

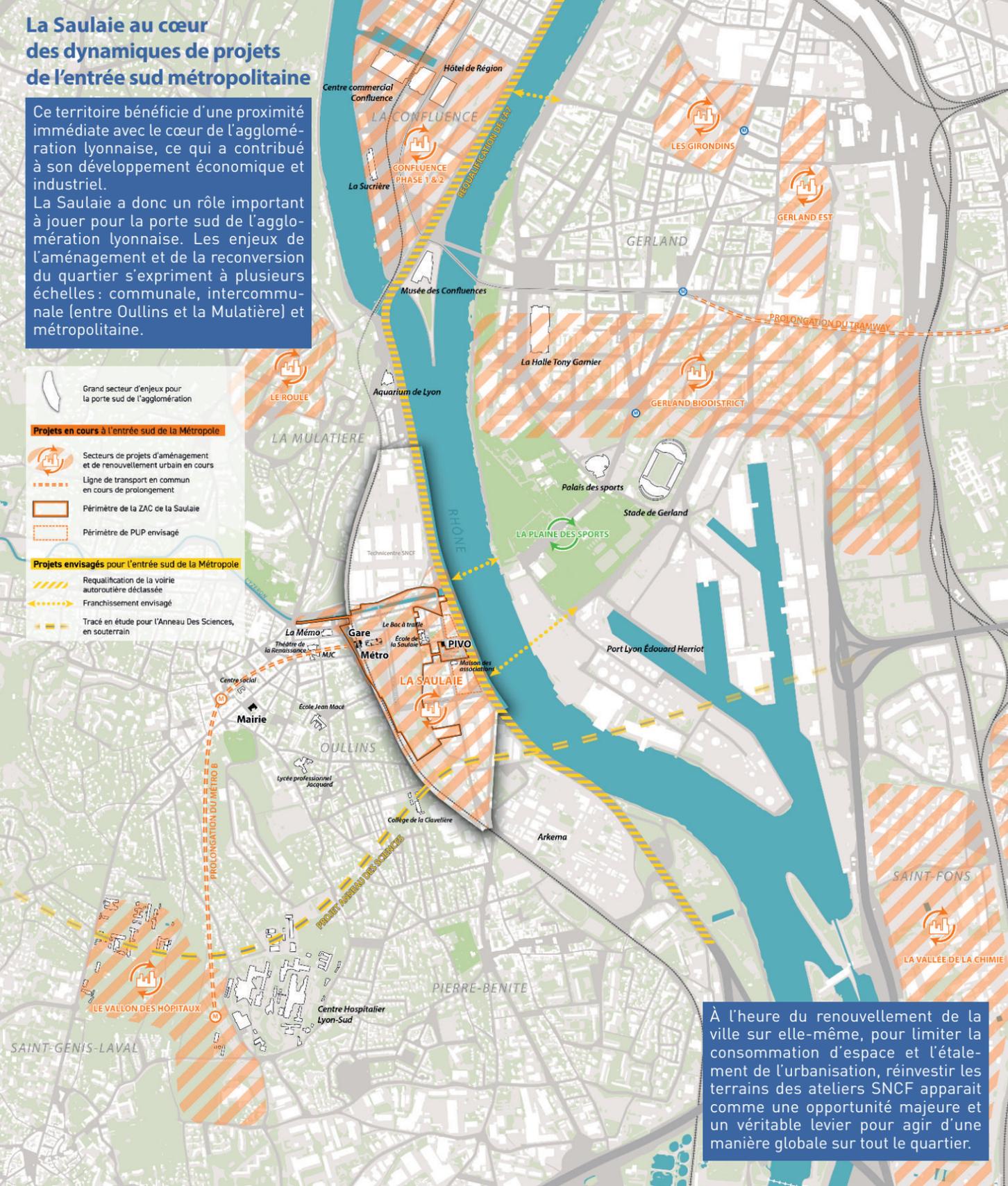
## La Saulaie au cœur des dynamiques de projets de l'entrée sud métropolitaine

Ce territoire bénéficie d'une proximité immédiate avec le cœur de l'agglomération lyonnaise, ce qui a contribué à son développement économique et industriel.

La Saulaie a donc un rôle important à jouer pour la porte sud de l'agglomération lyonnaise. Les enjeux de l'aménagement et de la reconversion du quartier s'expriment à plusieurs échelles : communale, intercommunale (entre Oullins et la Mulatière) et métropolitaine.

- Grand secteur d'enjeux pour la porte sud de l'agglomération
- Projets en cours à l'entrée sud de la Métropole**
  - Secteurs de projets d'aménagement et de renouvellement urbain en cours
  - Ligne de transport en commun en cours de prolongement
  - Périmètre de la ZAC de la Saulaie
  - Périmètre de PUP envisagé

- Projets envisagés pour l'entrée sud de la Métropole**
  - Requalification de la voirie autoroutière déclassée
  - Franchissement envisagé
  - Tracé en étude pour l'Anneau Des Sciences, en souterrain



À l'heure du renouvellement de la ville sur elle-même, pour limiter la consommation d'espace et l'étalement de l'urbanisation, réinvestir les terrains des ateliers SNCF apparaît comme une opportunité majeure et un véritable levier pour agir d'une manière globale sur tout le quartier.

## Un quartier, des mobilités

### Comprendre

# La Saulaie

## les enjeux de demain



Le territoire de La Saulaie intégrera les objectifs de la ville des courtes distances afin de favoriser une mobilité adaptée à l'échelle de ce quartier et privilégier une vie de proximité. Le projet de renouvellement urbain porté par la Métropole de Lyon et la ville d'Oullins s'emploiera à développer des solutions de mobilité accessibles à tous et des parcours modes doux (piétons, cycles...) seront développés dans le quartier, pour faciliter les déplacements quotidiens. Les nouvelles voiries s'appuieront sur le réseau existant et seront hiérarchisées afin de permettre l'apaisement du cœur résidentiel du quartier.

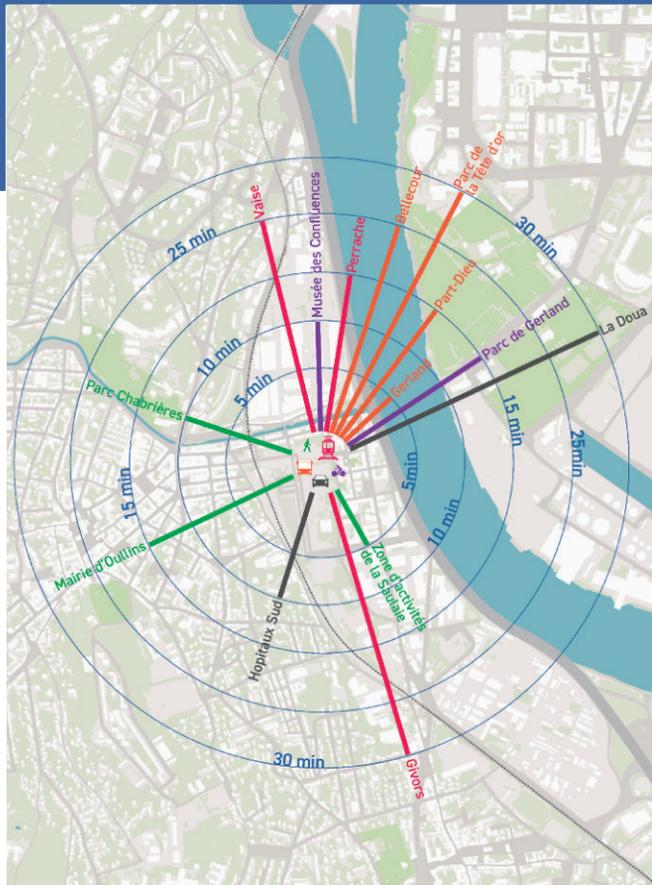
Les grandes infrastructures ont façonné l'histoire de La Saulaie, apportant autant de bénéfices que de contraintes pour le quartier.

La voie ferrée, l'autoroute A7 (qui sera amenée à se transformer depuis qu'elle a été officiellement déclassée) et la station de métro rendent le quartier très accessible et donnent aux habitants d'importantes facilités de déplacements. Mais elles engendrent des contraintes locales : coupures avec le fleuve et le centre-ville d'Oullins, nuisances sonores et pollution de l'air. L'arrivée de la ligne B permet à Oullins de faire partie des quatre communes de l'agglomération, autres que Lyon, qui sont aujourd'hui desservies par le métro. La Saulaie bénéficie donc d'une accessibilité remarquable grâce au pôle multimodal développé par la Métropole de Lyon (train, métro, bus) et à l'autoroute A7 (récemment déclassée). Actuel terminus de la ligne B, la station Gare d'Oullins attire une population importante qui dépasse les frontières communales. D'importants parkings utilisent beaucoup d'espace au sol. Les rues de La Saulaie reçoivent également du stationnement d'usagers du pôle multimodal. Cette situation va évoluer avec le prolongement du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud.

Le réseau de voiries du quartier est structuré par des voies principales qui répondent à des déplacements d'agglomération, des voies secondaires qui relient les différents quartiers de la commune et des voies de proximité en sens unique qui irriguent le cœur de La Saulaie. Cette hiérarchie de voirie est bénéfique car elle permet de limiter les nuisances au cœur du quartier résidentiel.

Aujourd'hui, la place de la voiture reste prépondérante. Mais des cheminements piétons dédiés et sécurisés ont été mis en place et l'évolution de la place de la voiture est en cours avec le renforcement de l'usage des transports en commun, de la marche et du vélo.

- 1 • UN QUARTIER, DES MOBILITÉS
- 2 • UNE DIMENSION ÉCONOMIQUE
- 3 • VILLE ET NATURE
- 4 • HABITAT
- 5 • PATRIMOINE ET RECONVERSION
- 6 • LES HABITANTS ET LA FABRIQUE DE LA VILLE



- Temps de déplacement en **train**
- Temps de déplacement en **méto-bus**
- Temps de déplacement en **vélo**
- Temps de déplacement à **pieds**
- Temps de déplacement en **voiture**

Le graphique ci-dessus montre les temps de déplacement depuis le cœur de La Saulaie vers les équipements importants de la commune d'Oullins et de l'agglomération lyonnaise. Ces temps et ces possibilités de déplacements évolueront sûrement dans les décennies qui viennent avec le projet Anneau Des Sciences (bouclage ouest du périphérique lyonnais qui relierait ainsi les grands pôles universitaires et économiques axés sur les sciences). Dans un avenir certainement plus proche, l'opportunité d'un franchissement en direction du parc de Gerland améliorerait et sécuriserait les déplacements modes doux vers le centre de Lyon.



L'avenue Jean-Jaurès, artère principale du quartier



Le pôle multimodal, point d'échange entre tous les modes de déplacements : piéton, vélo, bus, train et métro



1832	1857	1877	1906	1938	1953	2003	2013	2018	2023	Horizon 2030
Finalisation de la ligne de chemin de fer entre Saint-Étienne et Lyon	Naissance de la PLM (chemin de fer reliant Paris, Lyon et la Méditerranée)	Mise en service du bac à traîlle qui relie La Saulaie à Gerland	Le tramway relie Oullins et La Saulaie au centre-ville de Lyon	Création de la SNCF	Fin du bac à traîlle	Inauguration du demi-échangeur de l'A7 de La Saulaie	Le métro arrive à La Saulaie	Création de la ZAC de La Saulaie	Prolongement du métro B aux hôpitaux sud	La dernière partie du périphérique lyonnais pourrait voir le jour. Un demi-échangeur est envisagé au sud de La Saulaie

La mobilité est un thème crucial de l'aménagement, car il touche au domaine social. Se déplacer donne accès au travail, à l'éducation, à la santé et aux loisirs.

À partir des années 1950, l'essor de la voiture comme mode de déplacement principal apporte une certaine liberté mais nécessite toujours plus de fluidité et d'efficacité. Pour pouvoir augmenter la vitesse en conservant la sécurité, les espaces dédiés à la voiture se multiplient. Les autres modes de déplacements passent en second plan.

L'augmentation forte des prix de l'immobilier repousse les logements toujours plus loin des centres et augmentent encore les besoins en mobilité. Mais plus on s'éloigne des centres, plus l'offre en transport en commun diminue et plus la voiture devient indispensable. Le coût de la mobilité augmente avec l'allongement des trajets et le coût de l'énergie.

Le rééquilibrage des différents modes de déplacement est en cours. Il a d'abord lieu au sein des centres-villes et des lieux d'échange, qui concentrent beaucoup de population, d'activités et de services dans un périmètre réduit.

### L'urbanisation autour des « pôles d'échanges » ...

... comme celui de La Saulaie, est un enjeu majeur. Ces pôles agissent à la fois comme des portes d'entrée à la mobilité et comme des lieux de destinations privilégiés.

### « La ville des courtes distances » ...

... est un objectif essentiel qui vise à réduire les déplacements nécessaires au quotidien pour privilégier une échelle de quartier et une vie de proximité (commerces, services, emplois, éducation, équipements). Si on peut se rendre à pieds (ou en vélo, trottinette...) de manière agréable et sécurisée à l'école ou aux commerces, les modes de déplacements s'en trouvent naturellement modifiés.

La complémentarité entre les modes de déplacement doit être valorisée et permise. Par exemple, se rendre à la gare ou au métro en vélo nécessite un itinéraire adapté et une solution sécurisée pour garer son deux-roues.



Le parking relais vu depuis la gare



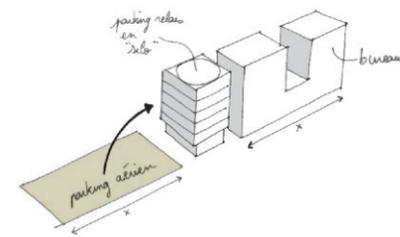
Le passage de La Traîlle entre l'espace Convention et l'avenue Jean-Jaurès



L'avenue Edmond-Locard et ses abords paysagers : plantations et noues pour la gestion des eaux pluviales et de ruissellement

### Économiser le foncier pour tous les usages

Aujourd'hui, les deux parkings relais consomment plus d'un hectare de terrain au plus près de la station de métro et de la gare. Cette proximité donne une grande valeur économique à ce foncier. En intégrant ces places de stationnement au sein d'un bâtiment « silo », la surface au sol peut être libérée pour d'autres programmes, comme des bureaux, dont la proximité avec le métro est un atout fort.

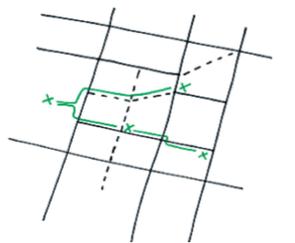
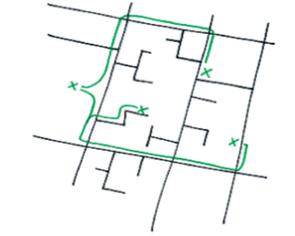


### Faciliter les déplacements

La composition et le dessin du réseau de voirie est un élément primordial pour le fonctionnement d'un quartier.

Les cheminements piétons peuvent compléter les voiries et jouer un rôle important dans « la ville des courtes distances ».

Ce schéma montre les détours nécessaires aux déplacements piétons entre un réseau insuffisant avec des impasses privées et un réseau qui combine les voiries et cheminements publics pour raccourcir les déplacements et ainsi favoriser les modes doux.



### Une voie, plusieurs usages

La voirie est une composante de « l'espace public ». Lorsque les voies de circulation ont fait la part belle aux véhicules motorisés, elles ont exclu l'usage qualitatif de cet espace public pour les autres modes de déplacement.

L'aménagement des voiries évolue, prenant en compte la gestion des eaux pluviales comme un atout pour végétaliser et paysager l'espace public en donnant sa place à chaque mode de déplacement (piétons, vélos, voitures).

Avec un système de circulation pensé à l'échelle d'un quartier, des voiries qualitatives à sens unique peuvent remplacer des voies à double sens.

