marquante dans la structure urbaine de village perché.

Urbanisme :

- Assurer une bonne accessibilité automobile du territoire tout en favorisant les modes doux pour les déplacements courts intra-bourg.
- Assurer des liaisons sécurisées pour tous les modes de transport au sein du bourg et en lien avec les principaux secteurs d'équipements et de commerces (centre-ancien, écoles, équipements sportifs...).
- Mettre en valeur les commerces, services et équipements.
- Favoriser un développement urbain compact dans et autour du centre-bourg.

Paysage et espaces publics :

- Une topographie qui ouvre des perspectives sur le Grand Paysage (vues larges et percées) et qui génère 2 types de voies : parallèles aux courbes de niveaux et perpendiculaires (voies très pentues)
- Un tissu ancien dense avec peu d'espace extérieur dans le centre-bourg et générant un besoin d'espace public
- Des espaces publics largement occupés par le stationnement malgré leur potentiel
- De nombreux animations et marchés.

Paysage et espaces publics :

- Participer à la mise en valeur du cadre de vie et à l'amélioration de l'ambiance du centre-ancien.
- Mettre en valeurs la relation du bourg au Grand Paysage (vues, présence de la végétation...)
- Optimiser les espaces publics et valoriser leur potentiel, tout en assurant leur fonctionnalité (stationnement, accueil de marchés...)
- Mettre en connexion ces espaces publics

Voirie et flux :

- Le réseau routier de la commune est structuré par les RD81 et RD4 qui se croisent à l'Est du secteur d'étude.
- La RD4 traverse le centre-bourg. La présence de cette voie principale, à double sens, au cœur du village impose des aménagement de voiries adaptés à ce statut : croisement de deux PL.
- En dépit des affectations actuelles de l'espace public (au profit des transports motorisés) ces aménagements ne sont pas satisfaisants pour les PL : croisement impossible en courbe,...).
- Les cheminements piétons ne sont pas satisfaisants en centre-ville.

Voirie :

- La remise en cause du passage fréquent des PL en transit dans le centre-bourg par le projet de déviation permet de réinterroger le statut de l'axe rue de Lyon - rue de la Cour Denis.
- En lien avec la future hiérarchie du réseau, par l'aménagement et la réglementation des voies, améliorer la sécurité et le confort des liaisons piétonnes internes et inter-quartier.
- Maintenir les facilités d'accès actuelles pour tout les modes de transports au centre-ancien (commerces, services, prise en compte des besoins de livraison).
- Continuer le développement du réseau cyclable sur les voies principales.

Transports collectifs :

- Les deux principaux arrêts de la commune sont situés à l'Est du centre-bourg.

Transports collectifs :

- Assurer des liaisons sécurisées vers les arrêts de transport en commun.

Stationnement :

- L'offre est nettement plus importante que la demande.
- La zone bleue de la Place du Plâtre fonctionne très bien.
- Les secteurs Sud sont saturés.

Stationnement :

- Maintenir et valoriser l'offre de stationnement pour les usagers de courte durée en centre-ville.
- Répondre à la saturation des secteurs Sud en proposant une offre adaptée au besoins (longue durée, résidents et dépose école notamment).