

La Tour-de-Salvagny / Dardilly / Charbonnières-les-bains / Tassin-la-Demi-Lune / Ecully

AMÉNAGEMENT DE LA VOIE LYONNAISE N°8 La Tour-de-Salvagny / Tassin-la-Demi-Lune rue Victor Hugo

DOSSIER DE CONCERTATION MIS A DISPOSITION DU PUBLIC
CONCERTATION PREALABLE
AU TITRE DES ARTICLES L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME



Credit photo Folia

La Tour-de-Salvagny / Dardilly / Charbonnières-les-bains /
Tassin-la-Demi-Lune / Ecully

AMÉNAGEMENT DE LA VOIE LYONNAISE N°8
La Tour-de-Salvagny / Tassin-la-Demi-Lune rue Victor Hugo

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME

Sommaire

Dossier de concertation comprenant :

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

► **Notice explicative fixant les objectifs du projet**

Préambule

Le réseau des voies Lyonnaises

La Ligne 8 : présentation générale

Aménagements par secteurs

Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul

Secteur 2 : RD307 à Dardilly

Secteur 3 : Opération Individualisée de la route de Paris

Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Secteur 4 : sud de la Route de Paris

Secteur 5 : Nœud Valvert / Roosevelt

Secteur 6 : Boulevard du Valvert

Secteur 7 : Connexion Boulevard du Valvert / Avenue Victor Hugo

Le calendrier prévisionnel

► **Cahier destiné à recueillir les observations du public**

	3
	7
	8
	10
	12
	20
	21
	28
	31
	33
	40
	46
	50
	52
	60

Annexé

La Tour-de-Salvagny / Dardilly / Charbonnières-les-bains /
Tassin-la-Demi-Lune / Ecully

AMÉNAGEMENT DE LA VOIE LYONNAISE N°8
La Tour-de-Salvagny / Tassin-la-Demi-Lune rue Victor Hugo

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME

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



Insertion de la ligne 8 - Rte de Paris à Tassin (secteur 4)

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

REPUBLIQUE FRANCAISE



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

ARRETE N° 2022-08-22-R-0674

Commune(s) : La Tour-de-Salvagny - Dardilly - Charbonnières-les-Bains - Ecully - Tassin-la-Demi-Lune

Objet : **Requalification de la route de Paris - Ouverture et modalités de la concertation**

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

n° provisoire 6664

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 Voie lyonnaise n° 8 entre l'allée de Passe-Chanin à La Tour-de-Salvagny et l'avenue Victor Hugo à Tassin-la-Demi-Lune, sur les Communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-la-Demi-Lune, et Ecully ;

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

arrête

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

Les objectifs de cette concertation sont de :

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

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

- offrir un espace public favorable à la pratique des modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en communs selon les opportunités au regard de l'espace disponible et des besoins.

Métropole de Lyon

n° provisoire 6664

2

Article 2 - Périmètre du projet

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

- la route de Lyon, sur le territoire de la Commune de La Tour-de-Salvagny, pour sa portion allant de l'allée de Passe Chanin à la limite de la Commune avec Dardilly,
- l'ancienne route nationale 7, sur le territoire de la Commune de Dardilly, pour sa portion allant de la limite de Commune avec La Tour-de-Salvagny au n° 50 ancienne route nationale 7,
- la voie verte, sur le territoire de la Commune de Dardilly, faisant la connexion entre le n° 50 ancienne route nationale 7 et le n° 39 route départementale RD307,
- la route départementale RD307, sur le territoire de la Commune de Dardilly, pour sa portion allant du n° 39 route départementale RD307 à la limite de Commune avec Charbonnières-les-bains,
- la route de Paris, sur le territoire des Communes de Charbonnières-les-Bains, Tassin-La-Demi-Lune et Ecully, pour sa portion allant du giratoire avec le boulevard du Montcelard jusqu'au carrefour avec le boulevard du Valvert,
- le boulevard du Valvert, sur le territoire des Communes de Tassin-La-Demi-Lune, et Ecully, pour sa portion allant du carrefour avec la route de Paris jusqu'au carrefour avec le chemin de la Vernique,
- le chemin de la Vernique, sur le territoire de la Commune de Tassin-La-Demi-Lune, pour sa portion allant du carrefour avec le boulevard du Valvert jusqu'au carrefour avec le chemin du Vallon,
- le chemin du Vallon, sur le territoire de la Commune de Tassin-La-Demi-Lune, y compris le carrefour avec l'avenue Victor Hugo.

Article 3 - Modalités de la concertation

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

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, de 7h30 à 18h30,
- à la Mairie de La Tour-de-Salvagny, allée de la Mairie, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et le mercredi de 14h00 à 17h00,
- à la Mairie de Dardilly, place Bayère, le lundi, mardi et jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ; le mercredi de 8h30 à 12h30 ; le vendredi de 13h30 à 17h30,
- à la Mairie de Charbonnières-les-bains, 2 place de l'Église, tous les matins du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30, et l'après-midi uniquement le lundi de 14h00 à 18h30 et le vendredi de 14h00 à 17h00,
- à l'Hôtel de Ville de Tassin la Demi-Lune, accueil de la Mairie, place Hippolyte Péragnet, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 ainsi que le samedi de 9h00 à 11h45,
- à la Mairie d'Ecully, 1 place de la Libération, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00, et le samedi de 8h30 à 12h00.

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

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 explicative fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent être déposées sur la boîte mail concertation.voieslyonnaises8nord@grandlyon.com

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

Métropole de Lyon

n° provisoire 6664

3

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée 33 jours du 19 septembre au 21 octobre 2022 inclus.

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté sera publié par tous procédés en usage à la Métropole et aux Mairies de La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-La-Demi-Lune et d'Écully.

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

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 madame le Maire de Dardilly et messieurs les Maires de La Tour de Salvagny, Charbonnières-les-Bains, Tassin-La-Demi-Lune et d'Écully.

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 22 août 2022

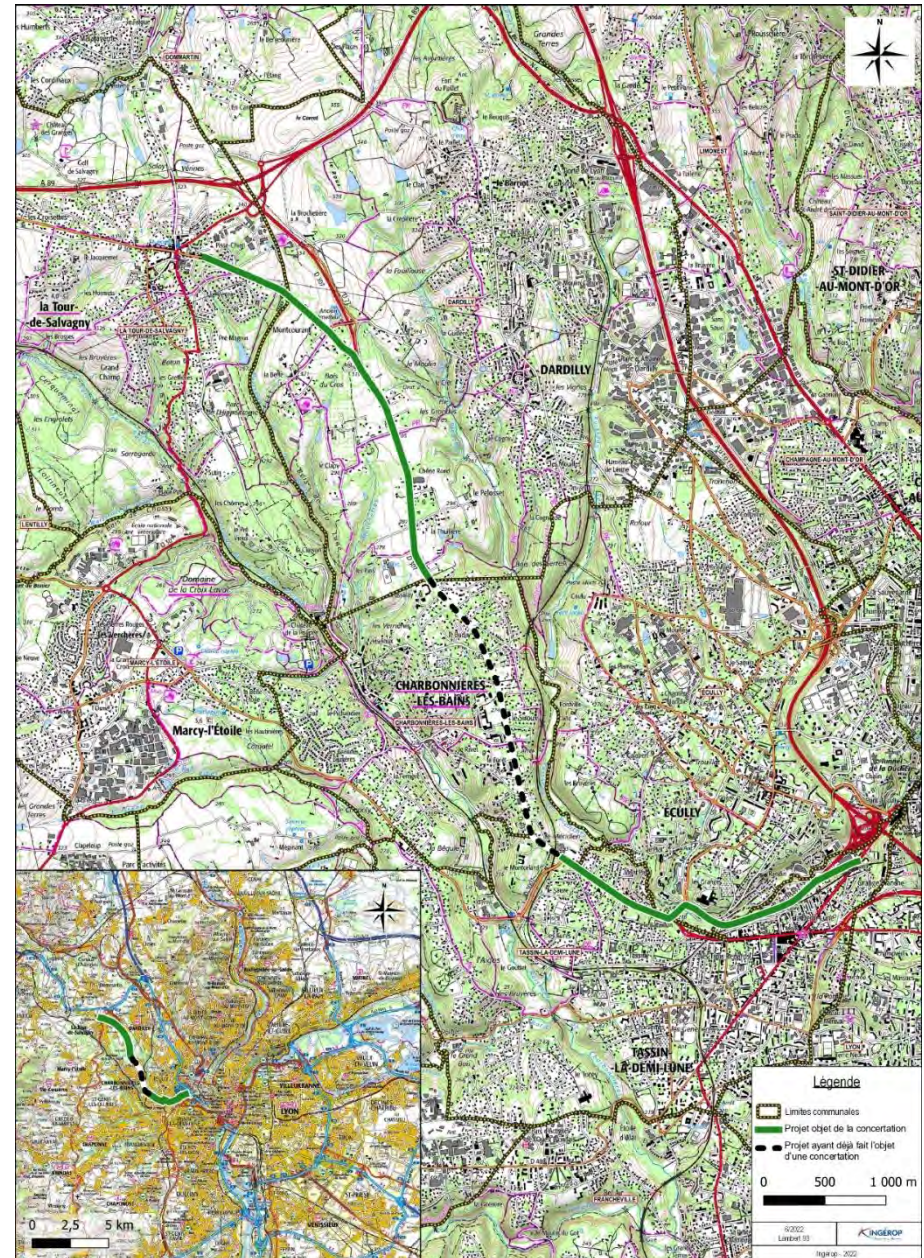
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 22 août 2022

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20220822-289783-AR-1-1
Date de télétransmission : 22 août 2022
Date de réception préfecture : 22 août 2022



Plan de périmètre

La Tour-de-Salvagny / Dardilly / Charbonnières-les-bains /
Tassin-la-Demi-Lune / Ecully

AMÉNAGEMENT DE LA VOIE LYONNAISE N°8
La Tour-de-Salvagny / Tassin-la-Demi-Lune rue Victor Hugo

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME

Notice explicative fixant les objectifs du projet



Insertion de la ligne 8 - chemin du Vallon à Tassin (secteur 7)

Préambule

La concertation préalable au sens des articles L103-2, R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°8 entre l'allée de Passe-Chanin à La Tour-de-Salvagny et l'avenue Victor Hugo à Tassin-la-Demi-Lune, sur les communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-la-Demi-Lune, et Écully.

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

- Offrir un espace public favorable à la pratique des modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes ;
- Maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en communs selon les opportunités au regard de l'espace disponible et des besoins.

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.



Aménagement existant Route de Paris (Secteur 4)



Insertion de la ligne 8 - Rte de Paris à Tassin (secteur 4)

Préambule

L'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 cahier destiné à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'**Hôtel de la Métropole de Lyon**, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, de 7h30 à 18h30,
- à la **Mairie de La Tour-de-Salvagny** - allée de la Mairie, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et le mercredi de 14h00 à 17h00,
- à la **Mairie de Dardilly** - place Bayère, les lundis, mardis et jeudis de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ; les mercredis de 8h30 à 12h30 ; les vendredis de 13h30 à 17h30,
- à la **Mairie de Charbonnières-les-bains** - 2 place de l'Église, tous les matins du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30, et les après-midi uniquement les lundis de 14h00 à 18h30 et vendredis de 14h00 à 17h00,
- à l'**Hôtel de Ville de Tassin la Demi-lune** - accueil de la Mairie - place Hippolyte Pérégut, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et 13h30 à 17h00 ainsi que le samedi de 9h00 à 11h45,
- à la **Mairie d'Écully** - 1 place de la Libération, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00, et le samedi de 8h30 à 12h00.

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

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 du public peuvent être déposées :

- sur les registres susvisés ;
- sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises8nord@grandlyon.com

Une réunion publique est programmée le vendredi 7 octobre 2022 de 18 h 30 à 20 h 30, Salle Marivaud à l'Espace culturel l'Atrium sise 35 Avenue du 8 mai 1945 à Tassin la Demi-lune, et elle s'adressera à l'ensemble du public.

Le réseau des Voies Lyonnaises

Le réseau, fort de 13 lignes, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de sécurité et de 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.

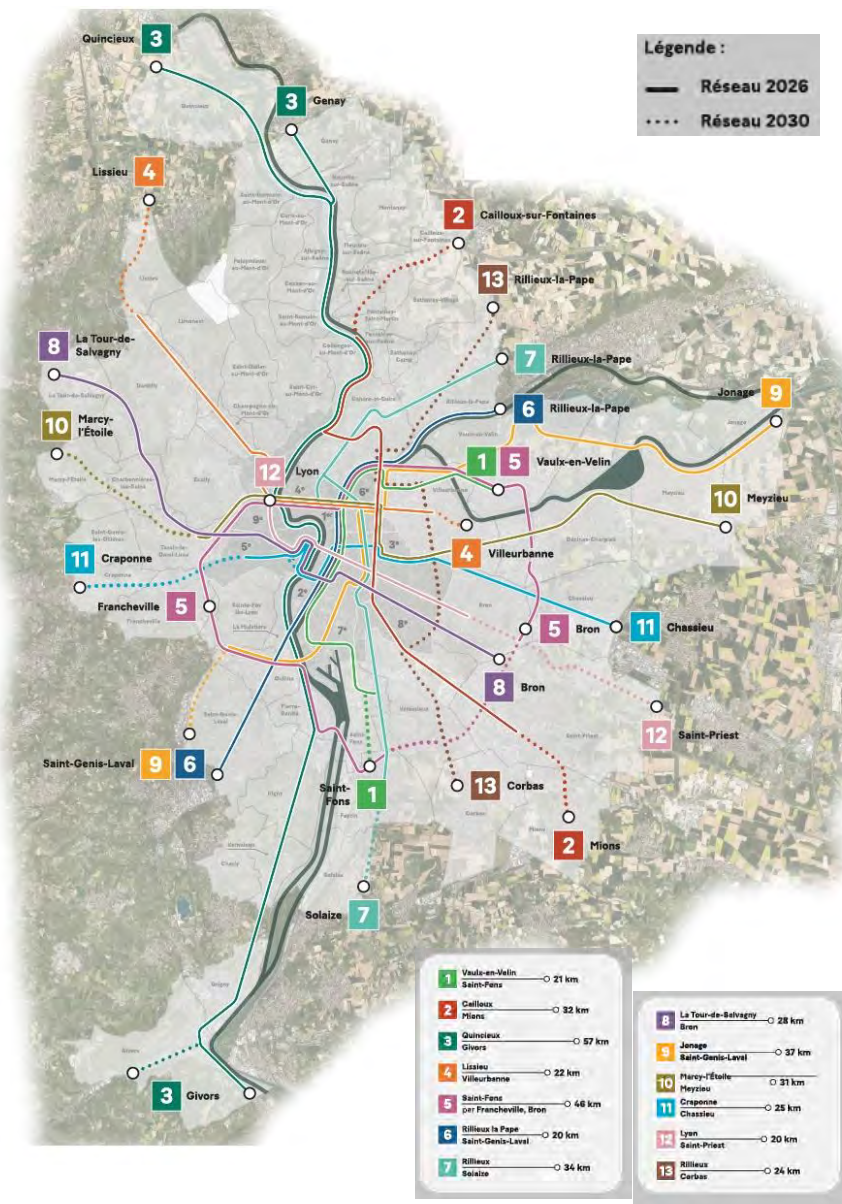
La mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole travaille en parallèle avec les collectivités territoriales voisines afin de permettre une continuité d'aménagements entre nos territoires.

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.



320 km de réseau cible, 250km dans le mandat dont 100 km existants à labelliser

Le réseau des Voies Lyonnaises

Les grands principes d'aménagement

Les 13 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 favoriser la continuité et limiter les arrêts
- Une séparation des modes pour protéger les cyclistes
- Une capacité à se croiser et à se doubler, même avec des vélos cargos. Les pistes seront bidirectionnelles (4 mètres cible, 3 m mini) ou bilatérales (cible 3 mètres, 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 le long du réseau (repose-pied aux carrefours, fontaine, stations de gonflage), végétalisation et ombrage.
- Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine





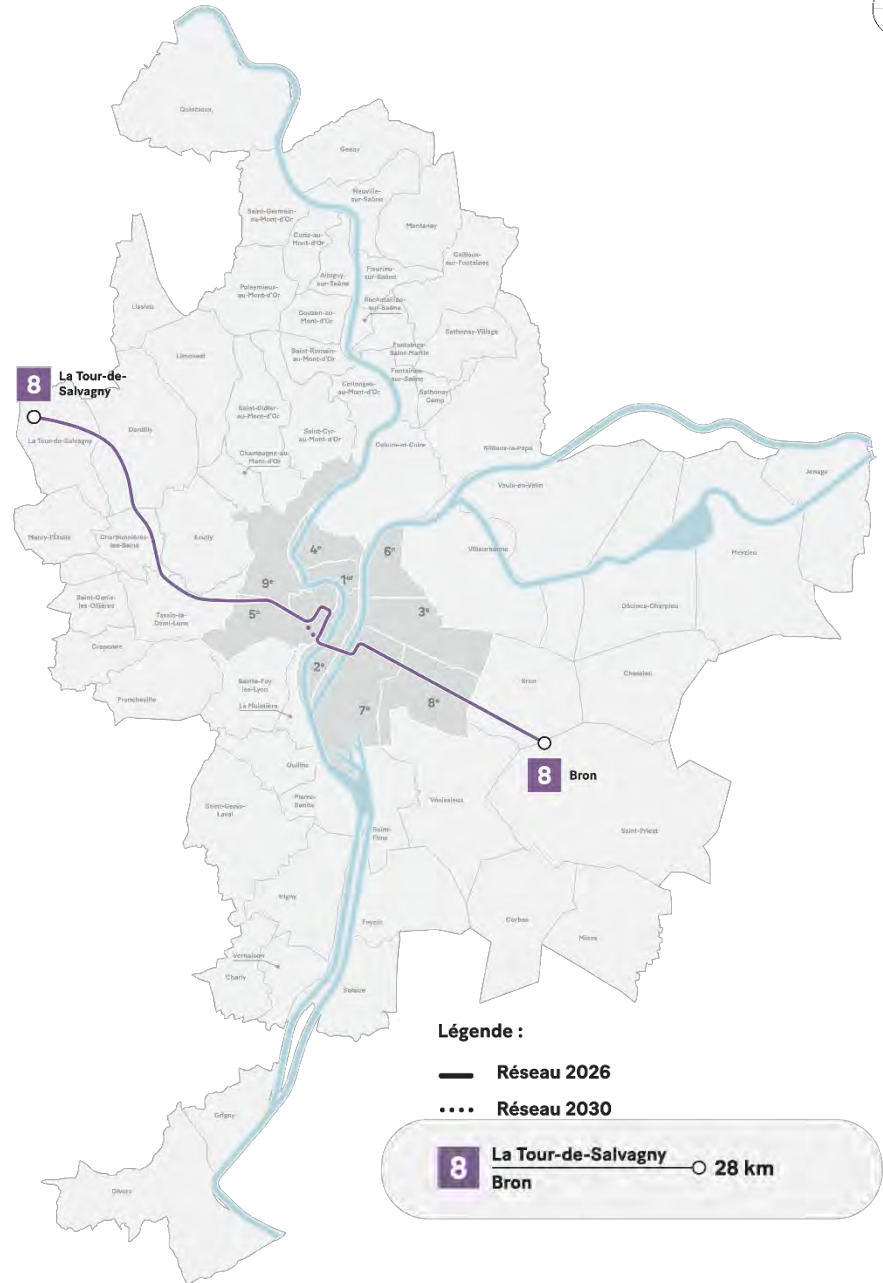
La ligne 8 : présentation générale

Longue de 28 kilomètres, la Voie Lyonnaise numéro 8 (L8) s'étend de la Tour de Salvagny jusqu'à Bron en passant par Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, les 5^{ème}, 2^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon.

Comme toutes les autres lignes, la L8 s'insère dans le réseau des transports en commun. Ce nouvel axe offre une liaison cyclable d'Ouest en Est et traverse des paysages emblématiques et patrimoniaux de la Métropole de Lyon, notamment la presqu'île, ainsi que la Saône et le Rhône.

La L8 a une portée symbolique forte, marquant la transformation modale d'axes routiers majeurs comme l'ancienne route nationale 7, ou encore le boulevard du Valvert. Elle offre de nouvelles possibilités pour les cycles et améliore en tant que de besoin la marchabilité pour les piétons.

La ligne irriguera aussi les polarités à venir comme le Campus du Numérique (Charbonnières-les-bains) et veillera à se connecter aux différents parcours cycles déjà existants.



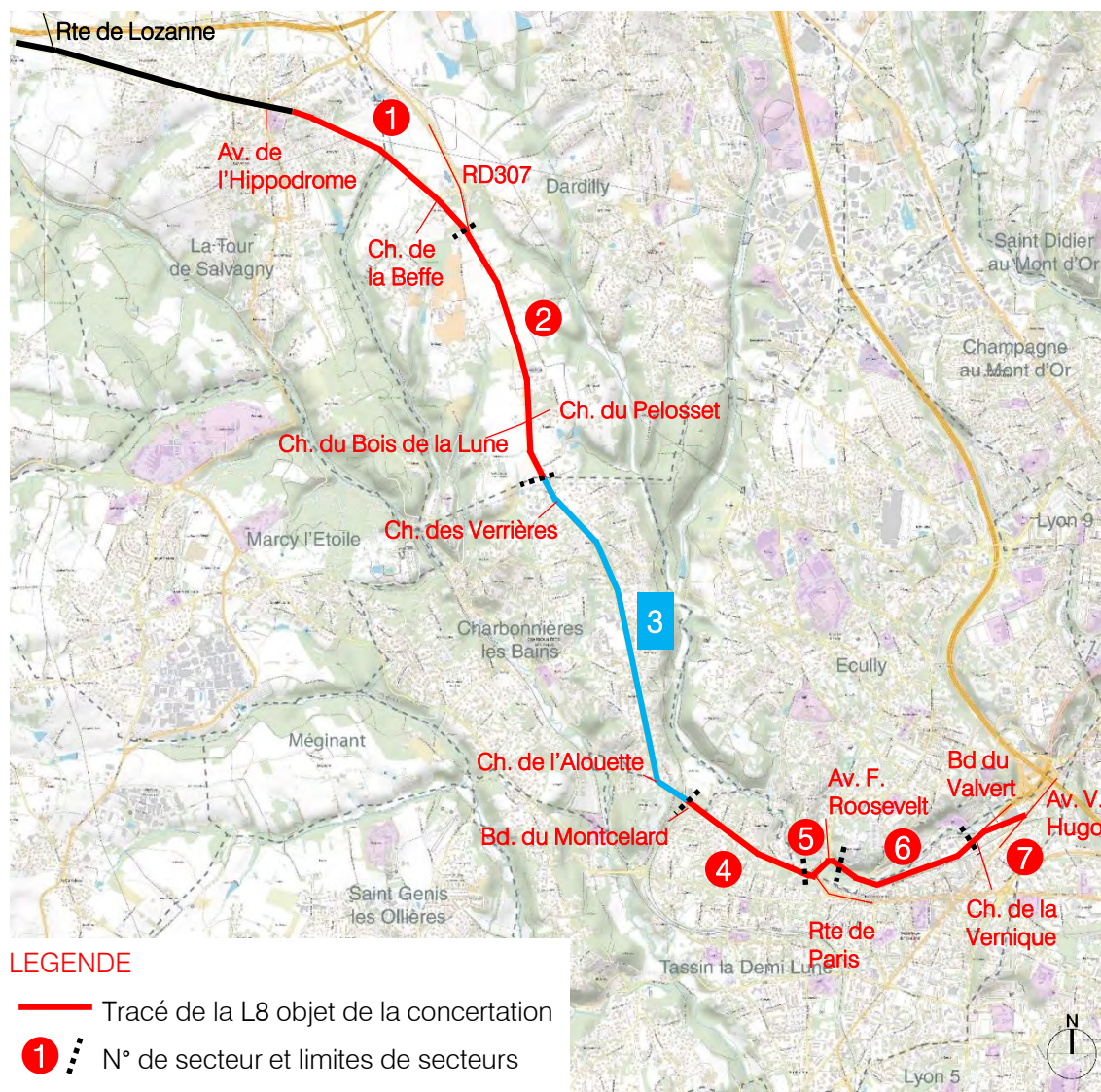
Le tracé de la ligne 8

Le tracé de la L8 concerné par la présente concertation démarre aux abords du carrefour de l'allée de Passe-Chanin avec la rue de Lyon à La Tour-de-Salvagny, et se termine au carrefour du chemin du Vallon avec l'avenue Victor Hugo à Tassin-la-Demi-Lune.

Le secteur 1 s'étendait initialement jusqu'à la limite ouest de la commune de La Tour de Salvagny et de la Métropole de Lyon, mais cette portion a été abandonnée en suite des études de faisabilité (voir pages suivantes).

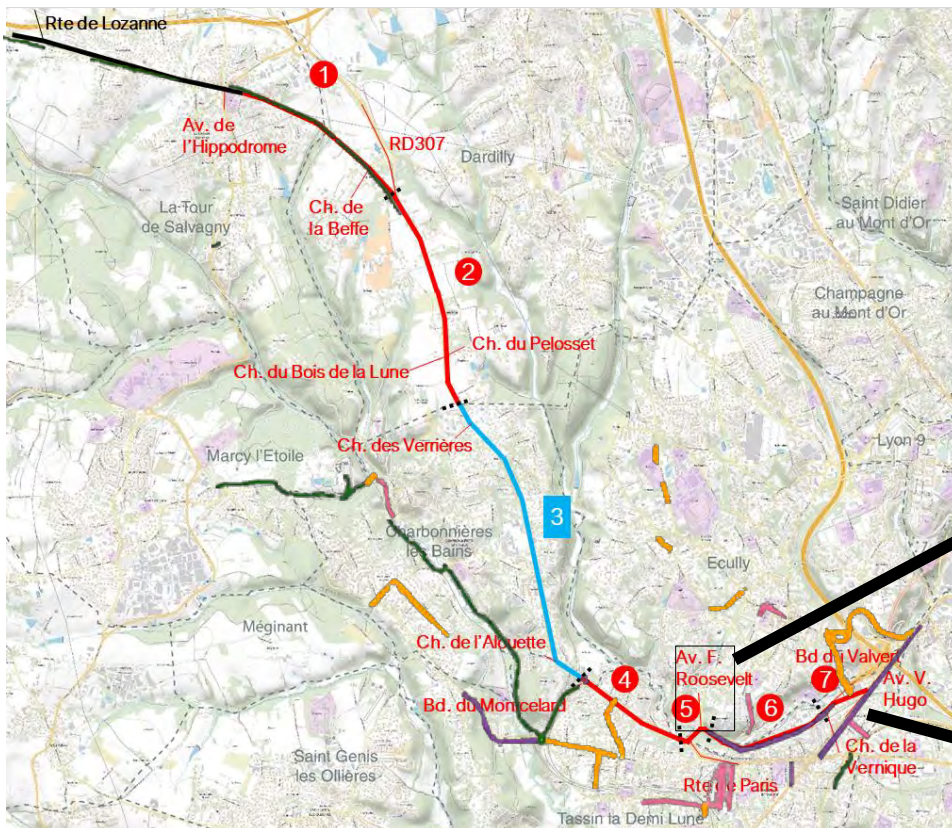
Le tracé définitif emprunte donc les voies suivantes : la rue de Lyon à La Tour de Salvagny ; l'ancienne route nationale 7, et la RD307 à Dardilly ; la rte de Paris à Charbonnières-les-bains et à Tassin-la-Demi-Lune ; le bd du Valvert à Écully et à Tassin-la-Demi-Lune ; les chemins de la Vernique et du Vallon à Tassin-la-Demi-Lune. Ces voies sont en majorité concernées par le classement en Route à Grande Circulation (RGC) doublé d'itinéraire de Transports Exceptionnels (ITE), ce qui implique certaines contraintes d'aménagement (gabarit, émergences, etc.).

La suite de la ligne 8 à l'Est fera l'objet d'une concertation ultérieurement. Le secteur 3 fait l'objet d'une requalification aux enjeux plus large et a déjà fait l'objet d'une concertation. La présente concertation ne porte donc pas sur celui-ci.



Source de l'image : geoportail-urbanisme.gouv.fr

La ligne 8 : aménagements cyclables connexes existants et à l'étude



Source de l'image : géoportail-urbanisme.gouv.fr



Aménagement existant Avenue Paul Santy (Ecully) en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Continuité à l'étude entre l'aménagement Avenue Paul Santy en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) et le boulevard du Valvert

Carrefour Valvert / Roosevelt (nord du secteur 5)

LEGENDE

- Tracé de la L8 objet de la concertation
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Voie verte
- Double sens cyclable
- 1 N° de secteur et limites de secteurs
- Rues perpendiculaires au projet
- Secteur étudié et abandonné
- Secteur hors concertation



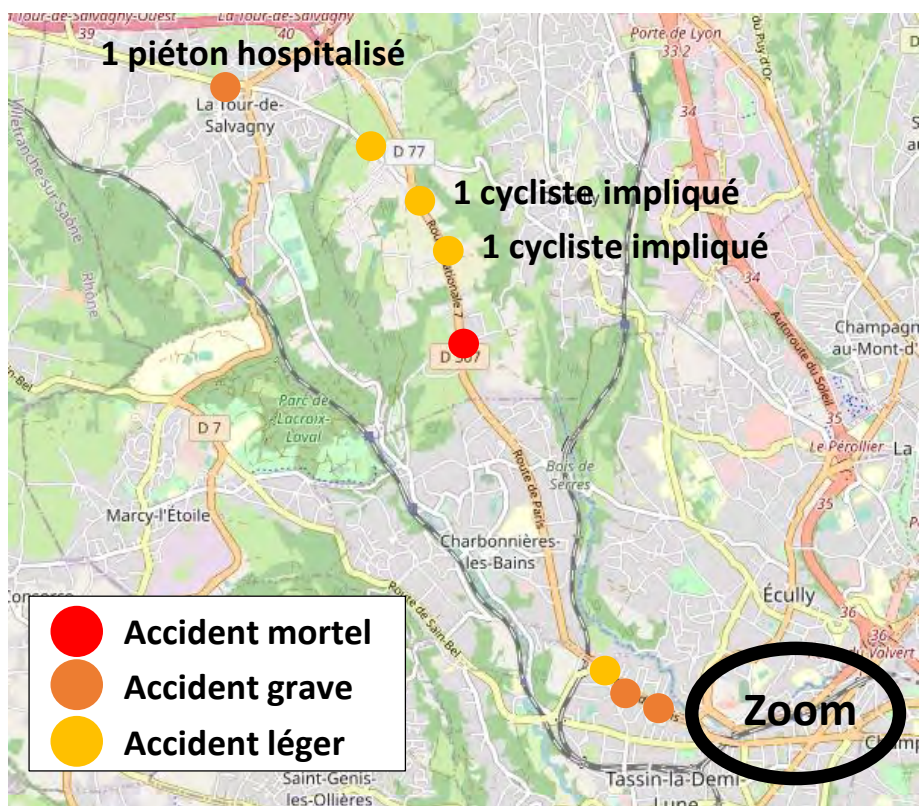
Mise en service récente de la piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Victor Hugo à Tassin-la-Demi-Lune qui sera empruntée par la Voie lyonnaise numéro 5 et numéro 8

La ligne 8 : conclusions des études de déplacement

Les conclusions des études de déplacement ont servi de base aux études d'insertion afin d'offrir des alternatives à la voiture individuelle qu'il s'agisse des modes actifs (piétons et cyclistes) ou des transports en communs (bus empruntant les voiries aménagées). Les éléments les plus marquants sont présentés ici, ainsi qu'aux pages 32 à 38.

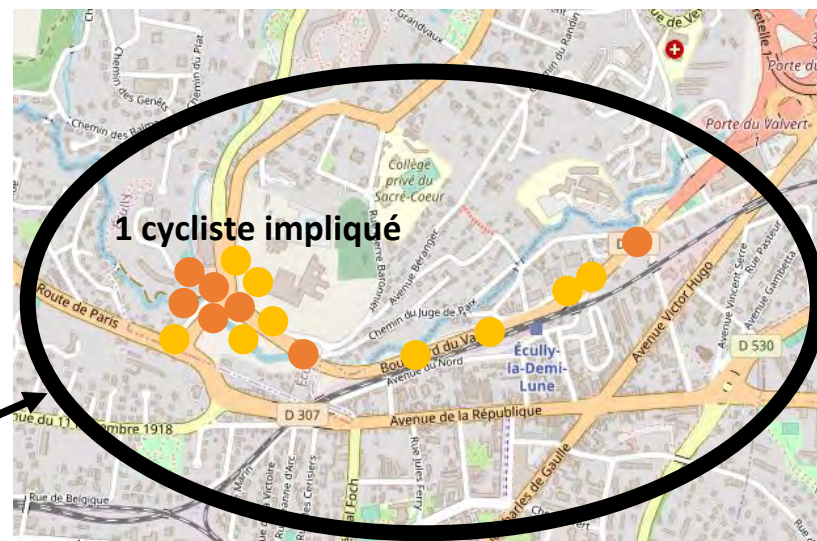
Analyse de l'accidentologie entre 2016 et 2020

Sur le secteur d'étude, entre 2016 et 2020, on comptabilise 24 accidents dont 1 mortel et 10 graves (hospitalisations). On constate une accumulation d'accidents sur le carrefour Valvert/Roosevelt/Paris avec 10 accidents.



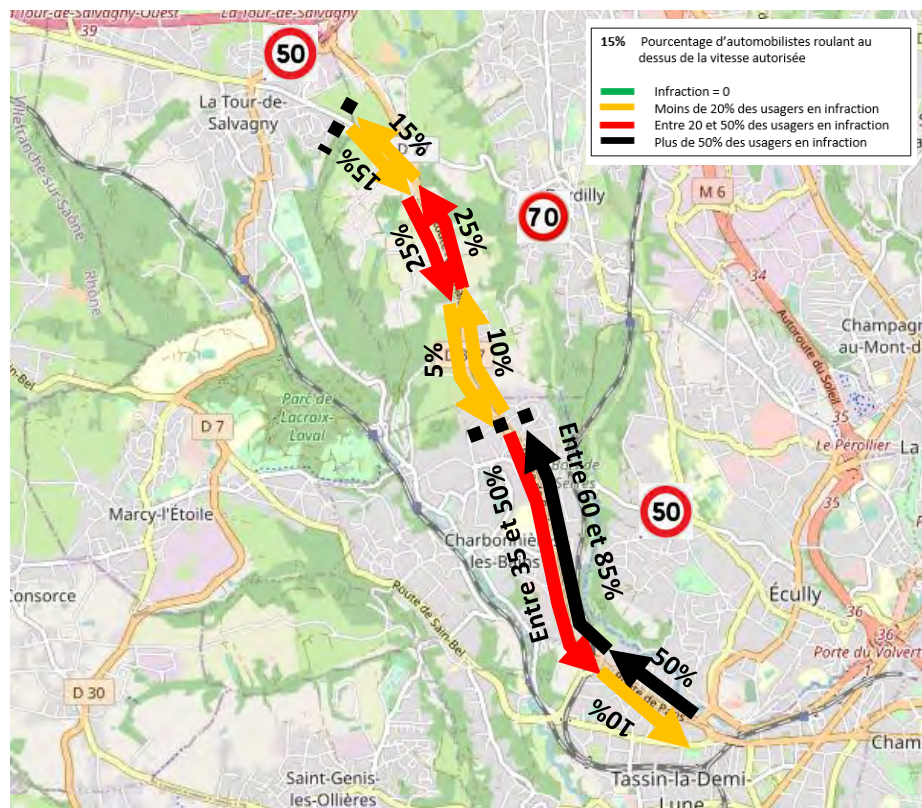
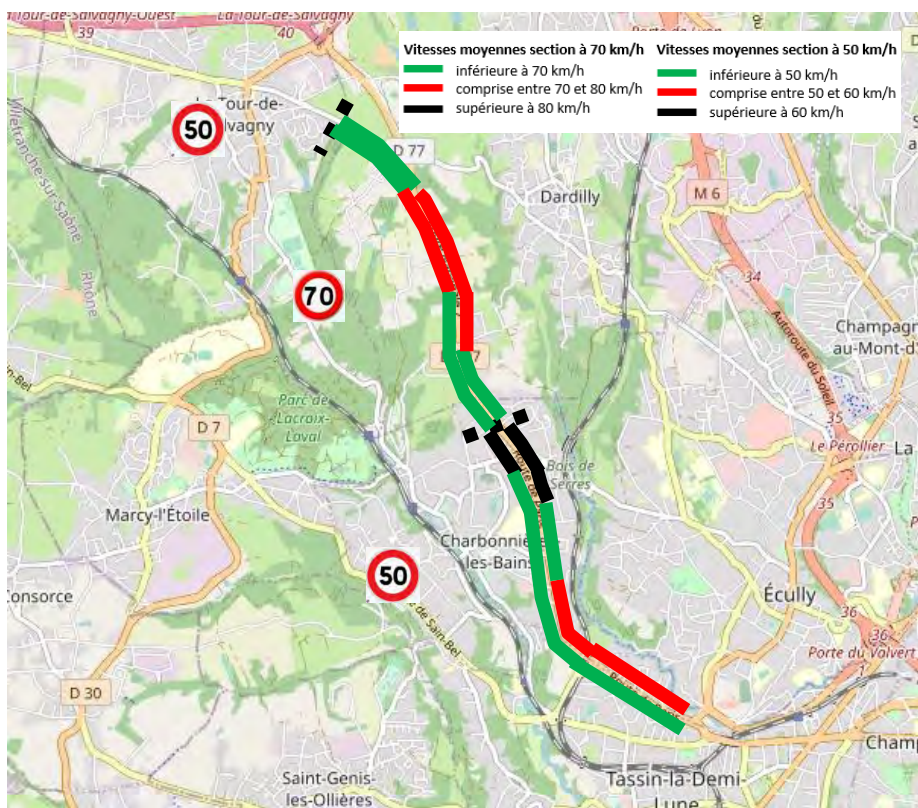
Les modes actifs sont impliqués dans 4 accidents :

- 1 piéton (hospitalisation - percuté par un véhicule sur la Tour de Salvagny en section courante à proximité du centre ville)
- 3 cyclistes (aucune hospitalisation – 2 en section courante sur la RD307 au nord de Pelosset à Dardilly et 1 sur le carrefour Valvert/Roosevelt)



La ligne 8 : conclusions des études de déplacement

Analyse des vitesses moyennes et taux d'infraction



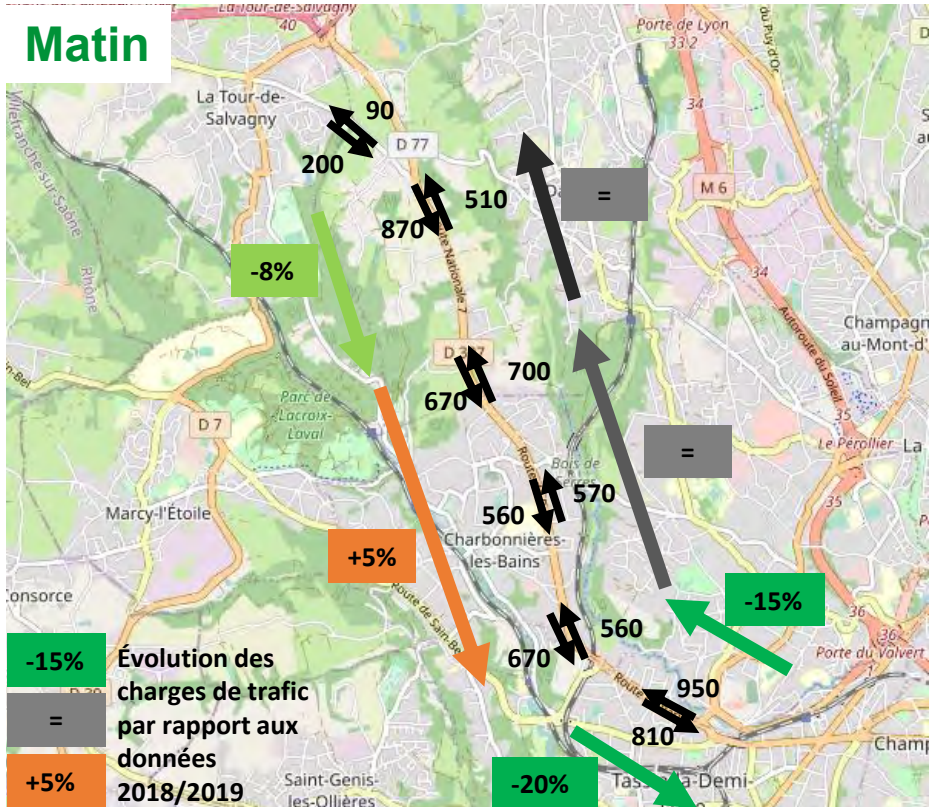
Globalement, les vitesses moyennes sont plus élevées dans le sens Sud > Nord. La section située entre le boulevard du Valvert et Alouette, le centre ville de Charbonnières et sur Dardilly, le tronçon entre Pélisset et Traine Cul (sortie de ville) sont les secteurs les plus touchés. En Nord > Sud, on constate deux zones problématiques, la première entre Traine Cul et Pélisset (en amont du carrefour à feu) et la deuxième sur le centre ville de Charbonnières (entre Verrières et Paix).

Sur Dardilly, sur la section de la RD307 limitée à 70 km/h, jusqu'à 25% des automobilistes peuvent être en infraction. Sur Charbonnières (limitation à 50 km/h), on constate des infractions dans les deux sens de circulation, toutefois plus marquées dans le sens Sud > Nord (présence de deux voies de circulation). Enfin, sur Tassin (limitation à 50 km/h), les infractions sont principalement localisées en Sud > Nord (présence de deux voies et moindres rétentions que dans le sens Nord > Sud)

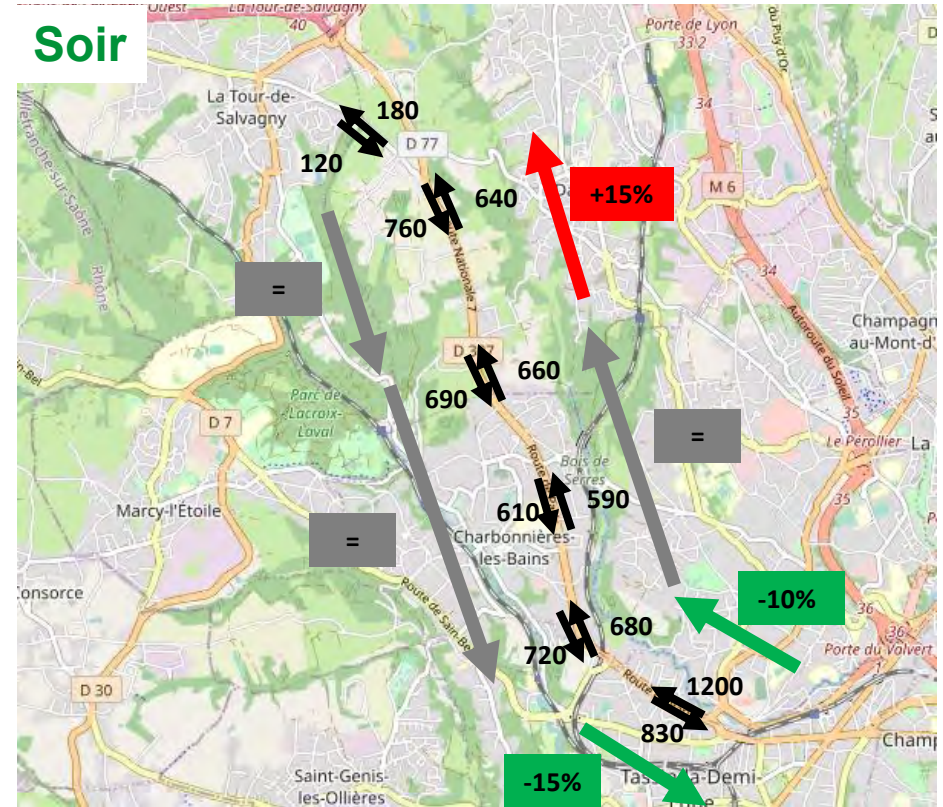
La ligne 8 : conclusions des études de déplacement

Analyse des trafics en heures de pointe

Matin



Soir



Sur Dardilly, par rapport à 2018/2019, on constate une certaine de véhicules en moins dans le sens Nord > Sud sans évolution marquée dans le sens Sud > Nord. Sur Tassin, les diminutions ont été plus marquées, probablement en lien avec une baisse des échanges vers et depuis l'ouest. En ce qui concerne les conditions de circulation, les rétentions sont principalement localisées en Nord > Sud, entre Moncelard et Valvert (Tassin) et en amont du chemin de Pelosset (Charbonnières)

Sur Dardilly, par rapport à 2018/2019, on constate une certaine de véhicules en plus dans le sens Sud > Nord, sans évolution marquée dans le sens Nord > Sud. Sur Tassin, par rapport à 2018/2019, on constate des baisses de trafic de l'ordre de 150 véhicules par sens avec un lien direct avec la baisse des échanges vers et depuis l'ouest. En ce qui concerne les conditions de circulation, les rétentions sont moins importantes que le matin même si on constate une persistance des congestions sur le secteur Pélisset.

La ligne 8 : principes d'aménagements

Si en extrémité de ligne à La Tour de Salvagny l'aménagement de la voie Lyonnaise 8 consistera globalement à une labellisation des aménagements cycles existants, sur le reste de la ligne le projet porte sur l'amélioration des aménagements cyclables lorsqu'ils existent et sur leur création ailleurs.

En complément des aménagements cyclables cœur de cible des Voies Lyonnaises, le projet soumis à la concertation intègre également les usages piétons. Ainsi, il cherche autant que possible à ne pas dégrader la marchabilité de l'espace public, mais propose également de manière plus ambitieuse d'améliorer le confort et la sécurité des piétons. Ceci se traduira par exemple par la résorption des discontinuités piétonnes comme sur la RD307 à Dardilly, ou encore par la mise aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des cheminements piétons là où ils ne le sont pas comme sur la Route de Paris à Tassin.

Le projet des voies lyonnaises s'inscrit dans une démarche d'évolution des mobilités sur l'agglomération lyonnaise vers des mobilités plus durables. De plus, le tracé de la ligne 8 recoupe en grande partie celui d'un certain nombre de ligne de bus. Aussi, au-delà des objectifs en faveur des modes actifs, le projet a pour orientation de maintenir voire d'améliorer la qualité de desserte par les transports en communs selon les opportunités au regard de l'espace disponible et des besoins.

Les potentiels de végétalisation de l'espace public sont limités par les fortes contraintes spatiales sur certains secteurs comme par exemple la route de Paris à Tassin-la-Demi-Lune et le boulevard du Valvert.



Exemples d'aménagements existants à labelliser sur la route de Paris (secteur 1) : voie verte existante, revêtements en bon état

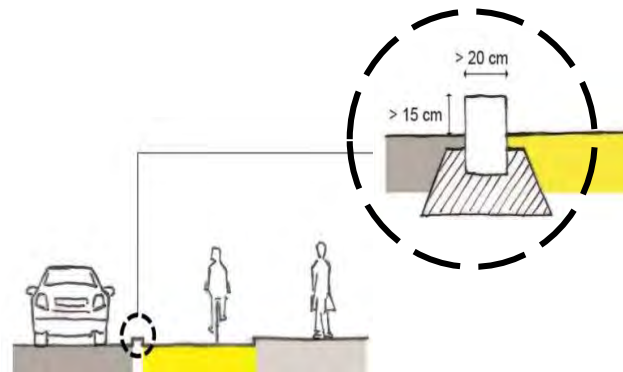


La ligne 8 : lisibilité des usages

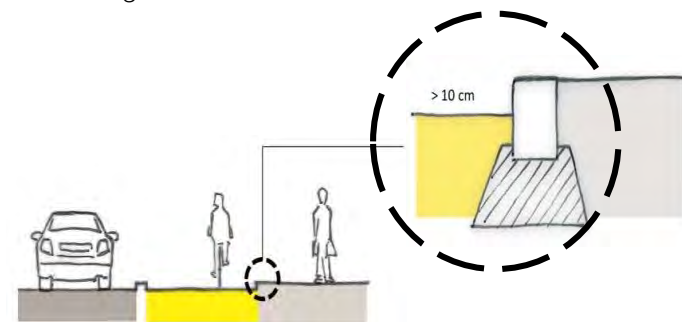
Un des premiers objectifs des voies lyonnaises est de sécuriser les différents usages de l'espace public. Pour réussir à établir une meilleure cohabitation entre les différents usagers, les aménagements proposent une meilleure visibilité ainsi que des dispositifs séparatifs.

Pour se faire, lorsque la piste cyclable croisera un carrefour circulé par les véhicules, une continuité au sol sera mise en place à travers un revêtement roulant contrastant avec le reste de la chaussée véhicule (résine).

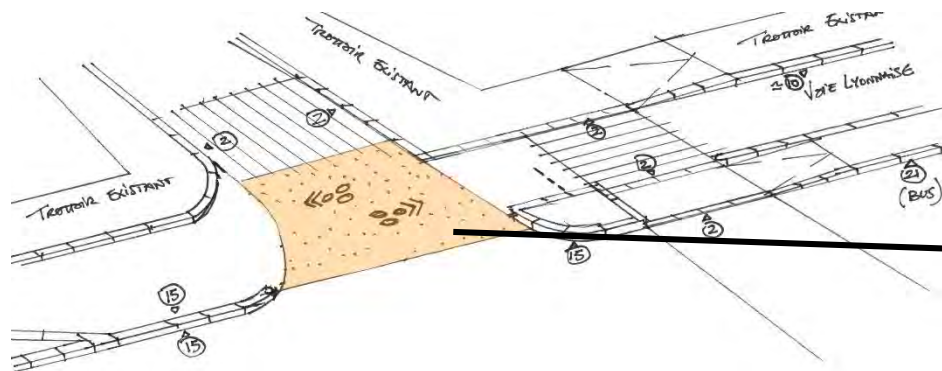
Les bordures émergentes entre la voie lyonnaise et la voirie permettront quant à elle de sécuriser les cyclistes mais également de limiter le stationnement sauvage sur la piste cyclable.



Principe de séparation entre Voie lyonnaise et chaussée
Bordure émergente à bords arrondis

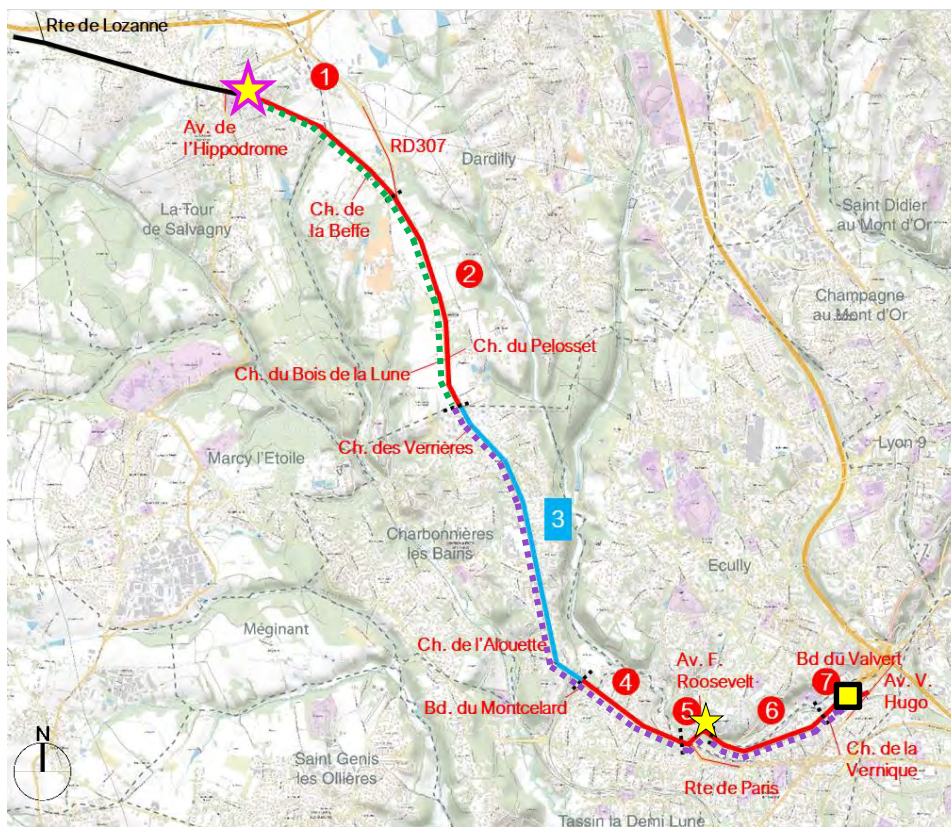


Principe de séparation entre Voie lyonnaise et trottoir
Bordure émergente à bords arrondis



Exemple de revêtement roulant (résine) permettant de marquer au croisement d'une chaussée véhicule la continuité de la voie lyonnaise et de la faire comprendre aux autres usagers de la chaussée.

Aménagements par secteurs



Source de l'image : géoportail-urbanisme.gouv.fr

LEGENDE

- Tracé de la L8 objet de la concertation
- 1 / --- N° de secteur et limites de secteurs
- Rues perpendiculaires au projet
- Secteur étudié et abandonné
- 3 — Secteur hors concertation
- ⋯ Traitement en voie verte
- ⋯ Traitement en piste cyclable

Secteur 1 : La-Tour-de-Salvagny

Traitement en voie verte
 Gabarit moyen sur le secteur = 2,5 à 3m
 Terminus de la L8nord

Secteur 2 : Dardilly

Traitement en voie verte en rive ouest
 Gabarit moyen sur le secteur = 4m

Secteur 3 : OI Route de Paris – Charbonnières / Tassin

Traitement en piste bidirectionnelle en rive ouest / sud-ouest
 Gabarit moyen sur le secteur = 3,5 à 4m de Voie Lyonnaise

Secteur 4 : Route de Paris – Charbonnières / Tassin / Écully

Traitement en piste bidirectionnelle en rive ouest / sud-ouest
 Gabarit moyen sur le secteur = 3,5 à 4m de Voie Lyonnaise

Secteur 5 : Nœud Valvert-Roosevelt

Traitement en piste bidirectionnelle en rive est
 Gabarit moyen sur le secteur = 3,5m à 4m de Voie Lyonnaise

★ Articulation secteurs 5/6 : carrefour Valvert-Roosevelt

Extension du programme de la L8nord à l'aménagement sécurisé tout mode de ce carrefour

Secteur 6 : Boulevard du Valvert

Traitement en piste bidirectionnelle en rive sud-est
 Gabarit moyen sur le secteur = 4m de Voie Lyonnaise

■ Secteur 7 : Connexion Boulevard du Valvert / Avenue Victor Hugo

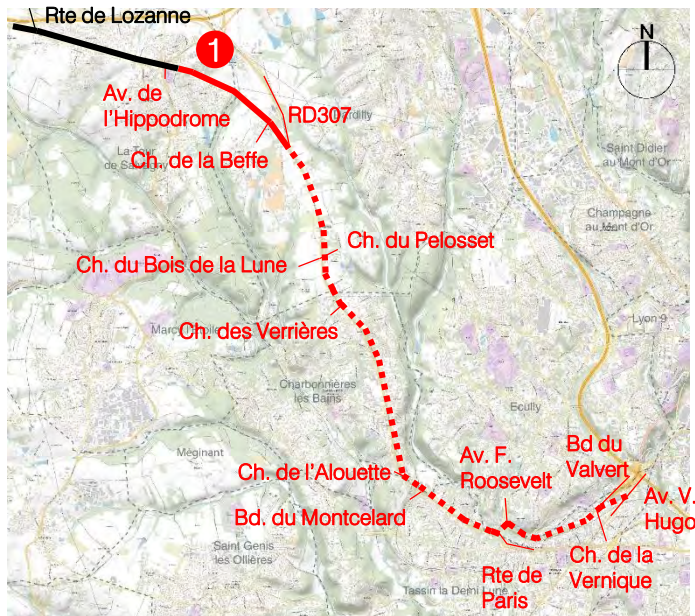
Traitement variable selon les scénarios
 Gabarit variable selon les scénarios

Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul

Localisation et présentation du secteur

Au départ des études, le périmètre du secteur 1 s'étendait jusqu'à la limite Ouest de la commune de la Tour-de-Salvagny, et de la métropole de Lyon. Il s'agissait en grande partie de labellisation et d'ajustements d'aménagements cycles déjà existants.

Ce périmètre d'études a été abandonné suite à des échanges avec l'Etat et la commune. L'aménagement de la voie lyonnaise impliquait soit une mise en sens unique soit une suppression des stationnements dans le centre-ville commerçant de la commune. Ainsi, il a semblé préférable de faire débiter la ligne 8 à l'Est du centre-ville de la Tour-de-Salvagny aux abords de l'allée de Passe-Chanin.



Source de l'image : geoportail-urbanisme.gouv.fr

- Portion du secteur 1 étudiée et abandonnée
- Périmètre définitif du secteur 1

LEGENDE

- Peu ou pas d'intervention
- Reprise du revêtement sans modification de l'insertion
- Modification d'un aménagement cyclable existant
- Création d'un aménagement

Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre étudié et abandonné

A l'ouest du centre-ville de la Tour-de-Salvagny



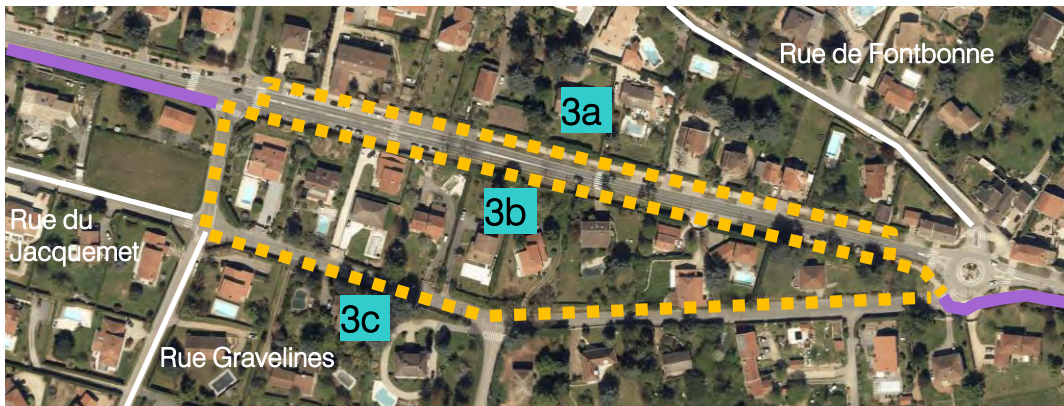
Exemples d'aménagements existants en enrobés, conservés en l'état actuel.



Exemple d'aménagements existants en stabilisé (revêtement non fermé) à changer tout en conservant les principes généraux d'insertion actuels.

Le projet d'aménagements sur le périmètre abandonné consistait pour partie en la labélisation d'aménagements existants ou à la reprise de revêtements sans modification significative de l'insertion actuelle de la voie verte.

Concernant la portion Gravelines / Fontbonne (3) la réflexion a porté sur la double bascule du positionnement de la voie verte existante en rive sud à l'ouest de Gravelines, en rive nord entre Gravelines et Fontbonne, à nouveau en rive sud à l'est de Fontbonne. Les trois alternatives envisagées sont présentées très succinctement ci-après les études ayant été arrêtées du fait des conclusions sur le centre ville.



Les 3 alternatives de la portion Gravelines / Fontbonne :

(3a) l'amélioration de l'aménagement existants dans ses deux traversées et au droit de l'arrêt de bus ;

(3b) une continuité en rive sud de la route de Paris qui n'est pas apparu pertinente du fait de ses forts impacts : impacts sur les fonctionnements hydraulique et écologique du fossé, impacts sur les arbres, impacts sur les aménagements récents de l'arrêt de bus ;

(3c) une continuité au sud par les rues Gravelines et Jacquemet en les mettant en sens unique.

Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre étudié et abandonné

Centre-ville de la Tour-de-Salvagny



Le projet d'aménagements sur la portion du centre-ville impliquait soit (1a) de supprimer le stationnement, soit (1b) de passer la rue de Paris en sens unique entre la rue des Bergeonnes et l'avenue de l'Hippodrome).

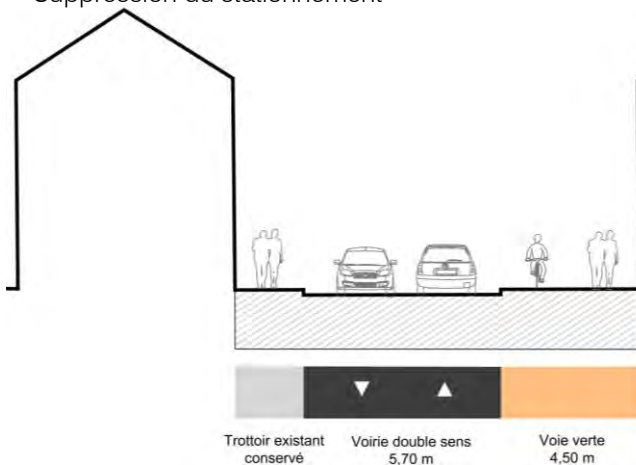
Ces aménagements ont été abandonné en suite des retours négatifs de la commune (suppression du stationnement), de la commune et de l'État (mise en sens unique) et des associations modes actifs (voie verte en centre ville).



Etat actuel

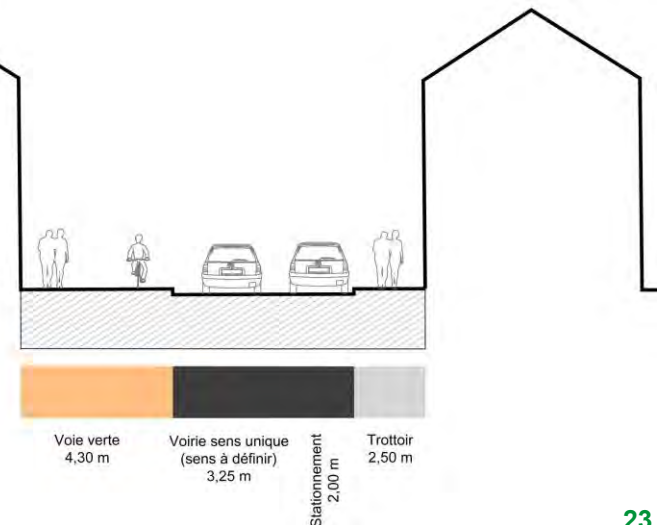
1a Scénario voie verte au Nord, abandonné :

- Maintien du double sens
- Suppression du stationnement



1b Scénario voie verte au Sud abandonné :

- Mise en sens unique
- Stationnement conservé



Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre définitif



- Peu ou pas d'intervention
- Reprise du revêtement sans modification de l'insertion
- Modification d'un aménagement cyclable existant
- Création d'un aménagement

1 Exemple d'aménagement existant conservé avec peu ou pas d'intervention



2 Franchissement du ruisseau – État des lieux

A la limite communale entre la Tour-de-Salvagny et Dardilly, à l'articulation de la rue de Lyon à la Tour-de-Salvagny et de l'ancienne route nationale 7 à Dardilly, la voie verte existante est fortement réduite ce qui constitue un point d'insécurité pour les piétons et cyclistes. Le projet vise donc ici à résorber ce point noir via un aménagement sécurisé pour tous les usagers.

Voie verte existante sur l'ancienne route nationale 7 pouvant être labélisée en l'état



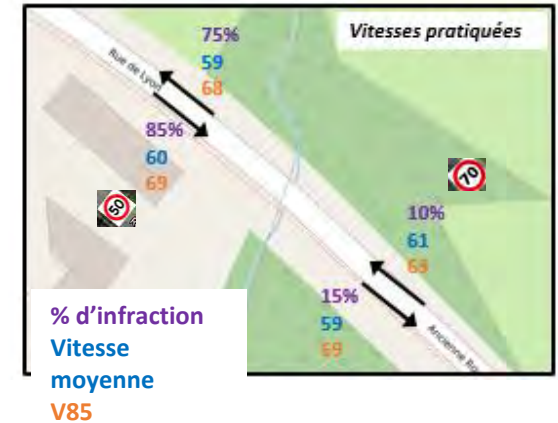
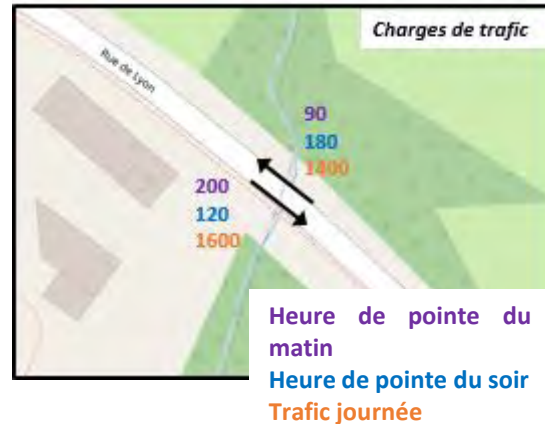
Pincement de la voie verte à 1m45 de largeur pour les piétons et cyclistes à élargir tout en restant dans les emprises du pont existant

Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre définitif

Franchissement du ruisseau – Analyse déplacement



L'ancienne route nationale 7 permettant de réaliser la liaison entre la Tour de Salvagny et la RD307 est limitée à 70 km/h. L'entrée de ville de la Tour de Salvagny débute au nord du pont du ruisseau. Au niveau du pont franchissant le ruisseau, les emprises disponibles sur le pont ont conduit à étudier la mise en place d'un alternat pour assurer une continuité sécurisée de la voie verte.



D'un point de vue des circulations motorisées, on constate environ 300 véhicules dans les deux sens confondus en heure de pointe, pour 3000 véhicules journaliers. Ces trafics sont cohérents avec la mise en place d'un alternat sur la chaussée véhicule.

La vitesse moyenne pratiquée est de 60 km/h et ce, quelque soit la section concernée. Sur la section limitée à 70 km/h, le pourcentage d'automobilistes en infraction oscille entre 10 et 15%. **Sur la section à 50 km/h, ce pourcentage oscille entre 75 et 85% des automobilistes ce qui montre un enjeu à venir apaiser les vitesses en amont de l'entrée de ville.**

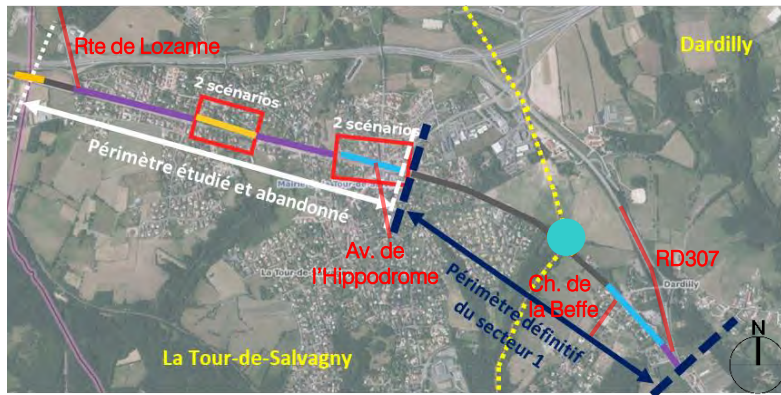
D'un point de vue sécuritaire, l'enjeu étant d'apaiser les vitesses en entrée de ville, il paraît pertinent de laisser la priorité aux flux La Tour-de-Salvagny > Dardilly.

De plus, les préconisations en matière de visibilité des alternats sont basées sur les vitesses pratiquées par 85% des usagers (V85). Si dans le sens Dardilly > La Tour la visibilité est suffisamment dégagée (plus de 85 mètres en amont de l'écluse), cela n'est pas le cas dans le sens La Tour-de-Salvagny > Dardilly du fait du non respect de la limitation de vitesse à 50km/h et de la courbe que fait la chaussée en sortie de la commune de La Tour-de-Salvagny.

Ceci conduit à compléter l'aménagement envisagé avec un dispositif permettant de crédibiliser la limitation de vitesse à 50km/h et ainsi de modérer la vitesse des véhicules qui approchent l'écluse en courbe dans le sens La Tour-de-Salvagny > Dardilly.

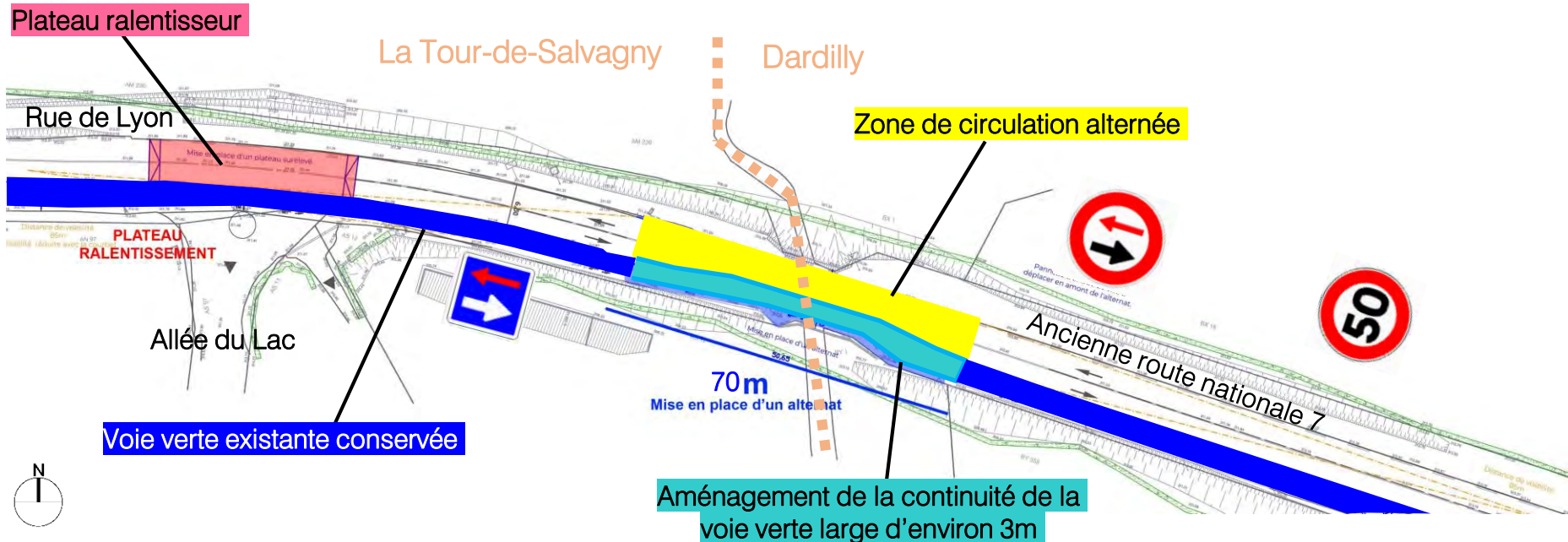
Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre définitif

Franchissement du ruisseau – Principe d'aménagement



Afin de sécuriser et élargir la voie verte existante au droit de l'ouvrage d'art (pont), il est envisagé :

- d'aménager une zone de circulation alternée qui permettrait d'élargir l'espace disponible pour la voie verte de 1m45 à 3m ainsi que d'apaiser la vitesse des véhicules. Cette circulation alternée laissera la priorité aux flux dans le sens La Tour-de-Salvagny > Dardilly
- de créer un plateau ralentisseur situé à la limite des deux communes afin d'éviter la prise de vitesse des véhicules en sortie et en entrée de commune, ainsi que d'assurer une meilleure visibilité de la nouvelle zone de circulation alternée.



Secteur 1 : Nord-ouest de Traine-cul – Périmètre définitif

Hameau de Montcourant à Dardilly



Au niveau du hameau de Montcourant, le projet prévoit :

- La création d'une vraie voie verte, qui est aujourd'hui seulement du marquage au sol, ce qui nécessite des adaptations au droit des entrées charretières des n°36 et 38 qui accéderont à leurs propriétés par l'ancienne RN7 ;
- La modification du revêtement stabilisé en place par un matériaux de type enrobé afin d'assurer une continuité de confort pour les usagers.

Alternat routier au droit du stationnement d'une longueur d'environ 60m

Offre de stationnement restituée en intégralité mais déplacée au milieu de la séquence

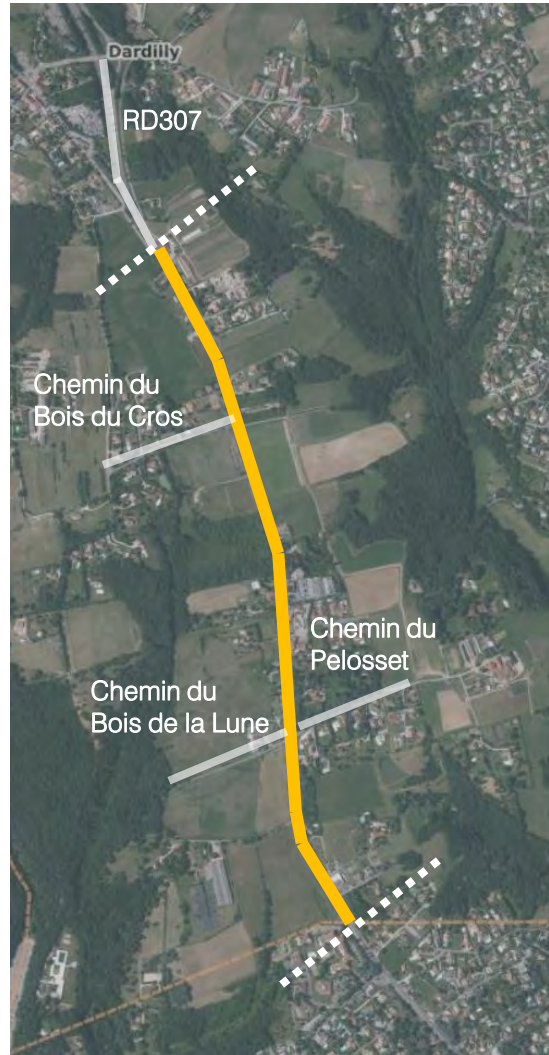
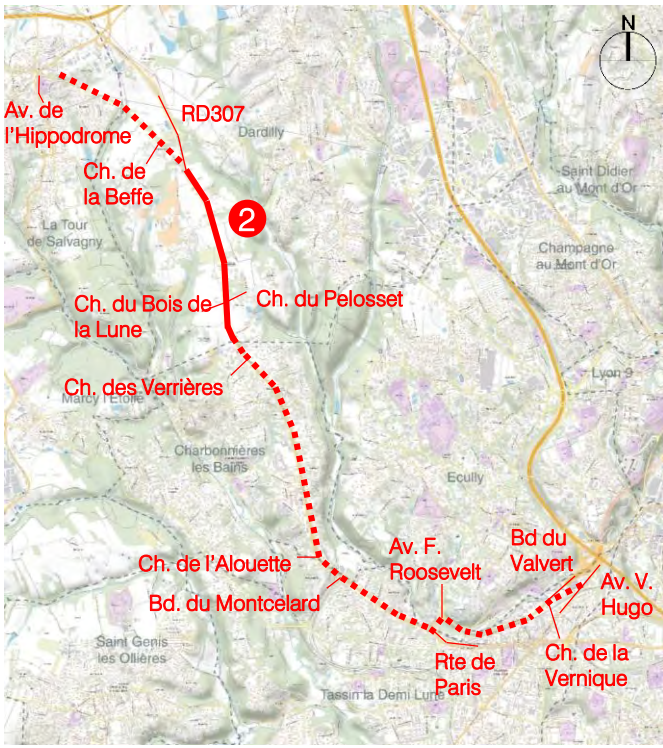
Aménagement de la continuité de la voie verte large d'environ 3m


Création d'un accès direct à l'ancienne RN7 pour la desserte riveraine du n°38 (principe déjà existant pour le n°36)



Voie verte existante en stabilisée objet de la modification de revêtement

Secteur 2 : la RD307 à Dardilly



 Création d'un aménagement modes actifs

Le secteur 2 se situe hors agglomération et est composé d'une voie limitée à 70km/h. C'est un secteur principalement entouré de champs avec des constructions organisées principalement autour de 2 hameaux : l'un au niveau du chemin du bois de Cros et l'autre au niveau du chemin du bois de la Lune. La voirie possède un gabarit très variable en section courante selon les portions : une voie dans les deux sens de circulation, deux voies dans un sens et une voie dans l'autre ou encore deux voies de circulation dans chaque sens.

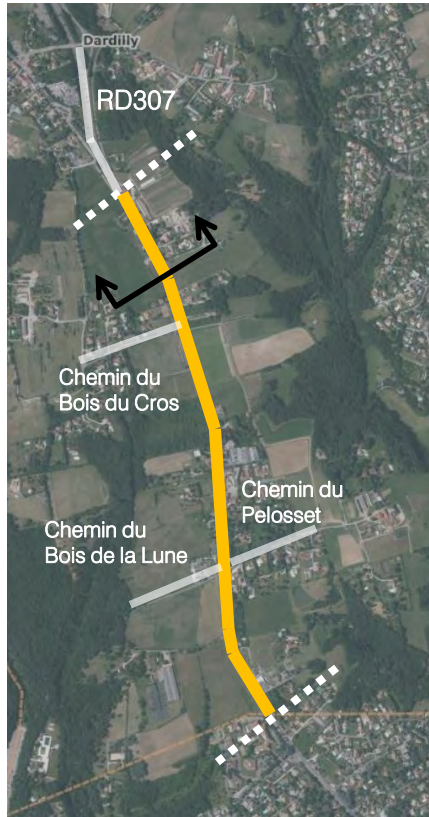
Ce secteur est situé hors agglomération, au sein d'un tissu bâti discontinu avec un espace public dépourvu de trottoir et des flux piétons et cycles limités. C'est pourquoi un aménagement en voie verte (espace mixte piéton / vélo séparé de la chaussée) est apparu pertinent pour ce secteur.



Les trafics ne justifient pas le maintien d'une voirie à plus de 2x1 voie en section courante. Aussi, sur l'ensemble de cette section de la RD307 la voirie est réduite à 2x1 voie. En carrefour des voies de tourne à gauche sont conservées.

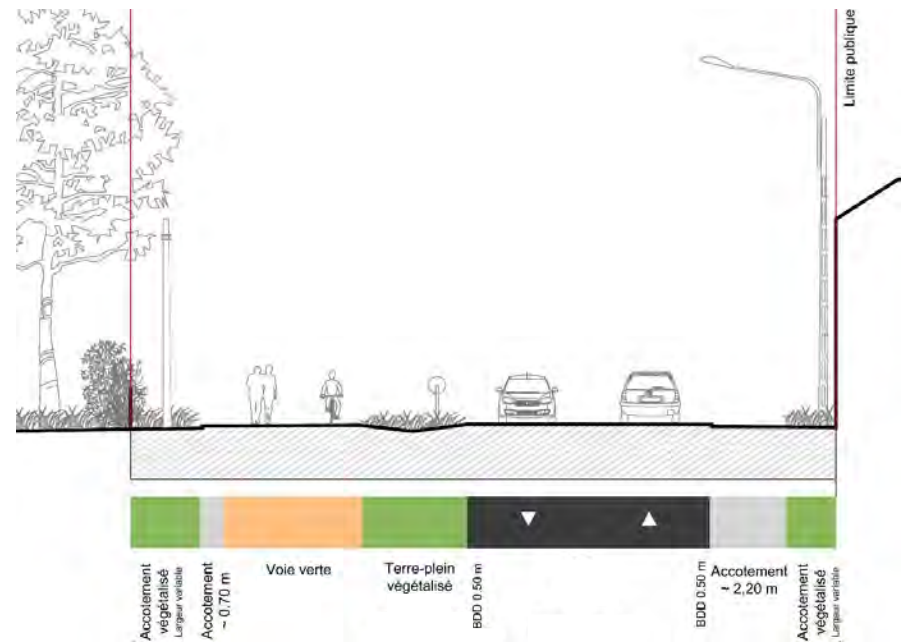
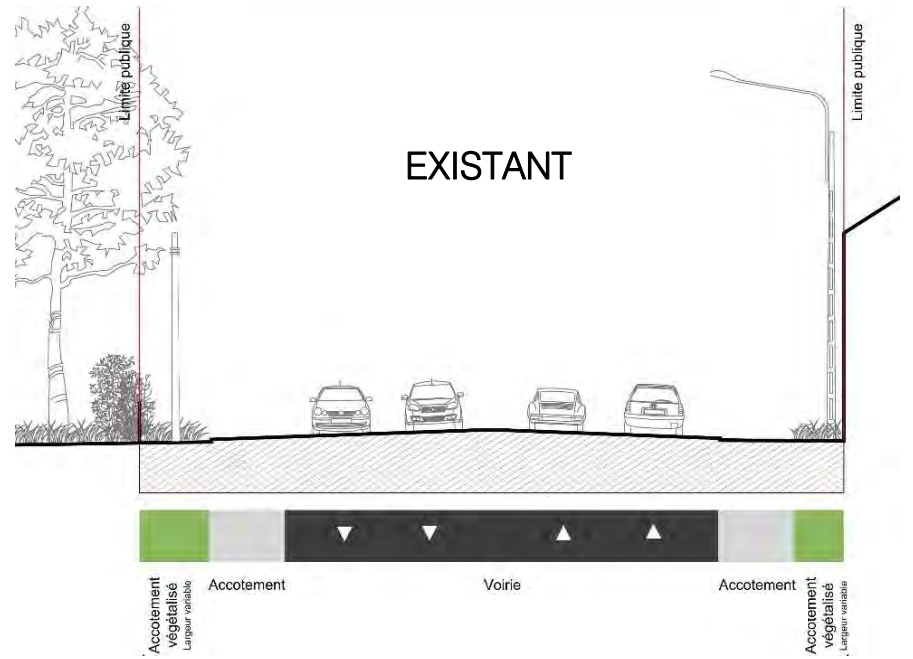
Secteur 2 : la RD307 à Dardilly

Principales généraux d'insertion de la voie verte

- Implantation d'une voie verte en rive ouest, *gabarit entre 3,00m et 4,00m*
- Sécurisation de la voie verte par un terre-plein végétalisé, conforme aux recommandation du CEREMA, *gabarit entre 1,65m et 3,00m*



 Création d'un aménagement modes actifs
 Localisation et orientation des coupes

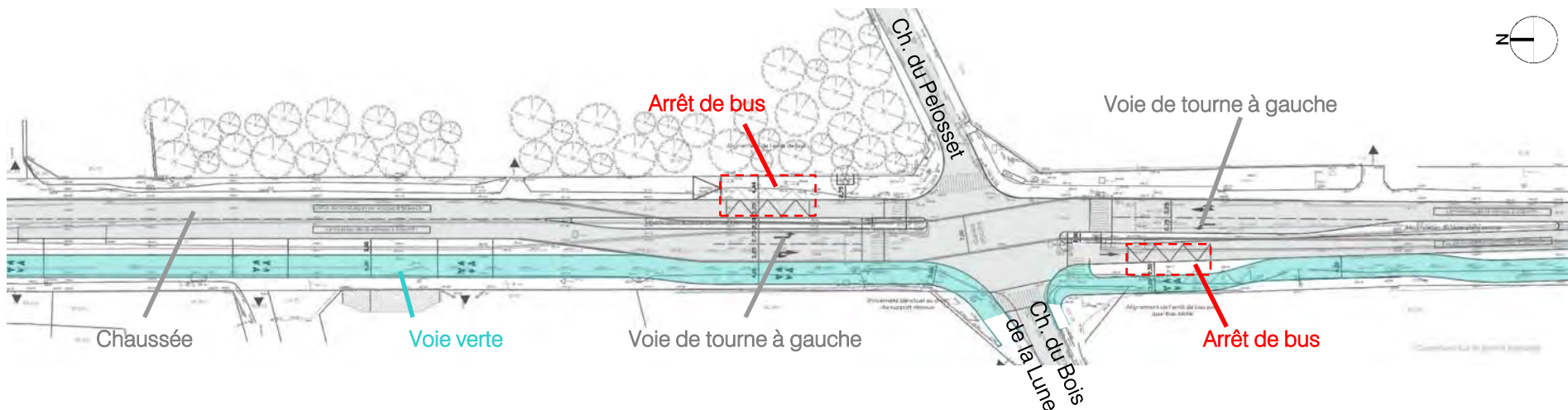


Secteur 2 : la RD307 à Dardilly

Exemple de traitement en zone bâtie : hameau autour du chemin du Bois de la Lune

Principales évolutions par rapport à l'existant

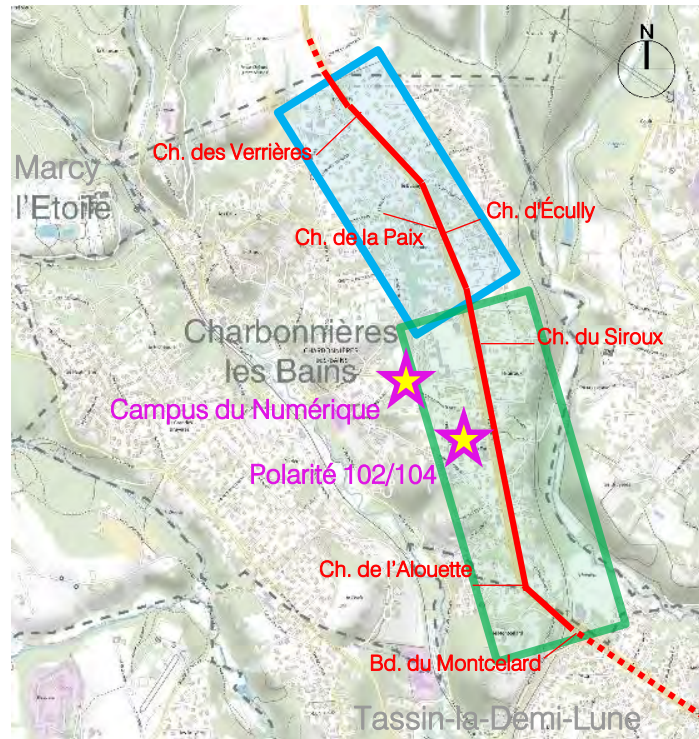
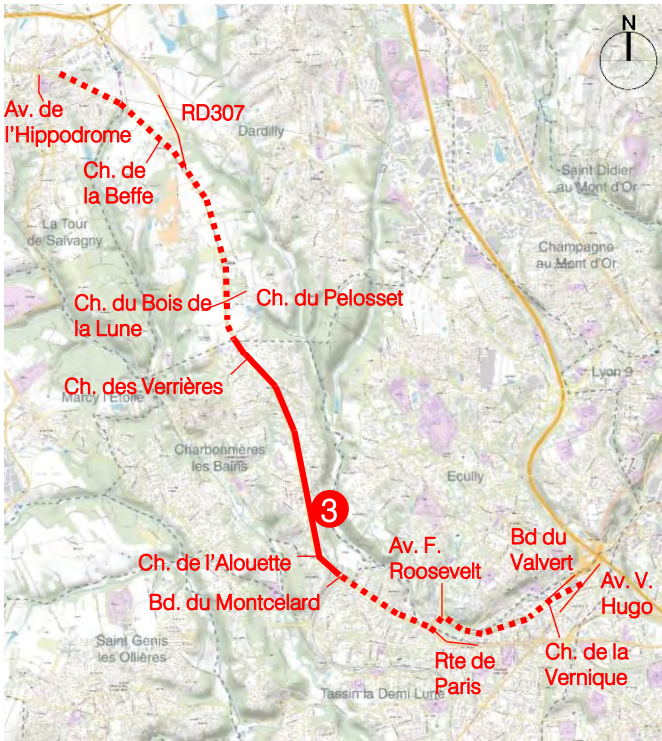
- Inversion d'une voie verte continue en rive ouest de 3m50 à 4m de largeur
- La voie verte est séparée de la chaussée sauf dans les zones les plus contraintes
- Réduction de la vitesse à 50 km/h spécifiquement sur ce hameau sur une longueur d'environ 320m linéaires incluant le carrefour et les deux arrêts de bus
- Alignement des arrêts de bus (arrêt du bus sur la chaussée) en cohérence avec les règles applicables à 50km/h



La position précise des deux arrêts de bus sera approfondie dans la suite des études avec la commune de Dardilly ainsi qu'avec le Sytral.

Secteur 3 : Opération Individualisée de la route de Paris à Charbonnières

Phasage de l'opération



Portion chemin du Siroux /
chemin des Verrières

Court terme : 2021-2026

Adaptation des carrefours principaux et aménagements légers permettant d'assurer la continuité des usages : itinéraires cyclables, circulations, accès riverains.

Long terme : un prochain mandat, après 2026

Réaménagement complet de façade à façade

Portion giratoire C. Nithard /
chemin du Siroux

Court terme : 2021-2026

Réaménagement complet de façade à façade

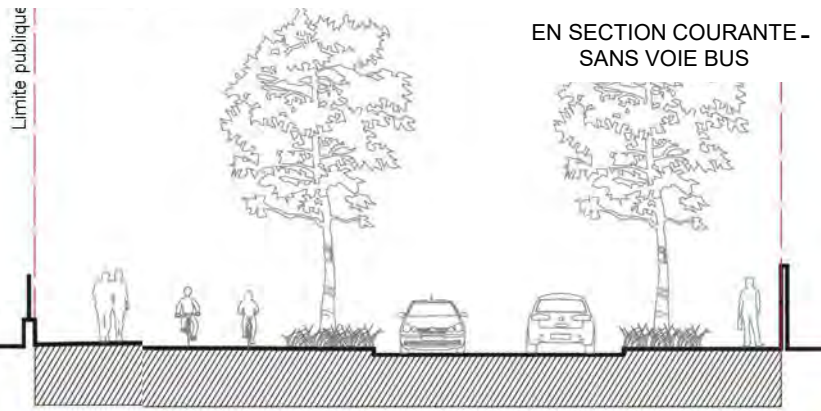
Le secteur 3 situé sur la commune de Charbonnières-les-Bains fait l'objet d'une opération individualisée non comprise dans cette présente concertation. En effet, c'est un secteur qui possède des enjeux plus larges que la voie lyonnaise 8, notamment au regard des renouvellements urbains récents (102/104) et en cours comme le Campus du Numérique. C'est pourquoi la commune de Charbonnières a souhaité travailler avec la Métropole sur une requalification intégrale de l'emprise publique qu'elle accompagnera d'une dissimulation de l'ensemble des réseaux aériens et d'un renouvellement de l'ensemble de l'éclairage public.

Les enjeux spécifiques, et donc le traitement via une opération à part entière, ont conduit à la tenue d'une concertation dédiée en septembre 2021. C'est pourquoi les principes d'aménagements sont rappelés ici uniquement pour information, et ne relève pas de la présente concertation.

Secteur 3 : Opération individualisée de la route de Paris à Charbonnières

Profils types du projet

Principes d'organisation spatiale

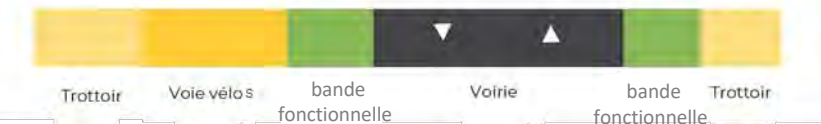


Piétons et cyclistes :

- Voie Lyonnaise 8 : 4m le long d'une bande plantée, et 4,30m le long d'une voirie y compris le séparateur ;
- Trottoir : minimum 2m le long d'une bande plantée ou de la piste cyclable et 2,20m minimum le long d'une voirie ;

Voirie :

- Largeur courante des voies : entre 3m et 3,25m en section droite ;
- Restitution du stationnement : à l'horizon 2026, environ 30 places sont restituées sur la portion Nithard / Siroux, et aucune sur la portion Siroux / Verrières. En phase long terme (post 2026) des places sont restituées sur la portion Siroux / Verrières ce qui amène le bilan global de stationnement à une cinquantaine de places.



A L'APPROCHE D'UN CARREFOUR AVEC UNE VOIE BUS



Bandes fonctionnelles :

- Largeur courante entre 2m et 2,5m et réduction si besoin à 1,5m ;
- Support de différentes fonctions : refuges piétons, quais voyageurs des arrêts de bus, implantation d'équipements techniques (mats des feux tricolore et de l'éclairage, poteaux incendie, etc.), noue végétalisée pour la gestion des eaux pluviales, arbres, et stationnements en rive Est uniquement

- Dans les zones contraintes en termes d'espaces :

- Priorité donnée aux piétons avec maintien de trottoirs de mini. 2m de largeur ;
- Ajustement des bandes fonctionnelles et de la L8: réduction puis suppression d'une ou des deux bandes plantées, puis si besoin réduction du gabarit de la L8.

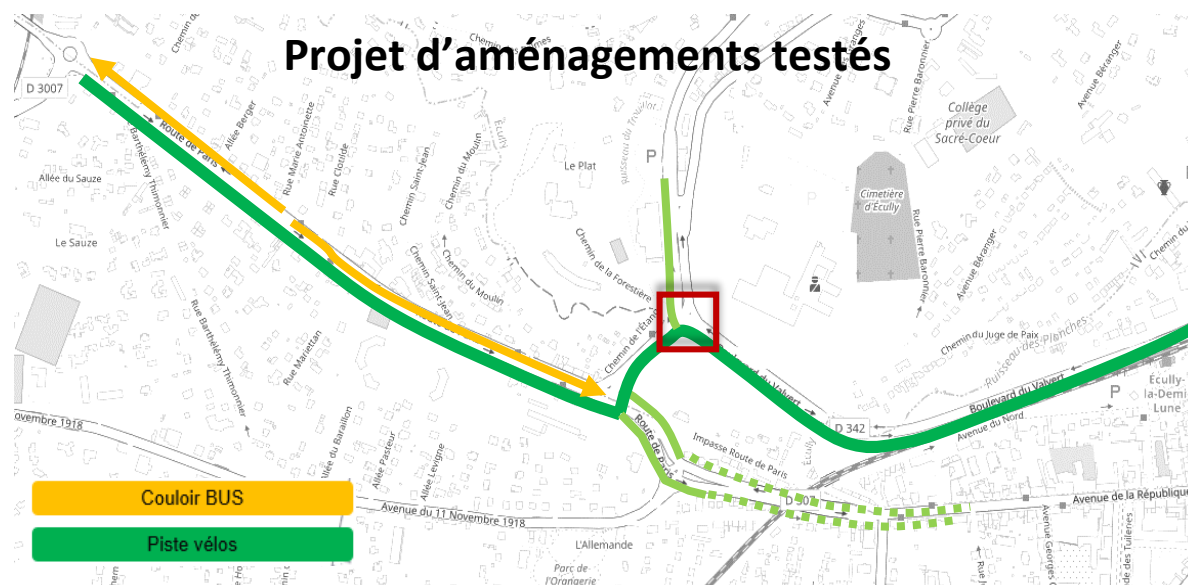
Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Objet et périmètre de la simulation dynamique réalisée

Dans le cadre de la mise en place des Voies Lyonnaises notamment de la ligne 8 Nord, les aménagements piétons, cyclables, transports en commun et automobiles se trouvent significativement modifiés. Aussi, au vu de la complexité du double carrefour Bd Valvert / Av Roosevelt / Rte de Paris, une simulation dynamique de trafic est apparue nécessaire afin d'avoir une vision précise des futures conditions de circulation sur le carrefour mais aussi sur le périmètre d'étude.

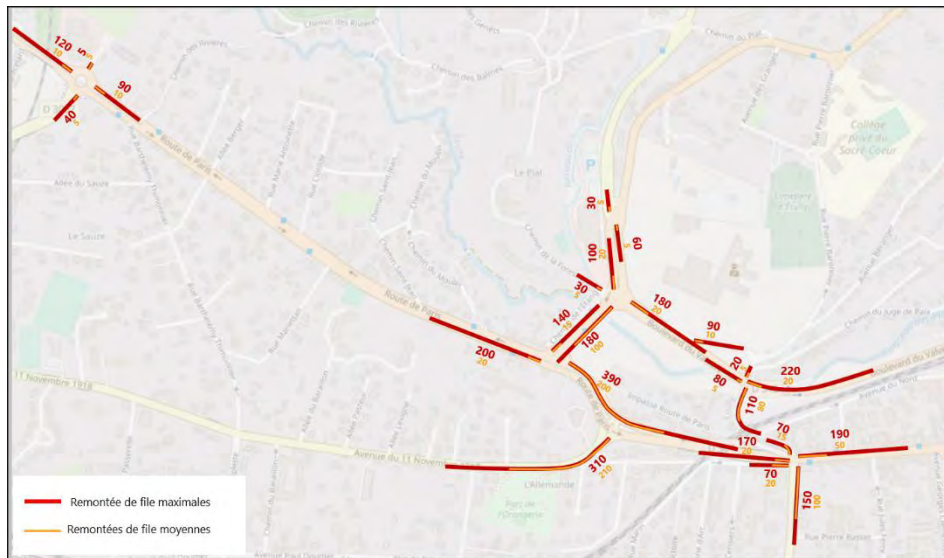
La simulation est un outil permettant de représenter l'écoulement des flux routiers en situation actuelle sur les heures de pointe mais aussi de tester une situation projet. Dans le cadre de cette étude, les trafics 2030 ont été intégrés, ces derniers prenant en compte la croissance générale démographique mais aussi les impacts des projets urbains du secteur (campus numérique notamment). En parallèle, la modélisation a pris en compte les éléments suivants :

- Positionnement et insertion de la piste cyclable de la LVL 8 ;
- Optimisation des traversées modes actifs pour les piétons et les vélos ;
- Sécurisation et apaisement des carrefours, en tenant compte des conclusions d'une étude de sécurité réalisée en 2018 sur le carrefour Valvert / Roosevelt ;
- Limitation voire suppression des impacts sur les transports en commun ;
- Intégration de la stratégie liée aux tunnels du périphérique nord BPNL (enjeux sécurités).



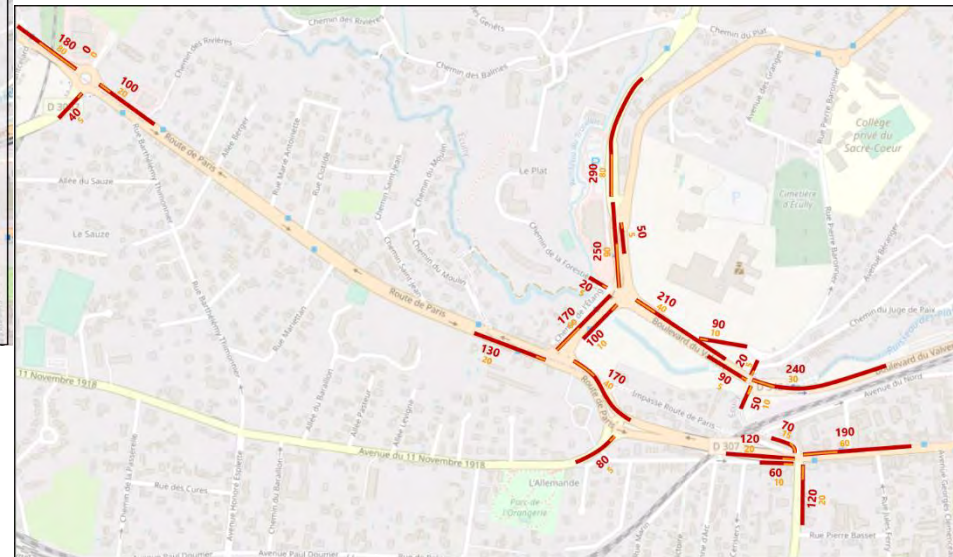
- Voie Lyonnaise 8
- Couloir bus sur Paris Ouest
- Sécurisation Valvert / Roosevelt

Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique



Situation actuelle – heure de pointe du matin

Situation actuelle – heure de pointe du Soir



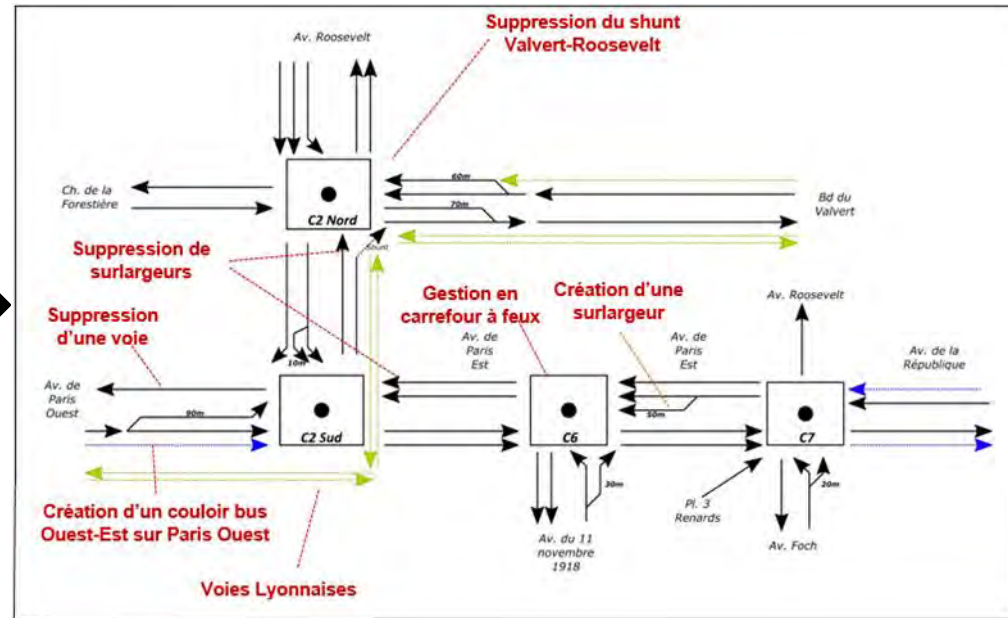
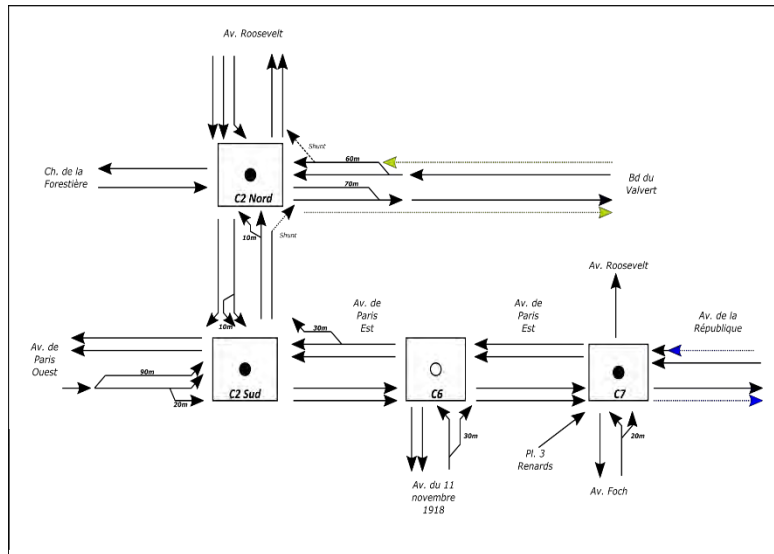
Sur les deux branches de la route de Paris, on constate des rétentions marquées avec dans le même temps, une concentration de flux dans le SAS situé entre la route de Paris et l'avenue Roosevelt.

Les micros-points s'expliquent par :

- La coordination entre feux
- Les comportements des usagers : changements de voies tardifs ou trop anticipés, respect de la signalisation ...
- La demande à écouler par rapport aux temps de vert accordés, phénomènes d'hyper-points
- Les effets de la circulations des transports en commun dans la circulation générale : arrêts, cisaillements ...

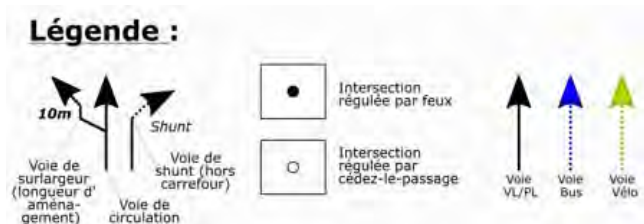
Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Présentation du scénario simulé



+

Adaptation des temps de vert
Travail sur les coordinations

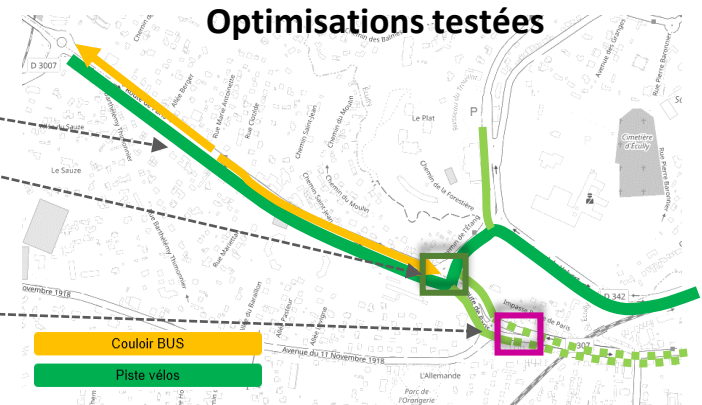


Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Bilan de la simulation

Enseignement des différents tests :

- **Aménagement du site propre bus sur Paris Ouest seul pertinent** + partage par sens au droit de A. Joffre
- Nécessité de **simplifier le plan de feu du carrefour Rte de Paris/Valvert** pour faciliter les circulations douces (LVL traversées en une fois...)
- Gestion du **carrefour 11 Nov 18/Paris Est par feu** permettant de proposer des aménagements piétons actuellement inexistants, d'optimiser son fonctionnement et de coordonner le secteur
- **Conservation des 4 voies sur le SAS**








Bilan du scénario projet

- **Amélioration de la prise en compte des circulations douces** sur le périmètre d'étude pour les piétons (franchissement des carrefours) et les vélos (aménagement VL8 + sécurisation de la traversée de l'Av. de Paris)
- **Évolution des temps de parcours contrastés pour les TC.** L'aménagement de site propre bus sur la route de Paris est favorable à la ligne 86. Les autres lignes sans aménagement souffrent malgré tout de la congestion routière future,
- **Congestion routière en augmentation par rapport à la situation actuelle mais amélioration par rapport à une situation future sans aménagements** (dit scénario fil de l'eau)

Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Bilan de la simulation

	Situation Actuelle 2021	Scénario Fil de l'Eau	Scénario Projet
Piétons 	Traversées complexes (C2 Sud), voire absente (C6)	Traversées complexes (C2 Sud), voire absente (C6)	Intersections sécurisées et simplifiées
Cycles Voies Lyonnaises 	NC	NC	Traversée C2 Sud sécurisée et confortable / reste de l'itinéraire en site propre Capacité de franchissement C2 Sud suffisante
Autres Cycles 	Peu d'aménagements actuels	Peu d'aménagements	Rabattement vers LVL8 assuré et sécurisé, hormis sur SE du périmètre d'étude (en attente projet connexe)
TC 	Vitesses commerciales dépendantes de la congestion routière	Temps bus pénalisés par la forte congestion routière	Temps bus optimisés mais qui restent supérieurs à ceux actuels
VP 	Secteur fortement congestionné en pointe Axe fortement routier	Renforcement des congestions Auto blocage des carrefours	Temps VP améliorés mais encore supérieurs à ceux actuels

Remarques :

- Bilan valable en heure de pointe du matin et du soir
- Soir : congestions plus fortes et conditions de circulations TC/VP plus difficiles, y compris en situation Projet

Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Zoom transports en commun



Solution retenue

Une voie de bus continue entre le giratoire Montcelard et le carrefour Paris/Valvert avec une affectation évolutive si besoin :

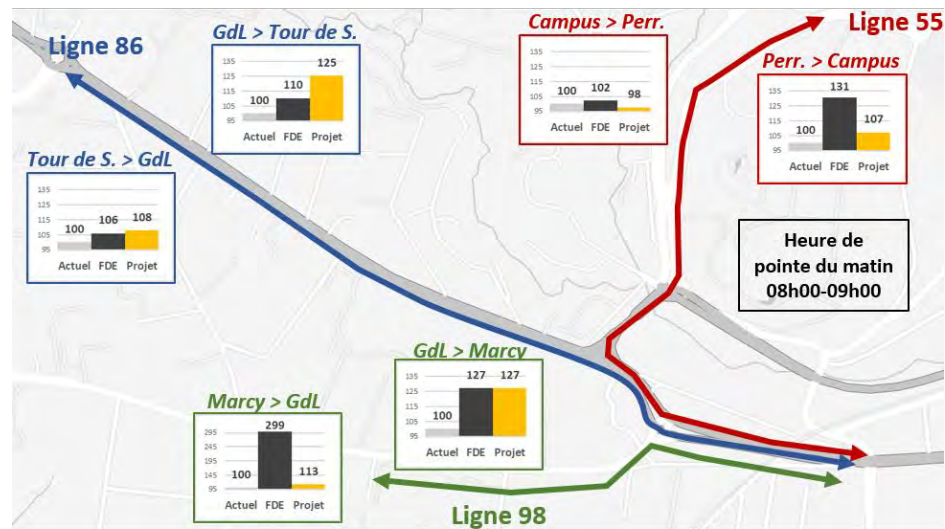
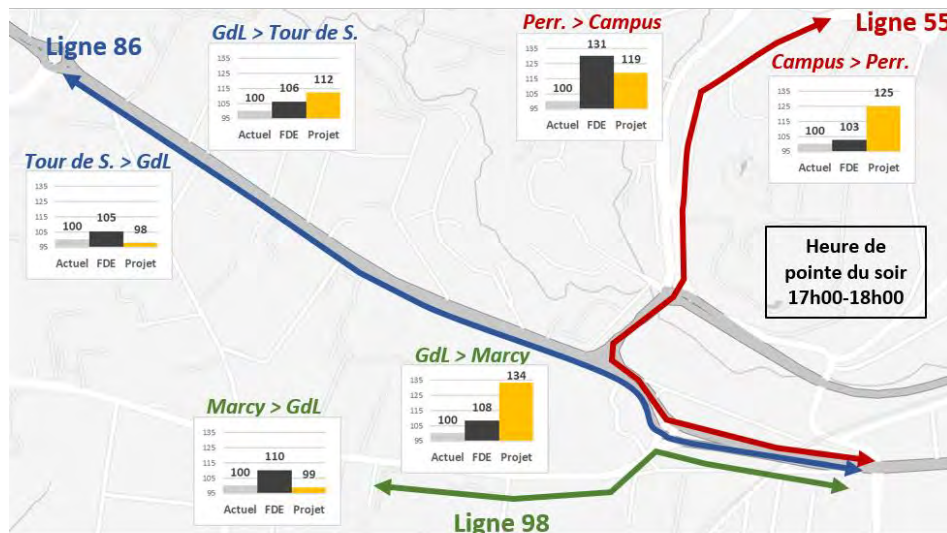
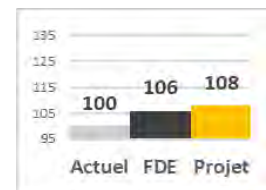
Sens S>N → Couloir bus à partir de l'avenue Maréchal Joffre jusqu'au rond-point Montcelard

Sens N>S → Couloir bus à partir de l'avenue Maréchal Joffre jusqu'au boulevard du Valvert

Temps de parcours transport en commun (Actuel / Fil de l'eau / Projet)

Clé de lecture :
évolution des temps de parcours par rapport à l'actuel (base 100)

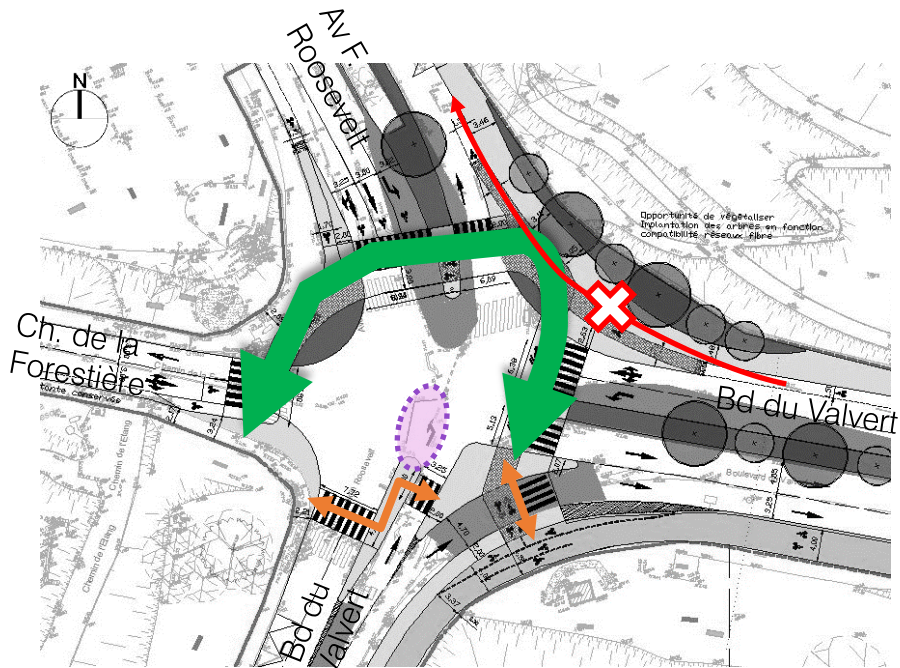
Situation actuelle = base 100



Secteurs 4 et 5 : conclusions de la simulation dynamique

Zoom modes actifs

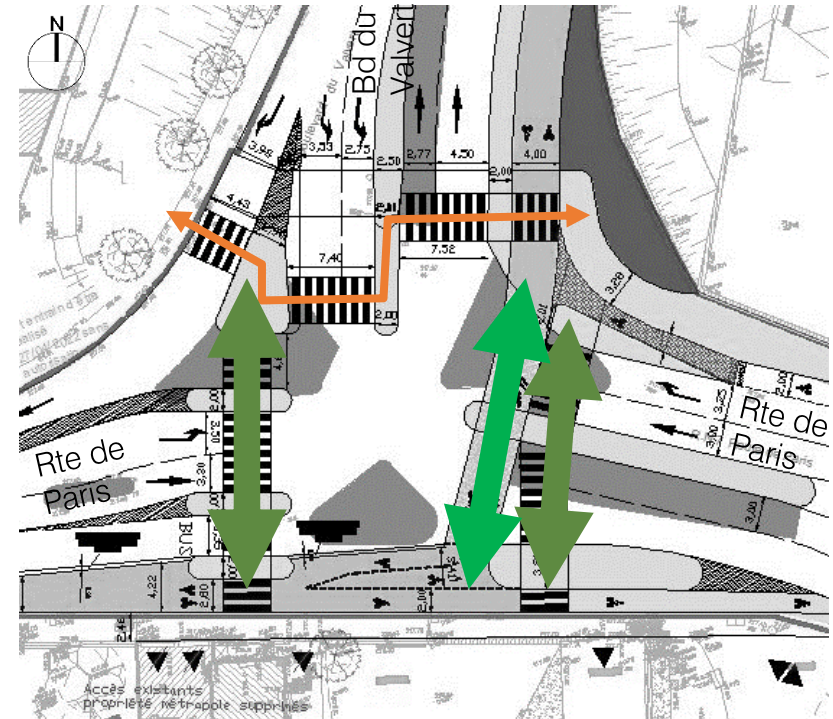
Roosevelt / Valvert



La nouvelle configuration apaise et sécurise le carrefour par :

- Une étude de sécurité réalisée en 2018 conduit à retenir : la suppression du shunt en tourne à droite de Valvert vers Roosevelt et l'apaisement du Tourne à gauche au sein du carrefour ;
- La gestion des traversées piétonnes et vélos en un temps sauf sur le sas Valvert branche sud du carrefour Valvert / Roosevelt.

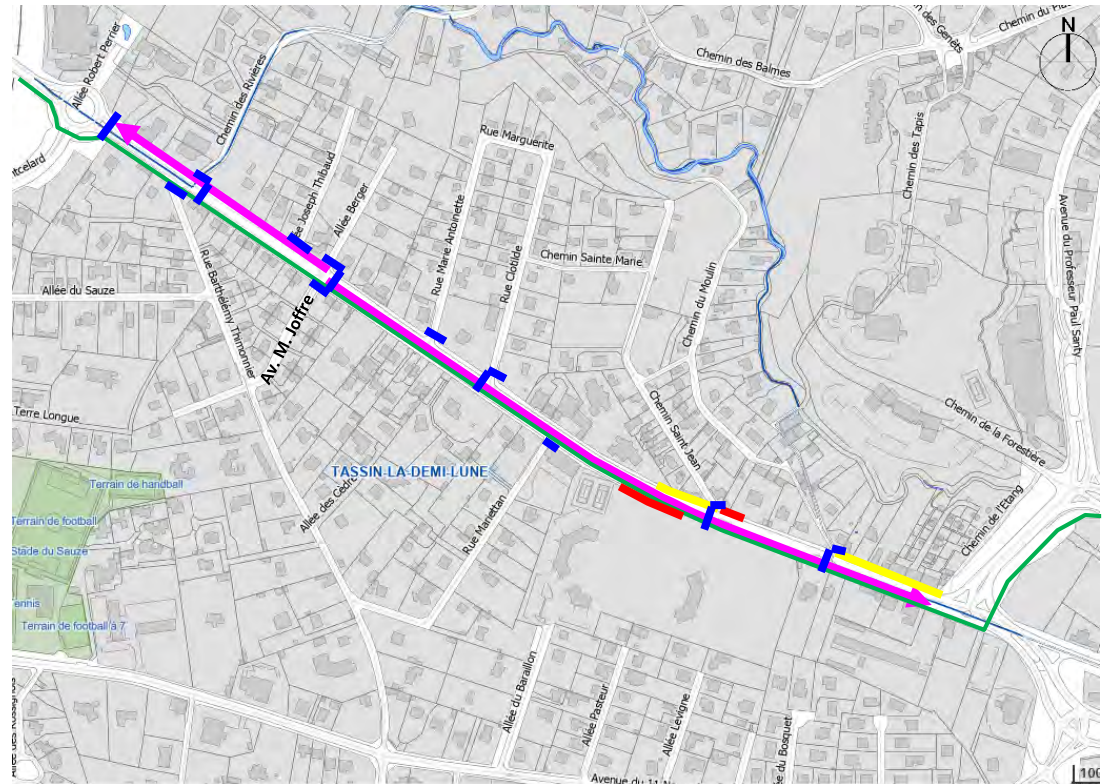
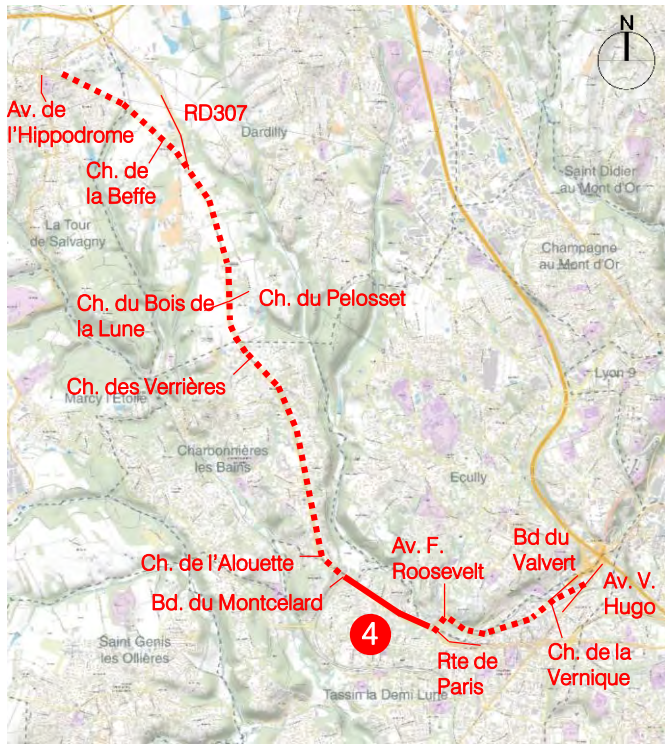
Paris / Valvert



La nouvelle configuration donne plus de place et moins d'attente aux modes actifs :

- Les traversées piétonnes sont plus lisibles avec possibilité de traverser en 1 temps (sauf sur le sas Valvert, traversée en 2 temps nécessaires) ;
- La voie Lyonnaise 8 reste largement capacitaire avec une traversée en 1 temps.

Secteur 4 : Route de Paris à Tassin



Le secteur 4 et les suivants sont situés en milieu urbain, dès lors comme pour le secteur 3 les aménagements cyclables doivent être séparés des espaces piétons. De plus, au regard des niveaux de trafics le cadre national conduit à développer un aménagement cyclable en piste séparé physiquement de la chaussée.

Le diagnostic réalisé sur ce secteur a montré :

- la nécessité d'améliorer les cheminements piétons en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) : élargissement de trottoirs, mise aux normes de traversées
- la nécessité de créer des voies réservées aux bus, dont l'implantation a été déterminée grâce aux conclusions de la simulation dynamique de trafic.

Légende

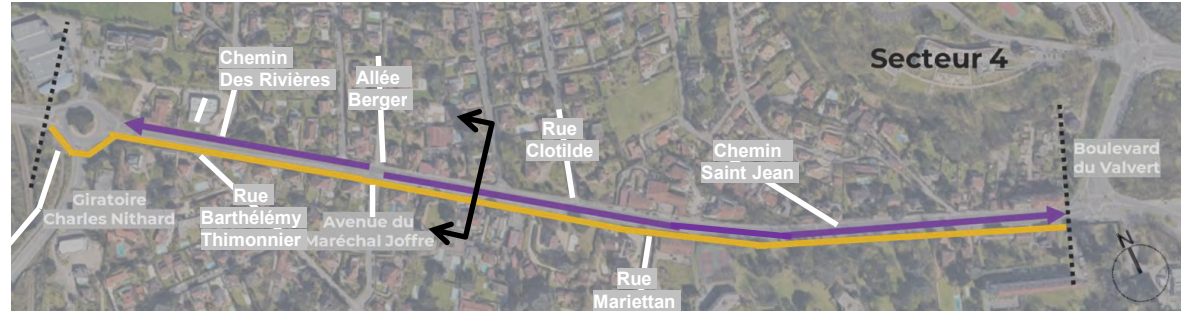
- Voie lyonnaise 8 nord
- Voie réservée aux bus
- Enjeux d'élargissement du trottoir
- Traversées piétonnes mise en conformité PMR
- Enjeux d'adaptation des réseaux par les opérateurs concernés




Secteur 4 : Route de Paris à Tassin

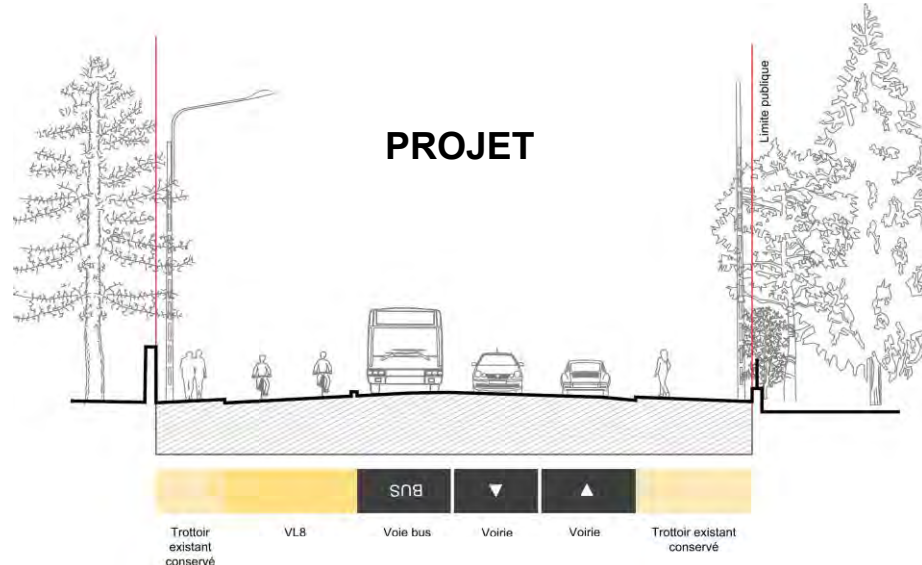
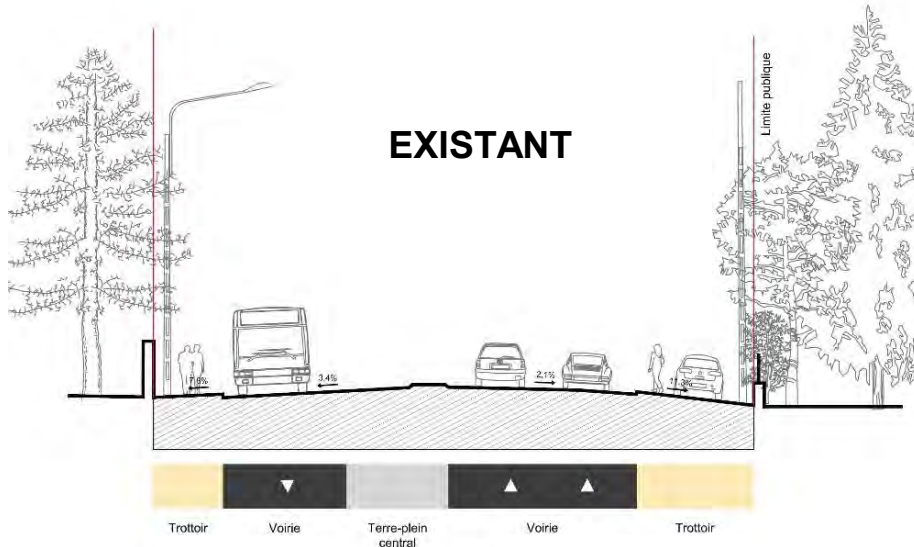
Insertion de la voie lyonnaise

Principales évolutions par rapport à l'existant

- Insertion d'un aménagement cyclable en bidirectionnel à l'Ouest, *gabarit entre 2,80m et 4m30 hors pincements (mini 2,50m au droit des passages piétons, et 2,85 à 3m au droit des arrêts de bus)*
- Insertion d'une voie bus sur l'ensemble du secteur (*en sens E>O de l'avenue du Maréchal Joffre au giratoire Charles Nithard, en sens O>E de l'avenue du maréchal Joffre au bd du Valvert*)
- Suppression du terre-plein central pour optimisation du gabarit de la chaussée
- Mise en accessibilité et amélioration du confort des espaces piétons actuels : trottoirs élargis à 1,40m minimum voire 2,00m lorsque cela est possible



-  Création d'un aménagement modes actifs
-  Insertion de voies bus
-  Localisation et orientation des coupes



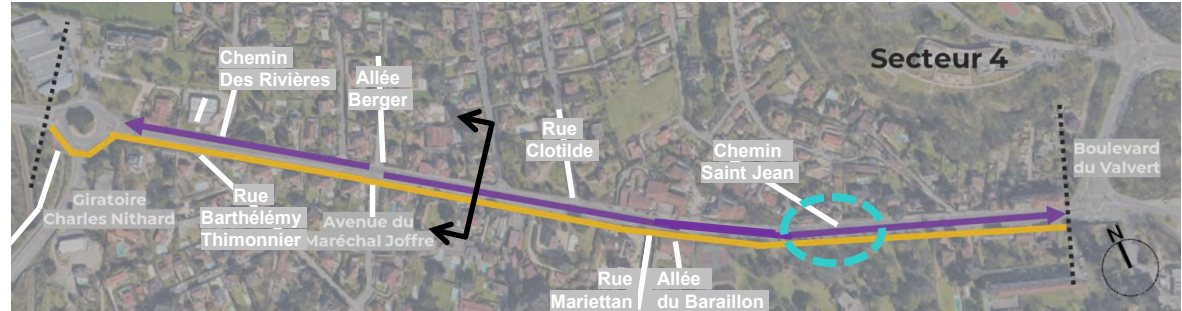
Secteur 4 : Route de Paris à Tassin

Amélioration de l'accessibilité et du confort piéton

Mariettan / Saint-Jean - rive Sud-Ouest

Amélioration des cheminements piétons entre la rue Mariettan et le Chemin de Saint-Jean en rive Sud-Ouest : élargissement du trottoir existant de 1,40m à 1,95m pour une meilleure accessibilité et un meilleur confort pour les piétons.

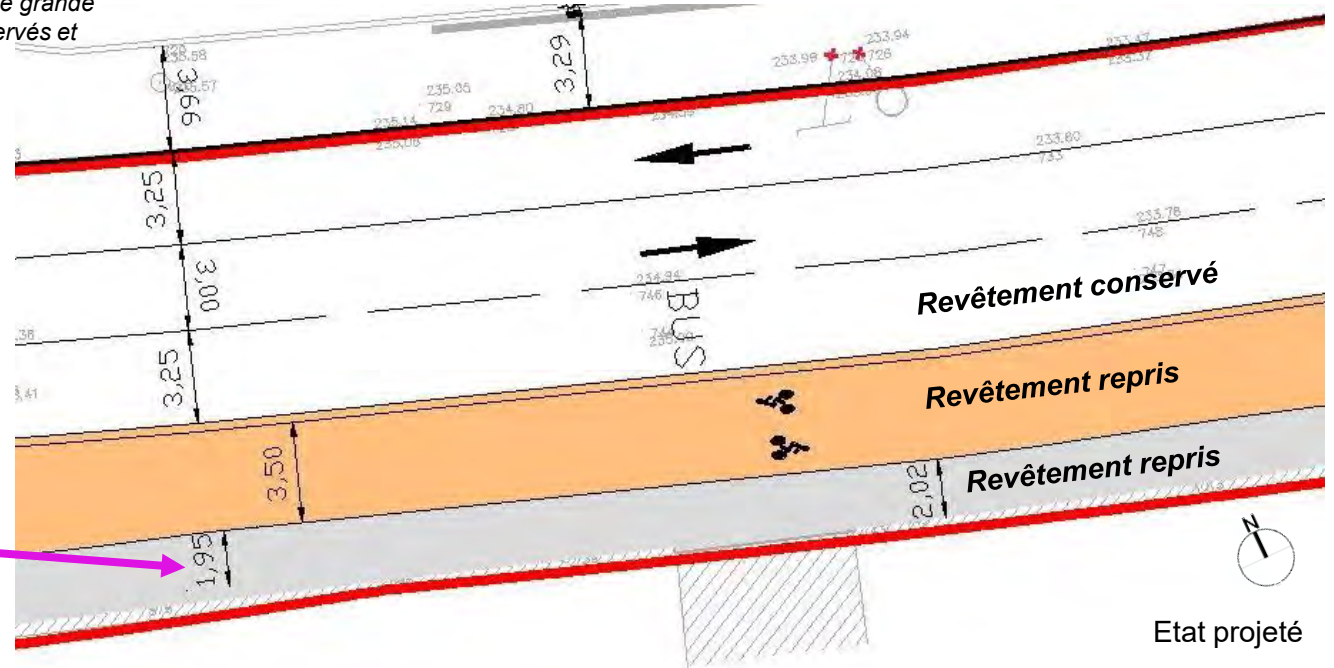
Sur le plan ci-contre, seules les reprises ou les créations de revêtements sont colorées. Une grande partie des revêtements existants sont conservés et représentés en blanc.



- Création d'un aménagement modes actifs
- Insertion de voies bus



Etat existant



Etat projeté

Secteur 4 : Route de Paris à Tassin

Amélioration de l'accessibilité et du confort piéton

Abords du chemin de Saint-Jean - rive Nord-Est

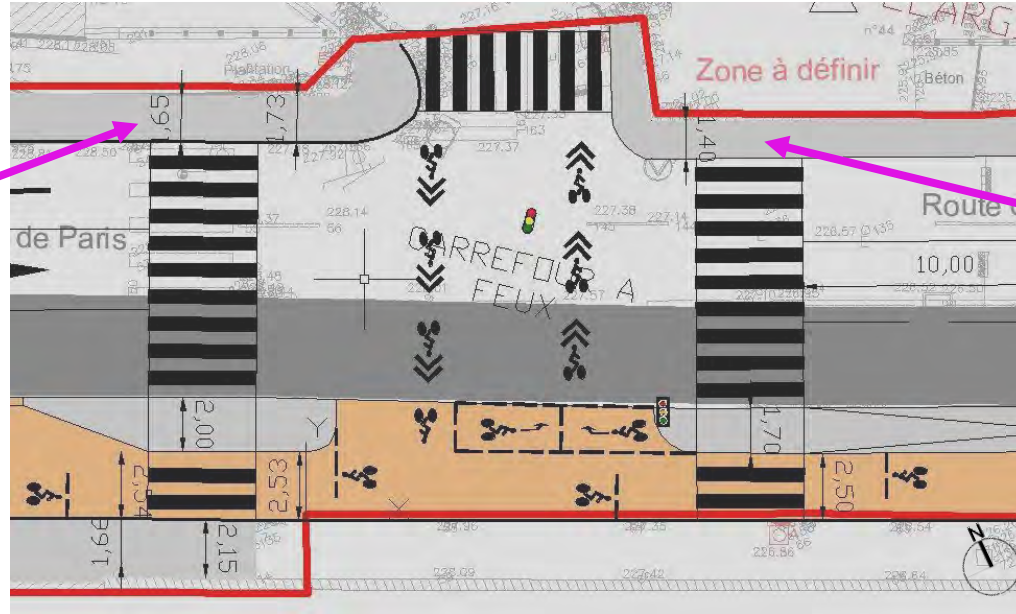
Les trottoirs existants sur la route de Paris de part et d'autre du chemin de Saint-Jean ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Aussi l'aménagement comprend :

- Les déplacements des émergences au Nord-Ouest pour libérer une emprise suffisante de trottoir (supérieure à 1m40) ;
- L'élargissement du trottoir au Sud-Est de pour une mise en conformité (1m40 à minima) et un meilleur confort piéton.



Etat existant



État projet – Mise en accessibilité du trottoir Est



Etat existant

Sur le plan ci-contre, seules les reprises ou les créations de revêtements sont colorées. Une grande partie des revêtements existants sont conservés et représentés en blanc.

Secteur 4 : Route de Paris à Tassin

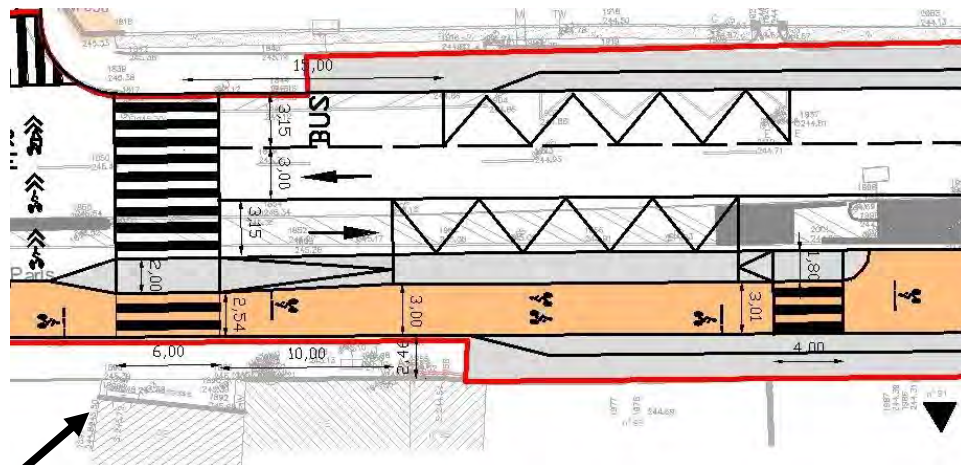
Amélioration de l'accessibilité et du confort piéton



Les arrêts de bus le nécessitant sont mis en conformité. Les quais sont allongés afin de pouvoir accueillir des bus articulés.

La largeur des quais voyageurs est située entre la chaussée véhicules et la piste cyclable et elle est comprise entre 1,70m et 2,00m.

L'implantation des quais induit un pincement de la piste cyclable, entre 2,54 et 3,00m.

Sur le plan ci-contre, seules les reprises ou les créations de revêtements sont colorées. Une grande partie des revêtements existants sont conservés et représentés en blanc.



-  Arrêts de bus restitués à la même place
-  Arrêts de bus décalés

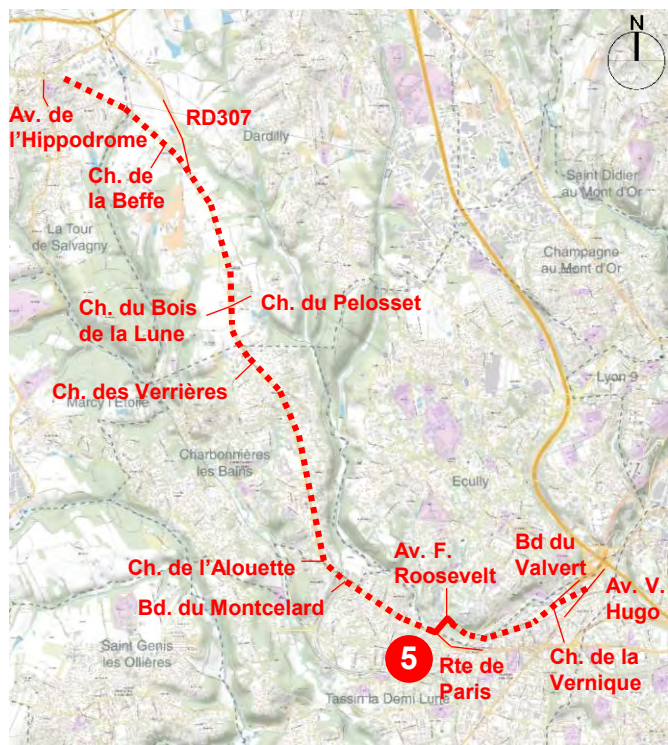


Secteur 4 : Route de Paris à Tassin



Illustration de l'insertion de la voie lyonnaise et des voies bus dédiées sur le secteur 4

Secteur 5 : Nœud Paris / Valvert / Roosevelt



— Création d'un aménagement cyclable

Sur ce secteur au-delà des aménagements en faveur des modes actifs cyclistes (insertion de la voie Lyonnaise) et piétons (marchabilité de l'espace public) dans un espace actuellement au vocabulaire routier, il s'agit de restructurer globalement le carrefour avec le chemin de la Forestière et l'avenue F. Roosevelt.

Concernant le raccordement avec l'avenue F. Roosevelt en direction de la rue Paul Santy le projet tient compte des études en cours d'un aménagement cyclable sur l'axe Santy / Roosevelt.

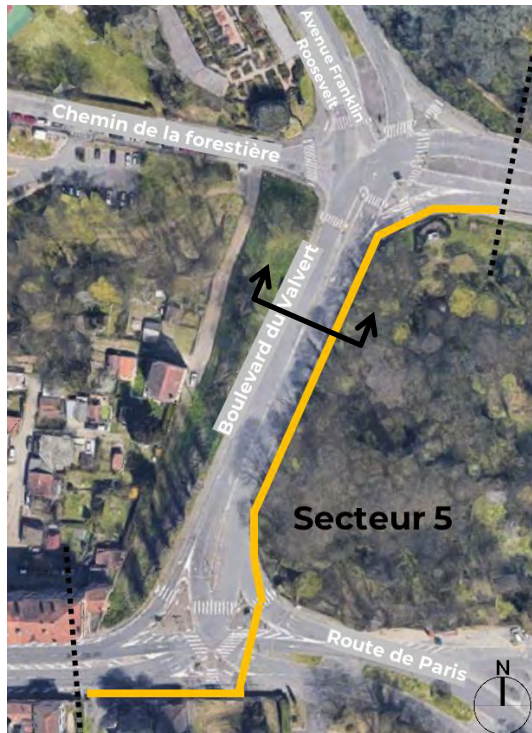
Secteur 5 : Nœud Paris / Valvert / Roosevelt

Principales évolutions par rapport à l'existant

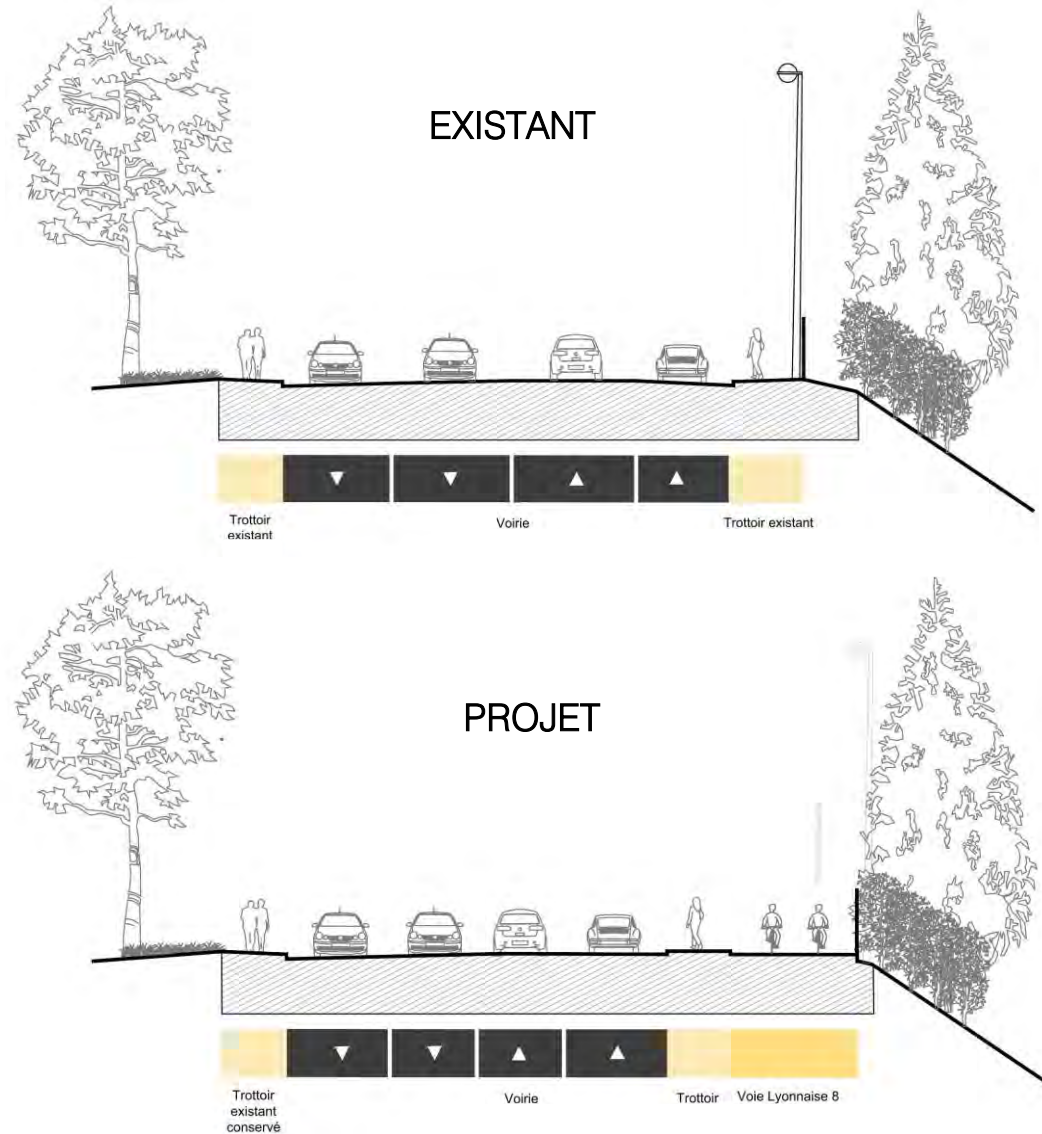
- Création d'un aménagement cycles dédié en rive Est, gabarit entre 3,00m et 4,50m, hors pincements : mini 2,80m au droit des passages piétons
- Amélioration du confort des piétons au sein des carrefours et sécurisation

En option :

- Possibilités de végétalisation des carrefours Nord et Sud, qui restent à approfondir dans la suite des études



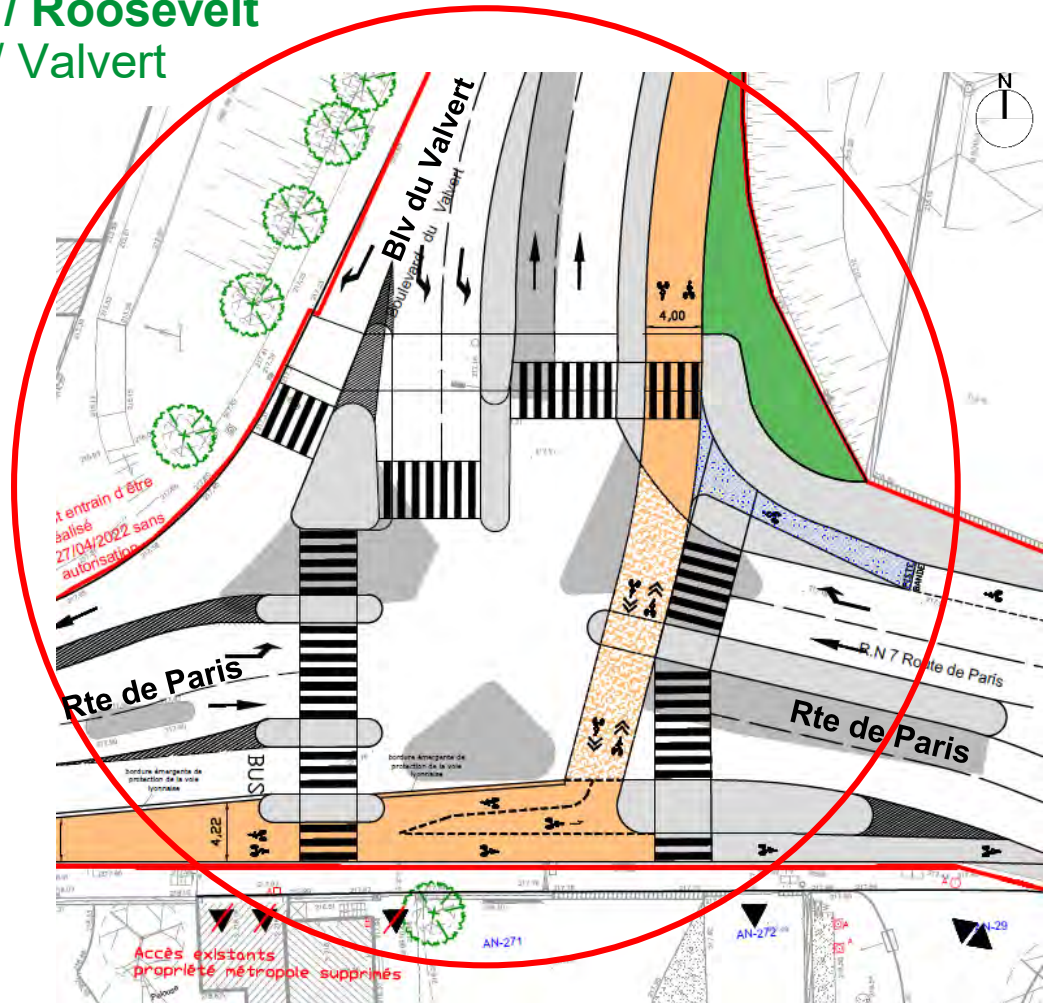
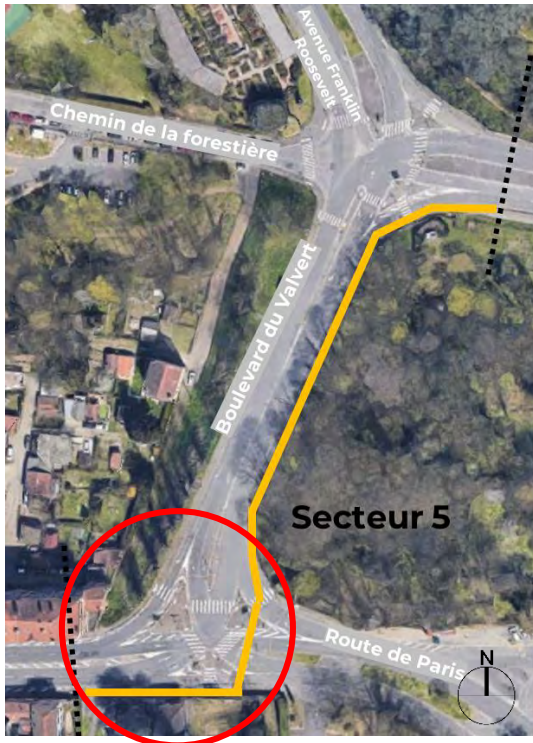
- Création d'un aménagement cyclable
- ↔ Localisation et orientation des coupes



Secteur 5 : Nœud Paris / Valvert / Roosevelt

Traitement du carrefour sud Paris / Valvert

Sur le plan ci-contre, seules les reprises ou les créations de revêtements sont colorées. Une grande partie des revêtements existants sont conservés et représentés en blanc.



Les différents aménagements du carrefour Sud permettent :

- Des traversées piétonnes plus lisibles,
- Une sécurisation des cyclistes : continuités cycles et amorce de maillage avec la suite de la Route de Paris en direction de l'Av de la République

En OPTION :

- Opportunités de végétaliser une petite partie de l'espace public



Faux indigo jaune - *Baptisia sphaerocarpa*



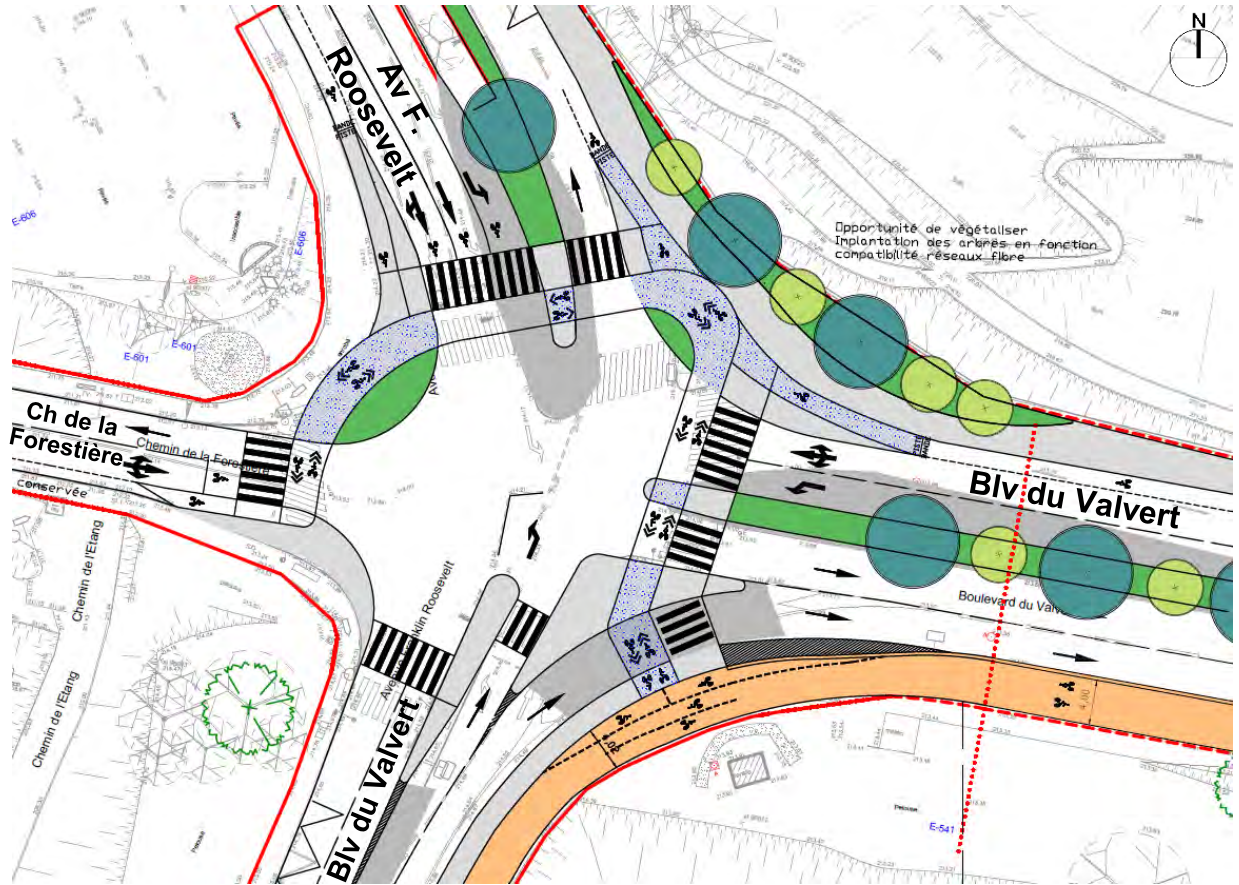
Pennisetum alopecuroides 'Herbstzauber'



Secteur 5 : Nœud Paris / Valvert / Roosevelt

Traitement du carrefour nord Valvert / Roosevelt

Sur le plan ci-contre, seules les reprises ou les créations de revêtements sont colorées. Une grande partie des revêtements existants sont conservés et représentés en blanc.



Les différents aménagements du carrefour Nord permettent :

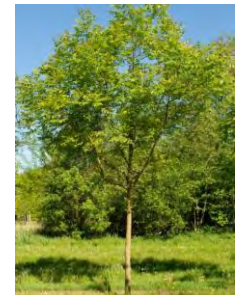
- Des traversées piétonnes plus lisibles,
- Une sécurisation des cyclistes : continuités cycles sur le modèle du carrefour à la Hollandaise, et maillage avec les aménagements Santy / Roosevelt
- Une relocalisation de l'arrêt de bus

En OPTION :

- Opportunités de végétaliser une partie de l'espace public

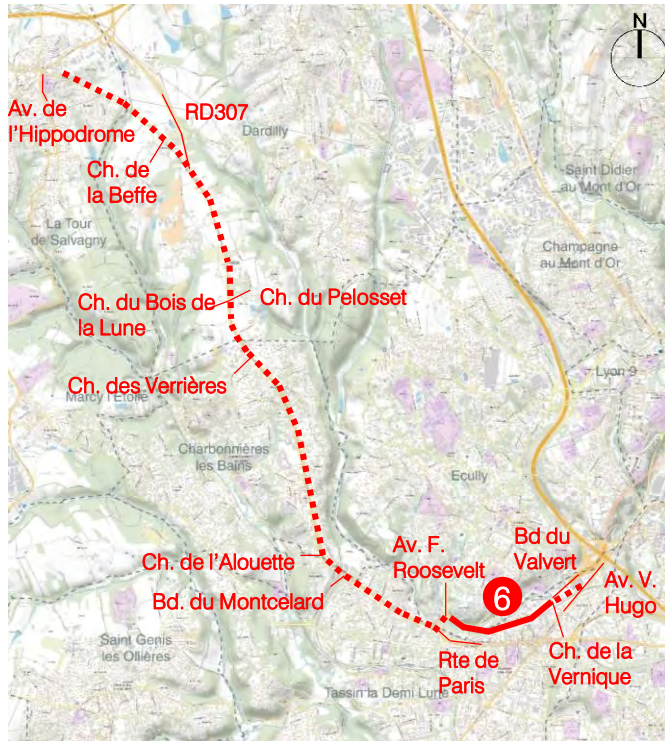





Erable champêtre – Acer campestre



Savonnier – Koelreuteria paniculata

Secteur 6 : Boulevard du Valvert



-  Modification d'un aménagement cyclable existant
-  Voie ferrée
-  Gare ferroviaire

Principales évolutions par rapport à l'existant

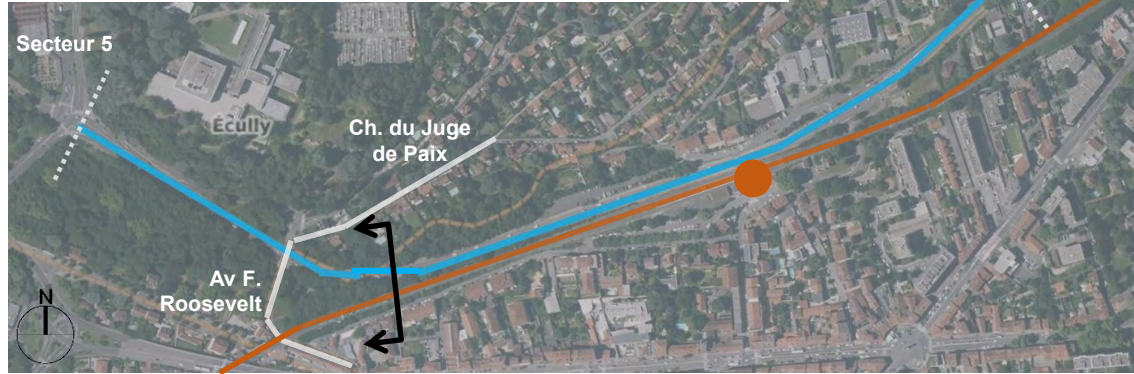
- Amélioration et élargissement de la piste cyclable existante en rive sud, de 3,35m au point le plus contraint à 4m en section courante hors pincements : mini 2,50m au droit des passages piétons
- Mise en accessibilité et amélioration du confort des piétons au sein des carrefours

En OPTION, entre la gare ferroviaire et l'avenue Franklin Roosevelt :

- Transformation en voie verte de la piste cyclable située en rive nord pour offrir un itinéraire piéton sur cette portion du boulevard du Valvert tout en maintenant une possibilité d'usage cyclable

Secteur 6 : Boulevard du Valvert

- █ Modification d'un aménagement cyclable existant
- █ Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- ↑ ↗ ↘ ↑ Localisation et orientation des coupes



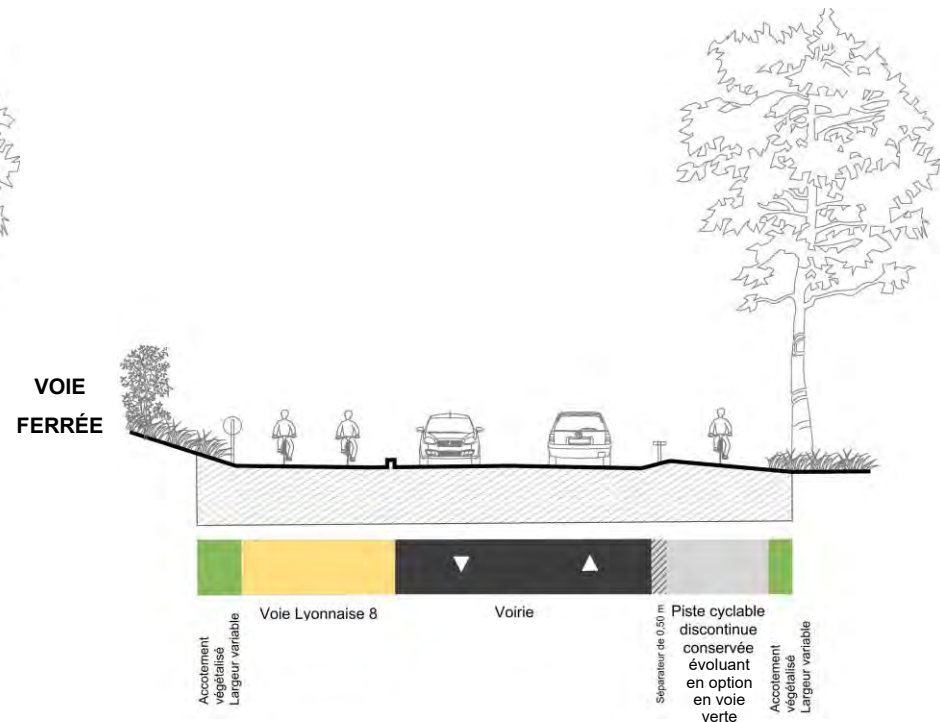
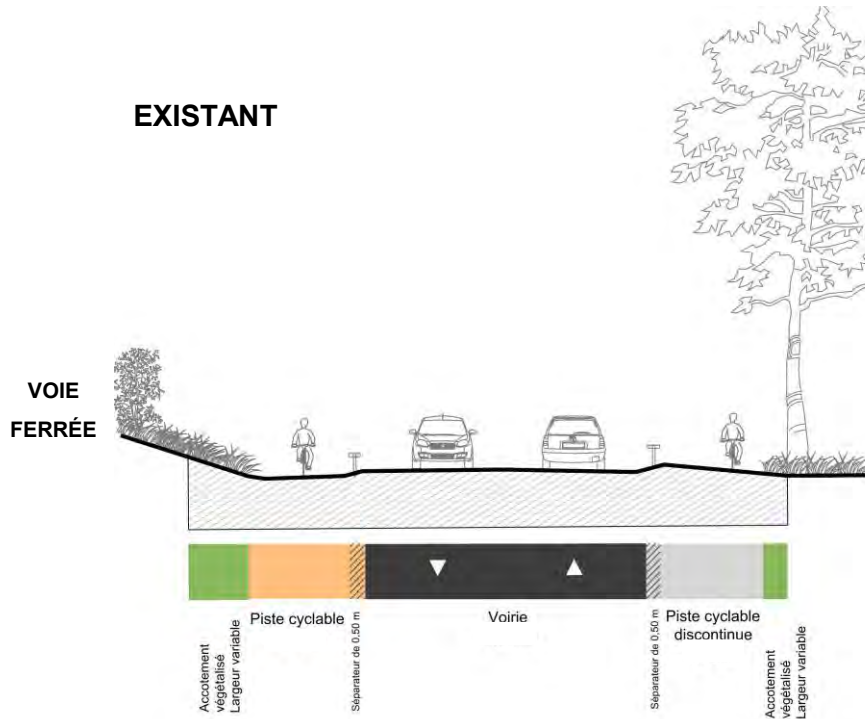
Principales évolutions par rapport à l'existant

- Amélioration et élargissement de la piste cyclable existante, gabarit entre 3,35m au droit des palplanches existantes et 3,90m hors pincements : mini 2,50m au droit des passages piétons
- Mise en accessibilité et amélioration du confort des piétons au sein des carrefours

En OPTION, entre la gare ferroviaire et l'avenue Franklin Roosevelt :

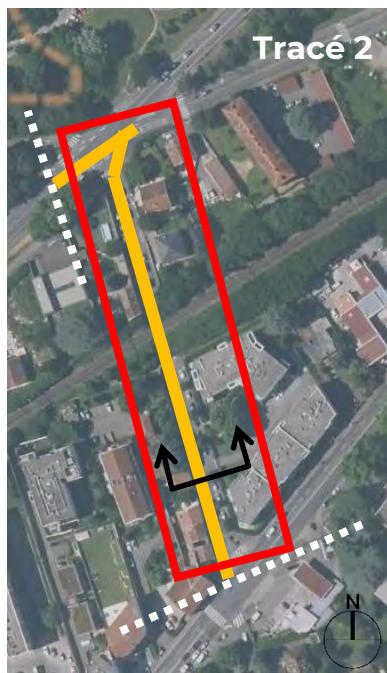
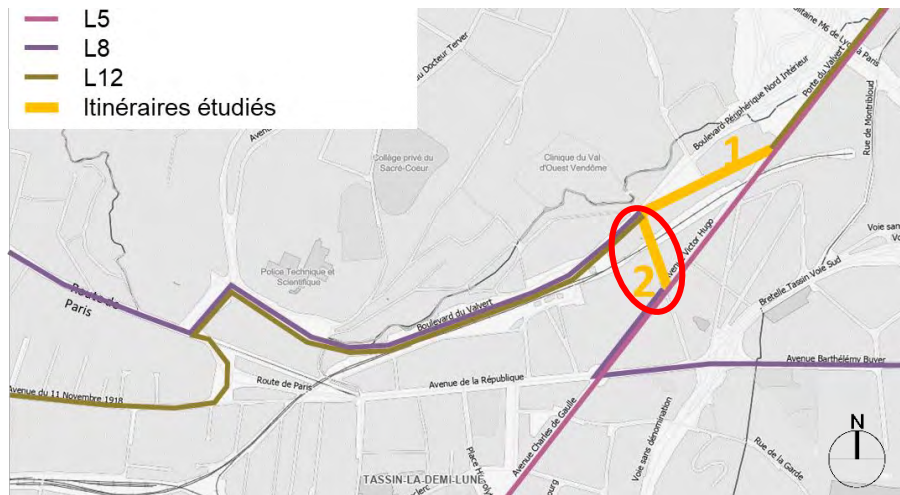
- Transformation en voie verte de la piste cyclable située en rive nord pour offrir un itinéraire piéton sur cette portion du boulevard du Valvert tout en maintenant une possibilité d'usage cyclable

EXISTANT



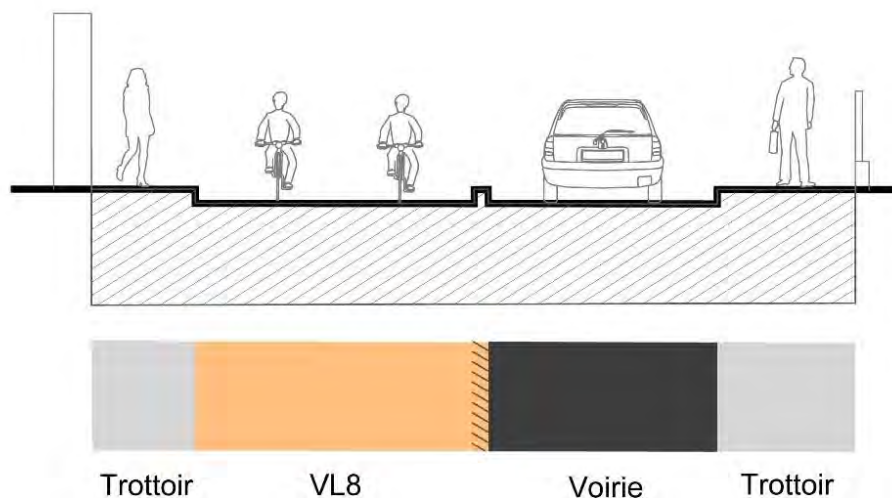
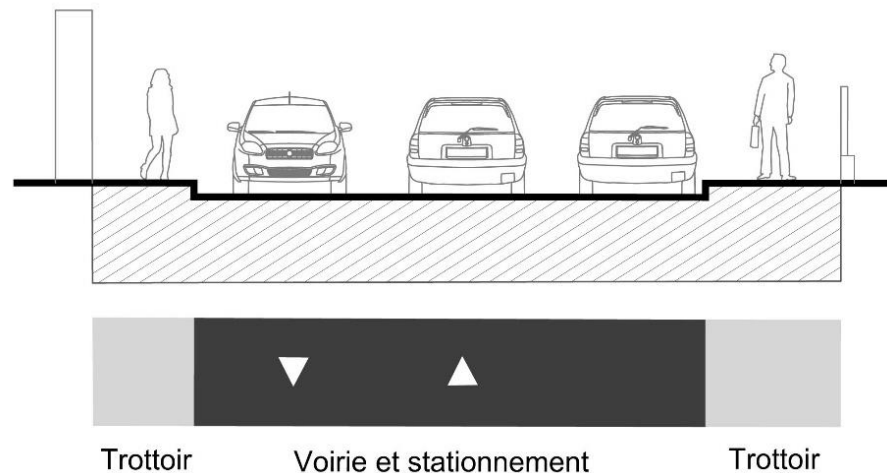
Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios étudiés et abandonnés



Situation des coupes

Tracé 2 abandonné : EXISTANT



Tracé 2 abandonné : PROJET

- Insertion d'une piste cyclable et d'une zone de rencontre sous l'ouvrage ferroviaire
- Prolongement du sens unique au nord de l'ouvrage ferroviaire
- Suppression d'une partie du stationnement existant

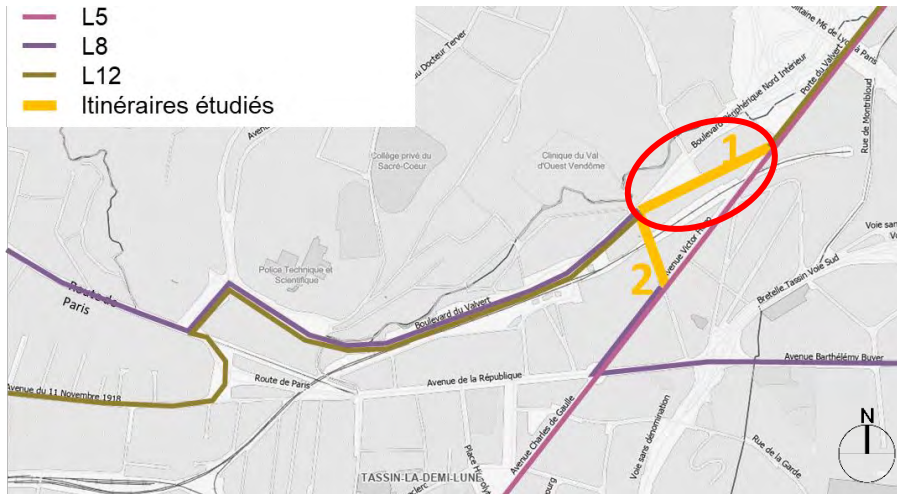
Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios étudiés et abandonnés

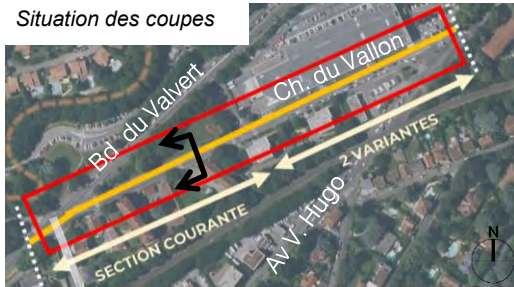
Le Tracé 1 a donc été développé, avec différentes hypothèses d'insertion. Toutes les insertions conservent la circulation à double sens sur le chemin du Vallon. En effet, celui-ci est emprunté par les bus desservant la clinique du val d'Ouest, lesquels n'ont pas d'itinéraire alternatif viable.

Parmi les insertions étudiées certaines prévoyaient l'aménagement cyclable en rive au Nord (côté magasin Leroy Merlin).

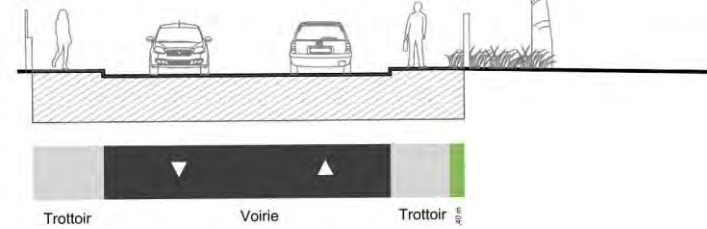
Cette insertion a été abandonnée également car elle induisait un **fort conflit d'usage** avec les accès véhicules du magasin Leroy Merlin.



Situation des coupes

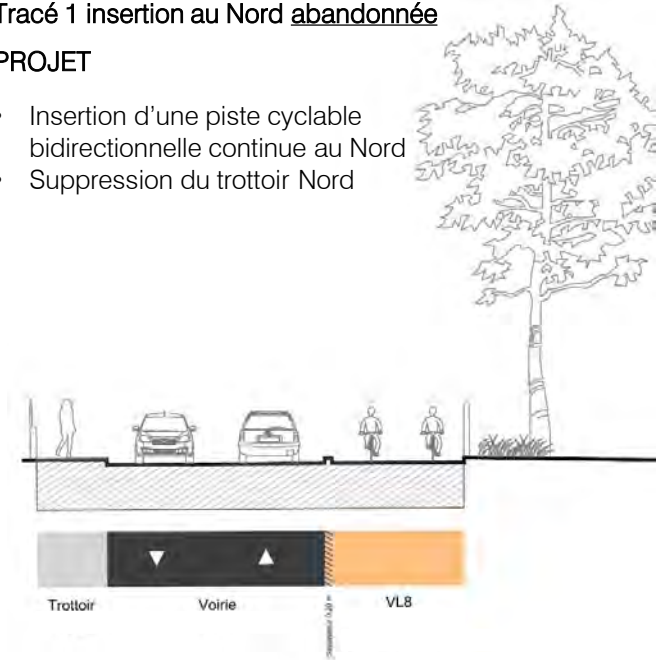


Tracé 1 insertion au Nord abandonnée
EXISTANT



Tracé 1 insertion au Nord abandonnée
PROJET

- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle continue au Nord
- Suppression du trottoir Nord



Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios viables – Section courante

Pour les scénarios viables, le tracé 1 du secteur 7 est divisé en deux parties distinctes :

- la « section courante » illustrée ci-contre qui correspond au chemin de la Vernique, et qui est commune aux deux variantes
- la section « 2 variantes », présentée à la page suivante.

Principales évolutions par rapport à l'existant

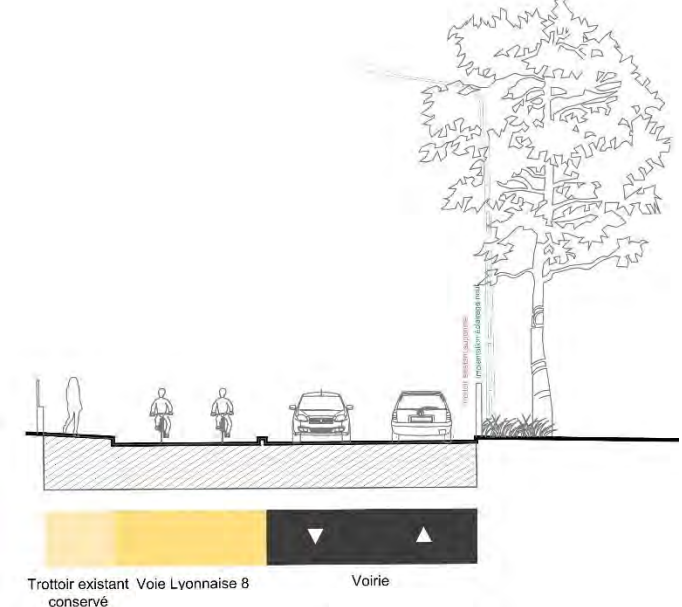
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle au Sud, de *minimum* de 2,70m au droit des traversées piétonnes, à 4,00m en section courante
- Suppression du trottoir nord, compensée par la création d'une traversée piétonne dédiée à l'accès au square depuis le trottoir opposé



- Création d'un aménagement cyclable
- ↔ Localisation et orientation des coupes



SECTION COURANTE : EXISTANT

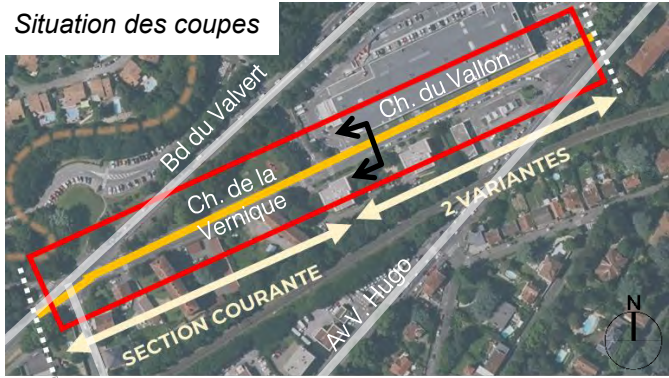


SECTION COURANTE : PROJET

Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios viables – Section avec 2 Variantes

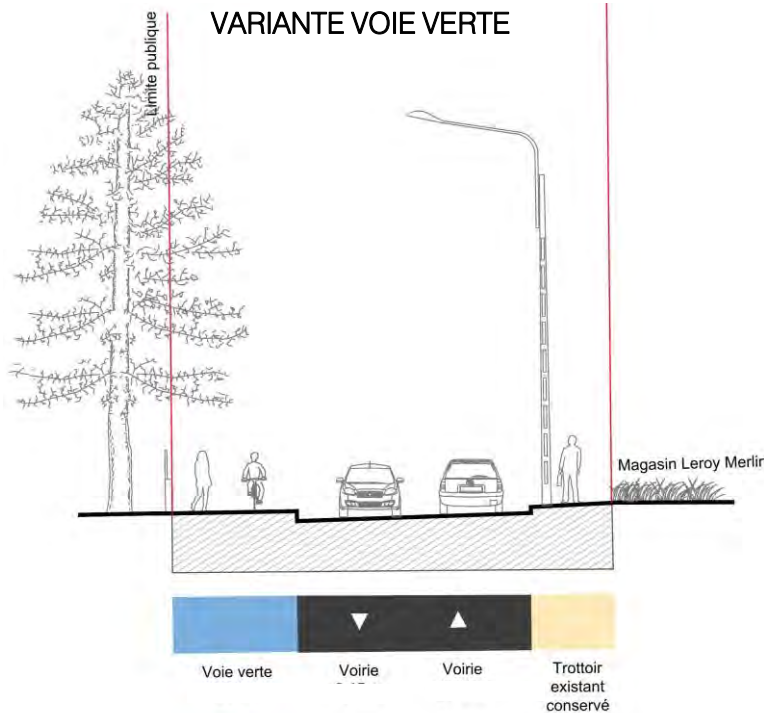
Situation des coupes



Sur la section du chemin du Vallon comprise entre le chemin de la Vernique et l'Avenue Victor Hugo, deux variantes sont possibles.

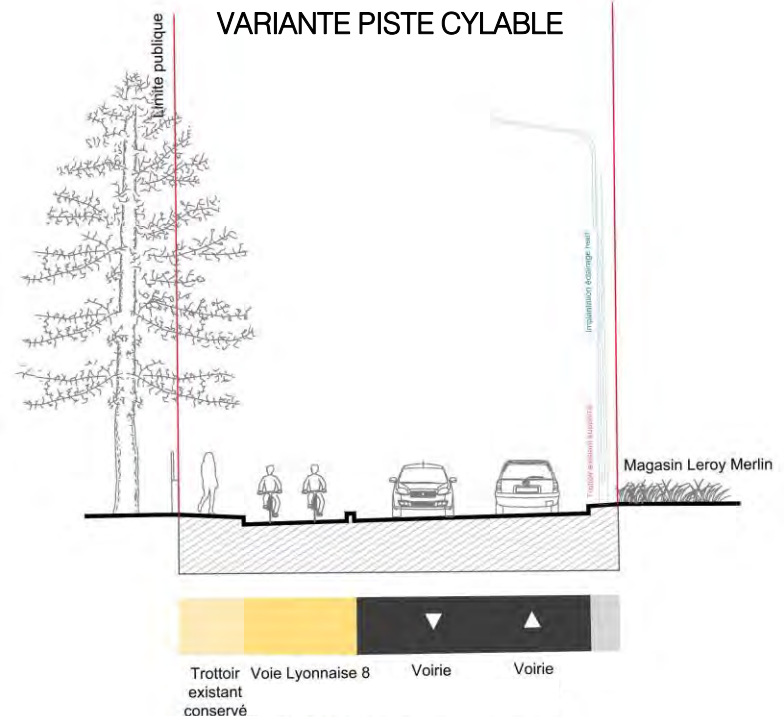
La première variante consiste à implanter **une voie verte**, ce qui implique une mixité entre piétons et vélos, inadaptée au milieu urbain, ainsi que des conflits avec les entrées charretières car les vélos pourront circuler en limite de propriété.

La deuxième variante quant à elle permet l'insertion d'une **piste cyclable** avec un pincement à 2m/2m20 au droit de l'accès logistique de Leroy Merlin, et implique un déplacement d'un arrêt de bus (voir page suivante).



Principales évolutions par rapport à l'existant

- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle au Sud, gabarit entre 2,15m et 3,30m
 - Arrêt de bus déplacé (voir page suivante)
 - Trottoir Nord supprimé



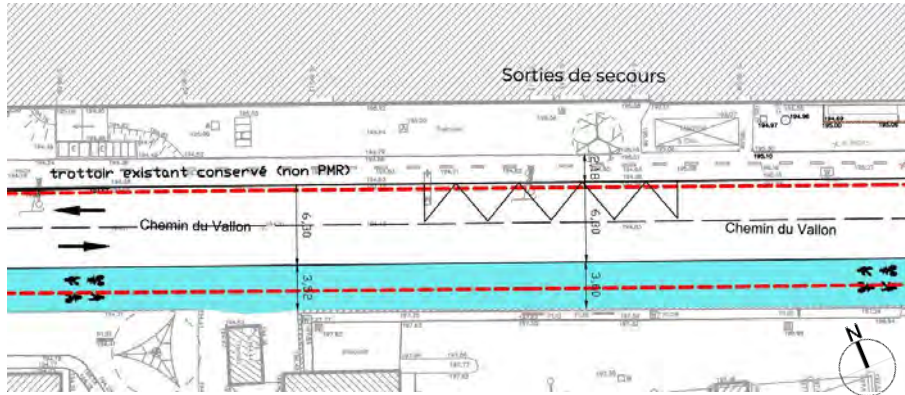
Principales évolutions par rapport à l'existant

- Insertion au Sud d'une voie verte, espace partagé entre les vélos et les piétons, en lieu et place du trottoir actuel ; gabarit de la voie verte entre 3,50m et 4,50m

Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios viables – Section avec 2 Variantes

VARIANTE VOIE VERTE – Arrêt de bus conservé en place

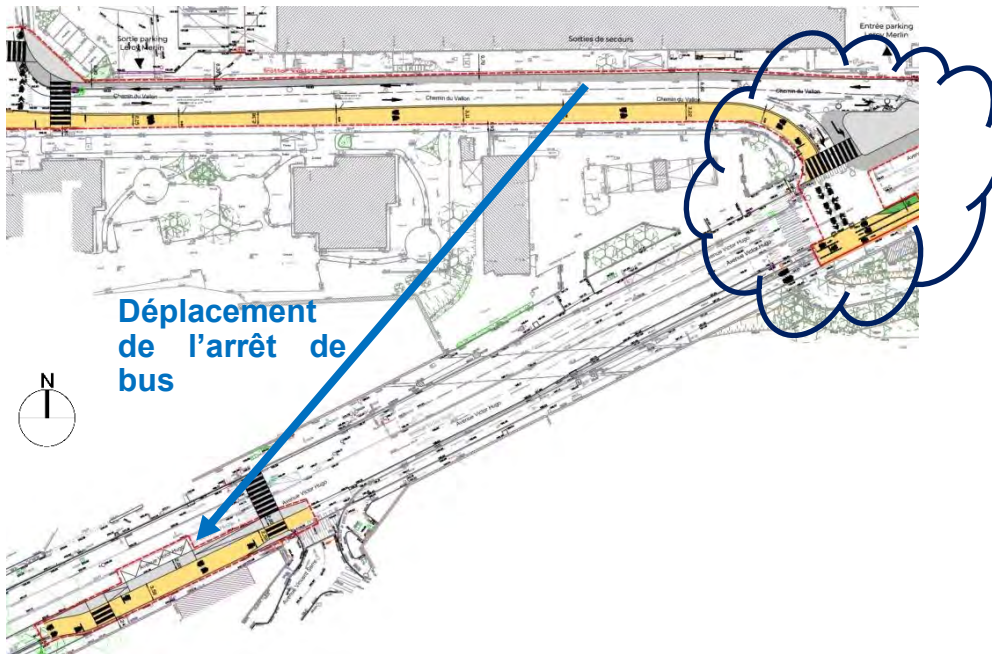


L'insertion de l'arrêt de bus sur le secteur 7 diffère en fonction des deux variantes.

Dans la variante « voie verte », l'arrêt de bus existant est conservé en place.

Dans la variante « piste cyclable », l'arrêt de bus doit être décalé sur l'avenue V. Hugo au Nord de l'avenue Vincent Serre du fait de la suppression du trottoir côté Leroy Merlin.

VARIANTE PISTE CYCLABLE – Décalage de l'arrêt de bus



L'insertion des cycles au sein du carrefour Vallon / Hugo, ainsi que le traitement de la liaison entre les lignes 5 et 8 du réseau cyclable les voies lyonnaises seront étudiées plus précisément dans la suite des études.

Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios viables – Section avec 2 Variantes

Situation de l'illustration ci-contre

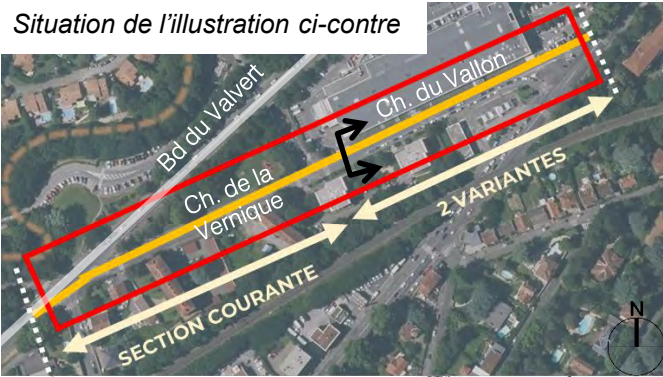


Illustration de la variante « voie verte » du secteur 7

- Aménagement en voie verte (inadaptée au milieu urbain, car générant des conflits vélos / entrées charretières plus forts)
- Arrêt de bus et trottoir côté Leroy Merlin conservés

Secteur 7 : Connexion Bd du Valvert / Av V. Hugo

Scénarios viables – Section avec 2 Variantes

Situation de l'illustration ci-contre

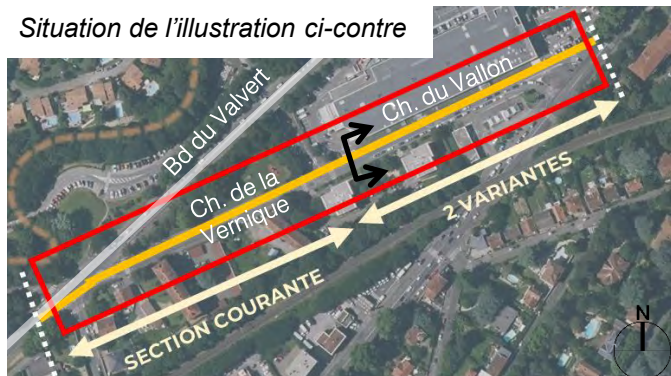


Illustration de la variante « piste cyclable » du secteur 7

- Aménagement en piste cyclable (séparé du trottoir) de largeur réduite mais sans conflit avec les piétons ni les entrées charretières
- Arrêt de bus décalé, et trottoir côté Leroy Merlin supprimé

Le calendrier prévisionnel

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

Les études de conception et les travaux seront phasés dans le temps :

- Secteur 1 « Nord-ouest de Traine Cul » : planning d'étude et travaux non stabilisé, objectif livraison des aménagements fin 2025 / début 2026 ;

- Secteur 2 « RD307 à Dardilly » :
 - Études de conception : à partir de mi-2023,
 - Travaux : objectif livraison des aménagements fin 2025 / début 2026 ;

- Secteurs 4 à 7 « du boulevard du Montcelard à l'avenue Victor Hugo » :
 - Études de conception : en cours et jusqu'à mi-2023,
 - Travaux de réseaux : fin 2022 à courant 2023,
 - Travaux de voirie : de début 2024 à mi-2025.