

# **Prolongement de l'impasse de la voie Romaine à Craponne**

## **Dossier de concertation**

du 14 mai au 20 juin 2018

Maîtrise d'ouvrage :

**GRANDLYON**

Métropole de Lyon  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine  
Espaces publics et infrastructures  
20, rue du Lac - 69003 Lyon

# Sommaire

<b>1. La concertation préalable</b>	<b>3</b>
<b>2. Le contexte du secteur de projet</b>	<b>4</b>
<b>3. Le diagnostic</b>	<b>5</b>
3.1. Urbanisme et paysage	5
3.2. Secteur de projet	7
3.2.1. Morphologie urbaine	7
3.2.2. Plan de circulation	8
3.2.3. Les voiries du secteur de projet	8
3.3. Déplacements	11
3.3.1. Trafic automobile	11
3.3.2. Zoom du trafic sur le nœud Dumond / Damichon / Millaud / Bergeron	14
3.3.3. Transports en commun	16
3.3.4. Modes doux	17
3.3.5. Stationnement	18
3.4. Environnement	19
3.4.1. Bruit routier	19
3.4.2. Environnement naturel	19
3.5. Réseaux	19
3.6. Synthèse du diagnostic	19
<b>4. Les objectifs poursuivis concernant le projet</b>	<b>20</b>
<b>5. Les scénarios et variantes d'aménagement proposés</b>	<b>20</b>
5.1. Les principes retenus	20
5.2. Les scénarios de modifications du plan de circulation du secteur	20
5.2.1. Scénario d'inversion des sens uniques de circulation des avenues Damichon et Gladel sud	20
5.2.2. Scénarios avec prolongement de l'impasse de la voie romaine	21
5.3. Les variantes d'aménagement de voirie de l'impasse de la voie romaine jusqu'à l'avenue Dumond via la rue de Ponterle	24
5.3.1. Présentation des variantes d'aménagement de voirie	24
5.3.2. Analyse comparative des variantes d'aménagement de voirie	25
<b>6. Les emprises foncières nécessaires au projet</b>	<b>26</b>
<b>7. Les prochaines étapes du projet</b>	<b>27</b>



## 1. La concertation préalable

Le présent dossier de concertation est établi conformément à l'arrêté du Président de la Métropole de Lyon qui approuve les objectifs et fixe les modalités de la concertation préalable pour le projet de prolongement de l'impasse de la voie Romaine à Craponne.



Figure 1 : Plan de situation du projet

### Les objectifs de cette concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet de prolongement de l'impasse de la voie Romaine à Craponne ;
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue ;
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

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 de registres destinés à recueillir les commentaires du public aux heures d'ouverture :

- à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, 20 rue du Lac à Lyon 3°, de 8h30 à 16h30,
- à la mairie de Craponne (69290), 1 place Charles de Gaulle :
  - o les lundis, mardis, jeudis et vendredis de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
  - o les mercredis et samedis de 8h30 à 12h00 (hors jours fériés),

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com), rubrique « Une métropole de projets – concertations/enquêtes publiques ».

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : [concertation.impassevoieromaine@grandlyon.com](mailto:concertation.impassevoieromaine@grandlyon.com)

La présente concertation préalable est ouverte à partir du 14 mai jusqu'au 20 juin 2018 inclus.

Une réunion publique est programmée le 23 mai 2018 à 18h30.

Le périmètre du projet soumis à la présente concertation est constitué par les voiries suivantes :

- l'impasse de la voie Romaine et son carrefour avec l'avenue de Gladel ;
- la rue de Ponterle comprise entre l'impasse de la voie Romaine et l'avenue Pierre Dumond, ainsi que son carrefour sur cette avenue ;
- le prolongement de l'impasse de la voie romaine sur la rue de Ponterle.



Figure 2 : Périmètre du projet soumis à concertation

La Métropole de Lyon a réalisé une première phase d'études dites préalables afin d'établir un diagnostic global du secteur de projet puis d'étudier les solutions possibles en termes de plan de circulation et d'aménagement de voirie pour répondre aux objectifs du projet – voir 4. Ces solutions sont présentées ci-après. C'est à l'issue de la concertation préalable que la Métropole de Lyon arrêtera de manière définitive le plan de circulation et les principes d'aménagement de voirie à partir desquels le maître d'œuvre qui sera choisi concevra le projet.



**Le dossier de concertation présente successivement :**

- le contexte du centre-ville
- le diagnostic
- les enjeux et objectifs poursuivis
- les scénarios et variantes d'aménagement proposés
- les emprises foncières nécessaires au projet
- les prochaines étapes du projet

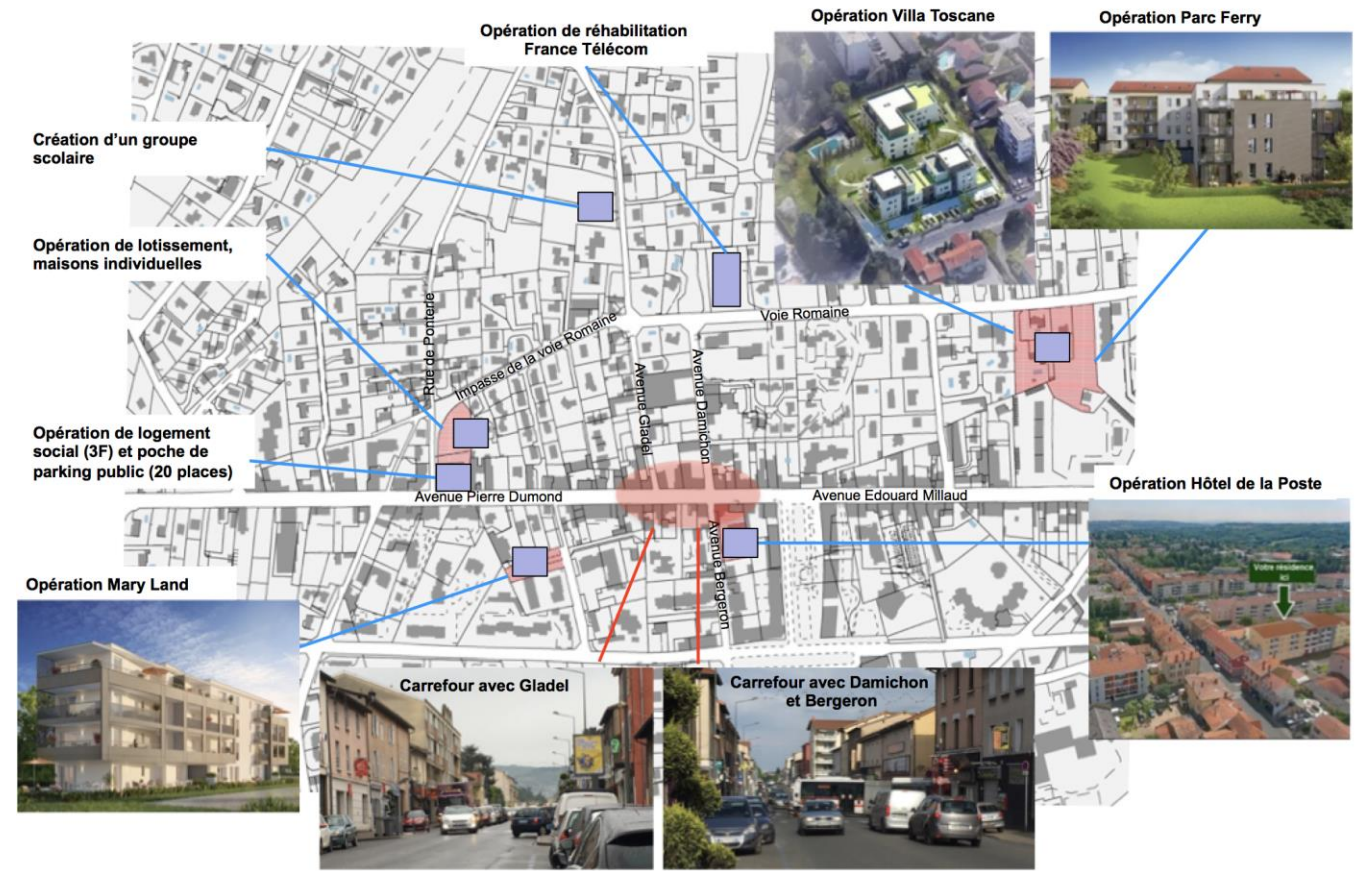
**2. Le contexte du secteur de projet**

La commune de Craponne connaît un développement démographique et urbain soutenu. Les déplacements augmentent, notamment le trafic automobile bien que la desserte TCL ait été renforcée avec la réalisation des aménagements des lignes express de l'ouest lyonnais (LEOL). Les conditions de trafic aux heures de pointe deviennent de plus en plus difficiles sur l'axe Dumond-Millaud, notamment dans les deux carrefours avec les avenues Gladel, Damichon et Bergeron.

La Métropole a réalisé des aménagements sur la voie Romaine afin d'apaiser la circulation automobile. D'autres aménagements sont prévus sur cette voirie pour accompagner la restructuration des accès au site industriel de BioMérieux.

La municipalité envisage la création d'un 4<sup>ème</sup> groupe scolaire situé au nord de l'axe Dumond / Millaud. Il pourrait-être construit sur un tènement communal desservi par l'avenue Gladel.

Par ailleurs, le secteur de projet comprend de nombreuses opérations immobilières plus ou moins avancées, notamment la création d'un lotissement d'habitation et d'une résidence logement social rue de Ponterle.



**Figure 3 :** Repérage des projets en cours et du point de congestion du trafic dans le secteur de projet et à proximité

La Métropole de Lyon envisage de prolonger l'impasse de la voie romaine jusqu'à la rue de Ponterle afin de réduire la congestion de trafic sur l'axe Dumond-Millaud aux heures de pointe. Comme cela est montré dans le présent dossier, cette solution permet de mailler la trame viaire dans ce secteur et ainsi de mieux répartir les flux de trafic Est / Ouest et Nord / Sud qui passent dans les deux carrefours avec les avenues Gladel, Damichon et Bergeron. Par ailleurs, cet aménagement de voirie accompagnera le développement urbain de ce secteur.



### 3. Le diagnostic

#### 3.1. Urbanisme et paysage

La Commune de Craponne se situe sur un plateau de l'ouest lyonnais bordé par deux vallons. Au nord, le ruisseau du Ratier marque la limite communale avec Saint-Genis-les-Ollières ; au sud, la rivière de l'Yzeron sépare Craponne de Francheville.

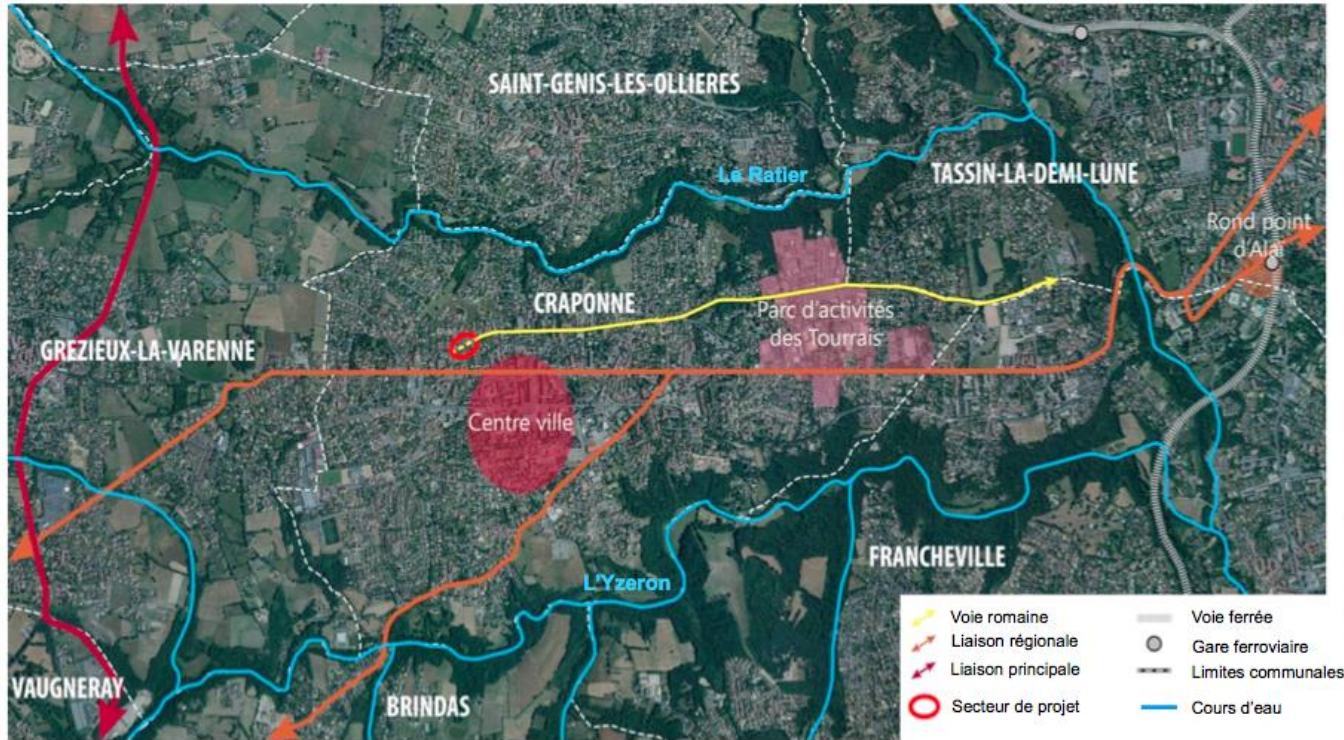


Figure 4 : Plan de situation de Craponne et de la voie romaine

La création de la RD 489 au début du XIXème siècle, en direction des monts du Lyonnais, modifie le développement traditionnel de Craponne (initialement composé d'un bourg et de petits hameaux épars), en devenant l'axe structurant d'un village-rue se juxtaposant au centre bourg. L'identité de la commune est ainsi double : très urbaine sur l'axe Dumond-Millaud et rurale et campagnarde au-delà sur le plateau et les versants vallonnés.

Avec l'église et la mairie, le vieux bourg constitue le noyau historique et identitaire de la commune. L'urbanisation de type village-rue entre les rues Jean-Claude-Martin et Blanche-Dumond s'affirme comme le nouveau centre commerçant de la commune. La réalisation de la ZAC du Centre est venue restructurer le centre-ville de Craponne avec la création d'un axe nord-sud permettant la mise en relation et en continuité du vieux bourg avec l'avenue Edouard-Millaud.

Les îlots, de part et d'autre de la rue Centrale et au sud de l'ancienne voie romaine, s'inscrivent dans la continuité urbaine et fonctionnelle du centre-ville :

- la présence dominante de petits immeubles collectifs forme un tissu urbain assez dense, qui établit la transition entre le bâti du centre et les quartiers périphériques d'habitat individuel ;

- les nombreux équipements (sportifs, scolaires...), situés à l'est du centre, complètent et prolongent l'animation et la vie du centre-ville.

Au-delà de l'axe Dumond-Millaud et du centre-ville, le plateau de Craponne s'est développé à partir des années 70 essentiellement sous forme d'habitat individuel à partir de la trame des anciennes voies ou chemins ruraux, notamment le long de la voie Romaine.

On peut observer sur le plan du cadastre napoléonien de 1824 le tracé de la section Ouest de la voie romaine qui semble se raccorder sur la rue Blanche Dumont. On repère aussi l'ex RD 489 qui s'appelait à l'époque « la grande route de Lyon à Montbrison ».

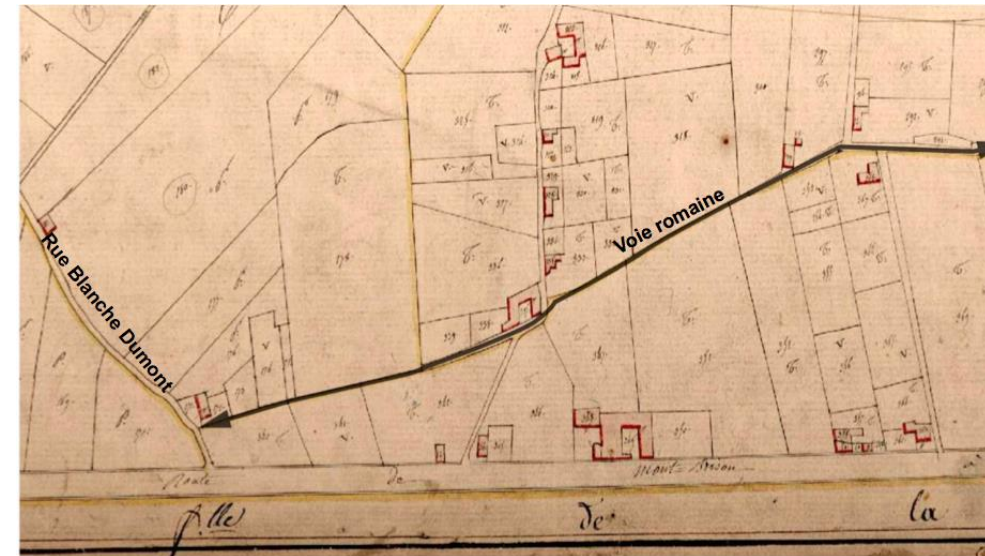


Figure 5 : Repérage de la voie romaine sur le cadastre napoléonien de 1824

On repère sur le plan ci-dessous le bâti ancien situé le long des voies historiques.

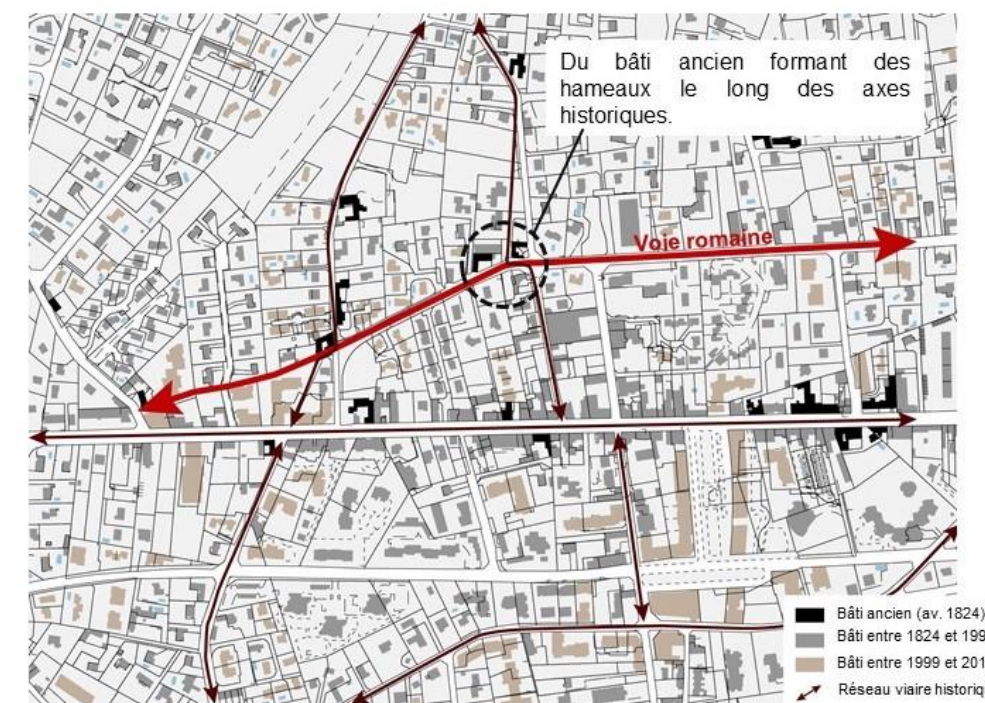
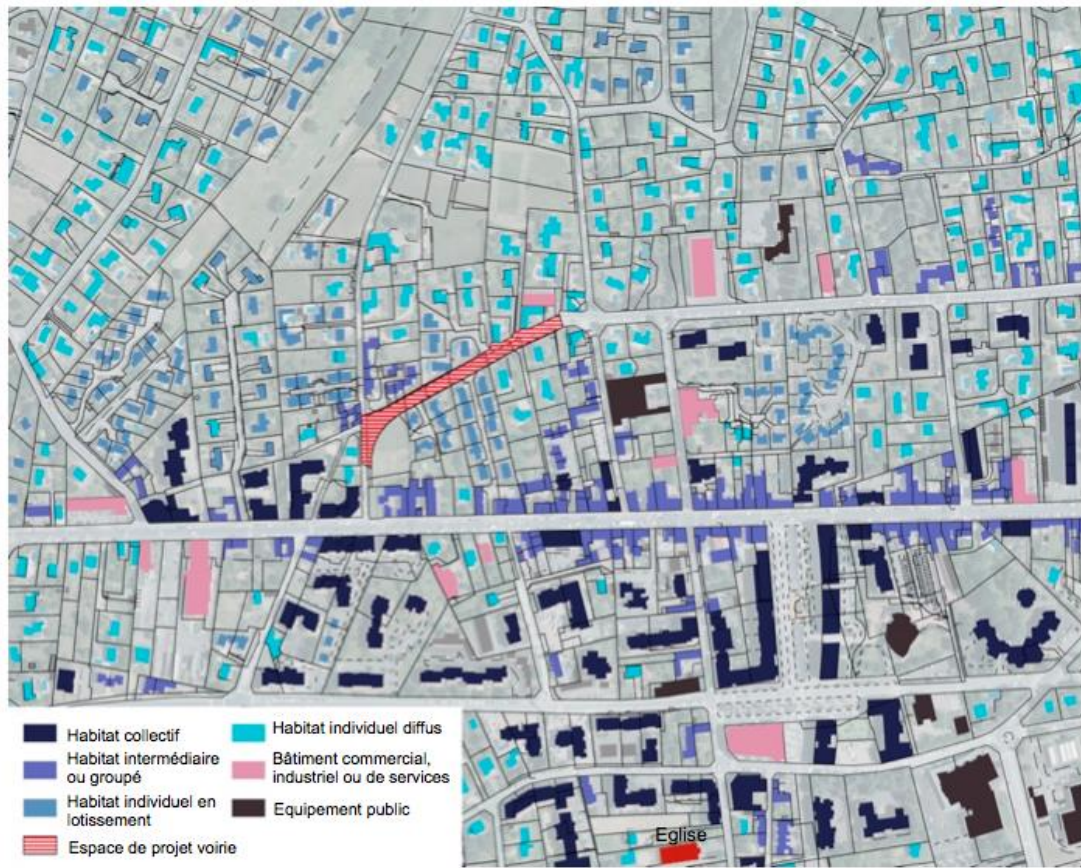


Figure 6 : Repérage du bâti ancien et des voies historiques

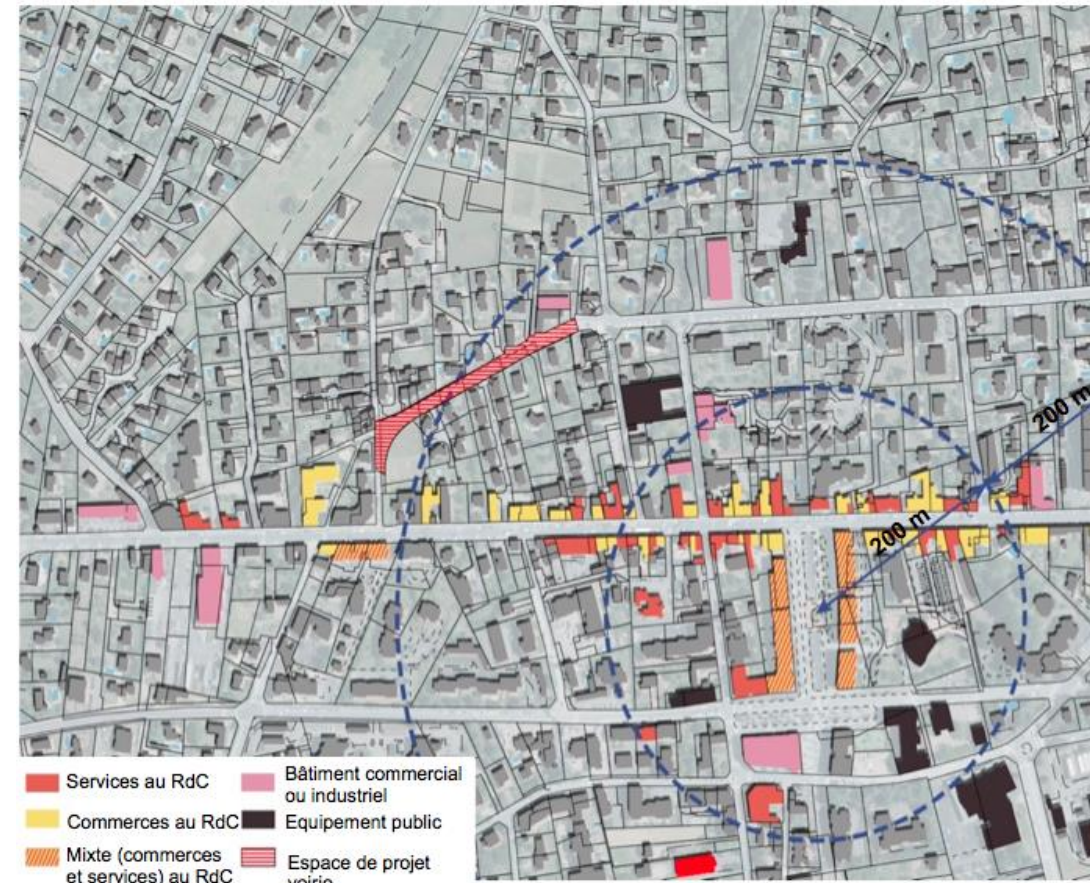




**Figure 7 :** Morphologie urbaine du secteur

La Commune dispose d'une offre commerciale et de services diversifiée répondant aux besoins des habitants de la commune et du bassin de vie. De nombreux commerces de proximité sont situés sur l'axe Dumond-Millaud et autour de la place Andrée-Marie Perrin.

Le site du projet de l'impasse de la voie Romaine - situé dans un rayon de 400 m de cette centralité – est potentiellement accessible à pied ou à vélo.



**Figure 8 :** Repérage des activités et équipements du secteur



### 3.2. Secteur de projet

#### 3.2.1. MORPHOLOGIE URBAINE

On peut observer sur les deux vues aériennes du secteur de projet ci-après, d'une part, le front bâti formé d'immeubles de 2 à 3 étages sur l'axe Dumond-Millaud, et d'autre part, le tissu urbain pavillonnaire situé au nord de cet axe qui s'est développé sous la forme de lotissements avec des allées raccordées sur les voiries.

Sur la deuxième vue, on observe les différentes sections de l'impasse de la voie romaine :

- la première section a le même gabarit de voirie que la voie romaine, mais une moitié sert de stationnement ;
- la deuxième section très étroite qui permet l'accès des voitures sur une seule voie au lotissement de l'allée Matisse et à quelques villas situées au nord ;

Si l'impasse de la voie romaine porte bien son nom en ne permettant pas aux automobilistes de déboucher sur la rue de Ponterle, cela est néanmoins possible pour les piétons grâce à un chemin étroit qui y débouche.

Un lotissement est actuellement en cours de construction sur le tènement en prairie situé à l'angle impasse de la voie romaine et de la rue Ponterle.

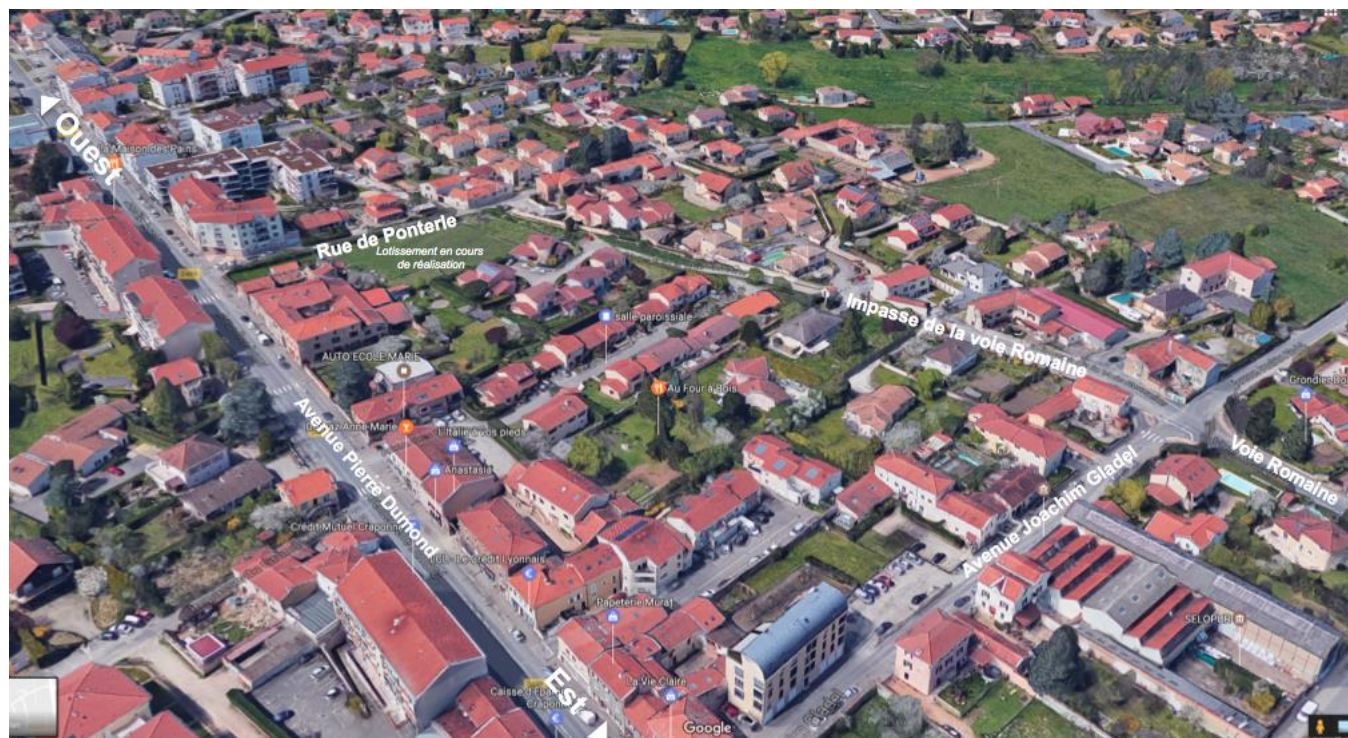


Figure 9 : Vue aérienne oblique du site du projet – vers le nord/ouest

L'impasse de la voie romaine est longue d'environ 240 m.

La distance entre son débouché sur la rue Ponterle et l'avenue Dumond est de 90 m.

On peut noter sur la vue ci-dessous la présence de murs de clôture assez hauts en limite de la voirie qui donne un caractère résidentiel à ce secteur.

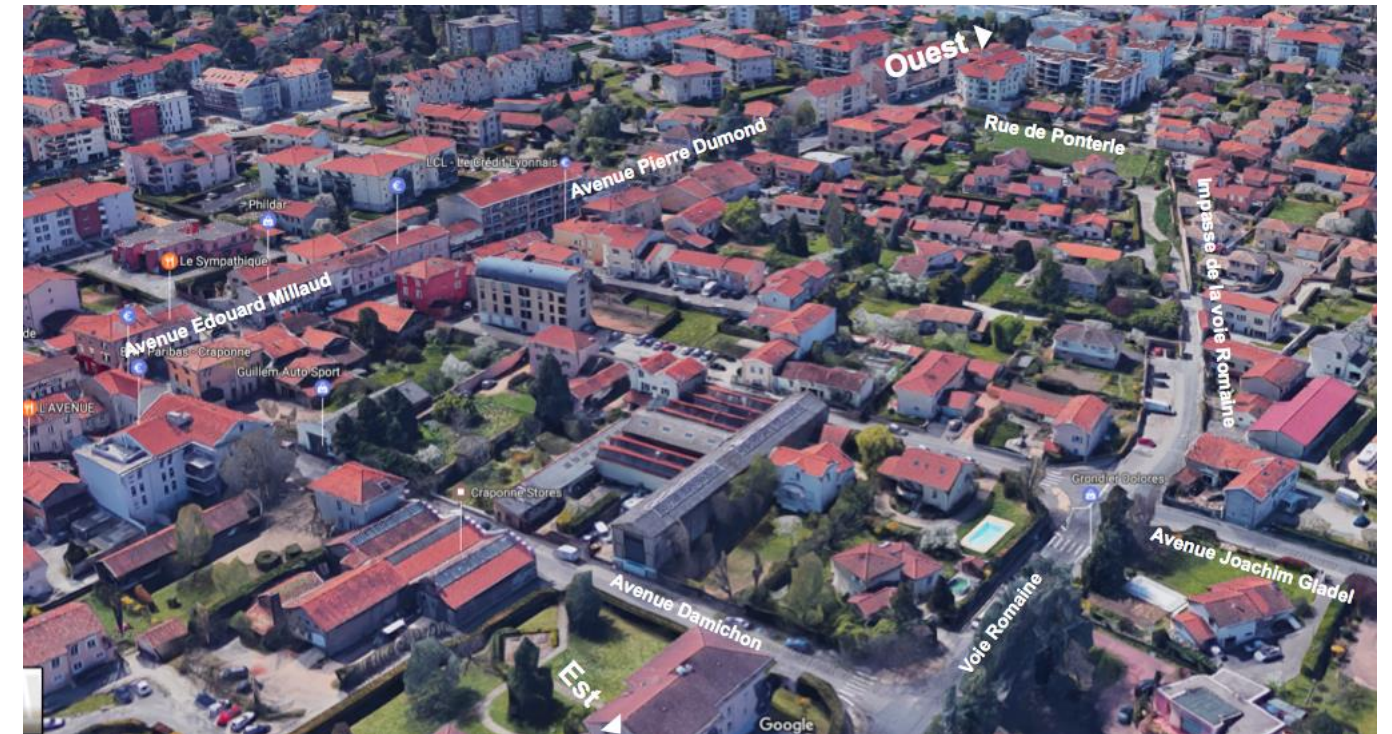


Figure 10 : Vue aérienne oblique du site du projet – vers le sud/ouest



### 3.2.2. PLAN DE CIRCULATION

Du fait d'un réseau viaire historique qui n'a quasiment pas évolué depuis la création de la RD 489, le plan de circulation du secteur est complexe :

- un axe Dumond-Millaud à double sens
- la voie romaine à double sens
- l'avenue Gladel à double sens excepté la section comprise entre la voie romaine et l'axe Dumond-Millaud qui est à sens unique
- l'avenue Damichon à sens unique entre la voie romaine et l'axe Dumond-Millaud, sinon à double sens au sud
- la rue de Ponterle à sens unique jusqu'à sa liaison plus au nord avec l'avenue Gladel
- l'allée des Platanes fonctionne en impasse, comme l'impasse de la voie romaine, avec un accès voiture depuis l'avenue Dumond

Ainsi, les quatre carrefours constitués par la voie romaine, l'axe Dumond-Millaud et les avenues Gladel et Damichon forment en fait un nœud routier situé sur les axes Ouest/Est et Nord/Sud comme on le montre par la suite en termes de trafic.

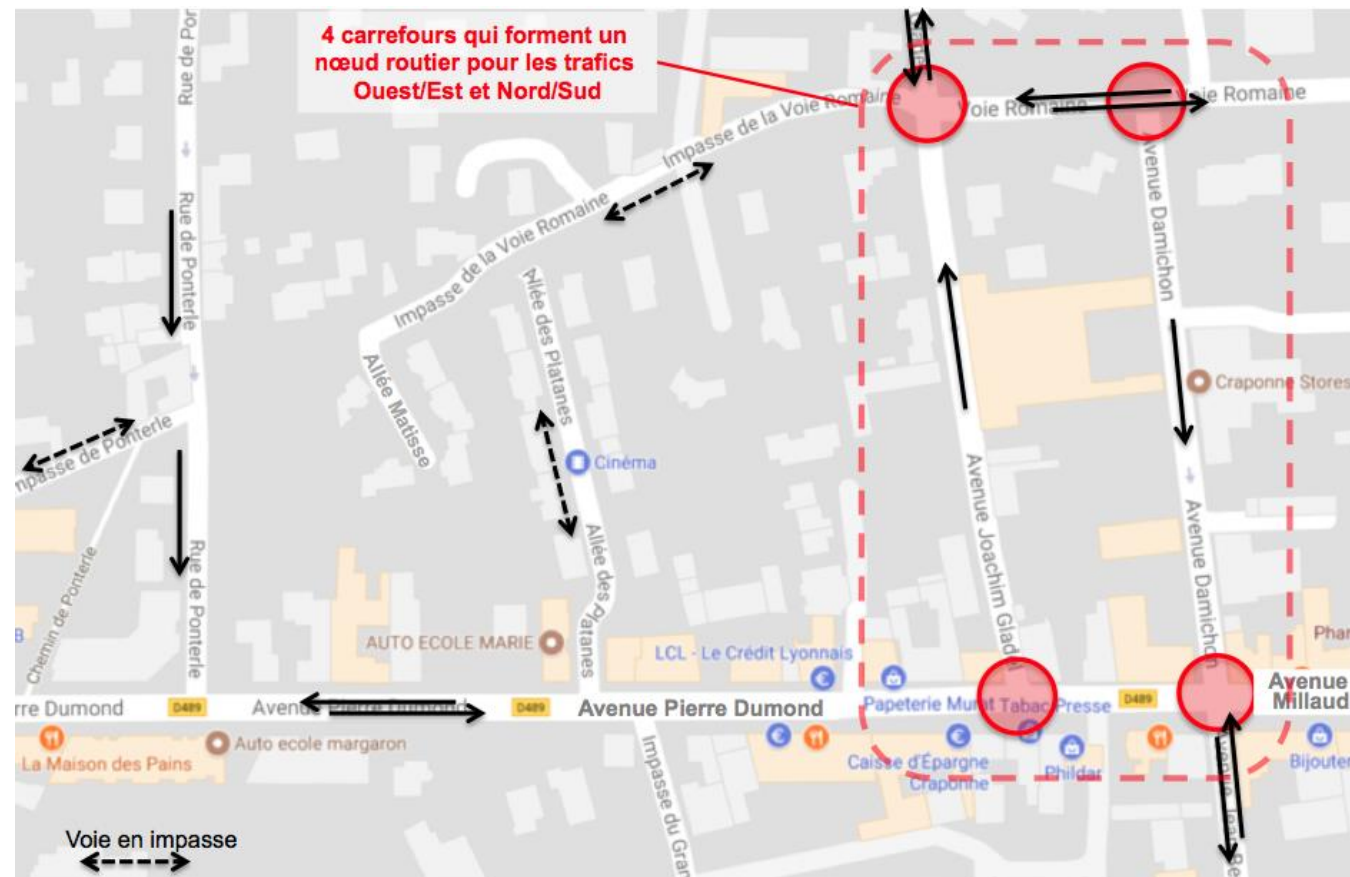


Figure 11 : Plan de circulation du site du projet

### 3.2.3. LES VOIRIES DU SECTEUR DE PROJET

#### Avenues Pierre Dumond et Edouard Millaud



Figure 12 : Avenues Dumond et Millaud

Dans le secteur de projet, les avenues Dumond et Millaud (ex RD 489) ont un gabarit d'environ 16 m (largeur entre les façades). Il s'agit d'un gabarit étroit eu égard au statut et à la fonction de l'axe, mais courant compte tenu du contexte historique du développement urbain de Craponne.

La chaussée comprend deux voies plus du stationnement en longueur sur ses deux rives, soit une largeur totale d'environ 11m. La largeur des trottoirs varie de 2 à 2,5 m. La configuration de cet axe est très routière (70% du gabarit est occupé par la voiture en circulation ou en stationnement).

Six carrefours à feux viennent ponctuer l'axe Dumond-Millaud entre la rue Blanche Dumont et le chemin de Torey.

L'axe ne comprend pas d'arbres d'alignement, néanmoins la continuité du front bâti et les vues axiales Est et Ouest sur le grand paysage lui confère une certaine qualité paysagère.

#### Avenue Joachim Gladel



Figure 13 : Avenue Gladel – Section comprise entre la voie romaine et l'axe Dumond-Millaud



Le gabarit de l'avenue Gladel est très étroit, réduit à près de 7 m à l'approche du carrefour avec l'axe Dumond-Millaud. Cette voirie a fait l'objet d'élargissement à 10 m au droit de certaines parcelles lors des constructions récentes au moyen de l'emplacement réservé inscrit au PLU – voir 6.

Sur la section comprise entre la voie romaine et l'axe Dumond-Millaud, la voie est à sens unique. La giration des cars dans le carrefour est difficile, l'avant du car « balaye » le trottoir.



Figure 14 : Avenue Gladel – section au nord de la voie romaine

Le gabarit est tout aussi étroit sur cette avenue au nord de la voie romaine, la voie à double sens contraint fortement la circulation des piétons : un seul trottoir en rive Est.

#### Avenue Damichon



Figure 15 : Avenue Damichon

Le gabarit de l'avenue Damichon est d'environ 10 m. Cette voirie à sens unique comprend du stationnement en long sur sa rive Ouest.

#### Carrefour Dumond / Damichon / Millaud / Bergeron



Figure 16 : Carrefour Dumond / Bergeron / Millaud / Damichon

Comme on le met en évidence par la suite – voir 3.3.2, la circulation dans le carrefour Dumond Damichon / Millaud / / Bergeron est difficile. Cela tient notamment aux gabarits très étroits de l'avenue Bergeron et de l'avenue Damichon, mais aussi à la présence des immeubles anciens dans ce carrefour qui masque la visibilité.

#### Voie Romaine



Figure 17 : Voie romaine dans le secteur de projet

Dans le secteur de projet, le gabarit de la voie romaine est d'environ 12 m. Elle est à double sens et comprend du stationnement en long sur sa rive sud et une bande cyclable sur sa rive nord. Du fait de la largeur importante de la chaussée (près de 8,5 m), sa configuration est assez routière.



### Impasse de la voie Romaine

L'impasse de la voie romaine comprend deux sections distinctes, plus un chemin pédestre qui débouche sur la route de Ponterle. On présente ci-après les trois séquences caractéristiques qui la composent.



Figure 18 : Impasse de la voie romaine – section Est

La section Est a le même gabarit de 12 m que la voie romaine située, ce qui donne l'impression d'un prolongement de la voie romaine au-delà de l'avenue Gladel. La chaussée est assez large pour circuler à double sens. La rive sud non revêtue est affectée à du stationnement en talon – voir photo de gauche ci-dessus.



Figure 19 : Impasse de la voie romaine – section centrale

Sur la section centrale, la chaussée est réduite à 3,5 m, obligeant à une circulation en éclusé. On observe sur la photo de gauche une section resserrée avec un gabarit réduit à près de 4 m entre les murs de clôtures.



Figure 20 : Impasse de la voie romaine – section Ouest

Au bout de l'impasse, on trouve un chemin très étroit qui permet de rejoindre la rue de Ponterle et d'accéder à l'avenue Dumont. Ce chemin offre un cadre bucolique avec sa vue sur un champ (à noter que le lotissement est sorti de terre depuis la prise de vue de la photo de droite à l'été 2017).

### Allée Matisse



Figure 21 : Allée Matisse

L'allée Matisse est une voie privée en impasse qui dessert un petit lotissement. On y accède depuis l'impasse de la voie romaine.



### Allée des Platanes



Figure 22 : Allée des Platanes

L'allée des Platanes est une voie privée en impasse qui dessert le lotissement des Platanes. On y accède depuis l'avenue Millaud. Le demi-tour des véhicules est possible à son extrémité.

### Rue de Ponterle



Figure 23 : Rue de Ponterle

La rue de Ponterle est une voie historique, à l'exception de sa section au sud de l'impasse de Ponterle. Son tracé historique se raccordait sur l'avenue Dumond via le chemin de Ponterle. Son gabarit est très étroit, de 7 à 8 m, avec un pincement de la largeur de la voirie à 4,5 m au droit de la maison que l'on observe sur la photo à gauche ci-dessus. Dans le secteur de projet, cette rue est à sens unique Nord > Sud, elle ne dispose pas de trottoir.

Certains riverains de l'extrémité sud de la rue de Ponterle empruntent leur rue depuis Millaud à contre sens pour éviter de devoir faire un détour.

### Impasse de Ponterle

L'impasse de Ponterle est une voie en impasse qui dessert quelques habitations.

## 3.3. Déplacements

### 3.3.1. TRAFIC AUTOMOBILE

La carte ci-dessous montre l'organisation et la hiérarchisation du réseau viaire du bassin de vie Val d'Yzeron :

- Les avenues Dumond et Millaud (ex RD489) sont des voies de distribution entre l'ouest lyonnais et Lyon ;
- Les avenues Gladel et Damichon sont aussi des voies de distribution avec Saint-Genis-les-Ollières ;
- La voie romaine est une voie de liaison interquartier entre les communes de Craponne, de Francheville et de Tassin (on verra cependant par la suite que sa fonction est un peu plus importante).

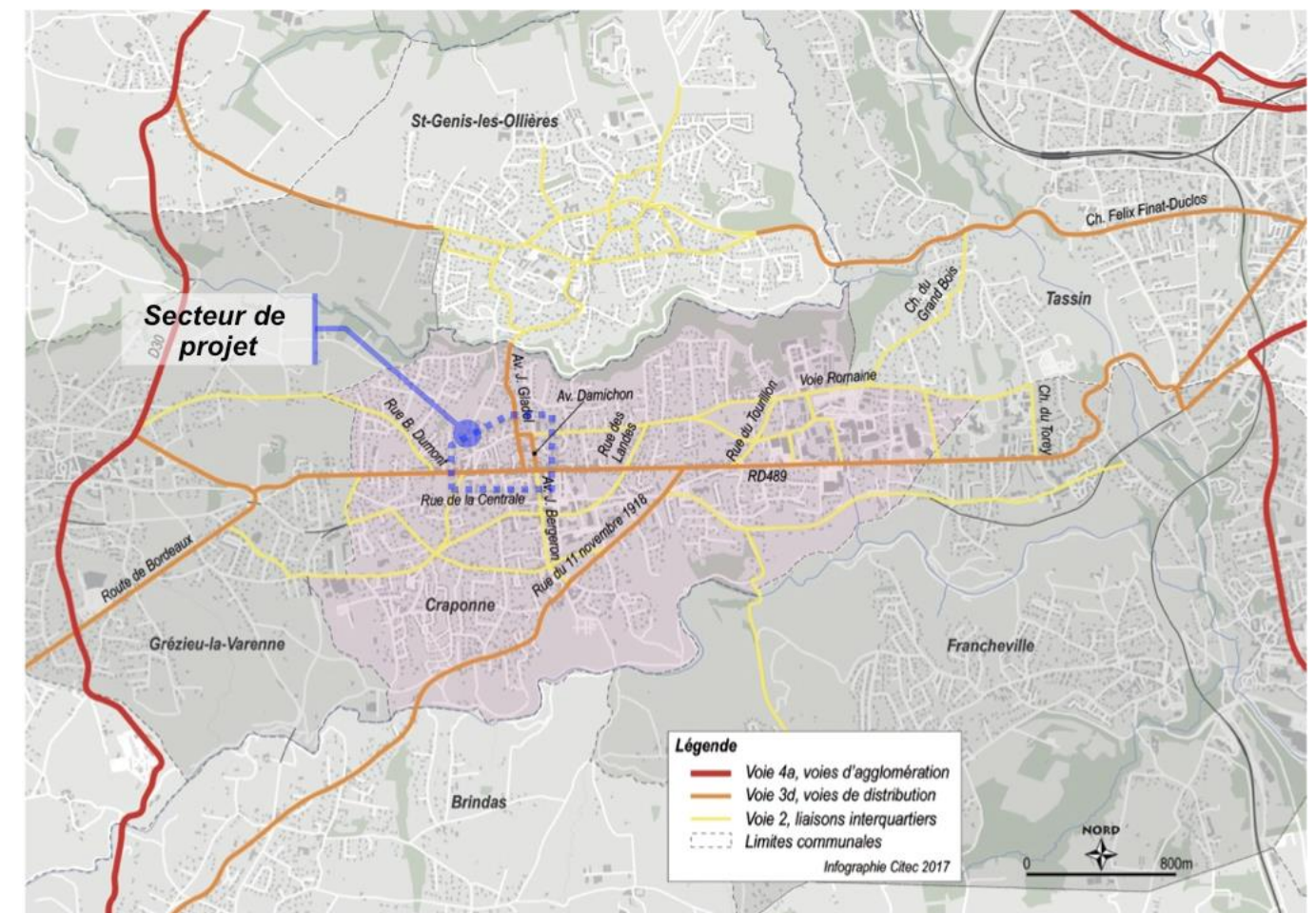


Figure 24 : Organisation et hiérarchisation du réseau viaire du bassin de vie Val d'Yzeron

La Métropole de Lyon a fait réaliser une étude de trafic par le bureau d'études CITEC. Cette étude s'est notamment appuyée sur des comptages automatiques réalisés en 2015, 2016 et avril 2017, ainsi que sur des comptages directionnels réalisés sur quatre carrefours situés sur l'axe Dumond-Millaud et la voie romaine le 16 mai 2017 – voir repérage sur la figure ci-dessous.

Par ailleurs, une enquête dite « origine / destination » a été réalisée le 16 mai 2017 sur le



carrefour à feux entre l'avenue Dumond et la rue Blanche Dumont. Elle a consisté à interroger les automobilistes pendant la durée de rouge sur la commune d'origine et la commune de destination de leur trajet.

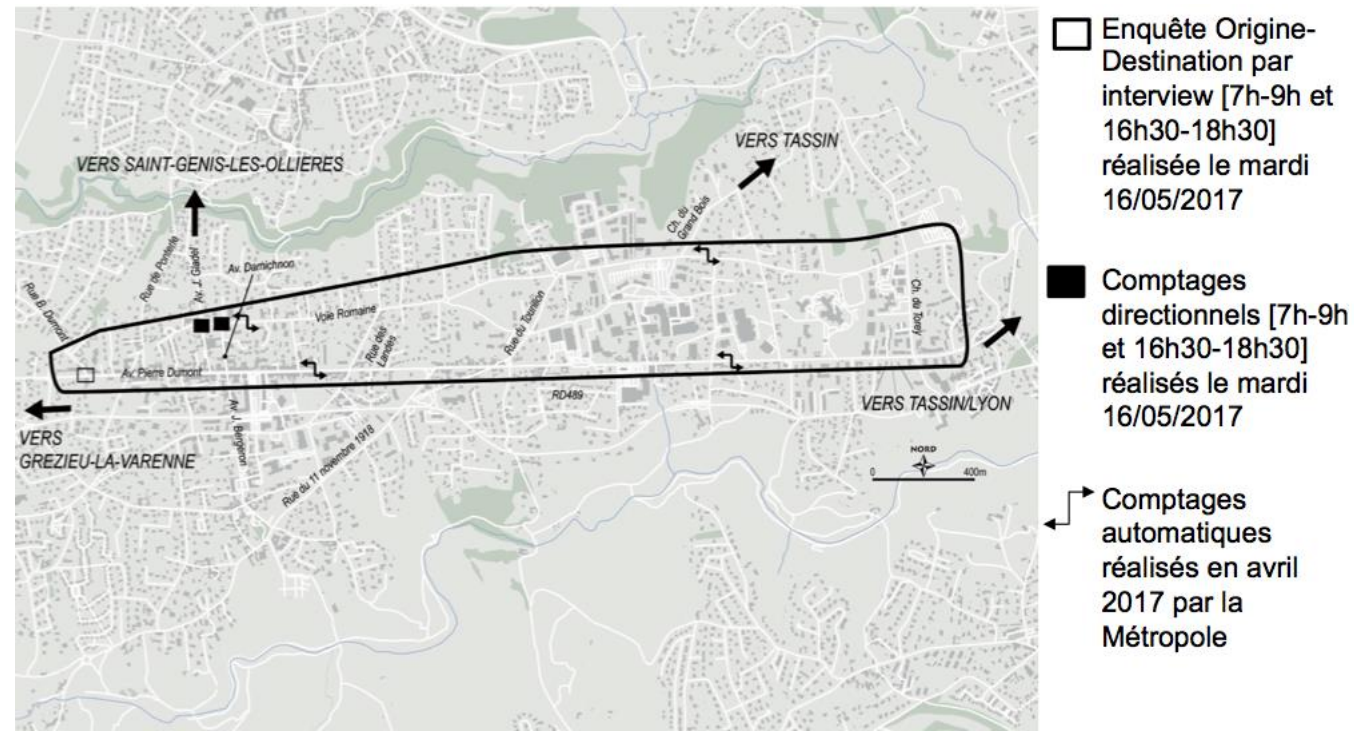


Figure 25 : Repérage des postes de comptage et du carrefour de l'enquête « origine / destination »

En dehors des plateaux traversant situés sur la voie romaine avec une réglementation à 30 km/h, il n'y a pas de zone de circulation apaisée (zone 30 par exemple) dans la zone d'étude.

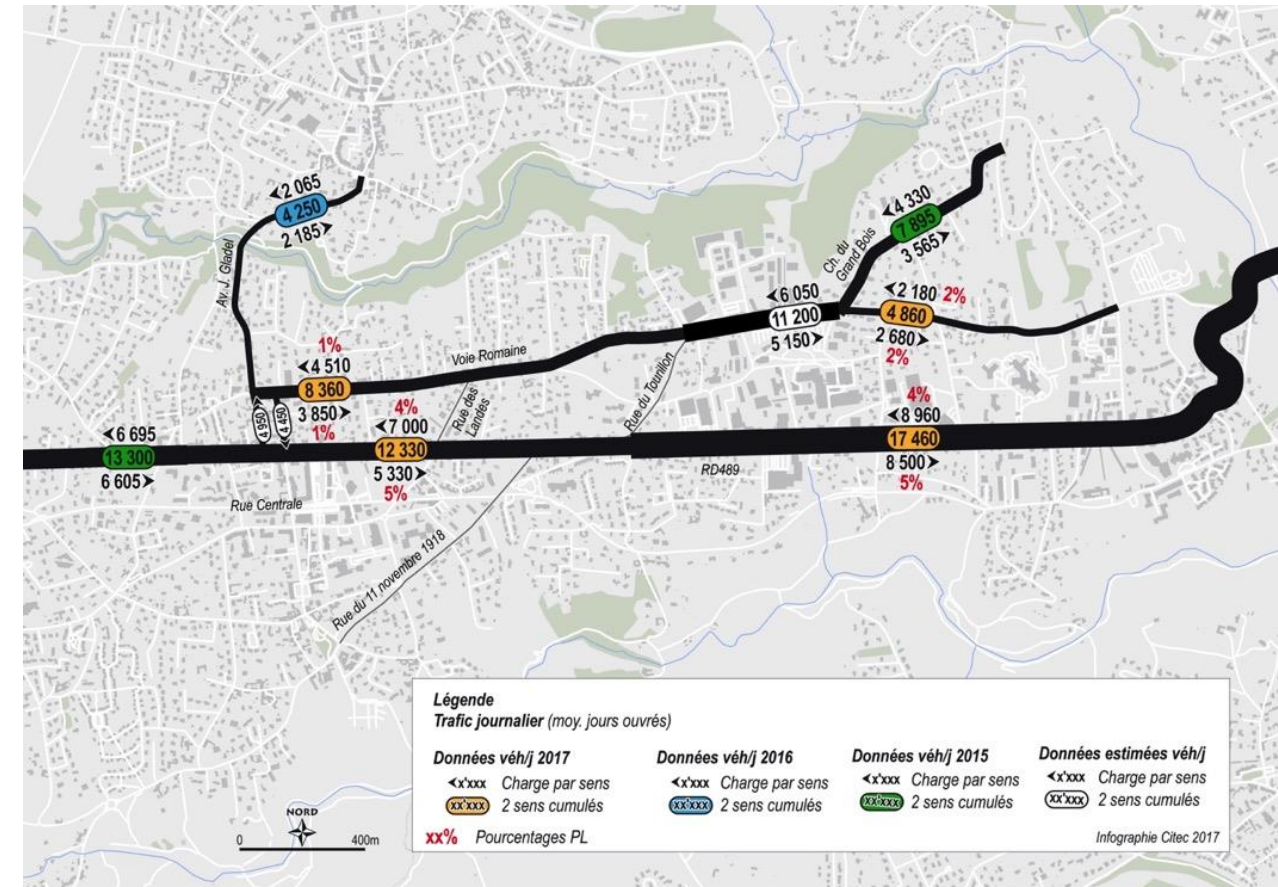


Figure 27 : Plan des trafics journaliers – état actuel 2017 (Source : Citec)

Sur la partie Ouest de la voie Romaine, le trafic journalier est d'environ 12.000 véhicules sur l'axe Dumond-Millaud et 8.000 véhicules sur la Voie Romaine soit les 2/3 du trafic de l'avenue Millaud.

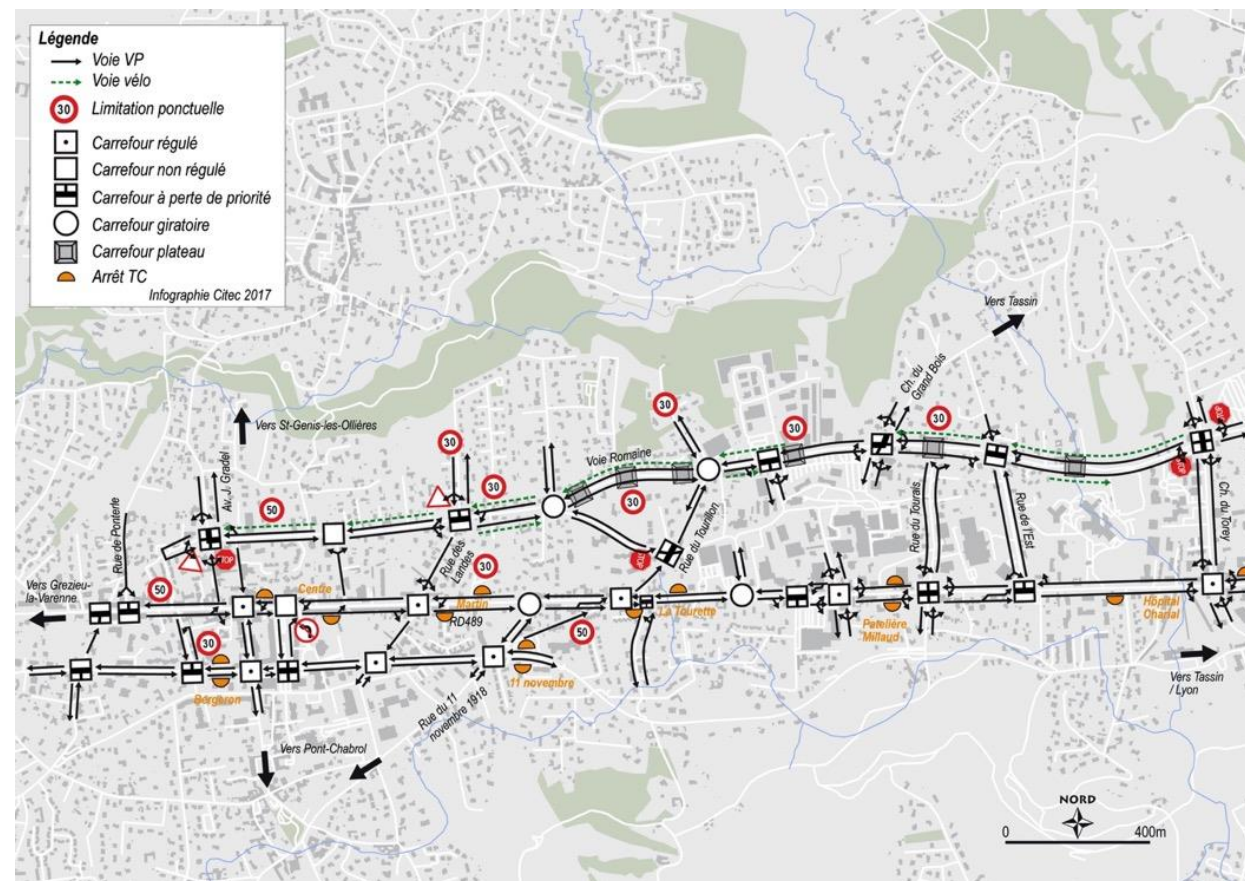


Figure 26 : Plan schématique des principales voiries – état actuel 2017 (Source : Citec)





Figure 28 : Plan des trafics à l'heure de pointe du matin (8-9h) – état actuel 2017 (Source : Citec)



Figure 29 : Plan des trafics à l'heure de pointe du soir (17h30-18h30) – état actuel 2017 (Source : Citec)

On constate aux heures de pointe un trafic quasi équilibré entre l'axe Dumond-Millaud et la voie romaine, notamment le matin (750 véhicules/heures). Le trafic à l'heure de pointe du soir est sensiblement plus important sur l'axe Dumond-Millaud (environ + 200 véhicules).

L'observation des conditions de trafic (voir les cartes Google Maps) montre que la circulation est plus fluide aux heures de pointe sur la voie romaine que sur l'axe Dumond-Millaud. Il s'agit d'un phénomène de shunt du trafic sur la voie Romaine : le trafic étant plus fluide, celle-ci permet la traversée Ouest / Est de la Commune de façon plus rapide en évitant l'axe Dumond-Millaud dont le trafic est ralenti par les carrefours à feux et l'activité urbaine et commerciale qui génère des flux avec des conflits d'usages : stationnement, traversées piétonnes, arrêts des bus en pleine voie, pas de possibilité de dépassement des vélos qui sont sur la chaussée.

Le carrefour à feux Dumond / Damichon / Millaud / Bergeron constitue le principal point de congestion du trafic, notamment à l'heure de pointe du soir, du fait des différentes gênes (piéton en conflit avec des mouvements tournants élevés, giration bus compliquée) et du mouvement tournant Bergeron > Dumond > Gladel très pénalisant.

Le trafic est pendulaire (principalement Ouest > Est le matin et Est > Ouest le soir). Le trafic de transit (origine et destination extérieure à la Commune) est d'environ 50%.

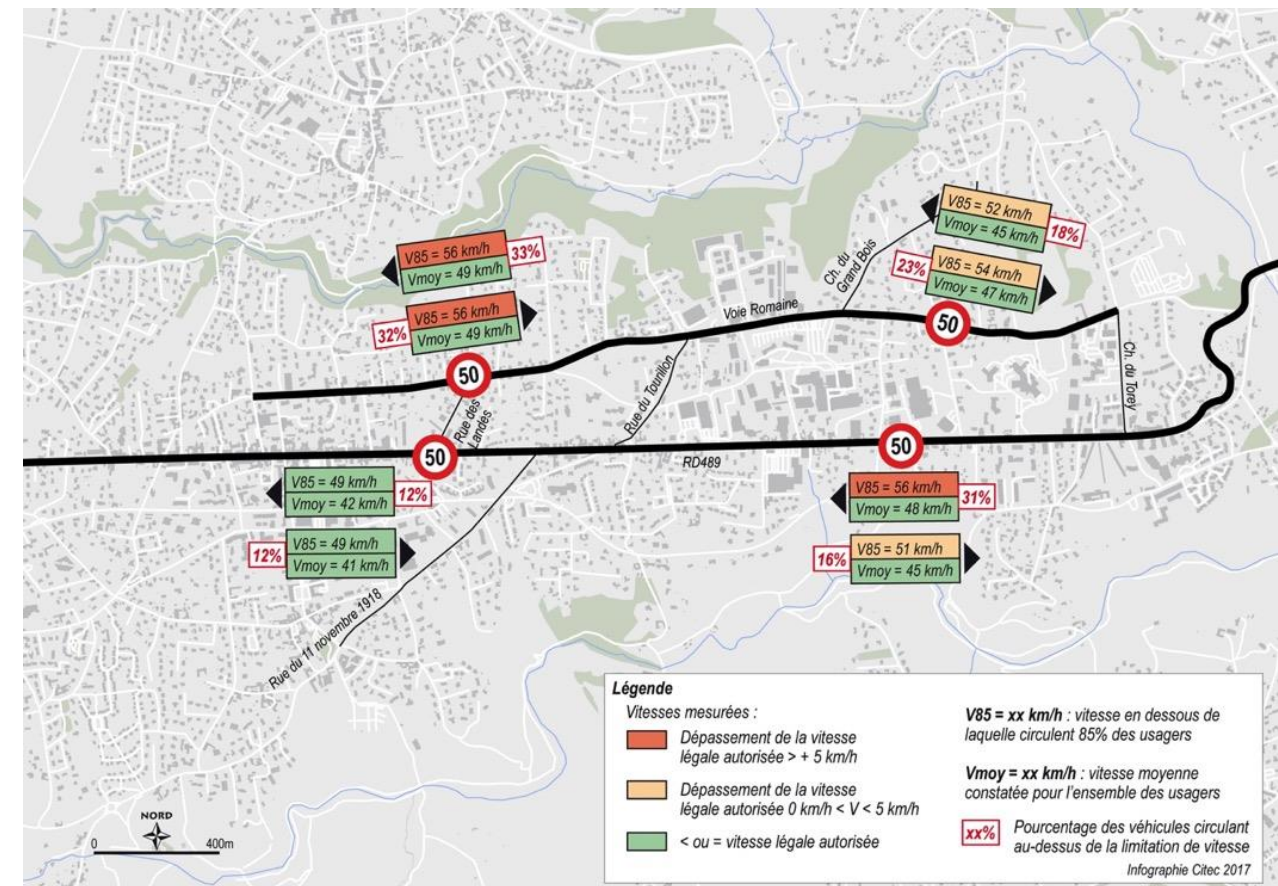


Figure 30 : Analyse des vitesses sur la voie romaine et l'axe Dumond-Millaud – état actuel 2017 (Source : Citec)

Les vitesses de circulation ont été relevées sur l'ex RD489 et la voie romaine pendant la campagne de comptages automatiques. La voie romaine est sujette à des vitesses de circulation supérieures à la vitesse réglementaire de 50 km/h avec, d'une part, une forte



proportion de véhicules qui circulent au-delà de la limitation de vitesse (environ un tiers des véhicules), et d'autre part, des pointes de vitesse fortement excessives (>100 km/h) malgré la présence d'aménagement modérateurs de vitesse (six plateaux aménagés sur la voie romaine, carrefours à perte de priorité)

Sur l'axe Dumond-Millaud, les vitesses de circulation sont modérées à l'ouest de la commune du fait des conditions de circulation moins fluides et des conflits d'usagers (arrêts bus sur voirie, traversées piétonnes non régulées, etc.).

### 3.3.2. ZOOM DU TRAFIC SUR LE NŒUD DUMOND / DAMICHON / MILLAUD / BERGERON

Les flux Origine / Destination (O/D) ont été reconstitués sur le périmètre restreint entre les rues de Ponterle et Damichon aux heures de pointe du matin et du soir à partir de l'enquête « origine / destination ».

Analyse des flux O/D à l'heure de pointe du matin :



Figure 31 : Flux origine / destination à l'heure de pointe matin (8-9h) – état actuel 2017 (Source : Citec)

#### Depuis l'avenue Dumond

- Plus de la moitié du trafic tourne-à-gauche en direction de Saint-Genis-les-Ollières et de la voie romaine. Ce mouvement, non géré, est en conflit avec le trafic en sens inverse sur la RD489 et génère des remontées de files à l'heure de pointe du matin. En effet, un véhicule qui tourne-à-gauche a des difficultés à s'insérer et la largeur de la chaussée, trop étroite, ne permettant pas son dépassement, tout le trafic se retrouve bloqué derrière. Le trafic depuis l'avenue Dumond se répartit de manière équitable entre la voie romaine et l'avenue Millaud.

#### Depuis l'avenue Millaud

- La majorité du trafic circulant sur l'avenue Millaud poursuit sur cet axe.

#### Depuis l'avenue Bergeron

- Les deux tiers du trafic remontent en direction de Saint-Genis-les-Ollières. Le mouvement de baïonnette sur la RD489 est actuellement compliqué puisqu'il est servi en même temps que le trafic sur l'avenue Damichon. Ainsi, les véhicules sur l'avenue Bergeron doivent attendre que tout le trafic de l'avenue Damichon ait fini de s'écouler pour pouvoir passer.

#### Depuis l'avenue Gladel

- Le trafic se répartit de manière équilibrée entre la voie romaine et l'avenue Damichon. Le mouvement de baïonnette en direction de l'avenue Dumond est peu emprunté (20 uvp/h) car il constitue un itinéraire peu naturel. Les véhicules en provenance de Saint-Genis-les-Ollières empruntent préférentiellement la rue du Ponterle pour récupérer l'avenue Dumond.

#### Depuis la voie romaine

- La majorité du trafic circulant sur la voie romaine poursuit en direction de Saint-Genis-les-Ollières.

Analyse des flux O/D à l'heure de pointe du soir :

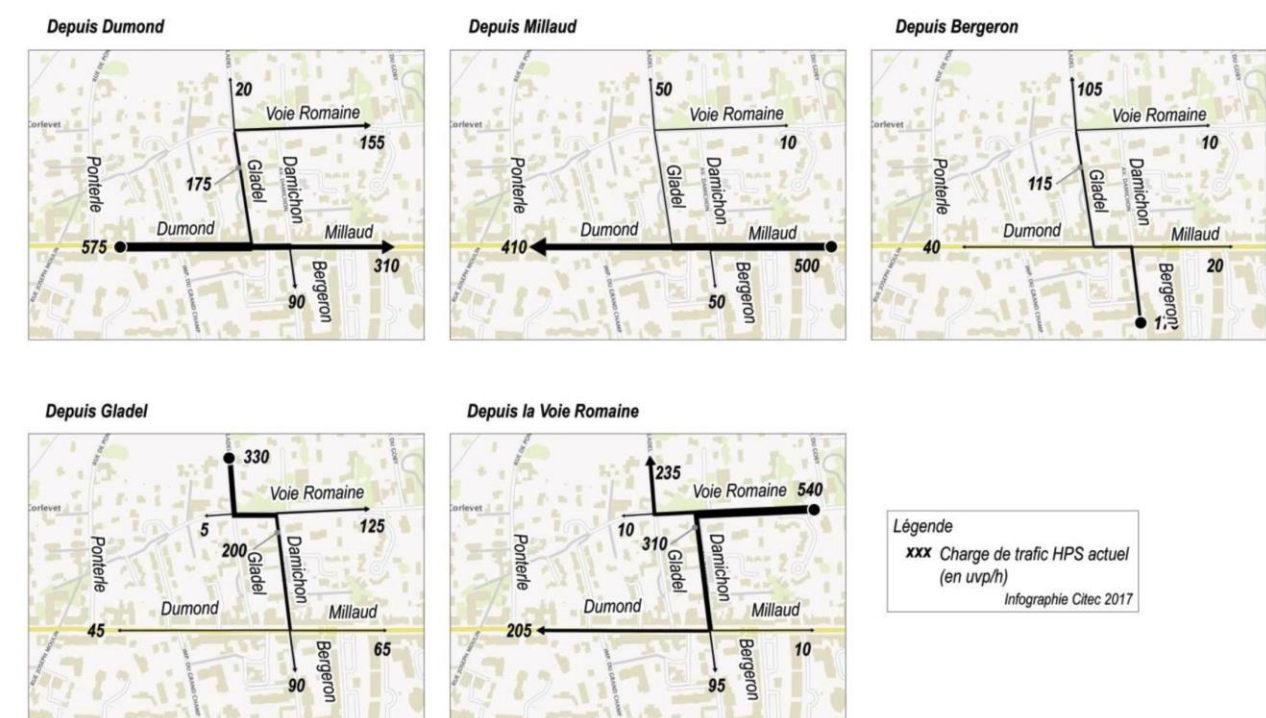


Figure 32 : Flux origine / destination à l'heure de pointe du soir (17h30-18h30) – état actuel 2017 (Source : Citec)

#### Depuis l'avenue Dumond

- Depuis l'avenue Dumond, environ un quart des véhicules tournent à gauche vers l'avenue Gladel contre la moitié à l'heure de pointe du matin. Ce mouvement est par conséquent moins problématique à l'heure de pointe du soir.

#### Depuis l'avenue Millaud

- À l'image de l'heure de pointe du matin, la majorité du trafic circulant sur l'avenue Millaud poursuit sur l'avenue Dumond.

#### Depuis l'avenue Bergeron



- À l'heure de pointe du soir, la difficulté d'écoulement du mouvement de baïonnette depuis l'avenue Bergeron vers l'avenue Gladel est encore plus prononcée du fait des charges de trafic plus importantes sur l'avenue Damichon.

#### Depuis l'avenue Gladel

- À l'image de l'heure de pointe du matin, les échanges entre Saint-Genis-les-Ollières et la voie romaine sont importants avec un tiers du trafic à destination de la voie romaine. Comme à l'heure de pointe du matin, le trafic à destination de l'avenue Dumond reste faible du fait du mouvement de baïonnette peu naturel (45 uvp/h).

#### Depuis la voie romaine

- Environ 45% du trafic poursuit vers Saint-Genis-les-Ollières.

#### L'analyse des flux origine / destination met en évidence les points suivants :

- Des échanges importants entre l'avenue Gladel nord (en direction de Saint-Genis-les-Ollières) et la voie romaine ;
- Une répartition équilibrée du trafic depuis l'avenue Dumond vers l'avenue Millaud et la voie Romaine à l'heure de pointe du matin. Ces forts volumes en tourne-à-gauche ont des difficultés à s'écouler le matin car en conflit avec le trafic circulant sur l'avenue Dumond ;
- Un fort flux sud-nord depuis l'avenue Bergeron qui effectue un mouvement de baïonnette sur l'axe Dumond-Millaud ;
- Un faible volume de trafic depuis l'avenue Gladel vers l'avenue Dumond car ce mouvement est peu naturel et les véhicules empruntent préférentiellement la rue de Ponterle.

#### Analyse du fonctionnement du carrefour Dumond/ Damichon/ Millaud/ Bergeron



**Figure 33** : Dysfonctionnements du carrefour Dumond / Damichon observés le 16 mai à 9h – état actuel 2017  
(Source : Citec)

Ce carrefour est régulé avec des feux. Il est aménagé à 2x1 voies de circulation sur les avenues Dumond et Millaud. L'avenue Damichon est suffisamment large en entrée du carrefour pour accueillir deux voies de circulation bien qu'elles ne soient pas marquées.

Le carrefour fonctionne en deux phases avec une première phase pour servir l'axe Dumond-Millaud et une seconde phase qui permet de servir les avenues Damichon et Bergeron en conflit.

Compte tenu du très faible gabarit des voiries, la giration des bus des lignes C24 et 73 est très délicate : lorsqu'un bus est stationné au milieu du carrefour pour tourner vers l'avenue

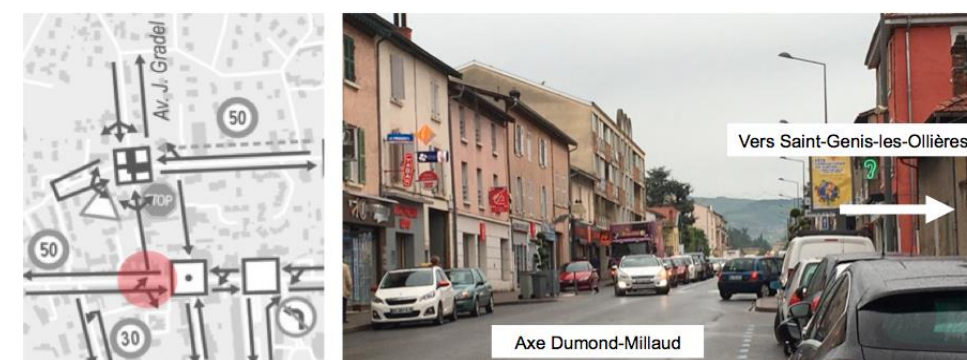
Bergeron, il bloque les véhicules derrière lui qui ne peuvent pas le dépasser.

L'aménagement d'un arrêt bus en pied de feux sur l'avenue Millaud entraîne des remontées de files lorsque le bus effectue son arrêt. Ces remontées de files se résorbent au cycle de feux suivant.

À l'heure de pointe du soir, des remontées de files sont observées à la fois sur l'avenue Damichon où le temps de vert est trop court pour satisfaire la demande de trafic : les véhicules doivent attendre un cycle de feu pour passer ainsi que sur l'avenue Bergeron qui doivent céder le passage aux véhicules depuis Damichon.

**Ce carrefour constitue un point noir de trafic principalement à l'heure de pointe du soir.**

#### Analyse du fonctionnement du carrefour Dumond / Gladel



**Figure 34** : Remontée de file du carrefour Dumond / Gladel observés le 12 mai à 8h15 – état actuel 2017  
(Source : Citec)

Au niveau du carrefour Dumond/Gladel, deux dysfonctionnements sont observés à l'heure de pointe du matin :

- Difficulté d'écoulement du trafic de tourne-à-gauche depuis l'avenue Dumond vers Gladel en conflit avec le trafic en sens inverse qui bloque le trafic sur l'avenue Dumond en direction de Lyon. En effet, la chaussée n'est pas assez large pour permettre le dépassement d'un véhicule à l'arrêt ;
- Remontée de file depuis le carrefour à feux Dumond/Damichon/Millaud/Bergeron qui empêche l'écoulement du mouvement de tourne-à-gauche vers Gladel.



### Analyse du fonctionnement du carrefour Voie romaine / Gladel

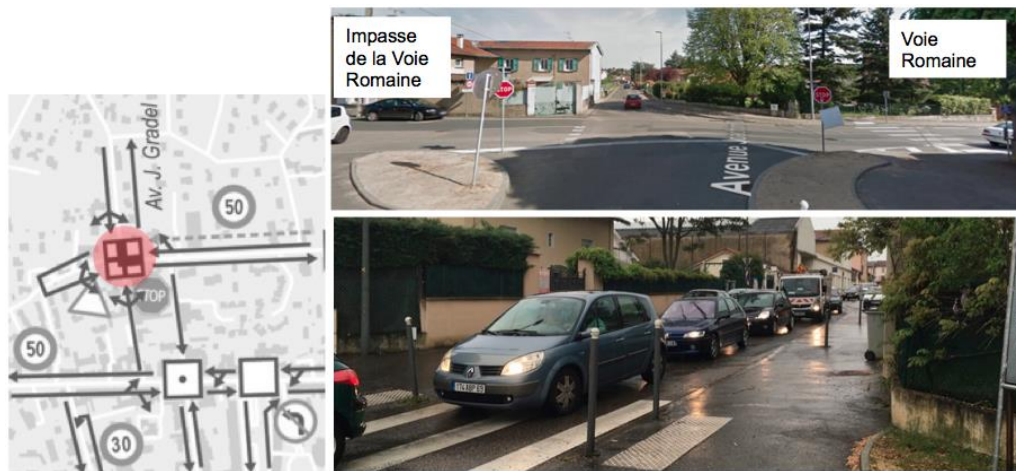


Figure 35 : Remontée de file du carrefour Dumond / Gladel observés le 12 mai à 8h30 – état actuel 2017 (Source : Citec)

Le carrefour à l'intersection entre la voie romaine et l'avenue Gladel est géré par perte de priorité.

Ce carrefour est d'une part peu lisible avec la voie prioritaire Gladel Nord <> voie romaine, l'avenue Gladel Sud gérée par un stop et l'impasse de la voie romaine gérée par un cédez-le-passage. De plus, ce carrefour concentre un fort trafic en entrée environ 1000 véhicules par heure qui provoque des remontées de file qui semble acceptable compte tenu d'un fonctionnement en hyper-pointe.

### Synthèse

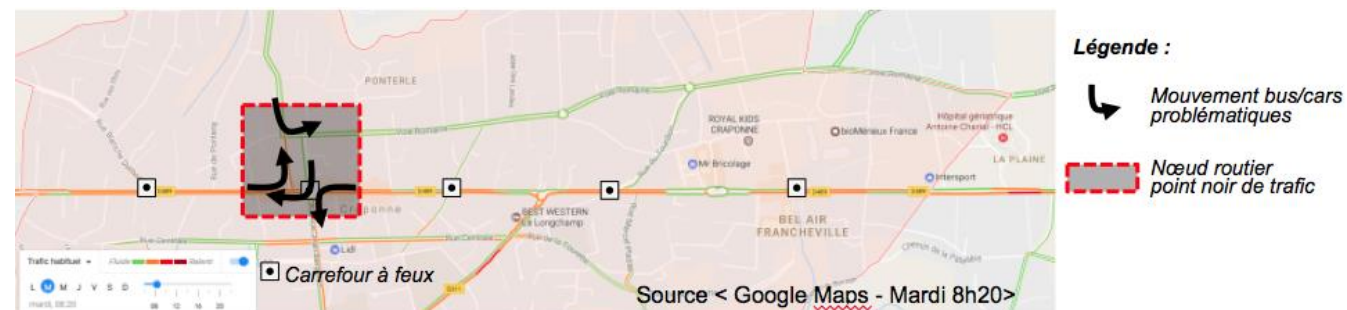


Figure 36 : Repérage des mouvements problématiques et du nœud routier – état actuel 2017 (Source : Citec)

Le tracé historique des voiries et leurs faibles gabarits contraignent fortement le plan de circulation dans le secteur de projet. Ainsi, les quatre carrefours constitués par la voie romaine, l'axe Dumond-Millaud et les avenues Gladel et Damichon forment un nœud routier complexe qui distribue le trafic entre l'axe Dumond-Millaud, la voie romaine et les avenues Gladel nord et Bergeron.

Les girations des bus et des cars sont très problématiques pour la circulation des piétons dans les carrefours concernés. L'écoulement du trafic est difficile compte tenu de la capacité restreinte des carrefours et des autres usages qui rentrent en conflit : stationnement près des commerces, dépassement des cyclistes qui ne disposent pas d'aménagement dédié.

### 3.3.3. TRANSPORTS EN COMMUN

Le périmètre est desservi par deux lignes du réseau TCL :

- La ligne C24 qui relie le 9<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon (Gorge de Loup) à Grézieu-la-Varenne via Craponne avec 104 services par sens et par jour (en semaine et hors vacances scolaires) avec un fonctionnement de 5h30 à 1h ;
- La ligne 73 qui relie le 9<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon (Gorge de Loup) à Brindas via Craponne avec 20 services par sens et par jour (en semaine et hors vacances scolaires) avec un fonctionnement de 5h30 à 20h30.

À noter que ces deux lignes font l'objet d'un itinéraire spécifique aux heures de pointe : l'itinéraire LEOL. Ainsi, de 6h30 à 9h et de 16h30 à 19h, du lundi au vendredi, ces lignes empruntent un itinéraire parallèle à celui de l'axe Dumond-Millaud, situé à environ 200 mètres au sud. Ces lignes sont dénommées C24E et 73E.

La ligne 2 Express du réseau Cars du Rhône emprunte également l'itinéraire LEOL. Trois autres lignes des Cars du Rhône desservent également la commune.

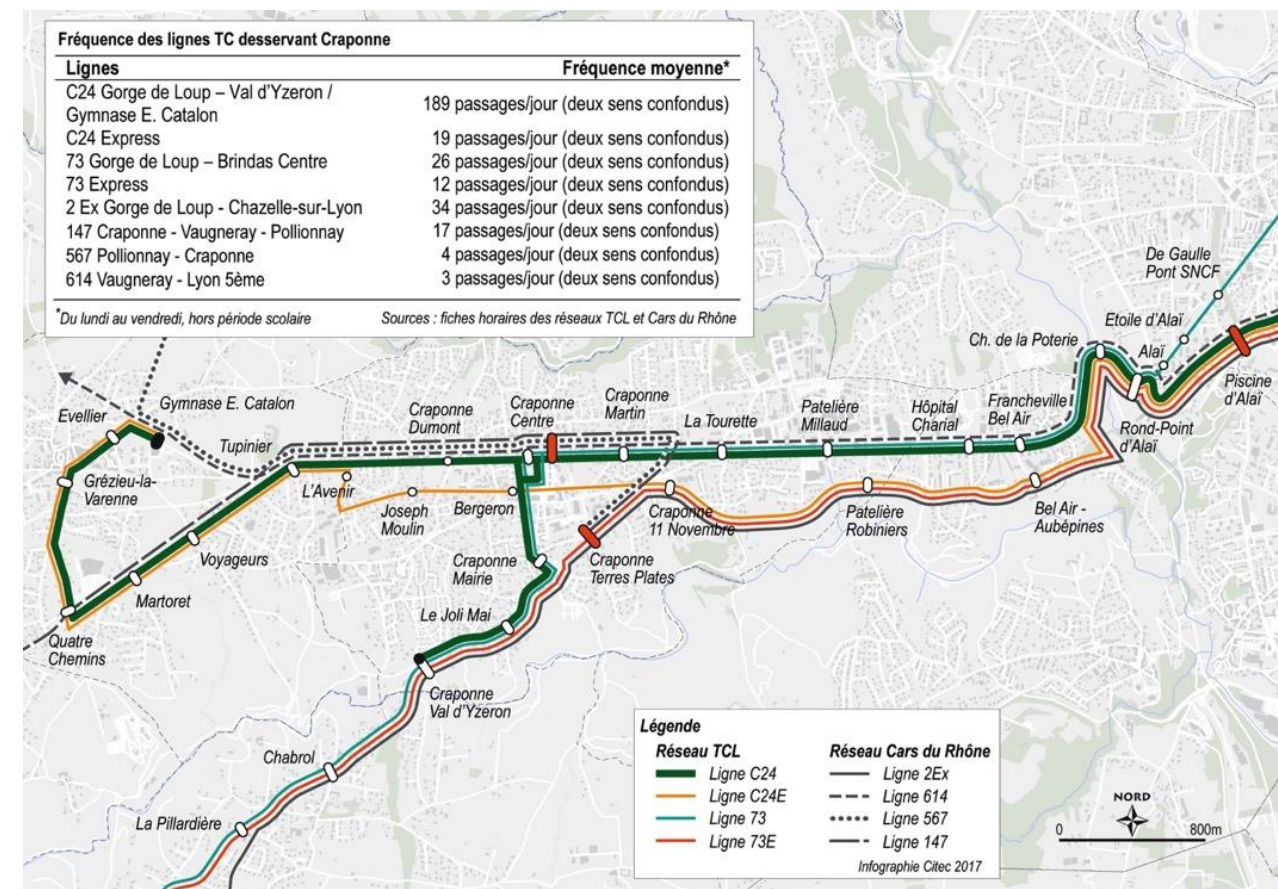


Figure 37 : Réseau TCL - État actuel (source : SYTRAL)



### 3.3.4. MODES DOUX

Des bandes cyclables discontinues sont aménagées sur la voie romaine. Si la bande cyclable dans le sens Est > Ouest est pratiquement continue, celle dans le sens Ouest > Est est quant à elle très partielle. La voie romaine est définie comme un axe structurant au plan Modes Doux 2009-2020.

La circulation des vélos est difficile sur la partie Ouest de la voie Romaine compte tenu de la très faible largeur de la chaussée qui fait que les voitures roulent sur la bande cyclable.

À contrario, il n'existe aucun aménagement cyclable sur l'axe Dumond-Millaud mais un projet est à l'étude dans la Programmation Plan Mobilités Actives Grand Lyon de mai 2016.

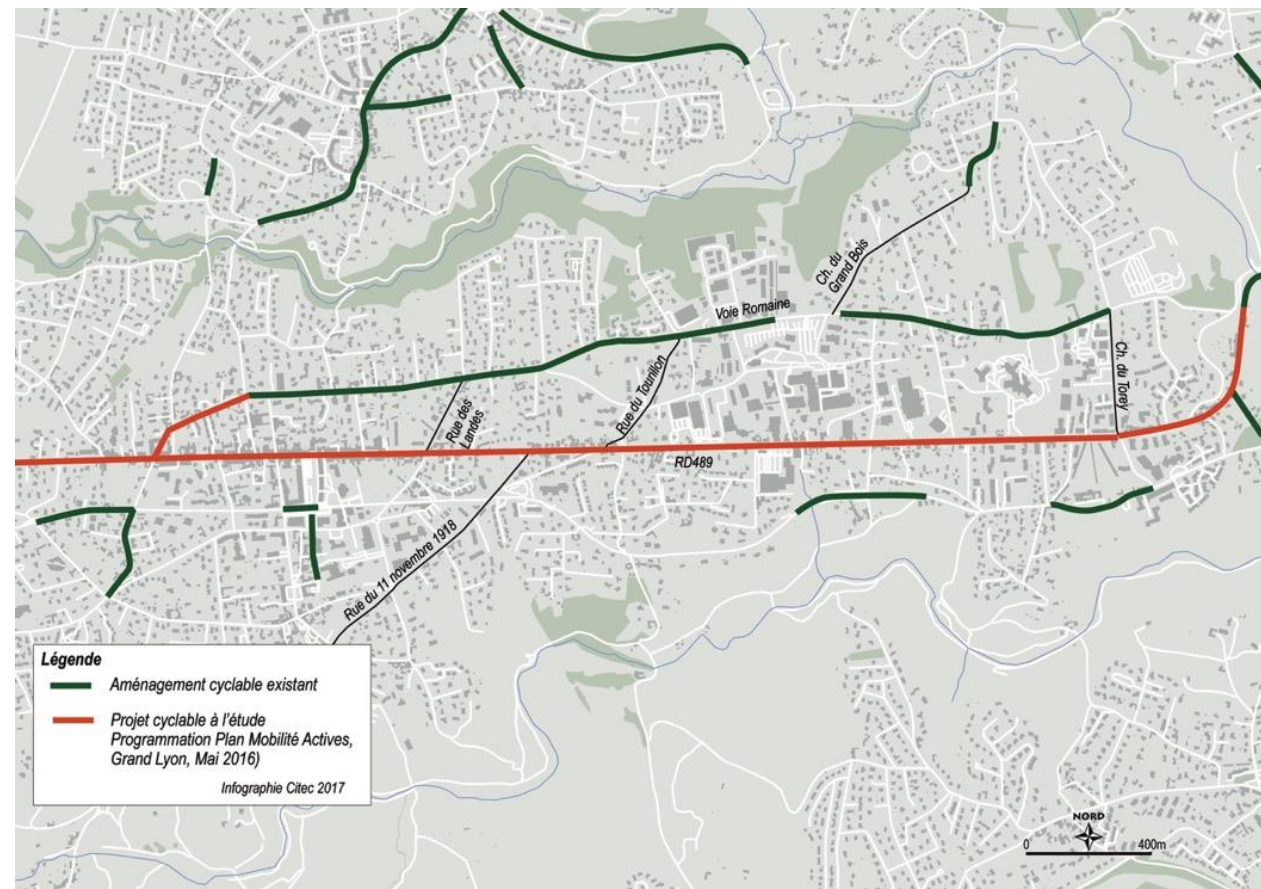


Figure 38 : Aménagements cyclables existants et en projet - État actuel (source : PAMA / Métropole)

Sur ce secteur, on observe deux principales lignes de désirs pour les piétons :

- L'axe Dumond-Millaud, qui concentre l'offre commerciale et de services ainsi que les arrêts de bus ;
- La place Andrée-Marie Perrin qui permet, depuis l'avenue Millaud, d'accéder aux services de l'administration et aux établissements scolaires situés au sud-est de la place.

L'ensemble de l'offre commerciale, de services ainsi que les établissements scolaires est concentré sur l'axe Dumond-Millaud et au sud-est de celui-ci. Très peu de pôles d'attractivité piétonne sont présents au nord. De nombreuses traversées piétonnes, qu'elles soient régulées ou non, viennent ponctuer l'axe Dumond-Millaud permettant les accès aux commerces et aux services. La rue Centrale accueille également les arrêts de la ligne de bus

### C24E.

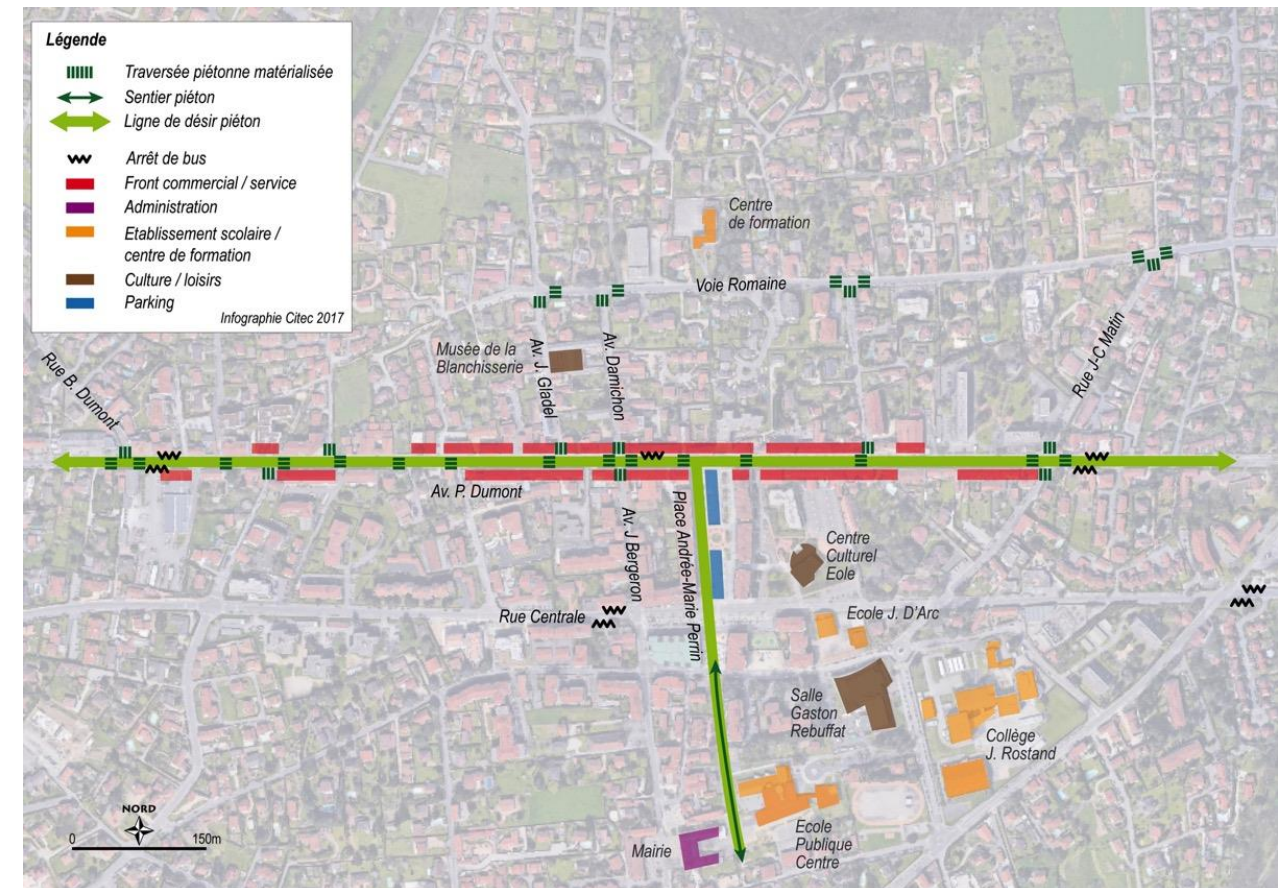


Figure 39 : Lignes de désirs pour les piétons - État actuel (source : Citec)



### 3.3.5. STATIONNEMENT

Une enquête de rotation du stationnement a été réalisée le mardi 16 mai 2017, de 7h à 19h, sur le périmètre défini sur la figure ci-dessous pour un total de 224 places de stationnement.

Cette enquête, non exhaustive, avait pour objet de dresser un portrait des usages du stationnement sur et à proximité du site de projet.

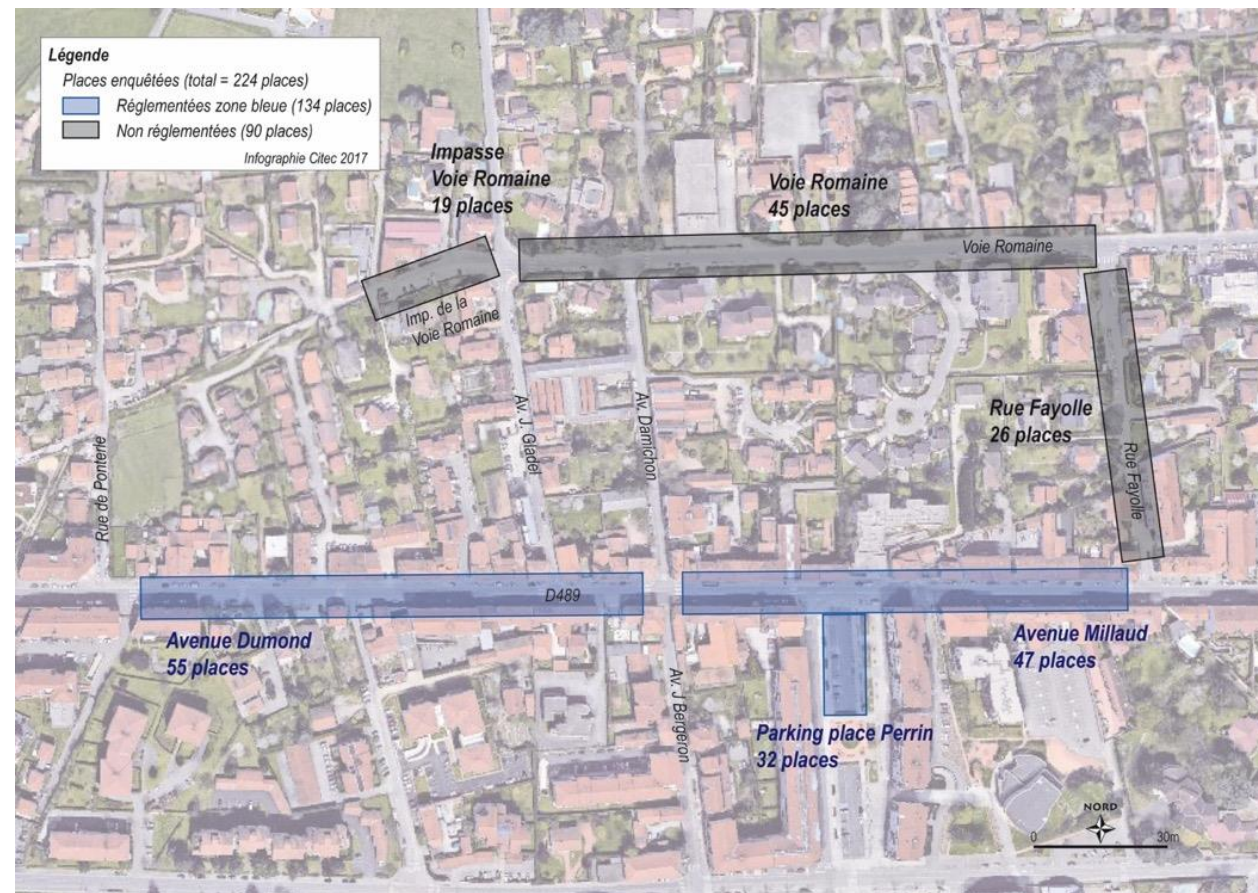


Figure 40 : Place de stationnement enquêtées – état actuel 2017 (Source : Citec)

À l'échelle du périmètre enquêté, une forte occupation de l'offre de stationnement est observée aux heures de pointe et l'après-midi avec un taux d'occupation moyen de l'ordre de 85%, soit une trentaine de places encore disponibles.

Sur la voie romaine, l'offre de stationnement est faible avec un taux d'occupation qui atteint 65% à son maximum. Ces places sont principalement utilisées pour un usage résidentiel avec des véhicules qui sont présents toute la journée.

Sur l'impasse de la voie romaine, aucune offre réglementaire n'est matérialisée, cependant l'espace disponible sert actuellement au stationnement à la fois des riverains de l'impasse ainsi que pour du stationnement pendulaire. Tout l'espace disponible est récupéré par le stationnement, soit environ 19 places.

La zone bleue joue globalement son rôle sur les avenues Dumond et Millaud, ainsi que sur le parking de la place Perrin avec un taux de rotation élevé de l'ordre de 5,8 véhicules/place/jour.

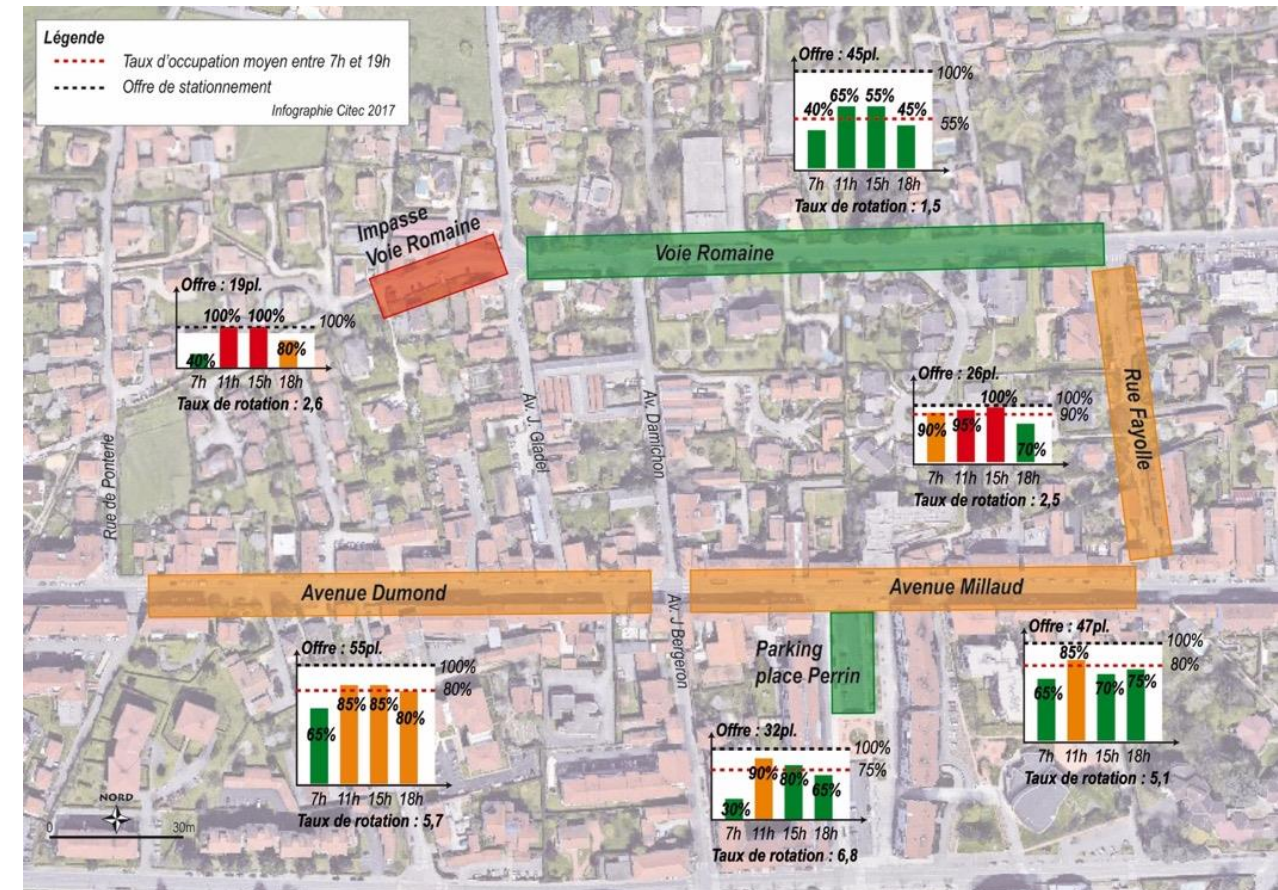


Figure 41 : Synthèse du taux d'occupation et de rotation des places de stationnement – état actuel 2017 (Source : Citec)



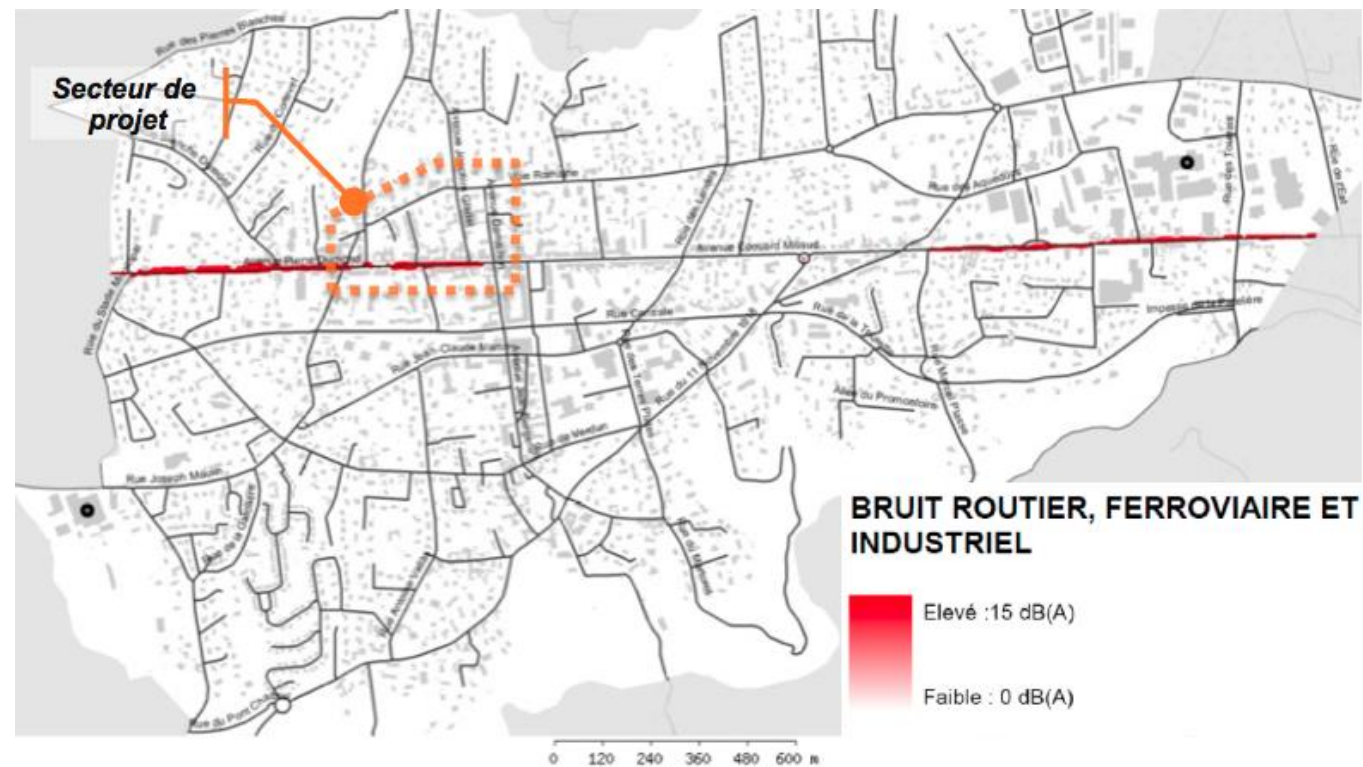
### 3.4. Environnement

#### 3.4.1. BRUIT ROUTIER

Du fait de l'intensité du trafic, l'axe Dumond-Millaud est exposé au bruit routier. Suivant les cartes de bruit du plan environnement sonore de la Métropole, on note des dépassements des valeurs limites de bruit pour les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé fixées par l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 qui sont de :

- 68 dB(A) pour l'indicateur Lden du niveau de bruit sur 24 heures,
- 62 dB(A) pour l'indicateur Ln du niveau de bruit sur la période de 22h à 6h

Dans le secteur de projet, ces dépassements ne concernent que l'avenue Dumond.



**Figure 42 :** Repérage des dépassements de seuil de bruit routier la nuit - État actuel (source : plan Environnement sonore de la Métropole)

La Métropole fera réaliser des mesures acoustiques en façades de bâtiments existants dans le secteur de projet afin de caractériser l'ambiance sonore actuelle.

#### 3.4.2. ENVIRONNEMENT NATUREL

Le secteur de projet étant largement anthropisé, les enjeux liés à la biodiversité sont très faibles.

### 3.5. Réseaux

La configuration actuelle des réseaux d'eau potable et d'assainissement sur l'impasse de la voie Romaine, avec des raccordements réalisés au fur et à mesure des réalisations des lotissements et des villas, n'est globalement pas fonctionnelle, elle nécessite une opération de restructuration avec une régularisation de certains raccordements.

L'impasse de voie Romaine et la rue de Ponterle comprennent des réseaux aériens électriques et téléphoniques (câbles suspendus à des mats). La présente opération de voirie constitue une opportunité pour les enfouir dans la voirie.

### 3.6. Synthèse du diagnostic

#### À l'échelle du centre de Craponne

- Un réseau viaire très ancien, qui n'a quasiment pas évolué, des gabarits de voirie très étroits qui ne sont plus adaptés aux usages urbains actuels d'un centre-ville ;
- Un nœud routier complexe au croisement des trafics Est/Ouest et nord/sud ;
- Le carrefour Bergeron / Dumond / Damichon / Millaud sature aux heures de pointe du fait d'un manque de gabarit et des conflits d'usages piétons, cycles, bus et stationnement ;
- Par conséquent, le trafic important et en augmentation sur l'axe Dumont-Millaud s'est reporté sur la voie Romaine qui est plus fluide (même niveau de trafic sur ces deux axes à l'heure de pointe) ;
- Peu d'aménagements cyclables, à l'exception de bandes cyclables sur la voie romaine cependant inconfortables, voire dangereuses.

#### À l'échelle du secteur de projet

- Un quartier pavillonnaire à l'écart du trafic, mais en cours de densification urbaine le long de l'avenue Pierre Dumond et de la rue de Ponterle ;
- Bien que l'emplacement réservé du PLU soit déjà ancien, l'urbanisation de ce secteur s'est constituée sans vraiment prendre en compte le prolongement de la voie Romaine et de son impasse jusqu'à la rue de Ponterle.



## 4. Les objectifs poursuivis concernant le projet

Les objectifs poursuivis par la Métropole de Lyon et la Ville de Craponne pour le projet de prolongement de l'impasse de la voie Romaine sont les suivants :

- Accompagner le développement urbain du secteur de projet par un aménagement de voirie de qualité qui vient mailler le réseau viaire notamment au profit des modes actifs ;
- Desservir les habitations existantes ou en construction ;
- Décongestionner le point noir constitué par le nœud Dumond / Gladel / Damichon / Millaud / Bergeron. Il ne s'agit pas pour autant de reporter davantage de trafic sur la voie Romaine et donc d'accentuer son rôle de shunt de la traversée du centre. L'objectif de décongestion du trafic vise essentiellement l'heure de pointe du soir qui est le moment de la journée le plus actif pour la vie urbaine et commerciale de l'axe Dumond-Millaud.

## 5. Les scénarios et variantes d'aménagement proposés

Plusieurs solutions ont été étudiées pour répondre aux objectifs poursuivis, en termes de plan de circulation et d'aménagement de voirie. Toutes ces solutions respectent les principes retenus définis ci-après.

### 5.1. Les principes retenus

Afin de répondre aux objectifs poursuivis, la Métropole de Lyon et la Ville de Craponne ont retenu les principes suivants :

- Limiter les aménagements de voirie aux emprises actuelles du domaine public de voirie et des emplacements réservés du PLU – voir 6 ;
- Réduire au maximum la capacité de la voirie afin de limiter son trafic et par conséquent son impact sur les riverains ;
- Mettre en œuvre les aménagements piétons et cyclables prévus au PAMA – voir 3.3.4 ;
- Maintenir les accès des riverains.

### 5.2. Les scénarios de modifications du plan de circulation du secteur

Compte tenu du gabarit très étroit des voiries des deux carrefours du nœud routier Dumond / Gladel / Damichon / Millaud / Bergeron, il n'est pas possible d'élargir la chaussée pour augmenter leur capacité d'écoulement du trafic, sauf à élargir leur gabarit au moyen d'acquisition foncière, ce qui n'est pas envisagé. En outre, le plan de feux actuel du carrefour Dumond / Damichon / Millaud / Bergeron est déjà optimisé.

Par conséquent, les solutions pour décongestionner le nœud routier Dumond / Gladel / Damichon / Millaud / Bergeron consistent à modifier localement le plan de circulation.

Si le prolongement de l'impasse de la voie romaine jusqu'à l'avenue Dumond via la rue de Ponterle améliore le maillage viaire du secteur et offre de manière évidente des solutions en termes d'évolution favorable du plan de circulation, il a tout d'abord été étudié la solution consistant à modifier les sens de circulation sur les avenues Damichon et Gladel sud.

#### 5.2.1. SCÉNARIO D'INVERSION DES SENS UNIQUES DE CIRCULATION DES AVENUES DAMICHON ET GLADEL SUD

Le plan de circulation actuel, avec un système de voiries à sens unique composé des avenues Gladel et Damichon, génère des mouvements de baïonnette peu naturels et qui rencontrent des difficultés à s'écouler dans le tissu urbain étroit. L'inversion des sens de circulation de ces voiries a été étudiée. Ce nouveau plan de circulation présente des avantages mais aussi des inconvénients.

##### Avantages de l'inversion des sens de circulations :

- Depuis Dumond (ouest lyonnais), suppression du mouvement de tourne-à-gauche problématique depuis l'avenue Dumond vers Gladel ;
- Depuis Bergeron (Sud de Craponne), suppression du mouvement de baïonnette sur l'avenue Millaud à destination de Saint-Genis ou de la voie romaine ;

##### Inconvénients de l'inversion des sens de circulations :

- Depuis Millaud (Francheville / Lyon), l'itinéraire en direction de Saint-Genis-les-Ollières est moins direct ;
- Depuis Gladel (Saint-Genis les Ollières / voie romaine), le mouvement de baïonnette actuellement présent sur la voie romaine est reporté sur l'avenue Millaud, ce qui génère un nouveau mouvement de tourne-à-gauche depuis l'avenue Gladel vers l'avenue Millaud à moins de 45 m du carrefour à feux existant.
- Depuis la voie romaine, le nouvel itinéraire pour rejoindre Bergeron est peu attractif impliquant un report de trafic sur Millaud en amont du carrefour à feux Millaud/Damichon.

En conclusion, l'inversion des sens uniques de circulation sur les avenues Damichon et Gladel sud permet de supprimer le conflit du mouvement de tourne-à-gauche depuis Bergeron vers Saint-Genis, mais génère d'autres mouvements conflictuels dans les deux carrefours Gladel/Dumond et Damichon/Millaud qui sont trop étroits pour pouvoir être réaménagés. Par conséquent, ce scénario de modifications du plan de circulation n'est pas pertinent, il ne répond pas à l'objectif de décongestionnement du nœud routier sur l'axe Dumond-Millaud.



## 5.2.2. SCÉNARIOS AVEC PROLONGEMENT DE L'IMPASSE DE LA VOIE ROMAINE

### Scénarios étudiés

Les scénarios de plan de circulation étudiés ci-après sont tous basés sur le principe de l'amélioration du maillage viarie en prolongeant l'impasse de la voie romaine jusqu'à l'avenue Dumond via la rue de Ponterle.

Tous les scénarios possibles d'évolution du plan de circulation ont été étudiés : mise à double sens du prolongement de l'impasse de la voie Romaine ou mise à sens unique Est > Ouest ou Ouest > Est.

Ainsi, il est fait l'hypothèse que les trafics qui passent actuellement sur Gladel sud et Damichon pour aller de l'Est vers l'Ouest se reportent à 100% sur l'impasse de la voie Romaine prolongée. Il s'agit d'une hypothèse haute en termes de trafic et donc de nuisances liées au trafic sur le tracé du prolongement de l'impasse de la voie romaine jusqu'à l'avenue Millaud via la rue de Ponterle.

À contrario, il est fait l'hypothèse que le prolongement de l'impasse n'a pas pour effet de reporter du trafic des avenues Dumond et Millaud sur la voie Romaine : d'une part, les trafics sont déjà équilibrés à l'heure de pointe sur ces deux axes Ouest / Est et, d'autre part, si le gain de temps de parcours avec le projet est localement significatif avec la décongestion du nœud routier, il reste marginal sur des itinéraires de transit plus large, d'autant plus que la voie Romaine va connaître de nouveaux aménagements pour apaiser la circulation qui auront pour effet de réduire les vitesses.

Sur la figure ci-après, on repère par un trait rouge les itinéraires de report de trafic qui ont lieu avec le prolongement de l'impasse de la voie romaine. Les valeurs indiquées sont le nombre de véhicules à l'heure de pointe : à l'heure de pointe du matin (HPM) en haut et à l'heure de pointe du soir (HPS) en bas.





## Scénario Voirie à double sens

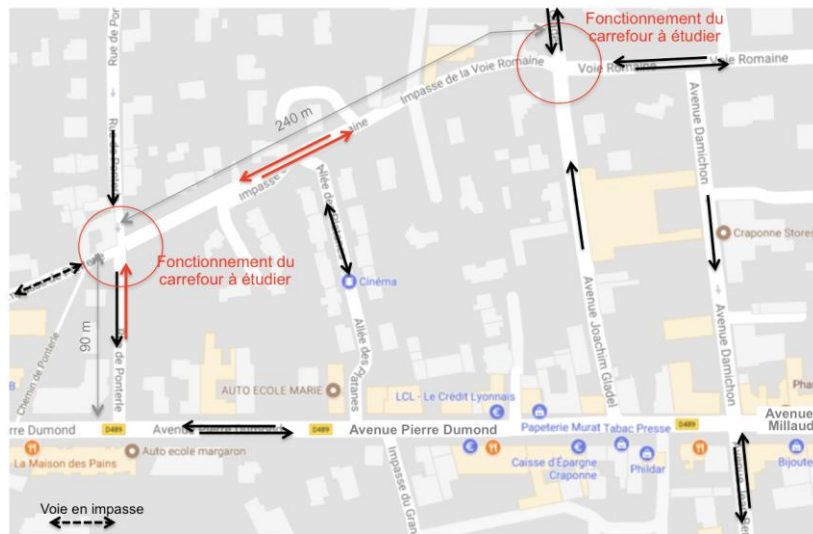


Figure 44 : Scénario Voirie « à double-sens » - Plan de circulation

## Scénario Voirie à sens unique Est > Ouest

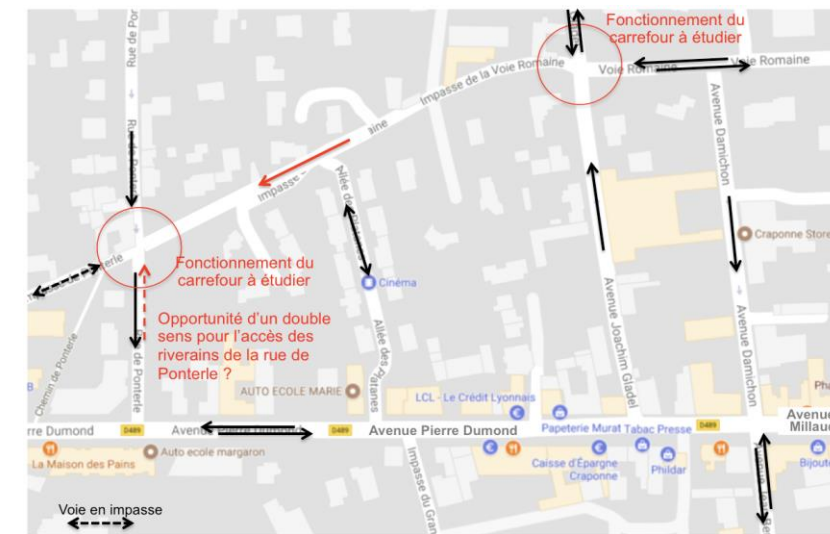


Figure 46 : Scénario Voirie « à sens unique Est > Ouest » - Plan de circulation

### Plan de charges de trafic HPM (uvp/h)



Figure 45 : Scénario Voirie « à double-sens » - Évolution des trafics

### Plan de charges de trafic HPS (uvp/h)



### Plan de charges de trafic HPM (uvp/h)



Figure 47 : Scénario Voirie « à sens unique Est > Ouest » - Évolution des trafics

### Plan de charges de trafic HPS (uvp/h)



Ce scénario a pour effet de reporter sur le prolongement de l'impasse de la voie Romaine 485 véhicules (deux sens confondus) à l'heure de pointe du matin et 425 véhicules à l'heure de pointe du soir qui étaient sur Dumond ;

Il permet de fluidifier le trafic sur l'avenue Dumond qui se voit délesté du trafic en liaison avec Saint-Genis-les-Ollières et la voie romaine. Ce scénario permet de s'affranchir des difficultés d'écoulement du mouvement de tourne-à-gauche depuis l'avenue Dumond vers l'avenue Gladel qui engendre actuellement des remontées de files à l'heure de pointe du matin et il permet également de réduire le trafic sur l'avenue Damichon qui gêne l'écoulement du trafic depuis l'avenue Bergeron.

Ce scénario a pour effet de reporter sur le prolongement de l'impasse de la voie Romaine 115 véhicules (dans le sens Est > Ouest) à l'heure de pointe du matin et 250 véhicules à l'heure de pointe du soir qui étaient sur Dumond ;

Il permet de fluidifier le carrefour à feu Dumond/Damichon/Millaud/Bergeron en délestant l'avenue Damichon de 130 à 275 uvp/h. Le conflit entre le mouvement de tourne-à-gauche depuis l'avenue Dumond vers l'avenue Gladel et le trafic circulant sur la RD489 est réduit, facilitant l'écoulement du trafic.



## Scénario Voirie à sens unique Ouest > Est

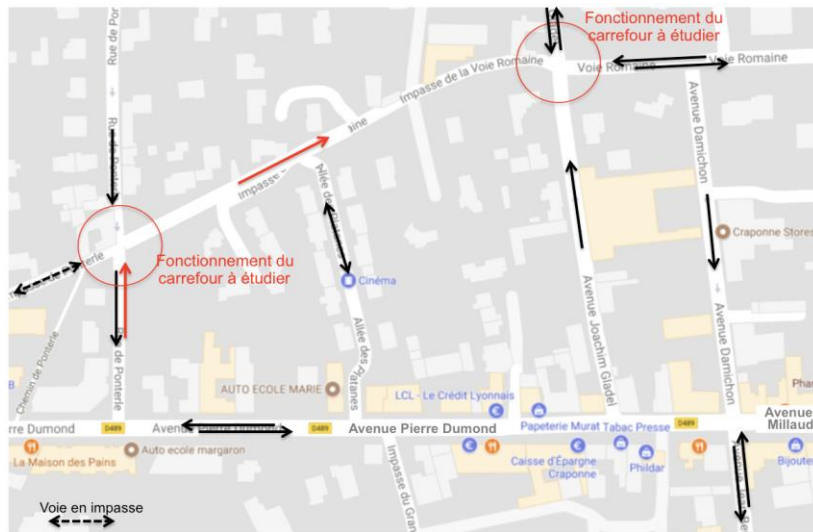


Figure 48 : Scénario Voirie « à sens unique Ouest > Est » - Plan de circulation

### Plan de charges de trafic HPM



### Plan de charges de trafic HPS



Figure 49 : Scénario Voirie « à sens unique Ouest > Est » - Évolution des trafics

Le projet a pour effet de reporter sur le prolongement de l'impasse de la voie Romaine 370 véhicules (dans le sens Ouest > Est) à l'heure de pointe du matin et 175 véhicules à l'heure de pointe du soir qui étaient sur Dumond ;

Il permet de supprimer le conflit entre le mouvement de tourne-à-gauche depuis l'avenue Dumont vers l'avenue Gladel mais n'apporte aucune amélioration au niveau du carrefour à feux Dumond/Damichon/Millaud/Bergeon.

## Analyse comparative des scénarios de plan de circulation

Le tableau ci-après permet de comparer entre eux les trois scénarios en fonction des critères suivants :

- L'objectif poursuivi de fluidité (ou décongestionnement) de l'axe Dumont / Millaud
- Le niveau de trafic sur l'impasse de la voie Romaine
- Le niveau de trafic sur la rue de Ponterle entre l'impasse et l'avenue Dumond (le nombre entre parenthèse correspond à l'augmentation de trafic par rapport à l'état actuel)

Compte tenu du fonctionnement pendulaire du trafic, l'analyse comparative est faite à l'heure de pointe du matin, puis à l'heure de pointe du soir.

Sous-critères	À double sens	Sens Est > Ouest	Sens Ouest > Est
<b>À l'heure de pointe du matin</b>			
Fluidité sur l'axe Dumont - Millaud	Gain de 5% de capacité au carrefour Damichon/Bergeon Suppression conflit tourne-à-gauche vers Gladel	Gain de 5% de capacité au carrefour Damichon/Bergeon Conflit de tourne-à-gauche vers Gladel conservé mais trafic gênant réduit (-115 véh/h en conflit).	Trafic identique au carrefour Damichon/Bergeon Suppression conflit tourne-à-gauche vers Gladel
Trafic sur impasse voie Romaine	485 uvp/h	130 uvp/h	370 uvp/h
Trafic sur la rue de Ponterle	565 uvp/h (+485)	210 uvp/h (+130)	450 uvp/h (+370)
<b>À l'heure de pointe du soir</b>			
Fluidité sur l'axe Dumont - Millaud	Gain de 15% de capacité au carrefour Damichon/Bergeon	Gain de 15% de capacité au carrefour Damichon/Bergeon	Trafic identique au carrefour Damichon/Bergeon
Trafic sur impasse voie Romaine	425 uvp/h	275 uvp/h	175 uvp/h
Trafic sur la rue de Ponterle	525 uvp/h (+425)	375 uvp/h (+100)	275 uvp/h (+100)

Figure 50 : Analyse comparative des scénarios de plan de circulation

Le scénario « à double sens » permet de décongestionner le nœud routier, mais génère un trafic relativement important sur le prolongement de la Voie Romaine (425 à 485 véhicules à l'heure de pointe).

Des deux scénarios de voirie à sens unique, le scénario « sens Est > Ouest » est celui qui répond le mieux aux objectifs poursuivis :

- décongestionnement du nœud routier sur l'axe Damichon/Dumont
- trafic modéré sur le prolongement de la Voie Romaine (130 à 275 véhicules à l'heure de pointe)

C'est donc ce scénario « Voirie à sens unique Est > Ouest » qui est retenu par la Métropole et la Ville de Craponne.

### Mise à double sens de la rue de Ponterle ?

Il est rappelé que certains riverains de l'extrémité sud de la rue de Ponterle empruntent cette rue depuis Millaud à contre sens pour éviter le détour par l'avenue Gladel. Cet usage illicite du



contre-sens sera probablement plus important avec la réalisation du lotissement et du petit collectif dont les entrées charretières sont situées sur cette rue. Aussi, il pourra être étudié – dans le cadre de la concertation préalable - l'opportunité de l'aménagement d'une voie à contre-sens sur la rue Ponterle pour la desserte des habitations.

### Rétablissement des accès impactés par le projet

#### Lotissement de l'allée Henri Matisse :

En l'état actuel, son accès est unique depuis l'impasse de la voie Romaine dont la voie est située en grande partie sur du foncier privé. Le projet permettra donc à ce lotissement d'avoir un accès depuis la voie nouvelle publique. Il est proposé de traiter le débouché de cette allée en entrée charretière dénivelée afin de le rendre plus « confidentiel » et par ailleurs de prioriser la circulation des modes doux.

#### Lotissement de l'allée des Platanes :

En l'état actuel, son accès est unique depuis l'avenue Dumond, avec un retournement possible au bout de l'allée qui comprend une aire aménagée à cet effet sur une emprise foncière de la copropriété mais située en « emplacement réservé » du PLU. Le projet pourra permettre le débouché de cette allée sur la voie nouvelle publique avec un traitement en entrée charretière dénivelée (idem allée Henri Matisse).

Les autres accès riverains existants sur l'impasse de la voie romaine seront rétablis avec le projet de prolongement de la voirie.



Figure 51 : Rétablissement des accès riverains

### 5.3. Les variantes d'aménagement de voirie de l'impasse de la voie romaine jusqu'à l'avenue Dumond via la rue de Ponterle

#### 5.3.1. PRÉSENTATION DES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

Le scénario de prolongement de l'impasse de la voie Romaine à sens unique Est > Ouest étant retenu, on présente ci-après les différentes variantes d'aménagement possibles de la voirie.

Le gabarit de cette voirie, c'est à dire la largeur du domaine public de voirie, est limité à 12 m (soit la largeur de l'emprise de l'emplacement réservé du PLU). Dans cette largeur, on doit trouver les circulations suivantes :

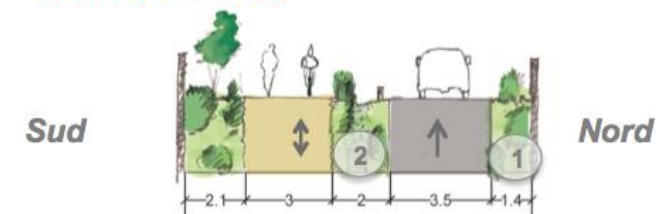
- La circulation automobile sur une chaussée de 3,5 m ;
- la circulation piétonne sur des trottoirs aux normes d'accessibilité pour l'accès aux habitations (soit une largeur minimale d'1,4 m) ;
- la circulation des cycles.

Les trois variantes étudiées se différencient par la typologie de l'aménagement cyclable : bande cyclable, piste cyclable ou voie verte.

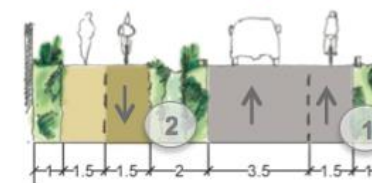
On précise au préalable la définition de ces aménagements cyclables (voir article R 110-2 du Code de la route) :

- **Bande cyclable** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ;
- **Piste cyclable** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ;
- **Voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ;

#### A. Voie verte



#### B. Bande + piste cyclables



#### C. Bandes cyclables bilatérales

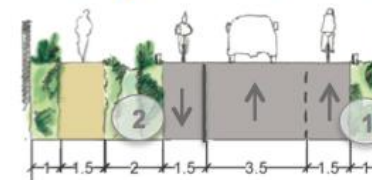


Figure 52 : Présentation des variantes d'aménagement étudiées



### A. Voie verte

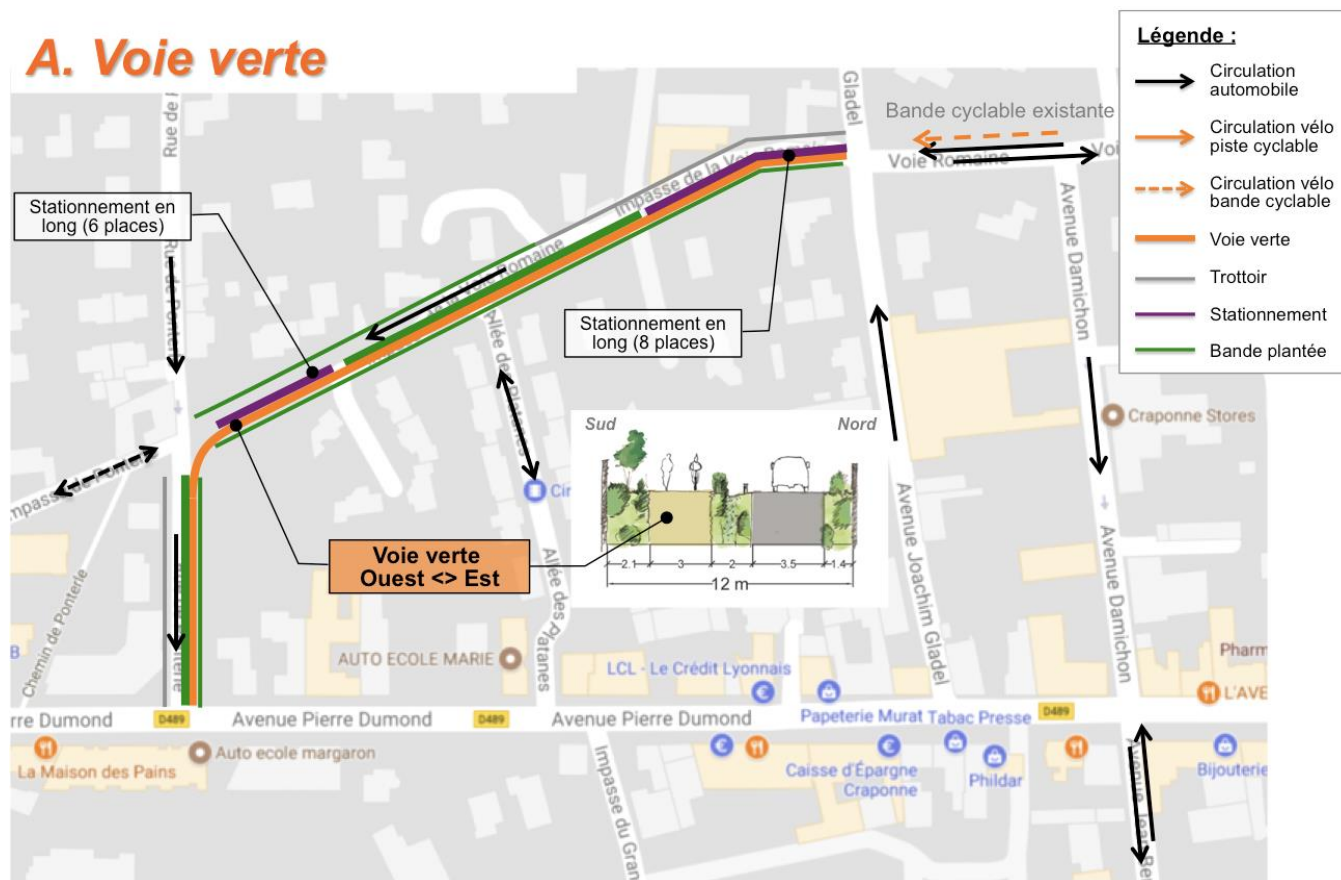


Figure 53 : Variante A « Voie verte »

### C. Bandes cyclables bilatérales

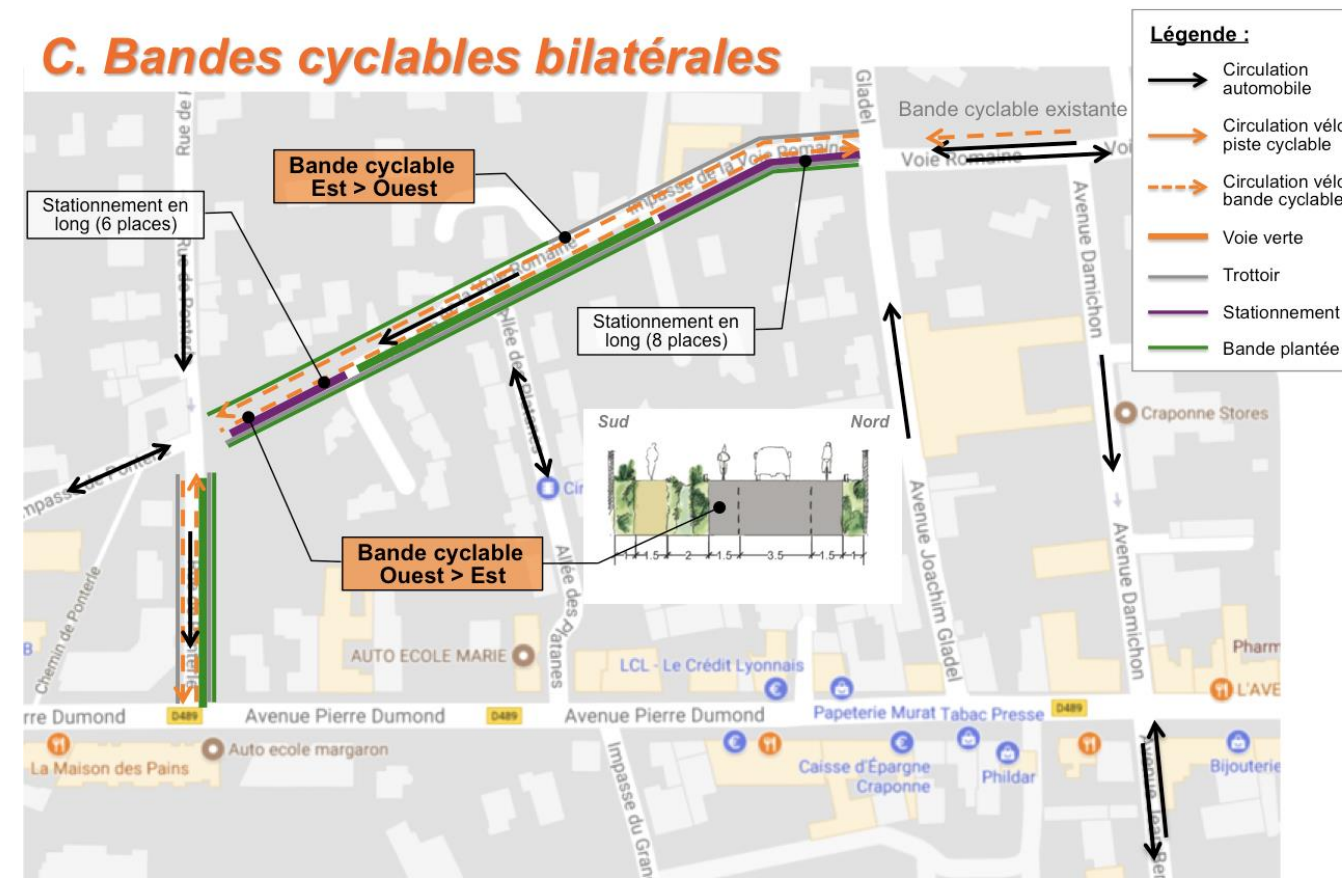


Figure 55 : Variante C « Bandes cyclables bilatérales »

### B. Bande + piste cyclables

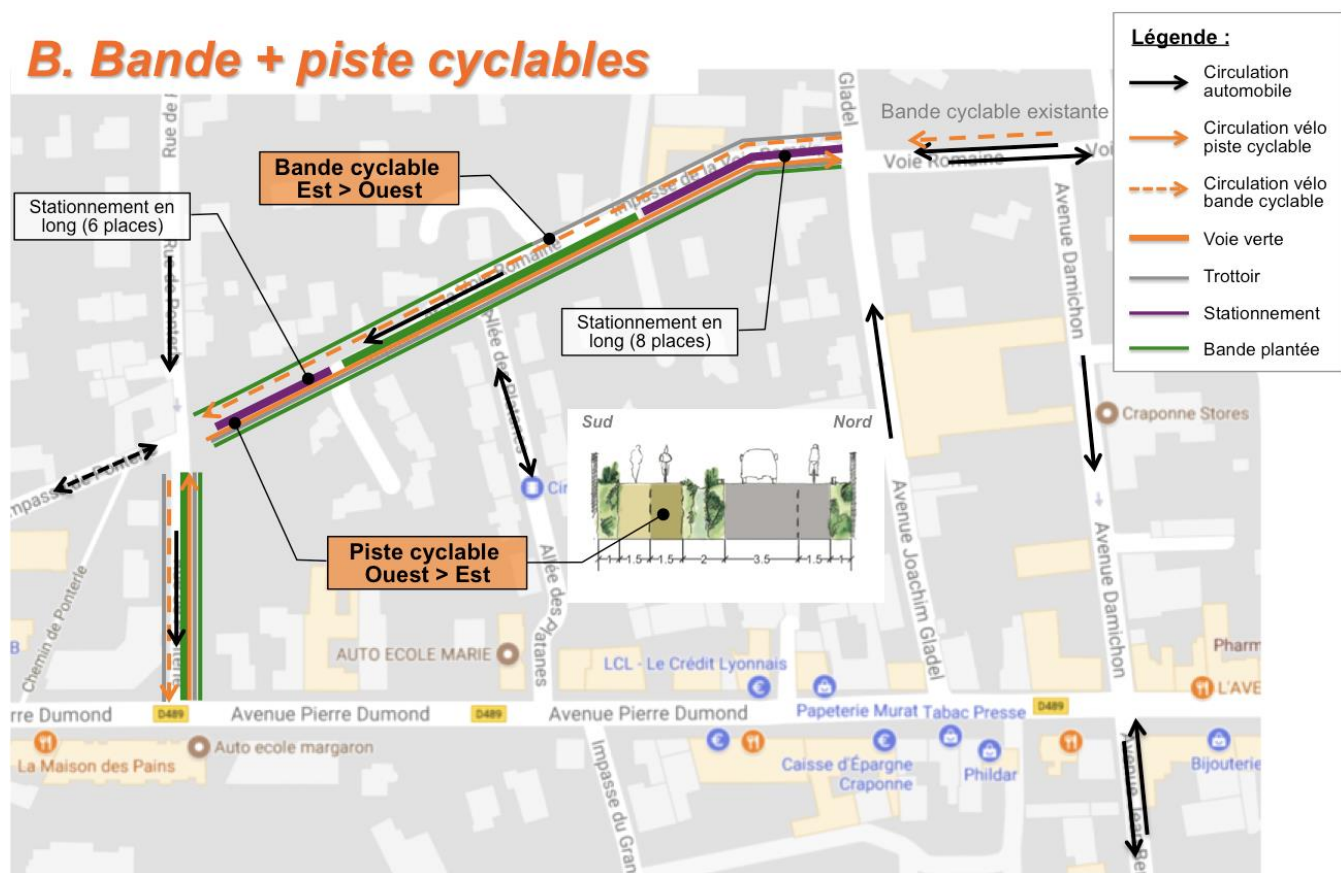


Figure 54 : Variante B « Bande + piste cyclables »

#### 5.3.2. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

Le tableau ci-après permet de comparer entre elles les variantes d'aménagement en fonction des critères suivants :

- L'objectif poursuivi de fluidité (ou décongestionnement) de l'axe Dumond-Millaud ;
- L'offre de stationnement sur voirie ;
- Les conditions de circulation pour les cyclistes, puis pour les piétons ;
- La qualité du cadre de vie et paysagère apportée par le projet de voirie ;
- L'incidence du projet sur le bruit généré par le trafic automobile ;
- La gestion des eaux pluviales recueillies sur la voirie.



Variante d'aménagement	A. Voie verte	B. Bande + piste cyclables	C. Bandes cyclables bilatérales
Fluidité sur l'axe Dumond-Millaud	Seulement à l'HPS		
Stationnement	Possibilité de 14 places		
Cycle	Peu appropriée au site urbain, linéaire trop court	Configuration fonctionnelle avec un carrefour sur Gladel qui facilite l'insertion	Configuration fonctionnelle en milieu urbain
Piétons	Mixité cycle et piéton sur voie verte	Trottoirs étroits Risque de conflit d'usage trottoir et piste cyclable	Trottoirs étroits, notamment au droit du stationnement
Cadre de vie / paysage	Voie à caractère résidentielle, végétalisée	Idem voie verte, mais chaussée plus large	Chaussée de 6 m configuration routière → Risque de vitesse excessive
Bruit (trafic)	2250 v/j sur l'impasse de la voie Romaine (à comparer à 8.700 au débouché de la voie Romaine)		
Gestion des eaux pluviales	Possibilité d'infiltration / stockage dans les bandes plantées		

Figure 56 : Analyse comparative des variantes d'aménagement de voirie

Les trois variantes d'aménagement se distinguent essentiellement en termes de condition de circulation des cycles et du cadre de vie et paysager :

- La variante « voie verte » n'apparaît pas pertinente :
  - o son linéaire est trop court (330 m si on compte la section de la rue de Ponterle) pour être fonctionnelle dans une logique de réseau cyclable ;
  - o par ailleurs le principe de voie verte est plus approprié en milieu périurbain ;
  - o en outre, l'entretien de la bande plantée en rive nord nécessite la coupure de la voie ou sa mise en alternat.
- La variante « bandes cyclables bilatérales » présente une configuration assez fonctionnelle pour les cycles, cependant la chaussée avec 6,5 m de largeur à sens unique présente une configuration assez routière avec le risque de vitesse excessive des voitures.
- La variante « Bande + piste cyclables » constitue un bon compromis avec :
  - o une chaussée pas trop large (5 m) qui réduit le risque de vitesse excessive ;
  - o des aménagements cyclables bilatéraux moins accidentogènes dans les carrefours qu'un aménagement cyclable bidirectionnel unilatéral de type « voie verte » ;
  - o un effet de mail arboré formé par le trottoir et la piste cyclable en rive sud.

Quelque soit la variante qui sera retenue, des aménagements spécifiques seront réalisés afin de réduire le risque de prise de vitesse excessive : gestion des carrefours appropriée avec feux ou perte de priorité, traversée piétonne en plateau,... Une zone 30 pourrait-être envisagée sur le prolongement de l'impasse de la voie Romaine.

## 6. Les emprises foncières nécessaires au projet

Le plan local d'urbanisme (PLU) comprend plusieurs emplacements réservés (voir article 123-1-5 8° du Code de l'urbanisme) dans le secteur de projet :

- L'emplacement réservé n°03 pour le projet d'aménagement de l'impasse de la voie Romaine qui a été défini sur le principe d'une voirie de 12 m de gabarit.
- L'emplacement réservé n°10 pour le prolongement de l'impasse jusqu'à l'avenue Dumond via la rue de Ponterle en élargissant son gabarit à 12 m.

Comme indiqué en 5.1, il a été retenu le principe de limiter les aménagements du projet de voirie aux emprises constituées par l'actuelle domaine public de voirie et les emplacements réservés du PLU prévus pour le projet de prolongement d'impasse de la voie Romaine jusqu'à l'avenue Dumond.

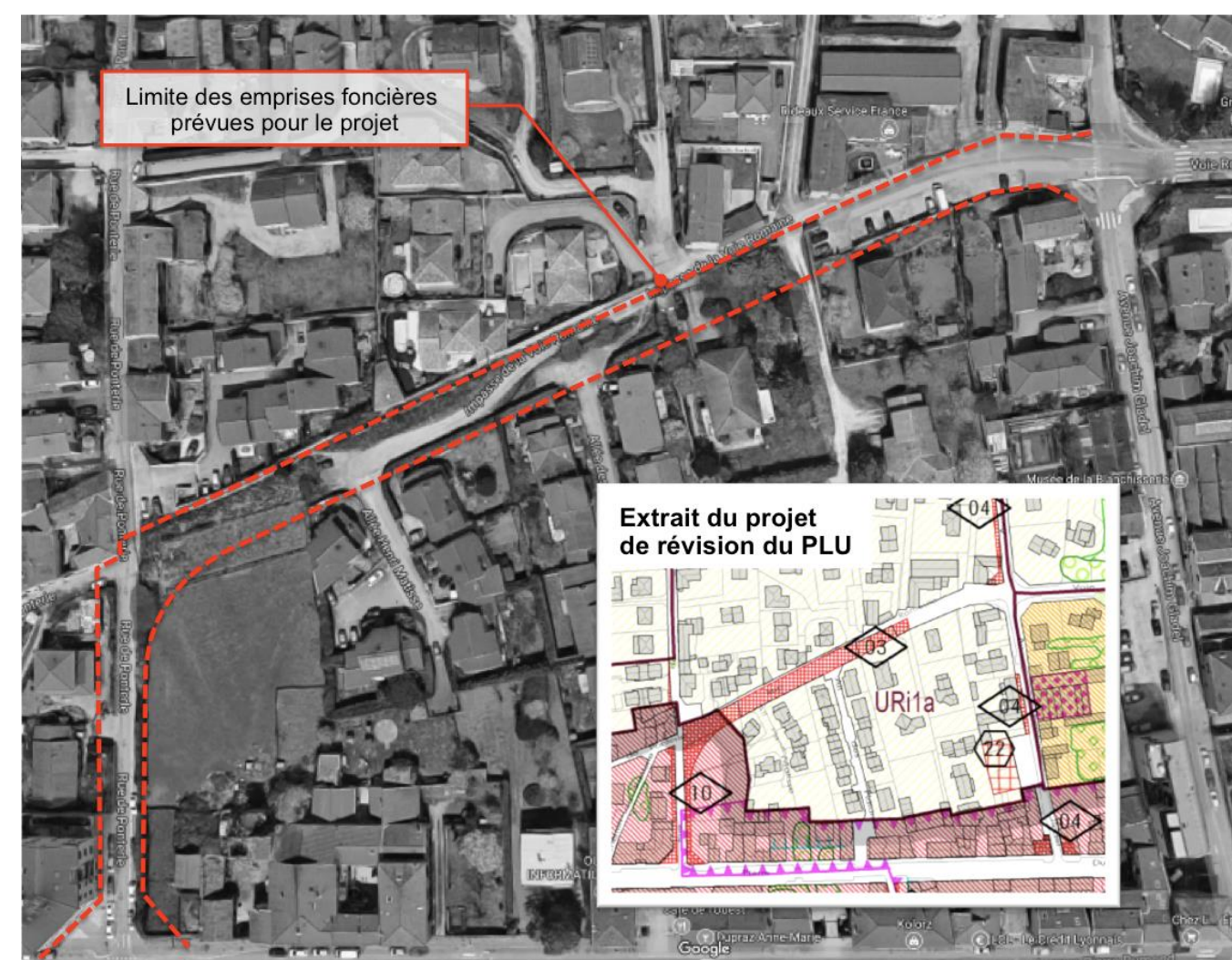


Figure 57 : Emprises foncières prévues pour le projet



Une partie des emprises du projet comprises sur les emplacements réservés ont déjà été acquises par la Métropole de Lyon. Les autres font actuellement l'objet de démarches d'acquisition amiable. La Métropole et la Ville ont présenté le présent dossier aux propriétaires concernés à l'occasion d'une réunion spécifique le 11 décembre 2017.

Cependant, compte tenu de l'opposition de certains propriétaires à la vente de leur terrain pour la réalisation du projet, la Métropole de Lyon envisage de recourir à la procédure d'expropriation.

## 7. Les prochaines étapes du projet

Au terme de la présente concertation préalable, la Métropole de Lyon approuvera le bilan de cette concertation, ainsi que le programme de l'opération de prolongement de l'impasse de la voie Romaine : choix du scénario de plan de circulation et choix de la variante d'aménagement de voirie.

Si les démarches d'acquisition amiable entreprises par la Métropole de Lyon n'aboutissent pas, elle établira alors, à partir du bilan de la concertation, un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) en vue de la procédure d'expropriation.

Le démarrage des travaux ne pourra pas intervenir avant la publication de l'arrêté préfectoral de déclaration publique (DUP) de la présente opération.

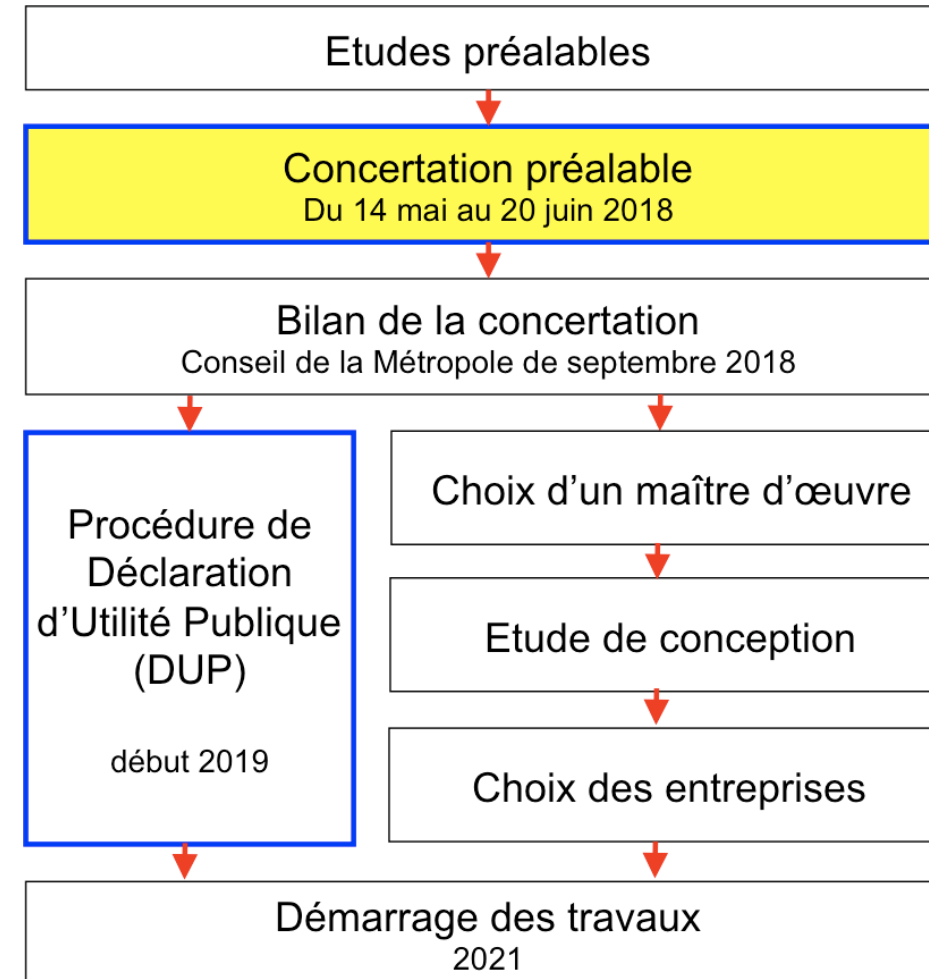


Figure 58 : Prochaines étapes du projet



**Liste des figures :**

*Figure 1 : Plan de situation du projet*.....3

**Figure 2 : Périmètre du projet soumis à concertation** .....3

**Figure 3 : Repérage des projets en cours et du point de congestion du trafic dans le secteur de projet et à proximité**.....4

**Figure 4 : Plan de situation de Craponne et de la voie romaine** .....5

**Figure 5 : Repérage de la voie romaine sur le cadastre napoléonien de 1824** .....5

**Figure 6 : Repérage du bâti ancien et des voies historiques** .....5

**Figure 7 : Morphologie urbaine du secteur**.....6

**Figure 8 : Repérage des activités et équipements du secteur**.....6

**Figure 9 : Vue aérienne oblique du site du projet – vers le nord/ouest**.....7

**Figure 10 : Vue aérienne oblique du site du projet – vers le sud/ouest**.....7

**Figure 11 : Plan de circulation du site du projet**.....8

**Figure 12 : Avenues Dumond et Millaud** .....8

**Figure 13 : Avenue Gladel – Section comprise entre la voie romaine et l’axe Dumond-Millaud** .....8

**Figure 14 : Avenue Gladel – section au nord de la voie romaine** .....9

**Figure 15 : Avenue Damichon**.....9

**Figure 16 : Carrefour Dumond / Bergeron / Millaud / Damichon**.....9

**Figure 17 : Voie romaine dans le secteur de projet** .....9

**Figure 18 : Impasse de la voie romaine – section Est** .....10

**Figure 19 : Impasse de la voie romaine – section centrale**.....10

**Figure 20 : Impasse de la voie romaine – section Ouest**.....10

**Figure 21 : Allée Matisse** .....10

**Figure 22 : Allée des Platanes** .....11

**Figure 23 : Rue de Ponterle** .....11

**Figure 24 : Organisation et hiérarchisation du réseau viaire du bassin de vie Val d’Yzeron** .....11

**Figure 25 : Repérage des postes de comptage et du carrefour de l’enquête « origine / destination »** .....12

**Figure 26 : Plan schématique des principales voiries – état actuel 2017 (Source : Citec)**.....12

**Figure 27 : Plan des trafics journaliers – état actuel 2017 (Source : Citec)**.....12

**Figure 28 : Plan des trafics à l’heure de pointe du matin (8-9h) – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....13

**Figure 29 : Plan des trafics à l’heure de pointe du soir (17h30-18h30) – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....13

**Figure 30 : Analyse des vitesses sur la voie romaine et l’axe Dumond-Millaud – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....13

**Figure 31 : Flux origine / destination à l’heure de pointe matin (8-9h) – état actuel 2017 (Source : Citec)**.....14

**Figure 32 : Flux origine / destination à l’heure de pointe du soir (17h30-18h30) – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....14

**Figure 33 : Dysfonctionnements du carrefour Dumond / Damichon observés le 16 mai à 9h – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....15

**Figure 34 : Remontée de file du carrefour Dumond / Gladel observés le 12 mai à 8h15 – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....15

**Figure 35 : Remontée de file du carrefour Dumond / Gladel observés le 12 mai à 8h30 – état actuel 2017 (Source : Citec)** .....16

**Figure 36 : Repérage des mouvements problématiques et du nœud routier – état actuel 2017 (Source : Citec)** ..16

**Figure 37 : Réseau TCL - Etat actuel (source : SYTRAL)** .....16

**Figure 38 : Aménagements cyclables existants et en projet - Etat actuel (source : PAMA / Métropole)**.....17

**Figure 39 : Lignes de désirs pour les piétons - Etat actuel (source : Citec)**.....17

**Figure 40 : Place de stationnement enquêtées – état actuel 2017 (Source : Citec)**.....18

**Figure 41 : Synthèse du taux d’occupation et de rotation des places de stationnement – état actuel 2017 (Source : Citec)**.....18

**Figure 42 : Repérage des dépassements de seuil de bruit routier la nuit - Etat actuel (source : plan Environnement sonore de la Métropole)** ..... 19

**Figure 43 : Hypothèses de report des trafics locaux avec le prolongement de la voie romaine (source : Citec)** ... 21

**Figure 44 : Scénario Voirie « à double-sens » - Plan de circulation**..... 22

**Figure 45 : Scénario Voirie « à double-sens » - Evolution des trafics**..... 22

**Figure 46 : Scénario Voirie « à sens unique Est > Ouest » - Plan de circulation**..... 22

**Figure 47 : Scénario Voirie « à sens unique Est > Ouest » - Evolution des trafics**..... 22

**Figure 48 : Scénario Voirie « à sens unique Ouest > Est » - Plan de circulation**..... 23

**Figure 49 : Scénario Voirie « à sens unique Ouest > Est » - Evolution des trafics**..... 23

**Figure 50 : Analyse comparative des scénarios de plan de circulation**..... 23

**Figure 51 : Rétablissement des accès riverains** ..... 24

**Figure 52 : Présentation des variantes d’aménagement étudiées** ..... 24

**Figure 53 : Variante A « Voie verte »**..... 25

**Figure 54 : Variante B « Bande + piste cyclables »**..... 25

**Figure 55 : Variante C « Bandes cyclables bilatérales »**..... 25

**Figure 56 : Analyse comparative des variantes d’aménagement de voirie** ..... 26

**Figure 57 : Emprises foncières prévues pour le projet** ..... 26

**Figure 58 : Prochaines étapes du projet**..... 27