

Lyon 4 / Caluire et Cuire / Rillieux La-Pape

Aménagement de la Voie Lyonnaise n°7 Boulevard de la Croix-Rousse - Route du Mas Rillier

Dossier de concertation préalable

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



Vue en perspective voie verte de la Dombes

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SOMMAIRE

- ▶ [Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable](#) p. 5
- ▶ [Objectifs du projet](#)
 - [Préambule](#) p. 9
 - [Les Voies Lyonnaises](#) p. 11
 - [La ligne Voie Lyonnaise N°7](#) p. 13
 - [Les aménagements de la concertation](#) p. 14
 - [Séquence 1 : Bd de la Croix-Rousse – Voie verte de la Dombes](#) p. 15
 - [Séquence 2 : Voie verte de la Dombes](#) p. 30
 - [Séquence 3 : Chemin Petit – Route du Mas Rillier](#) p. 42
 - [Séquence 4 : Montée de la Boucle](#) p. 56
 - [Calendrier prévisionnel](#)
- ▶ [Cahier destiné à recevoir les observations du public](#) Annexes

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

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

REPUBLIQUE FRANÇAISE



EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRÊTES DU PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE DE LYON

ARRÊTE N° 2023-02-27-R-0127

Communes(s) : Caluire-et-Cuire - Lyon 4ème - Rillieux-la-Pape

Objet : **Aménagement de la Voie lyonnaise n° 7 nord du carrefour rue Villeneuve/boulevard de la Croix-Rousse, d'une part, et du bas de la montée de la Boucle à Lyon 4ème, d'autre part, au rond-point de Sermenaz à Rillieux-la-Pape - Ouverture et modalités de la concertation**

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

n° provisoire 8075

Le Président de la Métropole de Lyon,

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

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

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

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ligne 7 nord des Voies lyonnaises, de la rue Villeneuve (carrefour avec le boulevard de la Croix-Rousse), d'une part et du bas de la montée de la Boucle à Lyon 4ème, d'autre part, au rond-point de Sermenaz à Rillieux-la-Pape via la Ville de Caluire-et-Cuire ;

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 ;

Métropole de Lyon

n° provisoire 8075

2

arrête

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

Les objectifs de cette concertation sont de :

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

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

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleur urbains),
- maintenir la qualité de desserte par les transports en commun.

Article 2 - Périmètre du projet

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

- la montée de la Boucle, le boulevard des Canuts et une variante sur la rue de Cuire, sur le territoire de Lyon 4ème,
- la montée de la Boucle, le chemin du Penthod, la voie des Dombes, le chemin Petit, l'avenue Général Leclerc sur le territoire de Caluire-et-Cuire,
- l'avenue de l'Hippodrome, l'avenue des Combattants en Afrique du Nord, le parc linéaire, la rue Ampère, la route de Mas Rillier jusqu'au rond-point de Sermenaz sur le territoire de Rillieux-la-Pape.

Article 3 - Modalités de la concertation

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet, par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et de registres destinés à recueillir les commentaires du public aux horaires habituels d'ouverture (hors jours fériés) dans les Mairies de Lyon 4ème, de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape ainsi qu'à la Métropole.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail concertation.voieslyonnaises7nord@grandlyon.com.

Article 4 - Durée de la concertation

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

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Métropole de Lyon

n° provisoire 8075

3

Article 5 - Pendant toute la durée de la concertation, le présent arrêté, le plan de périmètre et un avis administratif seront publiés par tous les procédés en usage à la Métropole et dans les Mairies de Lyon 4ème, de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape.

Un avis indiquant la date d'ouverture et de clôture de la concertation ainsi que la date de la réunion publique 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 2 mois à compter de la publication du présent arrêté.

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à messieurs les Maires de Lyon 4ème, de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape.

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 27 février 2023

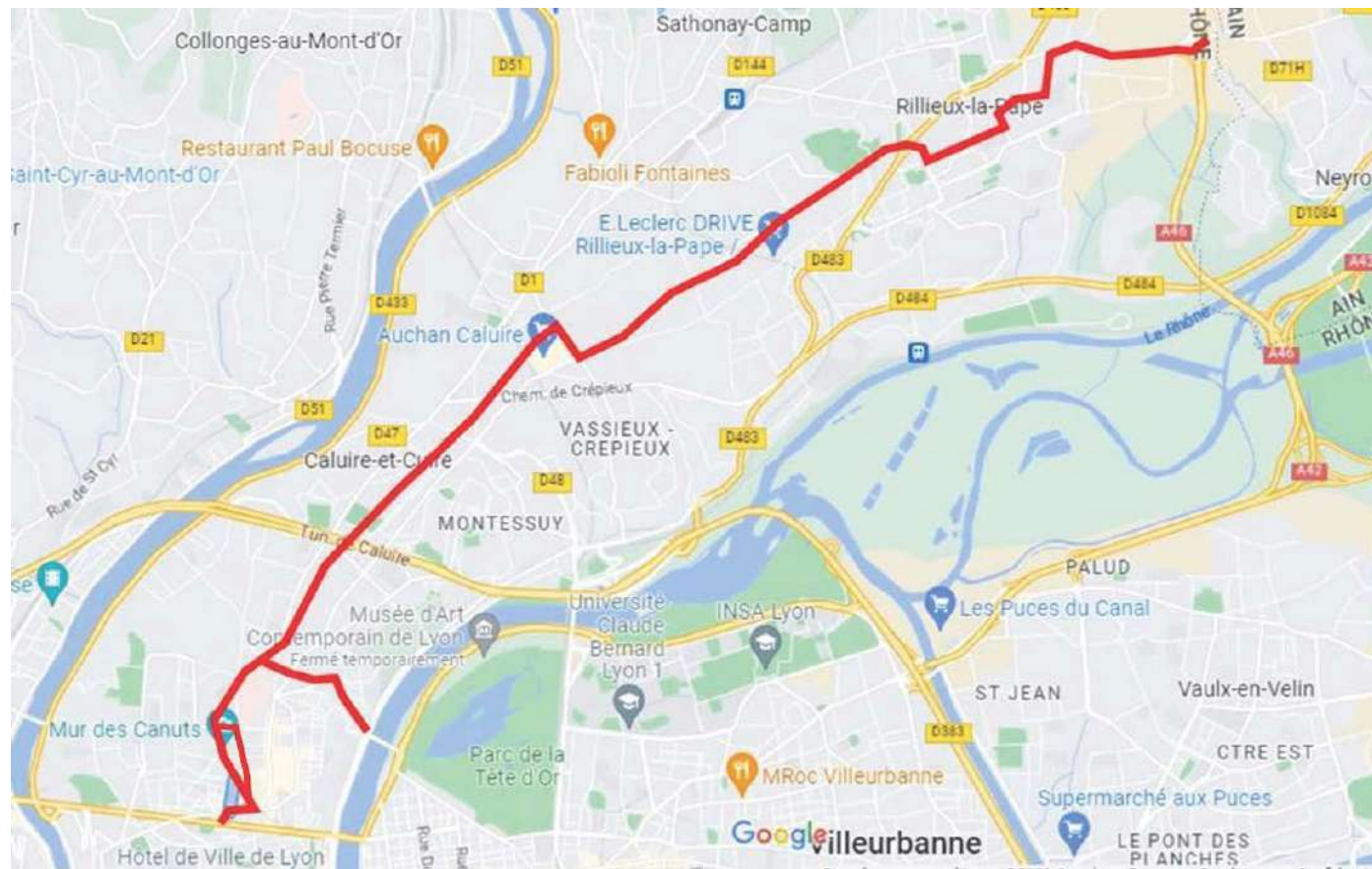
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 27 février 2023

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20230227-301929-AR-1-1
Date de télétransmission : 27 février 2023
Date de réception préfecture : 27 février 2023



Périmètre de la concertation

Objectifs du projet

PRÉAMBULE



Vue en perspective boulevard des Canuts



Vue en perspective avenue Marc Sangnier

La concertation préalable au sens des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°7 Nord entre Boulevard de la Croix-Rousse à Lyon 4 et la route du Mas Rillier à Rillieux-la-Pape par Caluire-et-Cuire.

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

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains),
- maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en commun.

Les objectifs de la concertation sont de :

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

MÉTROPOLE

GRAND LYON

PRÉAMBULE

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

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3^e ;
- à la Mairie de Lyon 4^e, 133 boulevard de la Croix-Rousse à Lyon 4^e ;
- à la Mairie de Caluire-et-Cuire, la Place du Dr Dugoujon à Caluire et Cuire ;
- à la Mairie de Rillieux-la-Pape, 165 rue Ampère à Rillieux-la-Pape.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises7nord@grandlyon.com.

Deux réunions publiques seront programmées, à Lyon 4^e et Caluire-et-Cuire ; elles s'adresseront à l'ensemble du public.

LES VOIES LYONNAISES



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

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

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

LES GRANDS OBJECTIFS DES VOIES LYONNAISES

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

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

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

12 lignes, 250 kilomètres d'ici 2026

MÉTROPOLE

GRAND LYON

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

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

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



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

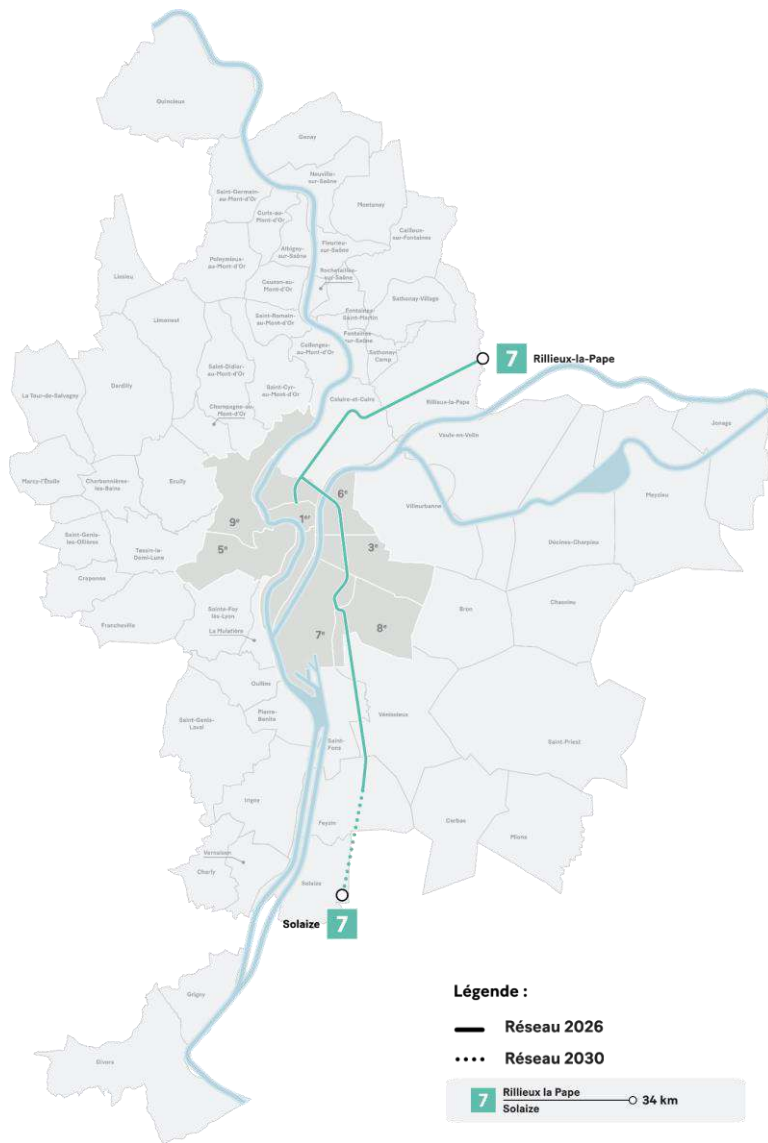
- ✓ Des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections
- ✓ Un traitement des intersections pour limiter les arrêts

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

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



LA LIGNE 7



La Voie Lyonnaise 7 (VL7) s’inscrit dans le projet du réseau cyclable des Voies Lyonnaises et repose sur la volonté d’amélioration de la qualité de vie des habitants de la métropole.

En 2026, la VL7 devrait relier la commune Rillieux-La-Pape et la commune Solaize sur un parcours d’environ 34 km. La ligne 7 est divisée en deux: Voie Lyonnaise 7 Nord et Voie Lyonnaise 7 Sud.

Ce dossier de concertation ne concerne que la VL7 Nord qui devrait relier la Croix-Rousse (Lyon 4) et la commune Rillieux-La-Pape sur un parcours d’environ 12 km entre le boulevard de la Croix-Rousse et le giratoire de la route du Mas Rillier – Rocade Est.

Comme les autres Voies Lyonnaises, la VL7N s’articule avec le réseau des transports en commun pour renforcer et faciliter l’intermodalité. Ce nouvel axe permettra notamment de mieux desservir la station de métro et de bus « Cuire » ainsi que son parc relais vélos.

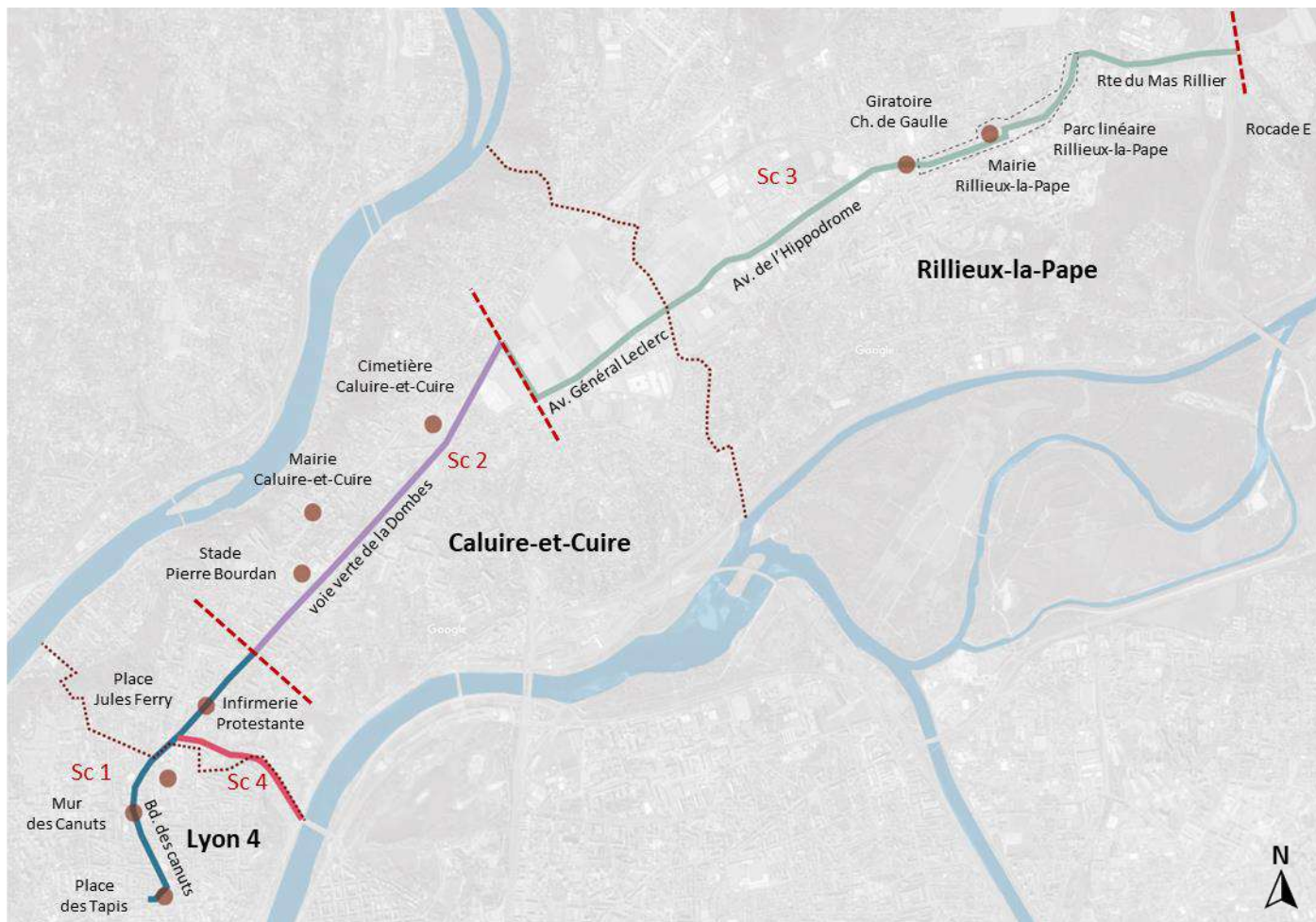
La VL7N croisera par ailleurs la VL2 dans le centre de Caluire-et-Cuire et la VL6 sur le cours d’Herbouville.

Le projet de la VL7N s’inscrit dans le processus de transformation modale du réseau routier (Bd des Canuts, Montée de la Boucle, route du Mas Rillier,...) tout en s’appuyant sur les aménagements cyclables existant, notamment la voie verte de la Dombes et les aménagements sur les avenues Général Leclerc et de l’Hippodrome.

Ceci permettra de donner plus de place aux modes actifs et contribuera à un vrai maillage cyclable reliant l’ensemble du territoire de la Métropole de Lyon.

La portion Nord de la ligne 7 est concernée par la présente concertation.

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION



Les séquences de la Voie Lyonnaise 7 Nord

- Séquence 1 : Boulevard de la Croix-Rousse – Voie verte de la Dombes
- Séquence 2 : Voie verte de la Dombes
- Séquence 3 : Chemin Petit – Route du Mas Rillier
- Séquence 4 : Montée de la Boucle

La section Nord de la Voie Lyonnaise 7 (VL7N) est divisée en quatre secteurs.

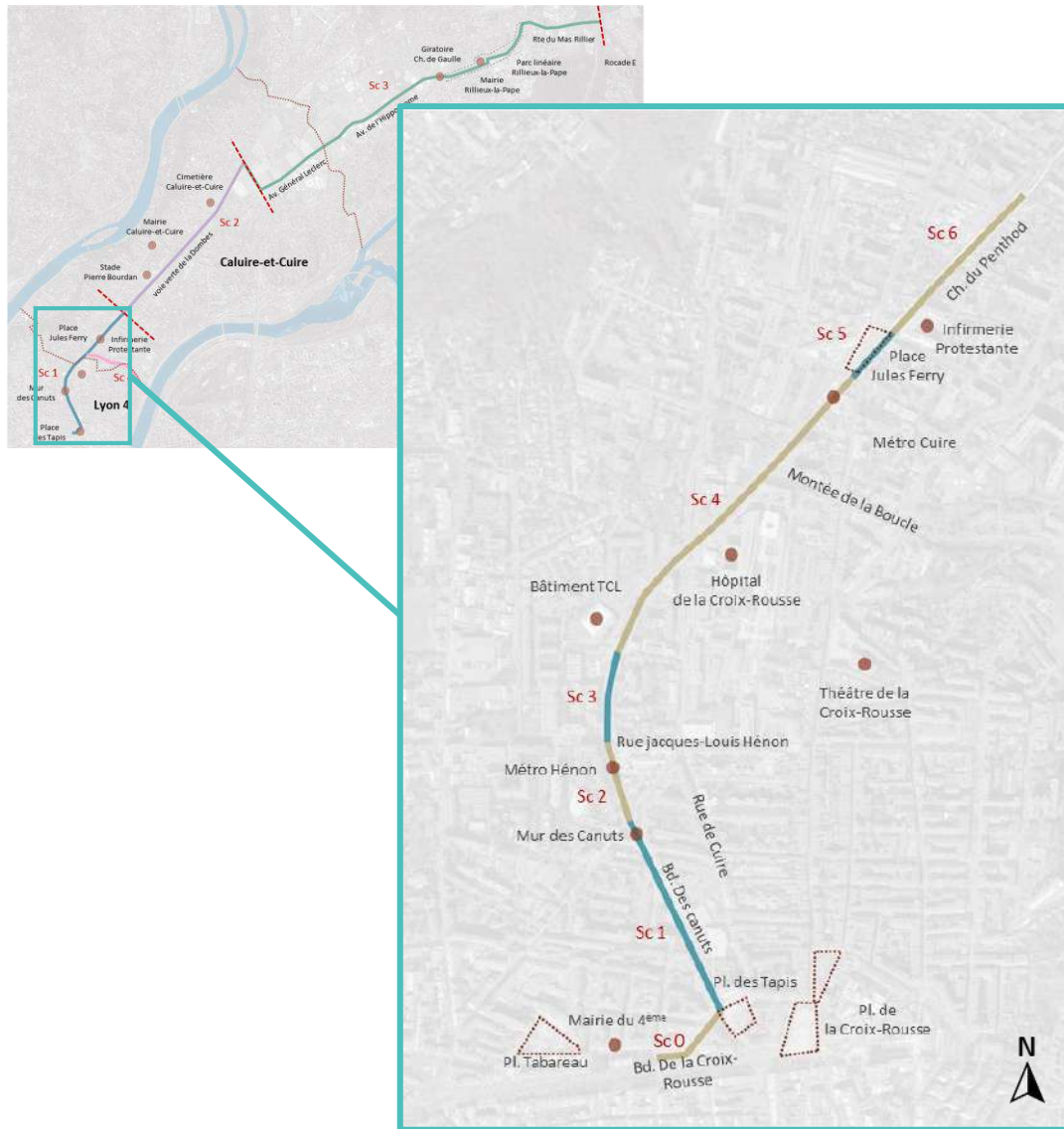
Le premier secteur de la rue Villeneuve (carrefour avec le Boulevard de la Croix-Rousse) au début de la voie verte de la Dombes, s'étend sur environ 2 km. Il est le secteur le plus dense de la ligne avec des constructions et des immeubles en bande souvent sans retraits. Sur ce secteur, la VL7N suit l'itinéraire du métro C de la station Croix-Rousse au terminus Cuire puis continue sur le Chemin du Penthod.

Sur le deuxième secteur qui s'étend sur environ 3 km, la VL7N suit la voie verte de la Dombes jusqu'au Chemin Petit. Ce secteur est moins dense et plus végétalisé que le premier, avec des constructions plutôt pavillonnaires ou des immeubles avec de grands espaces verts.

Le troisième secteur s'étend du Chemin Petit au giratoire route du Mas Rillier – Rocade Est (rond-point de Sermenaz). Sur ce secteur la Voie Lyonnaise traverse la zone industrielle de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape en parcourant l'avenue de l'Hippodrome jusqu'à rejoindre le giratoire Charles de Gaulle. La Voie Lyonnaise 7 Nord traverse par la suite le Parc Linéaire Urbain de Rillieux-La-Pape pour rejoindre la route du Mas Rillier.

La Montée de la Boucle représente le quatrième secteur, du boulevard des Canuts au croisement des cours Aristide Briand et cours d'Herbouville.

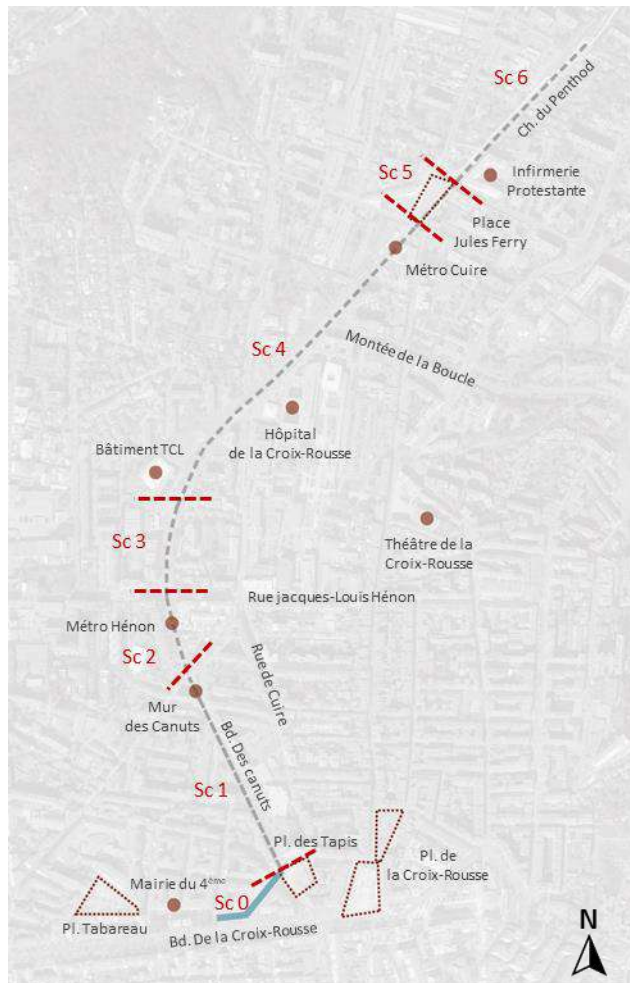
SÉQUENCE 1 : Boulevard de la Croix-Rousse – Voie verte de la Dombes



Cette séquence d'environ 2 km comprend sept sections qui suivent l'itinéraire du métro C entre le boulevard de la Croix-Rousse et la voie verte de la Dombes :

- Section 0 : Boulevard de la Croix-Rousse – Place des Tapis
- Section 1 : Place des Tapis – Rue Denfert-Rochereau
- Section 2 : Rue Denfert-Rochereau – Métro Hénon
- Section 3 : Métro Hénon – Bâtiment TCL
- Section 4 : Bâtiment TCL – Métro Cuire
- Section 5 : Place Jules Ferry
- Section 6 : Chemin du Penthod

SÉQUENCE 1 - Section 0 : Boulevard de la Croix-Rousse – Place des Tapis



Séquence 1 – Section 0



Photo de l'existant : Place des Tapis

Sur cette section, il est proposé d'aménager la Voie Lyonnaise sous forte de vélorue.

La circulation serait ainsi maintenue sur la rue Villeneuve et le boulevard de la Croix-Rousse. Les 9 places de stationnement en épi seraient transformées en 4 places longitudinales.



Existant



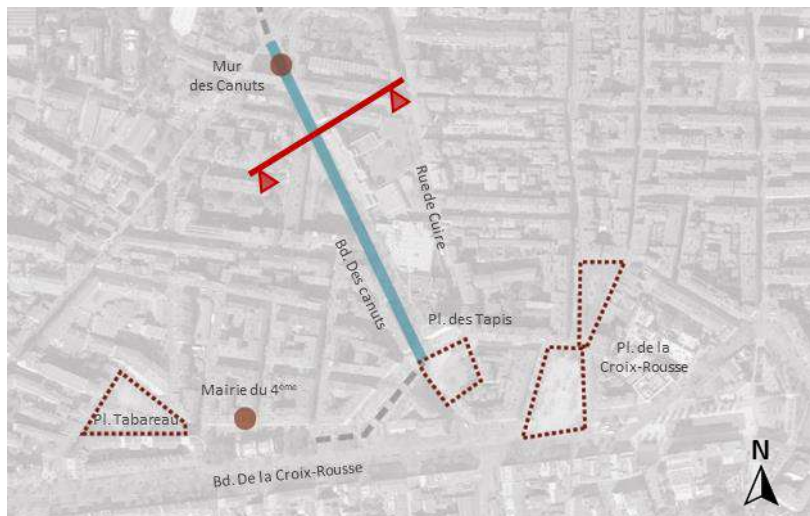
Proposition 1

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 - Section 1 : Place des Tapis – Denfert-Rochereau

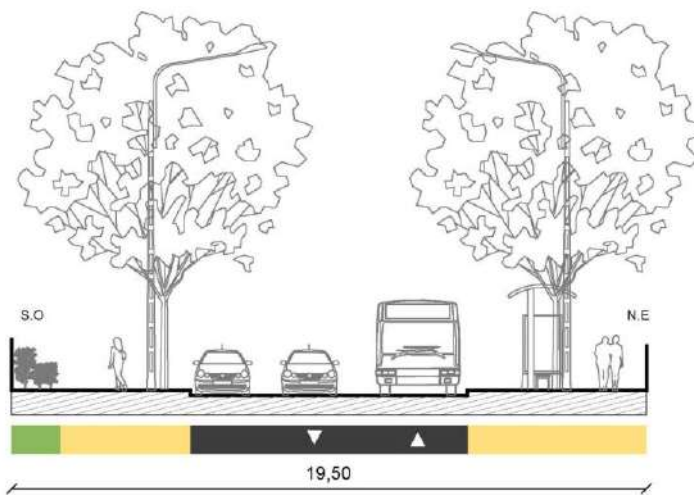
Proposition 1 : passage par boulevard des Canuts



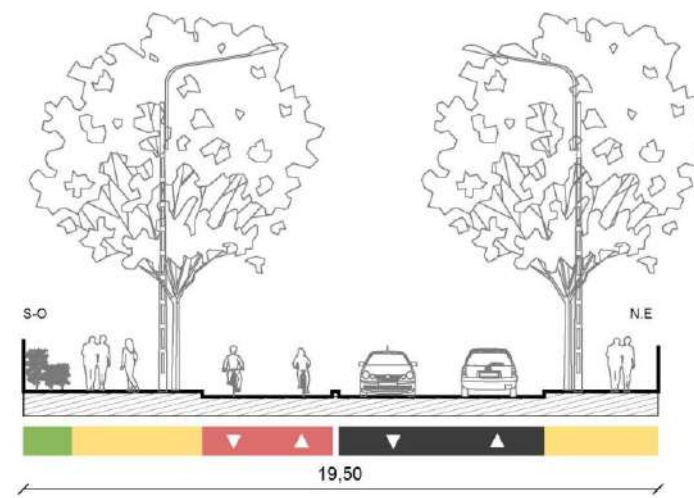
Séquence 1 Section 1 : passage par Bd. des Canuts



Photo de l'existant : boulevard des Canuts



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition 1

Sur cette section, deux variantes sont proposées.

Pour la première proposition, une piste cyclable bidirectionnelle serait créée à la place des 70 places de stationnement.

La circulation serait maintenue à double sens et la Voie Lyonnaise franchirait le mur des Canuts par le porche.

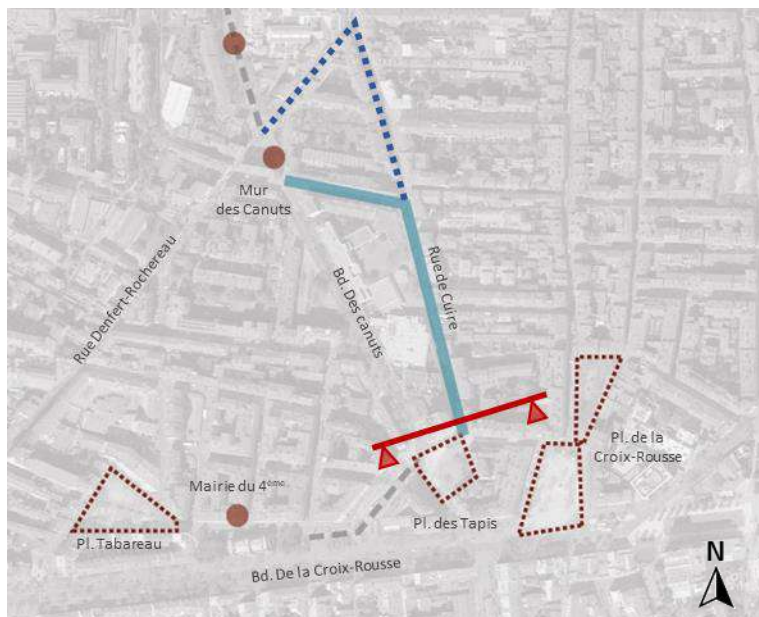
L'alignement d'arbres de part et d'autre de la voirie serait maintenu.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 - Section 1 : Place des Tapis à Denfert-Rochereau

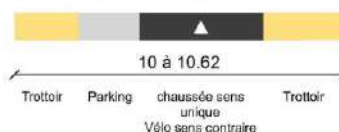
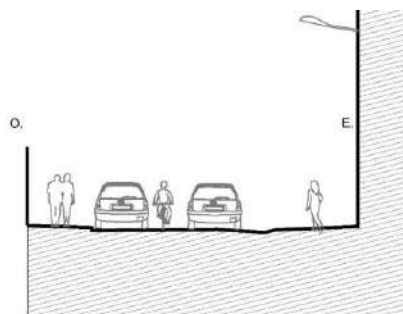
Proposition 2 : passage par rue de Cuire



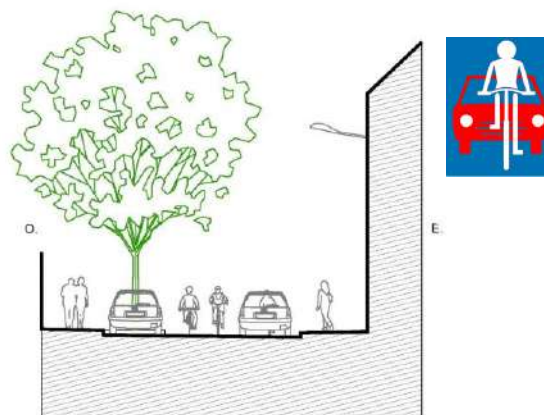
Séquence 1 Section 1 : passage par rue de Cuire



Photo de l'existant : rue de Cuire



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition 2

Pour la deuxième proposition, la Voie Lyonnaise passerait par la rue de Cuire et rue Pelletier ou rue Denfert-Rochereau.

Sur la rue de Cuire, il est proposé d'insérer une vélorue à double sens d'environ 4,5 mètres, en gardant le sens unique des voitures.

3 places de stationnement seraient supprimées sur le côté Ouest de la chaussée, entre Place des Tapis et rue Dumont.

19 places de stationnement seraient supprimées au Sud de la rue Pelletier.

Il est aussi proposé de planter des arbres sur le côté Ouest, entre les places de stationnement comme sur la section de rue de Cuire qui est entre rue Dumont et rue Pelletier.

Le trottoir Est serait réduit à environ 2 mètres en face de Monoprix afin de pouvoir insérer la vélorue.













Des actions seraient par ailleurs menées sur les sens de circulation afin de limiter les trafics motorisés sur la rue de Cuire.

L'insertion au droit du mur des Canuts s'effectuerait selon les mêmes principes que dans la proposition 1.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 SECTION 1 : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Passage par le boulevard des Canuts	Piste séparative. Passage de la Voie Lyonnaise au Sud-Ouest et franchissement du mur des Canuts par le porche ou Passage de la Voie Lyonnaise au Nord –Est avec un alternat au droit du mur des Canuts. 	Conservation des trottoirs existants. 	Conservation du double sens de la voirie. 	Conservation des arrêts présents sur le boulevard des Canuts. 	Suppression de 70 places de stationnement sur le boulevard des Canuts. 	Conservation des arbres et des espaces verts existants. 
Variante 2 : Vélorue sur rue de Cuire	Intégration d'une vélorue sur rue de Cuire et rue Pelletier. Passage de la Voie Lyonnaise au Sud-Ouest et franchissement du mur des Canuts par le porche ou Passage de la Voie Lyonnaise au Nord –Est avec un alternat au droit du mur des Canuts 	Trottoirs d'environ 2 mètres entre Place des Tapis et rue Dumont. 	Conservation du sens unique de la rue de Cuire. Impact sur le plan de circulation pour limiter les trafics motorisés sur la rue de Cuire. 	Conservation des arrêts présents sur le boulevard des Canuts. 	Suppression de 3 places de stationnement entre Place des Tapis et rue Dumont. Suppression de 19 places sur la rue Pelletier. 	Plantation d'arbres sur l'emprise du stationnement Ouest existant et conservation des arbres existants. 

SÉQUENCE 1 - Section 1 : Mur des Canuts

Solution 1 : Passage de la Voie Lyonnaise sous le porche



Au droit du mur des Canuts, la voirie est rétrécie.
Deux solutions d'insertion sont proposées:

Solution 1: Passage de la Voie Lyonnaise sous le porche.

Pour la première solution, il est proposé de conserver le double sens de circulation sur le boulevard des Canuts et faire passer la Voie Lyonnaise sous le porche qui fait environ 5 mètres de large. Le débouché de la Rue Pelletier sur le Bd des Canuts serait requalifié et réaménagé afin de sécuriser cette insertion.

Depuis le porche, la Voie Lyonnaise s'insérerait ensuite sur chaussée côté opposé. Afin de sécuriser la traversée de la voirie, le passage piéton serait représenté par un plateau traversant (ralentisseur) avec feux tricolores.



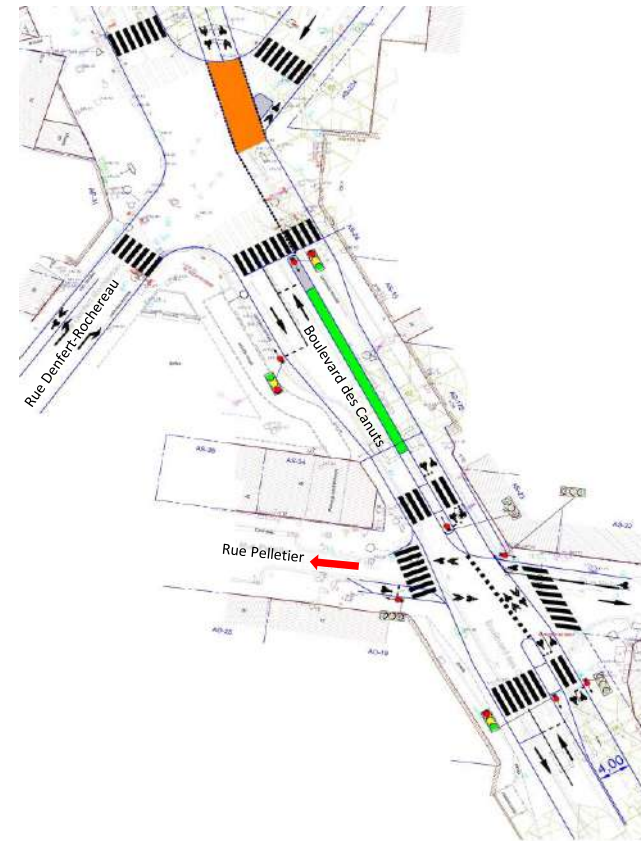
Solution 1: Passage de la voie lyonnaise sous le porche du mur des Canuts

SÉQUENCE 1 - Section 1 : Mur des Canuts

Solution 2 : Mise en œuvre d'un alternat de circulation géré par feux au droit du mur des Canuts













Le sens de circulation serait inversé sur la Rue Pelletier entre la rue Denfert Rochereau et le Bd des Canuts pour ne pas avoir de sortie de véhicules dans la zone de l'alternat. La Voie Lyonnaise serait réduite à 2,50m de large.

Si les trafics sont compatibles avec cet alternat, la sécurisation de l'ensemble des flux nécessiterait un fonctionnement des feux, source de temps d'attente très longs pour les piétons souhaitant traverser le Bd des Canuts.

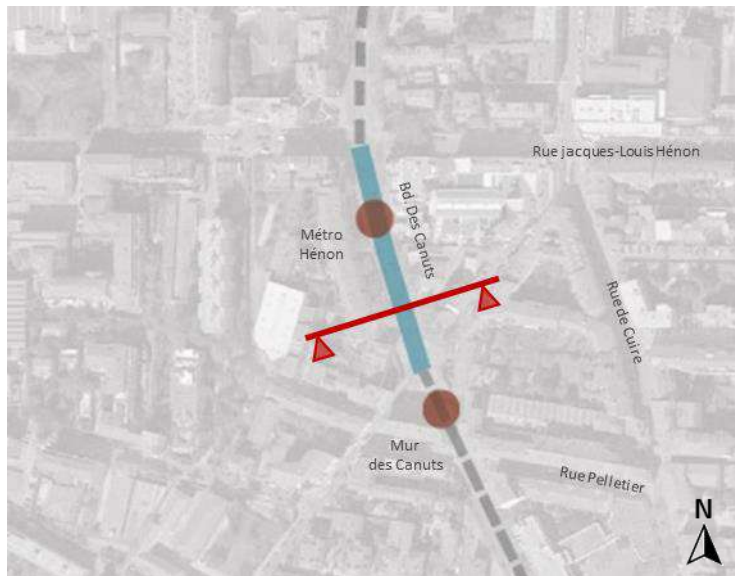


Solution 2: alternat Bd des Canuts

SÉQUENCE 1 SECTION 1 : MUR DES CANUTS - ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Passage sous le porche dur mur des Canuts	Passage de la Voie Lyonnaise au Sud-Ouest et franchissement du mur des Canuts par le porche. 	Conservation des trottoirs existants. 	Conservation du double sens de la voirie. 	Conservation des arrêts présents sur le boulevard des Canuts. 	Pas d'impact. 	Conservation des arbres et des espaces verts existants 
Variante 2 : Mise en œuvre d'un alternat	Voie Lyonnaise rétrécie à 2.50 m au niveau du carrefour Boulevard des Canuts – Rue Pelletier 	Trottoirs Nord-Est et Sud-Ouest réduits à environ 1.60 m au niveau du mur des Canuts. Temps d'attente très long pour les piétons souhaitant traverser le boulevard des Canuts. 	Conflits des flux motorisés Nord et Sud et temps d'attente très long. Inversion du sens de circulation de la rue Pelletier. 	Conservation des arrêts présents sur le boulevard des Canuts. 	Pas d'impact. 	Abattage d'un arbre. 

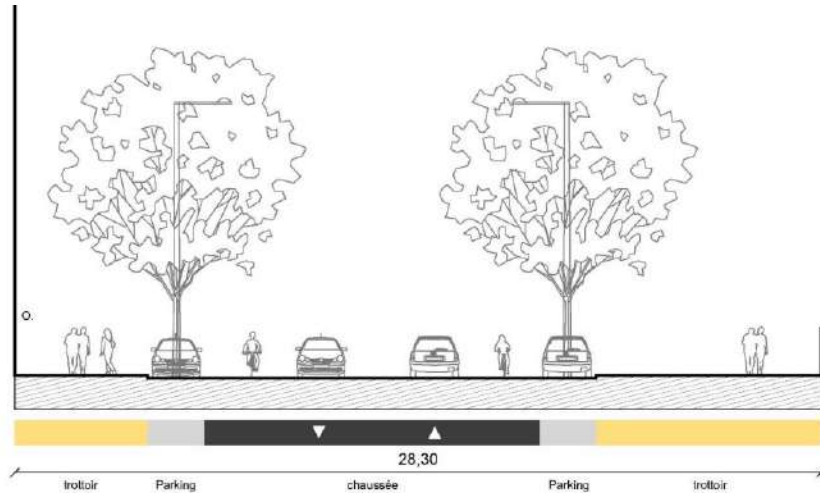
SÉQUENCE 1 - Section 2 : bd des Canuts de Denfert-Rochereau à Hénon



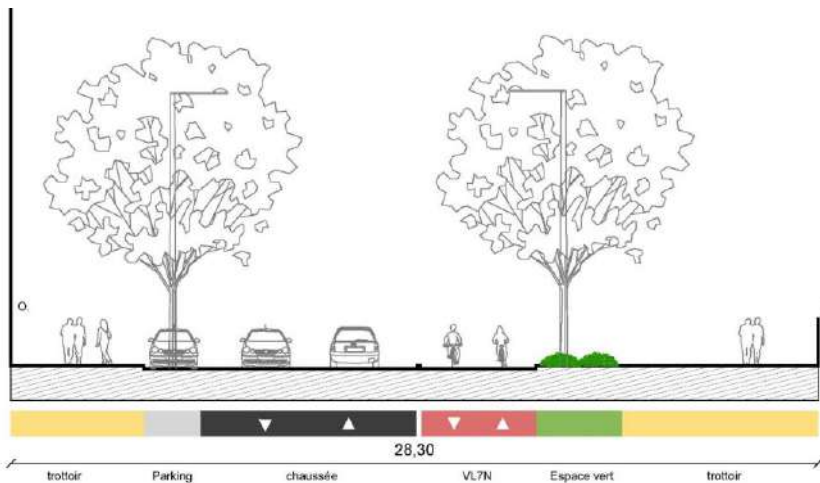
Séquence 1 Section 2



Photo de l'existant : boulevard des Canuts



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

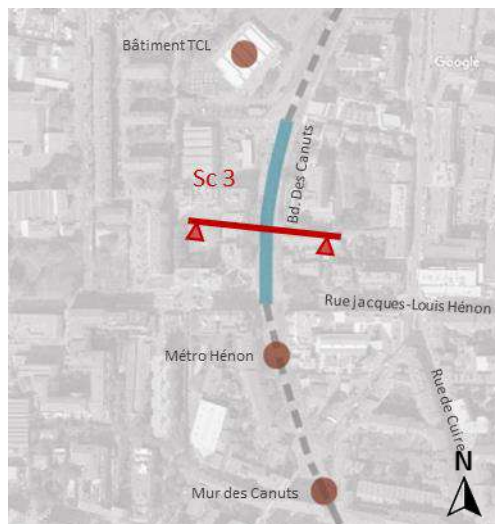
Dans cette section, il est proposé d'intégrer la Voie Lyonnaise à l'est, sur l'emprise de la chaussée existante en gardant le double sens de la voirie.

La piste bidirectionnelle existante serait supprimée afin d'avoir un trottoir plus large et plus dégagé et des espaces verts plus grands.

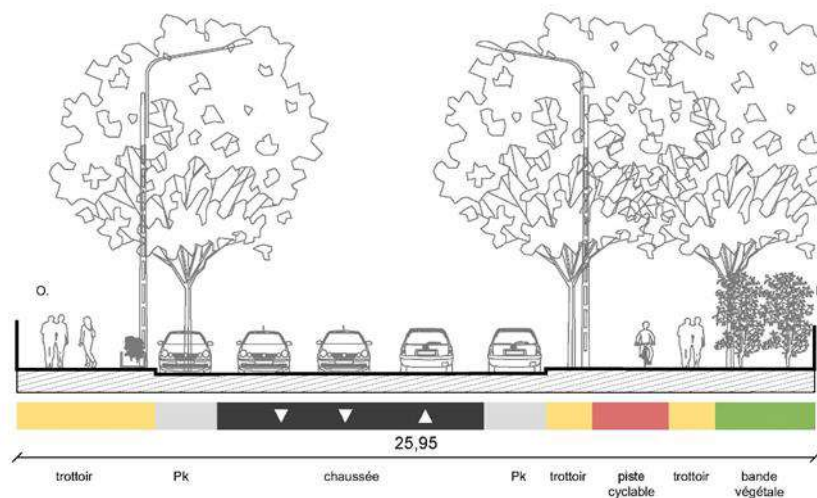
Une dizaine de places de stationnement seraient supprimées sur le côté est.

L'alignement des arbres existants (platanes) serait conservé et la surface des espaces végétalisés serait augmentée.

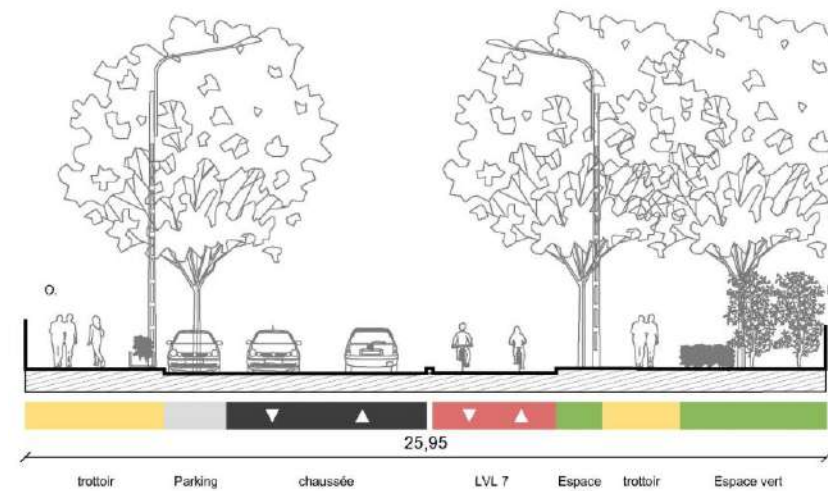
SÉQUENCE 1 - Section 3 : bd des Canuts de Hénon au Bâtiment TCL



Section 3 :
Métro Hénon - Bâtiment TCL



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition



Photo de l'existant : boulevard des Canuts



Vue en perspective du projet sur le boulevard des Canuts

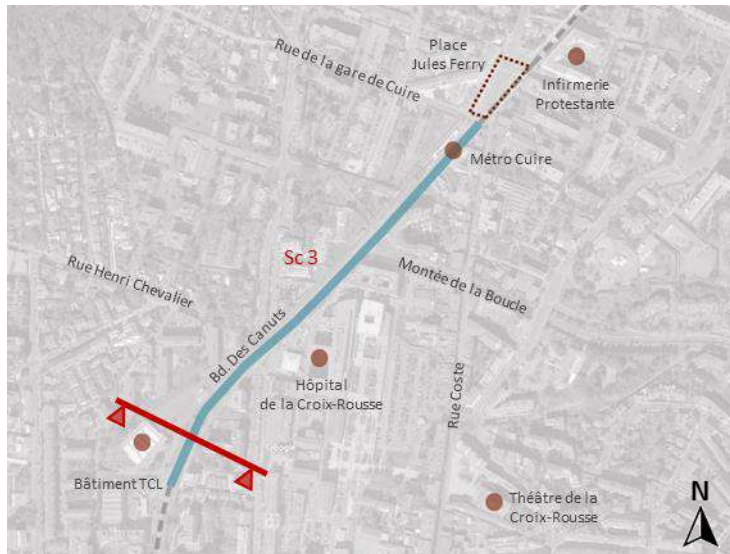
Dans cette section, il est proposé d'intégrer la Voie Lyonnaise à l'est de la voirie existante, sur l'emprise du stationnement et d'une voie de circulation tout en gardant le double sens de la voirie. 19 places de stationnement seraient supprimées.

Le trottoir et les espaces verts Est seraient élargis.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

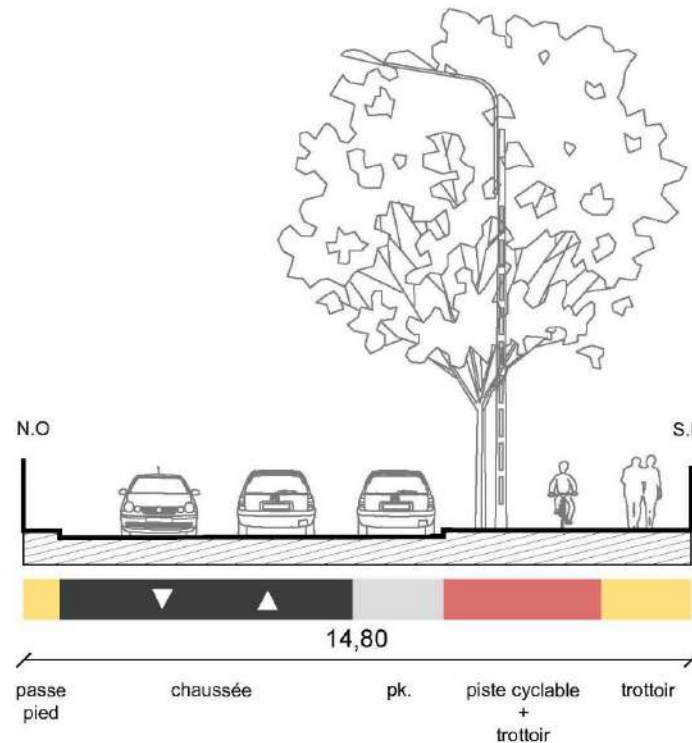
SÉQUENCE 1 - Section 4 : Bâtiment TCL – Métro Cuire



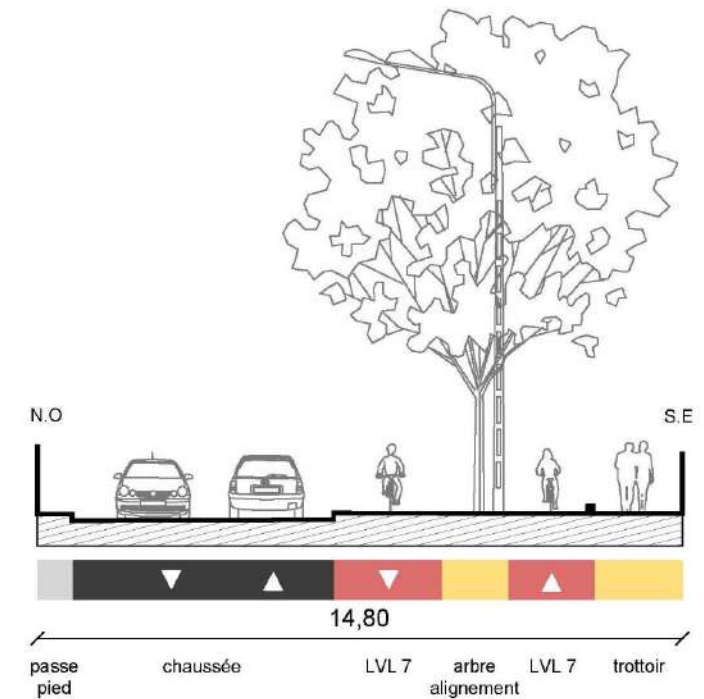
Section 4 : Bâtiment TCL - Métro Cuire



Photo de l'existant : boulevard des Canuts



Coupe de l'existant

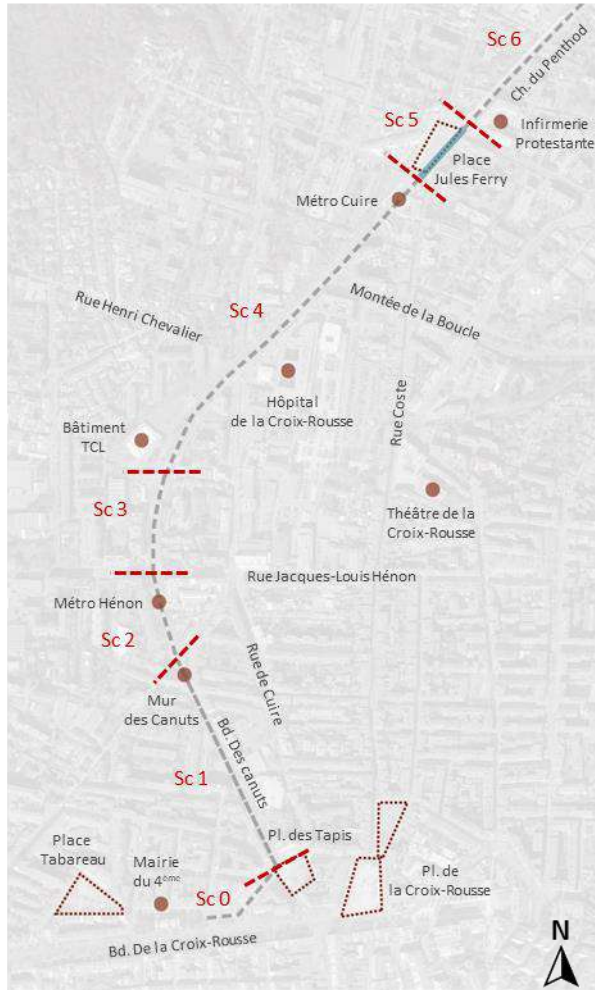


Coupe de la proposition

Sur cette section, il est proposé d'intégrer la Voie Lyonnaise par deux pistes unidirectionnelles, de part et d'autre de l'alignement d'arbres (platanes) en supprimant 28 places du stationnement côté sud-est.

Le double sens de la voirie serait conservé.

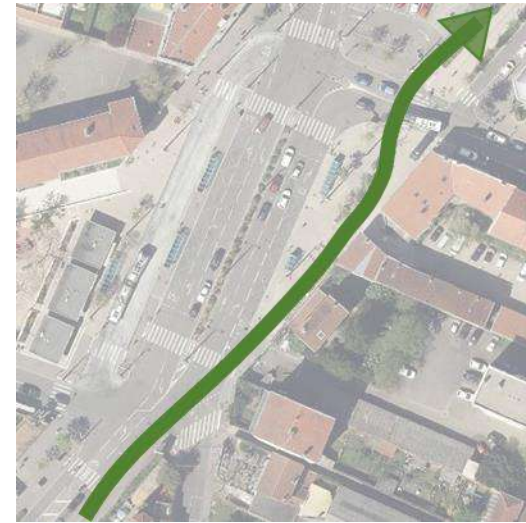
SÉQUENCE 1 - Section 5 : Place Jules Ferry



Section 5 : place Jules Ferry



Existant



Proposition



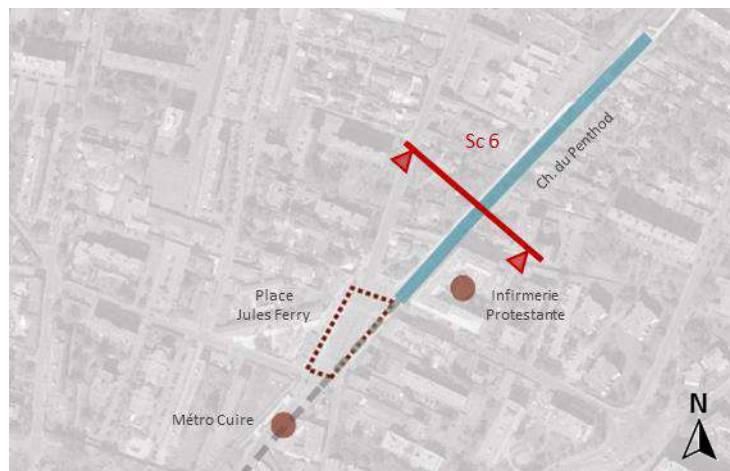
Photos de l'existant : place Jules Ferry



La place Jules Ferry est une place avec une forte fréquentation piétonne. Elle est desservie par plusieurs lignes de bus.

Sur cette place, la Voie Lyonnaise serait intégrée sur le trottoir sud-est en conservant les voies de circulation et les arbres existants.

SÉQUENCE 1 - Section 6 : Chemin du Penthod

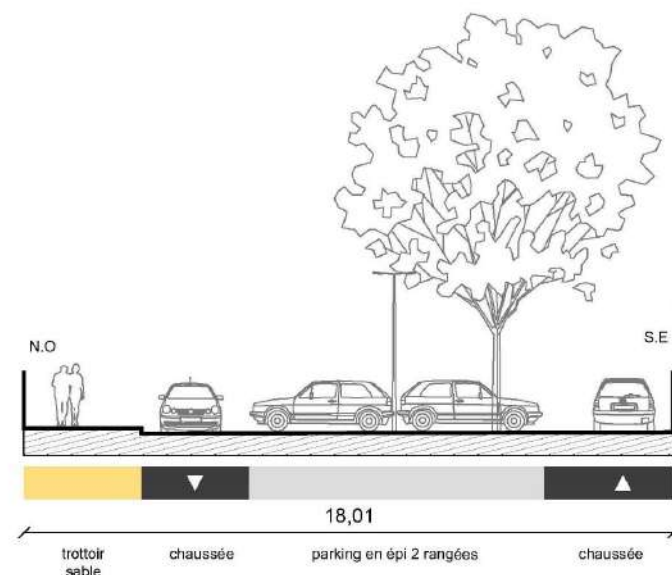


Section 6 : Chemin du Penthod

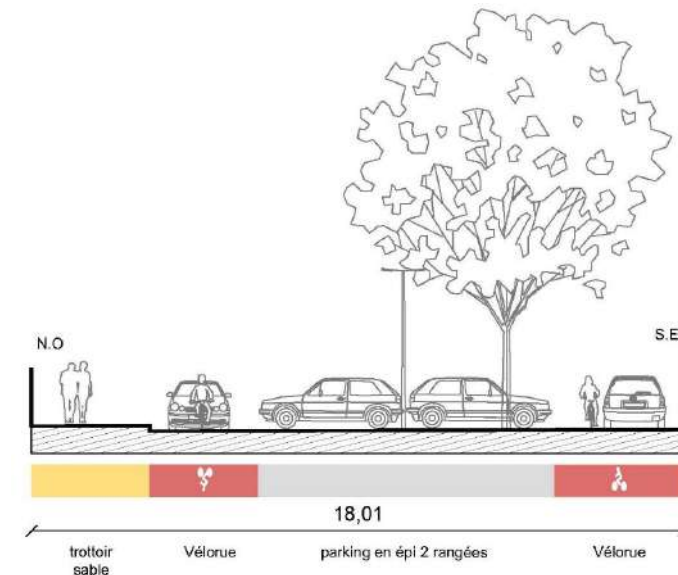


Photo de l'existant : Chemin du Penthod

Le Chemin du Penthod est une voie en impasse avec une présence d'une centaine de places de stationnement. Sur cette section, il est proposé de garder l'aménagement existant et de prévoir une vélorue sur l'emprise des deux voiries unidirectionnelles indépendantes existantes. Pour cette proposition, il faudrait limiter la vitesse des voitures à 30km/h et leur fréquentation à 1000 véhicules par jour et par sens. Les cyclistes seraient prioritaires sur la vélorue et les doublages de voitures seraient interdits. Le double stationnement central en épi et le dépose-minute devant l'infirmérie protestante seraient conservés. Le trottoir resterait discontinu au sud-est. Le double alignement d'arbres (érables) sur le terre-plein central au sud du Chemin du Penthod et le simple alignement d'arbres (érables) à l'est du stationnement central seraient conservés.

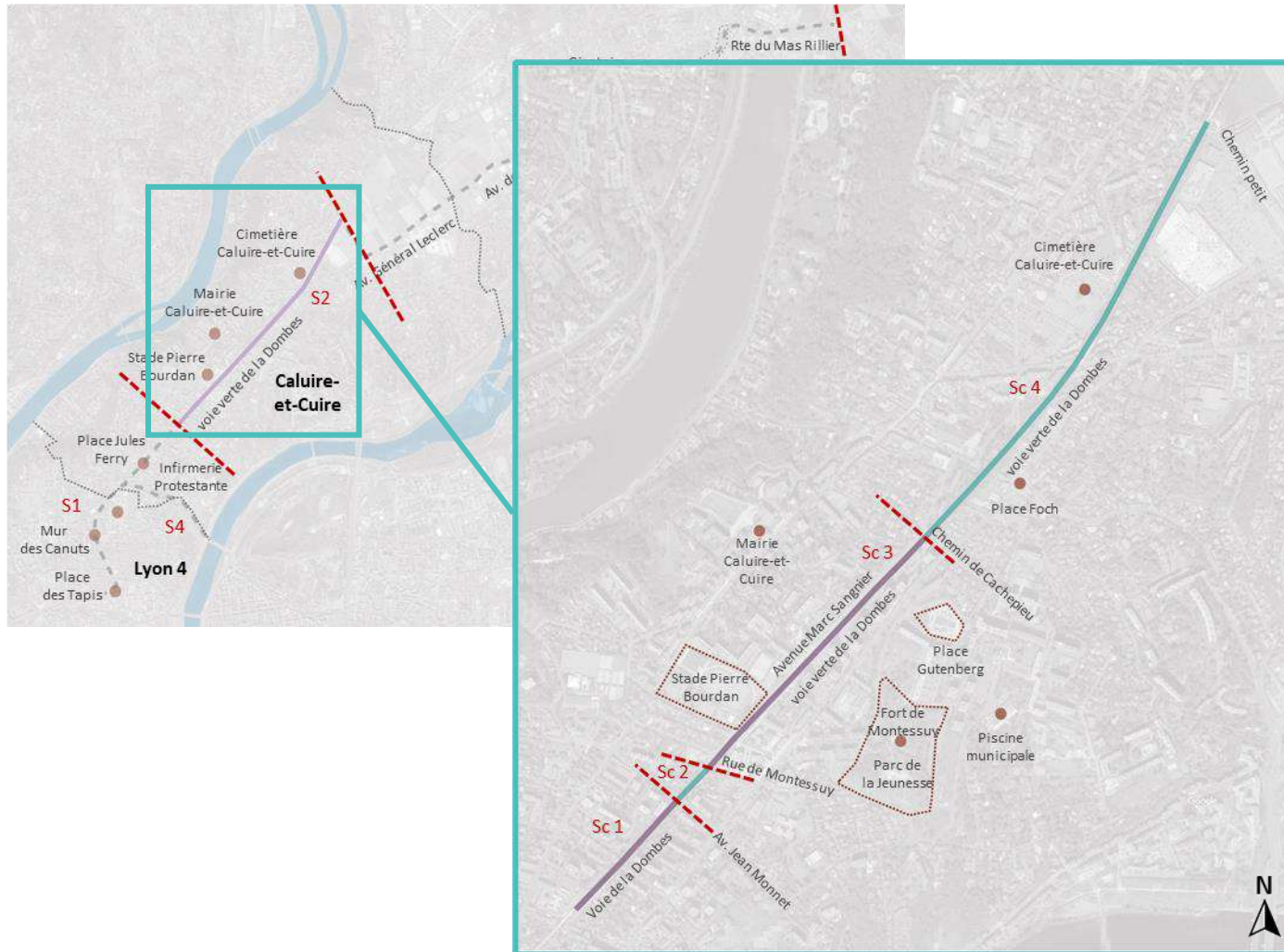


Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

SÉQUENCE 2 : Voie verte de la Dombes



Sections de la séquence 2 : voie verte de la Dombes
(environ 3 km)

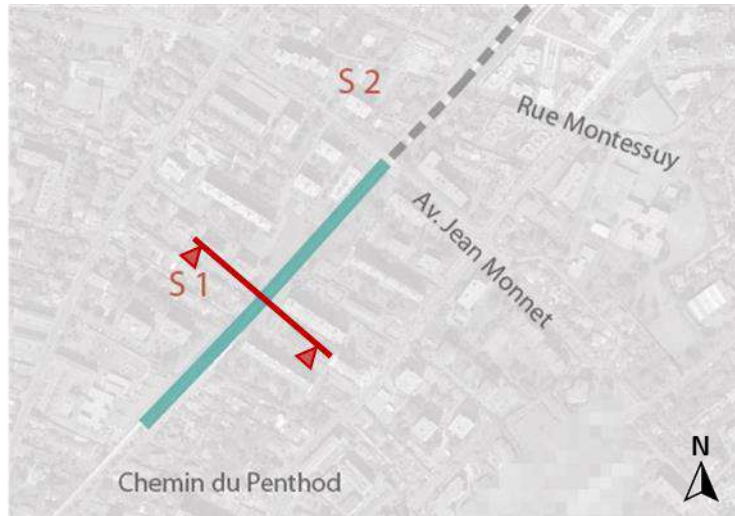
La séquence 2 de la Voie Lyonnaise 7 Nord concerne le secteur de la commune Caluire-et-Cuire. Elle commencera de la voie verte de la Dombes jusqu'au Chemin Petit. La VL7N passera devant le stade Pierre Bourdan et le cimetière de Caluire-et-Cuire.

Ce secteur est composé de quatre sections:

- Section 1 : Début voie verte – Av. Jean Monnet
- Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy
- Section 3 : Rue Montessuy – Chemin de Cachepieu
- Section 4 : Chemin de Cachepieu – Chemin Petit

SÉQUENCE 2 - Section 1 : Début voie verte – Avenue Jean Monnet

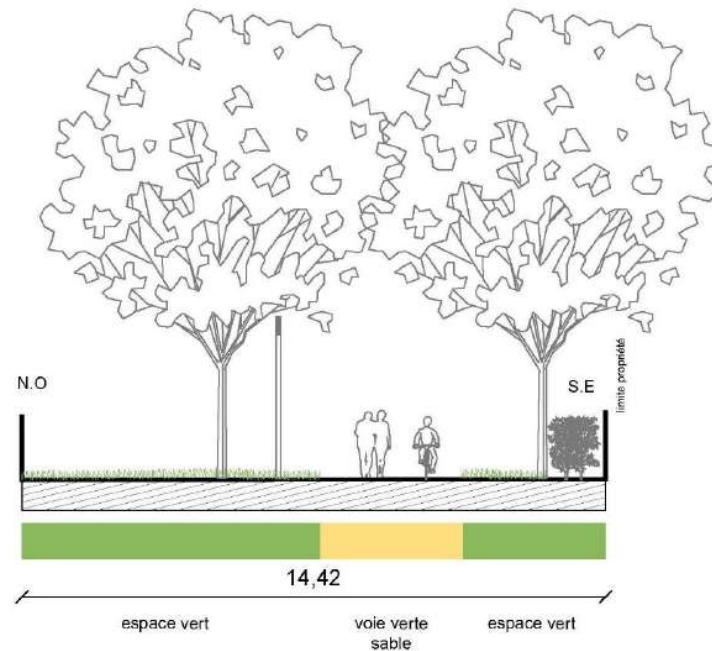
Proposition 1



Section 1 :
Début voie verte – Avenue Jean Monnet



Photo de l'existant : voie verte de la Dombes

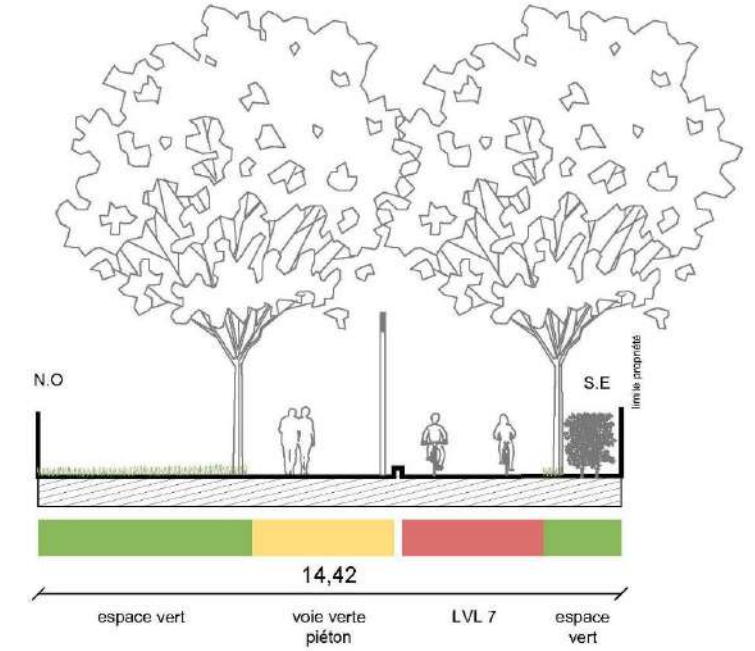


Coupe de l'existant

Sur cette section, deux variantes sont proposées. La première serait d'élargir la voie verte avec une différenciation entre la Voie Lyonnaise qui serait intégrée au sud-est et la voie piétonne qui serait insérée au nord-ouest.

Les flux piétons et vélos seraient séparés par une bordure émergente.

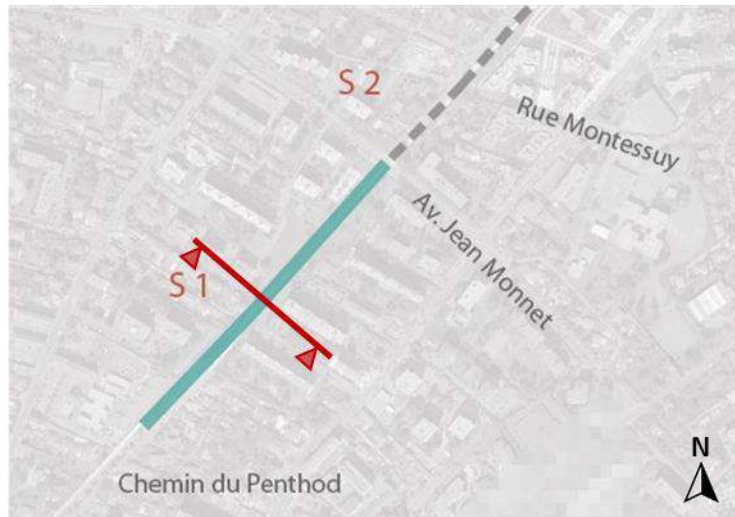
Les arbres présents de part et d'autre de la voie verte existante seraient conservés. Les candélabres existants sur la voie verte seraient déplacés suite à l'élargissement de la voie verte.



Coupe de la proposition 1

SÉQUENCE 2 - Section 1 : Début voie verte – Avenue Jean Monnet

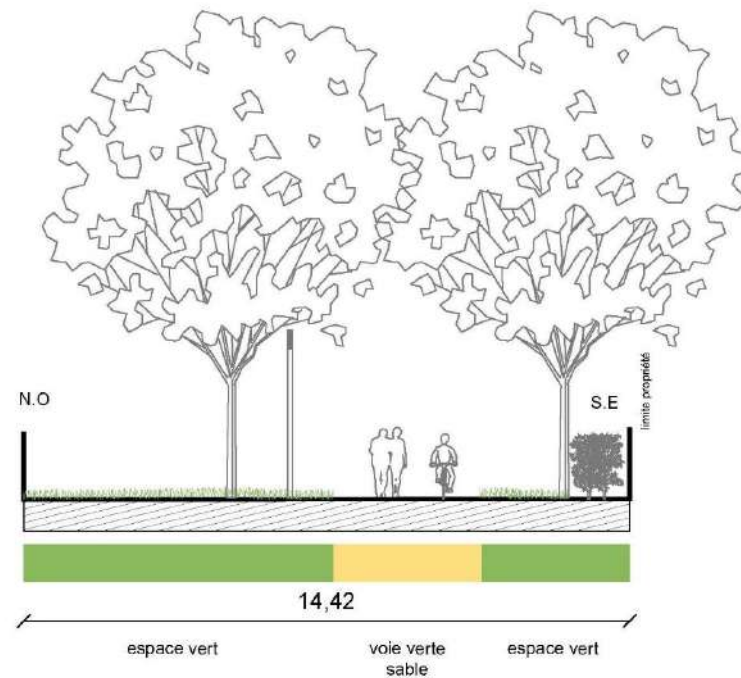
Proposition 2



**Section 1 :
Début voie verte – Avenue Jean Monnet**



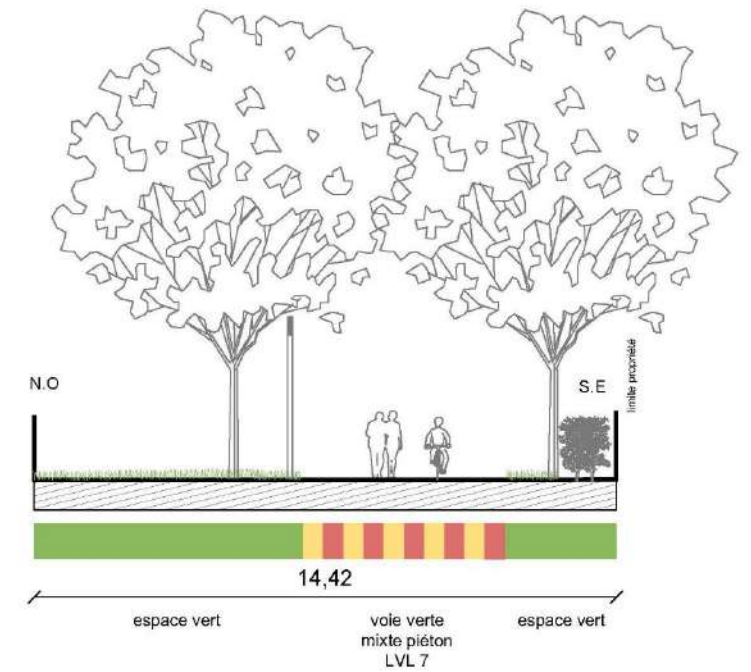
Photo de l'existant: voie verte de la Dombes



Coupe de l'existant













Sur cette section, la deuxième proposition serait d'élargir la voie verte existante pour rendre la mixité des flux vélos et piétons plus confortable.

Les arbres présents de part et d'autre de la voie verte existante seraient conservés. Il est aussi proposé de limiter la vitesse des cyclistes sur cette section afin d'assurer la sécurité des piétons.



Coupe de la proposition 2

SÉQUENCE 2 - Section 1 : ANALYSE MULTICRITÈRES

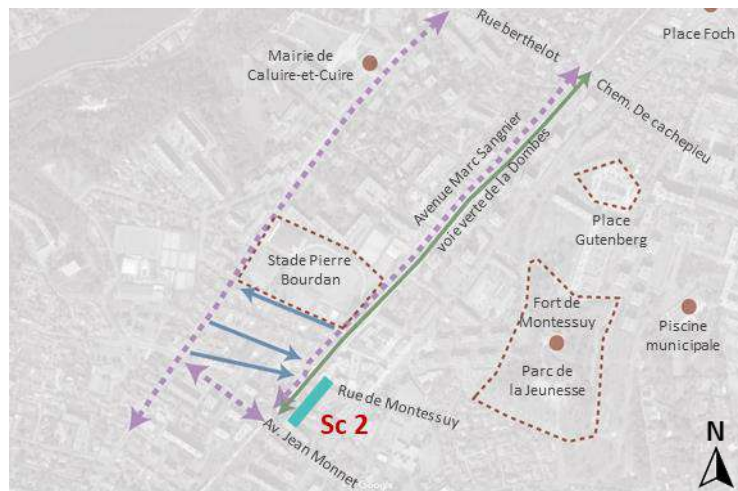
Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Séparation Voie Lyonnaise et le cheminement piéton	Différenciation de la Voie Lyonnaise et de la voie piétonne et séparation des flux piétons et vélos par une bordure émergente. 	Trottoir séparé de la Voie Lyonnaise, plus de confort et de sécurité pour les piétons. 	Pas d'impact. 	<i>Sans objet</i> 	<i>Sans objet</i> 	Conservation des arbres et réduction importante des espaces végétalisés existants. 
Variante 2 : Élargissement de la voie verte	Élargissement de la voie verte existante mais mixité des flux piétons/cycles sans séparation physique pouvant limiter la vitesse des cyclistes. 	Mixité des flux piétons et vélos pouvant augmenter les conflits et risques de collision. 	Pas d'impact. 	<i>Sans objet</i> 	<i>Sans objet</i> 	Conservation des arbres et réduction légère des espaces végétalisés existants. 

SÉQUENCE 2 - Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy

Proposition 1: sens unique rue de l'Avenir Croix-Roussien



Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy

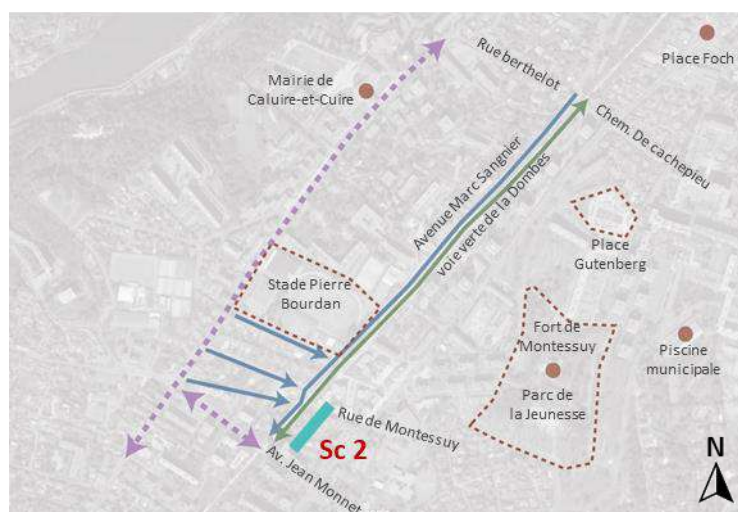


Sens de circulation (existant)

- Circulation double sens
- Circulation sens unique
- Voie verte
- Section 2



Photo de l'existant : Voie verte de la Dombes
Rue de l'Avenir Croix-Roussien



Sens de circulation proposition 1

Sur cette section, deux variantes sont proposées.

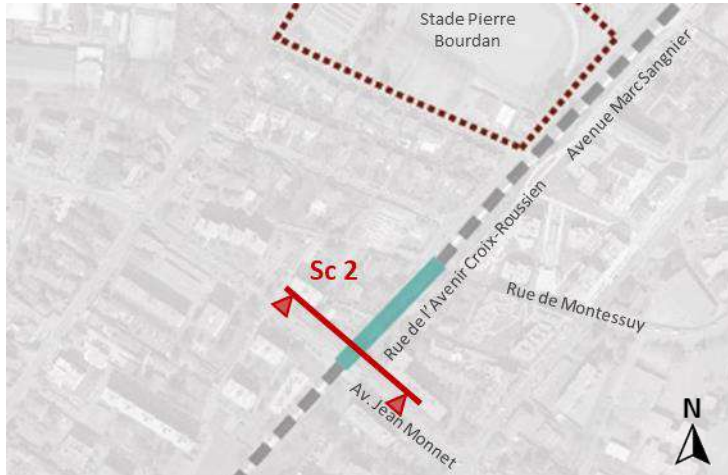
La première serait de passer la rue de l'Avenir Croix-Roussien en sens unique du nord au sud.

Le sens de circulation de la rue Curie serait aussi inversé et serait mis en sens unique de l'ouest à l'est.

Les sens de circulation de la rue Albert Thomas et de la rue André-Marie Ampère seraient conservés.

SÉQUENCE 2 - Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy

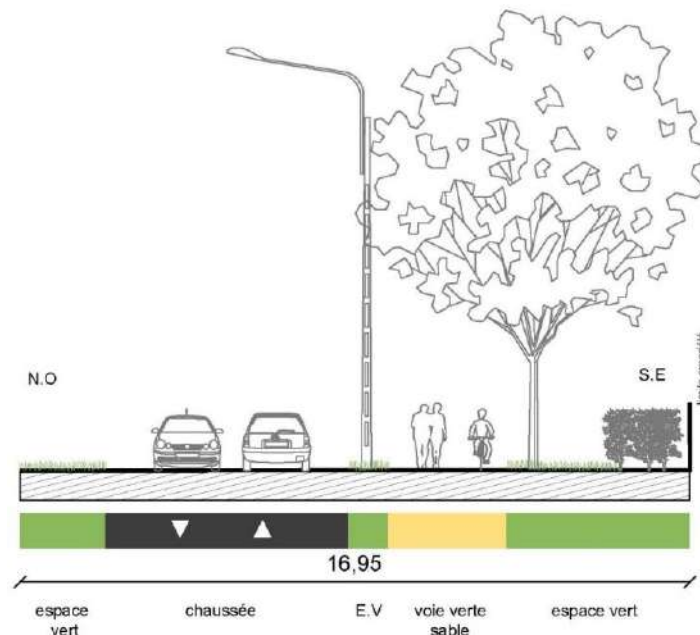
Proposition 1: sens unique rue de l'Avenir Croix-Roussien



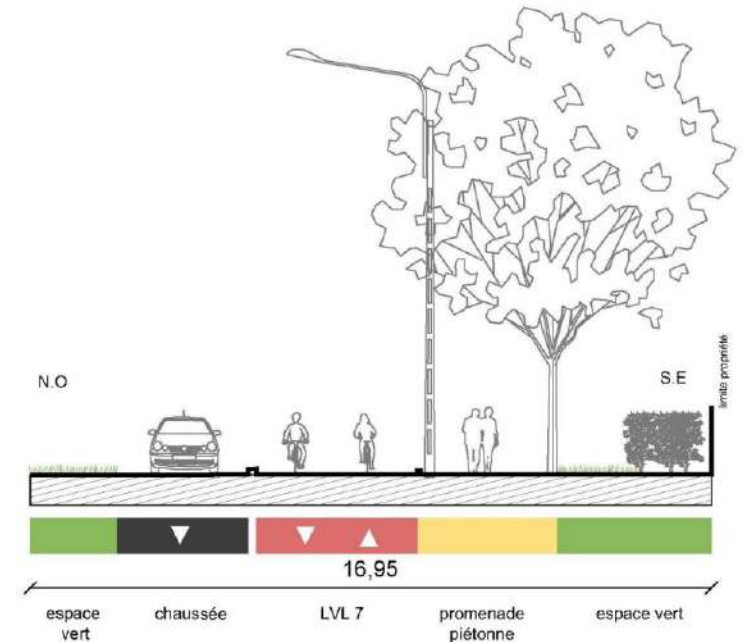
Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy



Photo de l'existant : voie verte de la Dombes (Rue de l'Avenir Croix-Roussien)



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

Si la rue de l'Avenir Croix-Roussien serait passée en sens unique, la Voie Lyonnaise serait intégrée sur l'emprise de la voirie existante, à la place de la voie supprimée (sud-nord). Les flux des vélos et des piétons seraient séparés et la voie verte existante serait consacrée aux piétons.

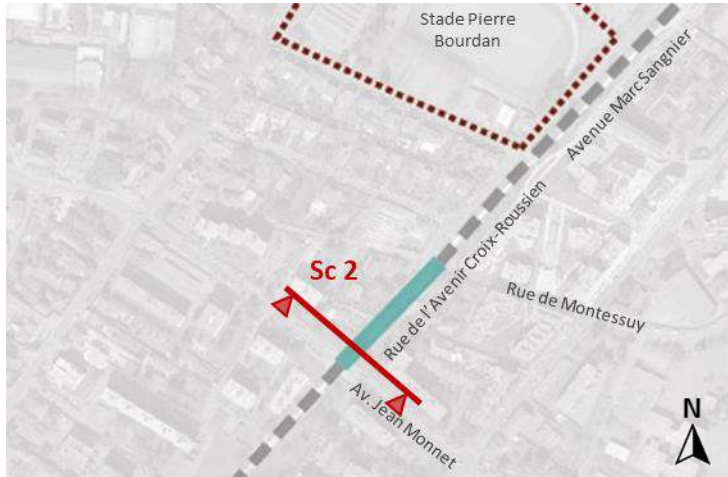
L'éclairage existant serait conservé.

Les arbres présents sur le côté est de la voie verte existante seraient conservés.

Sur cette section, il n'y a pas de stationnement.

SÉQUENCE 2 - Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy

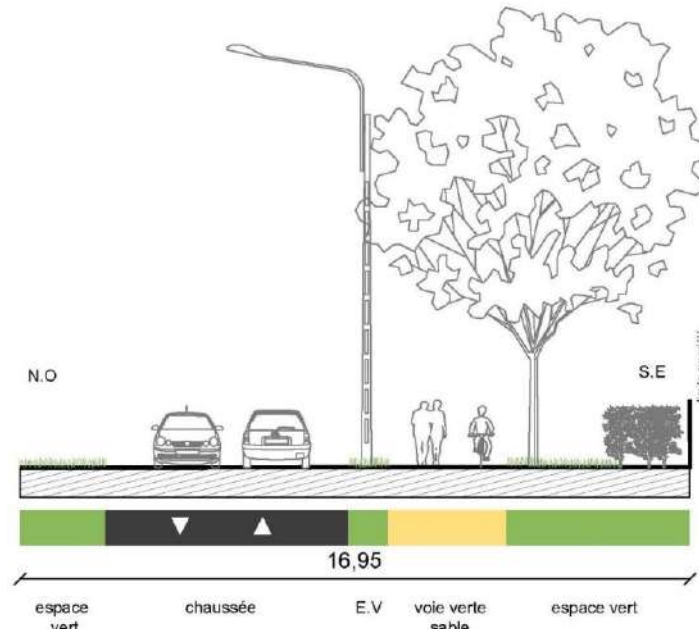
Proposition 2: double sens rue de l'Avenir Croix-Roussien



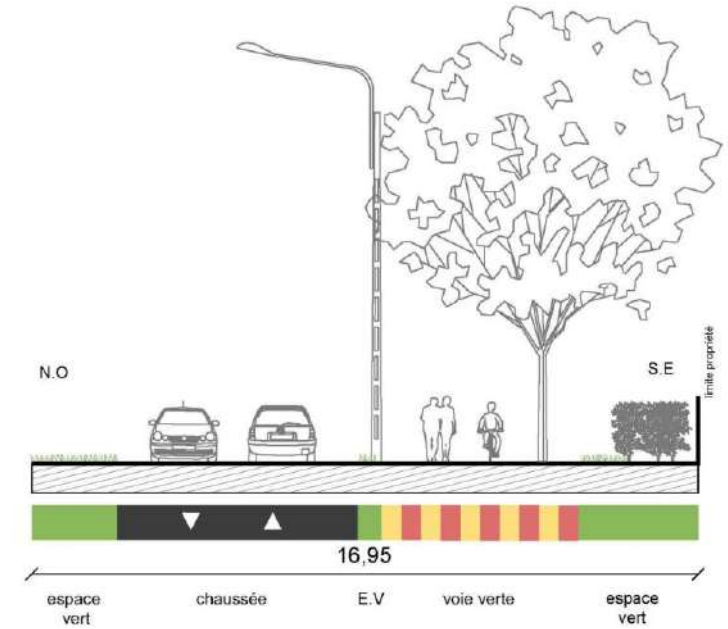
Section 2 : Av. Jean Monnet – Rue Montessuy



Photo de l'existant : voie verte de la Dombes (Rue de l'Avenir Croix-Roussien)



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition













Pour la deuxième variante, il est proposé de garder le double sens circulé de la rue de l'Avenir Croix-Roussien en élargissant la voie verte existante pour intégrer la Voie Lyonnaise. La mixité des flux des vélos et des piétons serait ainsi conservée.

L'éclairage existant serait conservé.

La voie verte serait ponctuellement réduite afin de conserver l'arbre existant.

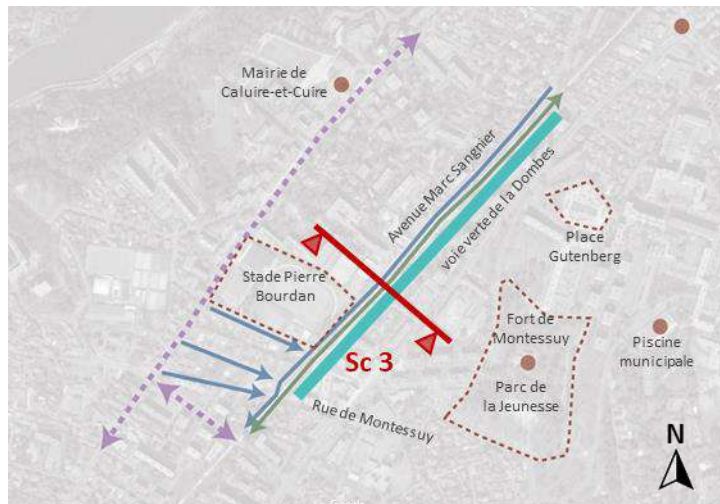
Sur cette section, il n'y a pas de stationnement.

SÉQUENCE 2 - Section 2 : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Sens unique sur rue de l'Avenir Croix-Roussien.	Intégration de la Voie Lyonnaise sur l'emprise d'une voie de la chaussée existante. 	Trottoir et Voie Lyonnaise séparés. Plus de confort et de sécurité pour les piétons. 	Suppression d'une voie de circulation et passage de la rue de l'Avenir Croix-Roussien en sens unique. Inversion du sens de la rue Curie. 	<i>Sans objet.</i> 	<i>Sans objet.</i> 	Conservation des arbres existants. 
Variante 2 : Conservation du double sens sur rue de l'Avenir Croix-Roussien.	Elargissement de la voie verte existante et intégration de la Voie Lyonnaise. Risques de conflits et d'incidents. 	Pas d'impact. 	Conservation des sens de circulation existants. 	<i>Sans objet.</i> 	<i>Sans objet.</i> 	Conservation des arbres et réduction légère des espaces verts existants. 

SÉQUENCE 2 - Section 3 : Rue Montessuy – Chemin de Cachepieu

Proposition 1 : sens unique avenue Marc Sangnier



Sur cette section, deux variantes sont proposées. La première serait de passer l'Avenue Marc Sangnier et la rue l'Avenir Croix-Roussien en sens unique, du nord au sud.

Il est proposé d'intégrer la Voie Lyonnaise sur l'emprise de la chaussée existante en supprimant une voie de circulation.

Dans cette proposition, les places du parking résidentiel seraient conservés alors que 35 places du stationnement longitudinal sur l'avenue Marc Sangnier seraient supprimées.

Section 3 : Avenue Jean Monnet – Rue Montessuy

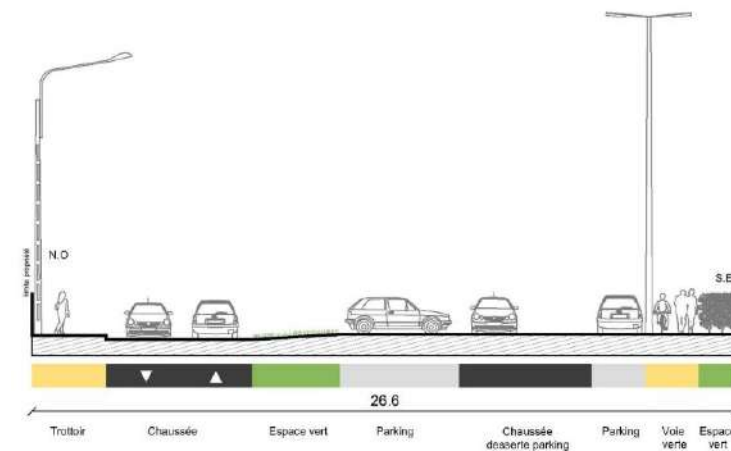
- Circulation double sens
- Circulation sens unique
- voie verte
- Section 2



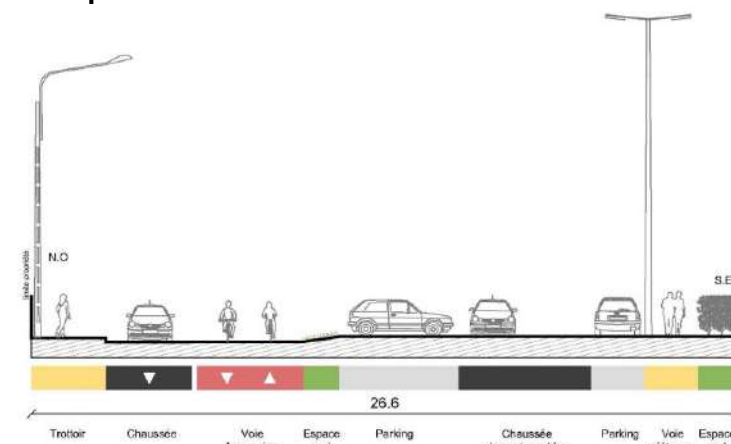
Photos de l'existant : Avenue Marc Sangnier



Vue en perspective : Avenue Marc Sangnier



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition 1

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 2 - Section 3 : Rue Montessuy – Chemin de Cachepieu

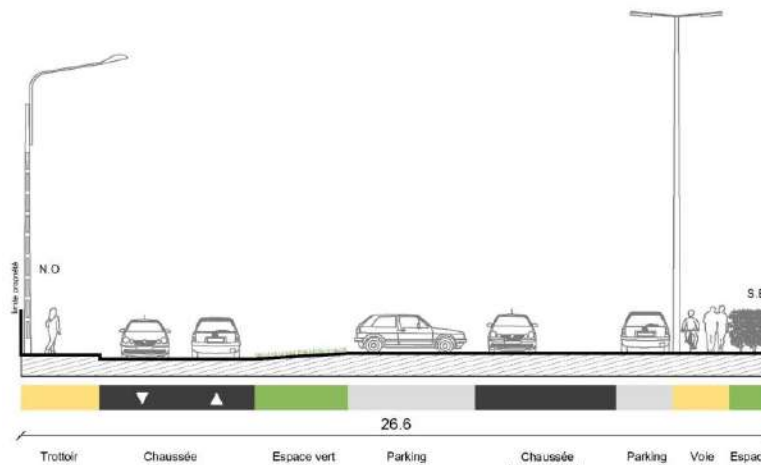
Proposition 2 : double sens avenue Marc Sangnier



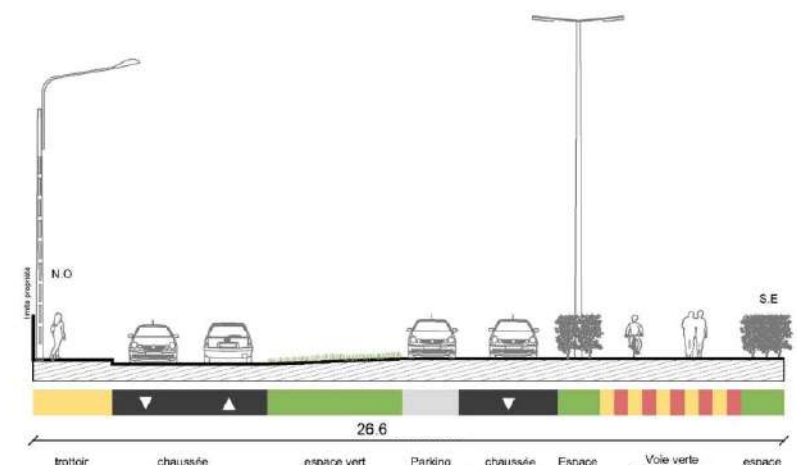
**Section 3 :
Av. Jean Monnet – Rue Montessuy**



**Photo de l'existant :
voie verte de la Dombes (parking)**



Coupe de l'existant















Coupe de la proposition 2

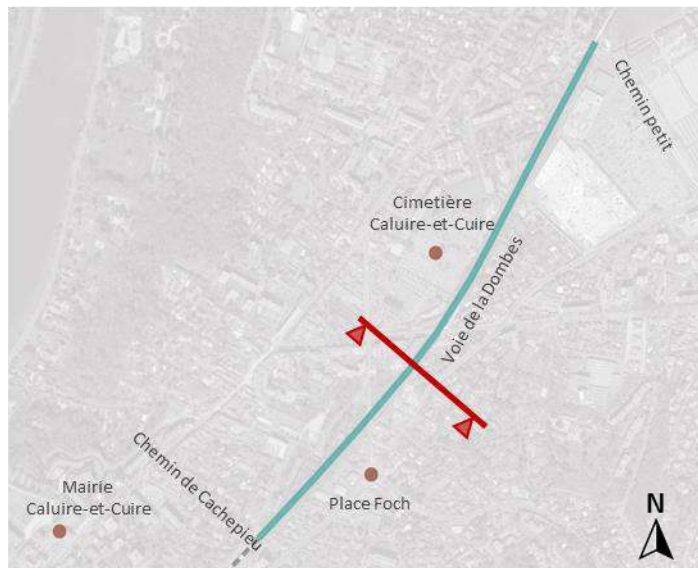
Sur cette section, la deuxième proposition serait de conserver le double sens de l'avenue Marc Sangnier. La voie verte existante à l'est du parking serait maintenue et élargie en y intégrant la Voie Lyonnaise. Dans cette proposition, 64 places de stationnement seraient supprimées.

Au sud de cette section, avant le parking résidentiel, les espaces végétalisés seraient réduits et quelques arbres existants seraient abattus.

SÉQUENCE 2 - Section 3 : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Sens unique sur avenue Marc Sangnier	Intégration de la Voie Lyonnaise sur l'emprise d'une voie de la chaussée existante. 	Trottoir et Voie Lyonnaise séparés. Plus de confort et de sécurité pour les piétons. 	Suppression d'une voie de circulation et passage de l'avenue Marc Sangnier en sens unique. Inversion du sens de la rue Curie. 	<i>Sans objet</i> 	Suppression de 35 places de stationnement sur l'avenue Marc Sangnier. 	Conservation des arbres et réduction légère des espaces végétalisés existants. 
Variante 2 : Conservation du double sens sur avenue Marc Sangnier	Elargissement de la voie verte existante et intégration de la Voie Lyonnaise à l'Est du parking. Risques de conflits et d'incidents. 	Pas d'impact. 	Conservation des sens de circulation existants. 	<i>Sans objet</i> 	Suppression de 64 places de stationnement sur le parking résidentiel. 	Suppression d'arbres et réduction des espaces végétalisés. 

SÉQUENCE 2 - Section 4 : Chemin de Cachepieu – Chemin Petit

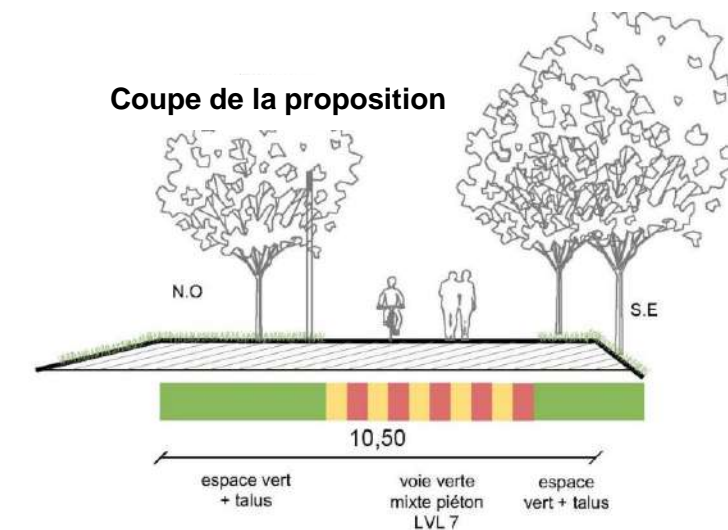
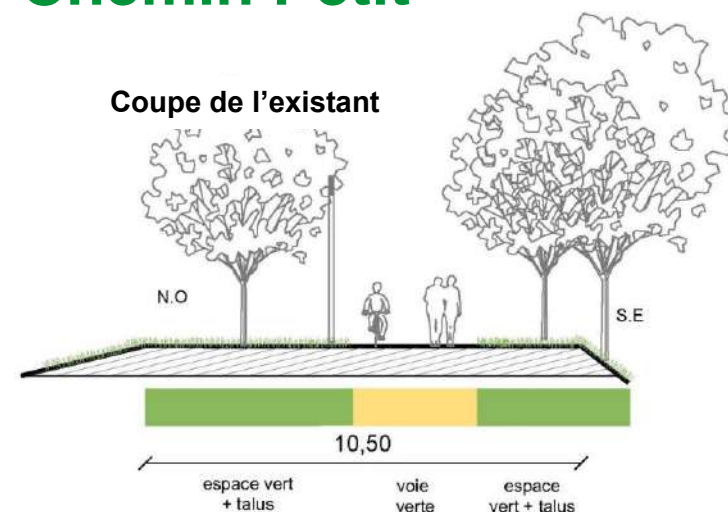


Section 2 :
Chemin de Cachepieu – Chemin Petit

Sur cette section, il est proposé d'élargir la voie verte existante en conservant la mixité des flux vélos et piétons.

Les arbres et les talus existants de part et d'autre de la voie verte seraient conservés.

Les candélabres présents au nord-ouest de la voie verte seraient déplacés.



Photos de l'existant :
voie verte de la Dombes

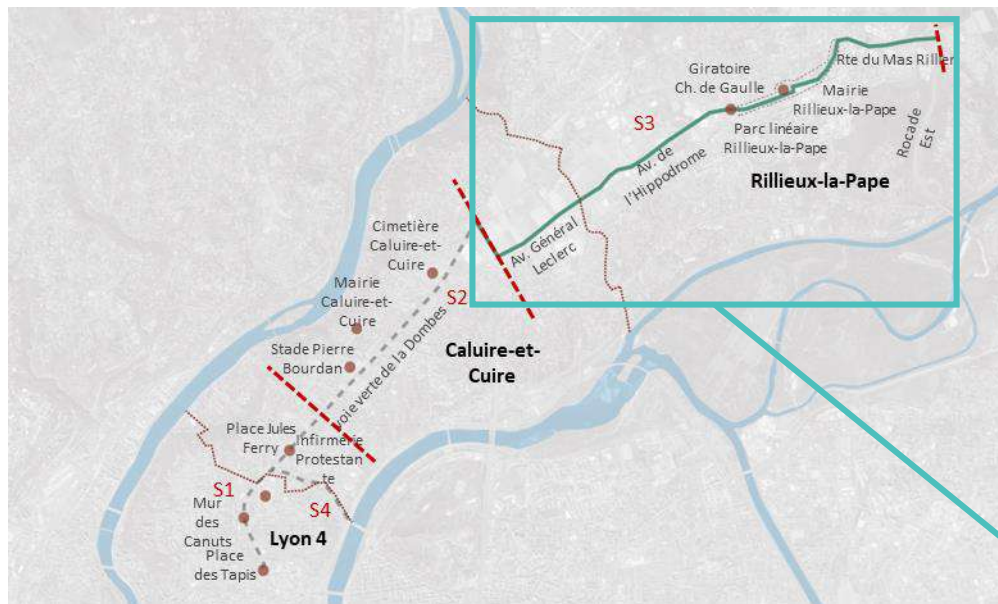


Vue en perspective : voie verte de la Dombes

MÉTROPOLE

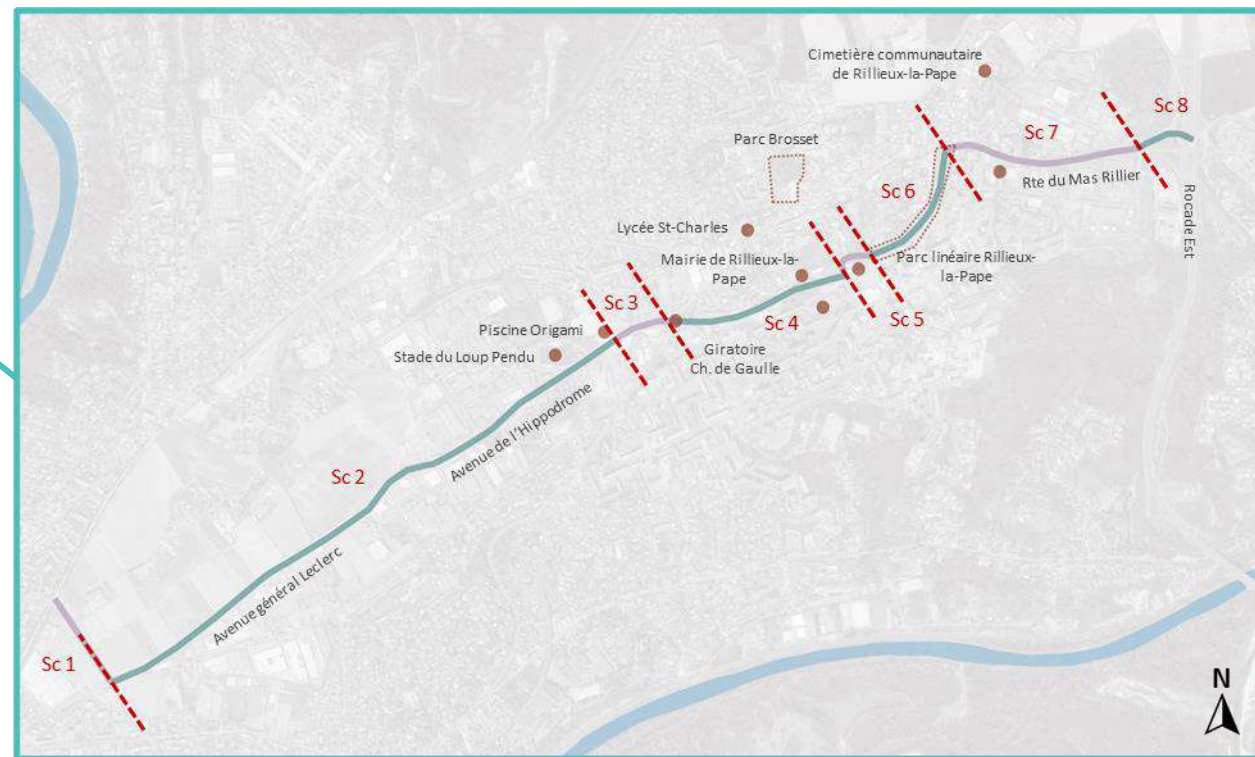
GRAND LYON

SÉQUENCE 3 : Chemin Petit – Route du Mas Rillier



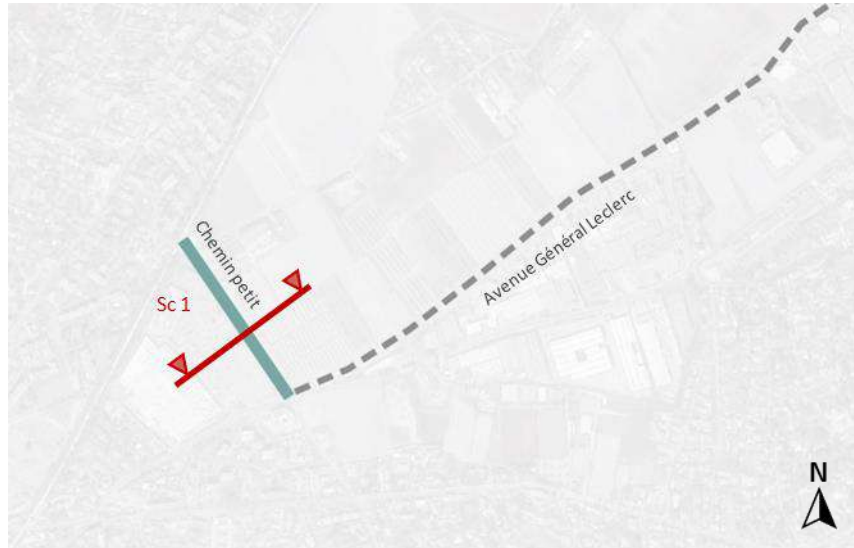
Ce secteur commencera du Chemin Petit jusqu'au giratoire du Mas Rillier. Sur ce secteur la VL7N traverse la zone industrielle de Rillieux-La-Pape et passe aussi par le parc linéaire. Ce secteur est composé de huit sections :

- **Section 1** : Chemin Petit
- **Section 2** : Av. General Leclerc – Piscine
- **Section 3** : Piscine – Giratoire Général de Gaulle
- **Section 4** : Giratoire Général de Gaulle – Rue Ampère
- **Section 5** : Rue Ampère
- **Section 6** : Parc linéaire Rillieux-la-Pape
- **Section 7** : Route du Mas Rillier
- **Section 8** : Giratoire route du Mas Rillier – Rocade Est



Sections de la séquence 2 : Chemin Petit – Route du Mas Rillier (environ 6 km)

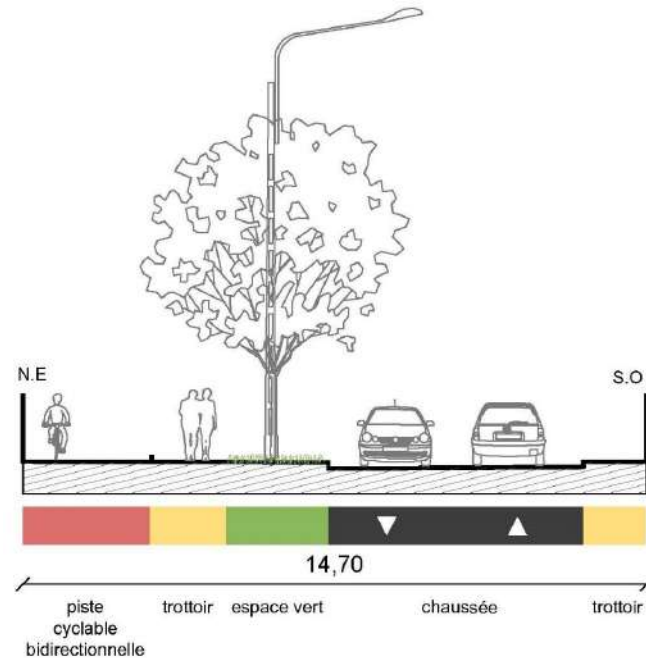
SÉQUENCE 3 - Section 1 : Chemin Petit



Section 1 : Chemin Petit

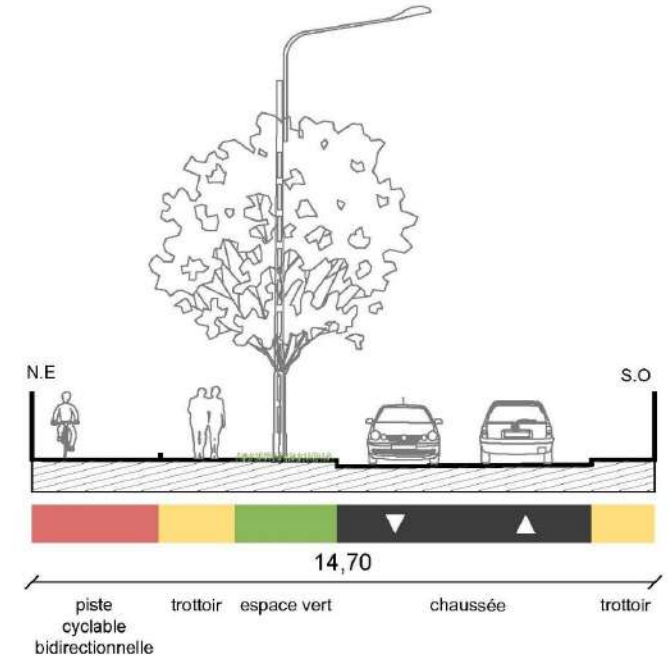


Photos de l'existant : Chemin Petit



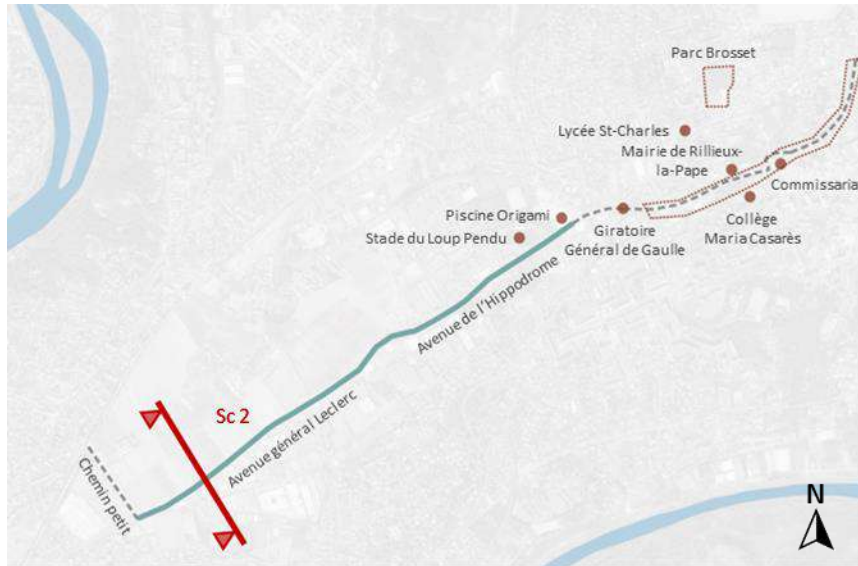
Coupe de l'existant

Sur cette section, il est proposé de conserver l'aménagement existant avec une voirie à double sens.
 La Voie Lyonnaise serait ainsi intégrée sur la piste bidirectionnelle existante de 3 mètres de largeur.
 L'alignement d'arbres, les espaces verts et le stationnement existants au nord-est de la voirie seraient conservés.
 Les carrefours seraient sécurisés pour les vélos.



Coupe de la proposition

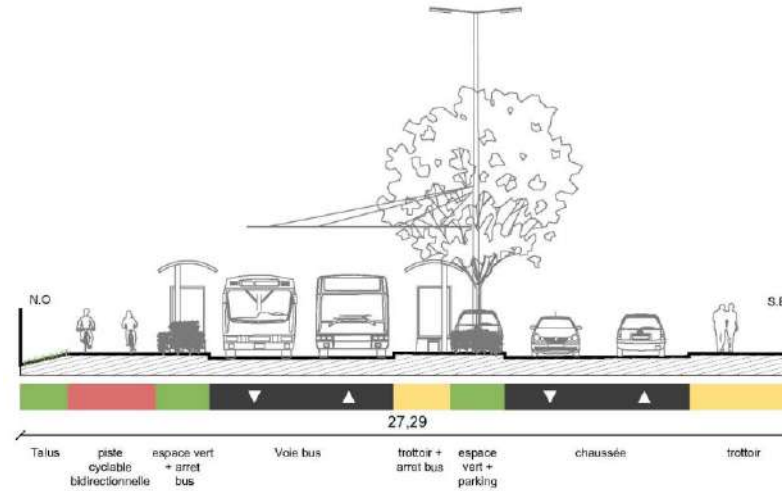
SÉQUENCE 3 - Section 2 : Avenue Général Leclerc – Piscine



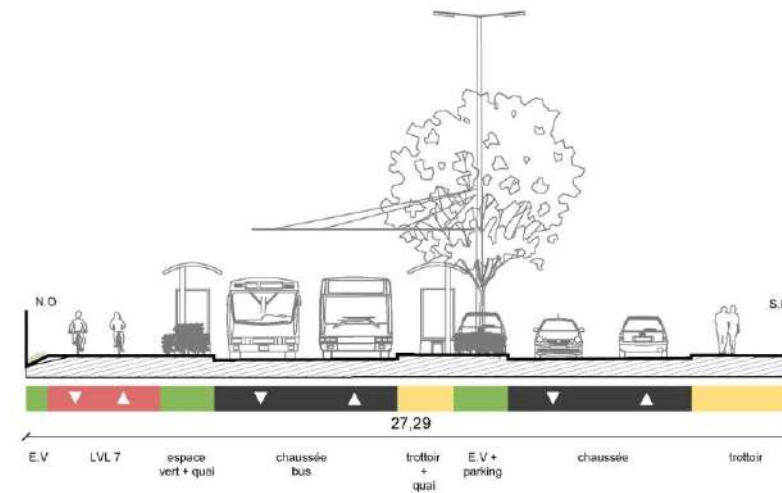
Section 2 : Avenue Général Leclerc – Piscine



Photos de l'existant : Avenue Général Leclerc



Coupe de l'existant



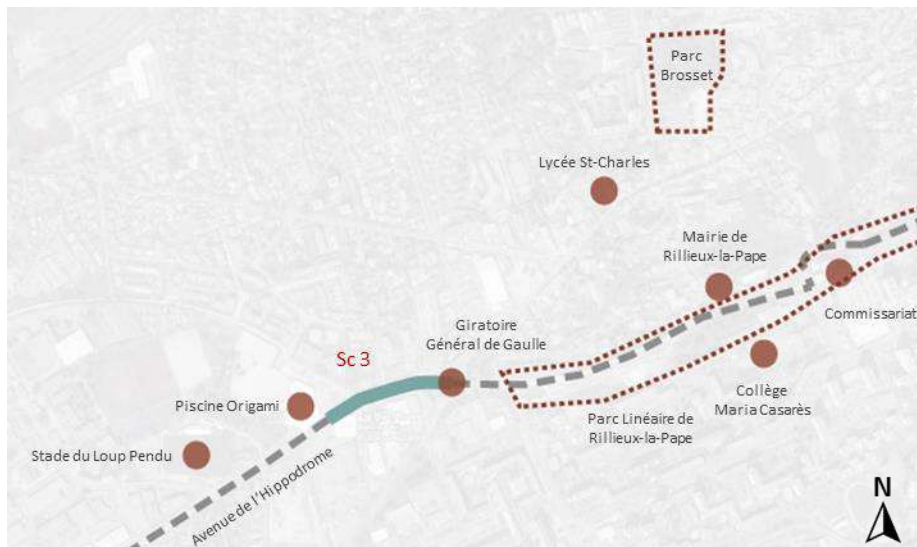
Coupe de la proposition

Sur cette section, il est proposé de conserver l'aménagement existant avec la voirie à double sens sur le côté sud-est et les voies de bus sur le côté nord-ouest.

La Voie Lyonnaise serait intégrée au nord-ouest sur la piste bidirectionnelle existante de 3 mètres.

L'alignement d'arbres et le stationnement sur le terre-plein central seraient conservés.

SÉQUENCE 3 - Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



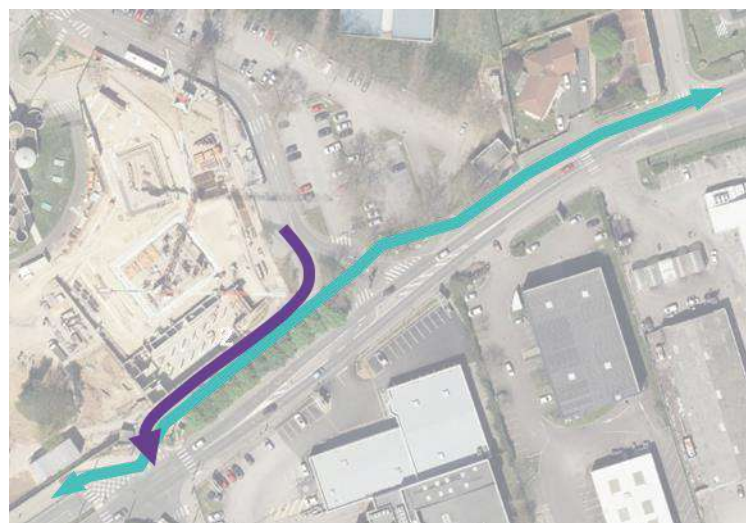
Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



Vue aérienne – Avenue de l'Hippodrome



Photos de l'existant : Avenue de l'Hippodrome



Vue aérienne – proposition Avenue de l'Hippodrome

Sur cette section, il est proposé de conserver la voirie à double sens et d'intégrer la Voie Lyonnaise au nord-ouest de la voirie.

La Voie Lyonnaise serait déviée au niveau de la piscine et serait intégrée sur la contre-allée.

Sur cette section, il n'y a pas de stationnement.

←→ Projection Voie Lyonnaise
→ Voie de la piscine

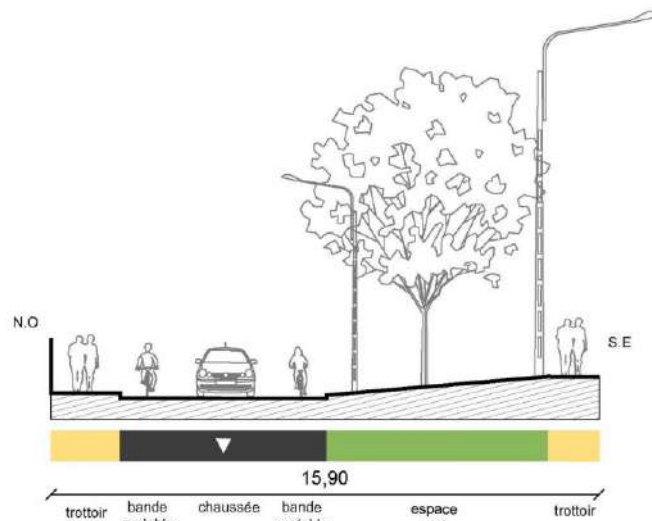
MÉTROPOLE

GRAND LYON

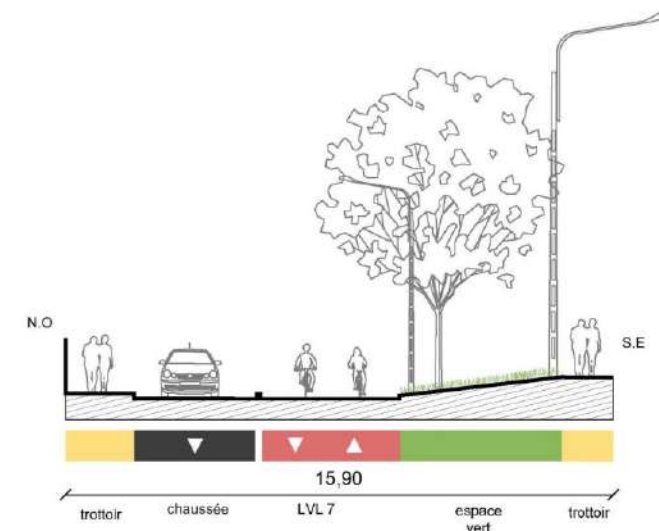
SÉQUENCE 3 - Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition



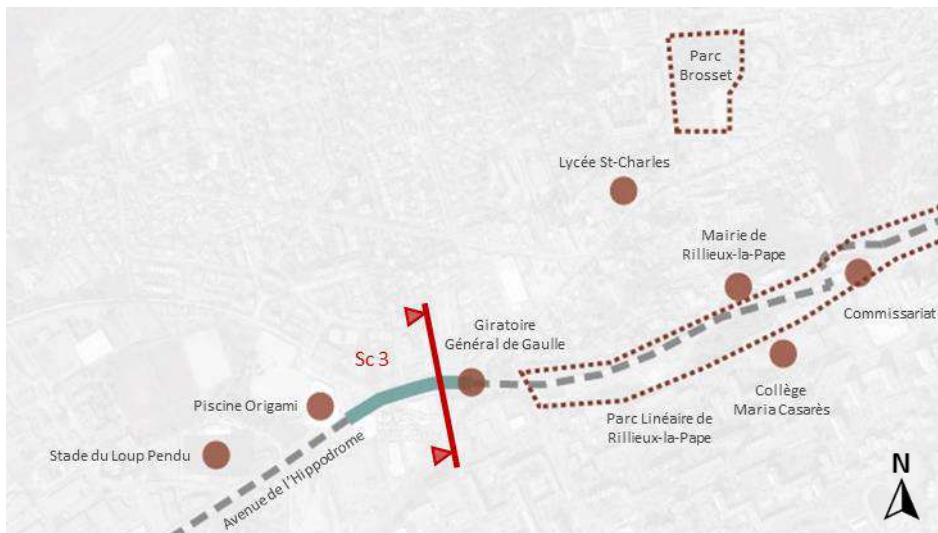
Photos de l'existant : Avenue de l'Hippodrome

Sur cette section, il est proposé de réduire la voie de la piscine, afin d'intégrer la Voie Lyonnaise au nord du talus.

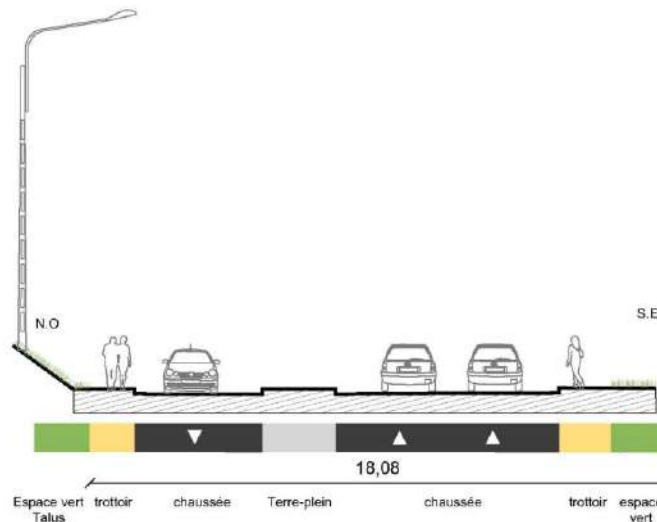
L'alignement des arbres serait conservé et les espaces verts seraient légèrement réduits.

Les candélabres présents sur la limite du talus seraient déplacés. Sur cette section il n'y a pas de stationnement.

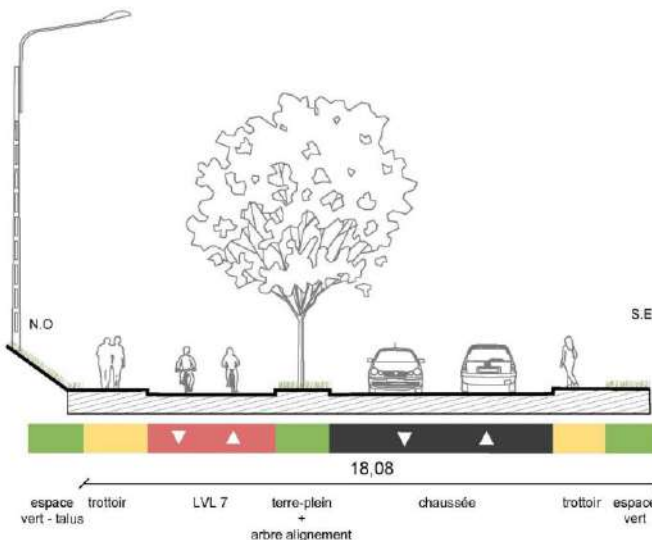
SÉQUENCE 3 - Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



Section 3 : Piscine – Giratoire Général de Gaulle



Coupe de l'existant



Coupe du projet



Photos de l'existant : Avenue de l'Hippodrome

Sur cette section, il est proposé de supprimer une voie de circulation et de garder deux voies en conservant le double sens de circulation.

La Voie Lyonnaise serait intégrée sur l'emprise de la voie de circulation qui serait supprimée.

Sur le terre-plein central existant, un alignement d'arbres serait rajouté.

Le trottoir nord serait légèrement agrandi.

Sur cette section il n'y a pas de stationnement.

Giratoire Général de Gaulle



Plan Giratoire Général de Gaulle

Sur le rond-point Général de Gaulle, une piste unidirectionnelle, formant une boucle, serait créée dans le cadre des travaux de réaménagement du giratoire.

Lors de la réalisation de la VL7 Nord, il est proposé de passer la piste unidirectionnelle, créée au nord de 3.50 m, à une piste bidirectionnelle.

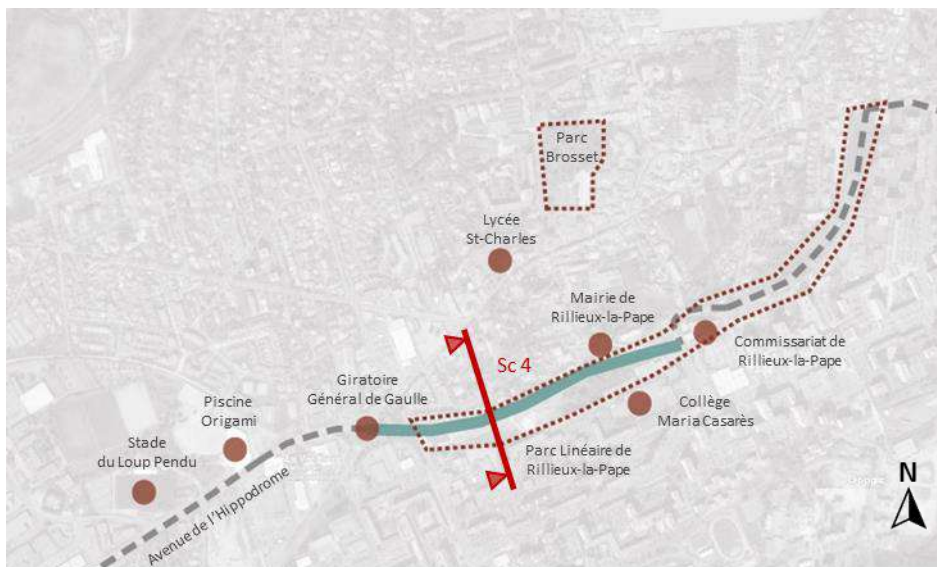


Piste cyclable unidirectionnelle

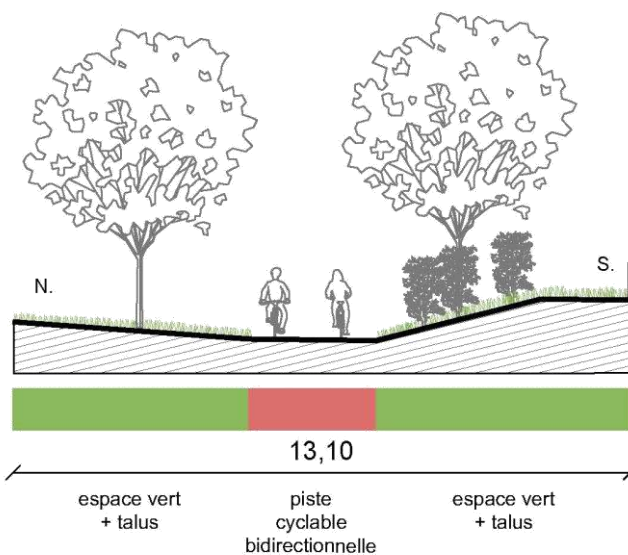


VL7N bidirectionnelle

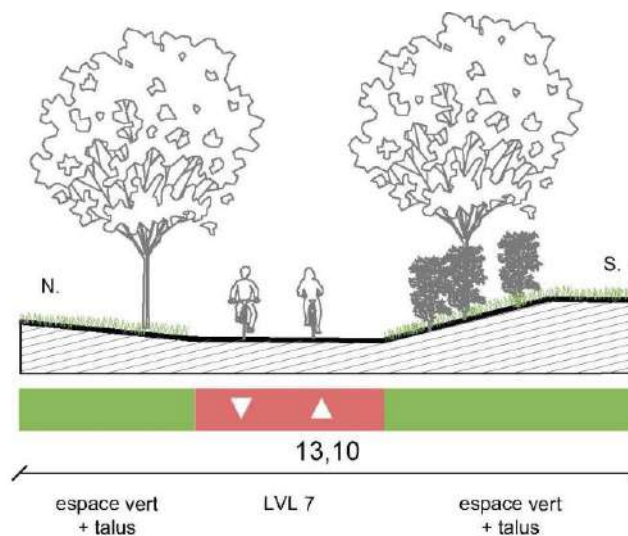
SÉQUENCE 3 - Section 4 : Giratoire Général de Gaulle – Parc Linéaire



Section 4 : Giratoire Général de Gaulle – Parc Linéaire



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

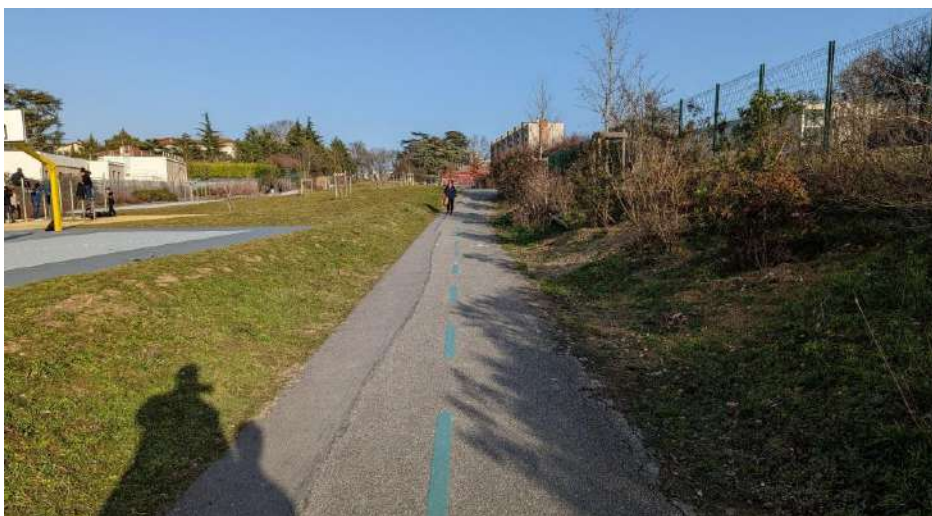


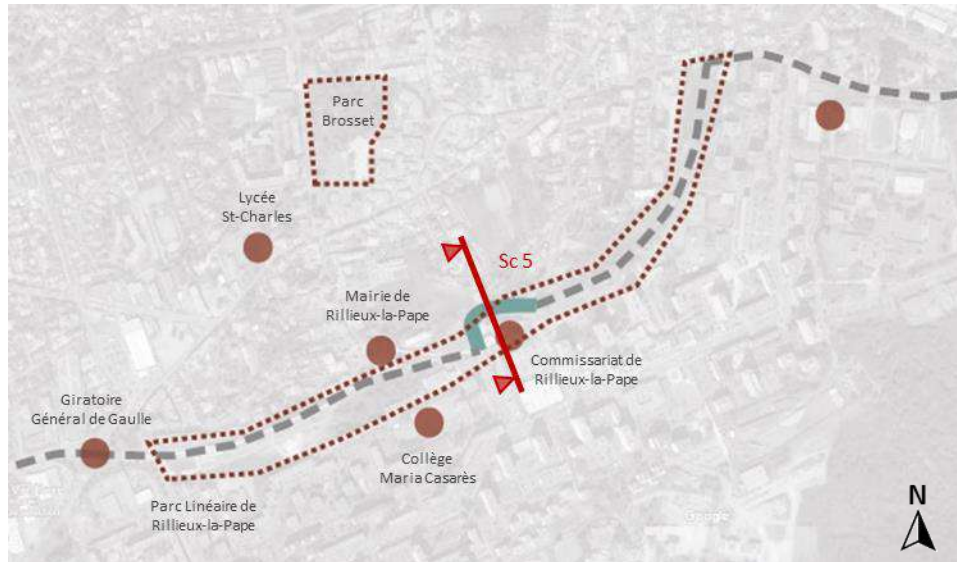
Photo de l'existant : Parc Linéaire Rillieux-la-Pape

Le parc linéaire de Rillieux-la-Pape a un parcours serpentin privilégiant les déplacements doux et traverse la rue du Général Brosset et la rue Ampère.

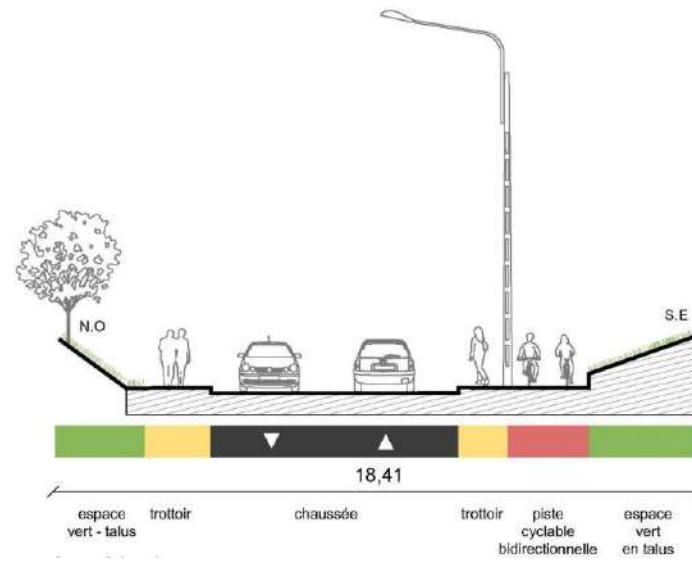
Sur cette section, il est proposé d'élargir la piste cyclable existante afin d'y intégrer la Voie Lyonnaise et les flux piétons et vélos sont dissociés.

Les talus et les arbres existants de part et d'autre de la piste cyclable seraient conservés.

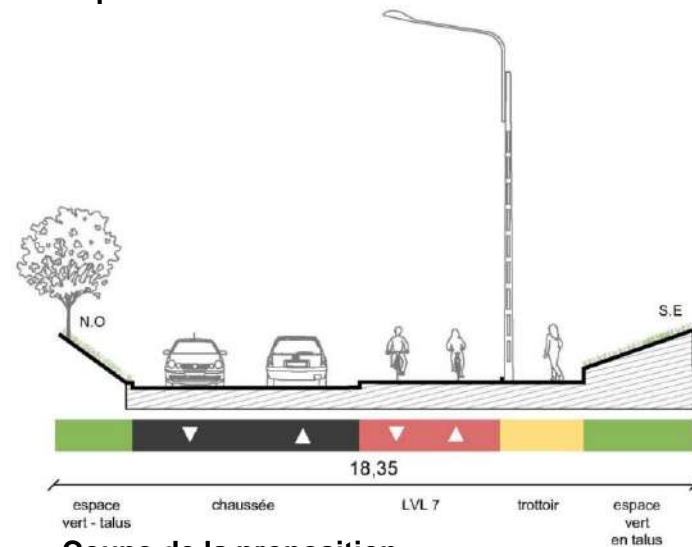
SÉQUENCE 3 - Section 5 : Rue Ampère



Section 5 : Rue Ampère



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

Sur cette section, il est proposé de conserver le double sens de la voirie en supprimant le trottoir nord existant.

Le trottoir sud-est serait élargi et décalé vers le sud sur l'emprise de la piste cyclable bidirectionnelle existante.

La Voie Lyonnaise bidirectionnelle de 4 mètres serait intégrée entre la voirie et le trottoir.

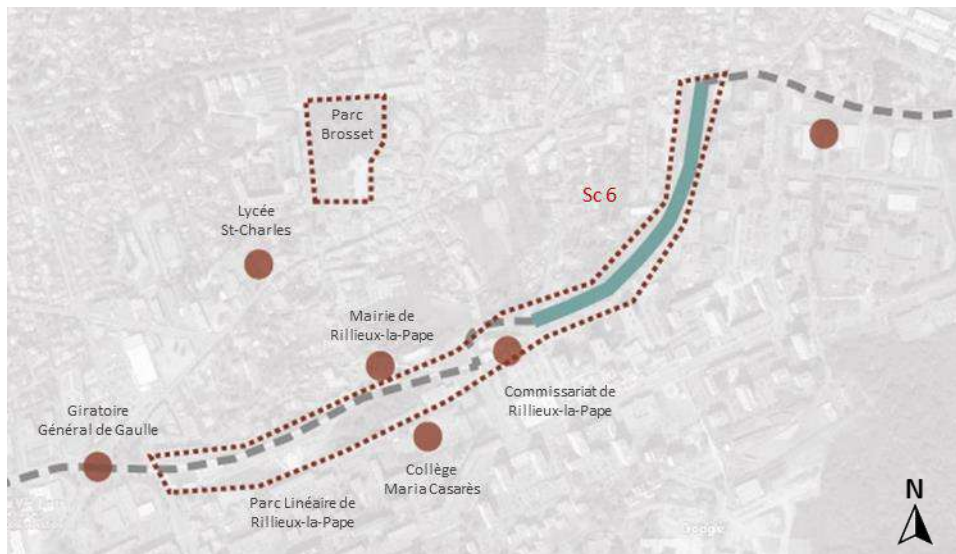
Les talus nord et sud et les arbres existants seraient conservés.

Sur cette section il n'y a pas de stationnement.



Photos de l'existant : Rue Ampère

SÉQUENCE 3 - Section 6 : Rue Ampère - Parc linéaire Rillieux-la-Pape



Section 6 : Rue Ampère - Parc linéaire Rillieux-la-Pape



Plan de l'existant



Photo de l'existant : Parc linéaire de Rillieux-la-Pape



Plan de la proposition

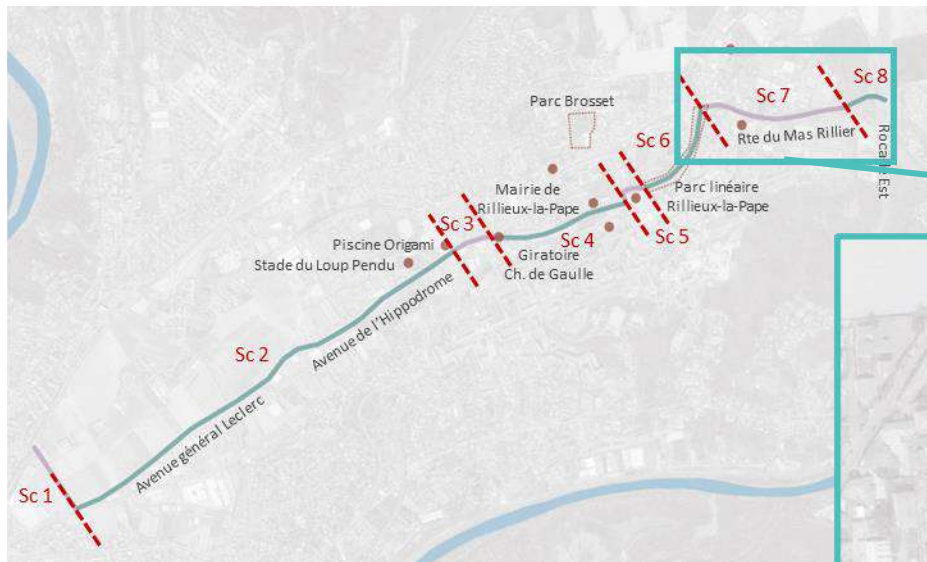
La Voie Lyonnaise profiterait de la piste cyclable d'environ 3 mètres, créée par la Ville de Rillieux-la-Pape dans le cadre de l'aménagement du Parc linéaire. Cette piste relie la rue Ampère et la route du Mas Rillier.

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

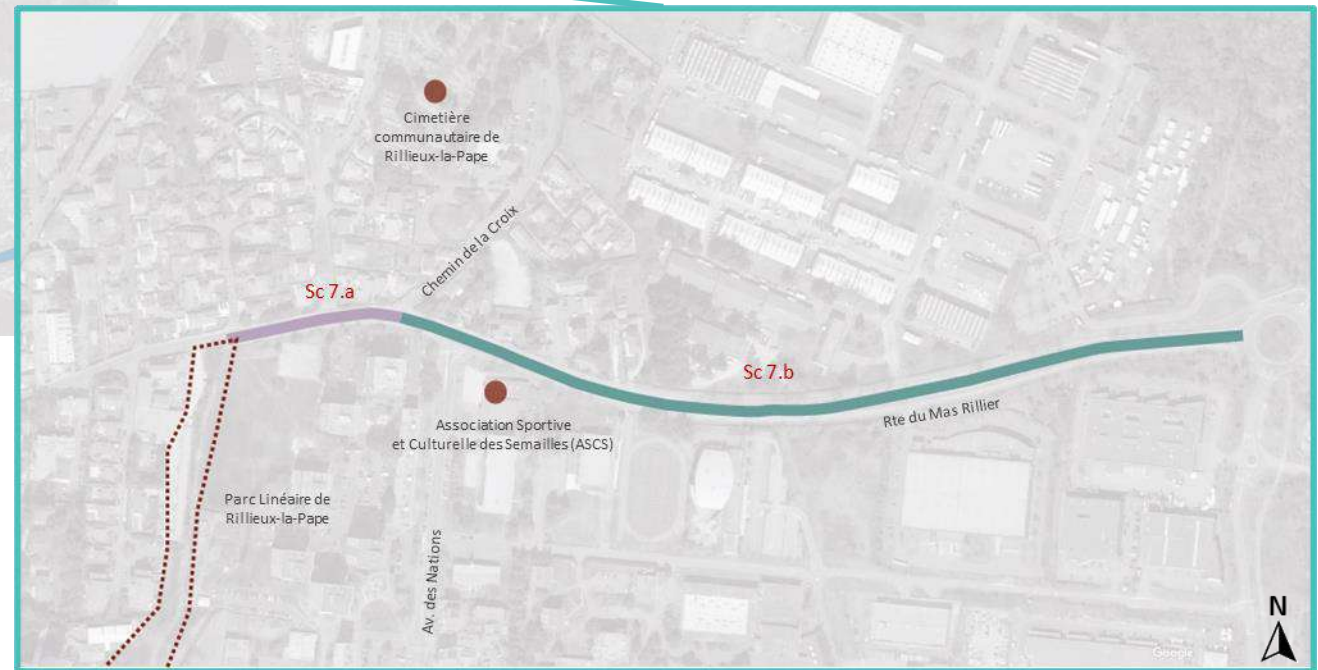
SÉQUENCE 3 - Section 7 : Route du Mas Rillier



Séquence 3 : Chemin Petit – Route du Mas Rillier

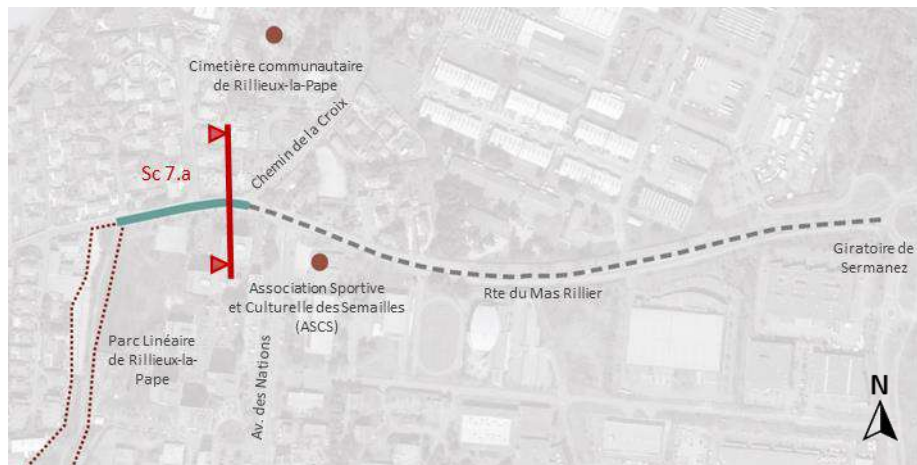
Cette section est divisée en deux tronçons :

- **Section 7.a** : Parc Linéaire - Avenue des Nations
- **Section 7.b** : Avenue des Nations – Giratoire de Sermenaz



Section 7 : Route du Mas Rillier

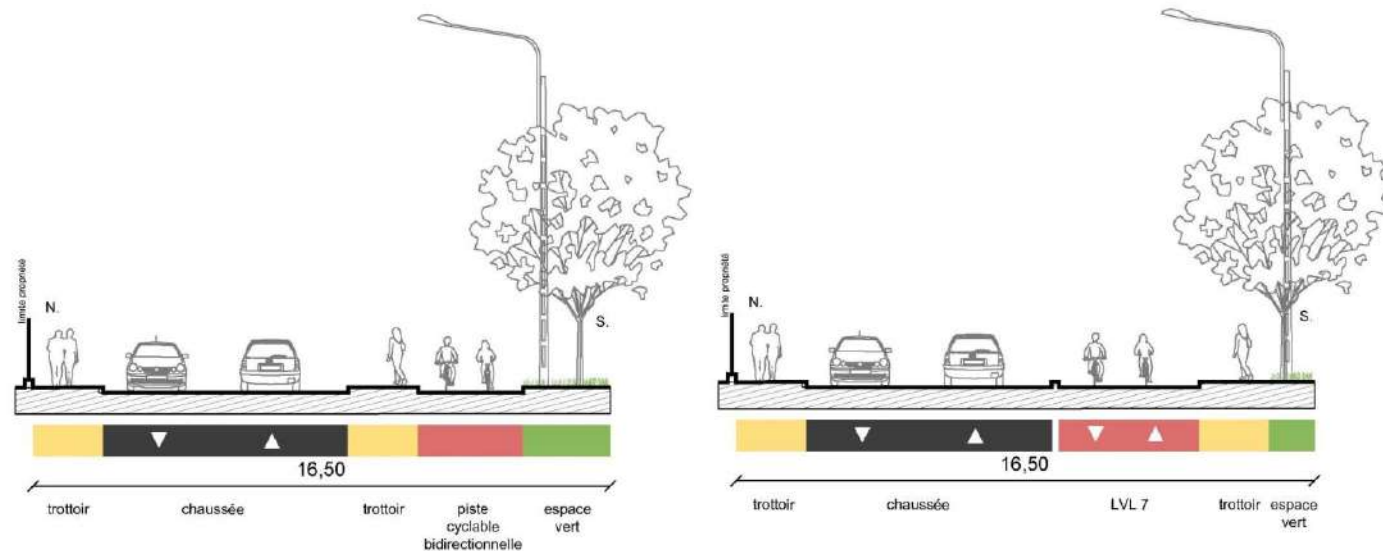
SÉQUENCE 3 - Section 7.a : Parc Linéaire – Avenue des Nations



Section 7.a : Parc Linéaire - Avenue des Nations



Photo de l'existant : Route du Mas Rillier



Coupe de l'existant

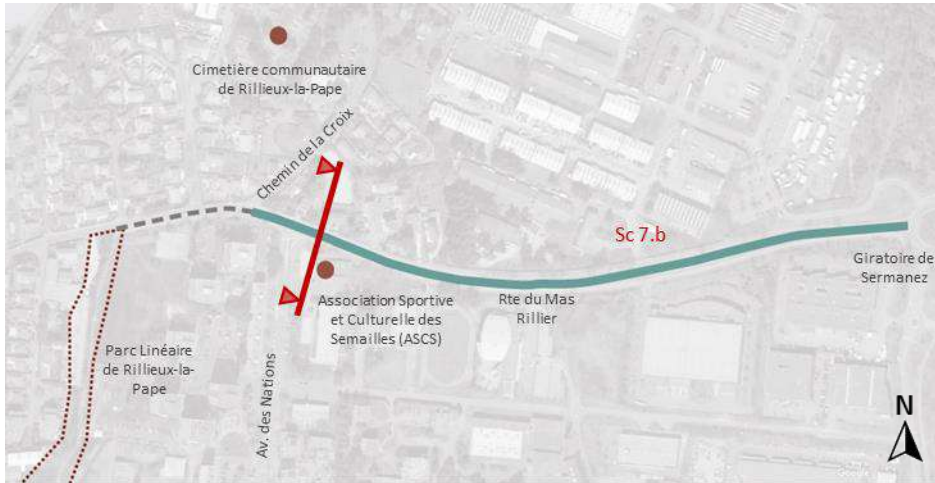
Coupe du projet

Sur la section 7.a, entre le Parc Linéaire et l'avenue des Nations, le double sens de circulation serait maintenu avec inversion des flux piétons et vélos. Le trottoir serait décalé au sud, sur la limite de l'espace vert existant et la Voie Lyonnaise bidirectionnelle serait intégrée entre le trottoir et la voirie.

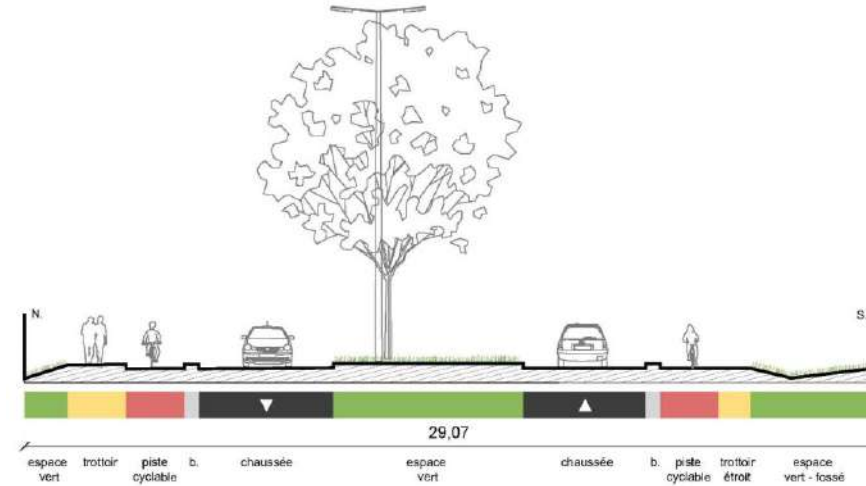
Les arbres existants au sud seraient conservés et les espaces verts seraient légèrement réduits. Les candélabres présents sur l'espace vert seraient légèrement déplacés vers le sud.

Sur cette section il n'y a pas de stationnement.

SÉQUENCE 3 - Section 7.b : Avenue des Nations – Giratoire de Sermenaz



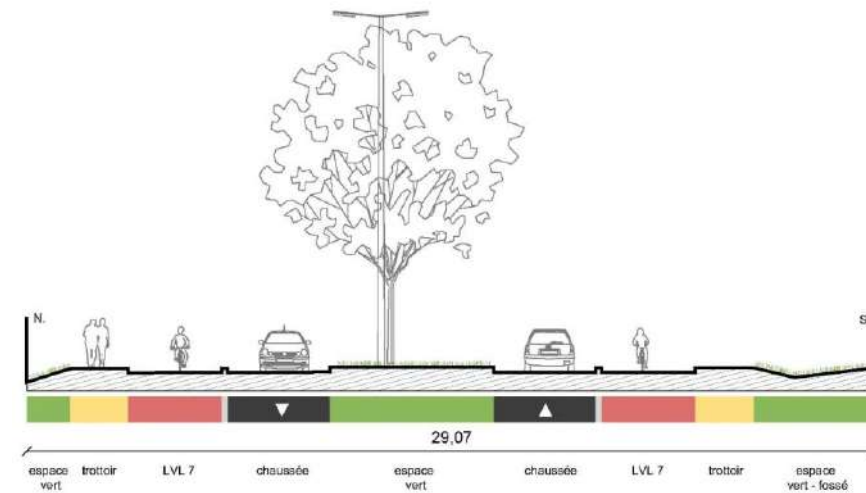
Section 7.b : Avenue des Nations – Giratoire de Sermenaz



Coupe de l'existant



Vue en perspective : Route du Mas Rillier



Coupe du projet

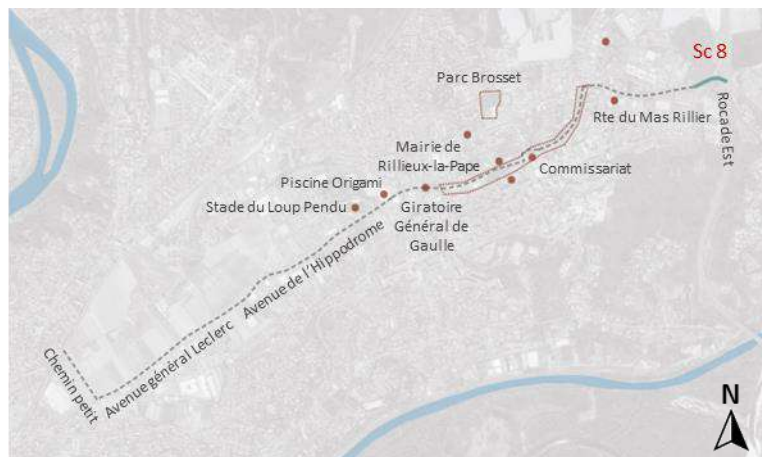
Sur la section 7.b, qui est entre l'avenue des Nations et le giratoire de Sermenaz, il est proposé de maintenir le double sens de circulation avec réduction de la largeur de la chaussée pour chaque voie.

Le terre-plein central planté serait légèrement et ponctuellement réduit.

Deux Voies Lyonnaises unidirectionnelles seraient intégrées au sud et au nord, entre le trottoir et la chaussée.

Sur cette section il n'y a pas de stationnement.

SÉQUENCE 3 - Section 8 : Giratoire de Sermenaz – Rocade Est



Section 8 : Giratoire de Sermenaz – Rocade Est



Vue aérienne giratoire de Sermenaz et Rocade-Est

Sur la section 8, entre le giratoire de Sermenaz et la rocade est, il est proposé de raccorder les pistes unidirectionnelles nord et sud afin de rejoindre la piste cyclable bidirectionnelle existante.



Photo de l'existant : Rocade Est



Schéma proposition

La Voie Lyonnaise passerait au nord du giratoire de la Rocade Est.

Les traversés de la Voie Lyonnaise seraient sécurisés.

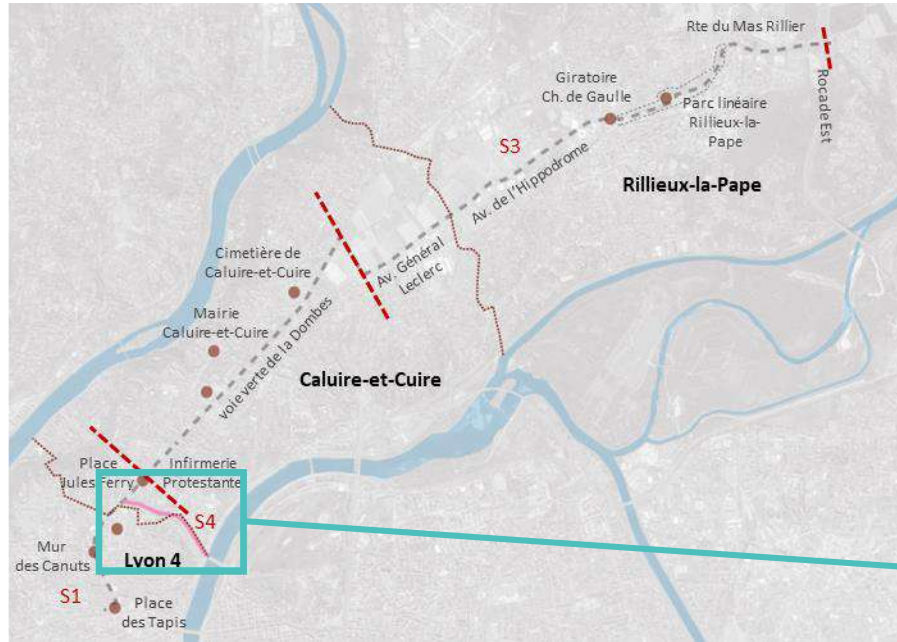
↔ Piste bidirectionnelle existante conservée raccordement VL 7

⋯➔ VL7N : Piste unidirectionnelle de 3 m

MÉTROPOLE

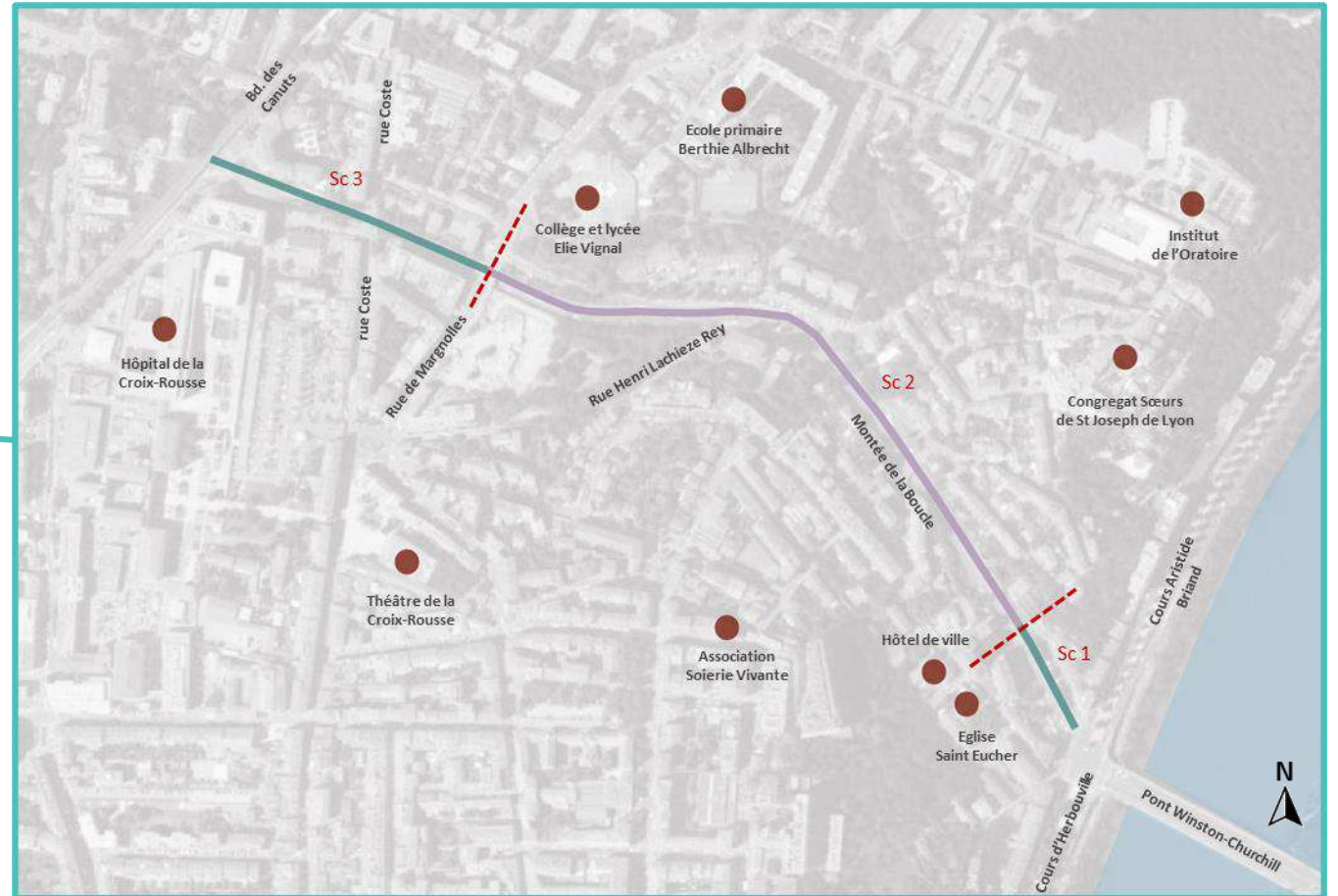
GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : Montée de la Boucle



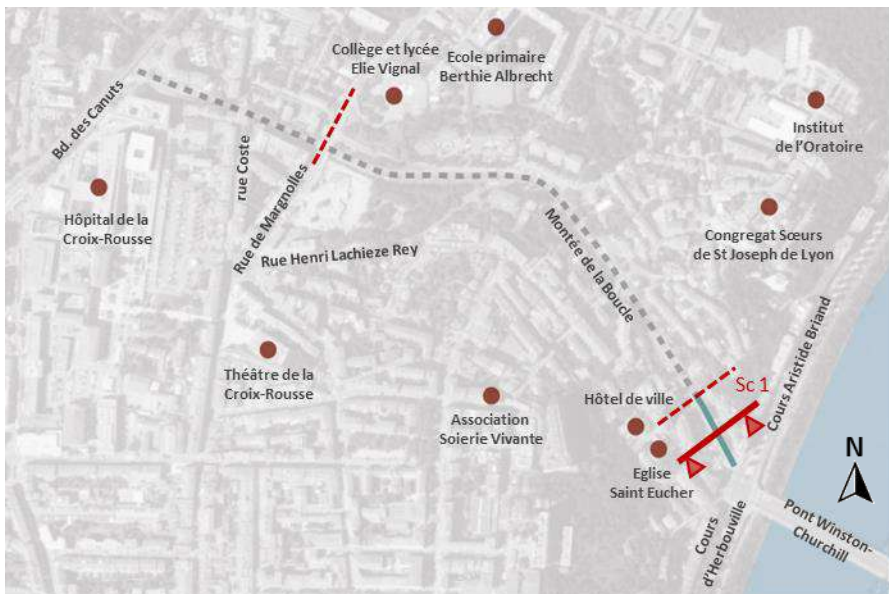
Ce secteur traversera la Montée de la Boucle. Il commencera du boulevard des Canuts et atteindra le cours d'Herbouville. Il est composé de trois sections:

- Section 1 : Cours d'Herbouville - Contre-allée.
- Section 2 : Contre-allée - Pont rue des Margnolles.
- Section 3 : Pont rue des Margnolles - Boulevard des Canuts.

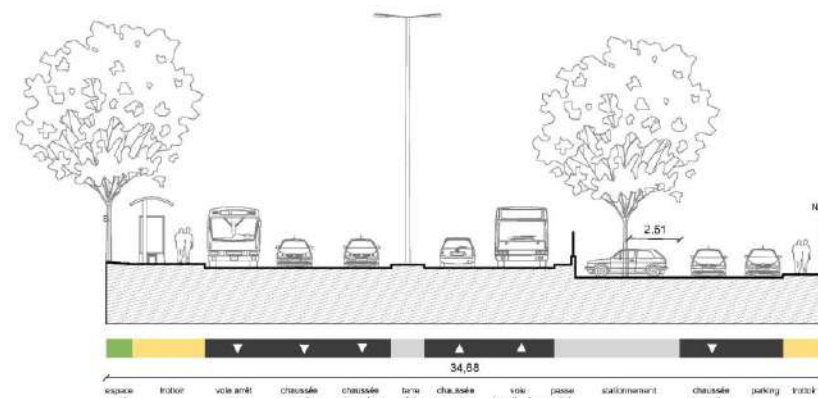


Les sections de la séquence 4 : Montée de la Boucle

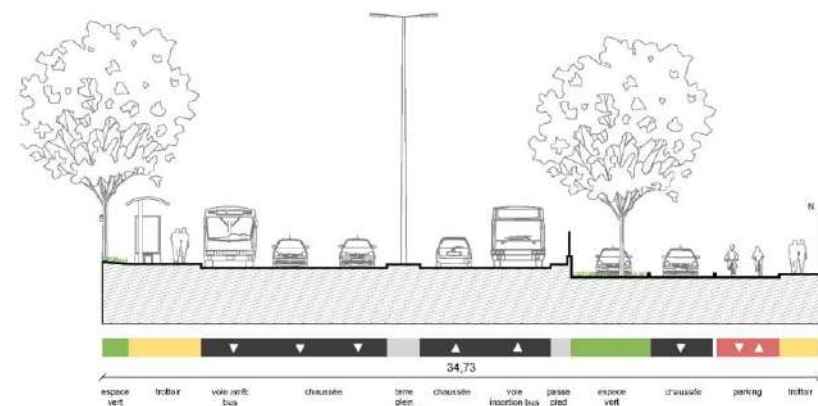
SÉQUENCE 4 – Section 1 : Cours d'Herbouville - Contre-allée



Section 1 : Cours d'Herbouville - Contre-allée



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

Sur cette section, il est proposé de conserver le sens unique de la contre-allée et d'intégrer une Voie Lyonnaise bidirectionnelle, sur l'emprise du stationnement.

La voirie serait décalée d'un mètre vers l'ouest et le stationnement en épi existant à l'ouest serait remplacé par un stationnement longitudinal avec des dépose-minute, des places PMR et des places de livraison.

32 places de stationnement seraient supprimées sur cette section.

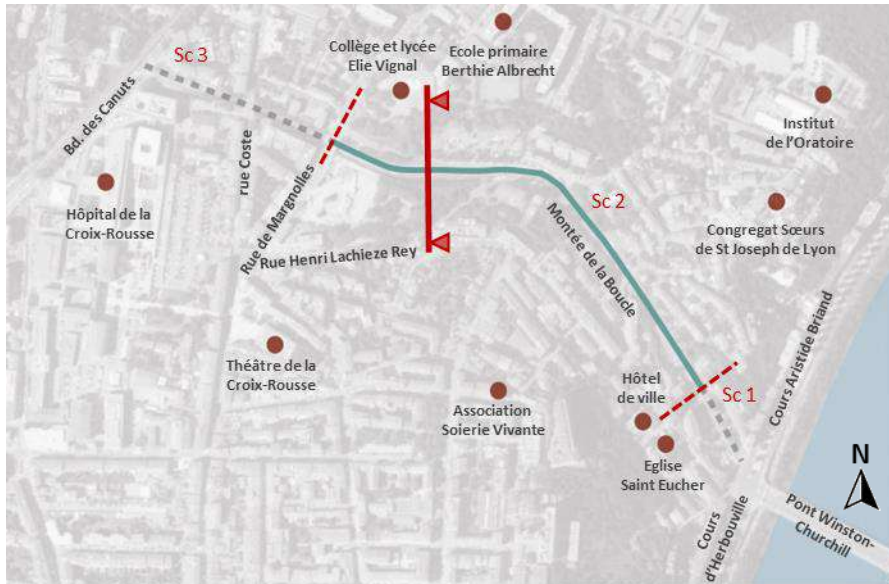
L'alignement existant des arbres sur le stationnement en épi serait conservé.

Il est aussi proposé de créer des espaces verts entre les places de stationnement.



Photo de l'existant : Contre-allée Montée de la Boucle

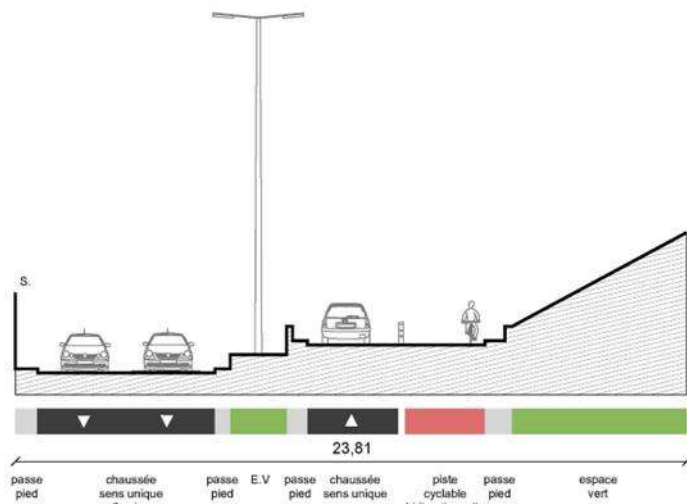
SÉQUENCE 4 – Section 2 : Contre-allée - Pont rue des Margnolles



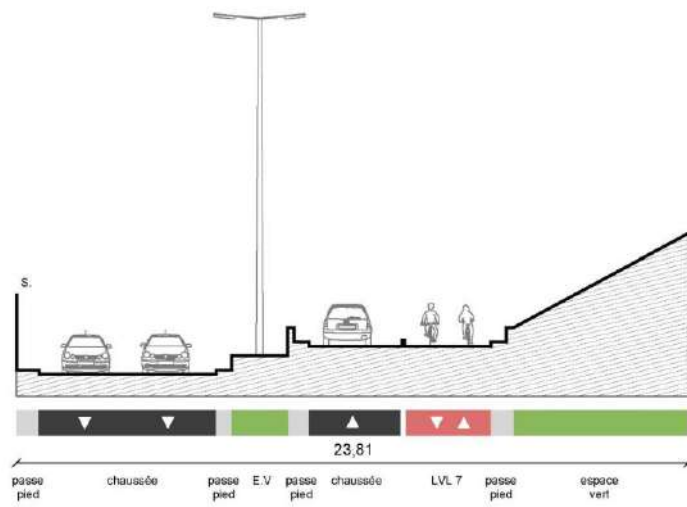
Section 2 : Contre-allée - Pont rue des Margnolles



Photo de l'existant : Montée de la Boucle



Coupe de l'existant



Coupe de la proposition

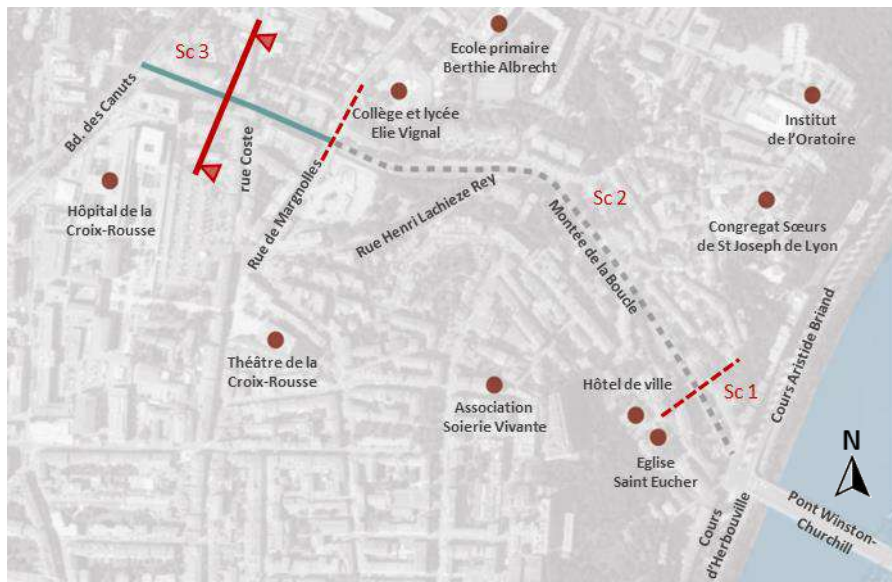
Sur cette section, il est proposé de conserver le profil existant. De ce fait, le double sens de la voirie serait maintenu vu que la Montée de la Boucle est un axe très routier avec un trafic important.

Une Voie Lyonnaise bidirectionnelle de 3 mètres serait intégrée au nord de la voirie, sur l'emprise de la voie cyclable existante, avec une bordure émergente la séparant de la voirie afin de sécuriser les cyclistes.

Le terre-plein central et le mur de soutènement qui séparent les deux voies de circulation seraient conservés.

La végétation et les talus existants au nord et au sud seraient conservés.

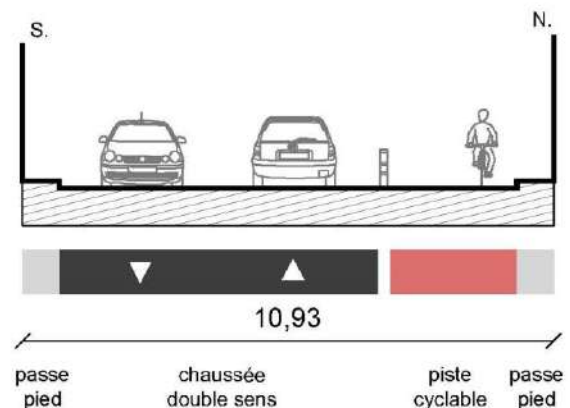
SÉQUENCE 4 – Section 3: Pont rue des Margnolles - Boulevard des Canuts



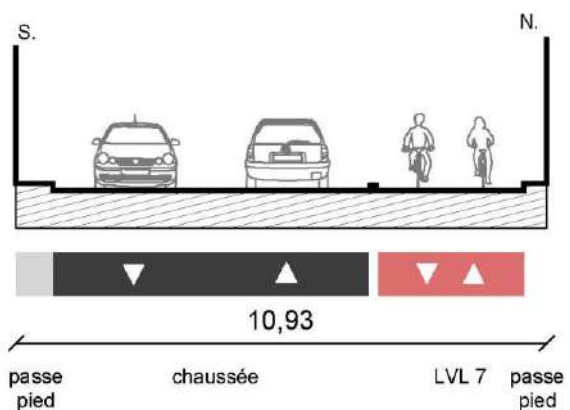
Section 3 : Pont rue des Margnolles - Boulevard des Canuts



Photo de l'existant : Pont rue des Margnolles



Coupe de l'existant

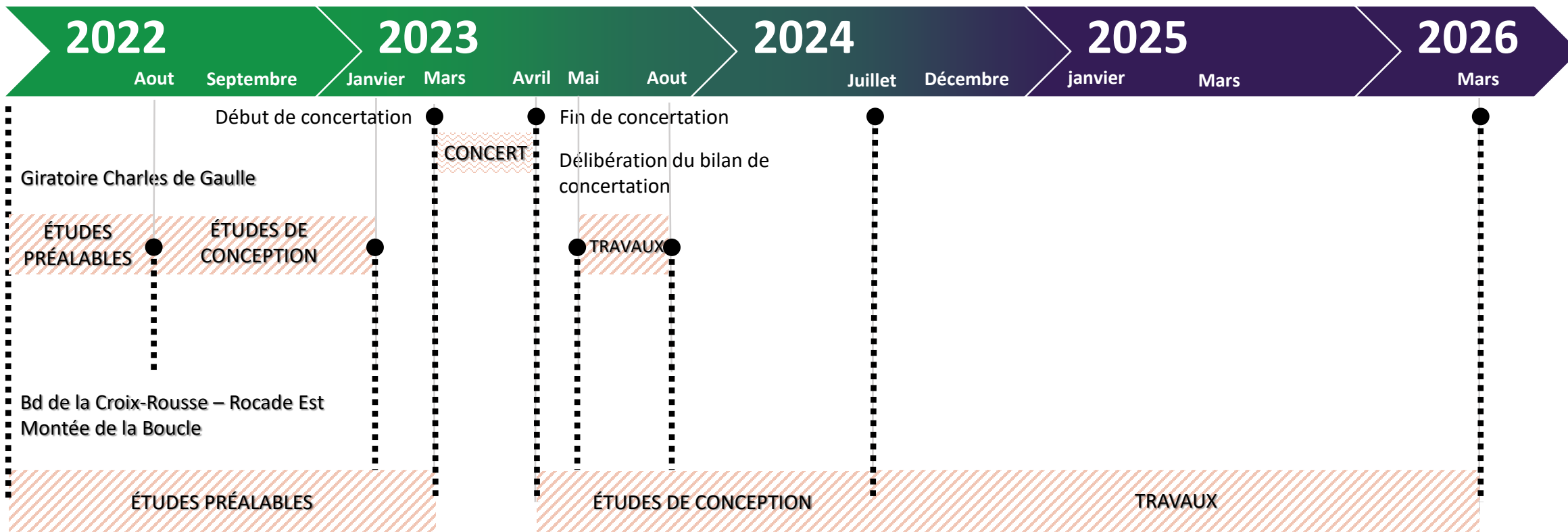


Coupe de la proposition

Sur cette section, il est aussi proposé de maintenir le profil existant avec la voirie en double sens.

Une Voie Lyonnaise bidirectionnelle de 3 mètres serait intégrée au nord de la voirie, sur l'emprise de la voie cyclable existante, avec une bordure émergente la séparant de la voirie, afin de sécuriser les cyclistes.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



Début des travaux en Mai 2023 sur le giratoire de Gaulle à Rillieux, puis à partir de mi-2024

Un budget de 15,5M€ TTC pour l'ensemble de cette ligne

Exprimez vos questions et avis sur la plateforme
Je Participe !

jeparticipe
grandlyon.com