LYON 9e

Évolution des mobilités à Vaise

Dossier de concertation préalable

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

MÉTROPOLE GRAND LYON

La Métropole de Lyon, la Ville de Lyon et le 9e arrondissement mènent une politique des mobilités qui vise à améliorer la qualité de l'air, à décarboner les déplacements et à accroître le pouvoir d'achat en mettant en œuvre des solutions plus économiques que la voiture individuelle.

Notre vision pour le quartier de Vaise est d'en faire un quartier où les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun ne sont pas une contrainte, mais un choix naturel. Depuis 2020, des actions concrètes illustrent notre engagement, tel que le la requalification de la rue Pierre Audry ou le réaménagement de la rue de Saint-Cyr, avec plus de 80 arbres et 1 600 m² de bandes plantées. Dans quelques mois, nous engagerons la rénovation de la place du Port Mouton et mettrons en place dans quelques années une navette fluviale sur la Saône.

D'autres projets visent à améliorer les transports en commun et la sécurité des déplacements à pied et à vélo, notamment la prochaine transformation de la rue Tissot en une *Rue des enfants,* l'amélioration de la ligne C6 et la future ligne centre-ouest entre Écully et Part-Dieu. L'aménagement de la Voie Lyonnaise 4 depuis Limonest/Champagne-au-Mont d'Or, et des Voies Lyonnaises 5 et 10 depuis Tassin-la-Demi-Lune vers la Part-Dieu, le parc de la Tête d'Or ou bien encore Villeurbanne, participent de ce renouveau des mobilités dans le 9e arrondissement.

En proposant des alternatives crédibles et sécurisées, accessibles à tous, nous souhaitons améliorer la fluidité des déplacements et le cadre de vie, particulièrement autour de la place Valmy. En redonnant de l'espace et du confort aux piétons, nous transformons l'espace public en un lieu de convivialité plus agréable et plus frais.

Tous ces projets ont été conçus de manière cohérente pour améliorer la mobilité quotidienne dans le quartier de Vaise. Du 29 janvier au 11 mars, nous vous invitons à participer à la concertation sur le plan de mobilités Vaise afin de contribuer à la réflexion en cours sur l'avenir du quartier.

Participez activement à cette démarche ! Vos idées et expériences en tant qu'usagers permettront d'adapter les projets afin de faire de Vaise un quartier plus végétalisé, plus vivant et plus accessible à toutes et à tous.

Bruno Bernard,
Président de la Métropole

Grégory Doucet,
Maire de Lyon

Anne Braibant,
Maire du 9e arrondissement

Sommaire

La concertation préalable, objet du présent dossier, porte sur l'évolution des mobilités à Vaise des prochaines années. Afin de mieux appréhender les enjeux sur ce quartier, le dossier de concertation a été structuré de la façon suivante :

1. Le contexte urbain à Vaise **p.4**

Mieux comprendre le **contexte urbain** du quartier de Vaise, les usages et les modes de déplacements aujourd'hui

2. Les projets en cours dans le quartier **p.28**

Vision globale des différents projets à court, moyen et long terme sur le secteur de Vaise

3. Propositions d'aménagement soumises à la concertation **p.50**

Les **projets d'aménagements** des espaces publics et **le plan des mobilités** proposé, objets de la concertation

4. Glossaire **p.90**

MÉTROPOLE GRAND LYON

CONTEXTE URBAIN À VAISE

MÉTROPOLE GRAND LYON

Sommaire

1. **Le contexte urbain à Vaise**

   - Diagnostic d'usages
     - Méthodologie
     - Fonctionnement général du secteur
     - Cadre de vie
     - Mobilités

   - Les Mobilités aujourd'hui

   - Les pollutions sonore et atmosphérique

MÉTROPOLE GRAND LYON

Diagnostic d’usages

MÉTROPOLE GRAND LYON

MÉTHODOLOGIE

À la demande de la Métropole de Lyon, les agences **Devlop'** et **Modes de Villes**, bureaux d'études spécialisés en sociologie urbaine, ont réalisé un ***Diagnostic du fonctionnement et des usages* du quartier de Vaise**. Du début de l'été jusqu'à la fin décembre 2023, ils ont déployé différentes méthodes pour mieux comprendre **comment les habitants, usagers et travailleurs vivent, se déplacent, consomment et pratiquent les espaces publics du quartier**.

À travers l'observation (à toute heure, tout moment de la semaine et par tous les temps), les entretiens spontanés avec des habitants et usagers croisés au fil des déambulations, ou encore les entretiens plus longs avec les acteurs locaux (élus, représentants des équipements, des commerçants, des acteurs économiques, du handicap…), ils ont pu dresser un **constat précis des pratiques et usages des espaces publics** (voiries et trottoirs, places, parcs et jardins).

Une attention particulière a été portée à la pratique des déplacements, quel que soit le mode employé (piétons, vélos, bus, trottinettes, scooter, voiture, camions…) et aux difficultés et conflits entre les différents usagers.

Les pages qui suivent présentent une synthèse des constats et grands enseignements de cette étude, complétée par l'***Enquête mobilité et consommation*** menée auprès des clients des commerces du quartier par l'entreprise Alyce. Ces éléments, analysés et mis en cohérence, permettent de pointer les enjeux d'amélioration des espaces publics, pour que chacun y trouve sa place et puisse les pratiquer en confort et sécurité.

➢ **Retrouvez ces rapports dans leur intégralité sur la plateforme JeParticipe.GrandLyon.com**

L'étude en quelques chiffres

30 demi-journées d'observation de juillet à décembre 2023

78 micro-entretiens avec des habitants et usagers

8 entretiens avec les acteurs locaux

2 « focus groupes » avec les représentants des habitants et acteurs du handicap

Plus de **1 500** photos

20 repas et **150** cafés dans les bars et restaurants du quartier

MÉTROPOLE GRAND LYON

FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL DU SECTEUR

Description du secteur

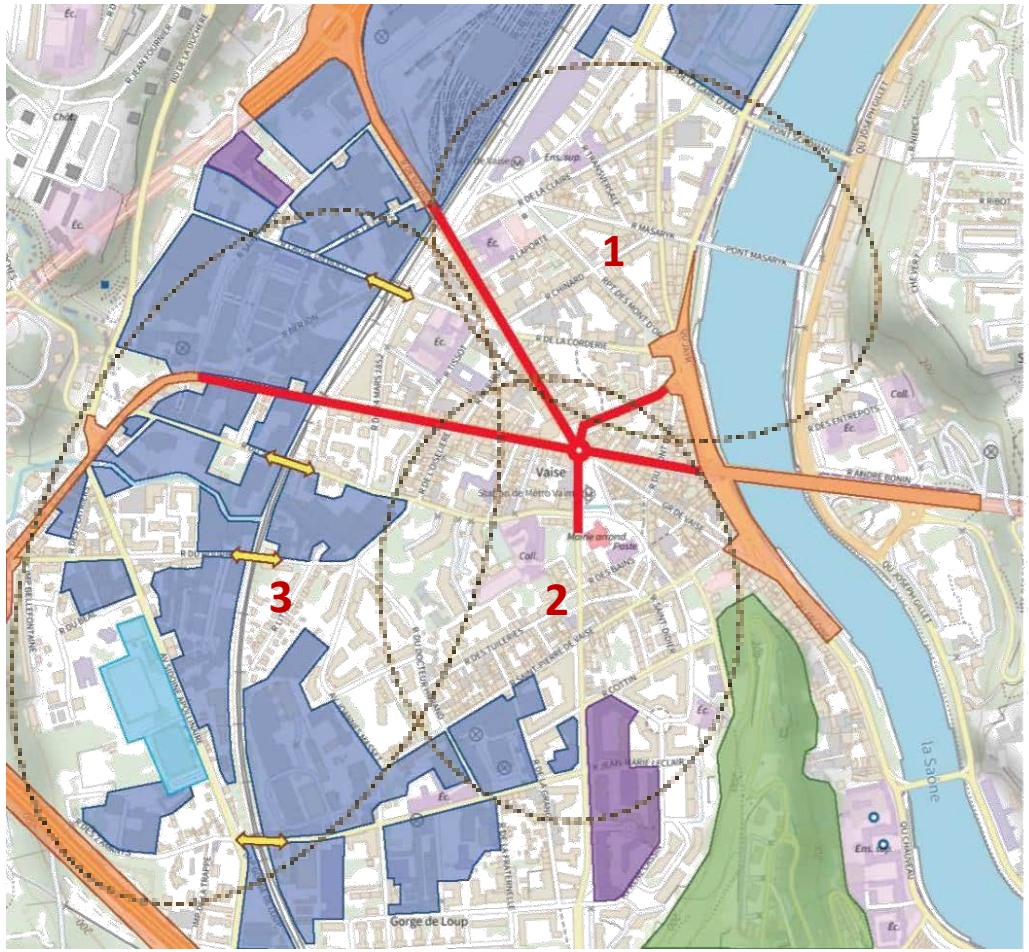
Des zones d'habitations encadrées par les éléments naturels, les zones d'activités et les infrastructures routières et ferroviaires.

3 sous-quartiers identifiés en termes de pratiques et usages :

1. **Vaise-Gare au nord** : une polarité principale avec la gare de Vaise et la place de Paris ; la rue Masaryk et la rue Saint-Cyr comme polarités secondaires ; le parc Roquette comme espace vert et le marché de la place de Paris comme attracteur fort.

2. **Valmy à l'est** : une polarité principale avec la place Valmy et ses abords ; des polarités secondaires autour de plusieurs rues (Grande rue de Vaise, rue de Bourgogne, rue Marietton, place Vanderpol) ; le parc Montel comme espace vert et le rond-point de Valmy comme point majeur de concentration.

3. **Montel à l'ouest** : un secteur morcelé qui n'a pas d'espace public majeur ; le parc Montel et le parc du Vallon comme espaces verts et une zone d'équipements sportifs (piscine, stade, skate park) qui constitue l'attracteur principal pour les autres secteurs.



- Zone d'activités
- Balme de Fourvière
- Enseignement supérieur
- Zone d'équipements sportifs
- Voirie saturée
- Ambiance routière
- Passage de la trémie ferroviaire

MÉTROPOLE GRAND LYON

APPRÉCIATION DES HABITANTS ET USAGERS

CONSTAT

- Perception d'une **forte circulation automobile** et de flux pas toujours contrôlés (vélos, scooters, trottinettes, etc.) dû au manque de visibilité des cheminements
- Un **"petit village" actif** : services, commerces, activités, équipements et mixité sociale sont appréciés
- Une **attractivité variable des espaces publics et de nature** : souvent méconnus avec usages limités, sentiment d'insécurité, contraste des quais de Saône (haut et bas)
- Un **quartier inégalement apprécié** selon les catégories d'usagers : attractif pour les familles, beaucoup moins pour les adolescents, étudiants et jeunes actifs

ENJEUX

- **Définir la place de chaque mode de transport pour une mobilité apaisée**
- **Maintenir la mixité fonctionnelle et le dynamisme du secteur**
- **Des parcs et espaces verts plus identifiables et avec une plus grande variété d'usages**
- **Rendre le secteur attractif pour les jeunes en répondant davantage à leurs besoins / attentes**

Paroles d'usagers

Si je devais faire un commentaire c'est qu'il y a un peu trop de voitures à Vaise, mais c'est normal, c'est un carrefour.
Homme, 53 ans, non-habitant

Je trouve qu'à la Duchère il y a plus d'activités pour les adolescents, ici c'est plus des activités pour les enfants mais il n'y en a pas assez pour les adolescents.
Femme, 19 ans, parc Montel

Qu'est-ce qu'il manque dans le quartier ? Justement, un parc. Je ne sais pas s'il n'y en a vraiment pas ou si je n'en connais pas dans le quartier mais il n'y a pas énormément d'espaces verts.
Femme, 25 ans, habitante

MÉTROPOLE GRAND LYON

ESPACES PUBLICS ET NATURELS

CONSTAT

- Les espaces (places, placettes, parcs et zones naturelles) se répartissent **entre trois catégories** :
  - connus et fréquentés, parfois en proximité
  - méconnus et peu fréquentés
  - en devenir ou à formaliser
- **L'offre pour les plus jeunes est très inégale** : les enfants sont nombreux dans les espaces qui leur sont réservés, mais **les adolescents et jeunes (15-25 ans) peinent à trouver leur place** dans le secteur

Paroles d'usagers

En termes d'ambiance, c'est moins bien qu'avant. En fait, là c'est gris, il n'y a pas d'ambiance. Il n'y a rien, avant il y avait des animations dans le quartier mais maintenant il n'y a plus rien.
Homme, 18 ans, habitant de Vaise

ENJEUX

- **Apaiser, requalifier et valoriser (aménagements, végétalisation) les espaces publics**
- **Connecter ces espaces entre eux**
- **Améliorer l'identification des espaces naturels (signalétique, parcours)**
- **Exploiter le potentiel des espaces verts et de nature (quais de Saône, parc des Balmes)**
- **Poursuivre la sécurisation des parcours et des abords des équipements (écoles, médiathèque)**
- **Rendre le secteur attractif pour les jeunes en répondant davantage à leurs besoins / attentes**

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

CONSTAT

- Une activité économique **très diversifiée** qui donne une **image dynamique du quartier**.
- Une offre commerciale de **proximité qui répond aux besoins des usagers**, mais qui se confronte à des enjeux en devenir.
- Conserver l'activité économique productive en **anticipant sa mutation progressive**.

ENJEUX

- **Maintenir la fluidité des parcours piétons commerciaux**
- **S'assurer des possibilités de livraison en limitant les conflits d'usages**
- **Intégrer l'évolution des dynamiques commerciales dans l'aménagement des voiries et de l'espace public**
- **Maintenir les facilités d'accès aux grandes infrastructures et un dimensionnement suffisant des voiries à l'Ouest des voies ferrées et rue Gorge de Loup**

MÉTROPOLE GRAND LYON

COMMERCE ET MOBILITÉS

En **septembre 2023**, une enquête a été réalisée auprès des clients des commerces de Vaise concernant le fonctionnement du quartier, les habitudes de mobilité de ses usagers, son appréciation générale par ses habitants, etc. afin de **mieux comprendre les enjeux spécifiques au quartier liant mobilité et activité commerciale**.

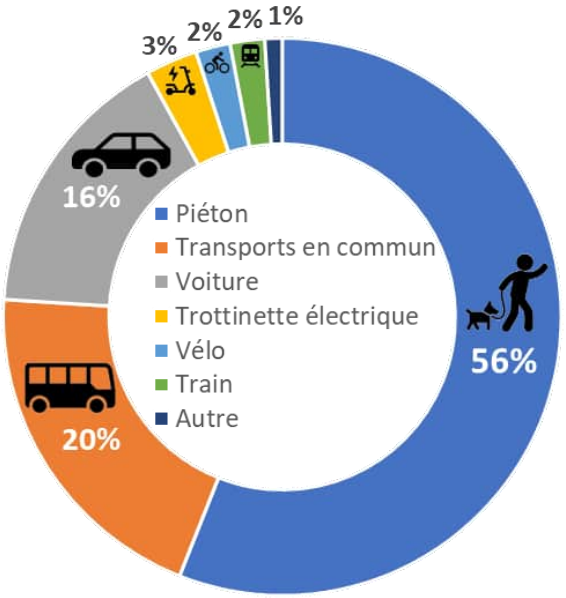
Durant une semaine, des enquêteurs ont été placés devant différents types de commerces sur **la rue de Bourgogne, la rue du sergent Michel Berthet et la place Valmy**. Ils ont interrogé un total de **594 personnes** réalisant un achat (y compris bars, restauration, prestations de service et rendez-vous médicaux).

En voici quelques résultats, **retrouvez le rapport complet de l'enquête sur la plateforme JeParticipe.GrandLyon.com**.

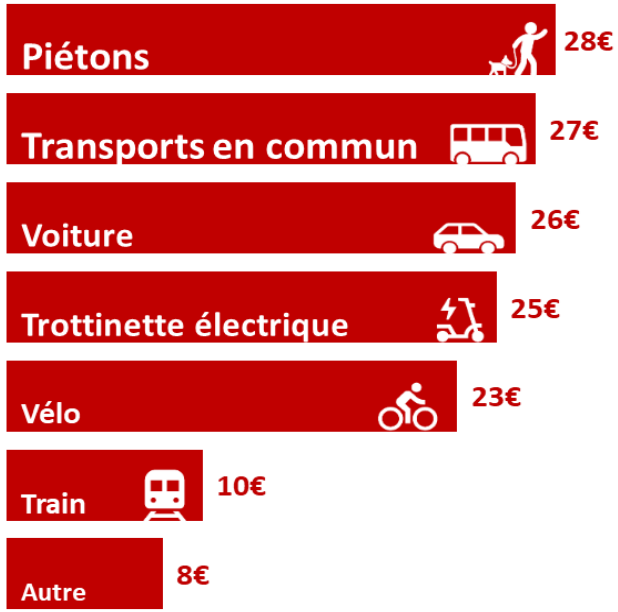
PROFIL TYPE

En majorité, le client interrogé est un homme (67%), piéton (56%) entre 18 et 40 ans (53%) habitant le 9e arrondissement (64%), employé ou cadre (56%) et qui se déplace dans un but d'achat (60%).

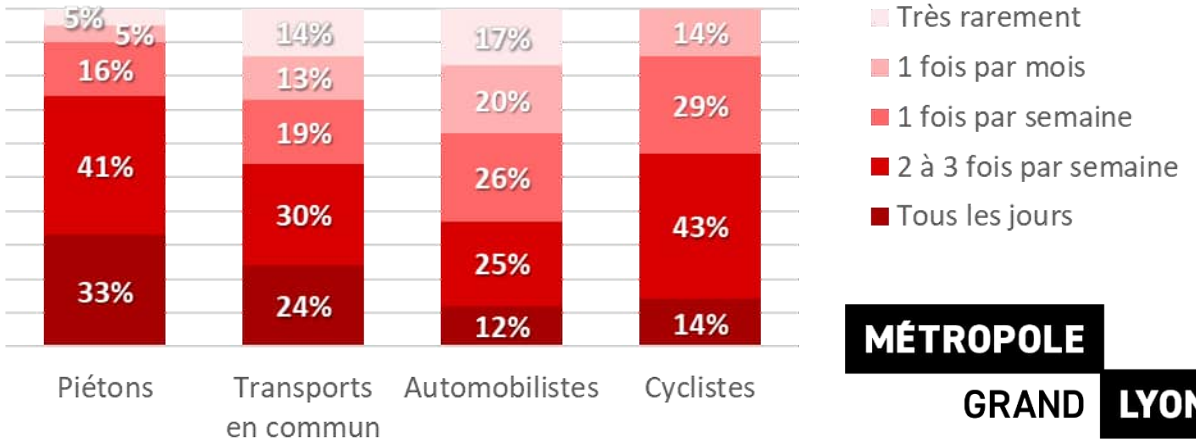
LES MODES DE DÉPLACEMENT DES CLIENTS



PANIER MOYEN PAR MODE DE DÉPLACEMENT



FRÉQUENCE DE VISITE DES COMMERCES PAR MODE DE DÉPLACEMENT



MÉTROPOLE GRAND LYON

MOBILITÉS - SYNTHÈSE

GRANDS CONSTATS

- Une **mobilité piétonne** de proximité qui **manque d'infrastructures**
- Des cheminements piétons **plus ou moins informels**
- Une réduction de la voirie piétonne qui **impacte les personnes à mobilité réduite**
- Une **large pratique du vélo** mais des difficultés visibles dues à une absence d'aménagements cyclables et à un fort trafic automobile
- La présence remarquée de l'automobile
- La place non négligeable des **nouveaux véhicules et modes augmentés**
- Des **impacts sur des lignes majeures de bus** (ralentissements, retards, moindre confort usagers, etc.)
- La **présence marquée de véhicules lourds** liée en partie à l'activité productive
- La problématique du **stationnement des utilitaires et deux roues** motorisés

ENJEUX GLOBAUX

Mobilités actives

- **Améliorer l'offre de stationnement**
- **Réduire les conflits d'usages par la mise en place de parcours et cheminements piétons/vélos plus facilement lisibles et identifiables**
- **Améliorer l'accessibilité de la mobilité réduite, notamment aux abords des équipements et zones commerçantes**
- **Trouver la place des mobilités émergentes dans le secteur**

Mobilités motorisées

- **Réduire les circulations automobiles et les décloisonner des autres mobilités pour un apaisement global**
- **Répondre aux besoins en termes de logistique urbaine, maintenir les facilités de fonctionnement économique et commercial**
- **Fluidifier et faciliter la circulation des lignes fortes de transports en commun, augmenter le confort et la visibilité des zones d'attente**
- **Réguler la présence des deux roues (notamment scooters) sur les espaces dédiés aux mobilités douces**

MÉTROPOLE GRAND LYON

ANALYSE PAR MODES : La mobilité piétonne

CONSTAT

- La marche à pied est généralement utilisée pour réaliser des **usages dits de "proximité"** (achats, rendez-vous, services, etc.) ; c'est aussi un **facteur d'intermodalité**
- Un **déficit d'infrastructures piétonnes**
- Des parcours piétons souvent empruntés qui **manquent de délimitation** (Parc Roquette, parvis devant le TNG, place Dumas de Loire)
- Une **place trop restreinte pour le piéton** (ex : multiplication des modes de déplacement, développement de terrasses extérieures, aménagements verts sur les trottoirs, etc.), signifie parfois une **absence totale d'accessibilité des personnes à mobilité réduite**

Paroles d'usagers

Je suis à pied, je suis malvoyante. En tant que piéton, on a presque plus de peine sur les petites rues que sur les grands axes bien balisés parce que les voitures vont dans un sens, les vélos dans l'autre, vous avez des personnes qui sont sur des trottinettes ou des vélos sur les routes et sur les trottoirs, c'est gênant ! Il y a des trottoirs qui sont déjà étroits, on y met de la verdure, ça rétrécit encore le passage...

Femme, 68 ans, habitante de Vaise

ENJEUX

- **Sécuriser la marche à pied et inciter son usage par des infrastructures de qualité (assises, bancs, trottoirs, passages piétons sécurisés, signalétique, cheminements clairs etc.) et une végétalisation limitée**
- **Donner une continuité aux parcours piétons souvent morcelés**
- **Réduire les risques de conflits d'usages en sécurisant les zones piétonnes et en améliorant l'accessibilité de la mobilité réduite**

MÉTROPOLE GRAND LYON

Analyse par modes : la mobilité en transports en commun

CONSTAT

- **L'offre de métro est conséquente** en proximité immédiate (Gare de Vaise, Valmy voire Gorge de Loup).
- Certaines lignes importantes **(C6, C14) sont parfois impactées par le flux automobile** présent rue de Bourgogne ou rue Marietton. Ces difficultés peuvent entraîner des **ralentissements, des retards et un moindre confort** des usagers à certains horaires.
- Si, globalement, la qualité des espaces d'attente des arrêts de bus du secteur apparaît satisfaisante, certaines **problématiques de place, de localisation ou de manque d'assises** sont à noter.

Arrêt Valmy de la ligne C6 : les bus bloqués dans la circulation arrivent en même temps

Paroles d'usagers

C'est horrible parce que c'est archi plein. Je trouve qu'il y a beaucoup de monde à l'intérieur des bus. Des fois, je trouve que c'est même dangereux pour les personnes âgées comme moi puisqu'on n'arrive pas à respirer. La circulation ça dépend des heures, quand il y a les gens qui sortent de travail c'est pas évident. Là on attend, on attend…

Femme, 69 ans, habitante de Saint-Didier-au-Mont-d'Or

ENJEUX

- **Décloisonner la circulation des bus des flux automobiles, piétons voire cyclistes pour en améliorer la fréquence et donc en développer l'usage**
- **Proposer des espaces d'attente avec des assises et des abris confortables et visibles pour permettre l'intermodalité avec la marche à pied**

MÉTROPOLE GRAND LYON

ANALYSE PAR MODES : La mobilité à vélo et « EDP »

CONSTAT

- **Une large pratique du vélo** de tous types (musculaires, électriques, en libre service, etc.) et de divers motifs de déplacement (« vélotaf », sport, loisirs, transit, etc.).
- Des **difficultés cyclables visibles** sur le stationnement et la circulation (rues étroites et absorption de flux, marquage et visibilité des parcours, etc.) dues à une discontinuité voire une absence complète des aménagements cyclables et à un fort trafic automobile
- L'usage d'Engins de Déplacement Personnel (EDP : trottinettes électriques, gyropodes…) dans les secteur n'est pas négligeable avec notamment une **présence importante de trottinettes** (électriques et musculaires)
- La **place des mobilités émergentes** dans le secteur **reste à trouver** et à parfaire notamment au regard des autres modes de mobilité

ENJEUX

- **Sécuriser les cheminements cyclables, leur donner une place claire et lisible avec des parcours continus et identifiables**
- **Améliorer l'offre de stationnement vélos**
- **Clarifier la place des EDP (trottinettes, skateboards, etc.) dans les aménagements cyclables**

Paroles d'usagers

J'habite juste à côté, je me déplace avec ma trottinette souvent, sinon je prends le métro mais surtout quand c'est pour sortir du quartier ou parfois quand on va plus loin on prend la voiture avec mes parents.
Collégienne, 11 ans, habitante du quartier

Je trouve que c'est dangereux à vélo, il n'y a pas trop de pistes cyclables, les voies ne sont pas bien définies, certaines sont sur la voie des voitures à contresens et ce ne sont même pas vraiment des voies mais juste des dessins au sol. On comprend pas trop comment ça marche
Femme 22 ans, habitante

MÉTROPOLE GRAND LYON

ANALYSE PAR MODES : La mobilité motorisée

CONSTAT

- Une **place importante de la voiture** (flux, stationnement) et une circulation congestionnée qui occasionne du bruit, de la pollution et des conflits d'usages.
- Certains **emplacements** (rue du marché, Poste, place Valmy) sont **parfois détournés pour du stationnement** malgré une **demande en baisse** :
  - Diminution de 13% à 20% (selon l'heure) des usagers stationnés depuis 2018
  - Taux d'occupation des espaces de stationnement allant de 87% à 94% en 2018 et de 79% à 87% en 2023
  - Des réserves de capacité : en moyenne, 500 places libres en journée et 750 la nuit
    (Source Étude de stationnement Transitec, plus d'informations page 24)
- **Peu ou pas d'aires de covoiturage**
- Une **présence visible des scooters et motos** dans le secteur (notamment accentuée par le développement de la livraison « dark kitchen » sans service sur place)
- Des **usages vecteurs de conflits** (utilisation des trottoirs et/ou des pistes cyclables, stationnement informel)

ENJEUX

- **Réduire les circulations automobiles et les décloisonner des autres mobilités**
- **Prendre en compte le développement des pratiques de livraison et mieux réguler l'usage de l'espace par les deux roues**

Paroles d'usagers

Dans le quartier ça serait bien d'améliorer le problème de la circulation parce que vers la place Valmy c'est trop dense, ça en devient difficile de circuler.
Femme, 36 ans, habitante

MÉTROPOLE GRAND LYON

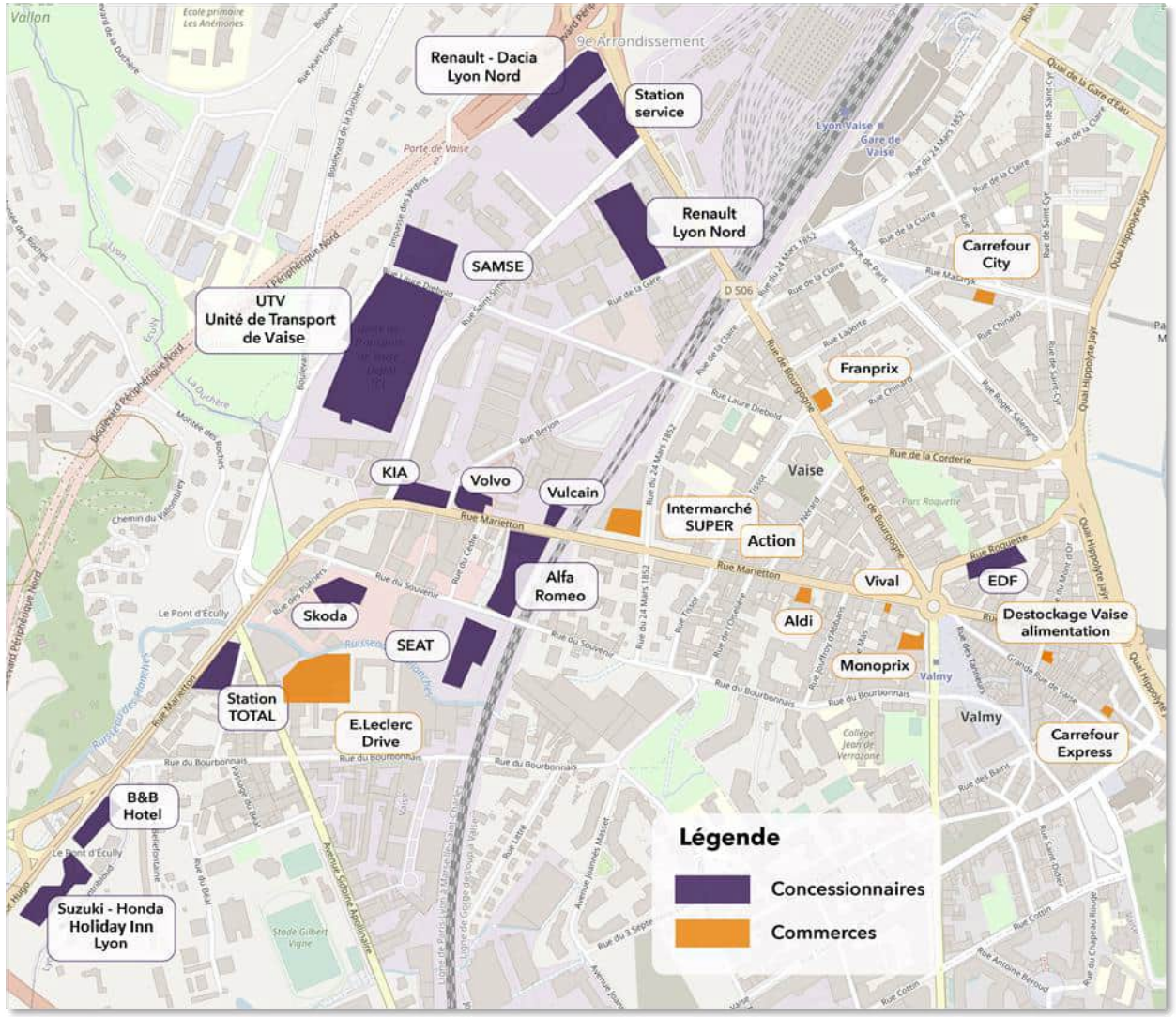
ANALYSE PAR MODES : La mobilité des poids lourds et utilitaires

CONSTAT

- Une **nette présence de véhicules imposants dans le secteur** (camions concessionnaires de livraison de voitures, camions de livraisons de magasins, etc.).
- Des flux et stationnements de camions qui **perturbent la circulation** et peuvent créer des **points de tensions/conflits**.
- La présence marquée de véhicules utilitaires professionnels dans le secteur, notamment sur des interventions qui **accentuent le stationnement informel**

ENJEUX

- **Répondre aux évolutions et aux besoins en termes de logistique urbaine afin de maintenir le dynamisme économique du quartier**
- **Maintenir un accès et de la fluidité aux véhicules d'intervention**



MÉTROPOLE GRAND LYON

Les mobilités aujourd’hui

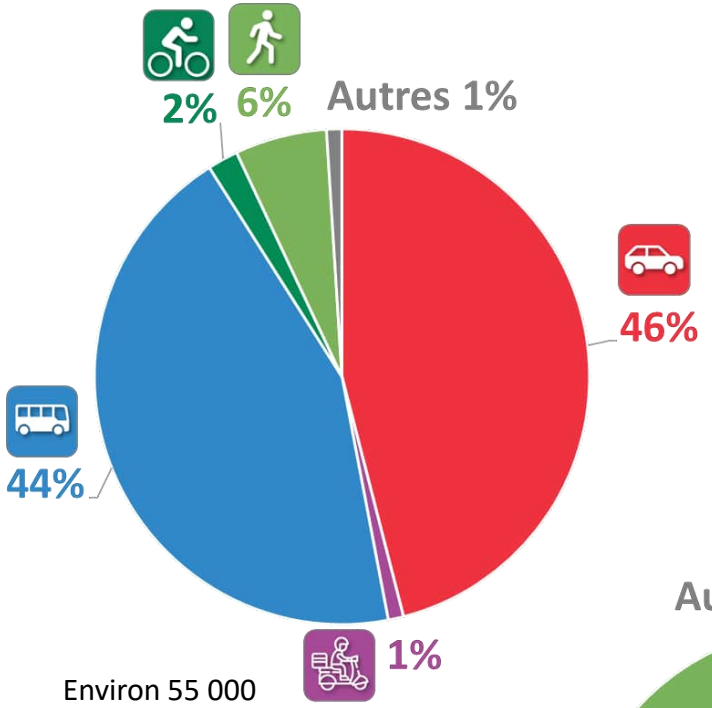
MÉTROPOLE GRAND LYON

Les typologies de déplacements à Vaise

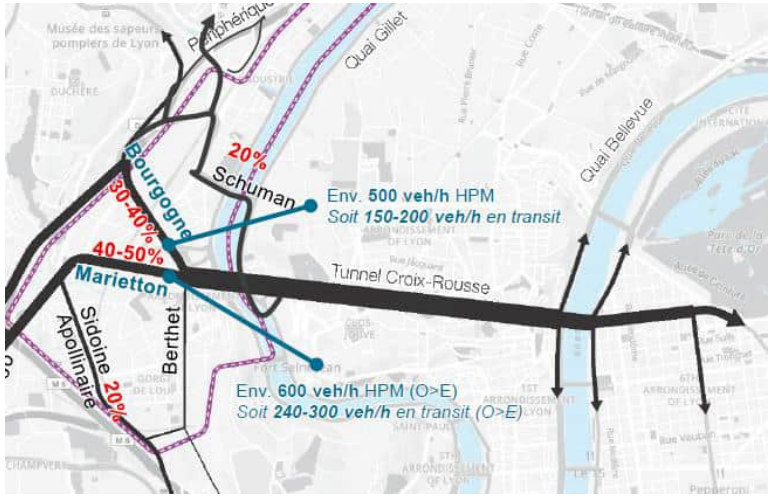
3 types de déplacement sont présents sur le secteur

- **Les déplacements « internes » ou « locaux »**, qui ont Vaise pour provenance **ET** pour destination. Ces déplacements sont principalement réalisés à pied.
- **Les déplacements d'échanges** qui ont Vaise pour provenance **OU** pour destination.
- **Les déplacements de « transit »**, qui ne font que traverser Vaise, sans s'y arrêter. Ces déplacements sont principalement réalisés en voiture. Ils représentent **30 à 40%** du trafic motorisé sur la rue de Bourgogne, et **40 à 50%** du trafic motorisé sur Marietton.

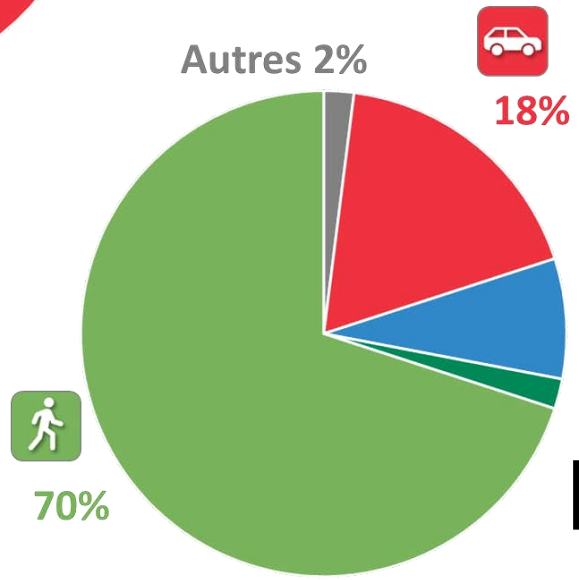
Les données présentées sont anciennes (2015) et **l'usage de la voiture a déjà fortement évolué à la baisse depuis 2015** (voir page suivante), conformément au Plan de Déplacements Urbains de 2015.



Environ 55 000 déplacements/ jour par sens
Répartition par mode des déplacements d'échanges (données 2015 Sytral)



Part du trafic de transit (données 2019) en heure de pointe du matin



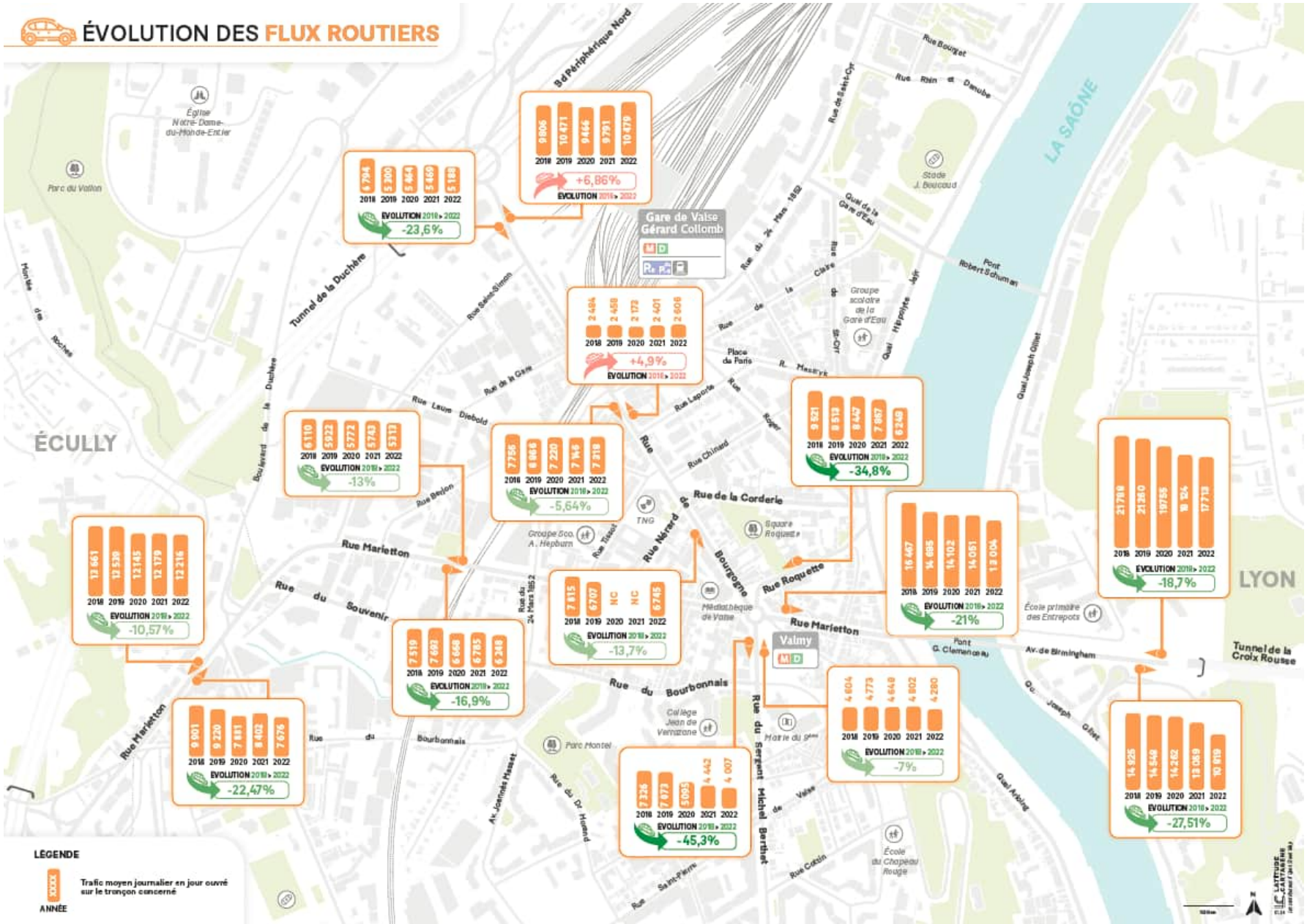
Environ 32 000 déplacements/ jour
Répartition par mode des déplacements internes (données 2015 Sytral)

À NOTER !

Environ **825 bus passent par jour sur la rue de Bourgogne**, pour un total de plus **12 500 usagers** (dans les 2 sens).

MÉTROPOLE GRAND LYON

Évolution du trafic routier depuis 2018



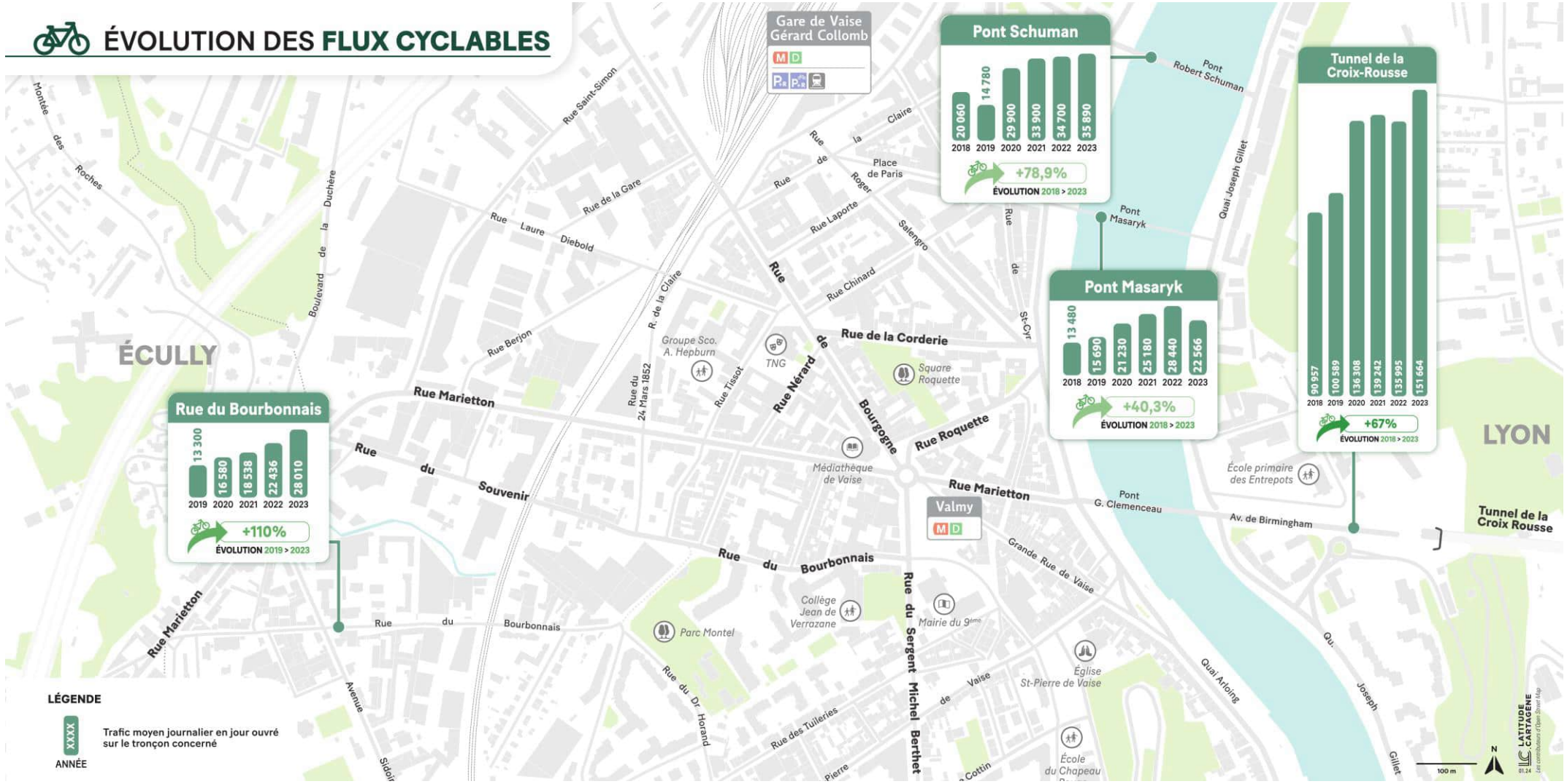
Les chiffres ci-contre correspondent aux passages journaliers moyens de voitures sur des boucles de comptage automatique, dans le sens de circulation correspondant aux pictogrammes.

Ils révèlent une **diminution globale du trafic routier sur Vaise** depuis 2018.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Évolution du trafic vélo depuis 2018

Les chiffres ci-dessous correspondent aux passages de vélos cumulés au mois de septembre de chaque année sur des boucles de comptage automatique. Ils révèlent que **le trafic vélo a considérablement augmenté sur Vaise** depuis 2018, malgré un nombre restreint d'aménagements cyclables sécurisés.



Évolution de l’offre de transport en commun

L’offre de transports en commun sur le secteur de Vaise a déjà fortement évolué et continuera d’évoluer dans les prochaines années.

En 2023, **l’offre des bus a notamment été renforcée sur le secteur de Vaise** :

Janvier 2023 :

- **Renforcement de la fréquence de la ligne C6 :** un bus toutes les 6 à 7 minutes (au lieu de 8) en heure de pointe matin et 10 minutes (au lieu de 12) en heures creuses
- **Réorganisation des lignes C6/C6E** pour que tous les services desservent les mêmes arrêts entre Vaise et le Campus.

Été 2023 :

- **Expérimentation d’une navette estivale** le week-end durant l’été entre Gare de Vaise et les Monts d’Or (destination Mont Thou en passant par le centre de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or, le Mont Cindre et la Maison de la nature).

Septembre 2023 :

- **Intégration des services de la ligne C6E dans la ligne C6**: dénomination unique « C6 » pour améliorer la lisibilité de l’information voyageurs
- Mise en place de véhicules articulés (à la place de bus standards) le week-end sur la ligne n°43
- **Renforcement de l’offre de la ligne n°31** (+ 11 trajets par jour) entre l’arrêt « Joannès Carret » et Gare de Vaise

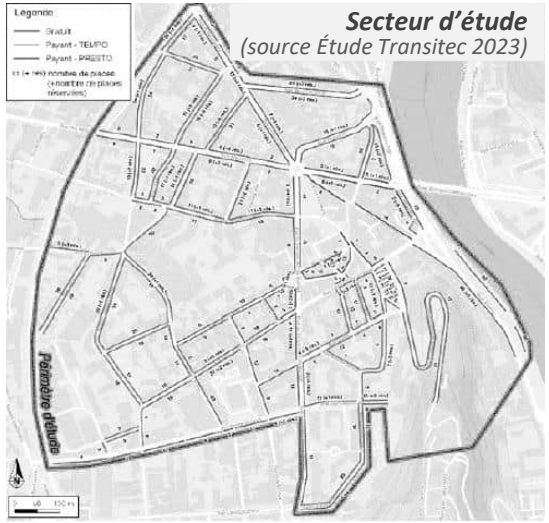
MÉTROPOLE GRAND LYON

Évolution du stationnement entre 2018 et 2023

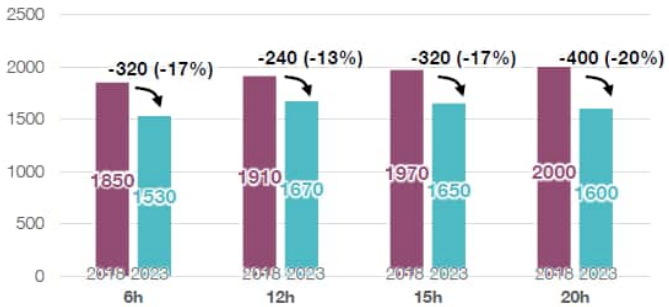
À l'occasion de la réalisation des présentes études, une enquête de stationnement a été réalisée en 2023. Celle-ci a pu être comparée à une enquête de stationnement réalisée en 2018.

- Depuis 2018, la répartition de la typologie des stationnements en voirie (gratuits, payants Tempo ou payants Presto) a fortement évolué : 36% des places sont gratuites en 2023, alors que 50% étaient gratuites en 2018.
- Environ 200 places, soit 9% de l'offre de stationnement du secteur, ont été converties pour d'autres usages.
- Le nombre d'usagers des places de stationnement a fortement diminué sur le secteur (-360 à -400 véhicules stationnés) et de ce fait, la capacité pour se garer est augmentée (250 à 400 places libres en 2023 au lieu de 150 à 300 places en 2018).

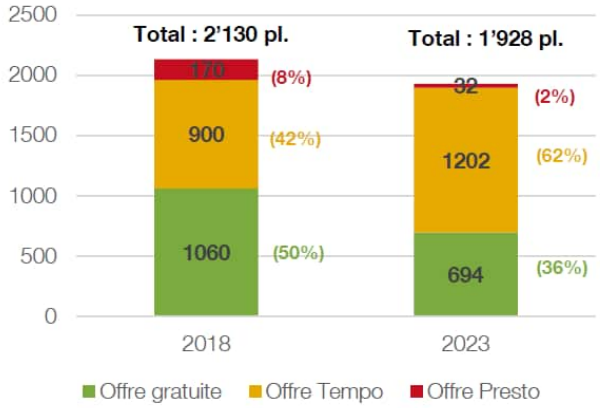
→ Malgré la légère baisse du nombre de places de stationnement en voirie, l'extension de la réglementation payante entre 2018 et 2023 et le changement de comportement ont entrainé **une réduction de la pression du stationnement sur le centre de Vaise**.



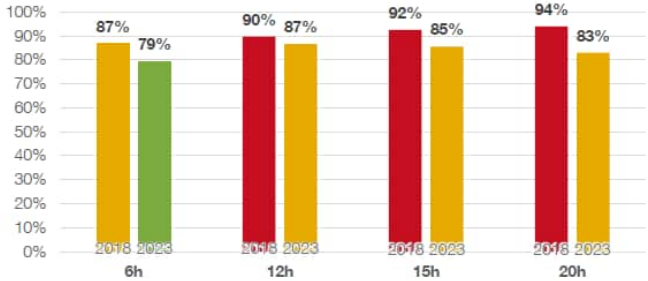
Secteur d'étude
(source Étude Transitec 2023)



Par créneau horaire, nombre de voitures stationnées sur Vaise en 2018 et 2023 (source Étude Transitec 2023)



Typologie des places de stationnement et nombre total en 2018 et 2023 (source Étude Transitec 2023)



Par créneau horaire, pourcentage des places utilisées en voirie en 2018 et 2023 (source Étude Transitec 2023)

MÉTROPOLE GRAND LYON

Pollutions sonore et atmosphérique

MÉTROPOLE GRAND LYON

► LE BRUIT DANS LE QUARTIER

L'étude des différentes nuisances sonores présentes dans le quartier montre une très forte concentration autour des axes routiers et le long des voies ferrées.

C'est pourquoi l'apaisement des mobilités à Vaise est un enjeu majeur pour la qualité de vie de ses habitants.

Bruits ferroviaires

Bruits Routiers

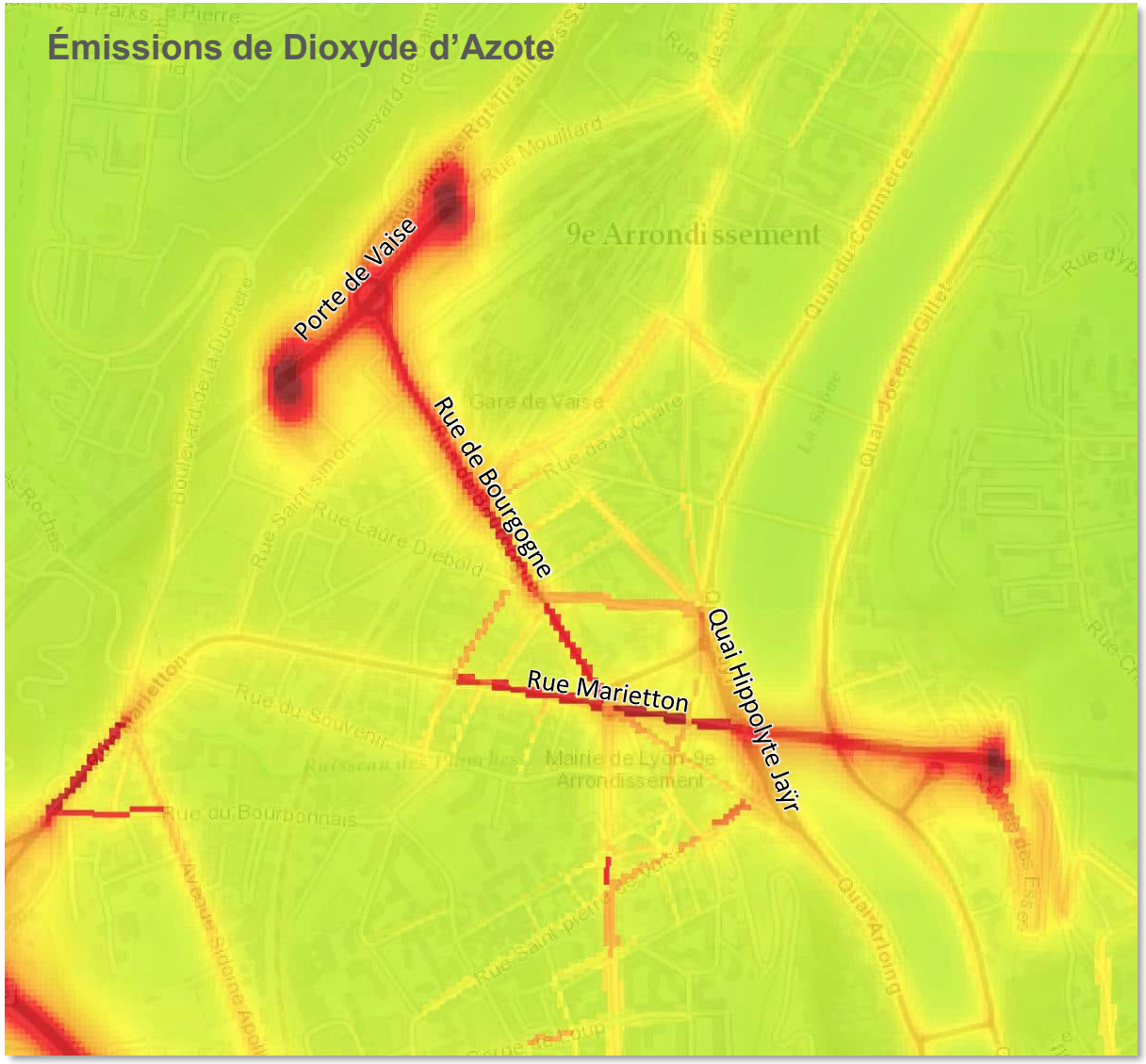
Faible intensité

Forte intensité

Source bruit.grandlyon.com et geoweb.grandlyon.com (mise à jour décembre 2022)

MÉTROPOLE GRAND LYON

► LA POLLUTION DE L'AIR DANS LE QUARTIER



Source atmoaura.maps.arcgis.com

La pollution atmosphérique liée au Dioxyde d'Azote (NO_2) est majoritairement liée à la combustion des carburants utilisées par les camions et automobiles.

Sur Vaise, **la pollution est très importante autour des grands axes routiers** (Porte de Vaise, rue de Bourgogne, rue Marietton, Quai Jaÿr).

À titre indicatif, la réglementation française et européenne prévoit un objectif de qualité à 40µg/m³ et une valeur limite à 200 µg/m³ (à ne pas dépasser plus de 18 heures par an).

80µg/m3 300µg/m3

MÉTROPOLE GRAND LYON

PROJETS EN COURS DANS LE QUARTIER

MÉTROPOLE GRAND LYON

Sommaire

3. Les projets en cours dans le quartier

- Synthèse cartographique des projets

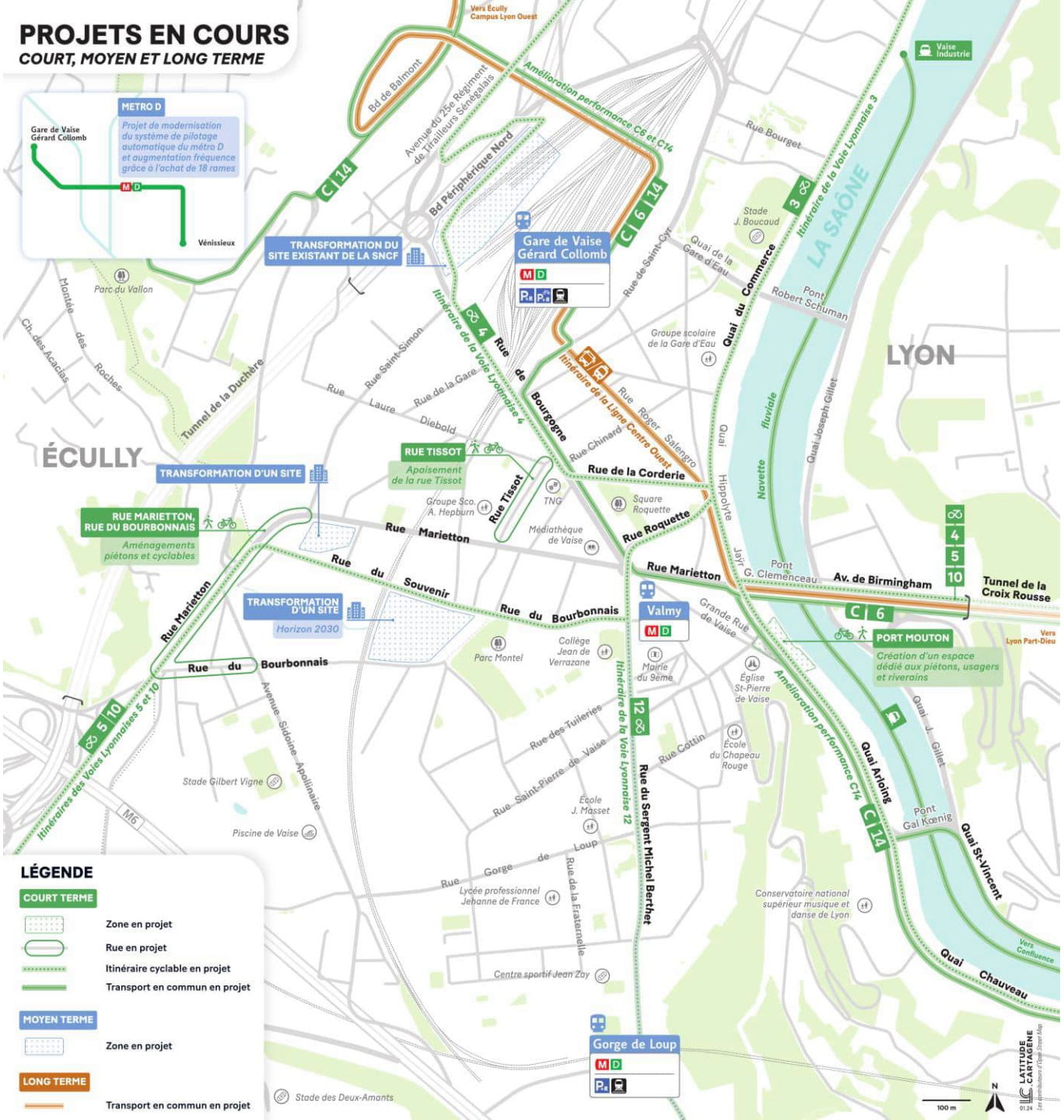
- Projets à court terme (2024-2025)
  - Réinvestir le jardin et la rue Tissot
  - Port Mouton
  - Navette fluviale
  - Améliorations de la performance des lignes de bus C6 et C14
  - Déploiement des voitures en autopartage
  - Les Voies Lyonnaises
  - Autres aménagements piétons et cyclables

- Moyen terme (2025-2030)
  - Fonctionnement du par relais de la Gare de Vaise
  - Projets de transformation de sites
  - Modernisation du Métro D

- Long terme (2030-2040)
  - LCO Horizon 2040

MÉTROPOLE GRAND LYON

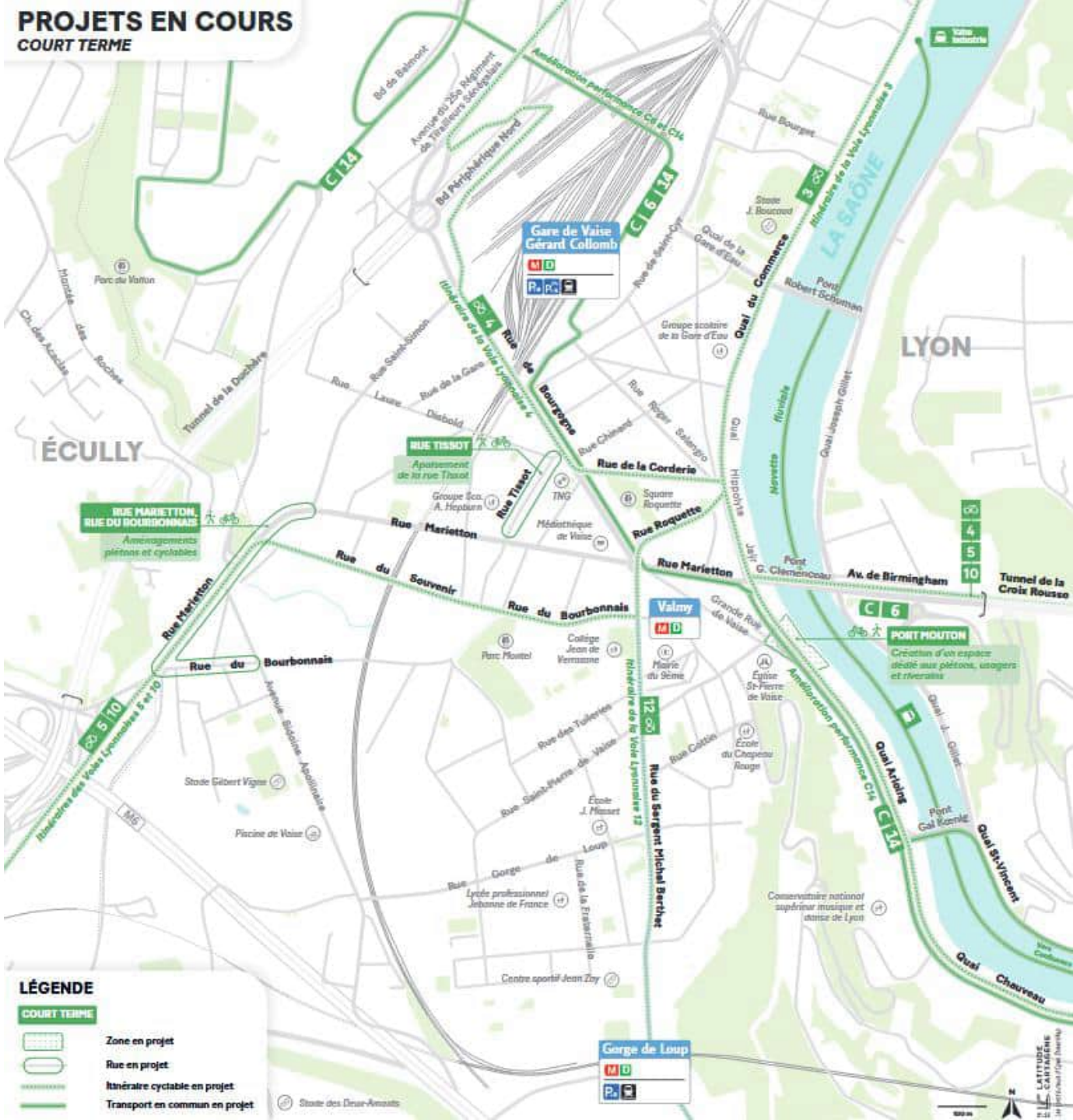
► SYNTHÈSE CARTO-GRAPHIQUE DES PROJETS



Différents projets se dessinent à court, moyen et long terme dans le quartier : ils sont synthétisés ci-contre et présentés dans les pages suivantes.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Projets à court terme



Réinvestir le jardin et la rue Tissot

La rue Tissot s'inscrit dans le projet *Rue des enfants* porté par la Ville de Lyon. Pour que les enfants se réapproprient la ville, une mesure centrale a été engagée : celle de **l'apaisement des abords des écoles et des crèches**, notamment avec la sécurisation et la piétonisation des espaces publics.

La phase de concertation s'est faite autour du futur jardin, avec des envies liées à l'aménagement de la rue Tissot. À la suite de ces deux mois de concertation (entre le 27 avril et le 3 juillet 2023), les services de la Ville de Lyon ont étudié toutes les demandes des habitants, du Conseil d'Arrondissement des Enfants et des écoliers.

Lors de la réunion publique du 4 décembre, la Ville a présenté son projet pour la rue Tissot :

- Un aménagement transitoire qui met fin au transit sur la rue Tissot (obligation de tourner à gauche sur la rue Diébold, plus de débouché sur la rue de Bourgogne) et qui est mise en œuvre depuis début 2024
- Un apaisement définitif de la rue Tissot qui sera mis en œuvre dans le mandat (2026)

Source mairie9.lyon.fr

MÉTROPOLE GRAND LYON

Port Mouton

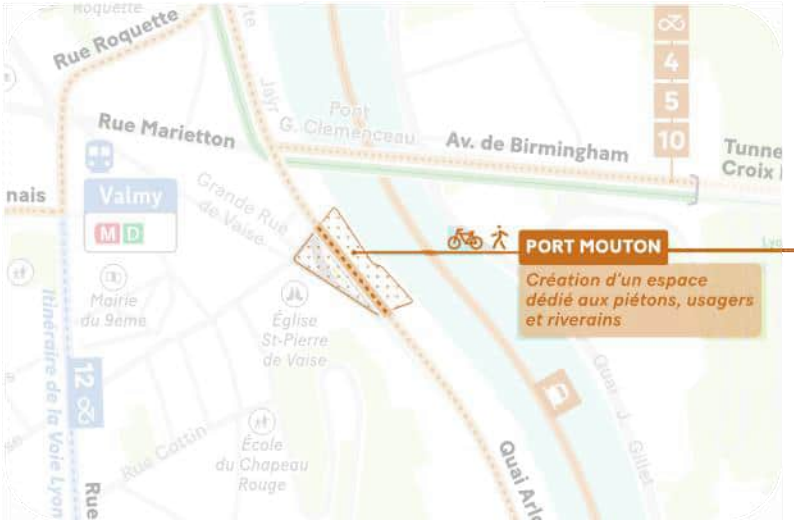
Le projet vise à créer **un véritable espace dédié aux piétons, usagers et riverains**, s'inscrivant dans un quartier déjà constitué.

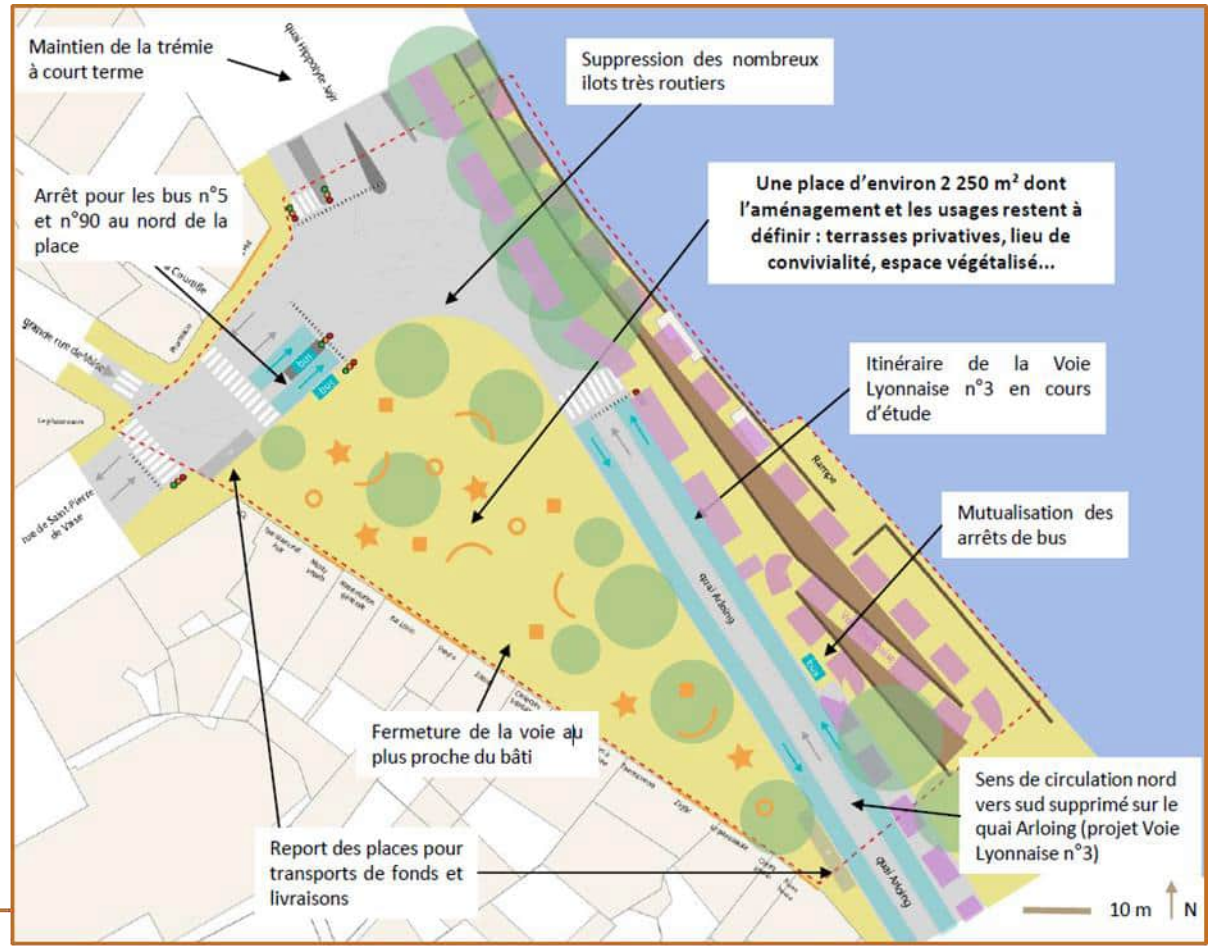
L'aménagement de la place doit permettre :

- La création de liens avec la Saône et le grand paysage
- La réduction significative et la simplification de l'espace routier
- L'appropriation d'espaces conviviaux et accueillants
- La prise en compte des enjeux environnementaux

→ **La concertation a eu lieu entre le 30 mai et le 7 juillet 2023**

→ Les travaux sont prévus à l'été 2025

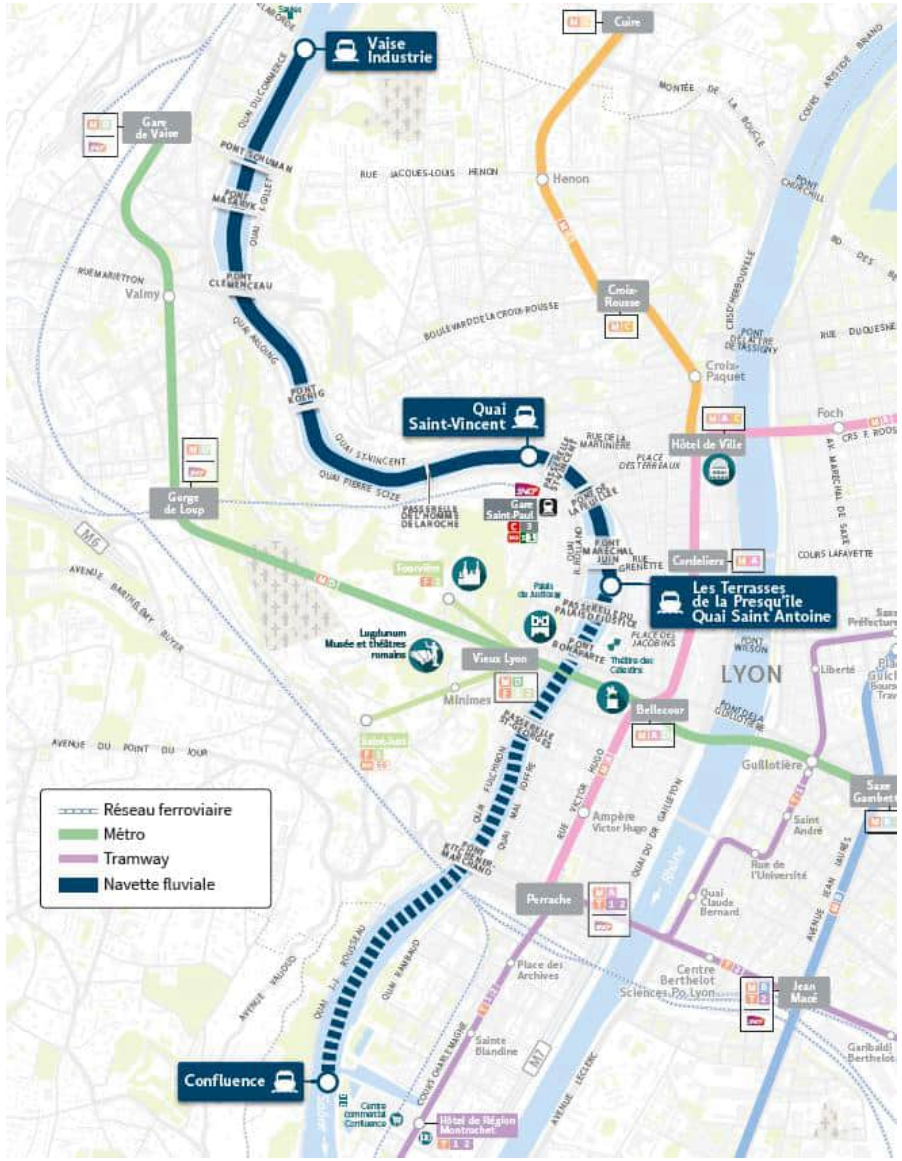




Source Dossier de concertation sur jeparticipe.grandlyon.com

MÉTROPOLE GRAND LYON

Navette fluviale



Source [Sytral Mobilités]

Le projet offre un **nouveau mode de transport en commun** complémentaire aux modes existants, il vise à :

- Développer les déplacements occasionnels, pour le plaisir, les loisirs…
- Intégrer ce nouveau mode au Réseau Unifié des Transports en Commun, avec le même niveau de service aux usagers

La première ligne sur la Saône sera mise en service **dès 2025** et composée de 4 haltes-stations au cœur de la ville historique (patrimoine UNESCO / secteurs sauvegardés) sur une longueur totale de 6 km :

- Vaise-Industrie
- Quai Saint Vincent
- Les terrasses de la Presqu'île (quai Saint Antoine)
- Confluence (à certaines heures)

La fréquence de service est variable :

- Vaise / Terrasses Presqu'île (ligne principale)
  - En heure de pointe les jours de semaine : 15 min
  - En heures creuses les jours de semaine : 30 min
- Desserte de Confluence toutes les 30 min
  - En heures creuses le mercredi toute l'année et tous les jours de semaine pendant les vacances scolaires
  - Toute la journée les week-ends et jours fériés

MÉTROPOLE GRAND LYON

Améliorations de la performance des lignes de bus C6 et du C14

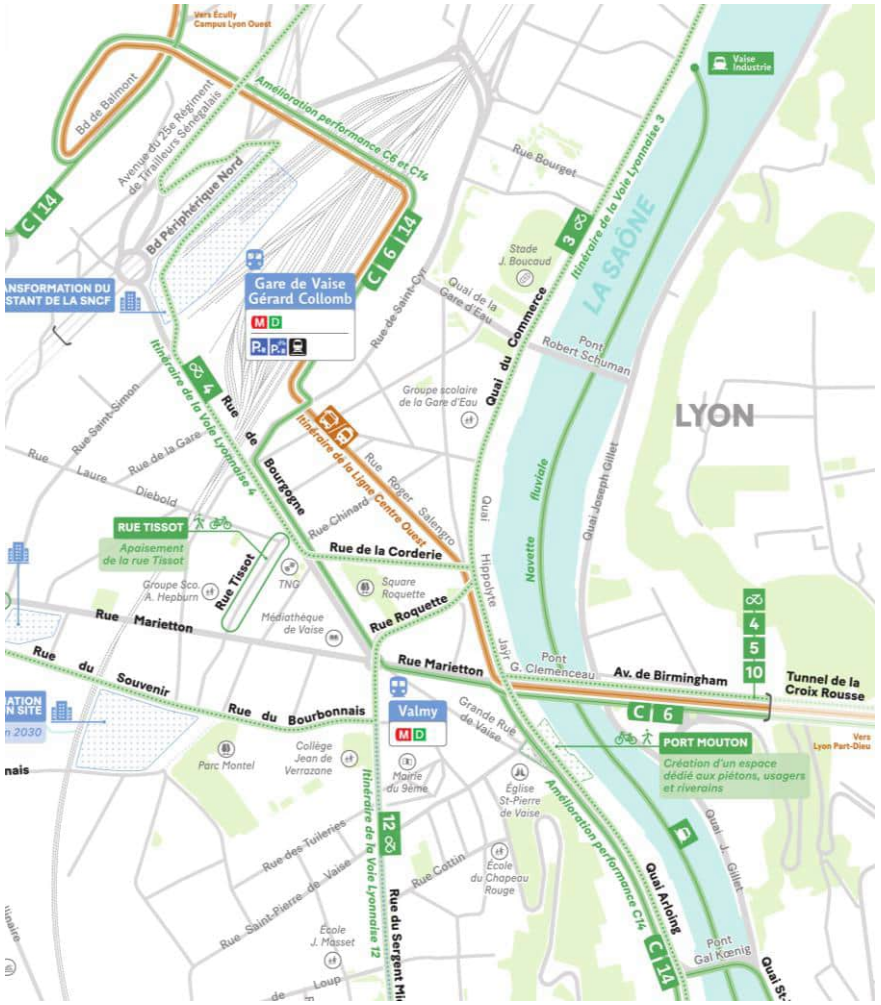
Les lignes de bus C6 et C14 sont parmi les lignes de bus les plus utilisées de la Métropole.

Aussi, il est envisagé d'étudier, en amont du projet de la Ligne Centre Ouest (LCO, voir page 49), l'amélioration de ces 2 lignes de bus dans les prochaines années au travers :

- D'un renfort de la fréquence de la C6
- D'une amélioration de la fiabilité des temps de parcours des bus C6 et C14

Par ailleurs, les bus de la ligne C14 seront remplacés par des bus articulés en 2025.

Source [Sytral Mobilités]



Déploiement des voitures en autopartage

La Métropole ambitionne de développer fortement l'autopartage dans les prochaines années.

Pourquoi l'autopartage ?

- Avoir accès à un véhicule de manière occasionnelle sans assumer le coût d'une voiture personnelle (assurance, stationnement…)
- Compléter l'usage des transports en commun et modes doux
- Compenser l'absence d'une 2nde voiture
- Accéder à une voiture différente de la sienne (gabarit plus ou moins important par exemple)

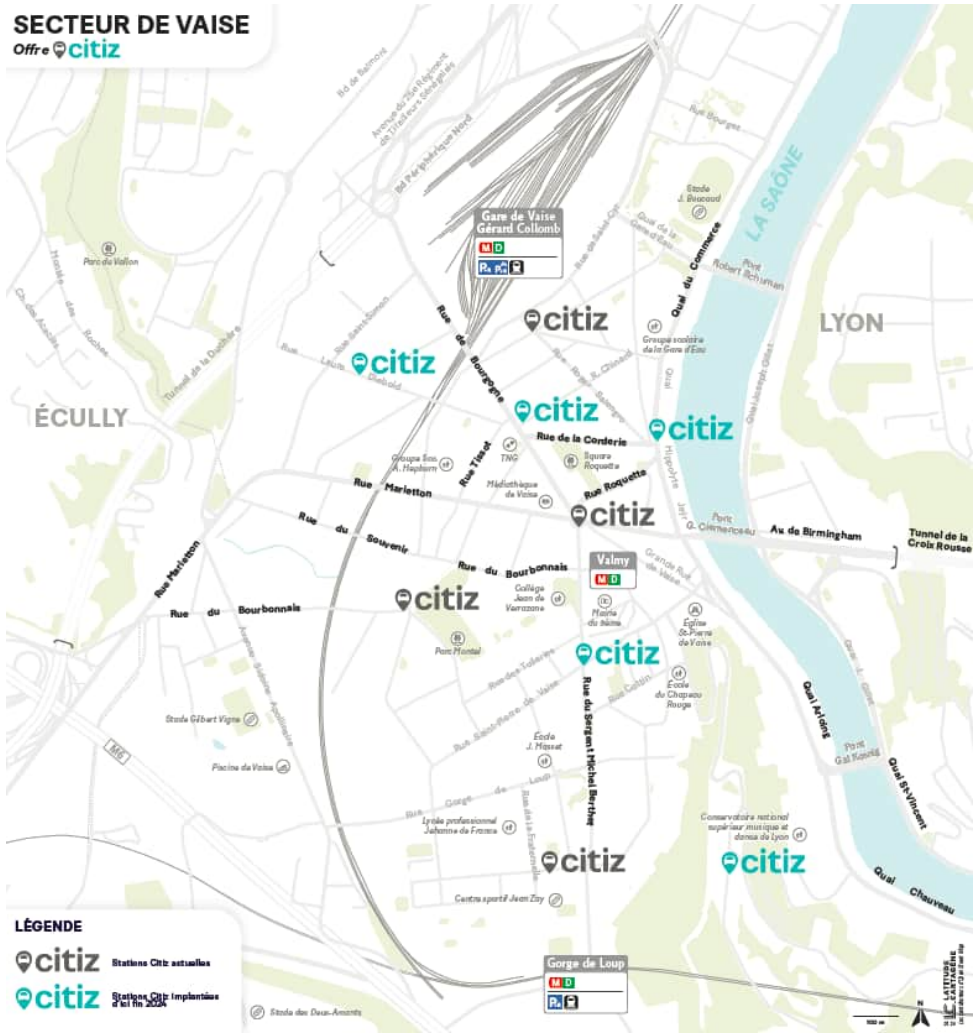
En effet, 1 voiture en autopartage…

… remplace 5 à 8 voitures personnelles,

… supprime 10 000 à 19 000 km en voiture personnelle par an,

… libère 0,9 à 3 places de stationnement en voirie.

Sur le secteur de Vaise, il y a aujourd'hui 4 stations pour un total de 11 véhicules. **D'ici fin 2024, 5 nouvelles stations et 13 nouveaux véhicules seront installées dans le centre du quartier**.



MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises

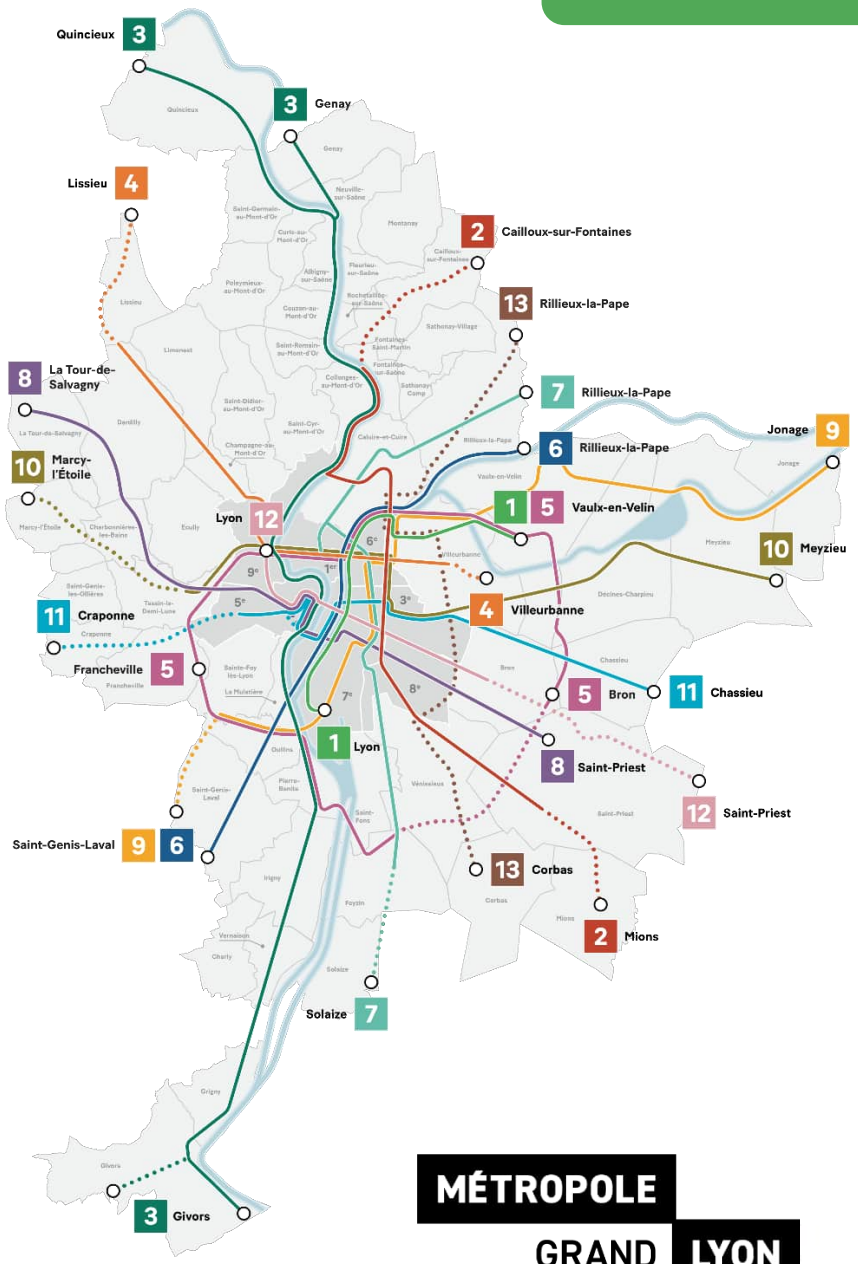
La Métropole souhaite mettre en œuvre un réseau cyclable sécurisé et structurant dans les prochaines années.

Confort et sécurité pour tous les usages et tous les usagers des modes actifs

- ✓ **Des trajets cyclables les plus directs possibles** insérés sur de grands axes et avec une signalétique identifiable
- ✓ **Une séparation des modes** pour protéger piétons et cyclistes et sécuriser les plus vulnérables (PMR, cyclistes débutants, enfants…)
- ✓ **Des pistes larges** pour accueillir tous les gabarits (vélos-cargos, vélos adaptés…), doubler sans gêner (vélotafeurs pressés) et circuler de front (familles avec enfants en promenade)
- ✓ **Une amélioration de la marchabilité et de la performance des transports en commun**

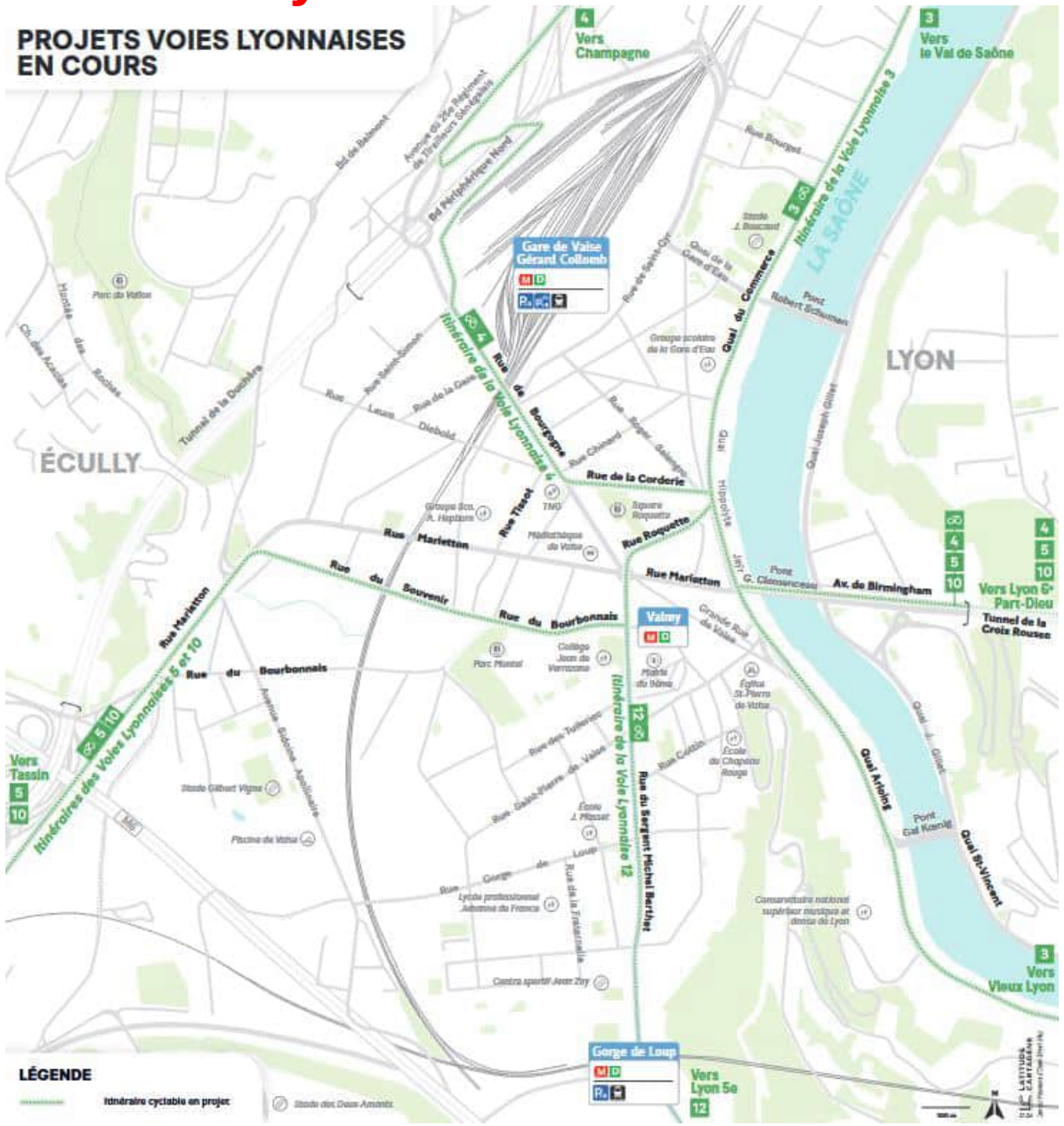
Au-delà de la mobilité, des réponses aux enjeux :

- ✓ **Environnementaux et de santé publique :**
  - Lutte contre la **sédentarité** et amélioration de la **qualité de l'air**
  - **Végétalisation** et **désimperméabilisation**
- ✓ **Économiques :**
  - Alternative aux **coûts élevés des énergies carbones** et véhicules électriques
  - Accompagnement au **développement de la cyclologistique**



MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises à Vaise



4 Voies Lyonnaises permettront de relier Vaise aux principaux pôles d'attractivité de la Métropole, les communes voisines, et les autres axes structurants cyclables :

- La Voie Lyonnaise 12, qui reliera Vaise à Lyon 5
- La Voie Lyonnaise 3, qui longe la rive droite de la Saône et reliera le Val de Saône à la Presqu'Ile de Lyon en passant par Vaise
- La Voie Lyonnaise 4, qui reliera Champagne à la Part-Dieu en passant par Vaise
- La Voie Lyonnaise 5, qui reliera la Part-Dieu à Tassin en passant par Vaise

MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises

La Voie Lyonnaise 3

La ligne 3 des Voies Lyonnaises (VL3) reliera à terme Givors à Genay et Quincieux sur un parcours de 57 km, ce qui en fait la plus longue ligne du réseau.

Elle est découpée du nord au sud en trois grands secteurs ; le secteur central longera les quais de Saône et traversera les 9e et 5e arrondissements depuis le Pont de l'île Barbe jusqu'au Pont Kitchener Marchand, sur 7,2 km.

Cette section se raccordera à la VL4 au niveau du carrefour des Monts d'Or, à la VL12 au niveau du Pont Bonaparte, et aux VL5 et VL10 au niveau du Pont Clémenceau.

→ **La concertation a eu lieu entre le 19 septembre et le 21 octobre 2022**

→ Planning pour la section Île Barbe-Pont Koening : poursuite des études de janvier à septembre 2024, travaux de octobre 2024 à fin 2025

Projet de la Voie Lyonnaise 3 - Quai Arloing

MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises

La Voie Lyonnaise 4

La ligne 4 (VL4) reliera la limite de la Métropole au nord à Lissieu au cœur de Villeurbanne sur un linéaire de 22 km à terme. Cette liaison desservira à la fois la zone économique Techlid et le centre-ville de Villeurbanne en traversant différents types de paysages : deux réservoirs écologiques au nord, l'axe principal qui traverse la zone économique de Limonest et de Champagne-au-Mont-d'Or, Vaise, et le tissu urbain historique de la ville de Lyon.

→ La concertation incluant l'avenue du 25e Régiment des Tirailleurs Sénégalais a eu lieu entre le 19 septembre et le 21 octobre 2022
→ La concertation incluant le pont Clémenceau et la section traversant le 6e arrondissement a eu lieu du 9 octobre au 10 novembre 2023

→ Le passage de la VL4 dans Vaise entre l'avenue du 25e Régiment des Tirailleurs Sénégalais et le pont Clémenceau est un des objets de cette concertation. Les propositions d'aménagement sont décrites dans les pages 68 à 86 du présent dossier.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises

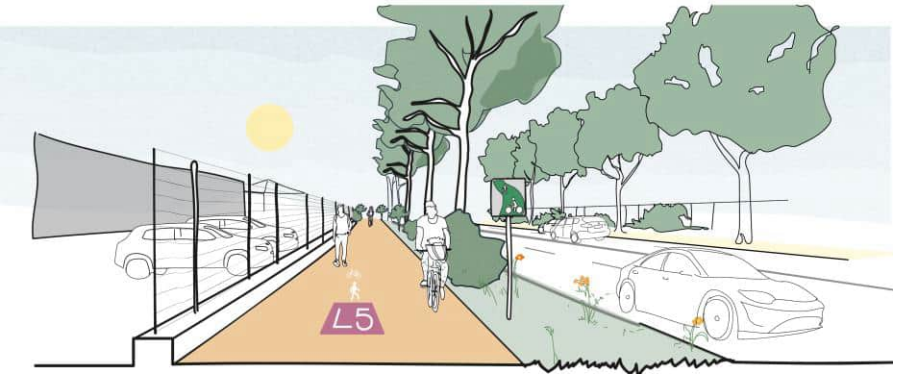
La Voie Lyonnaise 5

La ligne 5 (VL5) des Voies Lyonnaises formera une boucle complète de 46 km autour de l'épicentre métropolitain, en reliant notamment Bron par le campus de la Porte des Alpes, l'Hôpital des Portes du sud à Vénissieux, la gare d'Oullins, celle d'Écully la Demi Lune, le tunnel de la Croix-Rousse et le campus de la Doua à Villeurbanne, sans passer par le centre-ville de Lyon.

L'aménagement de la VL5 s'appuie largement sur des projets connexes. Il accompagne notamment le tramway T9, prévu pour l'horizon 2026, sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

→ La concertation pour la partie est de la VL5 a eu lieu entre le 19 septembre et le 21 octobre 2022.

→ Le passage de la VL5 dans Vaise entre la rue Marietton et le pont Clémenceau est un des objets de cette concertation. Les propositions d'aménagement sont décrites dans les pages 68 à 86 du présent dossier.



MÉTROPOLE GRAND LYON

Les Voies Lyonnaises

La Voie Lyonnaise 12

La ligne 12 des Voies Lyonnaises (VL12), avec une longueur de 19 km à terme, traverse la Métropole de Lyon dans le sens ouest-est. Elle connecte le 9e arrondissement de Lyon, côté ouest, à Saint-Priest, côté est, en passant par les 5e, 2e, 3e, 7e et 8e arrondissements de Lyon et par la commune de Bron.

→ **La concertation a eu lieu entre le 27 février et le 21 avril 2023**
→ Les travaux sont prévus en 2026 sur la rue du Sergent Michel Berthet
→ Maintien de l'existant sur la rue Audry

Projet de la Voie Lyonnaise 12 - Rue Sergent Michel Berthet

MÉTROPOLE GRAND LYON

Autres aménagements piétons et cyclables

- **Rue Marietton entre la rue Saint Simon et la rue de Montribloud**
- **Rue du Bourbonnais entre la rue Marietton et la rue Apollinaire**

Les piétons bénéficient d'un **élargissement du trottoir est de la rue Marietton**, afin de répondre aux normes d'accessibilité sur la section aménagée. Les carrefours à feux sont repris pour améliorer et sécuriser la desserte piétonne (création de nouvelles traversées, création d'îlots refuge entre deux traversées).

Les aménagements permettent de traiter deux zones identifiées comme problématiques pour les cyclistes :

- Une piste cyclable bidirectionnelle* (*deux sens de circulation*) est créée côté est de la rue Marietton, entre le nord de l'avenue Victor Hugo (Tassin) et la rue du Souvenir (Lyon 9). Les cyclistes bénéficient ainsi d'un aménagement dédié et sécurisé sur la rue Marietton jusqu'à la rue du Souvenir. Un complément d'aménagement en bandes cyclables* bilatérales (*un sens de circulation de chaque côté de la rue*) est également prévu sur la rue Marietton entre la rue du souvenir et la rue Saint Simon.
- Un double sens cyclable* est également créé sur la rue du Bourbonnais entre les rues Marietton et Apollinaire

Cet aménagement implique la suppression d'une voie véhicule motorisé sur la rue Marietton (entre l'avenue de Verdun et la rue du Souvenir). La desserte des transports en commun n'est pas modifiée, un arrêt (Marietton-Apollinaire) est déplacé pour réduire les conflits piétons/vélos.

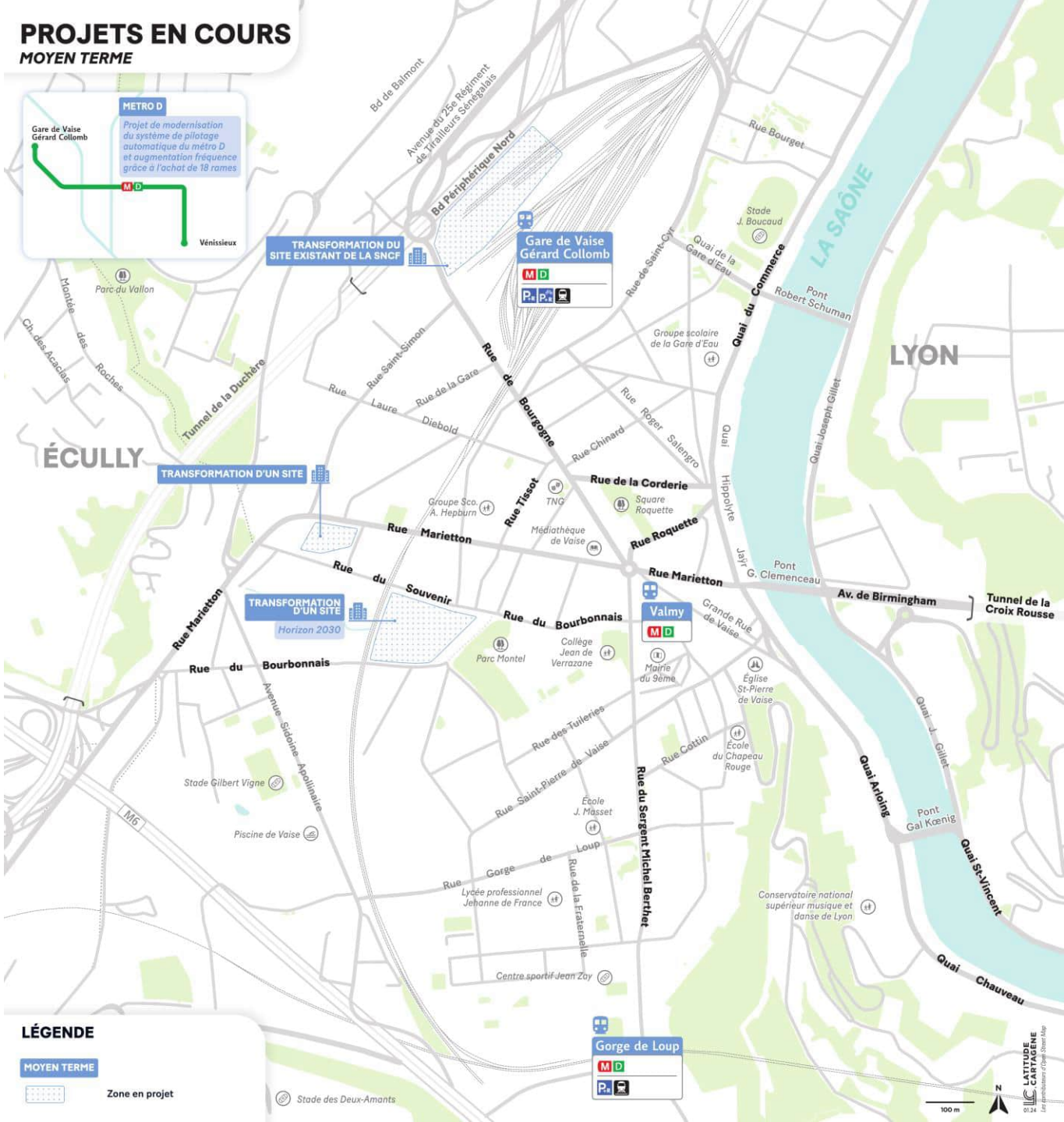
→ Les travaux sont prévus aux 2e et 3e trimestres 2024.

À noter !

Pour favoriser l'intermodalité, un Parking Relais (P+R) Vélo de 200 places sera ouvert en 2024 à la station de métro Gorge de Loup.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Projets à moyen terme



Fonctionnement du parc relais de la Gare de Vaise

À partir du 1er janvier 2024, la Métropole confie la gestion de 10 parcs relais (P+R) à la Société Publique Lyonnaise des Mobilités (SPLM), qui sera en charge d'aménager et d'exploiter le système de contrôle d'accès.

L'accès au Parc Relais de la Gare de Vaise (1 200 places) sera, d'ici 2030, réglementé afin de **prioriser les usagers venant en covoiturage ou réalisant des distances élevées**. Ce fonctionnement a été appliqué au nouveau P+R de Saint-Genis Laval Hôpital Lyon Sud.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Projets de transformation de sites

À moyen terme, 3 grands sites vont connaître une mutation dans le quartier à horizon 2030 :

- **Le Technicentre SNCF de Lyon Vaise**, accolé à la gare, dont le projet de mutation est à définir
- **Le site de l'entreprise Mercedes-Benz**, entre la rue Marietton et la rue du Souvenir, avec la création de logements côté Marietton et un projet à définir côté Souvenir
- **Le site du groupe Émile Maurin**, situé entre la rue du Souvenir et la rue du Bourbonnais, dont le projet de mutation est à définir

MÉTROPOLE GRAND LYON

Modernisation du métro D

Depuis 1992, la ligne de métro D fonctionne en automatisme ou conduite intégrale sans conducteur, sur le tronçon original Gorge de Loup – Grange Blanche puis sur ses prolongements successifs jusqu'à la Gare de Vénissieux puis la Gare de Vaise en 1997.

L'opération de modernisation à venir (changement du système de pilotage automatique Maggaly - Métro Automatique à Grand Gabarit de l'Agglomération Lyonnaise - et renfort du parc matériel roulant) représente un vrai défi.

L'intervention se fait sur la ligne de transports la plus fréquentée de l'agglomération (jusqu'à 300 000 voyageurs par jour). Le niveau de complexité technique et organisationnelle est très élevé : 1re mondiale de migration depuis un pilotage automatique sans conducteur vers un autre pilotage automatique sans conducteur.

Le programme de modernisation de la ligne D :

- Mise en œuvre d'un nouveau pilotage automatique intégral sur la ligne et autres travaux d'accompagnements
- Acquisition de 18 rames de matériel roulant

Planning prévisionnel :

- Livraison des 18 nouvelles rames : de 2028 à 2030
- Réalisation, travaux et déploiement pour un basculement de l'exploitation à l'été 2030

Le budget prévisionnel de l'opération est de 339 millions d'euros (valeur janvier 2023).

Pour plus d'informations : retrouvez le dossier de presse pour ce projet sur le site du Sytral

MÉTROPOLE GRAND LYON

Projet à long terme

MÉTROPOLE GRAND LYON

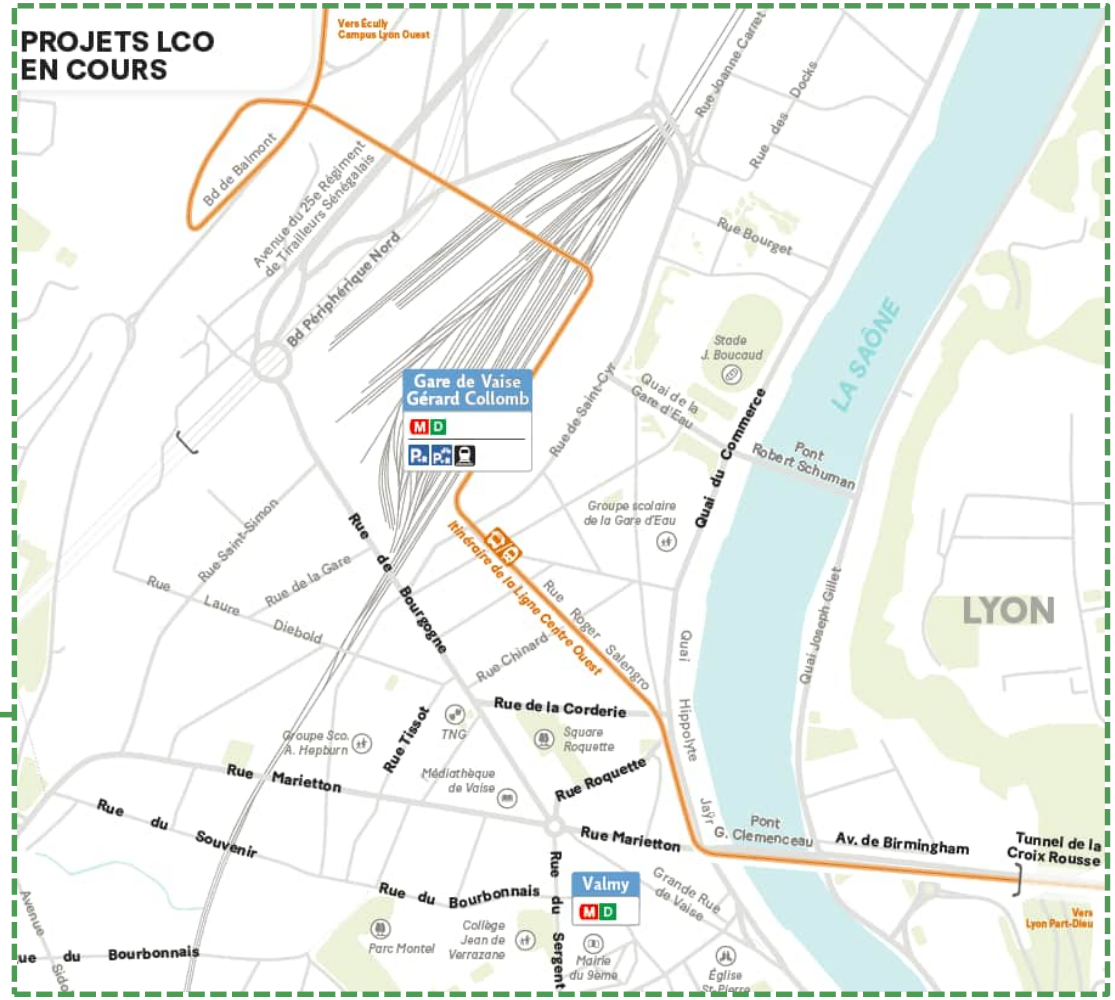
La Ligne Centre Ouest

La Ligne Centre Ouest (LCO) est un projet de transport en commun en site propre et à fréquence élevée, visant à relier la Part-Dieu au campus Lyon Ouest à Écully.

Encore à l'étude, cette nouvelle ligne sera un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ou un tramway.

Parcours global du projet LCO

Source Sytral.fr



MÉTROPOLE GRAND LYON

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT SOUMISES À LA CONCERTATION

MÉTROPOLE GRAND LYON

Sommaire

4. Propositions d'aménagement soumises à la concertation

- Préambule et modalités de concertation
- Méthodologie et scénarios de mobilités écartés
- Propositions par secteur
  - Secteur 1 // Porte de Vaise
  - Secteur 2 // Rue de Bourgogne
  - Secteur 3 // Rue du Souvenir
  - Secteur 3 // Rue du Bourbonnais
  - Secteur 4 // Rue de la Corderie
  - Secteur 5 // Rue Roquette
  - Secteur 6 // Carrefour des Monts d'Or
  - Secteur 7 // Place Valmy
- Planning

MÉTROPOLE GRAND LYON

Préambule et modalités de concertation

MÉTROPOLE GRAND LYON

► PRÉAMBULE

La concertation préalable au sens des articles L1003-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur l'évolution des mobilités à Vaise : plan de circulation, amélioration de la performance des bus et du confort des piétons et des cyclistes, dans le 9e arrondissement de Lyon.

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

- rééquilibrer le partage de l'espace public en réorganisant le plan de circulation au profit d'un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (piétons et cyclistes),
- développer des lieux de fraîcheur pour adapter ce secteur aux chaleurs estivales, végétaliser lorsque cela est possible,
- améliorer la fiabilité et la qualité de desserte par les transports en communs, notamment les bus,
- améliorer le réseau structurant cyclable en aménageant les Voies Lyonnaises 4 et 5 dans le quartier de Vaise,
- proposer ainsi des alternatives à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores.

Les objectifs de la concertation sont de :

- fournir une information contextuelle des différents projets à court, moyen et long terme sur le secteur de Vaise à Lyon 9,
- fournir une information claire sur les projets d'aménagement des espaces publics objet de la concertation, et sur le plan de circulation proposé,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue sur les aménagements concertés,
- optimiser les aménagements concertés dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

► ARRÊTÉ D'OUVERTURE

REPUBLIQUE FRANCAISE

GRANDLYON
la métropole

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

ARRETE N° 2024-01-11-R-0019

Commune(s) : Lyon 9ème

Objet : **Évolution des mobilités à Vaise - Ouverture de la concertation préalable**

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

n° provisoire 10833

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 n° 2023-02-28-R-0128 du 28 février 2023 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° 4 des Voies lyonnaises entre l'avenue du 25ème RTS et le pont Clémenceau à Lyon 9ème et de la ligne n° 5 des Voies lyonnaises entre l'intersection de la rue Marietton et de la rue du Souvenir, et le pont Clémenceau à Lyon 9ème ;

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 - Objectifs de la concertation et du projet

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

- rééquilibrer le partage de l'espace public en réorganisant le plan de circulation au profit d'un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (piétons et cyclistes),
- développer des lieux de fraîcheur pour adapter ce secteur aux chaleurs estivales, végétaliser lorsque cela est possible,
- améliorer la fiabilité et la qualité de desserte par les transports en commun, notamment les bus,
- améliorer le réseau structurant cyclable en aménageant les Voies lyonnaises n° 4 et n° 5 dans le quartier de Vaise,
- proposer ainsi des alternatives à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores.

Les objectifs de cette concertation sont :

- de fournir une information contextuelle des différents projets à court, moyen et long terme sur le secteur de Vaise à Lyon 9ème,
- de fournir une information claire sur les projets d'aménagement des espaces publics objet de la concertation, et sur le plan de circulation proposé,
- de permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue sur les aménagements concertés,
- d'optimiser les aménagements concertés dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

Article 2 - Périmètre du projet

Le périmètre, matérialisé sur le plan en annexe, des aménagements portés à la concertation et du plan de circulation associé, concerne le quartier de Vaise et, plus particulièrement, les rues suivantes :

- avenue du 25ème RTS,
- rue Mouillard,
- rue de Bourgogne,
- rue de la Corderie,
- rue Roquette,
- carrefour Marietton/Bourgogne/Berthet/Roquette (rond-point Valmy),
- carrefour Jaÿr/Saint-Cyr/Salengro/Corderie/Roquette (carrefour des Monts-d'or),
- rue du Souvenir,
- rue du Bourbonnais,
- rue Nérard.

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 d'un registre destiné 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,
- à la Mairie de Lyon 9ème, 6 place du Marché à Lyon 9ème.

Le dossier de concertation préalable est disponible 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 situation,
- le plan de périmètre du projet,
- une notice de présentation fixant les objectifs et enjeux du projet,
- un questionnaire en ligne, un registre en ligne et des registres papier destinés à recueillir les observations du public.

Les observations du public, sur ce projet, peuvent également être consignées sur la boîte mail : evolution.mobilites.vaise@grandlyon.com.

Une réunion publique et un atelier seront programmés sur le territoire de la commune de Lyon 9ème et s'adresseront à l'ensemble du public. La date, l'heure et le lieu seront précisés sur le site jeparticipe.grandlyon.com.

D'autres actions pourront être mises en œuvre pendant la période de concertation afin de recueillir l'avis du public. À ce titre, des rencontres mobiles pourront se tenir sur le territoire de la commune de Lyon 9ème afin d'échanger avec les citoyens présents dans l'espace public. Ces temps d'échange s'adresseront à l'ensemble des usagers du domaine public de voirie.

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée d'environ cinq semaines, entre la 2ème quinzaine de janvier et mars 2024.

MÉTROPOLE GRAND LYON

► ARRÊTÉ D'OUVERTURE

Métropole de Lyon n° provisoire 10833 3

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté et le plan de périmètre seront mis en ligne sur le site internet de la Métropole. Un avis administratif sera affiché à l'Hôtel de Métropole et à la Mairie de Lyon 9ème.

Un avis indiquant la date d'ouverture et de clôture de la concertation sera inséré dans un journal local.

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

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

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à madame le Maire de Lyon 9ème.

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 11 janvier 2024

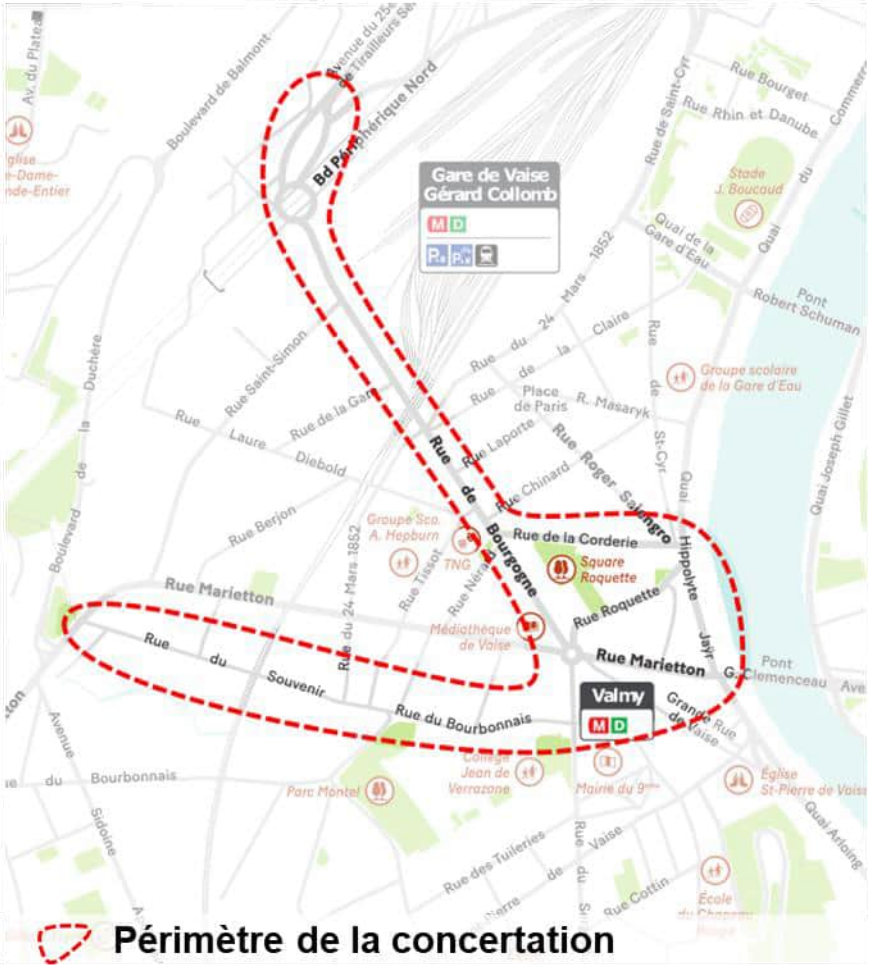
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 11 janvier 2024

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20240111-316435-AR-1-1
Date de télétransmission : 11 janvier 2024
Date de réception préfecture : 11 janvier 2024



MÉTROPOLE GRAND LYON

► MODALITÉS DE CONCERTATION

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 3e,
- à la Mairie du 9e arrondissement de Lyon, 6 Pl. du Marché à Lyon 9e

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur jeparticipe.grandlyon.com où vous trouverez une information complète concernant la concertation et pourrez apporter votre contribution en ligne.

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 : evolution.mobilites.vaise@grandlyon.com.

Une réunion publique est prévue le 1er février 2024 au Pathé Vaise, 43 rue des Docks. Elle s'adressera à l'ensemble du public et sera retransmise en direct puis disponible à la consultation sur la chaîne YouTube de la Métropole de Lyon : Grand Lyon TV.
Un ou plusieurs ateliers pourront être programmés en cours de concertation.

Les informations et inscriptions pour l'ensemble des événements de la concertation sont disponibles sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Méthodologie et scénarios de mobilité écartés

MÉTROPOLE GRAND LYON

Objectifs de la Métropole et de la Mairie de Lyon 9

Le constat mobilités du quartier de Vaise

- Des **mobilités de courte distance** déjà nombreuses et une **intermodalité à développer** pour répondre à **une mixité de fonctions** (logements, bureaux, commerces, équipements, transports)
- **Des cheminements modes actifs** (piétons / vélos) **peu confortables et peu sécurisés**
- Un bon **maillage de transport collectif**, dont la performance est pénalisée par une circulation routière congestionnée
- Un **environnement routier** prononcé (voirie, stationnement) avec des **infrastructures routières de fort gabarit** : périphérique nord et M6
- Un **trafic de transit** (véhicules ne faisant que passer sans s'arrêter) prononcé sur certains axes
- Une partie des usagers **sans alternative à l'usage de la voiture dans le quartier** selon leurs origines et destinations.

La Métropole a donc mené en 2023 une **étude de mobilités globale** sur le quartier de Vaise.

Les objectifs de la Métropole et de la Mairie du 9e arrondissement sont de proposer un **nouveau plan de mobilités dans le centre de Vaise**, et **de nouveaux aménagements sur les rues concernées** (voir pages 68 à 86) dans le but de :

- **Rééquilibrer le partage de l'espace public** en réorganisant le plan de mobilités **au profit d'un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs** (piétons et cyclistes),
- **Améliorer la fiabilité et la qualité de desserte** par les transports en communs, notamment les bus **C6 et C14 sur la rue de Bourgogne**
- **Améliorer le réseau structurant cyclable** en aménageant les Voies Lyonnaises 4 et 5 dans le quartier de Vaise
- Proposer ainsi des alternatives à la mobilité carbonée, permettant **l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores**

Ce sont ces aménagements et ce nouveau plan de mobilités qui vous sont aujourd'hui proposés à la concertation.

MÉTROPOLE GRAND LYON

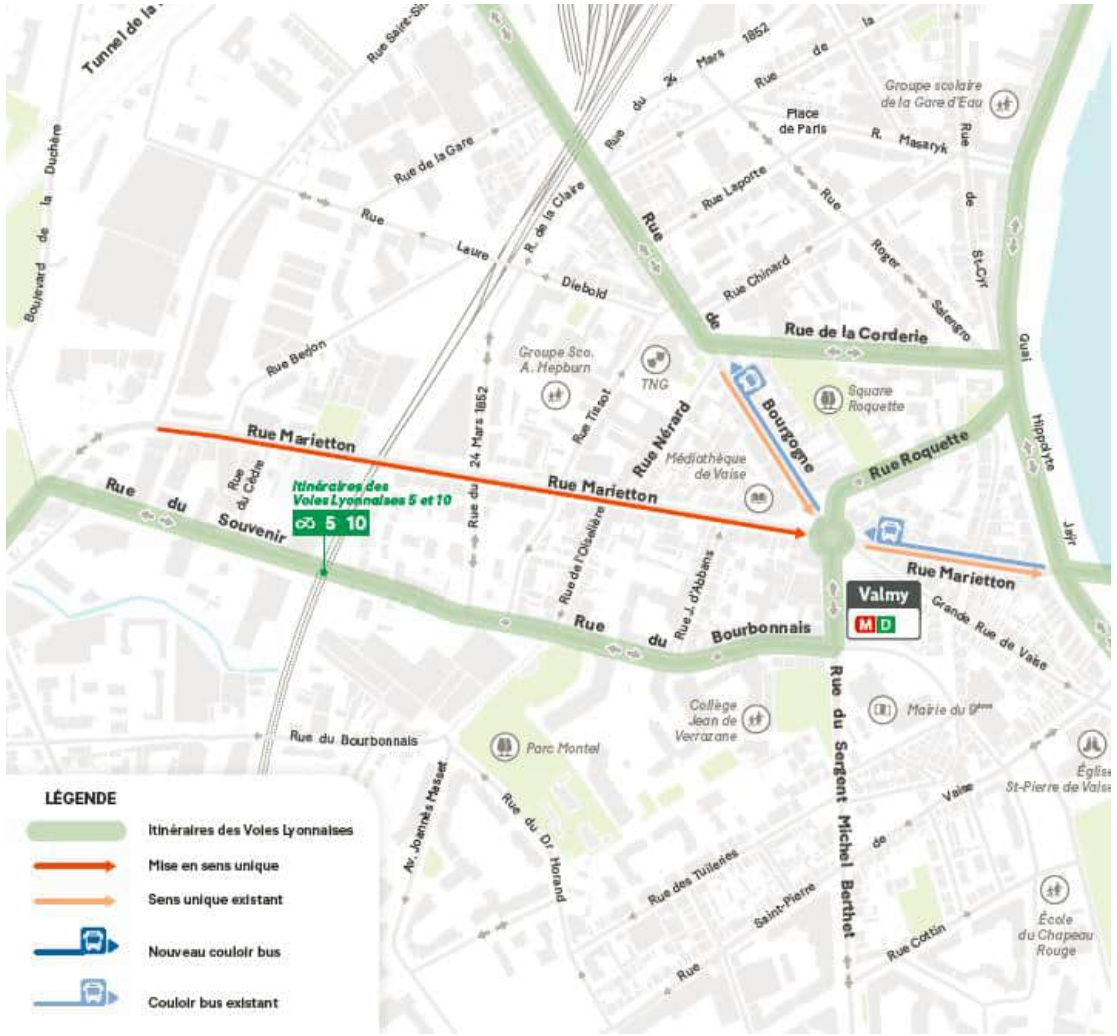
Plan de mobilités – Les scénarios étudiés

Quatre scénarios de plans de mobilités ont été étudiés.

Scénario 1

Mise en sens unique de la rue Marietton dans le sens Ouest ⇨ Est
(entre la rue Saint Simon et la place Valmy)

Ce scénario a été écarté car les risques de report de circulation au cœur du quartier à apaiser Marietton / Berthet / Gorge de Loup / Apollinaire sont trop importants



MÉTROPOLE GRAND LYON

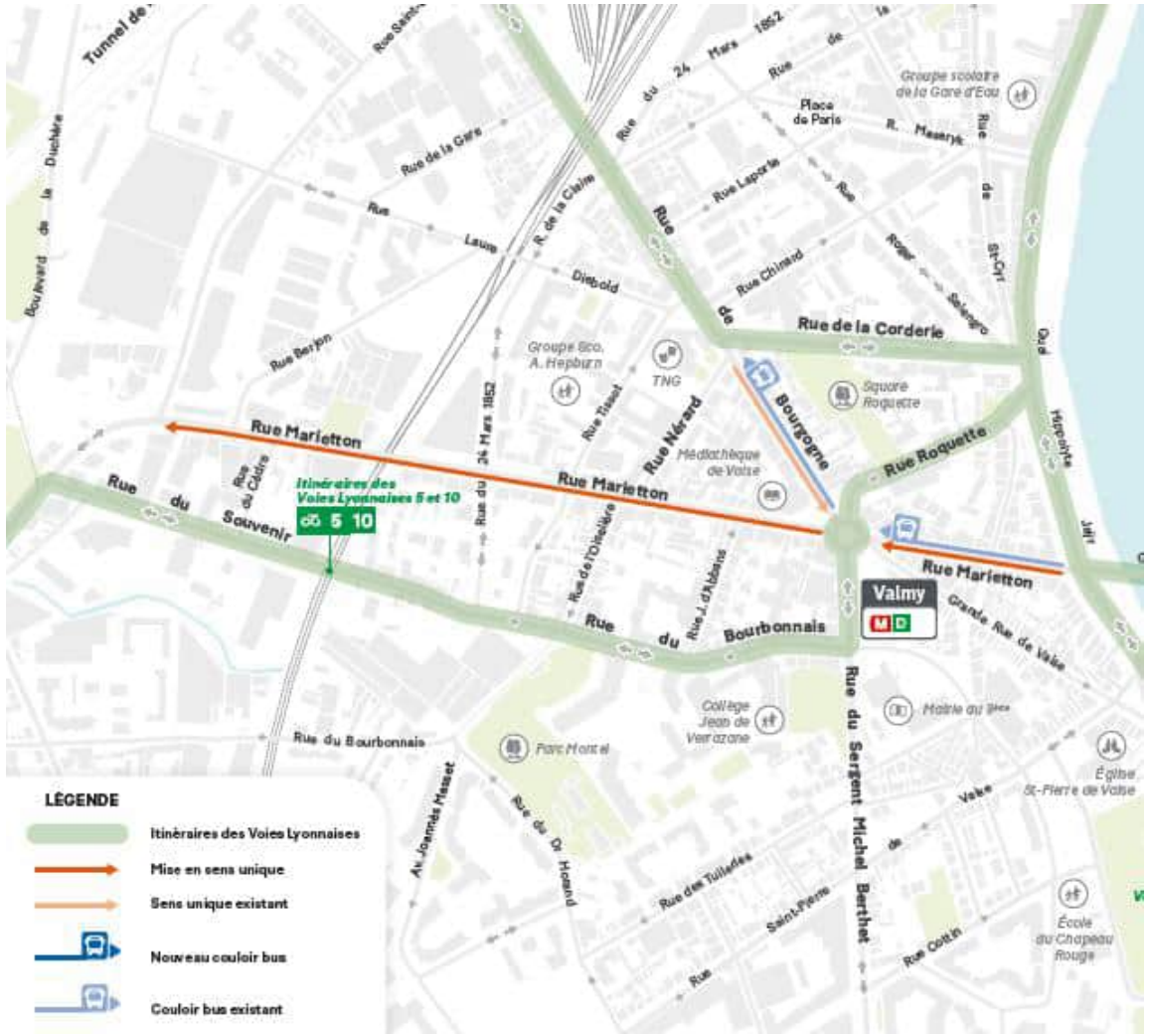
Plan de mobilités – Les scénarios étudiés

Quatre scénarios de plans de mobilités ont été étudiés.

Scénario 2

Mise en sens unique de la rue Marietton dans le sens Est ⇨ Ouest
(entre la place Valmy et la rue Saint Simon)

Ce scénario a été écarté car les risques de report de circulation sur la rue de Bourgogne sont trop importants



MÉTROPOLE GRAND LYON

Plan de mobilités – Les scénarios étudiés

Quatre scénarios de plans de mobilités ont été étudiés.

Scénario 3

Mise en sens unique de la rue de Bourgogne dans le sens Nord ⇨ Sud
(entre la rue du 24 mars et la rue de la Corderie)

Ce scénario a été écarté car les bus C6 et C14, dans le sens Sud ⇨ Nord, ne pourraient plus passer sur la rue de Bourgogne. Les bus devraient être déviés sur le quai Jaÿr, puis sur la rue Salengro. Cela impliquerait que le C6 et le C14 ne desserviraient plus dans le sens Sud ⇨ Nord l'arrêt Place Valmy et l'arrêt Tissot (TNG) notamment

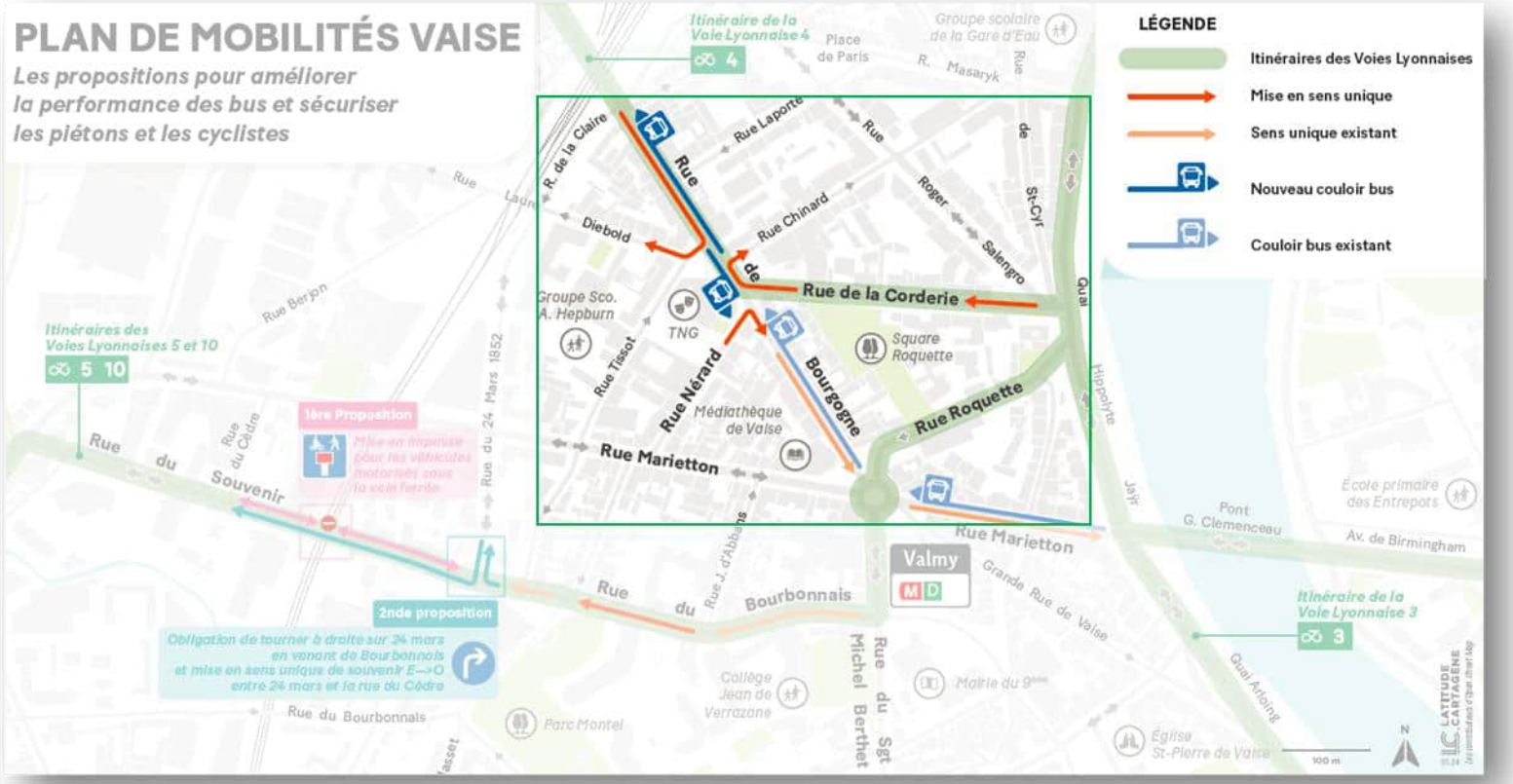
MÉTROPOLE GRAND LYON

Plan de mobilités – Les scénarios étudiés

Quatre scénarios de plans de mobilités ont été étudiés.

Scénario 4

Création de 2 couloirs bus- vélo sur la rue de Bourgogne restreignant le trafic de transit (entre la rue du 24 mars et la rue de la Corderie)



Ce scénario a été retenu afin d'améliorer la performance des bus sur cet axe souvent congestionné tout en limitant les risques de report dans les zones résidentielles. Deux risques subsistent :

- une potentielle augmentation légère du trafic sur le quai Joseph Gillet, la rue Gorge de Loup, la rue Sidoine Apollinaire, le quai Gare d'eau, et la rue de St-Cyr ;
- un important de report du trafic de transit sur la rue Salengro. Il est proposé, en mesure d'accompagnement, de protéger cette rue, tout en maintenant l'accès riverains, en mettant **la rue Salengro en tête-bêche*** (voir page suivante).

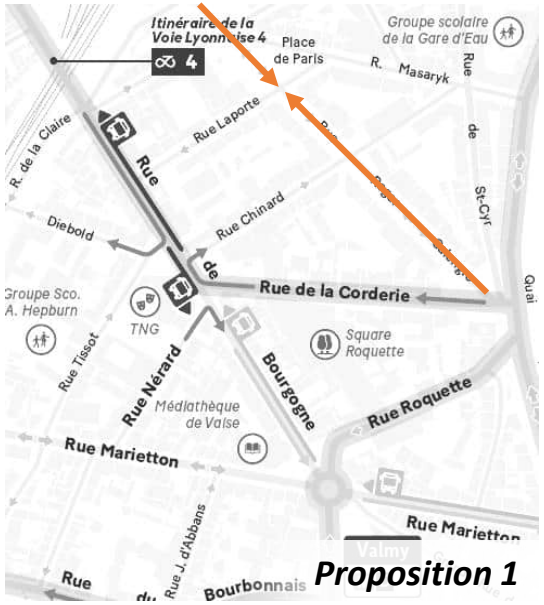
MÉTROPOLE GRAND LYON

Focus sur la rue Salengro

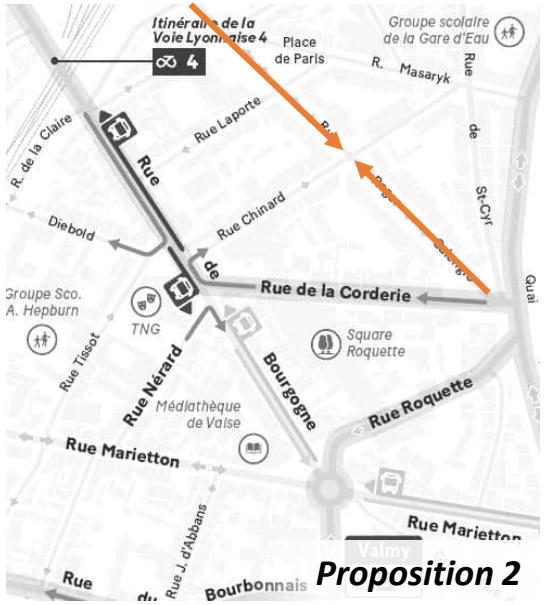
Aujourd'hui, la **rue Salengro**, entre la rue de la Claire et la rue Laporte, **est en sens unique 3 matins par semaine**, les jours de marché.

Pour éviter qu'une partie de la circulation motorisée de transit se reporte après la mise en œuvre du plan des mobilités (présenté dans les précédentes pages) sur la rue Salengro, rue résidentielle et commerçante, il est proposée, en mesure d'accompagnement, de pérenniser ce sens unique des jours de marché, et de mettre en tête-bêche* une partie de la rue, tout en conservant l'accessibilité des riverains. Cette rue, ainsi que la place de Paris seront donc apaisées.

**Tête-bêche : Deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos.*



Proposition 1



Proposition 2

Deux propositions sont présentées et seront discutées notamment lors de l'atelier.

- **Proposition 1** : Tête-bêche* au niveau de la rue Laporte
- **Proposition 2** : Tête-bêche* au niveau de la rue Chinard

À VOS CRAYONS !

Donnez votre avis sur ces 2 propositions en ligne mais aussi lors de l'atelier !

MÉTROPOLE GRAND LYON

Faisabilité d'un aménagement cyclable sécurisé sur la rue Marietton

entre la place Valmy et le quai Jaÿr

La rue Marietton entre la place Valmy et le quai Jaÿr est depuis longtemps un point noir pour les cyclistes existants et potentiels.

En effet, celle-ci ne permet pas de rejoindre de manière sécurisée les aménagements cyclables des quais de Saône et du tunnel de la Croix Rousse.

De plus, **ce tronçon est primordial pour les bus C6 et C14.**

Cinq scénarios ont été étudiés pour pouvoir **relier de façon sécurisée pour les cyclistes la place Valmy** (point de convergence des Voies Lyonnaises 12, 4 et 5) **au quai Jaÿr** (Voie Lyonnaise 3).

	Vélo	Piéton	Automobile	Transports en commun	Arbres	Coût
1 : Aménagement cyclable sur Marietton avec coupe d'un alignement d'arbres	Voie Lyonnaise de 2,24 m tracé direct				Suppression de 11 arbres au nord **OU** 7 arbres au sud	$
2: Aménagement cyclable sur Marietton avec suppression du couloir bus, déviation des bus par Roquette	Voie Lyonnaise de 3 m Tracé direct	Dégradation à l'angle Roquette/ Bourgogne	Suppression d'une voie sur Roquette pour couloir bus	Déviation des bus C14, C6, 90, 31, 2, 5 sur Roquette dans le sens E→O Desserte de Valmy par les bus	Suppression de 3 arbres	$$$
3: Aménagement cyclable sur Marietton avec suppression du couloir bus, déviation des bus par Corderie	Voie Lyonnaise de 3 m Tracé direct			Déviation des bus C14, C6, 90, 31, 2, 5 sur Corderie dans le sens E→O Pas de desserte de Valmy par les bus C14, C6, 90, 31, 2, 5 dans le sens E→O		$$$
4: Aménagement cyclable sur Marietton avec suppression de la voie voiture	Voie Lyonnaise de 3 m Tracé direct	Grande rue de Vaise avec bcp plus de trafic	Déviation des voitures par Grande rue de Vaise, place de port Mouton et Quai Arloing	Déviation du C6 dans le sens Ouest→ Est par Grande rue de Vaise, Place de Port Mouton et Quai Arloing		$
5 : Aménagement cyclable sur Roquette	Voie Lyonnaise de 3 m Tracé indirect	Amélioration du trottoir Nord sur Roquette	Suppression d'une voie sur Roquette			$

Pour limiter l'impact sur les bus et favoriser le confort des piétons, c'est le scénario 5 (aménagement cyclable sur la rue Roquette) qui a été retenu.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Focus sur la rue du souvenir / rue du Bourbonnais

Pour **apaiser la rue du Bourbonnais**, rue très résidentielle, et **sécuriser les abords du parc Montel**, une diminution du trafic est nécessaire.
Pour atteindre cet objectif, qui permettra également de sécuriser les déplacements des vélos, deux options sont proposées :

- **1ère proposition :** des travaux de Réseau de Transport d'Électricité (RTE) à l'été et l'automne 2024 nécessiteront, pendant quelques mois, la **mise en impasse de la rue du Souvenir** au niveau du passage sous la voie ferrée.

  Si l'impact sur la circulation motorisée pendant cette phase de travaux est faible, cette mise en impasse pourrait être pérennisée. Les voiries de part et d'autres de la voie ferrée resteraient en double sens, permettant ainsi une accessibilité aux riverains, mais le trafic de transit sera complétement supprimé.

- **2nde proposition : si l'impact sur la circulation motorisée pendant cette phase de travaux de RTE est trop fort**, il est également possible de réduire fortement le trafic de transit :
  - En obligeant les véhicules venant de la rue du Bourbonnais à tourner à droite sur la rue du 24 mars

  ET
  - En obligeant les véhicules venant de la rue du 24 mars à tourner à droite sur la rue du Souvenir qui serait en sens unique jusqu'à la rue du Cèdre.

  Là aussi, l'accessibilité en voitures des riverains est conservée, et le trafic de transit fortement diminué.

MÉTROPOLE GRAND LYON

Synthèse du plan de mobilités retenu

- **Apaisement de la rue de Bourgogne** entre la rue du 24 mars et la place Valmy : **amélioration du cadre de vie, augmentation de l'attractivité des commerces**
- **Amélioration forte des temps de parcours des bus C6 et C14** sur la rue de Bourgogne dans le sens Nord→ Sud
- **Conservation des accès** voiture pour les riverains
- **Sécurisation des trajets à vélo** avec la **Voie Lyonnaise 4** sur la rue de Bourgogne, puis sur la rue de la Corderie et la **Voie Lyonnaise 5** sur la rue du Souvenir, la rue du Bourbonnais (vélorue*), la rue Berthet et la rue Roquette

À NOTER !

Le gain de **temps de parcours pour les bus** passant sur la rue de Bourgogne est estimé à environ **5 min en heure de pointe dans le sens Nord→ Sud,** et d'environ **1 min en heures creuses.**

MÉTROPOLE GRAND LYON

Impact sur la circulation du nouveau plan de mobilités

Dans le sens Nord ⇨ Sud de la rue de Bourgogne, on constate quatre grandes catégories d'origines/destinations pour les usagers motorisés :

- M6 vers la Rive Gauche du Rhône, la Presqu'Ile et Gorge de Loup ;
- La Duchère vers la Rive Gauche du Rhône ;
- Vaise vers la Rive Gauche du Rhône ;
- Boulevard Périphérique Nord Lyon (BPNL) vers Vaise (principalement en heure de pointe du soir).

Sur ces origines/destinations (O/D), **de nombreuses solutions de reports d'itinéraire sont possibles dès 2026**, notamment par l'utilisation du BPNL ou des axes de contournement identifiés à l'échelle de Vaise (quai de la Gare d'Eau et avenue Sidoine Apollinaire en particulier).

À plus long terme, le développement de la LCO permettrait d'améliorer la desserte bus de la Rive Gauche, et ainsi reporter des usagers de la voiture vers les transports en commun (en plus des solutions existantes via la ligne D et/ou la ligne C14).

Enfin, le covoiturage le long de la M6 constitue un potentiel important pour diminuer les usagers journaliers effectuant ces allers-retours.

Dans le sens **Sud ⇨ Nord** de la rue de Bourgogne, les charges de trafic en présence sont bien plus faibles, en lien avec le plan de mobilités en place (pas de continuité sur Bourgogne dans le sens Sud vers Nord).

Les seules origines/destinations qui ressortent en nombre important concernent les flux de la Rive Gauche du Rhône vers la M6 et vers l'ouest lyonnais (principalement en heure de pointe du soir). Ces O/D sont principalement reportables sur le BPNL.

Enfin, entre 2015 et 2030, il est envisagée une **baisse générale d'environ 20% des trafics automobiles au sein de Vaise (échange, transit et interne cumulés).**

En conclusion, les modifications de plan de mobilités engendrent des reports :

- sur les modes alternatifs (transports en commun et vélos) ;
- pour le transit, sur les axes de grand et petit contournement (respectivement BPNL, Sidoine Apollinaire, St Simon-Marietton et Mouillard-St Cyr-Gare d'eau) ;
- pour l'échange, sur le réseau local (diffusion), en cohérence avec les futures mesures d'apaisement qui pourront être mises en œuvre.

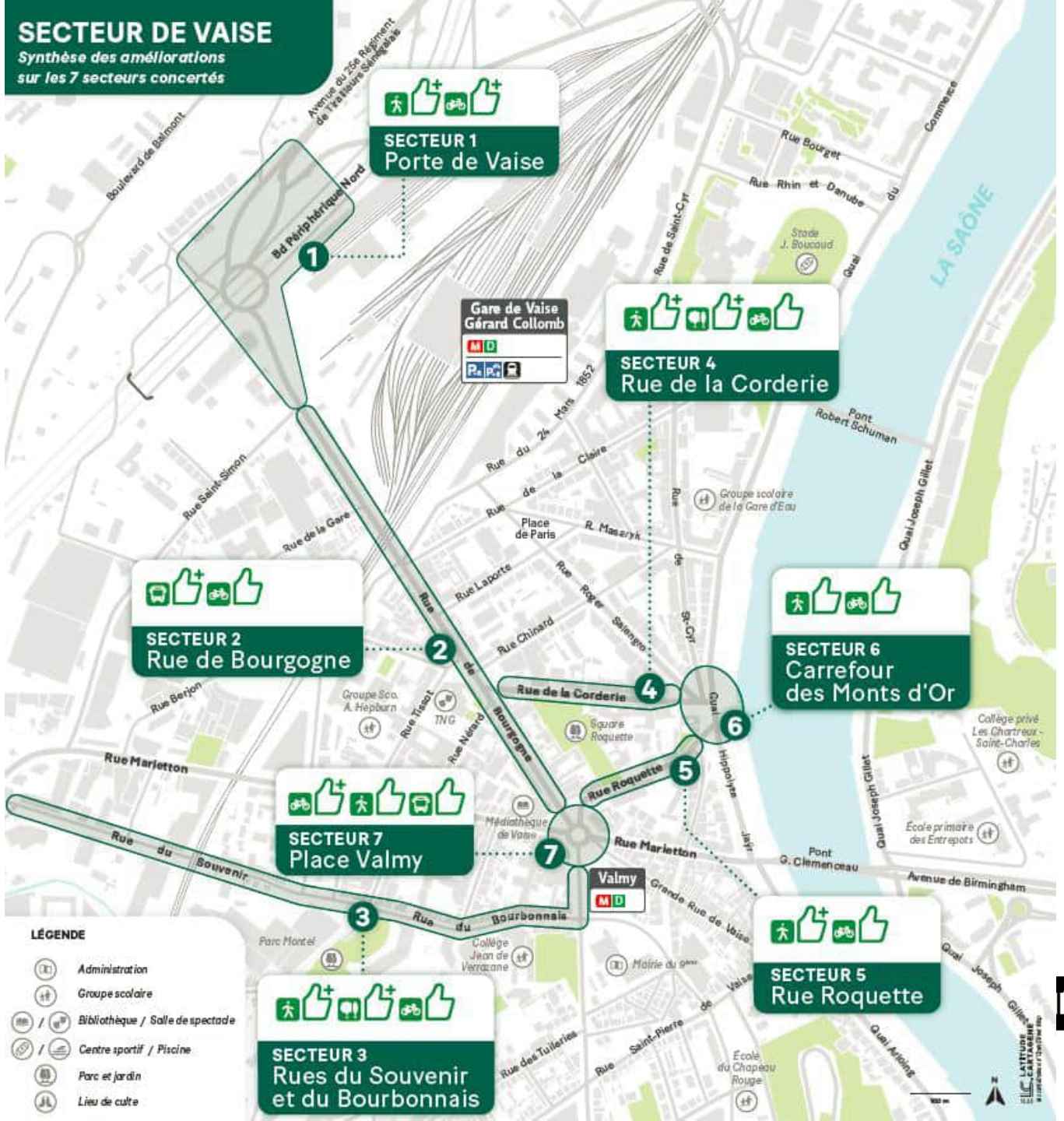
Ces reports (modaux et d'itinéraires) participent de manière conjointe à une diminution globale des trafics motorisés en cœur de quartier et donc à un « apaisement » des mobilités en faveur des modes actifs et des autres usages de l'espace public.

MÉTROPOLE GRAND LYON

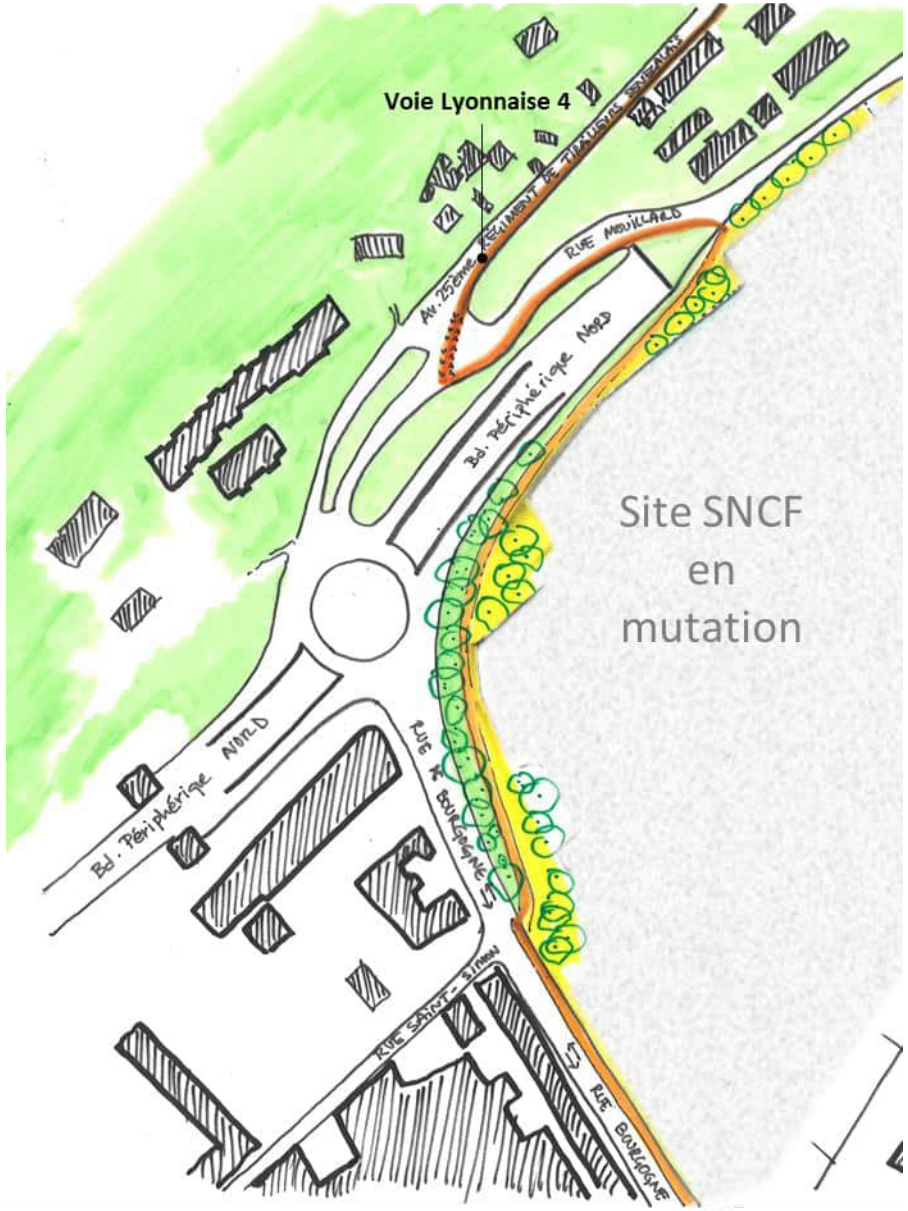
Propositions par secteur

MÉTROPOLE GRAND LYON

► SYNTHÈSE CARTO-GRAPHIQUE DES PROPOSITIONS SOUMISES À LA CONCERTATION



SECTEUR 1 // Porte de Vaise



La mutation du site SNCF permet l'insertion de la Voie Lyonnaise n°4 (VL4), d'un **trottoir et d'une piste cyclable bidirectionnelle*** reliant le sud de la Duchère et Champagne à la rue de Bourgogne de manière sécurisée.

Depuis l'avenue du 25e Régiment des Tirailleurs Sénégalais, les cyclistes arrivent par la rue Mouillard pour longer le site SNCF et desservir le futur hôtel de logistique urbaine, **facilitant ainsi la cyclologistique** (transport de biens à vélo) **et les déplacements des employés et habitants** du secteur.

L'aménagement se raccorde ensuite à la rue de Bourgogne au croisement avec la rue Saint-Simon.

MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 2 // Rue de Bourgogne

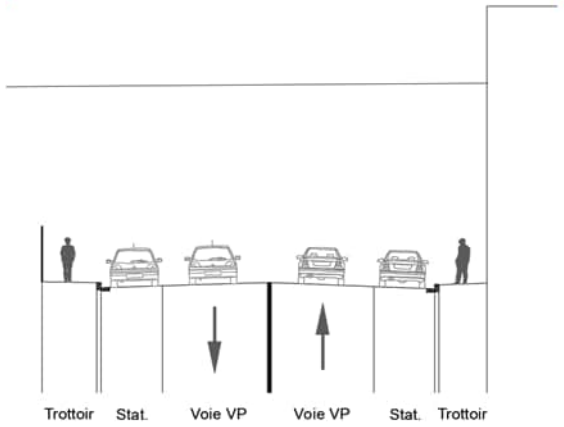
De la rue Saint-Simon à la rue de la Gare

Éléments maintenus :

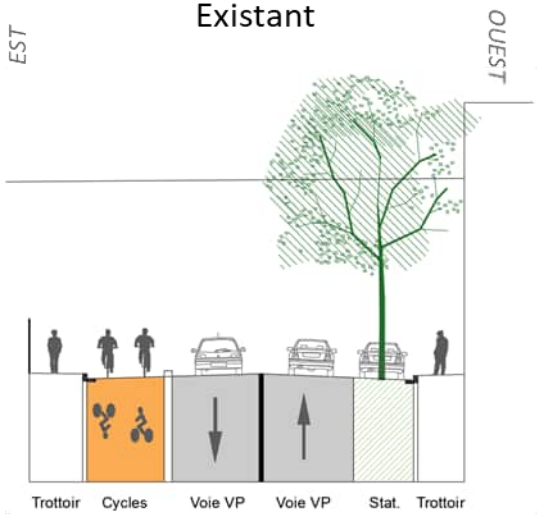
- Maintien des trottoirs avec possibilité de planter entre les places de stationnement côté ouest
- Maintien du double sens de circulation

Modifications :

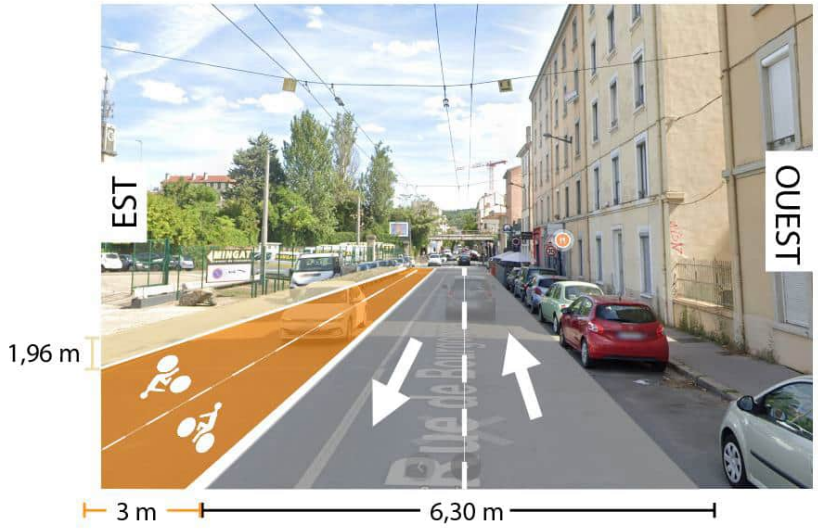
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle* (VL4) côté est avec bordure séparative entre la piste et les voies de circulation motorisée
  → Des études techniques sont encore nécessaires pour définir la meilleure insertion (est ou ouest)
- Suppression d'une bande de stationnement et optimisation des largeurs de voirie voiture



Existant



Proposition



MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 2 // Rue de Bourgogne

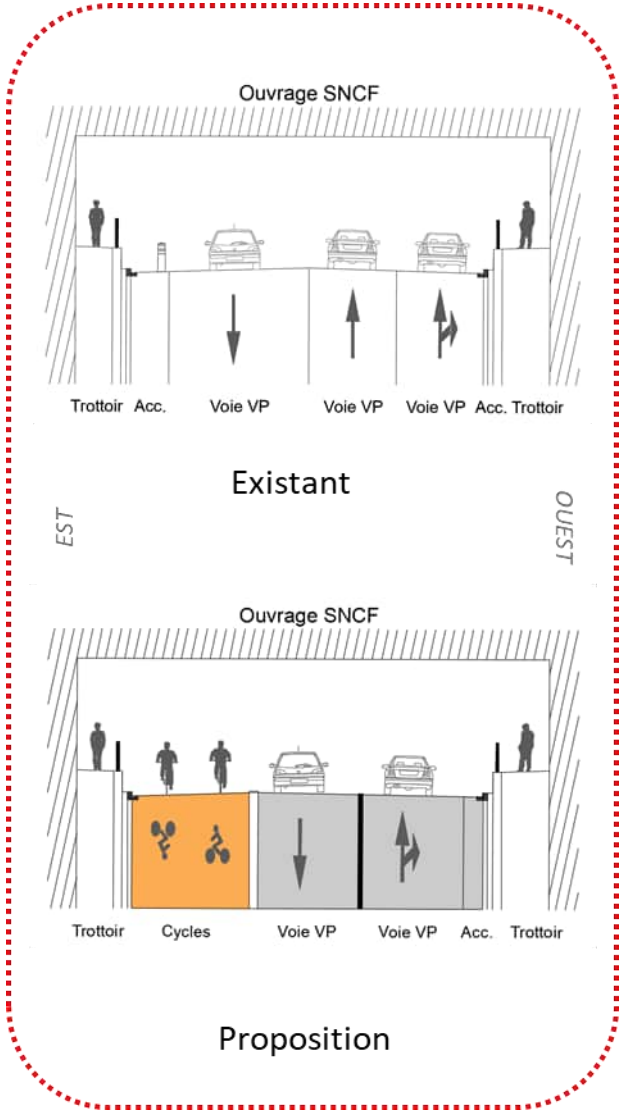
De la rue de la gare à la rue de la Claire

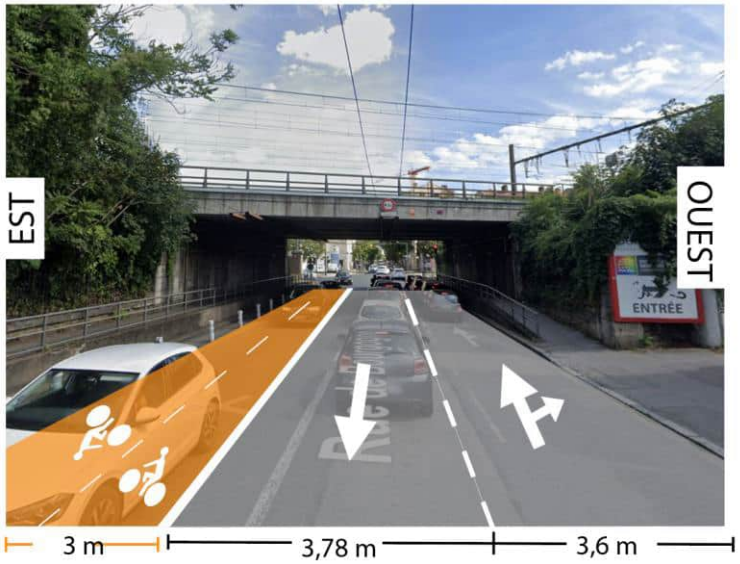
Éléments maintenus :

- Maintien de la largeur actuelle des trottoirs
- Maintien du double sens de circulation

Modifications :

- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle* (VL4) côté est avec bordure séparative entre la piste et les voies de circulation motorisée
  → Des études techniques sont encore nécessaires pour définir la meilleure insertion (est ou ouest)
- Suppression d'une des trois voies de circulation





MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 2 // Rue de Bourgogne

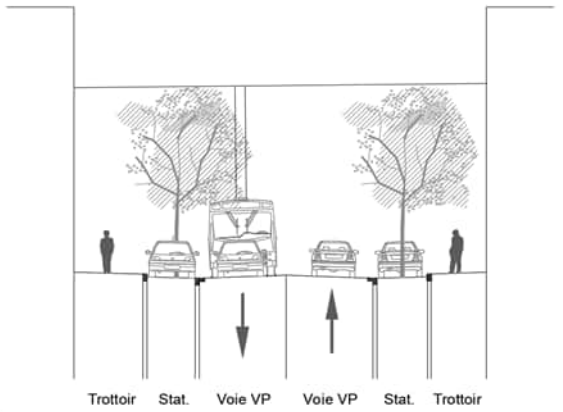
De la rue de la Claire à la place Valmy

Éléments maintenus :

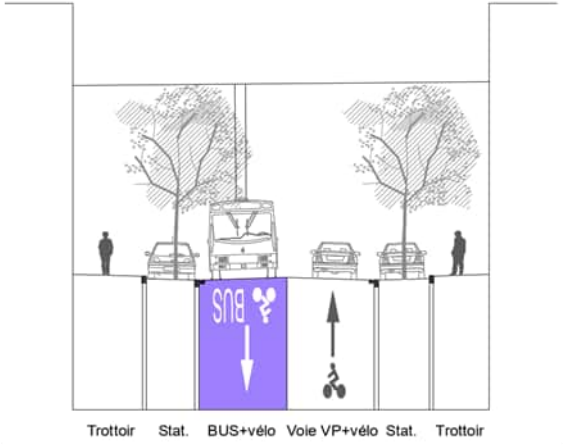
- Maintien de la largeur actuelle des trottoirs
- **Maintien du stationnement des deux côtés**
- Maintien du couloir bus sud→ nord entre la place Valmy et la rue de la Corderie

Modifications (voir le plan de mobilités p. 66) **:**

- Entre la rue Tissot et la rue de la Nérard, passage à sens unique sud ⇨ nord pour les véhicules particuliers et **création d'un couloir bus/vélos* dans le sens nord ⇨ sud**.
- Entre la rue de la Claire et la rue Tissot, passage à sens unique nord ⇨ sud pour les véhicules particuliers et **création d'un couloir bus/vélos* dans le sens sud ⇨ nord**.
- Inversion du sens de circulation de la rue Nérard
- une partie des places de stationnement côté couloir bus pourront être transformées en places de livraison ou être végétalisées



Aménagement existant



Aménagement projeté

MÉTROPOLE GRAND LYON

Aménagement existant rue de Bourgogne

Aménagement proposé rue de Bourgogne

SECTEUR 3 // Rue du Souvenir

L'objectif sur ce secteur consiste à apaiser l'axe Souvenir / Bourbonnais en restreignant le trafic de transit*, pour privilégier la mixité. **Deux propositions de plan de mobilités** sont présentées page 65 pour atteindre cet objectif.

Éléments maintenus :

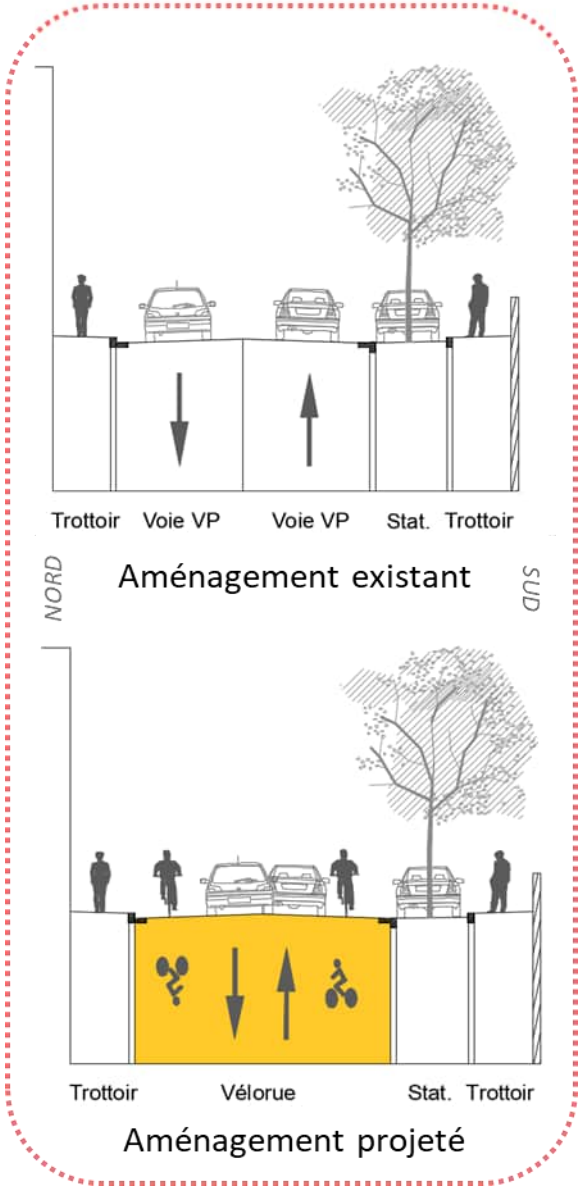
- Stationnement côté sud
- Accès livraisons auprès des concessionnaires

Proposition 1 / Modifications :

- Création d'une vélorue* avec circulation à double sens pour les voitures
- Mise en impasse pour la circulation motorisée sous la voie de chemin de fer

Proposition 2 / Modifications :

- Création d'une vélorue* avec circulation partiellement en sens unique
  - En obligeant les véhicules venant de la rue du Bourbonnais à tourner à droite sur la rue du 24 mars
  - En obligeant les véhicules venant de la rue du 24 mars à tourner à droite sur la rue du Souvenir qui serait en sens unique jusqu'à la rue du Cèdre.



MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 3 // Rue du Bourbonnais

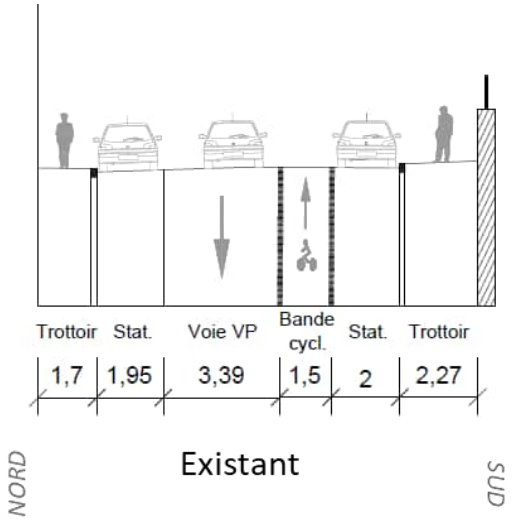
L'objectif sur ce secteur consiste à apaiser l'axe Souvenir / Bourbonnais en restreignant le trafic de transit*, pour privilégier la mixité : les cyclistes circulent sur la chaussée, avec les voitures, plutôt que sur une piste séparée. La sécurité des usagers est assurée par un flux de voitures très faible et des aménagements qui réduisent la vitesse. C'est le principe de la **vélorue***. Pour parvenir à ce résultat, **deux propositions de plans de mobilités** sont présentées page 65.
La rue du Bourbonnais serait, dans les deux cas, mise en sens unique est→ ouest entre la rue Jouffroy d'Abbans et la rue de l'Oiselière.

Ce changement d'usage de la rue du Bourbonnais donne **l'opportunité d'aménager** cet espace, qui dessert notamment le **parc Montel**.

Avec l'espace libéré, il est possible:
- d'élargir les trottoirs, notamment le trottoir coté Nord (possibilité de terrasses)
- De planter des arbres au Nord
- De recréer du stationnement voitures et vélos

La palette d'aménagements possibles est grande, et c'est pourquoi **la concertation est l'opportunité pour les habitants du quartier de faire remonter leurs envies pour la rue du Bourbonnais.**

Pour vous aider à imaginer quel pourrait être le futur de cette rue, nous vous proposons sur la page suivante un **exemple de configurations possibles** de la rue du Bourbonnais.



À VOS CRAYONS !

Donnez votre avis sur l'aménagement possible de la rue du Bourbonnais, en ligne mais aussi lors de l'atelier !

MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 3 // Rue du Bourbonnais

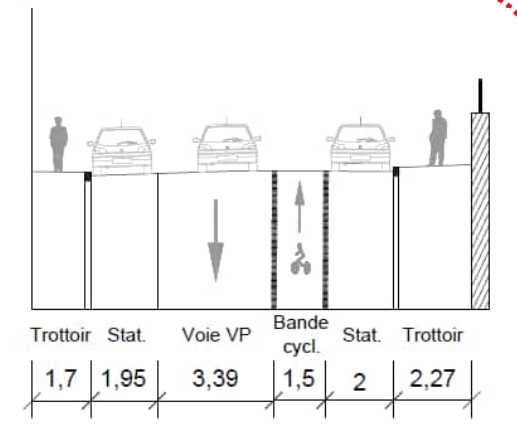
Sur ce secteur, un exemple d'aménagement est présenté ci-dessous.

Éléments maintenus :

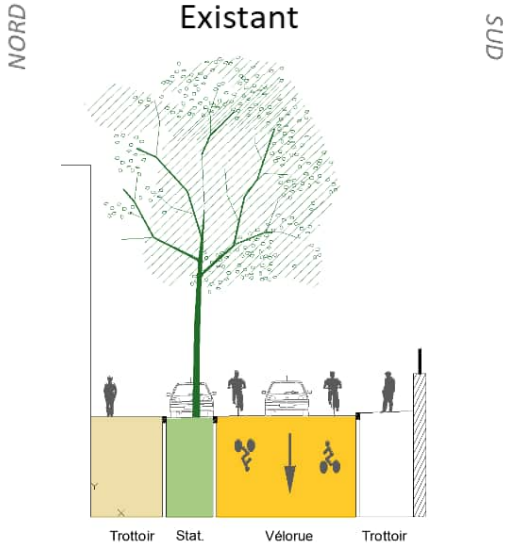
- Accessibilité riveraine

Modifications :

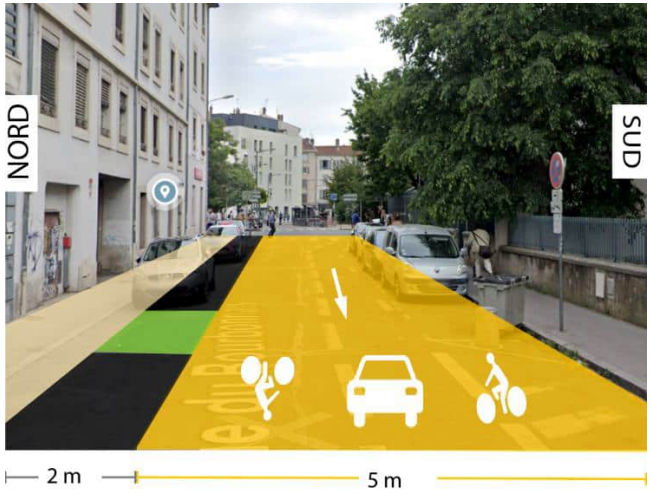
- Création d'une vélorue* avec circulation à sens unique pour les voitures
- Mise à sens unique de la rue du Bourbonnais entre la rue Jouffroy d'Abbans et la rue de l'Oiselière
- Exemple d'aménagement : Élargissement du trottoir nord, végétalisation entre les places de stationnement conservées côté Nord



Existant



Proposition



MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 4 // Rue de la Corderie

La rue de la Corderie serait mise en sens unique est→ ouest, dans le cadre du plan de mobilités proposé page 66.

Cette reconfiguration de la rue de la Corderie donne également, comme la rue du Bourbonnais, **l'opportunité d'aménager de façon complétement différente** cet espace aujourd'hui peu qualitatif, qui dessert notamment le **parc Roquette et le Centre social**.

Avec l'espace libéré, plusieurs actions sont possibles et potentiellement cumulables, toujours **dans la limite de la largeur de rue existante** :

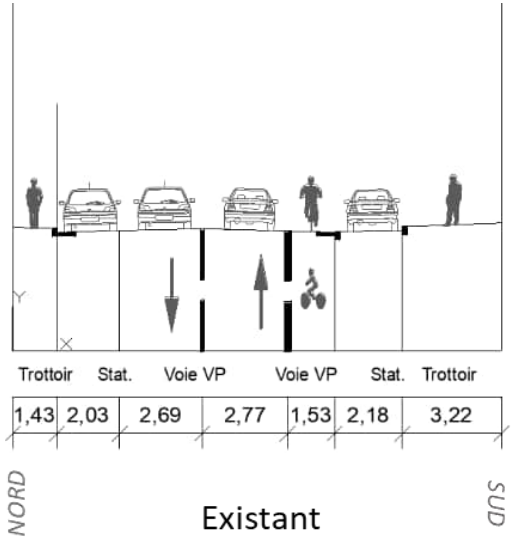
- Élargir les trottoirs, notamment le trottoir coté nord qui est aujourd'hui très étroit (1,4 m)
- Planter des arbres, aussi bien au nord qu'au sud
- Aménager une piste cyclable* sécurisée (coté sud)
- Recréer du stationnement voitures et vélos

La palette d'aménagements possibles est grande, et c'est pourquoi **la concertation soit l'opportunité pour les habitants du quartier de faire remonter leurs envies pour cette rue.**

Pour vous aider à imaginer quel pourrait être le futur de cette rue, nous vous proposons dans les prochaines pages **<u>deux exemples de configurations possibles</u>** de la rue de la Corderie.

À VOS CRAYONS !

Donnez votre avis sur l'aménagement possible de la rue de la Corderie, en ligne mais aussi lors de l'atelier !



Existant

MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 4 // Rue de la Corderie

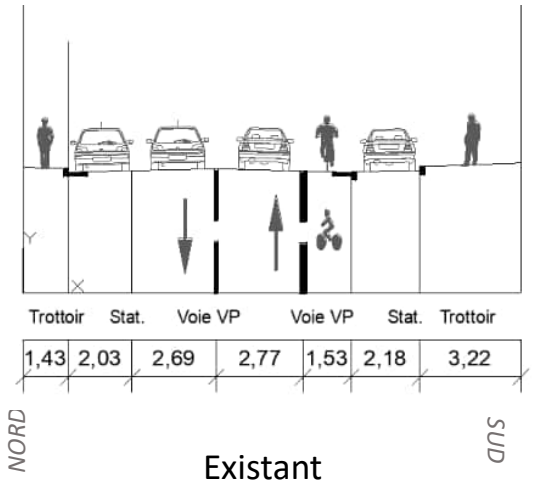
Sur ce secteur, deux exemples sont présentés.
L'**exemple 1** est présenté ci-dessous :

Éléments maintenus :

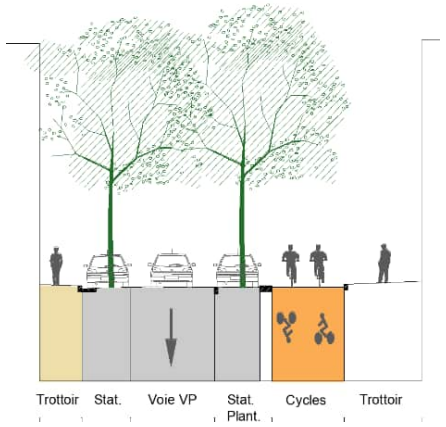
- Majorité du stationnement coté nord
- Maintien du trottoir sud

Modifications :

- Élargissement du trottoir nord
- Plantation d'arbres au nord (entre les places de stationnement)
- Entre la piste cyclable* et la voie voiture création d'une bande végétalisée arborée, avec possibilité d'insérer quelques places de stationnement coté sud
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle*
- Passage à sens unique est ⇨ ouest pour les véhicules motorisés



Existant



Proposition

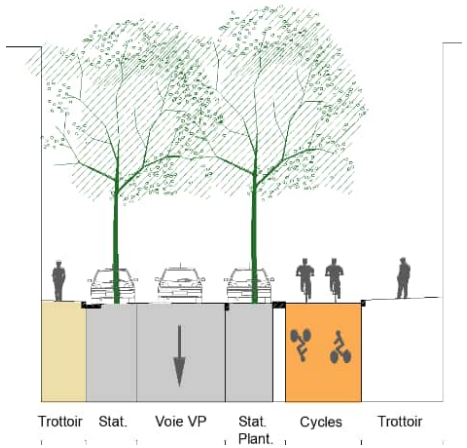
MÉTROPOLE GRAND LYON

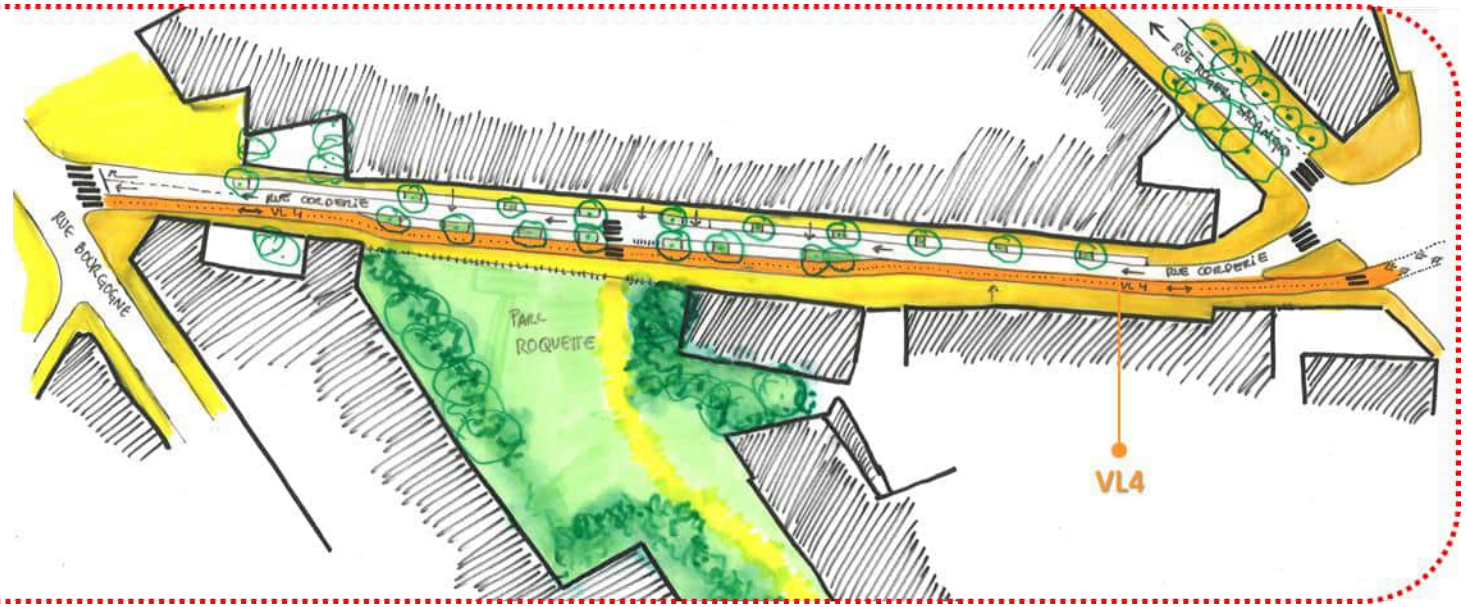
SECTEUR 4 // Rue de la Corderie

Aménagement existant rue de la Corderie

Exemple 1

Exemple 1





SECTEUR 4 // Rue de la Corderie

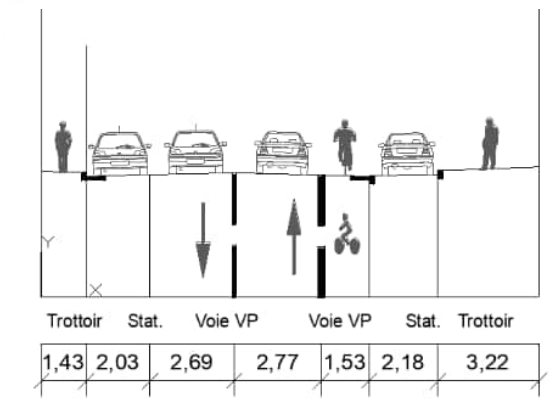
Sur ce secteur, deux exemples sont présentés.
L'**exemple 2** est présenté ci-dessous :

Éléments maintenus :

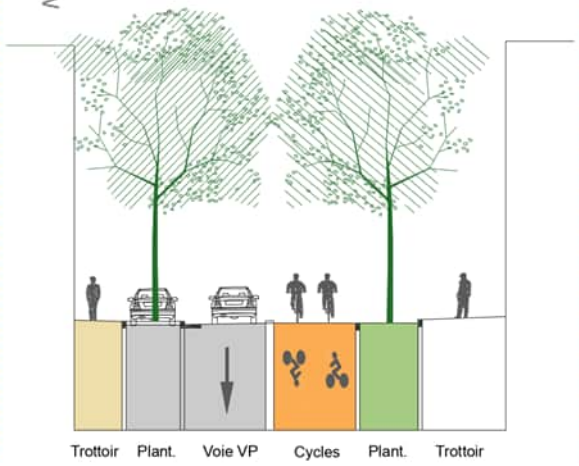
- Majorité du stationnement côté nord

Modifications :

- Élargissement des trottoirs nord **et** sud
- Plantation d'arbres au nord (entre les places de stationnement)
- Création d'une bande végétalisée arborée entre la piste cyclable* et le trottoir sud
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle*
- Passage à sens unique est ⇨ ouest pour les véhicules motorisés



NORD — Existant — SUD



Proposition

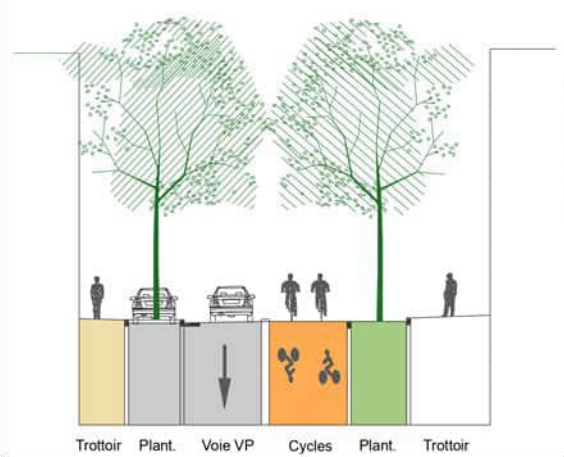
MÉTROPOLE GRAND LYON

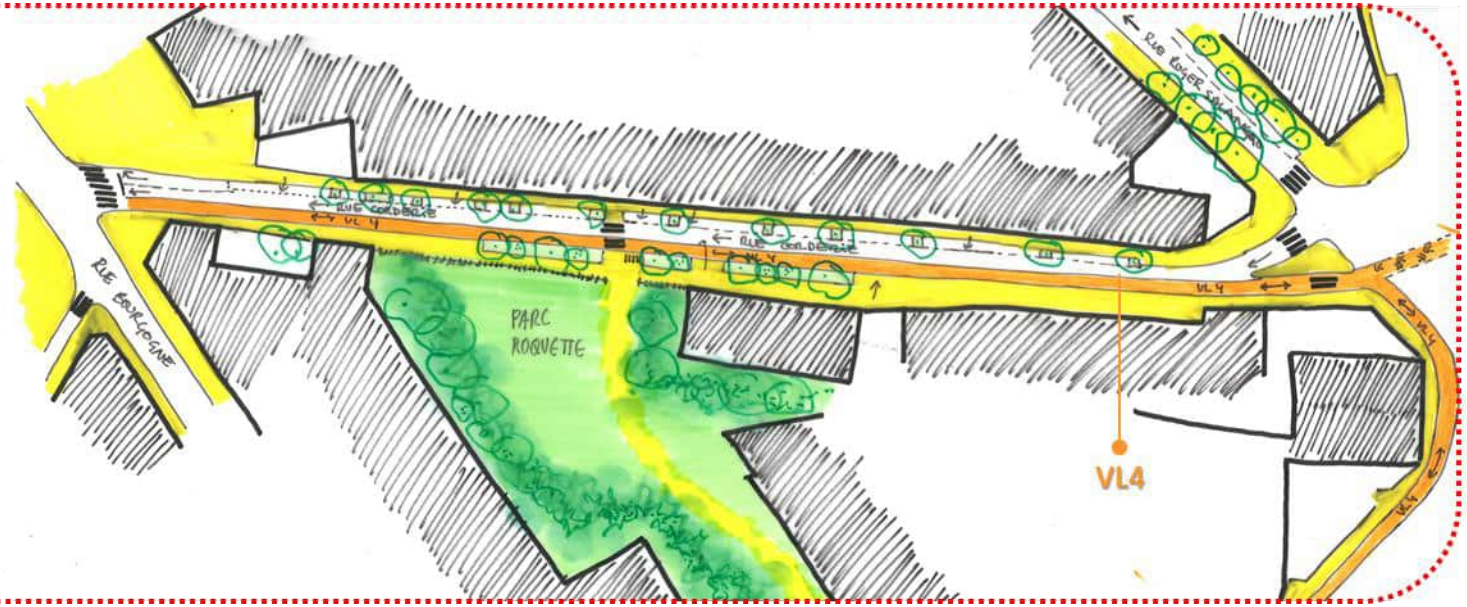
SECTEUR 4 // Rue de la Corderie

Aménagement existant rue de la Corderie

Exemple 2

Exemple 2





SECTEUR 5 // Rue Roquette

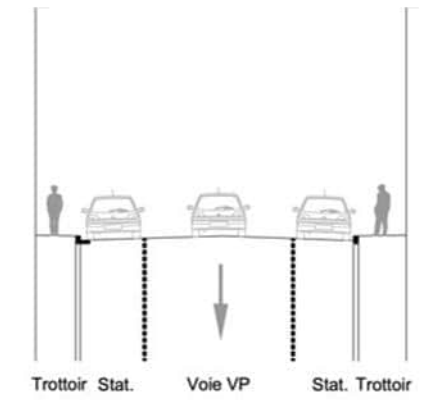
Sur ce secteur, l'élargissement du trottoir nord facilite l'accès au parc Roquette, et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle* permet le raccordement à la Voie Lyonnaise 3 sur le quai Jaÿr.

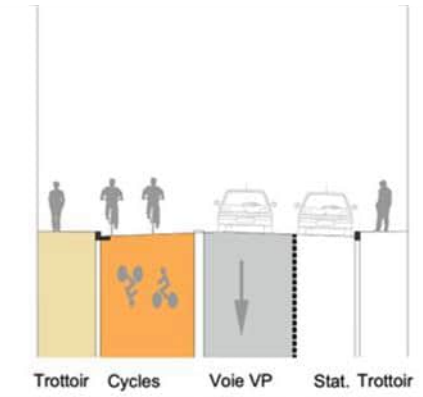
Éléments maintenus :

- Maintien d'une partie des places de stationnement côté Sud

Modifications :

- Élargissement du trottoir côté nord
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle*
- Suppression du stationnement coté Nord
- Réduction de la voie pour les véhicules motorisés





MÉTROPOLE GRAND LYON

SECTEUR 6 // Carrefour des Monts d'Or

Sur ce secteur, l'aménagement proposé permet d'**améliorer l'accessibilité au centre de Vaise en sécurisant les traversées piétonnes**. C'est également la rencontre des Voies Lyonnaises 3, 4 et 5, trois grands cheminements cyclables traversant le quartier de Vaise pour converger au carrefour des Monts d'Or.

Éléments maintenus :

- Au nord et au sud du carrefour des Monts d'Or, l'itinéraire de la Voie Lyonnaise 3 suit l'aménagement existant au niveau la voirie avec une bordure séparative le long du quai Hippolyte Jaÿr.

Modifications :

- Une traversée piétonne est créée sur le quai Hippolyte Jaÿr entre les rues de la Corderie et Roquette.
- Une traversée cyclable à double sens est également crée dans la continuité de l'aménagement de la Voie Lyonnaise 4. Elle assure une connexion fluide avec les quais de Saône et la Voie Lyonnaise 3.
- La Voie Lyonnaise 5, insérée sur la rue Roquette, est prolongée sur le quai Jaÿr pour se connecter à la Voie Lyonnaise 4 au niveau de la nouvelle traversée cyclable.

SECTEUR 7 // Place Valmy

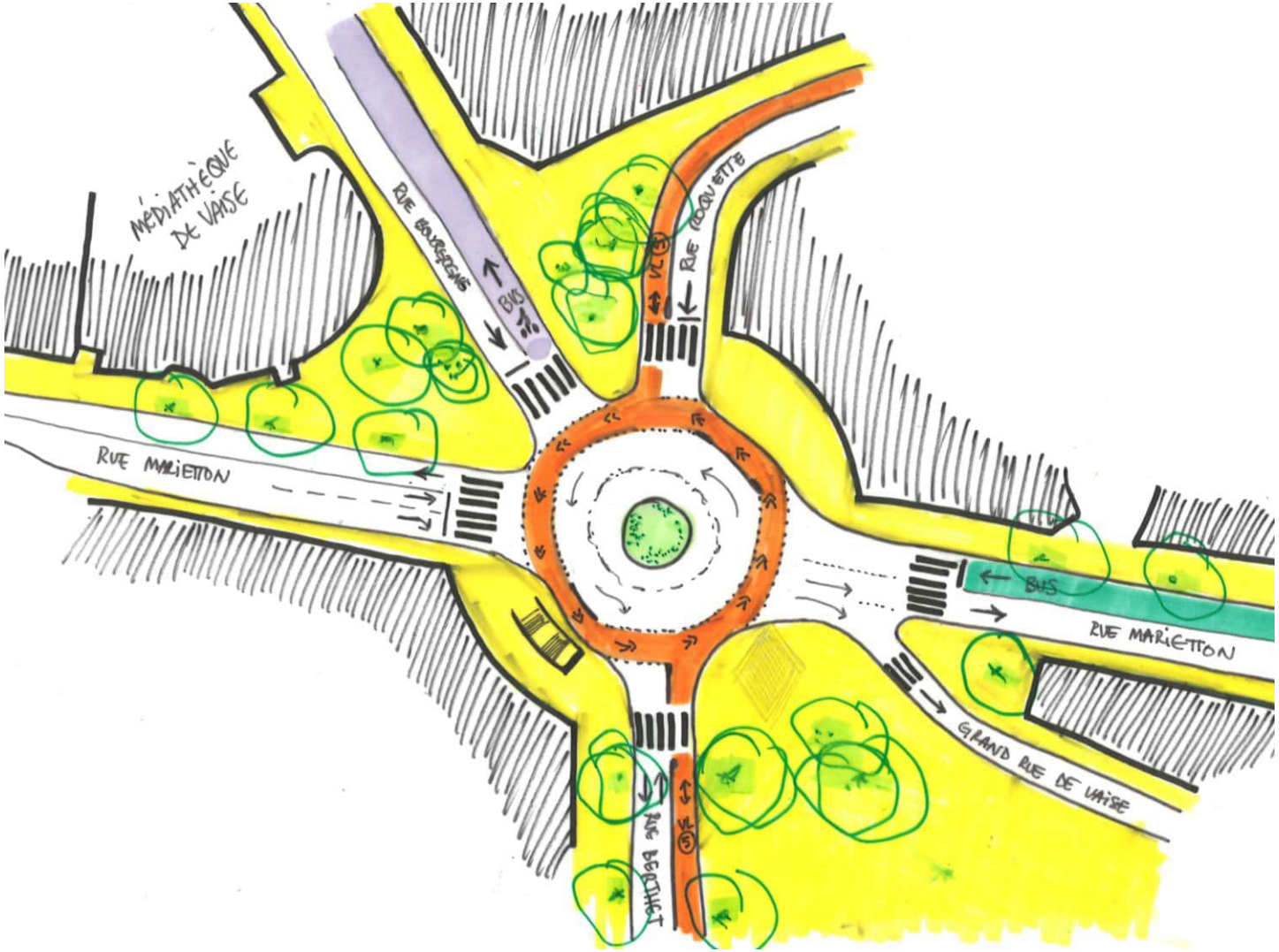
Sur ce secteur, l'enjeu est de sécuriser le cheminement cyclable dans le rond-point de Valmy sans perturber le fonctionnement actuel de la circulation.

L'aménagement d'une **voie cyclable unidirectionnelle sécurisée** est insérée à l'extérieur de l'anneau du giratoire. **Les trottoirs et aménagements existants autour du giratoire à six branches sont maintenus.**

La Voie Lyonnaise 5, qui arrive depuis la rue du Sergent Michel Berthet, peut ainsi continuer sur la rue Roquette et, plus loin, se raccorder aux aménagements cyclables le long du Quai Hippolyte Jaÿr.

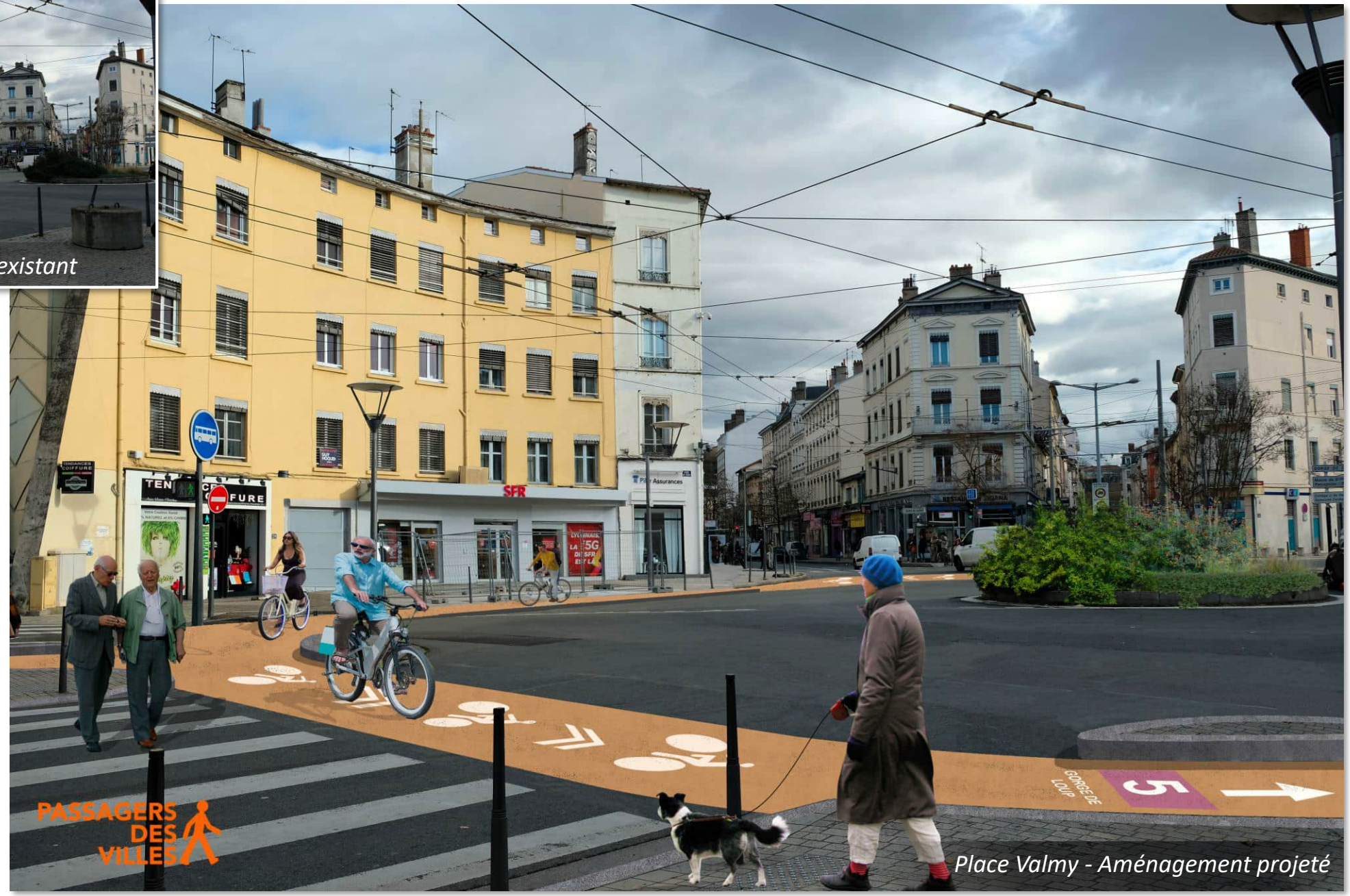
Les cyclistes provenant ou allant dans les rues sans aménagements cyclables séparés (Marietton) ou dans les couloirs bus/vélo (Marietton à l'Est de la place Valmy et Bourgogne) pourront rejoindre facilement cette voie cyclable sécurisée du rond-point de la place Valmy.

Enfin, le couloir bus de la rue Marietton (est), dans le sens est ⇨ ouest sera transformé en couloir bus/ vélo. La traversée piétonne de la rue Marietton à l'Est du rond-point sera également améliorée.



MÉTROPOLE GRAND LYON

Place Valmy - Aménagement existant

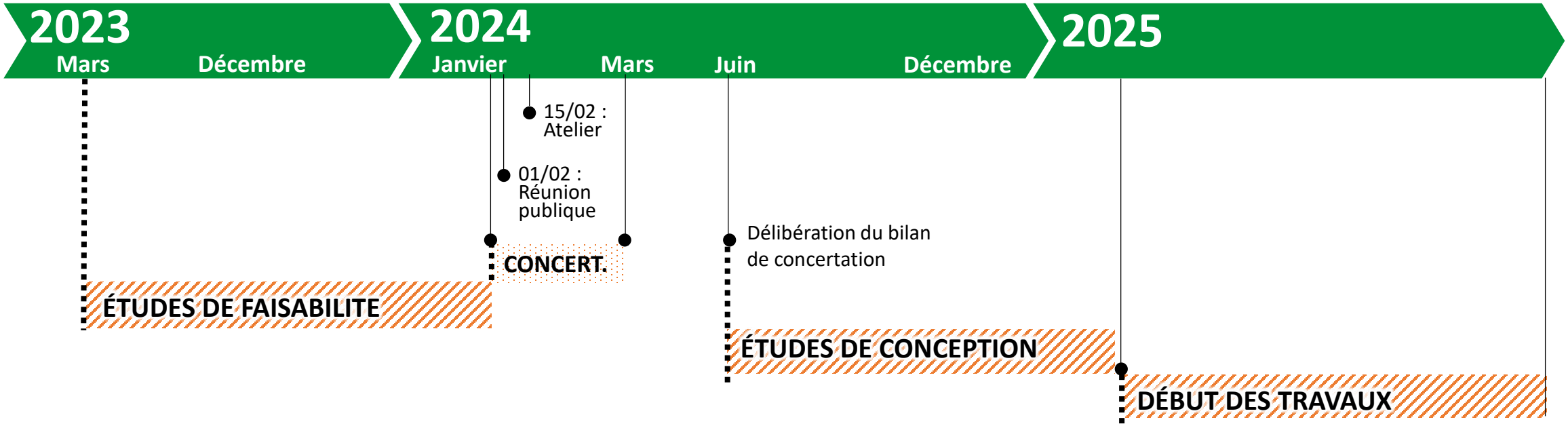


Place Valmy - Aménagement projeté

Planning

MÉTROPOLE GRAND LYON

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



Concertation du 29 janvier au 11 mars
Début des travaux prévu en 2025

MÉTROPOLE GRAND LYON

GLOSSAIRE

MÉTROPOLE GRAND LYON

GLOSSAIRE

Aire piétonne : Espace réservé aux piétons, les vélos peuvent y circuler au pas. La circulation et le stationnement des véhicules motorisés sont interdits sauf exception.

Bande cyclable : Voie réservée aux cycles, sur une chaussée à plusieurs voies, sans séparation physique entre cycles et voitures.

Couloir bus/vélo : Voie réservée aux bus et ouverte aux vélos.

Piste cyclable : Chaussée exclusivement réservée aux cycles, les piétons ne peuvent pas y circuler. Elles peuvent être à sens unique (**unidirectionnelles**) ou à double sens (**bidirectionnelles**) et sont séparées physiquement des voitures.

Report modal : Transfert d'une partie des usagers d'un mode de déplacement vers un autre (de la voiture vers les transports en commun par exemple).

Rue en double-sens cyclable ou Double Sens Cyclable (DSC) : Rue à sens unique pour les voitures, mais à double sens pour les cyclistes.

Tête-bêche : Deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos.

Vélorue : Zone de circulation, le plus souvent en sens unique, où les cycles peuvent rouler dans les 2 sens et sont invités à se placer au milieu de leur voie pour éviter les dépassements dangereux. Le trafic y est faible, essentiellement limité aux riverains et usagers locaux.

MÉTROPOLE GRAND LYON