

Tassin-la-Demi-Lune / Lyon 5^e / Lyon 9^e

Aménagement de la Voie Lyonnaise n°8 Nord

Entre la place Pierre Vauboin et l'avenue Barthélémy Buyer

Dossier de concertation préalable

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



les Voies
Lyonnaises



Perspective de la L8 sur l'Avenue Buyer

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SOMMAIRE

- ▶ [Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable](#) p. 3

- ▶ [Objectifs du projet](#)
 - [Préambule](#) p. 7
 - [Les Voies Lyonnaises](#) p. 9
 - [La ligne 8](#) p. 12
 - [Les aménagements de la concertation](#) p. 13
 - [Séquence 1 : Avenue de la République à Tassin](#) p. 15
 - [Séquence 2 : Rond-point de Maréchal de Lattre](#) p. 24
 - [Séquence 3-A : Du bd des Hespérides à la rue Bellemain](#) p. 25
 - [Séquence 3-B : De la rue Bellemain à la rue de Champvert](#) p. 26
 - [Séquence 3-C : De la rue de Champvert à l'avenue Apollinaire](#) p. 27
 - [Séquence 4 : De l'avenue Apollinaire à la rue Audry](#) p. 29
 - [Calendrier prévisionnel](#) p. 33

- ▶ [Cahier destiné à recevoir les observations du public](#) Annexe

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

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

REPUBLIQUE FRANCAISE



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

ARRETE N° 2023-03-15-R-0159

Commune(s) : Lyon 5ème - Lyon 9ème - Tassin-la-Demi-Lune

Objet : **Aménagement de la Voie lyonnaise n° 8 entre la place Pierre Vauboin à Tassin-la-Demi-Lune et l'intersection des rues Pierre Audry et Barthélémy Buyer à Lyon - Ouverture et modalités de la concertation**

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

n° provisoire 8287

Le Président de la Métropole de Lyon,

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

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

Vu l'arrêté du Président de la Métropole n° 2023-02-28-R-0128 du 28 février 2023 donnant délégation de signature à monsieur Fabien Bagnon, Vice-Président ;

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ligne n° 8 des Voies Lyonnaises, de la place Pierre Vauboin à Tassin-la-Demi-Lune à l'intersection des rues Pierre Audry et Barthélémy Buyer à Lyon ;

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

arrête

Article 1 - Objectifs de la concertation et du projet

Les 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.

Métropole de Lyon

n° provisoire 8287

2

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 piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleur urbains) lorsque cela est possible,
- 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 :

- l'avenue de la République à Tassin-la-Demi-Lune entre la place Pierre Vauboin et le giratoire de Lattre de Tassigny,
- la rue de la Pépinière à Tassin-la-Demi-Lune entre l'avenue Victor Hugo et la rue Vincent Serre,
- la rue Vincent Serre à Tassin-la-Demi-Lune entre l'avenue Victor Hugo et l'avenue de la République,
- l'avenue Barthélémy Buyer à Lyon, en limite des 5ème et 9ème arrondissements entre le giratoire de Lattre de Tassigny et la rue Pierre Audry,
- l'avenue Sidoine Apollinaire dans le 9ème arrondissement de Lyon entre l'avenue Barthélémy Buyer et la rue de la Gravière,
- la rue de la Gravière dans le 9ème arrondissement de Lyon entre l'avenue Sidoine Apollinaire et la rue de la Persévérance,
- la rue de la Persévérance dans le 9ème arrondissement de Lyon.

Article 3 - Modalités de la concertation

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

- à l'Hôtel de Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème,
- à la Mairie du 5ème arrondissement de Lyon, 14 rue Docteur Edmond Locard,
- à la Mairie du 9ème arrondissement de Lyon, 6 place du Marché,
- à la Mairie de Tassin-la-Demi-Lune, place Hippolyte Péragnet.

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.voieslyonnaises5nord@grandlyon.com.

Deux réunions publiques seront programmées, l'une sur le territoire de Tassin-la-Demi-Lune et la seconde dans le 5ème ou le 9ème arrondissement de Lyon. Ces 2 réunions s'adresseront à l'ensemble du public.

Article 4 - Durée de la concertation

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

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Métropole de Lyon

n° provisoire 8287

3

Article 5 - Durant 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 5ème, Lyon 9ème et Tassin-la-Demi-Lune.

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

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

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

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à :

- mesdames les Maires des 5ème et 9ème arrondissements de Lyon,
- monsieur le Maire de Tassin-la-Demi-Lune.

Article 8 - Madame 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 15 mars 2023

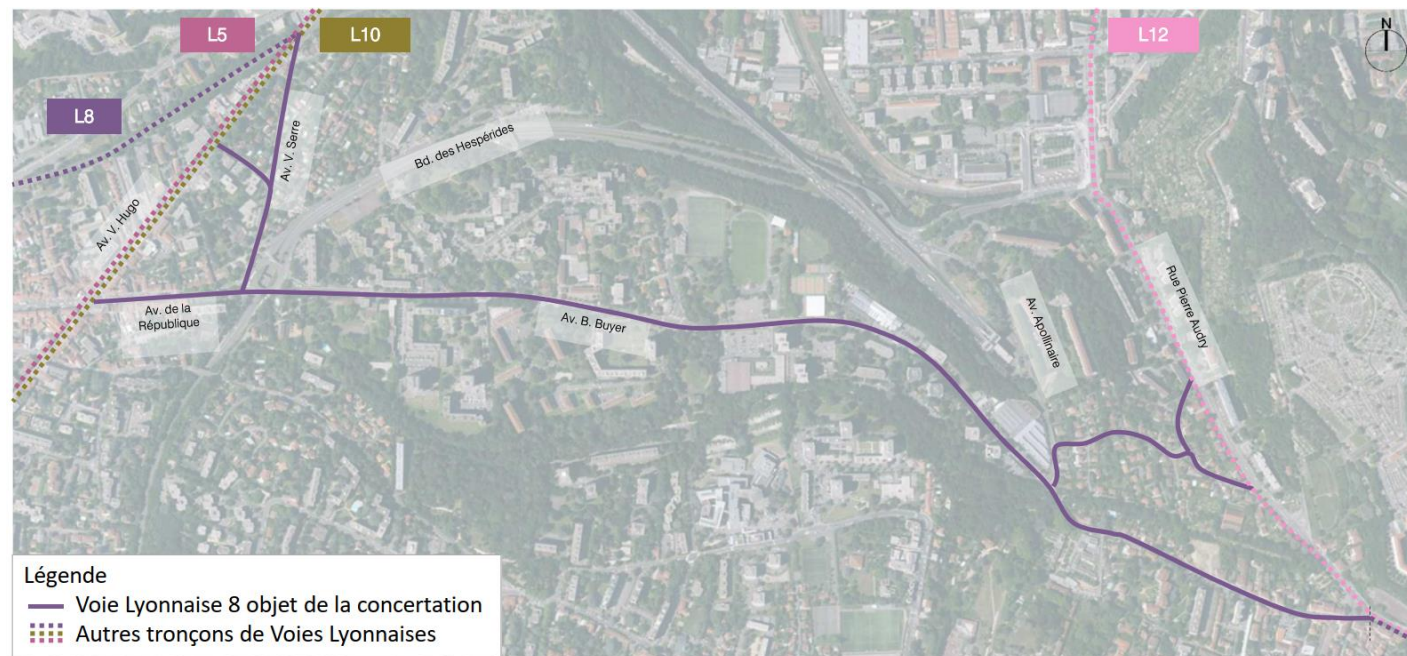
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 15 mars 2023

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20230315-303015-AR-1-1
Date de télétransmission : 15 mars 2023
Date de réception préfecture : 15 mars 2023



Objectifs du projet

PRÉAMBULE



Perspective de la L8 au sein du lotissement de la Gravière



Perspective de la L8 sur l'avenue Buyer

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°8 entre la place Pierre Vauboin à Tassin-la-Demi-Lune et l'avenue Barthélémy Buyer entre les 5^e et 9^e arrondissements de Lyon. Les communes traversées sont Tassin-la-Demi-Lune et les 5^e et 9^e arrondissements de Lyon.

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

- 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 piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les ilots de chaleurs urbains) lorsque cela est possible
- maintenir la qualité de desserte par les transports en communs.

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^{ème} arrondissement,
- à la mairie de Tassin-la-Demi-Lune, Place Hippolyte Pérabut,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 9^{ème}, 6 place du Marché,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 5^{ème}, 14 rue Docteur Edmond Locard.

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.voieslyonnaises8nord@grandlyon.com

Deux réunions publiques sont prévues :

- Le 6 avril 2023 à 18h30 au centre social et culturel de Champvert, 204 avenue Barthélémy Buyer à Lyon
- Le 18 avril 2023 à 19h00 à l'espace Jules Ferry, 12 rue Jules Ferry à Tassin-la-Demi-Lune

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

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



RÉÉQUILIBRER L'ESPACE ET REDONNER TOUTE LEUR PLACE AUX PIETONS

Partant du constat qu'environ 70 % de l'espace de voirie est aujourd'hui réservé aux déplacements des véhicules motorisés, le projet des Voies Lyonnaises permet de **rééquilibrer l'espace de voirie pour l'ensemble des modes** et en particulier **de redonner de l'espace aux cycles et aux piétons**.

- **Le projet permettra en particulier :**

- ✓ De **réduire les vitesses automobiles** effectives en limitant la largeur des voies automobiles à leur strict nécessaire (la suppression du terre-plein central de l'avenue Barthélémy Buyer y contribuera notamment)
- ✓ **D'éloigner les flux piétons des flux routiers** en positionnant la Voie Lyonnaise entre le trottoir et les voies de circulation automobiles

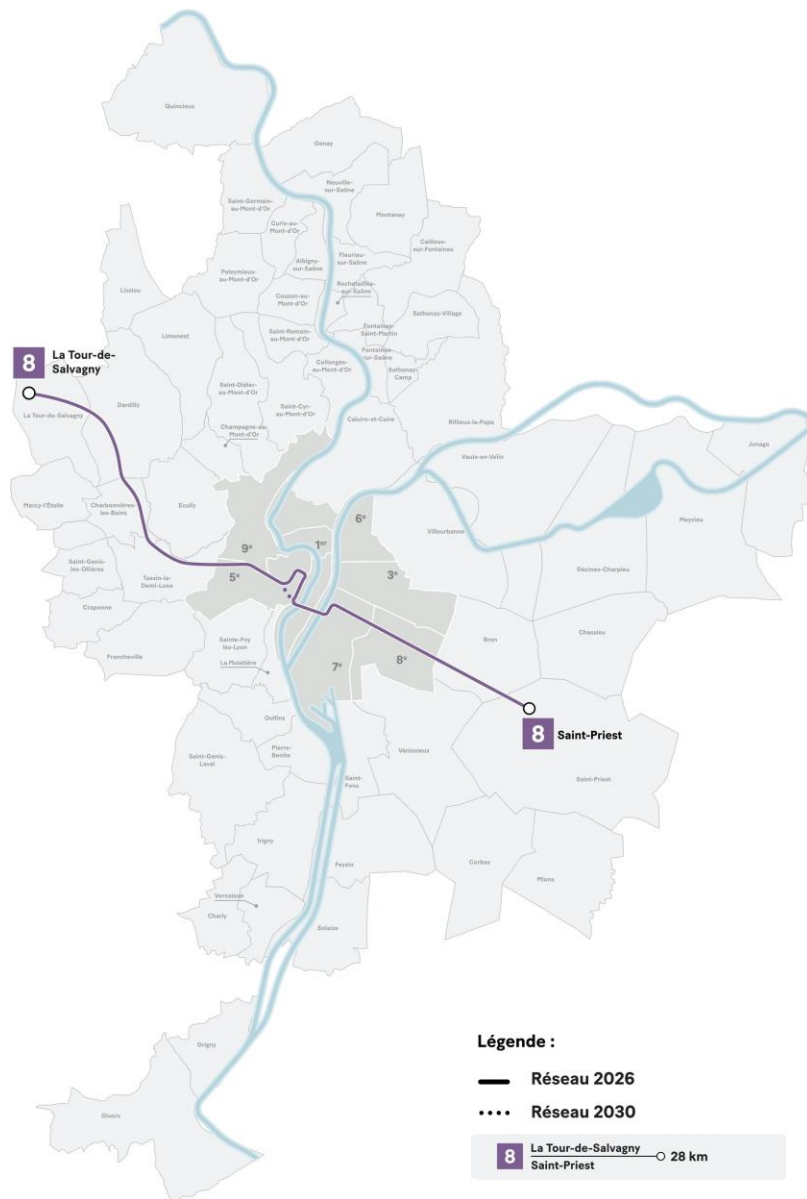


- ✓ De mieux **sécuriser les traversées piétonnes** qui le nécessitent en :
 - Les protégeant avec des **feux** ou avec un principe de **plateau ralentisseur**
 - Réduisant leur longueur par **diminution de la largeur** des voies ou création d'**îlots-refuge** lorsqu'ils n'existent pas
- ✓ De **créer** ou **repositionner** certaines traversées piétonnes afin de les rapprocher des arrêts de bus ou de réduire les distances entre deux traversées
- ✓ D'**élargir** les trottoirs ou les îlots-refuge dès lors que l'espace le permet
- ✓ De repenser les espaces piétons en particulier **devant les écoles**

MÉTROPOLE

GRAND LYON

LA LIGNE 8



Longue de 28 kilomètres, la Voie Lyonnaise numéro 8 (L8) s'étend de la Tour de Salvagny jusqu'à Saint-Priest en passant par Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-la-Demi-Lune, Écully, les 5^e, 9^e, 2^e, 7^e et 8^e arrondissements de Lyon ainsi que Bron.

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 l'avenue Barthélémy Buyer. Elle jouera également un rôle important pour l'accès aux pôles universitaires de l'agglomération (campus des quais du Rhône et campus de la porte des Alpes) ainsi qu'entre différents espaces verts majeurs (parc Blandan et parc de Parilly notamment). 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.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION



Le tronçon proposé à la concertation s'étend de la Place Pierre Vauboin à Tassin-la-Demi-Lune à l'avenue Barthélémy Buyer à Lyon jusqu'à son croisement avec la rue Pierre Audry. Ce tronçon a une longueur de 2,5 km. Le premier tronçon nord de la ligne – de la Tour-de-Salvagny à l'avenue Victor Hugo à Tassin – a d'ores et déjà été soumis à concertation et les études de détail (niveau Avant-Projet) sont en cours.

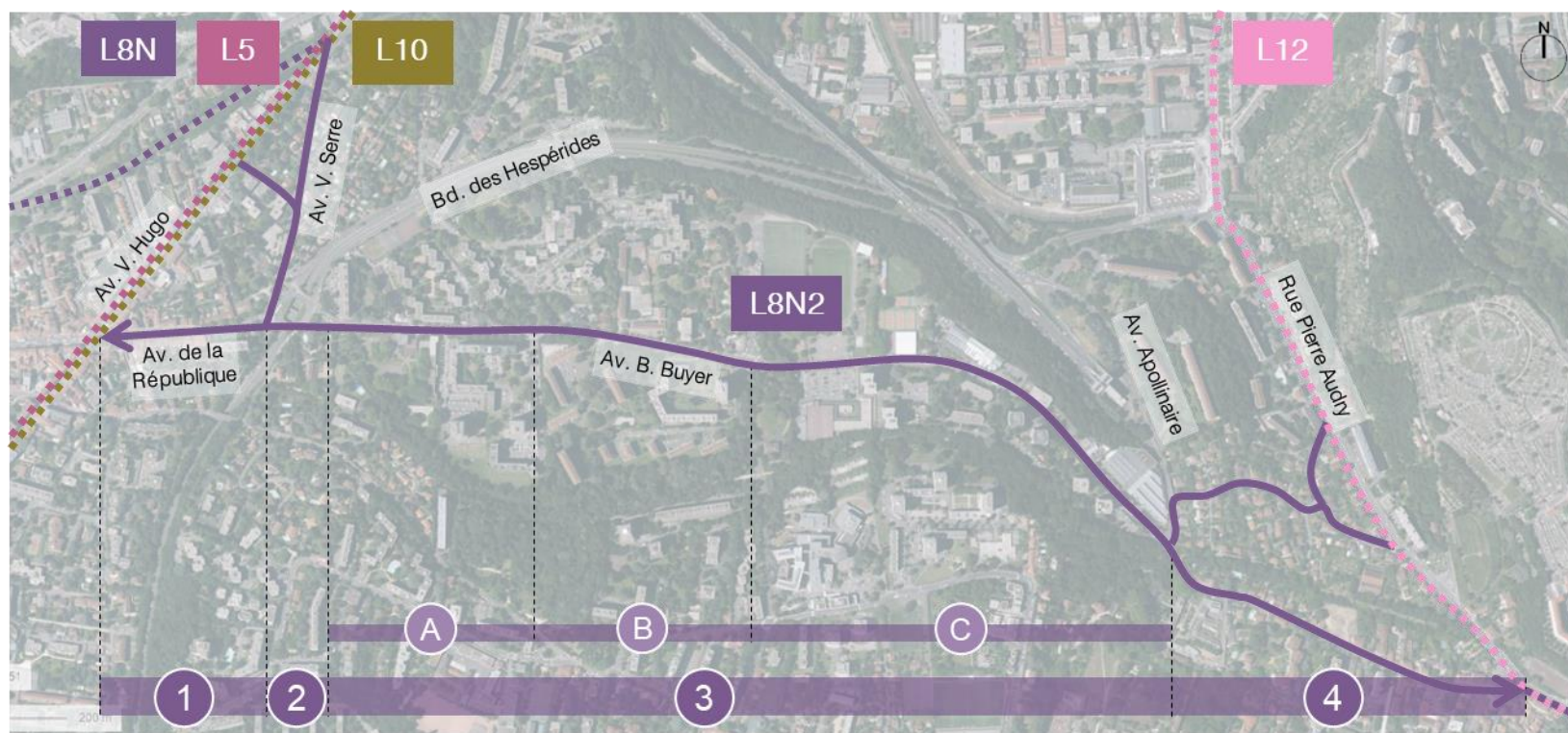
Si le tracé initial de la Ligne 8 (L8) prévoyait le passage par l'avenue de la République, le secteur 1 concernera finalement l'avenue Vincent Serre et la rue de la Pépinière (variante soumises à concertation) et seulement un aménagement léger sur République. De même, le tronçon de l'avenue Barthélémy Buyer entre les rues Sidoine Apollinaire et Pierre Audry étant particulièrement étroit, il est ainsi proposé d'emprunter les rues du lotissement de la Gravière afin de rejoindre la rue Audry et la Voie Lyonnaise n°12.

La L8 s'insère donc sur l'avenue Vincent Serre puis le rond-point du Maréchal de Lattre-de-Tassigny, et l'avenue Barthélémy Buyer jusqu'à la rue Sidoine Apollinaire qu'elle emprunte sur un court tronçon avant de rejoindre les rues de la Gravière puis de la Persévérance. Ces voies sont en majorité concernées par le classement par l'État en Route à Grande Circulation (RGC) doublé d'itinéraire de Transports Exceptionnels (ITE), ce qui implique de fortes contraintes d'aménagement (gabarit, émergences, conservation de sens de circulation, etc...)*.

Sur un tracé actuellement très inconfortable, voire dangereux pour les cyclistes à certains endroits, l'enjeu est de créer des aménagements de qualité qui assurent la sécurité et la continuité des itinéraires cyclables.

* Les RGC permettent d'assurer certaines fonctions de sécurité et de desserte économique des territoires. Un accord du Ministère des Transports peut être nécessaire afin de modifier un tel axe, comme par exemple une mise à sens unique. Les procédures administratives préalable à cet accord ministériel peuvent durer plusieurs années

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION



La L8 se connecte aux autres Voies Lyonnaises et s'intègre dans le réseau cyclable à ses extrémités sur :

- Les L10 et L5 sur l'avenue Victor Hugo (déjà réalisée sur la section au nord de la place Pierre Vauboin),
- La L12 sur la rue Pierre Audry (déjà réalisée et à labeliser sur la rue Pierre Audry),
- La L11 sur la place de Trion.

Elle se conçoit également en interface avec les projets de SYTRAL mobilités :

- Réaménagement à court terme d'un corridor Bus sur le rond-point du Maréchal de Lattre-de-Tassigny,
- Projet Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) à long terme.

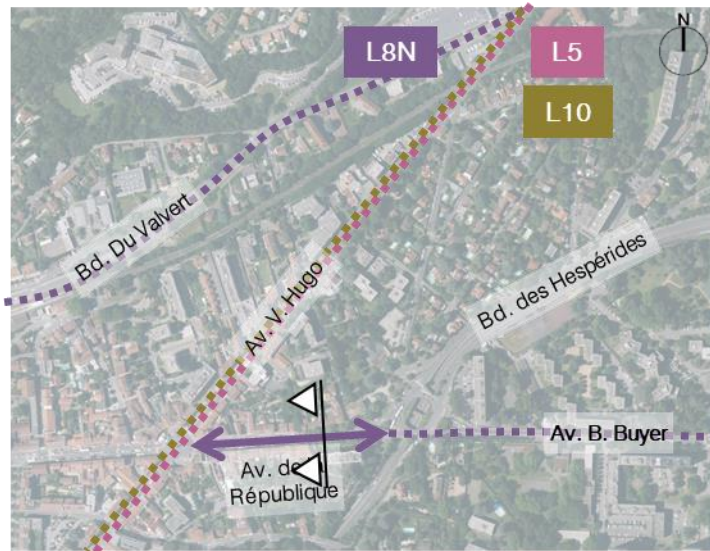
La ligne 8 Nord est découpée en 4 séquences :

- 1 L'avenue de la République à Tassin-la-Demi-Lune (long terme), ainsi que l'avenue Vincent Serre et la rue de la Pépinière (court terme).
- 2 Le carrefour du Maréchal de Lattre-de-Tassigny.
- 3 L'avenue Barthélémy Buyer du boulevard des Hespérides à l'avenue Sidoine Apollinaire découpée en 3 sous secteurs :
 - A Du boulevard des Hespérides à la rue Bellemain.
 - B De la rue Bellemain à la rue Champvert.
 - C De la rue Champvert à l'avenue Apollinaire.
- 4 L'avenue Barthélémy Buyer de l'avenue Sidoine Apollinaire à la rue Pierre Audry, variante de tracé à court terme par le lotissement de la Gravière.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 : AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE À TASSIN-LA-DEMI-LUNE

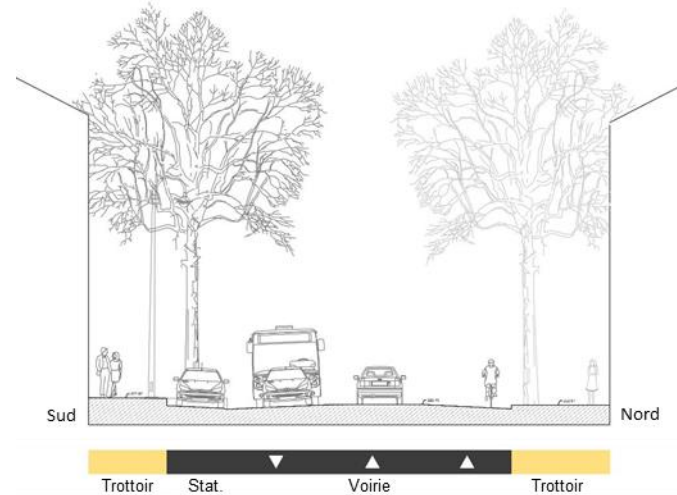


Existant : L'avenue de la République est actuellement à double sens véhicules avec une voie Bus dans le sens est-ouest. Ce couloir-bus profite à 6 lignes de transports en commun, soit environ 5 000 voyageurs chaque jour. L'avenue est également bordée d'un alignement de grands platanes de chaque côté.

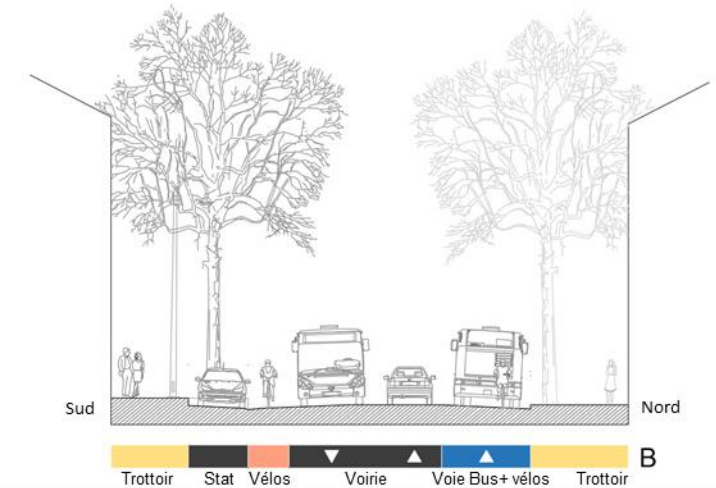
Proposition : Cette courte section étant très empruntée des bus et des véhicules motorisés, il serait trop impactant de la mettre à sens unique pour y insérer une piste cyclable confortable conforme avec l'objectif du projet des Voies Lyonnaises.

La proposition est donc de rechercher un autre itinéraire pour la L8.

Afin de sécuriser les cycles empruntant l'avenue de la République dans le sens ouest-est un aménagement léger de type bande cyclable est proposé. Le sens est-ouest restera parcourable via le couloir bus existant.

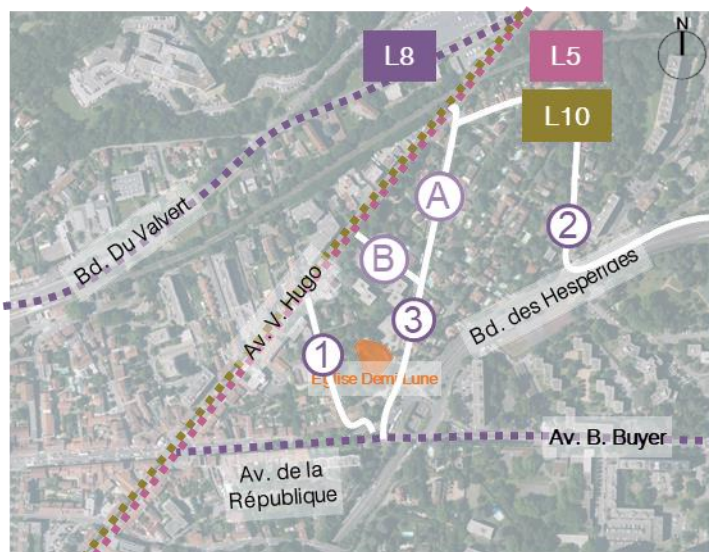


Existant



Proposition

SÉQUENCE 1 : VARIANTE 1 NON RETENUE – CHEMIN DE LA VERNIQUE



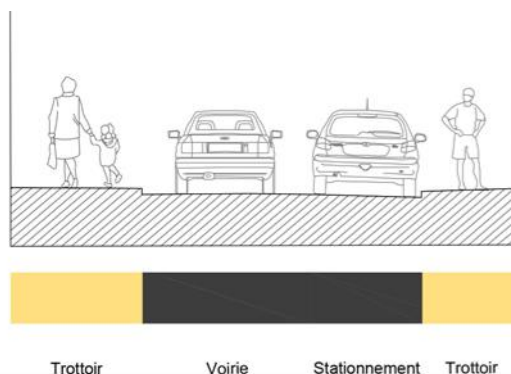
○ Variante 1 : Chemin de la Vernique - **ECARTEE**

Le Chemin de la Vernique est trop étroit pour permettre la création d'une piste cyclable séparée des véhicules routiers. Géométriquement, l'insertion de la ligne 8 en vélorue (mixité voiture/vélos avec priorité aux vélos) aurait été possible, malgré un passage très étroit au débouché sur l'avenue Victor Hugo. Cet aménagement en voie partagée aurait nécessité cependant un très faible trafic de véhicules (moins de 100 véhicules par heure) pour être sécuritaire, incompatible avec la circulation actuelle (environ 400 véhicules à l'heure de pointe du matin).

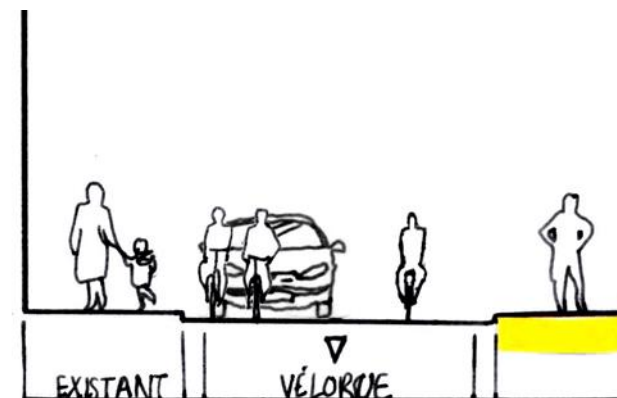
Afin de permettre l'aménagement, il aurait fallu faire baisser le trafic du Chemin de la Vernique en inversant le sens unique actuel et en le passant en sens nord-sud (Hugo vers République). Cette hypothèse a été écartée car peu acceptable au vu du nombre important de véhicules qui empruntent actuellement cette rue et qui se seraient reportés vers l'avenue de la République et la place Vauboin déjà très chargées aujourd'hui.



1 – Chemin de la Vernique



Existant



Aménagement étudié

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 : VARIANTE 2 NON RETENUE – FRÈRE BENOÎT, PATEL, GRANGE BLANCHE



- Variante 2 : Rue du Frère Benoît, rue du Professeur Patel, rue Montribloud et avenue Grange Blanche - **ECARTEE**

Il a été envisagé d'éviter le rond-point De Lattre en empruntant un itinéraire bis via le pont du Pr. Patel au-dessus du bd. des Hespérides. L'aménagement de la Voie Lyonnaise sur la rue et le pont du Pr. Patel aurait impliqué une mise à sens unique très pénalisante sur la circulation. Ce sont en effet 350 à 650 véhicules qui se seraient reportés sur le rond-point De Lattre en heure de pointe. Les trafics véhicules y sont par ailleurs trop élevés pour qu'un partage vélos/véhicules soit sécuritaire.

Par ailleurs cette variante aurait nécessité la suppression de nombreuses places de stationnement : environ 50 places sur la rue du Frère Benoît à Lyon 9^e et environ 50 places sur l'avenue Grange Blanche à Tassin-la-Demi-Lune.



2 – Rue du Frère Benoît



2 – Pont du Professeur Patel

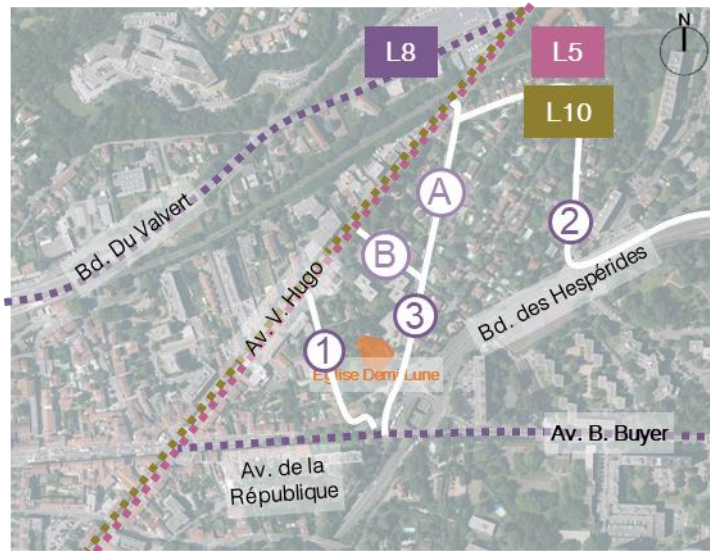


2 – Av. Grange Blanche

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 : VARIANTES 3.A ET 3.B – AVENUE VINCENT SERRE



- **Variante 3.A : Avenue Vincent Serre uniquement**

L'insertion d'une piste cyclable confortable via cet itinéraire est possible à condition de mettre l'avenue Vincent Serre à sens unique. Ce sens unique est acceptable au vu d'un trafic très faible en sens sud-nord (environ 30 véhicules par heure en heure de pointe). Cette variante nécessite la suppression de 41 places de stationnement. Une étude spécifique a été menée sur le sujet du stationnement (voir page suivante).

- **Variante 3.B : Avenue Vincent Serre et rue de la Pépinière**

Pour cette variante l'avenue Vincent Serre ne serait empruntée par la Voie Lyonnaise que sur sa partie sud. La rue de la Pépinière est étroite mais pourrait être aménagée en vélorue, une solution mixte voitures/vélos avec limitation de vitesse à 20 km/h, dans la mesure où son trafic routier est aujourd'hui très faible. Cette solution nécessiterait la suppression de 20 places de stationnement.



3 – Avenue Vincent Serre Sud



3.A – Avenue Vincent Serre Nord

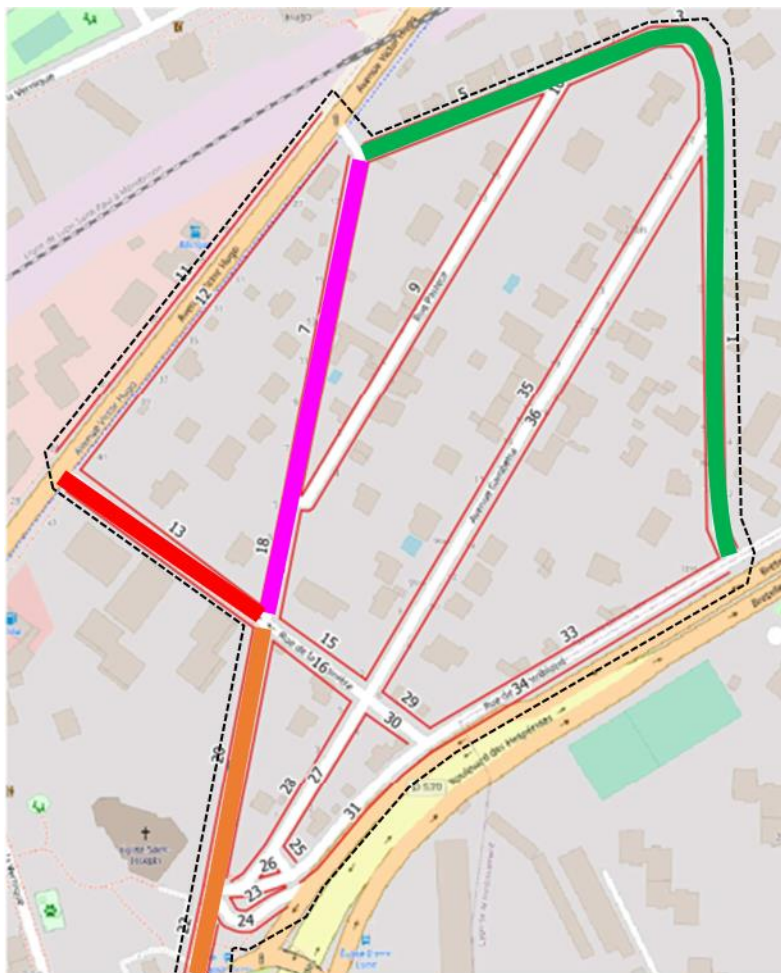


3.B – Rue de la Pépinière

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1 : VARIANTES 2, 3.A. ET 3.B – ENQUÊTE STATIONNEMENT



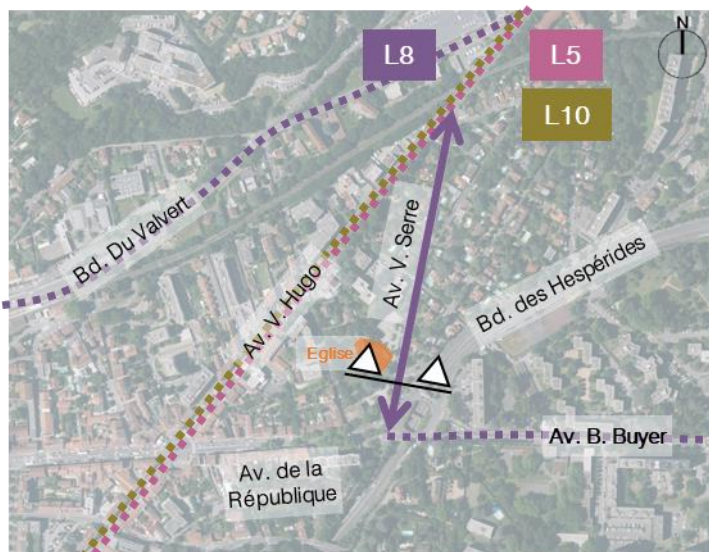
Existant : Un relevé des places de stationnement du secteur et de leur occupation a été effectué par un bureau d'étude spécialisé. Au total, 222 places sont disponibles sur le secteur enquêté (en pointillés ci-contre), et plus de 40% d'entre elles (94 pl.) étaient inoccupées lors de l'enquête. En synthèse du tableau ci-dessous :

- Dans le cas de la variante 2, ce sont jusqu'à 27 véhicules (sur 41 places supprimées) qui devront se stationner dans des emprises privées ou dans une rue adjacente
- Dans le cas de la variante 3.A, ce sont jusqu'à 27 véhicules (sur 56 places supprimées) qui devront se stationner dans des emprises privées ou dans une rue adjacente
- Dans le cas de la variante 3B, ce sont jusqu'à 24 véhicules (sur 27 place supprimées) qui devront se stationner dans des emprises privées ou dans une rue adjacente

A noter que 97% des habitants du secteur enquêté ont une solution de stationnement privé (données INSEE 2017).

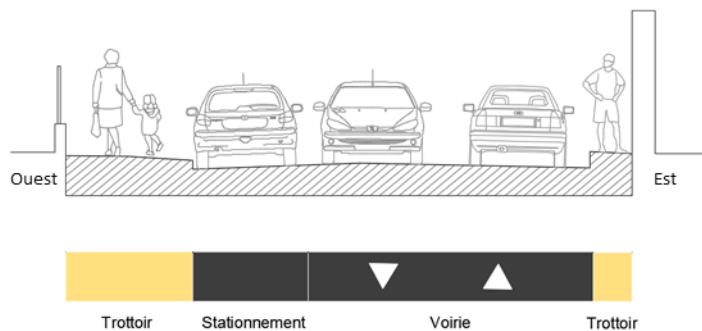
	RUE VINCENT SERRE - SUD		RUE VINCENT SERRE - NORD		RUE DE LA PEPINIÈRE		AV. DE GRANGE BLANCHE (Variante 2)		Variante 3.A		Variante 3.B		GLOBAL	
	Nb de place disponibles													
0	Occupation	%	Occupation	%	Occupation	%	Occupation	%	Occupation	%	Occupation	%	Occupation	%
occupation 6H	13	76%	4	17%	7	70%	27	48%	17	41%	20	74%	112	50%
occupation 10H	16	94%	4	17%	8	80%	27	48%	20	49%	24	89%	128	58%
occupation 13H	14	82%	3	13%	5	50%	25	45%	17	41%	19	70%	121	55%
occupation 15H	12	71%	12	50%	8	80%	19	34%	24	59%	20	74%	103	46%
occupation 18H	11	65%	15	63%	9	90%	14	25%	26	63%	20	74%	95	43%
occupation 20H	15	88%	12	50%	6	60%	16	29%	27	66%	21	78%	94	42%

SÉQUENCE 1 : VARIANTE 3.A - AVENUE VINCENT SERRE

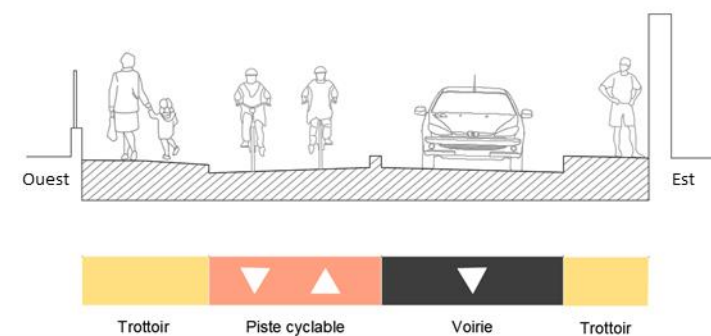


Existant : L'avenue Vincent Serre est actuellement beaucoup empruntée en sens nord-sud (environ 400 véhicules en heure de pointe) et très peu en sens sud-nord (30 véhicules en heure de pointe). L'aménagement de la rue comporte, d'ouest en est, un trottoir de 2,20 m de large, une rangée de stationnement (41 places), une chaussée de 5 m de large et un « butte-roule » de 0,50 m, ce qui est très en dessous du minimum imposé par la norme pour un trottoir (1,40 m).

Proposition : L'avenue est mise à sens unique dans le sens nord-sud de Victor Hugo à Hespérides. Une piste cyclable bidirectionnelle d'environ 3 m de large s'insère à la place du stationnement côté ouest et un vrai trottoir aux normes d'accessibilité est créé côté est.

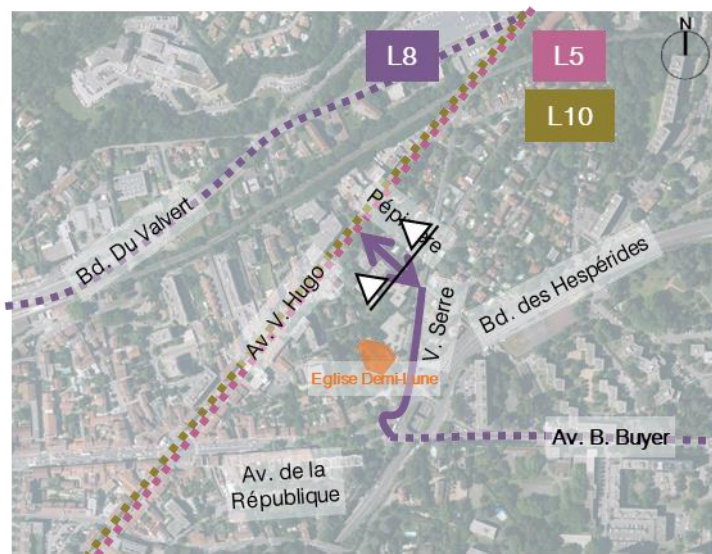


Existant



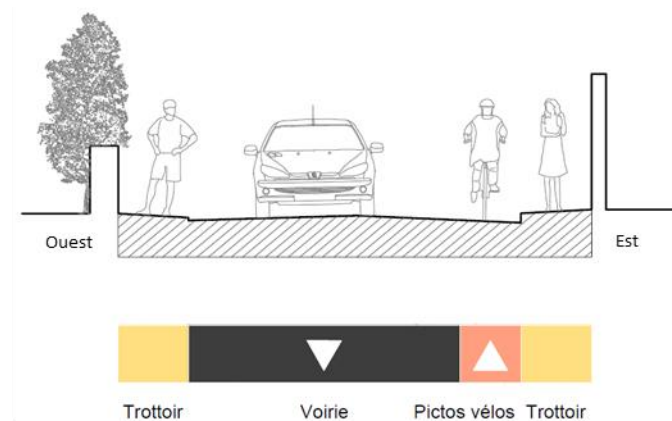
Proposition

SÉQUENCE 1 : VARIANTE 3.B – RUE DE LA PÉPINIÈRE

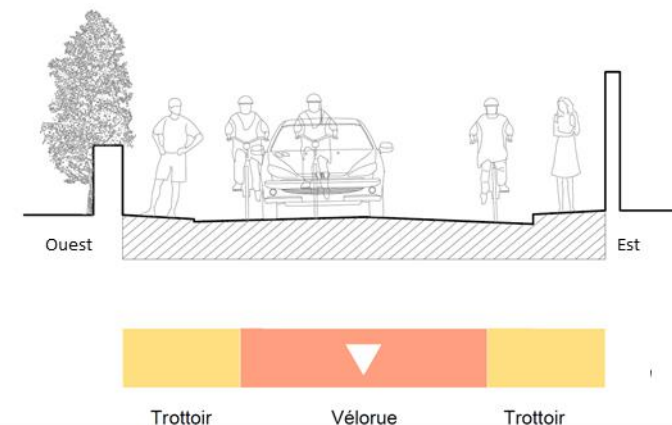


Existant : La rue de la Pépinière est étroite et en sens unique. Elle est assez peu circulée (60 véhicules à l'heure de pointe). Son aménagement actuel comporte des « butte-roues » d'environ 1 m de large de part et d'autre de la voirie et une chaussée de l'ordre de 5 m de large, qui accepte la circulation des cycles à contre-sens. Elle comporte une dizaine de places de stationnement.

Proposition : La rue, du fait de son étroitesse et de son faible trafic (env. 60 véhicules à l'heure de pointe), peut accueillir un aménagement mixte vélos/voitures sous forme d'une vélorue. Les trottoirs sont élargis et les places de stationnement supprimées. La vélorue induit une priorité du vélo sur la voiture qui est limitée à 20 km/h et ne doit pas doubler. L'aménagement de la partie sud de l'avenue Vincent Serre est identique à celui de la variante 3.A. Sur la totalité du linéaire (avenue Vincent Serre et rue de la Pépinière), 27 places de stationnement seraient supprimées.



























Existant



Proposition

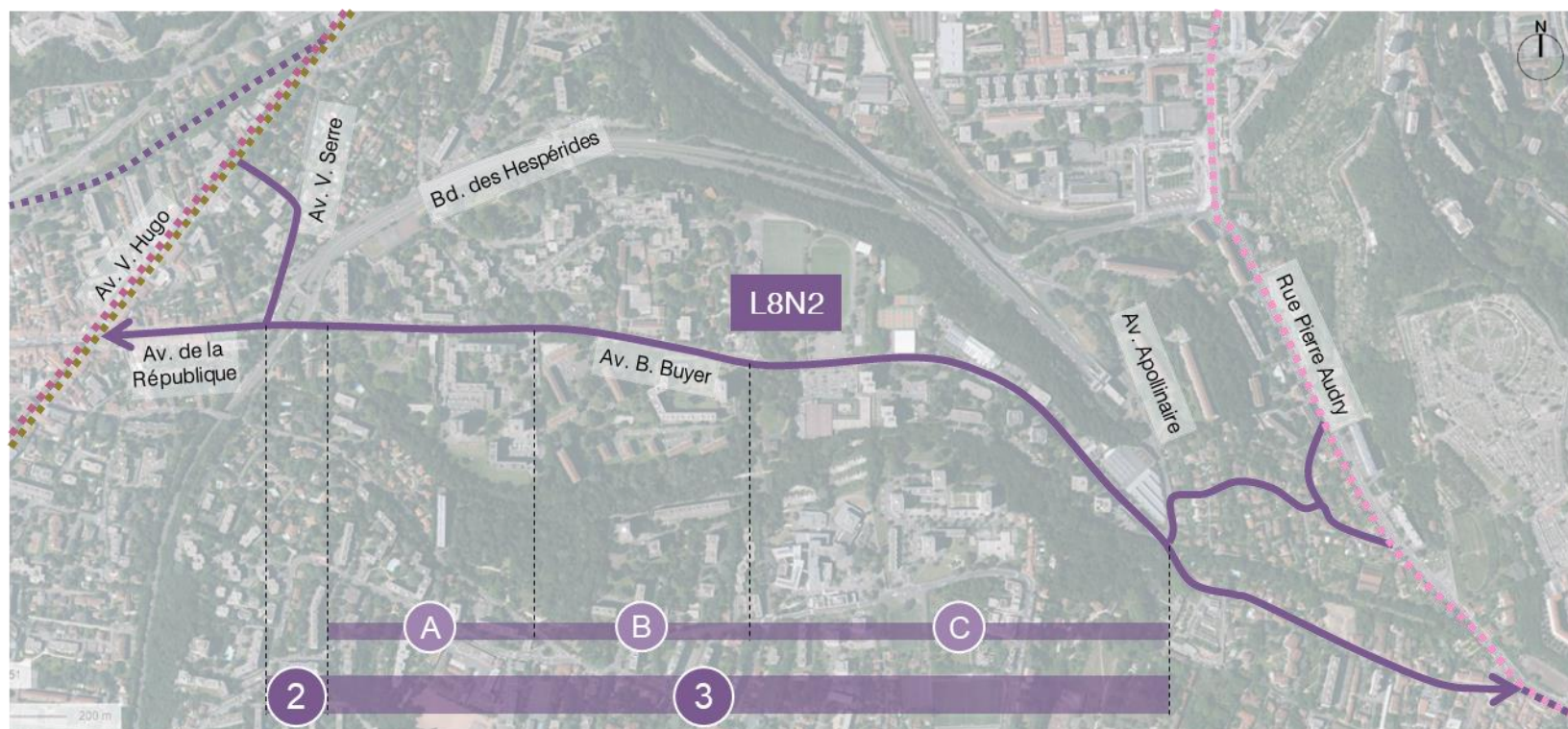
SÉQUENCE 1 : ANALYSE MULTICRITÈRES DES VARIANTES ETUDIÉES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Chemin de la Vernique	Tracé en mixité vélo et véhicules (Vélorue). Itinéraire VL8 direct, liaison vers la Place Vauboin qui impose un détour 	Élargissement des trottoirs. 	Inversion du sens unique. Apaisement de la rue. Report important sur le carrefour de l'Horloge 	Augmentation du trafic du rond-point De-Lattre sur lequel transitent 10 lignes de bus différentes. 	Suppression de 8 places de stationnement sur les 15 existantes. 	Suppression d'un petit cyprès. 
Variante 2 : Rues Frère Benoît, Professeur Patel, Montriblond et Grange Blanche	Insertion en piste cyclable très étroite (ponctuellement à moins de 2m). Itinéraire peu direct, peu lisible et éloignant beaucoup de la centralité de la place Vauboin 	Sans impact 	Mise à sens unique de la Rue du Professeur Patel. Report de trafic important qui pénaliserait le rond-point structurant De Lattre de Tassigny. 	Augmentation du trafic du rond-point De-Lattre sur lequel transitent 10 lignes de bus différentes. 	Suppression de 50 places de stationnement à Lyon et 51 places à Tassin-la-Demi-Lune environ. 	Impact possible sur 5 arbres de hautes tige et suppression d'une bande plantée. 
Variante 3a : Avenue Vincent Serre	Création d'une piste cyclable confortable (3m de large) intégralement séparée du trafic routier. Liaison peu directe vers la place Vauboin 	Élargissement du trottoir Est. 	Mise à sens unique de l'Avenue Vincent Serre en sens Nord-Sud. Impact minime sur environ 30 véhicules en heure de pointe seulement. 	Aucun impact. 	Suppression de 41 places dans un secteur où la pression sur le stationnement est faible 	Suppression d'un cyprès et d'un Celtis Australis (micocoulier) de haute tige. 
Variante 3b : Avenue Vincent Serre + Rue de la Pépinière	Création d'une piste cyclable sur l'avenue Vincent Serre et partage de la voirie Vélos/Voiture sur la rue de la Pépinière. Liaison peu directe vers la place Vauboin 	Élargissement du trottoir Est sur Vincent Serre. Élargissement possible des trottoirs sur Pépinière. 	Mise à sens unique de l'Avenue Vincent Serre en sens Nord-Sud sur sa partie sud. Impact minime sur environ 30 véhicules en heure de pointe seulement. 	Aucun impact. 	Suppression de 27 place dans un secteur où la pression sur le stationnement est assez faible 	Suppression d'un cyprès et d'un Celtis Autralis (micoloulier) de haute tige. 

SEQUENCES 2 et 3 – COMPARAISON DES INSERTIONS NORD ET SUD

Sur cette section, l'avenue Buyer est très dangereuse pour les cycles. Le terre-plein central empêche les automobilistes de se déporter suffisamment pour doubler les cyclistes et le gabarit de voirie est étroit (12 à 13 m) en tronçon B et C. Malgré une limitation à 30 km/h, une majorité des véhicules pratique cet axe à 50 km/h ou plus. Ce secteur est donc à aménager en priorité.

L'aménagement de la Voie Lyonnaise sur ce secteur a été étudié au nord et au sud, et voici une comparaison de ces deux principes ci-contre :



Insertion nord, bilan des impacts :

- Entrées charretières : 29
- Arbres abattus : 4
- Stationnements supprimés : ≈ 20

Insertion sud, bilan des impacts :

- Entrées charretières : 11
- Arbres abattus : 0
- Stationnements supprimés : ≈ 50

Le choix a été fait de porter le tracé de la L8 du côté sud sur le carrefour Maréchal de Lattre de Tassigny ainsi que sur l'avenue Barthélémy Buyer. L'insertion du tracé côté Nord soulèverait en effet plus de conflits avec l'existant (entrées charretières de grands commerces, arbres existants, carrefours plus difficiles à sécuriser...).

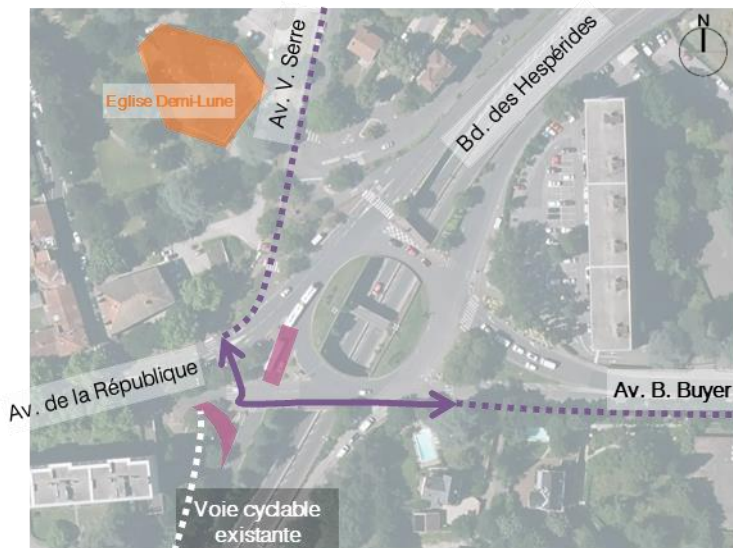
Le tracé au sud permet d'assurer les meilleures conditions de sécurité pour les usagers, cyclistes et piétons, aux croisements comme le carrefour du Maréchal de Lattre-de-Tassigny.

Ainsi seule les insertions au sud sont présentées dans la suite du dossier.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

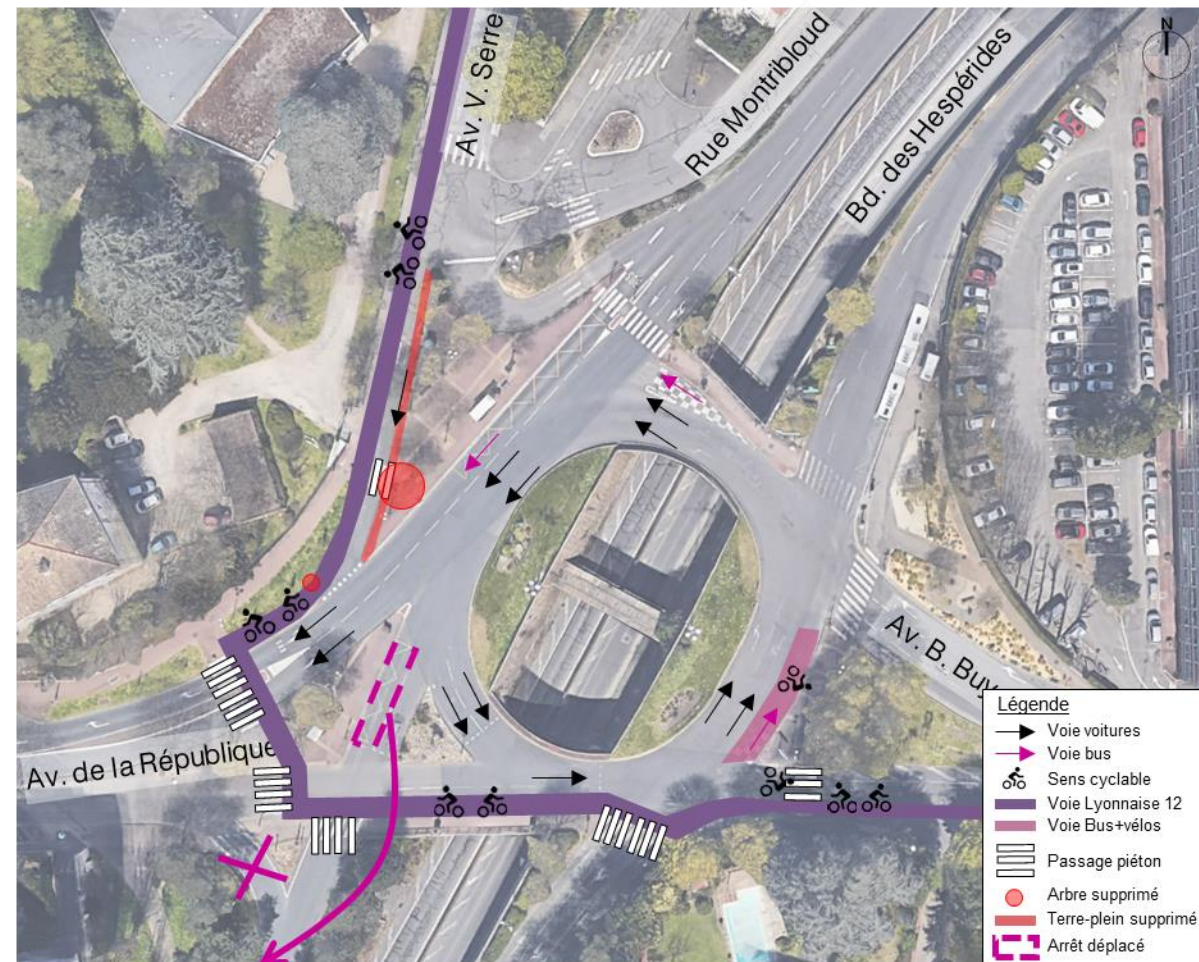
SÉQUENCE 2 : ROND-POINT DU MARÉCHAL DE-LATTRE-DE-TASSIGNY



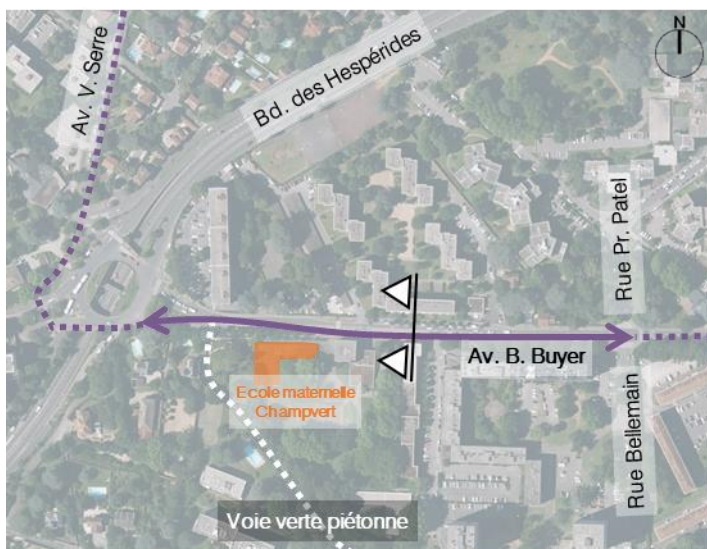
Existant : De nombreuses lignes de transports en commun relient Gorge de Loup par ce rond-point. Le projet de SYTRAL Mobilités de réaménager les voies bus sur le rond-point comprend le déplacement de l'arrêt de bus Église-Demi-Lune (en rose sur la carte) et la fermeture du shunt de République à Hespérides sud.

Proposition : La piste cyclable venant de l'avenue Vincent Serre se place à l'est du passage piéton de l'avenue de la République pour passer au sud. L'insertion au sud est privilégiée car elle limite les mouvements en conflit sur le rond-point.

Sur le rond-point, la piste cyclable à double-sens s'insère côté sud en lieu et place d'une des voies de circulation.



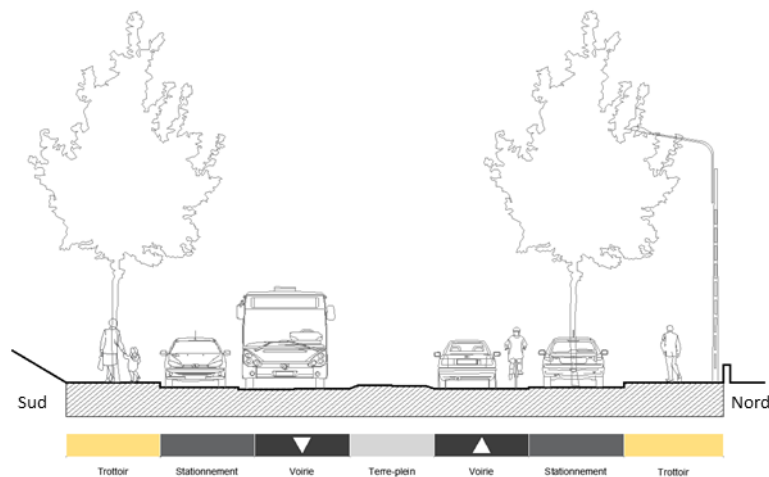
SÉQUENCE 3-A : BOULEVARD DES HESPÉRIDES - RUE BELLEMAIN



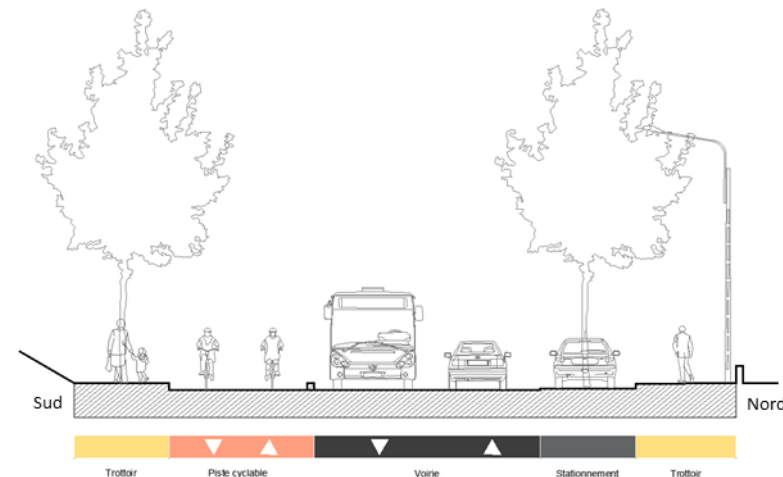
Existant : Sur cette section, l'avenue Buyer a un gabarit généreux et agréable avec un alignement d'arbres de part et d'autre de la voirie. Les voies de circulation sont séparées par un terre-plein central. Des stationnements existent de part et d'autres de la voirie sur certaines sections, parfois entre les arbres.

La possibilité d'opter pour un itinéraire sur l'actuelle voie verte de Champvert a été étudiée puis écartée. Son usage actuel de promenade - piéton, écologique et familial - ne serait pas compatible avec les usages attendus sur les Voies Lyonnaises.

Proposition : Toujours en insertion sud dans la continuité de la séquence précédente, une piste cyclable à double-sens de 4 m de large en section courante sécurise les cycles.

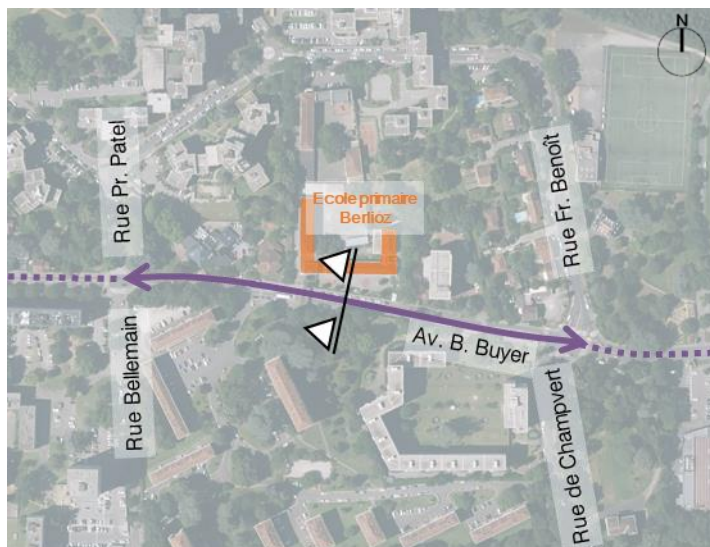


Existant



Proposition

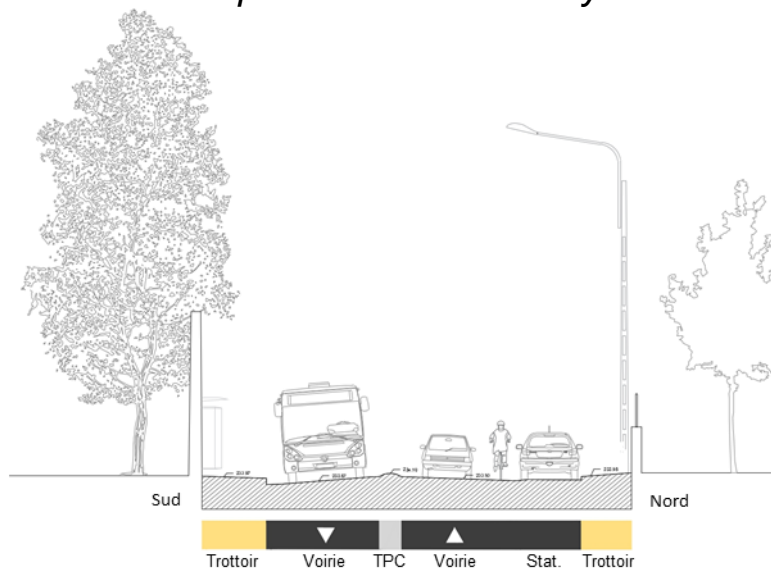
SÉQUENCE 3-B : RUE BELLEMAIN - RUE DE CHAMPVERT



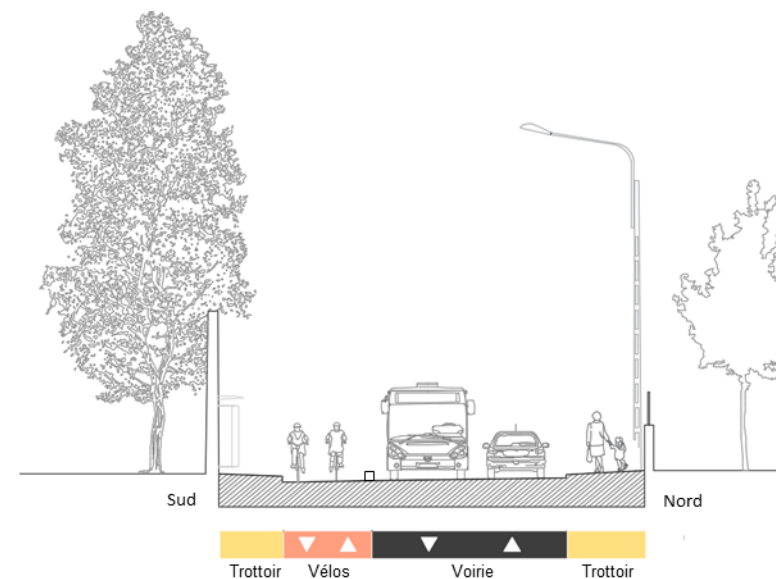
Existant : Le gabarit de l'avenue Buyer commence à se rétrécir sur cette section pour atteindre environ 13 m de large. La section est notamment marquée par la présence d'une école qui impose une sécurisation des piétons. Une ligne de stationnements borde le trottoir nord.

Proposition : Toujours en insertion sud dans la continuité de la section précédente, la piste cyclable en double sens est réduite à 2,50 m en section courante afin de laisser leur place aux trottoirs de part et d'autre. Le trottoir nord longeant l'école est élargi autant que possible.

Un élargissement de l'emprise par le biais d'acquisitions foncières est envisagé à long terme afin de donner plus de confort aux cycles et aux piétons.



Existant

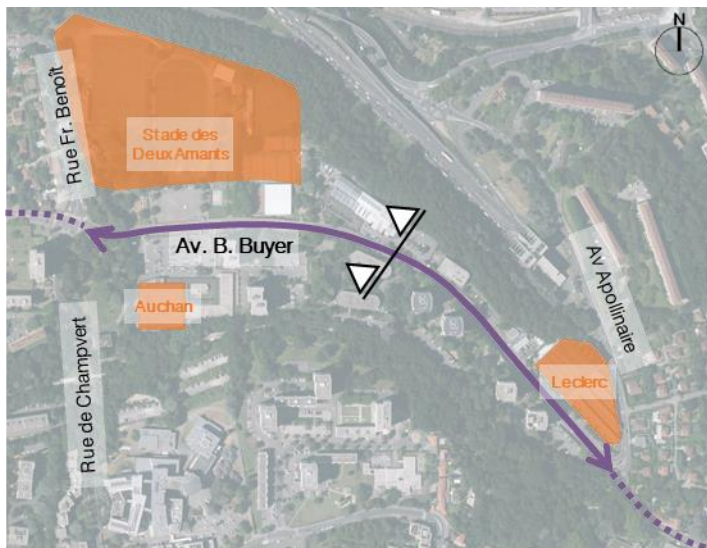


Proposition

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 3-C : RUE DE CHAMPVERT – AVENUE SIDOINE APOLLINAIRE



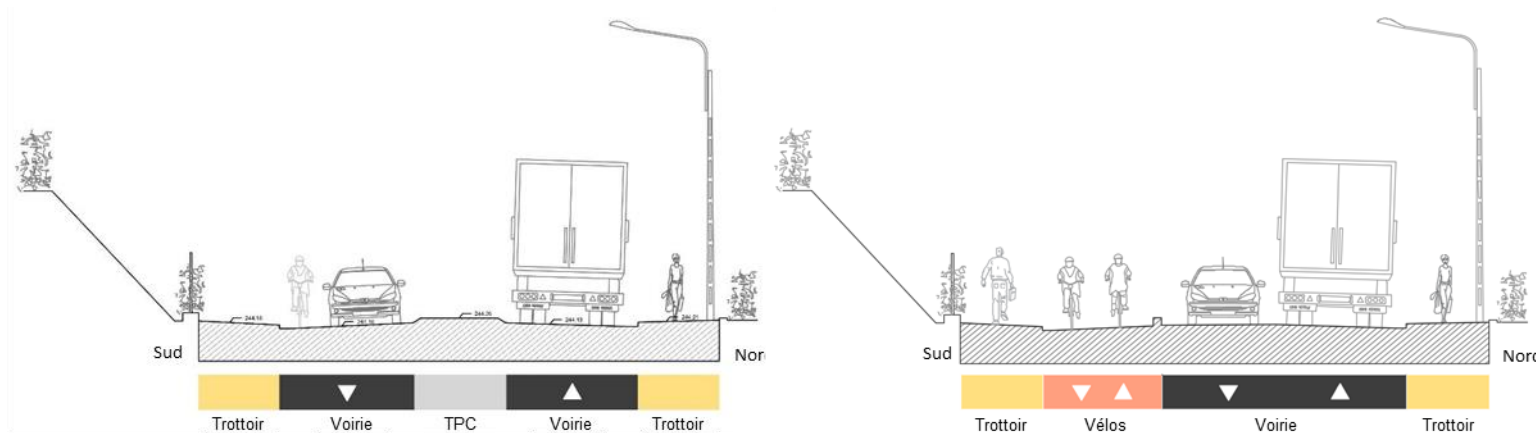
Existant : Dans le prolongement du tronçon précédent, l'avenue Buyer se rétrécit encore d'avantage jusqu'à atteindre 11 m de large. Cette partie du tracé est caractérisée par la présence de grands ensembles de logements et des grands magasins (Auchan, Leclerc, Jardin Fleuri) qui génèrent d'importants flux de véhicules mais aussi de piétons.

Proposition : La largeur de voirie nous permet l'insertion au sud d'une piste bidirectionnelle étroite de 2,5 m en section courante. Ce gabarit est assez étroit relativement au référentiel des Voies Lyonnaises mais reste acceptable à cet endroit au vu des prévisions de trafic vélos estimant le passage de 4 000 vélos/jour à l'horizon 2030. Le traitement des mouvements depuis et vers les entrées charretières sera bien intégré dans la suite des études.

Un élargissement de l'emprise par le biais d'acquisitions foncières est envisagé à long terme afin de donner plus de confort aux cycles.



Perspective de la L8 sur l'Avenue Barthélémy Buyer

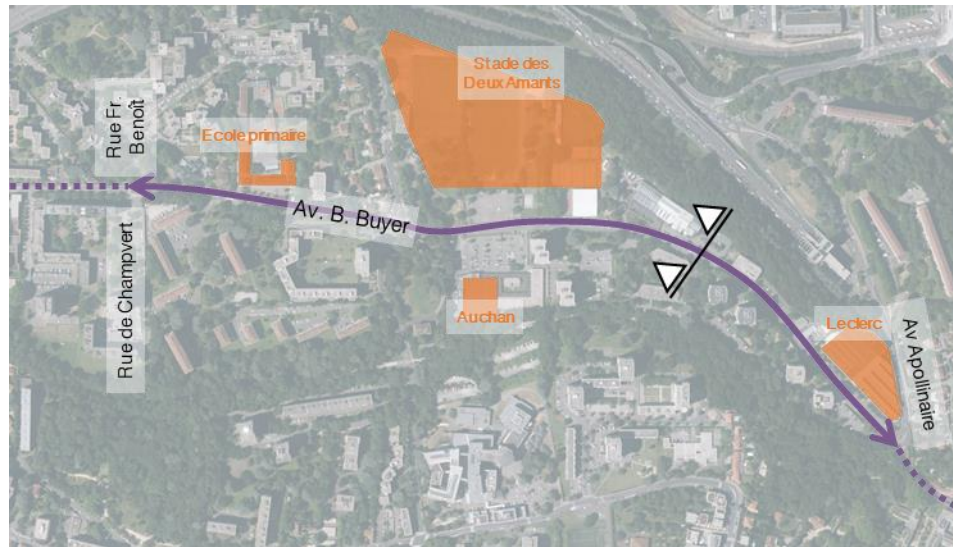


Existant

Proposition



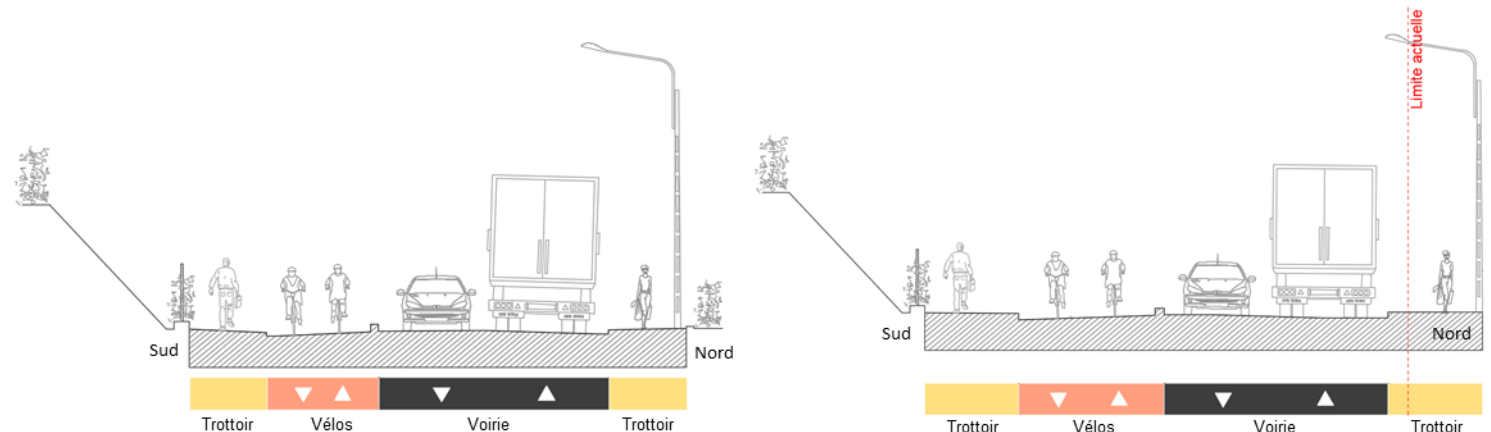
SÉQUENCE 3-B et C : À LONG TERME – ÉLARGISSEMENT DE LA VOIRIE



À long terme, la Métropole souhaite améliorer le confort des cycles et des piétons, notamment en proposant un gabarit de piste cyclable plus généreux.

La mise à sens unique de la voirie a été écartée du fait de son trop grand impact sur la desserte du quartier par les lignes de transports en commun. La desserte bus de ce secteur est en effet uniquement assurée par cet axe et ne trouve pas d'itinéraire bis à court terme.

Proposition à long terme : La stratégie envisagée à long terme repose sur l'élargissement de la voirie. Des emplacements réservés seront inscrits dans la modification 4 du PLU-H en vue de cet élargissement côté nord (bande d'une largeur d'environ 2 m). Cet élargissement n'impacte aucun bâtiment. La piste cyclable aurait alors une largeur de l'ordre de 4 m et les trottoirs de 2,50 m.



Court terme

Long terme

MÉTROPOLE

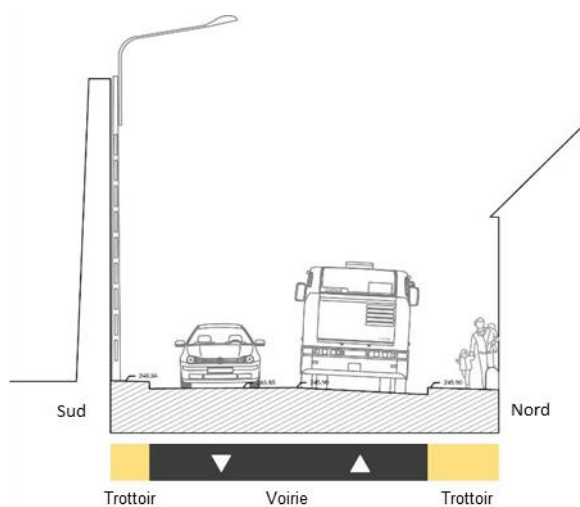
GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : AVENUE SIDOINE APOLLINAIRE – RUE PIERRE AUDRY

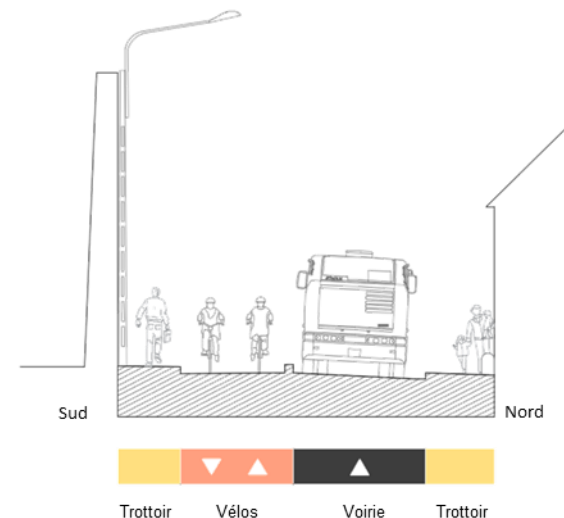


Existant : Cette séquence est la plus étroite du tronçon concerté avec une largeur oscillant entre 9 et 10 m. L'avenue Barthélémy Buyer est actuellement circulée à double sens, très en pente et sinueuse. Malgré cela, elle est classée Route à Grande Circulation (RGC) et Itinéraire de Transport Exceptionnel (ITE) par l'État (voir page 12). Enfin, la visibilité est très amoindrie par les hautes façades ou murs qui bordent les trottoirs.

Proposition : Sans la mise à sens unique de cette séquence, il est impossible d'y faire un aménagement cyclable sécurisé. Le trafic routier est en effet beaucoup trop important (env. 10 000 véhicules par jour) pour que le partage de l'espace entre les vélos et les voitures soit acceptable. Le déclassement des statuts RGC et ITE nécessitant des délais très longs, le choix a été fait d'étudier plusieurs variantes de tracé présentée ci-après. **À long terme, le trajet de la VL8 est souhaité via l'avenue Barthélémy Buyer qui serait mise à sens unique.**



Existant



Proposition

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : VARIANTES DE TRACÉ ÉTUDIÉES



- **Variante 1 : Lotissement de la Gravière** (voir p.31)

- **Variante 2.A : Ancienne voie ferrée - ECARTEE**

L'ancienne voie ferrée est actuellement un corridor écologique important et a été investie par des familles qui y cultivent des jardins potagers de manière conventionnée avec la ville de Lyon. De nombreux ouvrages auraient dû être construits pour y faire passer la ligne 8. Plusieurs parcelles non bâties auraient dû être en partie acquises. Le détour aurait été de 100 m avec 24 m de dénivelé positif. Pour l'ensemble de ces raisons, cette variante a été écartée

- **Variante 2.B : Ancienne voie ferrée, contournement du talus – ECARTEE**

Pour éviter d'impacter le corridor écologique, une variante longeant le bas du talus ferroviaire a été étudiée. Si une bande enherbée sur le côté de l'allée des Cavatines aurait permis l'implantation de la Voie Lyonnaise, de nombreuses acquisitions foncières et un ouvrage de soutènement d'un talus amianté auraient été nécessaires, ce qui rend cette variante peu crédible.

- **Variante 3 : Rue Benoist Mary – ECARTEE**

La rue Benoist Mary est étroite et aurait donc dû être aménagée avec un partage des cycles et des véhicules motorisés. En outre, elle n'aurait pas permis de contourner complètement la section étroite de l'avenue Buyer. Il aurait alors été nécessaire d'acquérir des emprises foncières boisées privées (clinique de Champvert) et protégées (espace boisé classé). Ainsi, cette variante n'apparaît pas crédible et a été écartée.



2.A – Ancienne voie ferrée



2 – Ancienne voie ferrée , contournement du talus



3 – Rue Benoist Mary

SÉQUENCE 4 : VARIANTE RETENUE – LOTISSEMENT DE LA GRAVIÈRE



Existant : Les voiries du lotissement de la Gravière sont actuellement privées, et leurs propriétaires mal identifiés (suite à de nombreuses transmissions par héritage), ce qui pose d'importants problèmes de gestion de ces espaces. Les rues sont mise en impasse du côté de l'avenue Sidoine Apollinaire et ne sont donc circulées en voiture que par les riverains.

Proposition : Impasse conservée pour les véhicules motorisés afin d'éviter toute augmentation du trafic routier dans le sens est-ouest. Les rues sont aménagées en vélorue* avec une modification de la voirie peu importante (marquage principalement).

*La vélorue est un mode de fonctionnement intéressant dans les rues où le trafic véhicules est très faible (inférieur à 1 000 véhicules par jour et par sens). Cette solution mixte implique la priorité du cycliste sur l'automobiliste qui ne peut doubler les cyclistes et dont la vitesse est limitée à 20 km/h.



Conservation de l'impasse



Existant



























Proposition

MÉTROPOLE

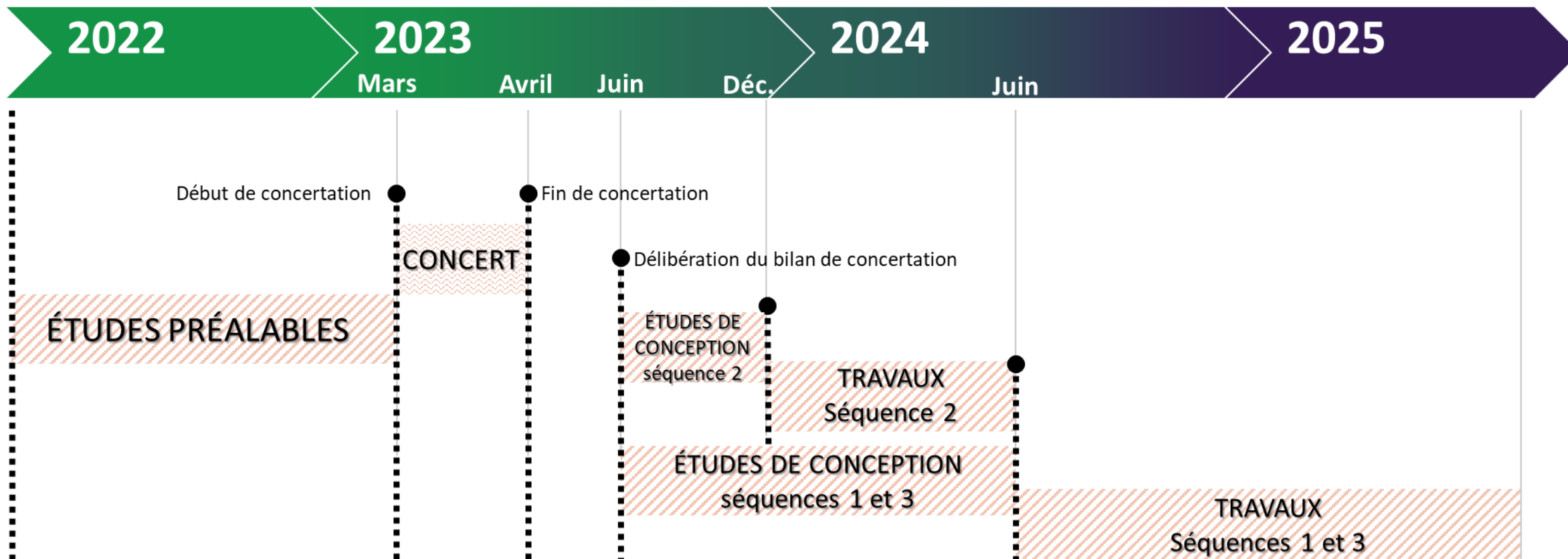
GRAND LYON

SÉQUENCE 3 : ANALYSE MULTICRITÈRES DES VARIANTES ETUDIÉES

Variante soumise à concertation

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Complexité de réalisation	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Lotissement de la Gravière	Partage de circulation cycles/véhicules. Raccordement VL12 optimal. Dénivelé léger et détour de 150m 	Aucun impact. 	Peu d'impact. Mise en place d'une vélorue = limitation à 20km/h et priorité cycles compatible avec le trafic existant. 	Aménagement existant qui peut être conservé et complété avec quelques réfections de voirie et du jalonnement 	Aucun impact. 	Aucun impact. 
Variante 2a : Ancienne voie ferrée	Aménagement en piste cyclable, avec détour de 100m minime mais fortes pentes. 	Aménagement d'un itinéraire aujourd'hui non existant dans le prolongement de la voie verte de la Demi-Lune. 	Aucun impact. 	Nécessité de création d'ouvrages de franchissement et de raccordement aux voiries existantes. Imperméabilisation des sols 	Aucun impact. 	Défrichage du talus qui constitue actuellement un corridor écologique. Impact jardins partagés. 
Variante 2b : Ancienne voie ferrée + Allée des Cavatines	Aménagement en piste cyclable avec détour de de 100m et dénivelé léger 	Aménagement d'un itinéraire aujourd'hui non existant dans le prolongement de la voie verte de la Demi-Lune. 	Aucun impact. 	Imperméabilisation des sols et importants travaux de soutènement dans un talus amianté. 	Aucun impact. 	Impact jardins partagés et jardins privés. 
Variante 3 : Rue Benoist Mary	Partage Vélos/véhicules sur la rue B. Mary et partage piétons et cycles étroite dans le parc de la clinique. 	Impact très limité 	Peu d'impact, la rue ayant aujourd'hui un statut de zone de rencontre sur sa majeure partie 	Aménagement complexe nécessitant modifications de la topographie, acquisitions foncières dans la clinique de Champvert et imperméabilisation des sols 	Stationnement supprimé (environ 20 places) 	Suppression d'arbres et modification de la topographie dans un espace boisé classé 

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



Début des travaux fin 2023

Un budget de 3,2 M€ pour les aménagements de ce tronçon de la Voie Lyonnaise 8 Nord

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Exprimez vos questions et avis sur la
plateforme Je Participe !

jeparticipe
grandlyon.com



les Voies
Lyonnaises

MÉTROPOLE

GRAND LYON