

VILLEURBANNE

Aménagement de la Voie Lyonnaise n° 1 Entre le Boulevard Stalingrad et le boulevard Niels Bohr

Dossier de concertation préalable

Dossier de concertation mis à disposition
du public au titre de l'article L 103-2 du
Code de l'urbanisme



les Voies
Lyonnaises



MÉTROPOLE

GRAND LYON

SOMMAIRE

▶ Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable	3
▶ Objectifs du projet	
▪ <u>Préambule</u>	7
▪ <u>Les Voies Lyonnaises</u>	9
▪ <u>La ligne 1</u>	11
▪ <u>Les aménagements de la concertation</u>	12
• <u>Séquence 1 : entre le Boulevard Stalingrad et le giratoire de la Doua</u>	13
• <u>Giratoire de la Doua</u>	18
• <u>Séquence 2 : entre le giratoire de la Doua et la rue des Antonins</u>	19
• <u>Séquence 3 : entre la rue des Antonins et le Bd Niels Bohr</u>	21
▪ <u>Calendrier prévisionnel</u>	24
▶ Cahier destiné à recevoir les observations du public	Annexe



Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

REPUBLIQUE FRANCAISE



EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES DU PRESIDENT DE LA METROPOLE DE LYON

ARRETE N° 2023-02-10-R-0102

Commune(s) : Villeurbanne

Objet : **Aménagement de la Voie lyonnaise n° 1 entre le boulevard de Stalingrad et le boulevard Niels Bohr - Ouverture et modalités de la concertation**

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

n° provisoire 8061

Le Président de la Métropole de Lyon,

Vu le code général des collectivités territoriales et, notamment, son article L.3611-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et, notamment, le 3° de l'article L.103-2 et le 2° de l'article R.103-1 ;

Vu l'arrêté du Président de la Métropole de Lyon n° 2021-12-23-R-0934 du 23 décembre 2021 donnant délégation de signature à monsieur Fabien Bagnon, Vice-Président ;

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ligne n° 1 des Voies lyonnaises du boulevard de Stalingrad au boulevard Niels Bohr ;

Considérant que cette concertation est obligatoire et, conformément au 2° de l'article L.103-3 du code de l'urbanisme, qu'il appartient au Président de la Métropole de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ;

arrête

Article 1^{er} - Objectifs de la concertation et du projet

Les objectifs de cette concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

Les principales orientations d'aménagement visent à rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- intégrer les modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes (Voies lyonnaises),
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleur urbains).

Métropole de Lyon

n° provisoire 8061

2

Article 2 - Périmètre du projet

Le périmètre du projet est le suivant, matérialisé sur le plan en annexe :

- boulevard du 11 novembre (depuis le boulevard de Stalingrad jusqu'à l'avenue Albert Einstein),
- avenue Albert Einstein (depuis le boulevard du 11 novembre jusqu'au boulevard Niels Bohr).

Article 3 - Modalités de la concertation

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et de registres destinés à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,
- à la Mairie de Villeurbanne, service urbanisme, place Lazare Goujon, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel www.grandlyon.com, rubrique "une Métropole en actions", sous-rubrique "Projets urbains", page "Participation du public", ainsi que sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- le présent arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent être déposées sur la boîte mail concertation.voieslyonnaises1@grandlyon.com.

Une réunion publique sera programmée courant février 2023 sur le territoire de Villeurbanne. Elle s'adressera à l'ensemble du public.

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée d'environ 4 semaines, en février et mars 2023.

Article 5 - Pendant toute la durée de la concertation, le présent arrêté, le plan de périmètre et un avis administratif seront publiés par tous procédés en usage à la Métropole et à la Mairie de Villeurbanne.

Un avis indiquant la date d'ouverture et de clôture de la concertation ainsi que la date de la réunion publique seront insérés dans un journal local.

À l'issue de la concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération de la Métropole.

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Métropole de Lyon

n° provisoire 8061

3

Article 6 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'une contestation devant le Tribunal administratif de Lyon dans un délai de 2 mois à compter de la publication du présent arrêté.

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à monsieur le Maire de Villeurbanne.

Article 8 - La Directrice générale est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable après publication et transmission au représentant de l'État dans le département.

Lyon, le 10 février 2023

Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 10 février 2023

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20230210-301752-AR-1-1
Date de télétransmission : 10 février 2023
Date de réception préfecture : 10 février 2023



Annexe à l'arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable

Objectifs du projet



PRÉAMBULE



La concertation préalable au sens des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°1 entre le Boulevard Stalingrad à Villeurbanne et l'avenue Niels Bohr à Villeurbanne.

Les principales orientations d'aménagement sont de rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- intégrer les modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes (Voies Lyonnaises),
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains).

Les objectifs de la concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.



MÉTROPOLE

GRAND LYON

PRÉAMBULE

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition du présent dossier de concertation préalable et d'un registre destiné à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,
- à la mairie de Villeurbanne, service urbanisme, place Lazare Goujon à Villeurbanne, du lundi au vendredi de 9h à 12h00.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel www.grandlyon.com, rubrique "Une Métropole en actions", sous-rubrique "Projets urbains", page "Participation du public" et sur jeparticipe.grandlyon.com où vous pourrez apporter votre contribution et voter pour celles déjà publiées.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- l'arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises1@grandlyon.com

Une réunion publique est programmée le 3 mars sur le campus de la Doua, amphithéâtre Émilie du Châtelet, Bibliothèque Marie Curie, 31 rue Jean Capelle à Villeurbanne et elle s'adressera à l'ensemble du public.

LES VOIES LYONNAISES



Légende :

— Réseau 2026
 Réseau 2030

1	Vaulx-en-Velin Lyon	14,5 km
2	Cailloux Mions	32 km
3	Quincieux Givors	57 km
4	Lissieu Villeurbanne	22 km
5	Saint-Fons par Francheville, Bron	46 km
6	Rillieux la Pape Saint-Genis-Laval	20 km
7	Rillieux la Pape Solaise	34 km
8	Le Tour-de-Salvagny Saint-Priest	28 km
9	Jonage Saint-Genis-Laval	37 km
10	Marcy-l'Étoile Meysieu	31 km
11	Craponne Chassieu	25 km
12	Lyon Saint-Priest	20 km
13	Rillieux la Pape Corbas	24 km

Le réseau, fort de 12 lignes, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de **sécurité et fluidité des déplacements actifs** (en particulier cyclistes), tout autant qu'il répond aux **enjeux environnementaux et de santé du territoire**.

En créant ce réseau sécurisé de 250 kilomètres en 2026, la Métropole s'engage fortement dans la transformation de nos villes et de nos **modes de vies urbains : plus sereins, plus respectueux de notre environnement, plus sains, plus agréables au quotidien**.

La mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole travaille en parallèle avec les collectivités territoriales voisines afin de permettre une **continuité d'aménagements entre nos territoires**.

LES GRANDS OBJECTIFS DES VOIES LYONNAISES

Les études montrent que **le manque d'infrastructures sécurisées est un frein important à la pratique du vélo**, notamment pour les femmes, les enfants, les personnes âgées ou en situation de handicap. Les Voies Lyonnaises visent un triplement des déplacements cyclables à l'horizon 2026.

Ce changement de paradigme en faveur des mobilités actives répond également à de nombreux enjeux actuels :

- ✓ **Lutte contre la sédentarité** par la pratique d'une activité physique quotidienne
- ✓ **Amélioration de la qualité de l'air** par une action combinée avec la ZFE et la montée en puissance de modes de transports non polluants,
- ✓ **Lutte contre les nuisances sonores** en proposant une alternative crédible et enthousiasmante à la mobilité motorisée,
- ✓ **Fluidité et liens** entre les différents territoires de la Métropole,
- ✓ Lutte contre les îlots de chaleur et **amélioration du confort urbain** par la végétalisation et les aménagements paysagers structurants accompagnant les lignes.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

12 lignes, 250 km dont 100 km à labelliser

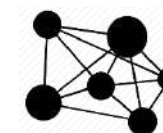
PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

Les 12 lignes du réseau constitueront une structure forte pour le territoire : un point de repère, un nouveau paysage urbain, un lien entre les communes de la Métropole et, évidemment, une nouvelle opportunité de se déplacer sur le territoire.

Le réseau est **dessiné en « toile d'araignée »** pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de **lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables.**

Le dessin de chaque ligne se base sur des principes identiques :

- ✓ Des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections
- ✓ Un traitement des intersections pour limiter les arrêts



- ✓ Une séparation des modes pour protéger les cyclistes
- ✓ Une capacité à se croiser et à se doubler, même avec des vélos cargos. Pistes bidirectionnelles (4 m cible, 3 m mini) ou unidirectionnelles (cible 3 m, 2 m mini)



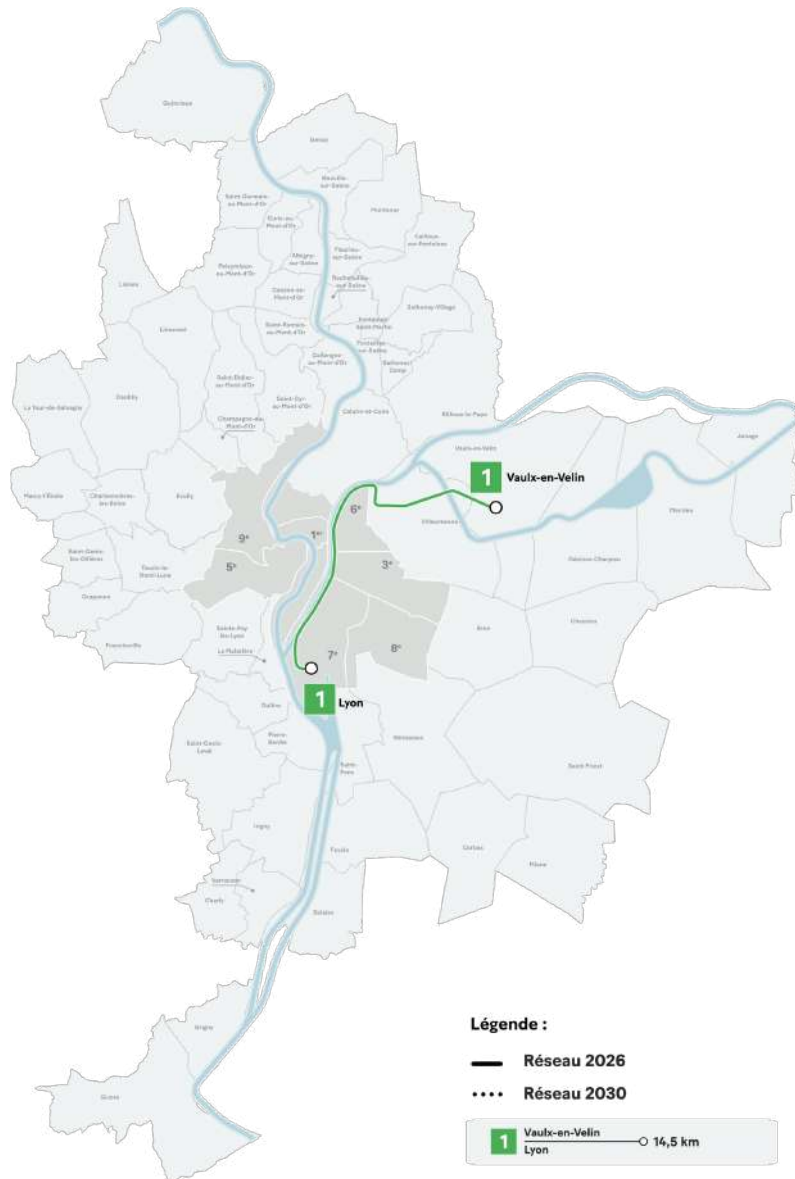
- ✓ Un confort d'usage pour les personnes de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité : revêtement roulant, du mobilier urbain, végétalisation et ombrage.
- ✓ Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine



MÉTROPOLE

GRAND LYON

LA LIGNE 1



La ligne 1 des Voies Lyonnaises reliera le nord et le sud de la Métropole de Lyon en passant par la rive gauche de Rhône. En 2030, avec ses 21 km, elle connectera la commune de Vaux-en-Velin au nord avec la commune de Feyzin au sud de la Métropole.

Comme toutes les autres lignes, la L1 s'insère dans le réseau des transports en commun : dans le secteur du Mas du Taureau, la ligne s'inscrit en complémentarité du futur Tramway T9 et en cohérence avec les modes de vie promus par la création du futur éco-quartier.

La ligne irrigue également les polarités étudiantes : le campus de Vaux-en-Velin, le campus de la Doua à Villeurbanne, le campus des Berges (Université Lumière-Lyon2 et Université Jean Moulin-Lyon3) et le campus de Gerland de l'Université Claude Bernard-Lyon1, à Lyon 7ème.

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION



Le tracé de la ligne 1 concerné par la présente concertation démarre à l'intersection entre le Boulevard Stalingrad et le Boulevard du 11 Novembre 1918, et se termine au niveau du boulevard Niels Bohr, où il rejoint le futur aménagement du tramway T9.

Ce tronçon, représente un linéaire de 2,1 km. Il emprunte le Boulevard du 11 Novembre 1918 où il croisera le futur Tramway T6 Nord, puis emprunte l'Avenue Albert Einstein où il longera le Tramway T1 ainsi que le campus universitaire, avant de venir longer le futur aménagement du Tramway T9.

- 2** Voies Lyonnaises - Ligne 2
- 5** Voies Lyonnaises - Ligne 5
- 9** Voies Lyonnaises - Ligne 9
- 1** Séquences de la voie lyonnaise 1

ENJEUX SPECIFIQUES PRIS EN COMPTE SUR CE TRONCON

Les modalités d'insertion de la Voie Lyonnaise n°1 sur le boulevard du 11 novembre et l'avenue Albert Einstein ont été étudiées prenant en compte les enjeux suivants :

- ✓ Limiter les conflits piétons-vélos sur la contre-allée côté Nord du Boulevard du 11 novembre
- ✓ Améliorer la sécuriser des piétons et des cyclistes au carrefour de la Doua
- ✓ Maintenir la performance des bus sur le linéaire
- ✓ Maintenir deux voies de circulation sens Est-Ouest sur Boulevard du 11 novembre au niveau de l'intersection avec le Boulevard Stalingrad
- ✓ Impacter le moins possible les arbres existants sur le linéaire



Contre-allée actuelle côté Nord du Boulevard du 11 novembre

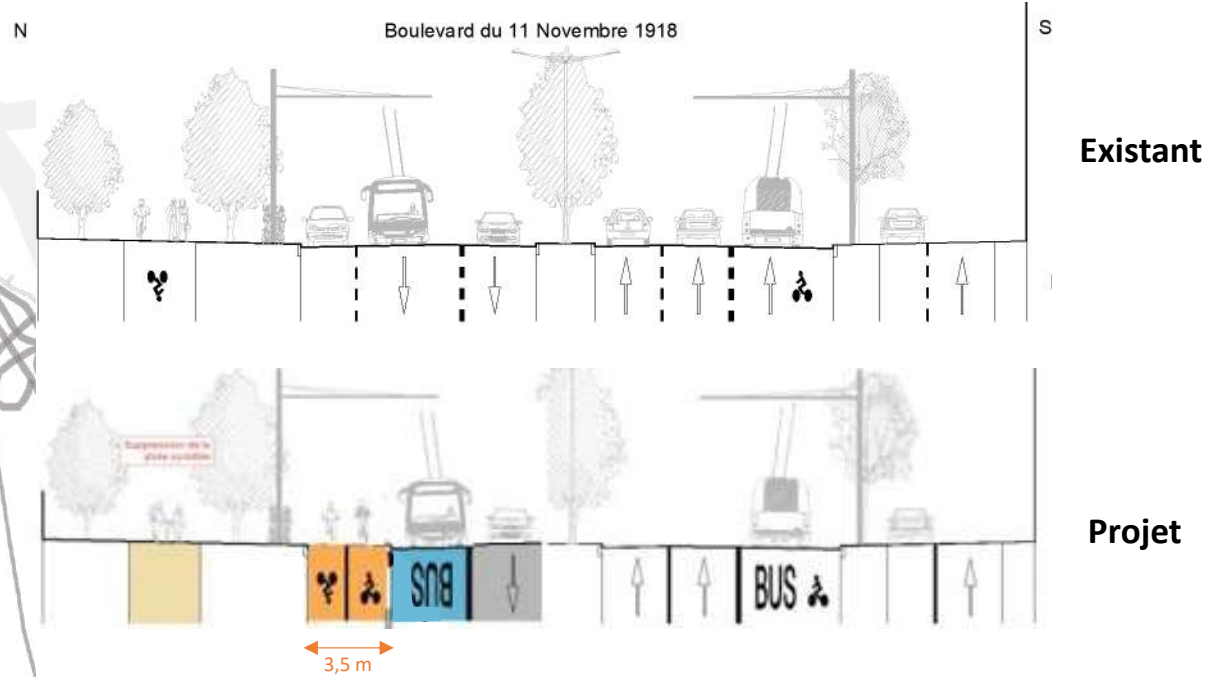


Carrefour de la Doua (intersection Boulevard du 11 novembre / Avenue Albert Einstein)

MÉTROPOLE

GRAND LYON

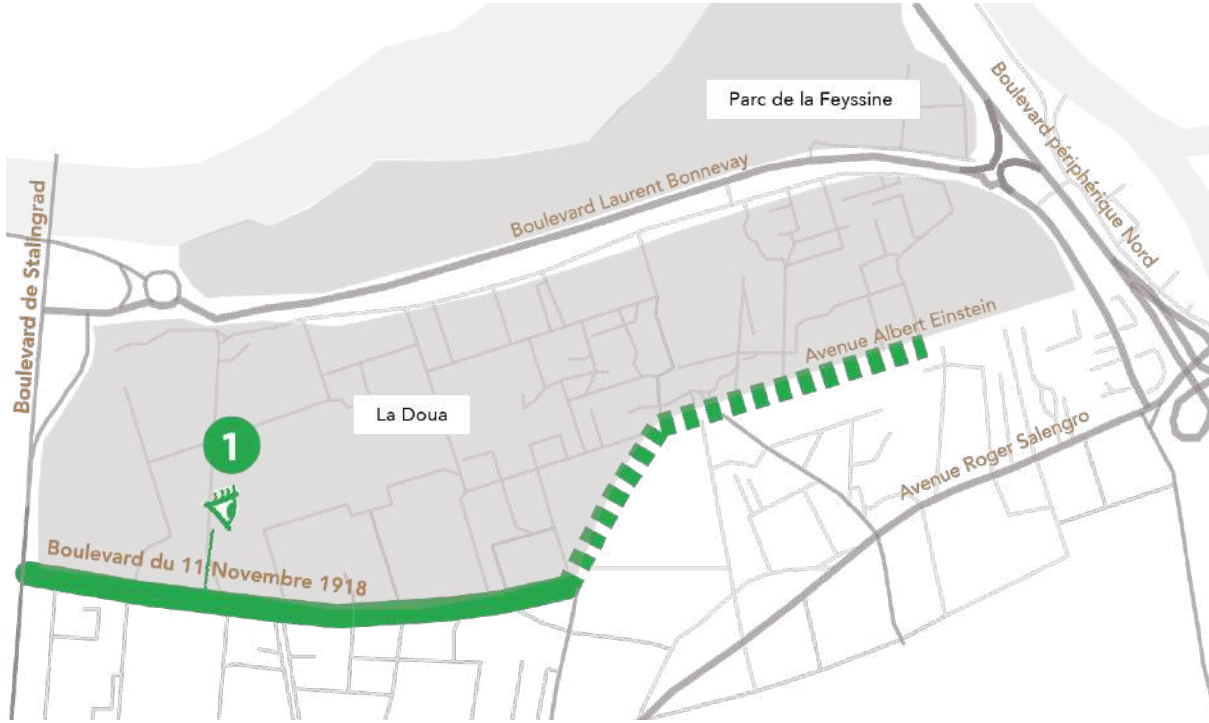
SÉQUENCE 1 : avenue du 11 novembre – en section courante – variante proposée



Sur l'avenue du 11 novembre, la proposition soumise à la concertation consiste à insérer la Voie Lyonnaise au nord, à la place du stationnement longitudinal existant. Cette configuration permet de conserver le couloir bus existant dans le sens Est-Ouest et de garantir les accès aux entrées charretières des deux côtés de l'avenue du 11 novembre. L'insertion au Nord permet également une meilleure continuité cyclable que l'insertion au sud. L'insertion nécessite de supprimer 160 places de stationnement.

L'aménagement consistera en une piste cyclable bidirectionnelle de 3,5 mètres de large.

SÉQUENCE 1 : avenue du 11 novembre – en section courante – variante retenue



Aménagement existant du Boulevard du 11 Novembre

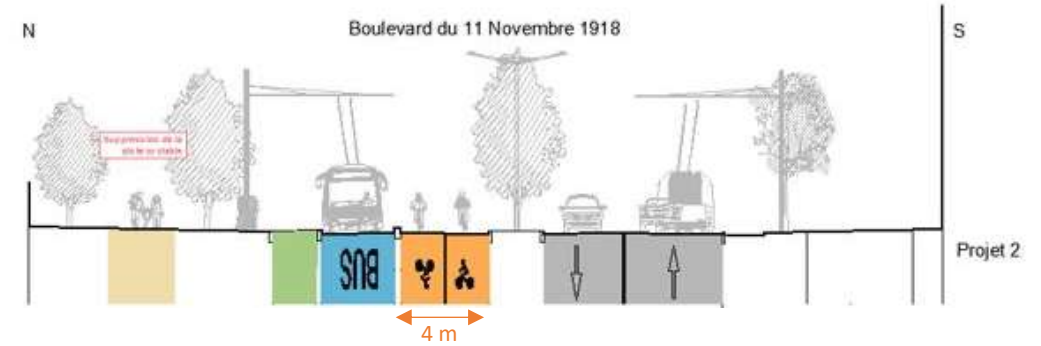
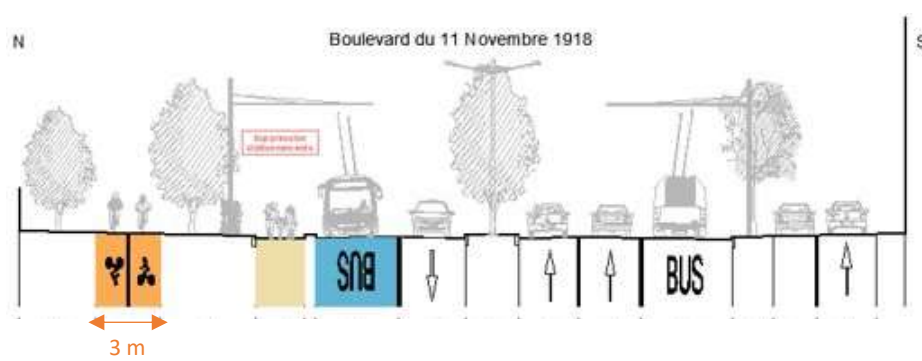


Perspective avec la Voie Lyonnaise

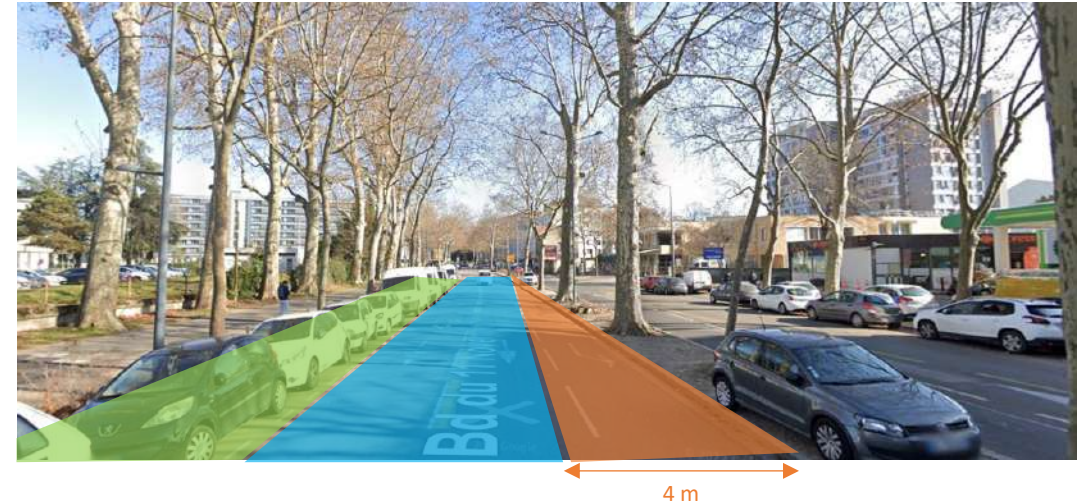
MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 : avenue du 11 novembre – en section courante – variantes Nord écartées

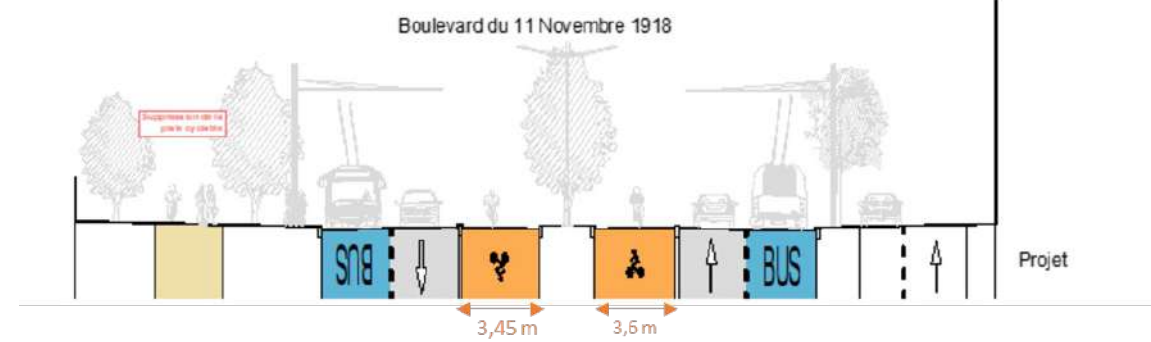
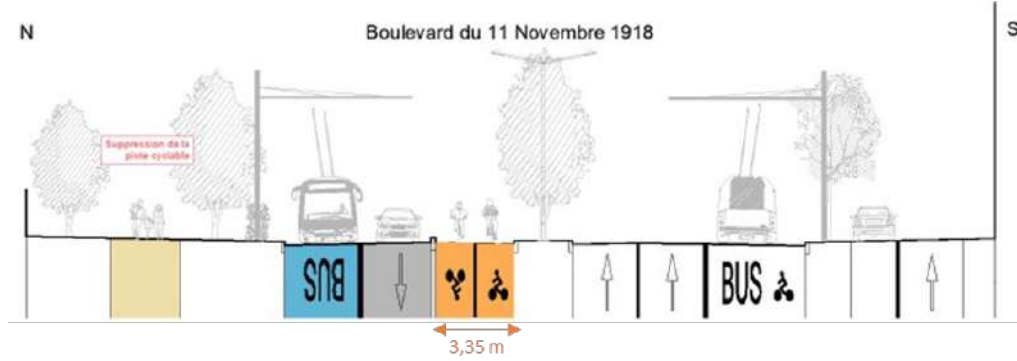


L'hypothèse d'une insertion de la voie lyonnaise au Nord sur le trottoir et de la création d'un trottoir sur les stationnements actuels a été écartée car elle présente un confort moindre pour les piétons



L'hypothèse de dédier le Nord du terre-plein central à l'insertion de la voie lyonnaise et d'une voie de bus, déportant la circulation au Sud, a été écartée pour les raisons suivantes : complexité de gestion des carrefours et d'accès aux entrées charretières, nécessité de supprimer le couloir Bus sur un tronçon de la ligne 26 impactant sa performance.

SÉQUENCE 1 : avenue du 11 novembre – en section courante – variantes Nord écartées



3,35 m

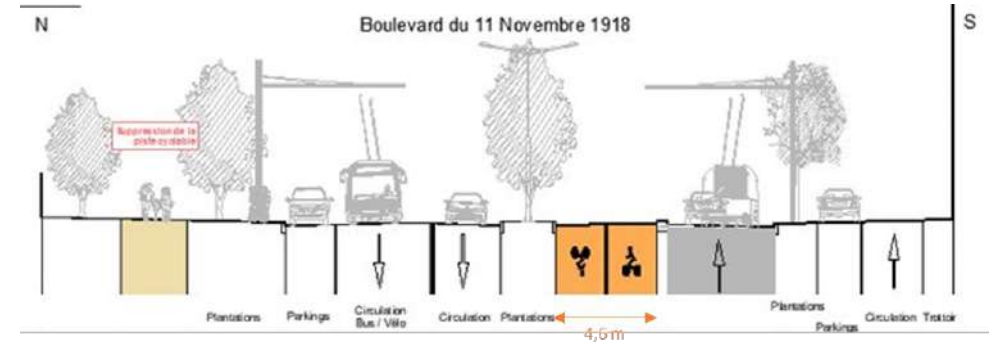
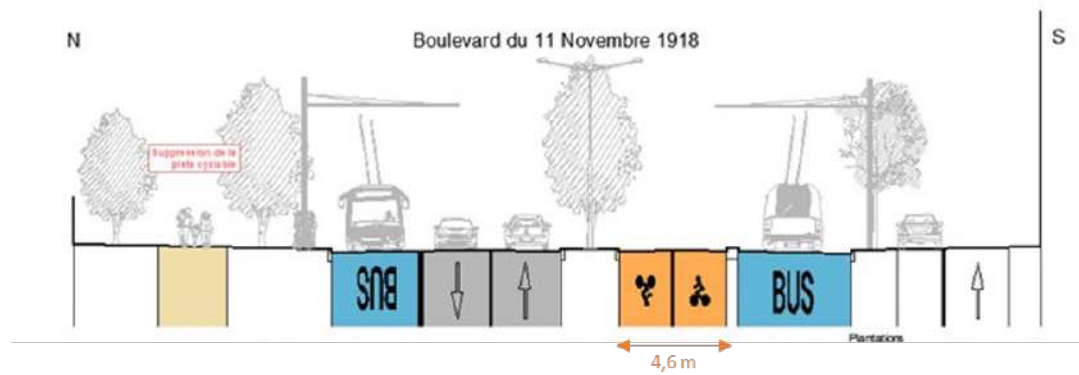
L'hypothèse d'insertion de la voie lyonnaise au Nord, directement le long du terre-plein central, été écartée pour des raisons de complexité de gestion des carrefours pour les cyclistes et les automobiles.



3,45 m 3,6 m

L'hypothèse d'insertion de la Voie Lyonnaise de part et d'autre du terre-plein central a été écartée pour des raisons de complexité de gestion des carrefours pour les cyclistes et pour les automobiles et pour des raisons de lisibilité de l'itinéraire pour les usagers cyclistes.

SÉQUENCE 1 : avenue du 11 novembre – en section courante – variantes Sud écartées



4,6 m

L'hypothèse de dédier le sud du terre-plein central à l'insertion de la voie lyonnaise et d'un couloir bus a été écartée pour des raisons de complexité d'accès aux entrées charretières au Sud, puisque la circulation serait déportée uniquement au Nord. Le maintien des accès nécessiterait que les véhicules traversent régulièrement la voie lyonnaise ainsi que d'abattre plusieurs arbres.



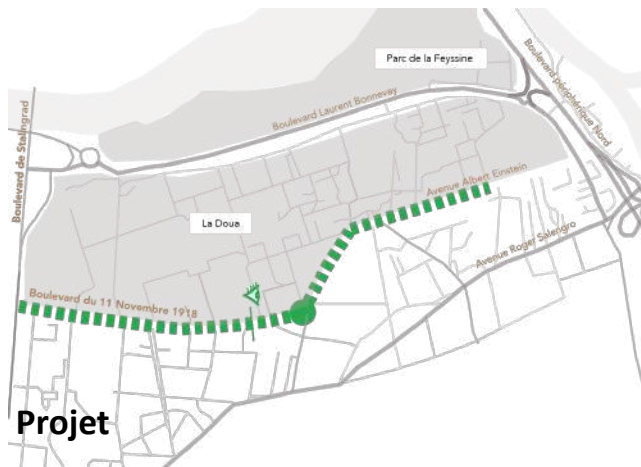
4,6 m

L'hypothèse d'insertion de la voie lyonnaise au Sud à la place du couloir bus existant a été écartée pour des raisons de complexité de gestion des carrefours mais également car elle conduisait à supprimer le couloir bus existant.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Giratoire de la Doua



Photographie aérienne du giratoire de la Doua



Aménagement existant du Boulevard du 11 Novembre



Il est proposé de transformer le giratoire de la Doua en carrefour à feux afin de sécuriser les déplacements pour les piétons, vélos et véhicules motorisés.

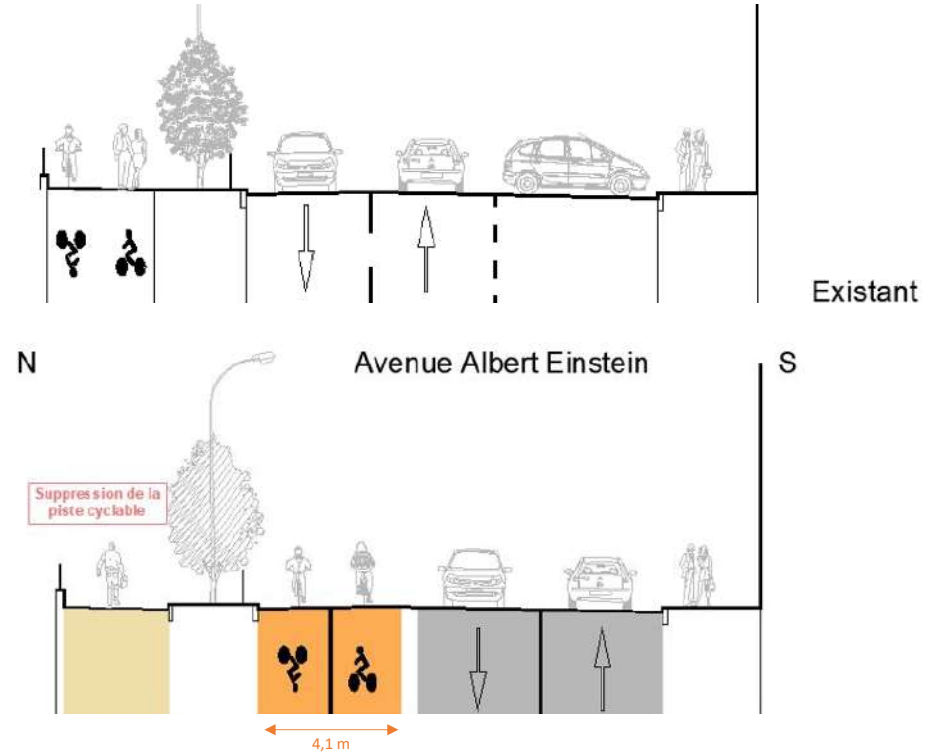
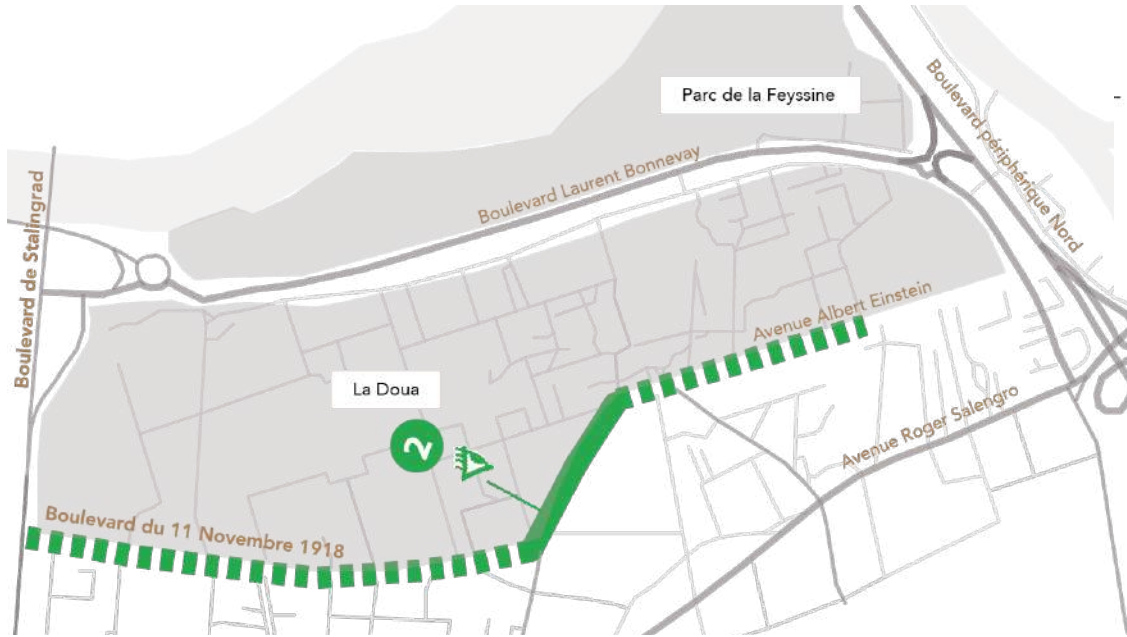


Perspective avec la Voie Lyonnaise

MÉTROPOLE

GRAND LYON

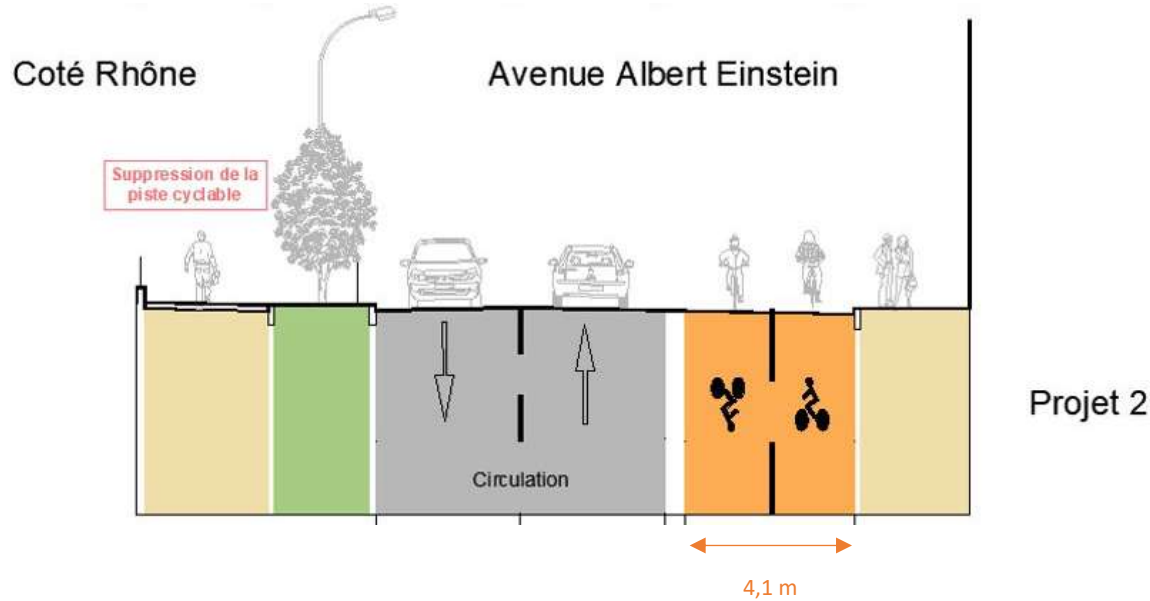
SÉQUENCE 2 : avenue Albert Einstein entre le giratoire de la Doua et la rue des Antonins – variante proposée



Il est proposé à la concertation une insertion de la Voie Lyonnaise au Nord pour des raisons de continuité avec l'insertion en amont et en aval ainsi que pour limiter les interactions avec les entrées charretières.

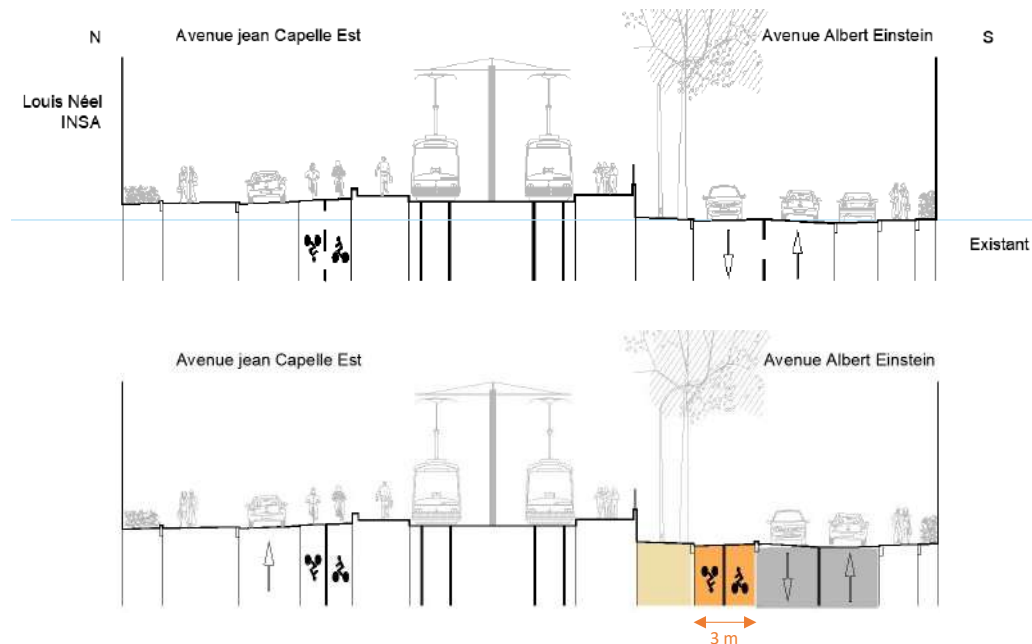
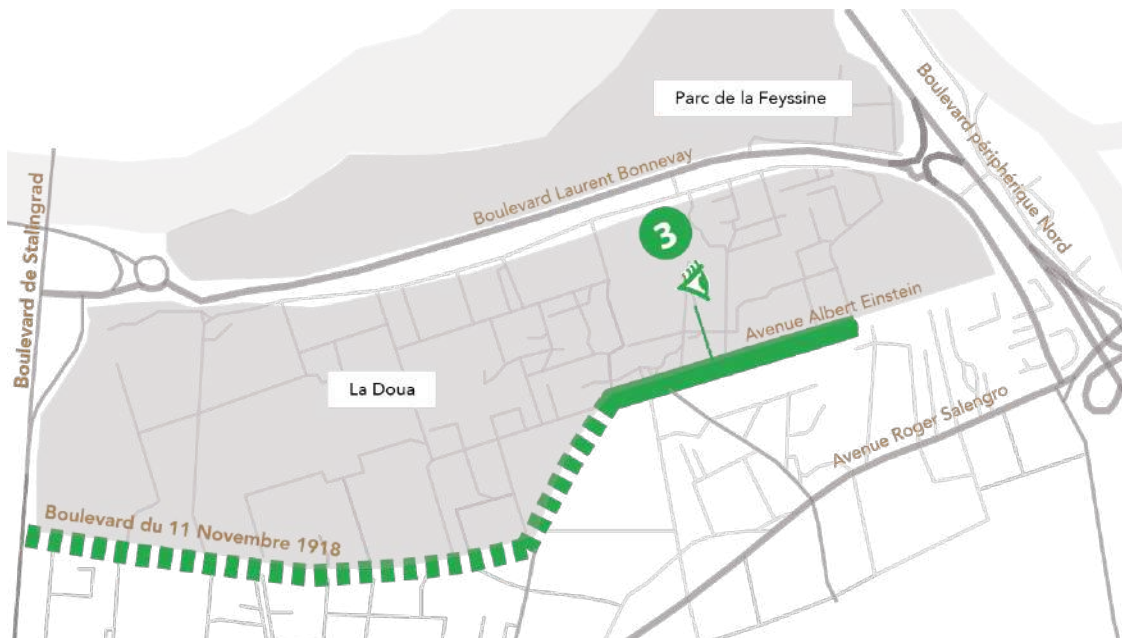
Cette insertion permettra de dédier le trottoir nord aux piétons. Ceci impliquera le décalage des voies de circulation vers le Sud, une voie de circulation étant créée en lieu et place du stationnement situé au Sud. L'insertion nécessite de supprimer 31 places de stationnement et impliquera le déplacement de l'arrêt de bus CNRS.

SÉQUENCE 2 : avenue Albert Einstein entre le giratoire de la Doua et la rue des Antonins – variante écartée



L'hypothèse d'une insertion de la Voie Lyonnaise au sud a été écartée principalement pour des raisons d'un manque de continuité avec l'aménagement cyclable sur le Boulevard du 11 Novembre qui est proposé du côté nord. L'insertion au Sud aurait aussi engendré de nombreux conflits entre la voie lyonnaise et les entrées charretières côté Sud.

SÉQUENCE 3 : avenue Albert Einstein entre rue des Antonins et boulevard Niels Bohr – variante proposée



La variante proposée à la concertation consiste en une piste cyclable bidirectionnelle insérée du côté nord de l'Avenue Albert Einstein en longeant le campus universitaire de la Doua.

Pour ce faire, la chaussée sera décalée vers le Sud à la place du stationnement existant. Au niveau de la station Croix Luizet, l'insertion de la piste cyclable est conditionnée par la démolition de l'ancienne usine située au n°21, permettant de gagner environ 1m de largeur dans l'alignement des autres bâtiments plus à l'Ouest.

Cet aménagement permettra une meilleure connexion avec la séquence précédente ainsi qu'avec l'aménagement qui sera réalisé lors des travaux du tram T9 qui se situe au nord de l'avenue.

3 m

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 3 : entre la rue des Antonins et le Boulevard Niels Bohr



Aménagement existant de l'Avenue Einstein

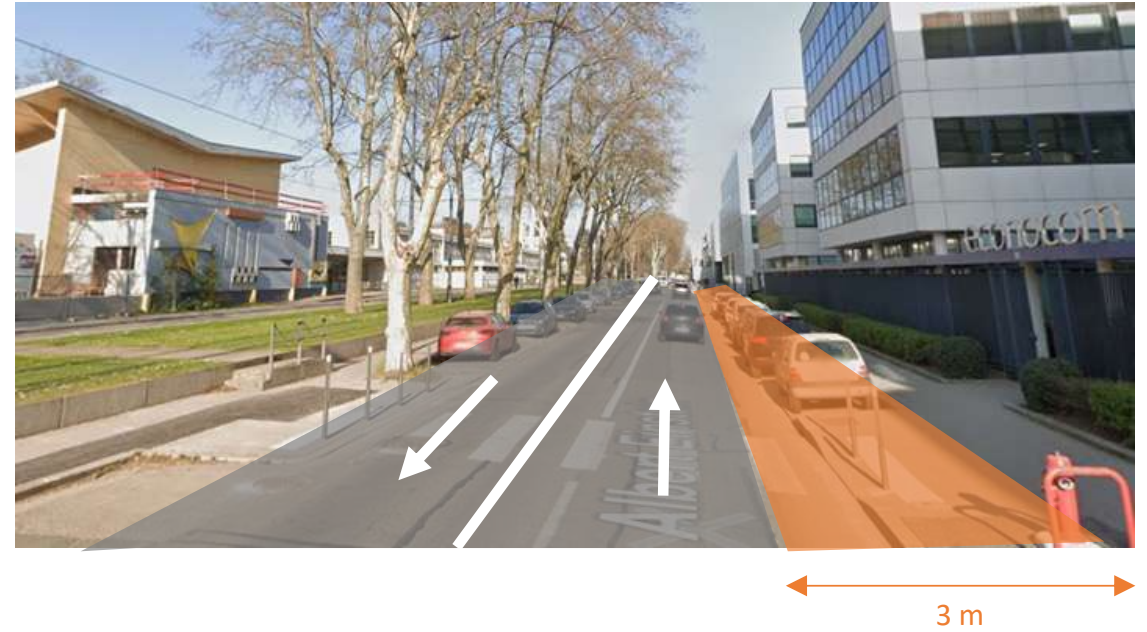
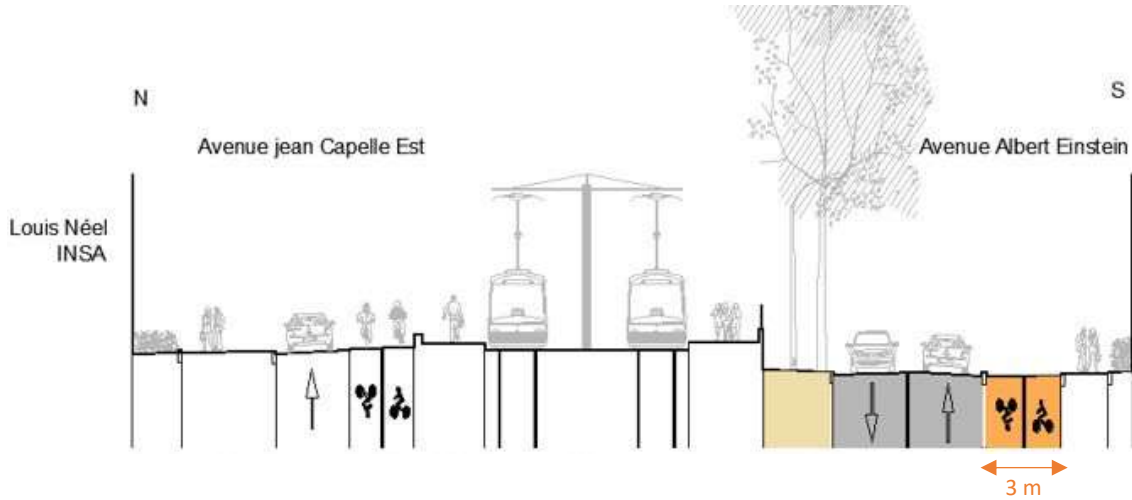


Perspective avec la Voie Lyonnaise

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 3 : avenue Albert Einstein entre rue des Antonins et boulevard Niels Bohr – variante écartée



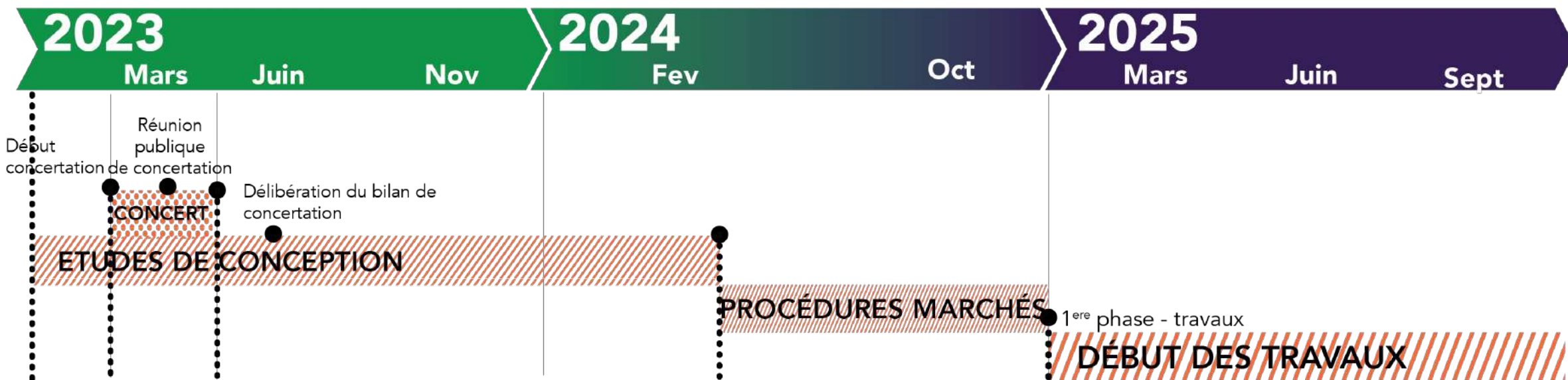
L'insertion de la Voie Lyonnaise au sud a été écartée pour permettre aux cyclistes de rejoindre plus facilement la piste longeant le T9 ainsi que le Campus de la Doua. Par ailleurs, l'insertion au Nord permet d'éviter aux véhicules empruntant l'avenue Jean-Baptiste Clément de venir interrompre la voie lyonnaise.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

À l'issue de la concertation, les avis exprimés seront analysés et le bilan de la concertation sera délibéré par le Conseil Métropolitain.

Les études de conception se poursuivront par tronçon.

La mise en œuvre des aménagements sera également phasée dans le temps, notamment au regard du planning des travaux des tramways T6N et T9.



Début des travaux en début d'année 2025

Un budget de 5 300 000 euros de travaux pour les aménagements de la voie lyonnaise sur le boulevard du 11 novembre et l'avenue Albert Einstein

MÉTROPOLE

GRAND LYON