

**AMÉNAGEMENT DE LA Voie Lyonnaise N°4
Limonest, Champagne au Mont d'Or et Lyon 9ème
Entre le giratoire de la Porte de Lyon et la rue Mouillard**

**DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC
CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME**



**les Voies
Lyonnaises**

GRANDLYON
la métropole

AMÉNAGEMENT DE LA Voie Lyonnaise N°4
Limonest , Champagne au Mont d'Or et Lyon 9ème
Entre le giratoire de la Porte de Lyon et la Rue Mouillard

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

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

Sommaire

Dossier de concertation comprenant :

- ▶ **Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable4**
- ▶ **Notice explicative fixant les objectifs du projet**
 - Préambule 7**
 - Le réseau des Voies Lyonnaises 9**
 - La Ligne 4 : présentation générale11**
 - Aménagements par tronçon13**
 - Planning de la concertation et calendrier prévisionnel ...34**
- ▶ **Cahier destiné à recueillir les observations du public**

**AMÉNAGEMENT DE LA Voie Lyonnaise N°4
Limonest , Champagne au Mont d'Or et Lyon 9ème
Entre le giratoire de la Porte de Lyon et la rue Mouillard**

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

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

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



Insertion de la Voie Lyonnaise sur la Départementale 306

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

Métropole de Lyon

n° provisoire 6657

2

REPUBLIQUE FRANCAISE



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

ARRETE N° 2022-08-22-R-0680

Commune(s) : Champagne-au-Mont-d'Or - Limonest - Lyon 9ème

Objet : Aménagement de la Voie Lyonnaise n° 4 entre le carrefour avenue du 25ème régiment de Tirailleurs Sénégalais/rue Mouillard et le giratoire de la Porte de Lyon - Ouverture et modalités de la concertation

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

n° provisoire 6657

Le Président de la Métropole de Lyon,

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

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

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

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ligne n° 4 des Voies Lyonnaises du carrefour avenue du 25ème régiment de Tirailleurs Sénégalais/rue Mouillard (Lyon 9ème) au giratoire de la Porte de Lyon (Limonest) ;

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

arrête

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

Les objectifs de cette concertation sont de :

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

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

- intégrer les modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes (Voies Lyonnaises),
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains),
- maintenir la qualité de desserte par les transports en communs.

Article 2 - Périmètre du projet

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

- l'avenue du 25^{ème} régiment de Tirailleurs Sénégalais sur le territoire de Lyon 9ème,
- l'avenue de Lanessan entre le carrefour avenue de Champagne et le carrefour chemin de Saint-Didier, et l'avenue du Général de Gaulle sur le territoire de Champagne-au-Mont-d'Or,
- le boulevard de la République, la rue Louis Juttet, la rue de la Mairie et l'avenue de Montlouis sur le territoire de Champagne-au-Mont-d'Or,
- la D306 sur le territoire de Limonest, entre le carrefour route du Puy d'Or et le giratoire de la Porte 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 la Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,

- à la Mairie de Champagne-au-Mont-d'Or, 10 rue de la Mairie, aux horaires d'ouverture au public : le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, le jeudi et samedi de 9h00 à 12h00,

- à la Mairie de Limonest, 225 avenue du Général de Gaulle, auprès du service urbanisme, aux horaires d'ouverture au public : le lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, et le mardi de 9h00 à 12h00,

- à la Mairie de Lyon 9ème, 6 place du Marché, auprès du pôle missions décentralisées, aux horaires d'ouverture au public : le lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 16h45, le mardi de 10h30 à 16h45.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent être déposées sur la boîte mail concertation.voieslyonnaises4nord@grandlyon.com.

Une réunion publique est programmée le 29 septembre 2022 à la Mairie de Champagne-au-Mont-d'Or et elle s'adressera à l'ensemble du public.

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée d'un mois, du 19 septembre au 21 octobre 2022.

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté, le plan de périmètre et un avis administratif seront publiés par tous procédés en usage à la Métropole et dans les Mairies de Champagne-au-Mont-d'Or, de Limonest et de Lyon 9ème.

Un avis indiquant la date d'ouverture de la concertation ainsi que la date de la réunion publique sera inséré dans un journal local.

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

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

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

Métropole de Lyon

n° provisoire 6657

3

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

- mesdames les Maires de Champagne-au-Mont-d'Or et de Lyon 9ème,
- monsieur le Maire de Limonest.

Article 8 - La Directrice générale est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable après publication et transmission au représentant de l'État dans le département.

Lyon, le 22 août 2022

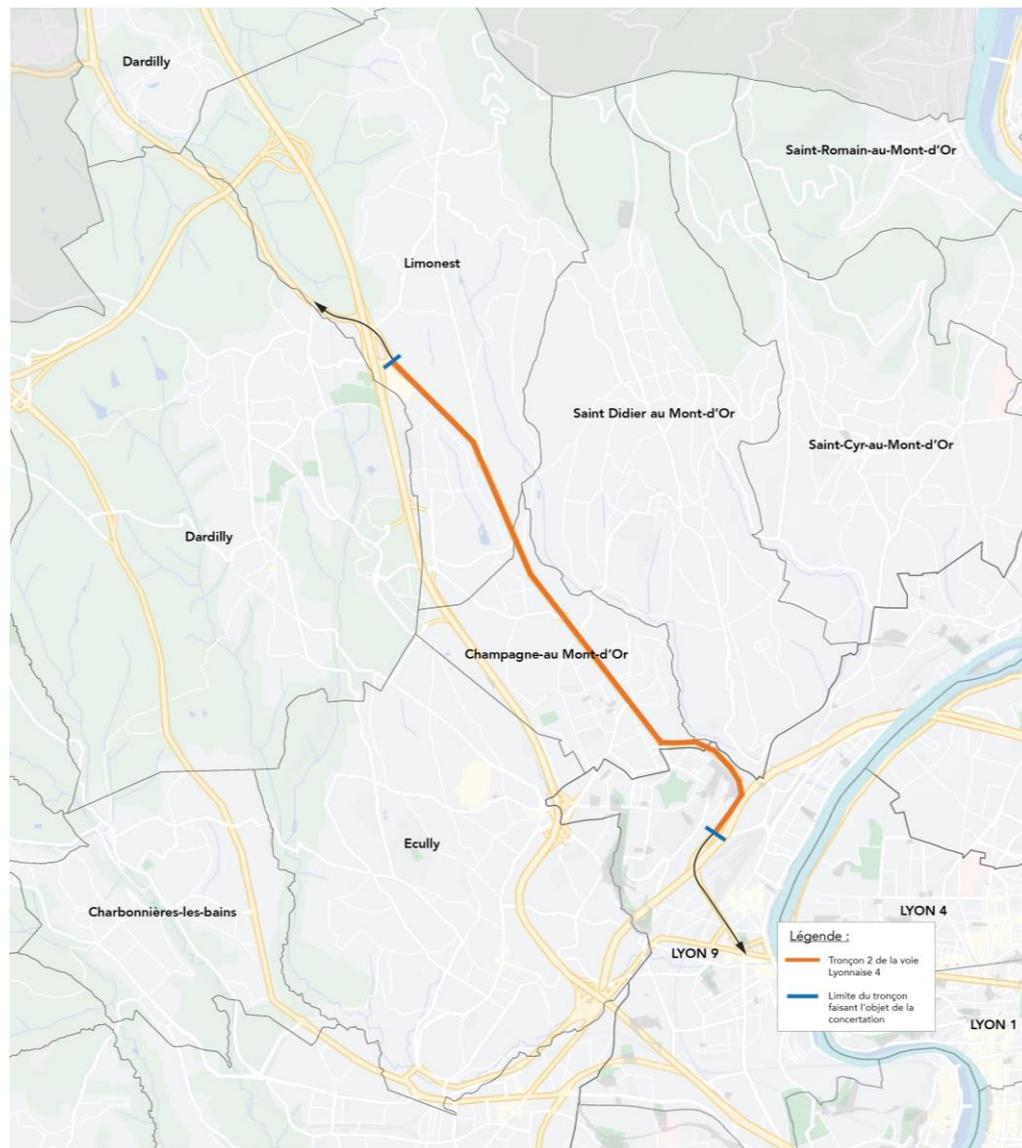
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 22 août 2022

Accusé de réception en préfecture :
069-00046977-20220822-289722-AR-1-1
Date de télétransmission : 22 août 2022
Date de réception préfecture : 22 août 2022



Plan de périmètre

Limonest , Champagne au Mont d'Or et Lyon 9ème
Entre le giratoire de la Porte de Lyon et Rue Mouillard

DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

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

Notice explicative fixant les objectifs du projet



Insertion de la Voie Lyonnaise le long du Boulevard de la République

Préambule

La concertation préalable au sens des articles L103-2, R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°4 entre le giratoire de la Porte de Lyon et la rue Mouillard sur les communes de Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or, Lyon 9ème.

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

- Intégrer les modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes ;
- Végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleur urbains) ;
- Maintenir la qualité de desserte par les transports en commun

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.



Intersection Lanessan - Montlouis - Saint Didier / **Existant**



Intersection Lanessan - Montlouis - Saint Didier / **Projet**

Préambule

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 la Métropole**, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,
- à la **mairie de Champagne-au-Mont-d'Or**, 10 rue de la Mairie, aux horaires d'ouverture au public : les lundi, mardi, mercredi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, les jeudi et samedi de 9h00 à 12h00.
- à la **mairie de Limonest**, 225 Avenue du Général De Gaulle, auprès du service Urbanisme, aux horaires d'ouverture au public : les lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, et le mardi de 9h00 à 12h00.
- à la **mairie de Lyon 9ème**, 6 place du Marché, auprès du pôle Missions décentralisées, aux horaires d'ouverture au public : les lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 16h45, le mardi de 10h30 à 16h45.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail :

concertation.voieslyonnaises4nord@grandlyon.com

Une réunion publique est programmée le 29 septembre 2022 à la mairie de Champagne-au-Mont-d'Or et elle s'adressera à l'ensemble du public.

Le réseau des Voies Lyonnaises

Le réseau, fort de 13 lignes, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de sécurité et de fluidité des déplacements actifs (en particulier cyclistes), tout autant qu'il répond aux enjeux environnementaux et de santé du territoire.

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

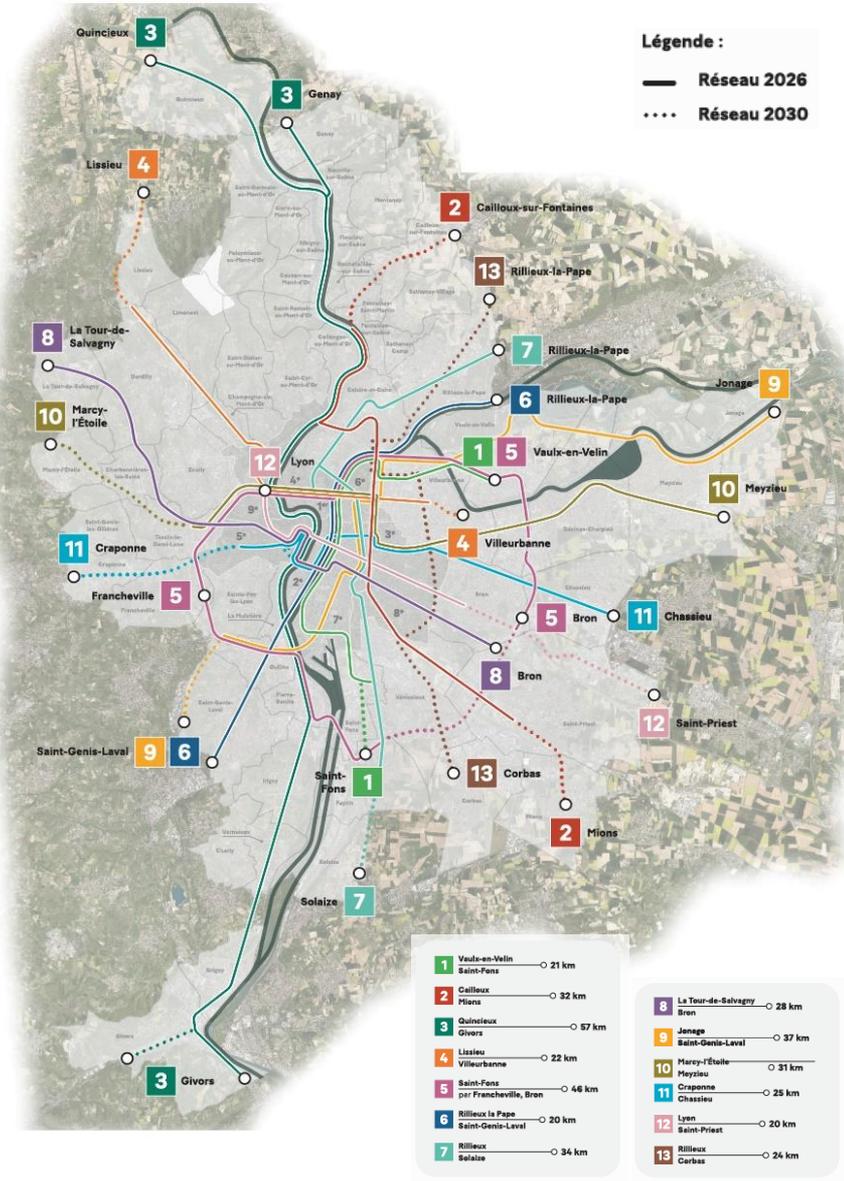
La mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole travaille en parallèle avec les collectivités territoriales voisines afin de permettre une continuité d'aménagement entre nos territoires.

Les grands objectifs des Voies Lyonnaises

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

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

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



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

Le réseau des Voies Lyonnaises

Les grands principes d'aménagement

Les 13 lignes du réseau constitueront une structure forte pour le territoire : un point de repère, un nouveau paysage urbain, un lien entre les communes de la Métropole et, évidemment, une nouvelle opportunité de se déplacer sur le territoire.

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

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

- Des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections
- Un traitement des intersections pour favoriser la continuité et limiter les arrêts
- Une séparation des modes pour protéger les cyclistes
- Une capacité à se croiser et à se doubler, même avec des vélos cargos. Les pistes seront bidirectionnelles (4 mètres cible, 3 m mini) ou bilatérales (3 mètres cible , 2 m mini)
- Un confort d'usage pour les personnes de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité : revêtement roulant, du mobilier urbain le long du réseau (repose-pied aux carrefours, fontaine, station de gonflage), végétalisation et ombrage.
- Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine.



La ligne 4 : présentation générale

Le projet de la Ligne 4 Nord, qui s'inscrit dans le projet plus global du réseau cyclable des voies lyonnaises, repose sur la volonté d'amélioration de la qualité de l'air dans le bassin lyonnais, la lutte contre les nuisances imputables au trafic routier et la lutte contre la sédentarité.

D'ici 2026, la Ligne 4 (L4) des Voies Lyonnaises reliera Lissieu à Villeurbanne sur 18 km. Cette liaison desservira à la fois la zone économique Techlid et le centre-ville de Villeurbanne. À terme, elle s'étendra en 2030 jusqu'à la limite de la Métropole de Lyon au nord de la commune de Lissieu totalisant 22 km.

La ligne 4 traverse différents types de paysages, passant entre deux réservoirs écologiques au nord, empruntant l'axe principal qui traverse la zone économique de Limonest et de Champagne-au-Mont-d'Or, et franchissant le tissu urbain historique de la ville de Lyon.

À la lisière de la commune de Dardilly et de Limonest, ce nouvel axe permettra de mieux desservir le parking relais et l'arrêt de bus express qui facilite l'accès au centre-ville. Ainsi, avec un réaménagement de la voirie qui permet de donner plus de place aux modes actifs, notamment de la RN6 et la D306, cet aménagement s'inscrit dans le processus de transformation modale d'axes routiers majeurs. Par conséquent, il contribue à un vrai maillage et à la mise en place d'un réseau cyclable reliant l'ensemble du territoire de la Métropole de Lyon.



Le tracé de la ligne 4 Nord



Le tracé de la L4 concerné par la présente concertation démarre à l'échangeur de la Garde et se termine à Porte de Vaise sur la rue Mouillard. Il passera par Limonest, Champagne au Mont d'Or et Lyon 9ème.

Il traverse la D306 puis emprunte l'Avenue de Lanessian ou le Boulevard de la République suivi par la rue de la Mairie (selon la variante choisie) pour enfin rejoindre la rue Mouillard à la porte de Vaise via l'Avenue du 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais.

- 1 Variante 1 : Via Avenue de Lanessian (1,2km)
- 2 Variante 2.A : Via République, Juttet et Lanessian (1.8 km)
Cette variante est écartée car elle nécessite un passage de la rue Juttet à sens unique (non compatible réglementairement avec le statut d'itinéraire de transport exceptionnel) et impacte la desserte des lignes de bus scolaires et du quartier de la Sauvegarde.
- Variante 2.B : Via République, par Rue de la Mairie et Place de la liberté (1.6 km)
- 3 Variante 3 : Via Montlouis, Juttet et Champagne (2,3 km)
Cette variante est écartée car elle représente le trajet le plus long pour les cyclistes et le plus difficile (dénivelé + longueur) et engendre de trop forts inconvénients sur la desserte des transports en commun.

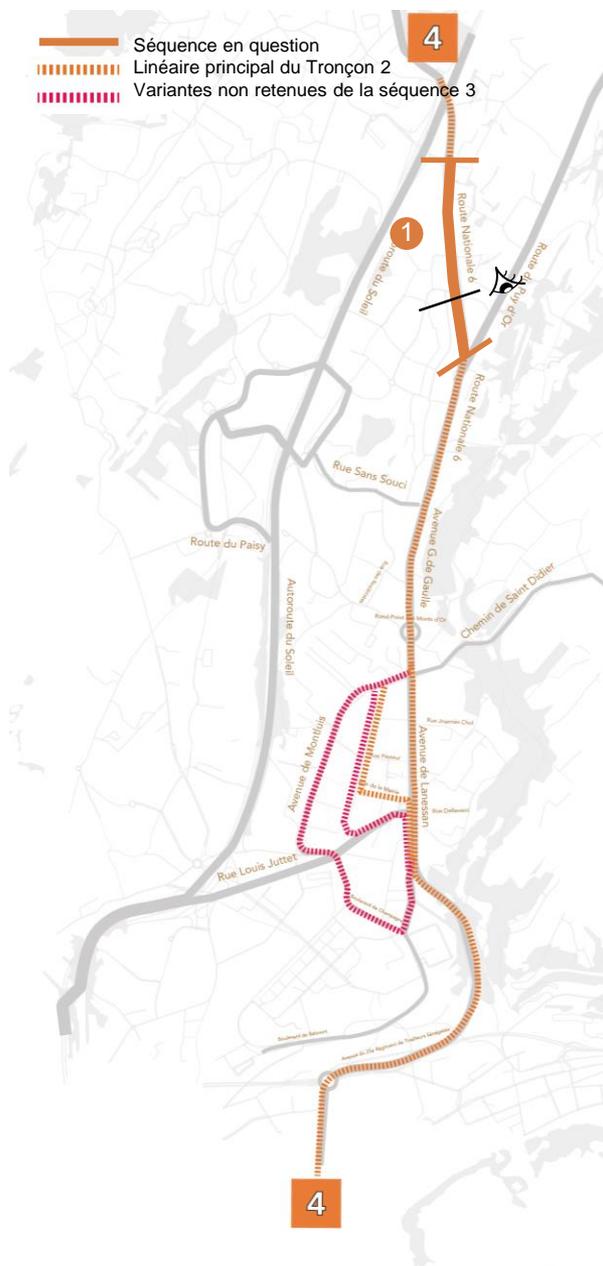
Légende

Objet de la concertation ●—●
Tracé —

Séquence 1 : Entre l'Avenue de la Porte de Lyon et la Route du Puy d'Or

Sur la Séquence 1, il est proposé d'insérer la Voie Lyonnaise en piste bidirectionnelle de 4m. de large, sur la frange des habitations pavillonnaires coté Est.

Le tracé au nord du giratoire en direction de l'échangeur de la Garde n'est quant à lui pas encore défini dans l'attente des études complémentaires sur le tronçon situé au nord en direction de Lissieu.



Séquence 1 : Entre l'Avenue de la Porte de Lyon et la Route du Puy d'Or

Quels impacts ?

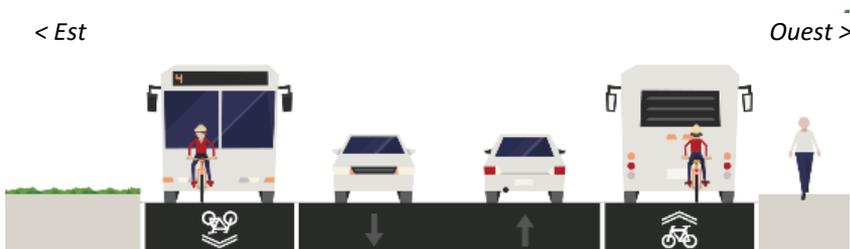
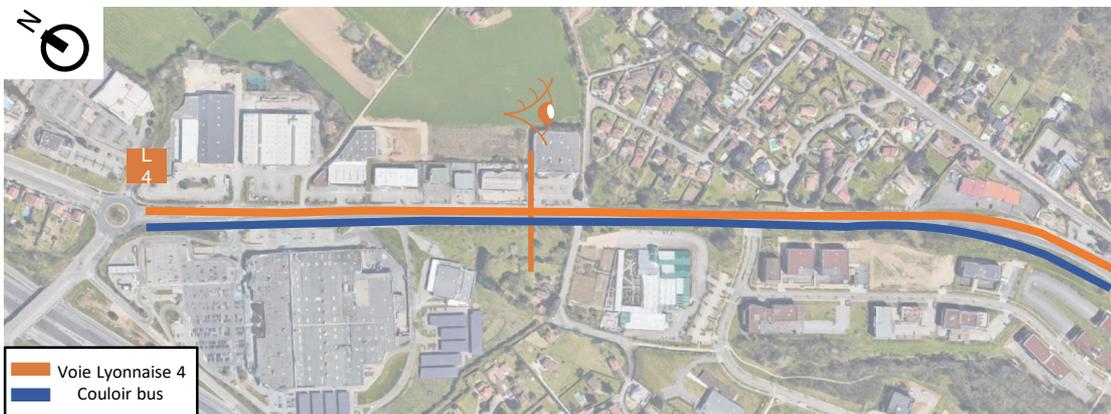
L'insertion de la Voie Lyonnaise permettra de sécuriser les parcours cycles le long de la D306. La continuité piétonne côté Ouest est maintenue, ponctuellement élargie et la reprise des accotements côté Est permettra de supprimer le stationnement sauvage au profit des cheminements piétons.

Néanmoins, l'insertion de la Voie Lyonnaise nécessitera la suppression d'un couloir bus dans un des sens de circulation. Les études de conception étudieront la possibilité d'intégrer des voies bus d'approche aux carrefours problématiques où sont constatées des rétentions importantes.

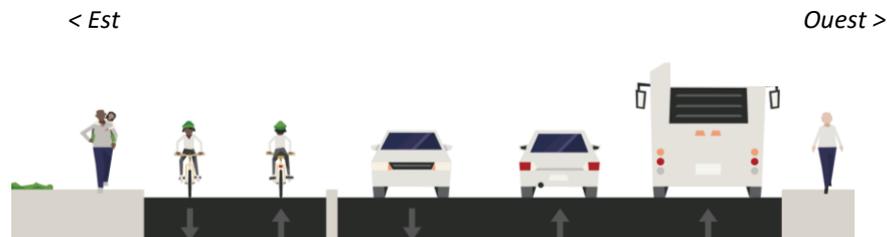
Au niveau des entrées charretières et des intersections, des aménagements seront étudiés afin de permettre un traitement adapté et de sécuriser les traversées.

Le giratoire de la Porte de Lyon sera réaménagé pour intégrer la Voie Lyonnaise en piste cyclable séparée du trafic motorisé et des piétons.

L'implantation de la Voie Lyonnaise nécessitera la reprise d'un demi-profil de voirie ainsi que des carrefours.



Existant



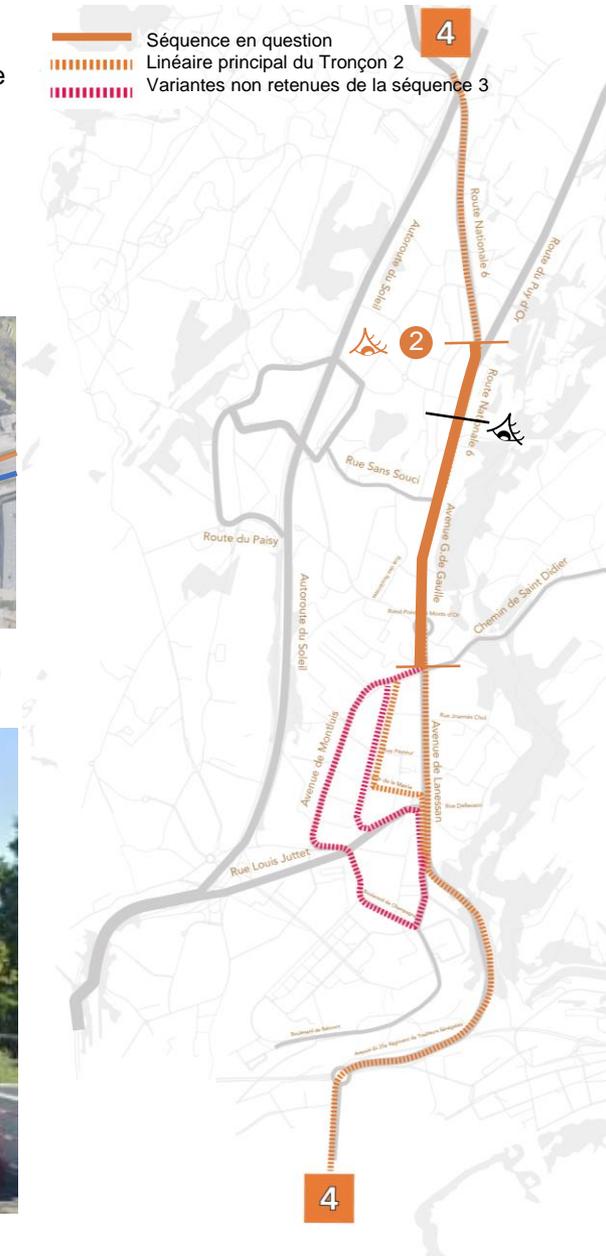
Projet

Séquence 2 : Entre la Route du Puy d'Or et le Chemin de Saint Didier

Sur la séquence 2, la Voie Lyonnaise poursuit son parcours en piste bidirectionnelle de 3m de large coté Est tout en conservant le terre-plein central aujourd'hui planté et support de l'éclairage public.



Voie Lyonnaise 4
Couloir bus



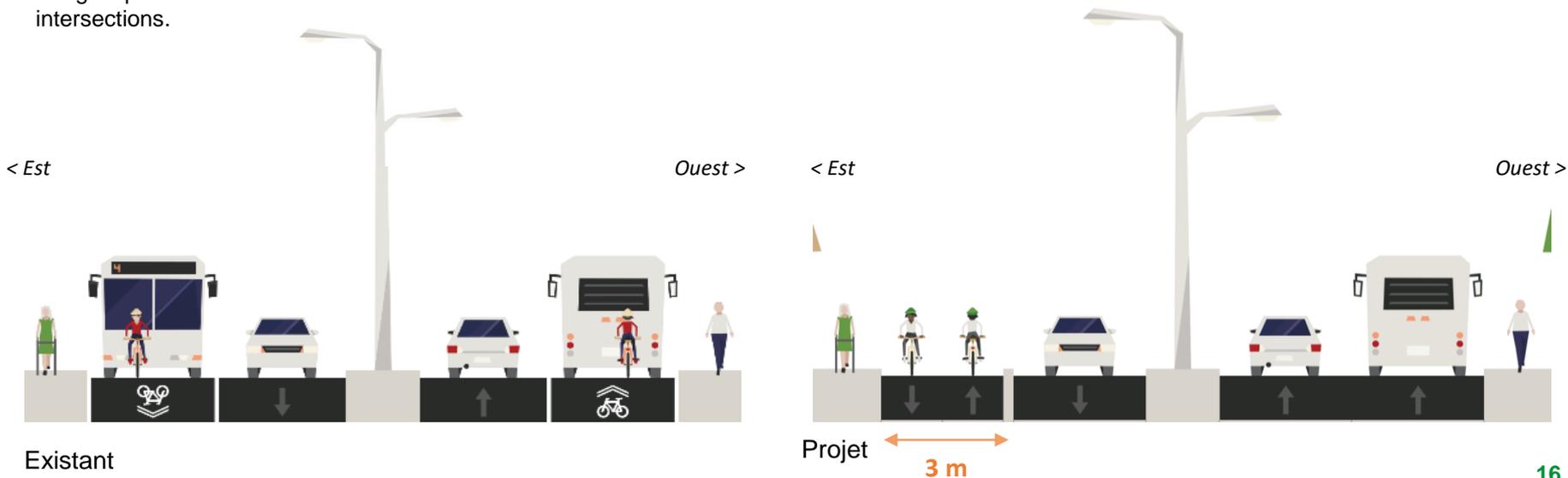
Séquence 2 : Entre la Route du Puy d'Or et le Chemin de Saint Didier

Quels impacts ?

L'insertion de la Voie Lyonnaise permettra de sécuriser les parcours cycles le long de la D306. Les continuités piétonnes seront maintenues avec une légère réduction de leur emprise à l'arrière des arrêts de bus.

L'insertion de la Voie Lyonnaise nécessitera la suppression d'un couloir bus dans un des sens de circulation. L'étude de circulation a montré des rétentions importantes au niveau de certains carrefours dans les deux sens (nord-sud et sud-nord), et préconisé d'intégrer des voies bus d'approche au droit des carrefours problématiques.

L'implantation de la Voie Lyonnaise nécessitera donc la reprise d'un demi-profil de voirie ainsi que des carrefours et d'îlots refuges pour sécuriser les traversées des intersections.



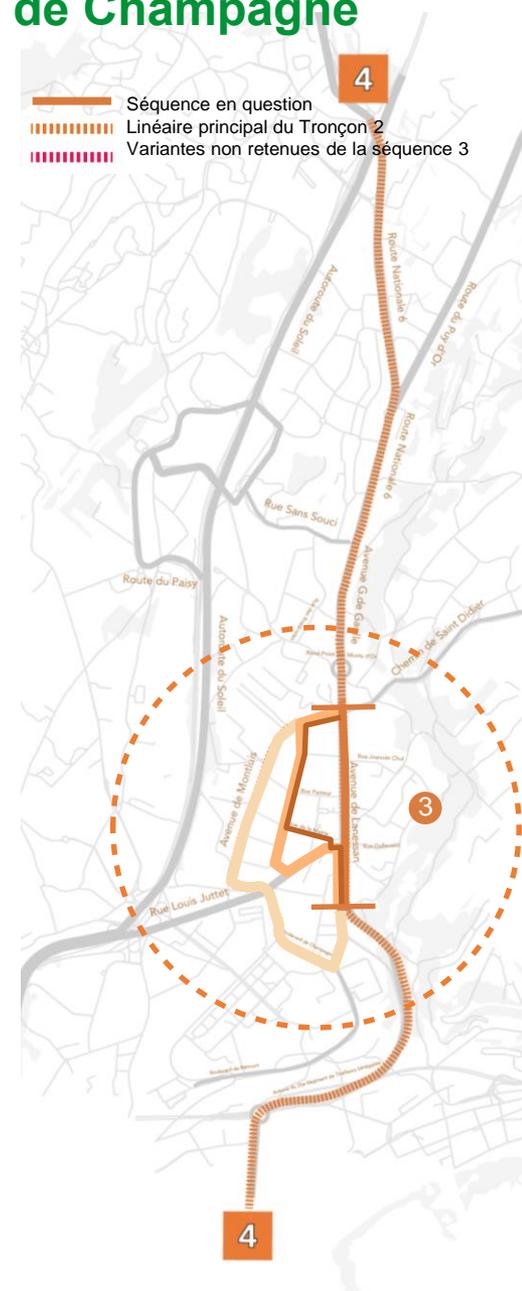
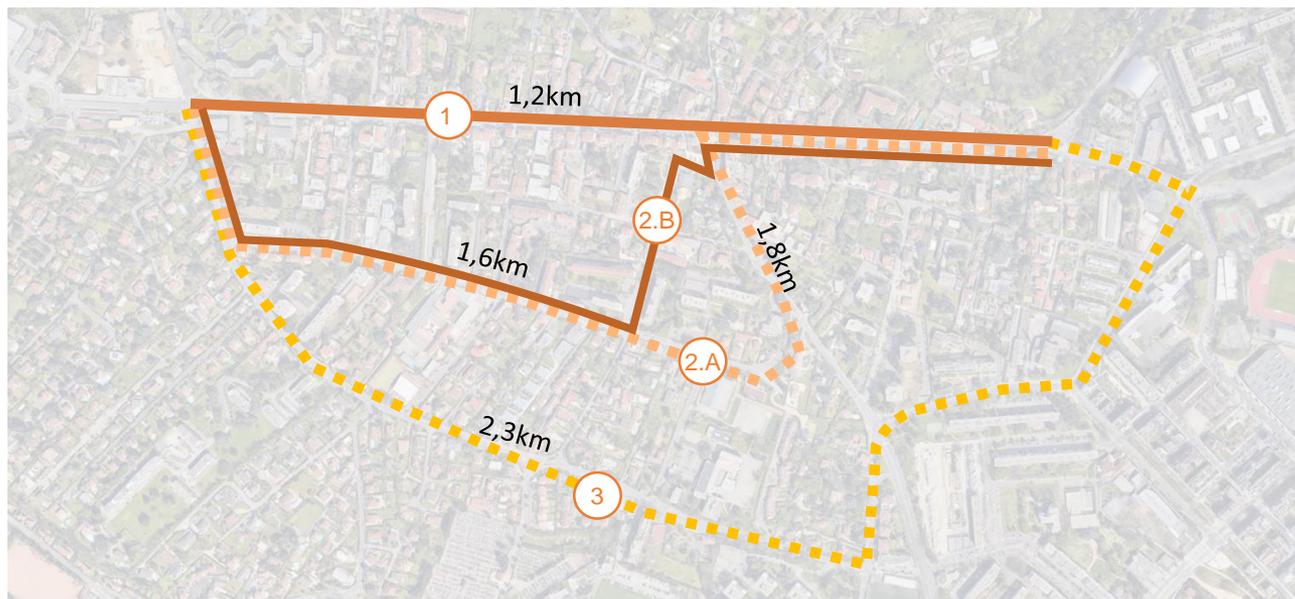
Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

L'insertion de la Voie Lyonnaise sur la séquence 3 se décline en 4 variantes qui empruntent des itinéraires différenciés aux regards des forts enjeux et contraintes présents sur cette séquence. Par souci de cohérence avec les séquences 1 et 2, toutes les variantes ont été étudiées en insertion d'une piste bidirectionnelle. Les variantes 1,2.A et 2.B ont en commun la section de l'Avenue de Lanessan comprise entre la rue Juttet et l'Avenue de Champagne

- Variante 1 : Via l'Avenue de Lanessan (sens unique ou double sens)
- Variante 2.A : Via le Boulevard de la République, la rue Juttet et l'Avenue de Lanessan
- Variante 2.B : Via le Boulevard de la République, par la rue de la Mairie et la Place de la liberté
- Variante 3 : Via le Boulevard Montlouis, les rues Juttet et Champagne

Suite aux études préliminaires, les variantes 2.A et 3 ont été écartées au regard de contraintes trop importantes et des impacts négatifs générés sur cette séquence.

Dans le cas où la Voie Lyonnaise emprunterait un autre tracé que la variante Lanessan, un aménagement cyclable sera proposé dans le cadre du projet de requalification de l'Avenue de Lanessan nord.



Evaluation de l'impact sur la santé

La ligne 4 : une approche spécifique pour analyser les variantes

Afin d'informer des effets potentiels sur la santé des variantes proposées à Champagne-au-Mont-d'Or, une évaluation d'impact sur la santé (EIS) est menée. Véritable outil d'aide à la décision, l'EIS évalue les conséquences potentielles sur les déterminants sociaux et environnementaux de la santé, qu'ils soient positifs ou négatifs, et ce, en fonction du contexte réel de la mise en œuvre. Des recommandations sont émises afin de mettre en œuvre des actions concrètes visant à accroître les effets positifs et réduire les effets négatifs sur la santé. Démarche d'accompagnement, elle encourage la participation des décideurs ainsi que de la population et valorise la contribution de connaissances de toutes sortes, y compris celles des citoyens.

Les enjeux de santé

Pistes cyclables
sécurisées et
agréables

- ↗ Niveau d'activité physique
- Favoriser les possibilités de mobilités actives
- ↘ Utilisation de la voiture
- ↘ Nombre et gravité des accidents

- Surpoids/obésité/
diabète
- Risque de cancer
- Maladies
cardiovasculaires
/AVC
- Maladies
respiratoires/
asthme/bronchite
- Santé mentale/
Bien-être /stress
- Traumatismes et
mortalité

L'approche par les déterminants de la santé

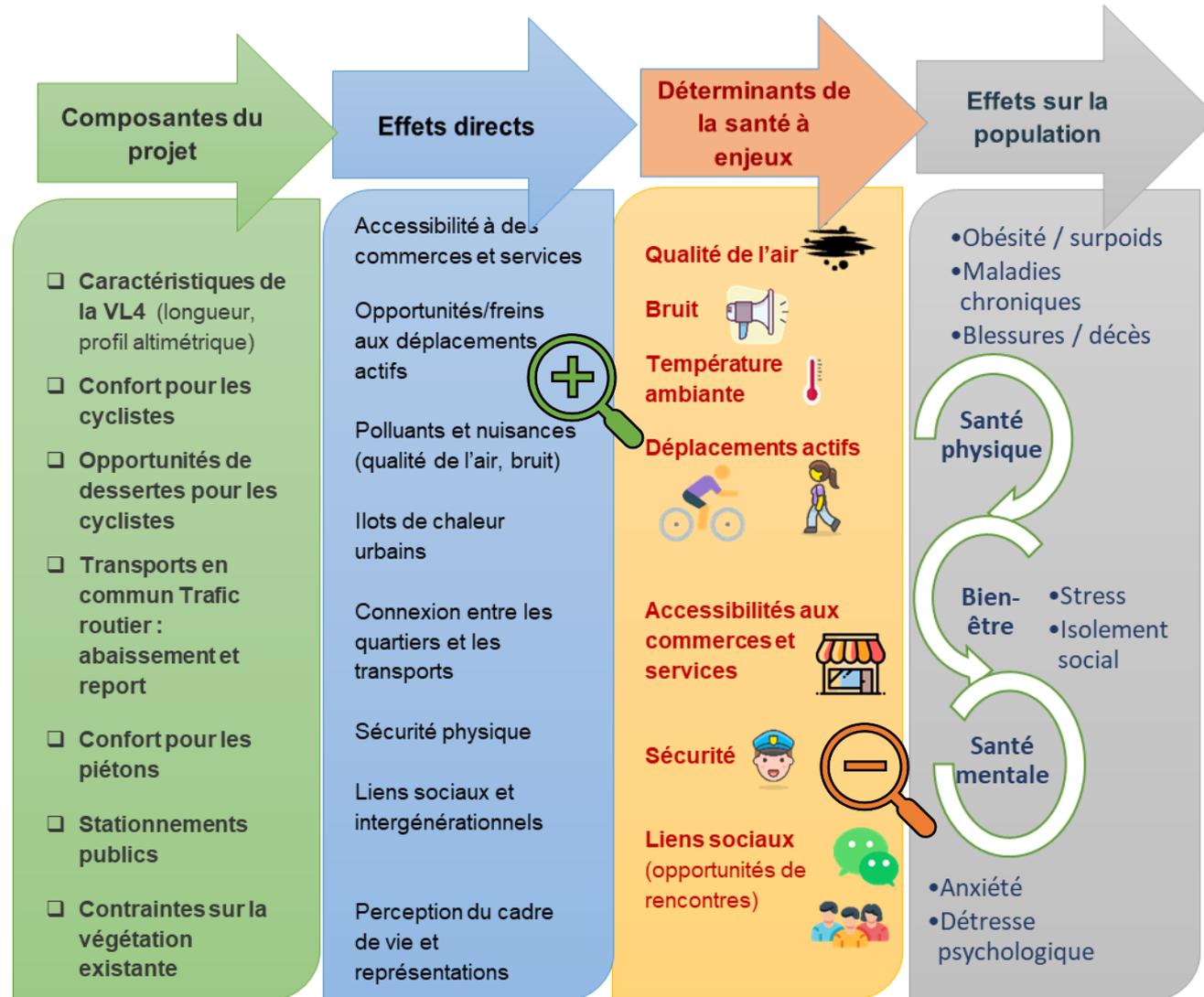
Nous avons souvent tendance à penser que notre santé dépend exclusivement de notre système de soins. Or, les recherches démontrent que l'impact de ce dernier sur la santé est limité par rapport à celui d'autres facteurs. Ainsi, l'ensemble des déterminants de la santé, associés aux comportements individuels et collectifs, aux conditions de vie et aux environnements physiques et sociaux ont des effets sur notre santé.

Dans le cadre de la ligne 4, les déterminants de la santé à enjeux sont l'activité physique et les mobilités actives, la qualité de l'air, le bruit, la sécurité routière, l'accessibilité aux commerces et services et les liens sociaux. Ainsi, l'EIS vise à évaluer les effets de chacune des variantes sur l'ensemble de ces déterminants.

Principe de l'évaluation d'impact sur la santé des variantes

Après sélection des déterminants à enjeux, une matrice d'évaluation est constituée afin de définir, pour chaque variante, les modifications des déterminants de la santé inhérentes à chaque variante et donc les effets potentiels sur la santé.

Cette estimation est réalisée à l'aide d'analyses de documents, d'articles scientifiques, de recueils de données quantitatives et de données qualitatives (enquêtes, entretiens) auprès de différents groupes de la population concernée. Ces analyses permettent l'attribution d'un score positif ou négatif par composante et déterminant, en prenant en compte l'intensité de l'effet et sa probabilité de survenue.



Principe de l'EIS sur les déterminants de la santé à enjeux

La place des citoyens dans la démarche

La participation des personnes intéressées ou potentiellement affectées par le projet, notamment la population, est un principe majeur de l'évaluation d'impact sur la santé.

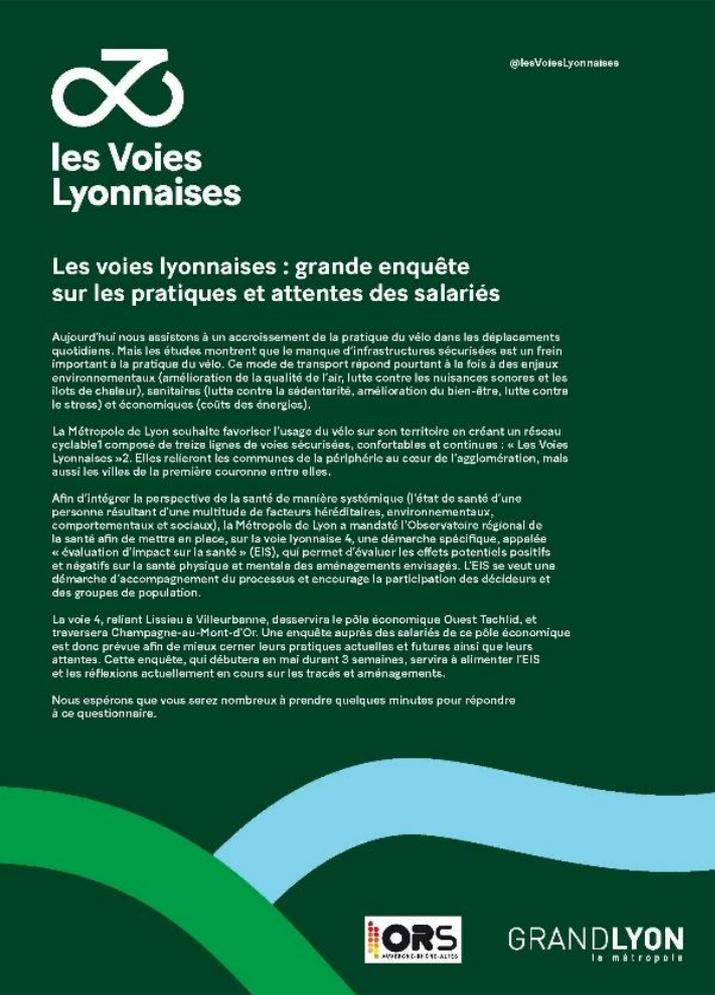
Enquête sur les pratiques et attentes des salariés du pôle économique Techlid et rencontres avec des commerçants et habitants

Une enquête auprès des salariés du pôle économique Techlid a été menée en mai 2022 afin de mieux cerner leurs pratiques de déplacements actuelles et futures ainsi que leurs attentes vis-à-vis de la ligne 4. Cette enquête, regroupant 185 répondants dont majoritairement des cadres de 24-54 ans dont la moitié utilisent le vélo régulièrement a servi à alimenter l'EIS et les réflexions sur les tracés et aménagements.

En parallèle, deux ateliers avec une douzaine de commerçants et habitants volontaires ont été menés afin de recueillir leurs avis.

Analyse des effets sur la santé selon les variantes

Plusieurs études ont montré que les habitants sont 2,5 fois plus susceptibles de rouler sur des pistes cyclables dédiées et sécurisées plutôt que dans la rue. De plus, le vélo reste accessible au plus grand nombre et permet de faire travailler en même temps le muscle cardiaque et les autres muscles, entraînant des bénéfices sur l'appareil cardiovasculaire et musculaire. Ainsi, quelques soient les variantes, des impacts positifs sur la santé sont attendus suite aux changements de comportements des usagers avec une augmentation des déplacements actifs et de l'activité physique.



@lesVoiesLyonnaises

les Voies Lyonnaises

Les voies lyonnaises : grande enquête sur les pratiques et attentes des salariés

Aujourd'hui nous assistons à un accroissement de la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens. Mais les études montrent que le manque d'infrastructures sécurisées est un frein important à la pratique du vélo. Ce mode de transport répond pourtant à la fois à des enjeux environnementaux (amélioration de la qualité de l'air, lutte contre les nuisances sonores et les îlots de chaleur), sanitaires (lutte contre la sédentarité, amélioration du bien-être, lutte contre le stress) et économiques (coûts des énergies).

La Métropole de Lyon souhaite favoriser l'usage du vélo sur son territoire en créant un réseau cyclable composé de treize lignes de voies sécurisées, confortables et continues : « Les Voies Lyonnaises »². Elles relieront les communes de la périphérie au cœur de l'agglomération, mais aussi les villes de la première couronne entre elles.

Afin d'intégrer la perspective de la santé de manière systémique (l'état de santé d'une personne résultant d'une multitude de facteurs héréditaires, environnementaux, comportementaux et sociaux), la Métropole de Lyon a mandaté l'Observatoire régional de la santé afin de mettre en place, sur la voie lyonnaise 4, une démarche spécifique, appelée « évaluation d'impact sur la santé » (EIS), qui permet d'évaluer les effets potentiels positifs et négatifs sur la santé physique et mentale des aménagements envisagés. L'EIS se veut une démarche d'accompagnement du processus et encourage la participation des décideurs et des groupes de population.

La voie 4, reliant Lissieu à Villeurbanne, desservira le pôle économique Ouest Techlid, et traversera Champagne-au-Mont-d'Or. Une enquête auprès des salariés de ce pôle économique est donc prévue afin de mieux cerner leurs pratiques actuelles et futures ainsi que leurs attentes. Cette enquête, qui débutera en mai durant 3 semaines, servira à alimenter l'EIS et les réflexions actuellement en cours sur les tracés et aménagements.

Nous espérons que vous serez nombreux à prendre quelques minutes pour répondre à ce questionnaire.

Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 1 : Itinéraire via l'Avenue de Lanessan - 1,2 km

L'insertion de la Voie Lyonnaise permettra de sécuriser les parcours cycles le long de l'Avenue de Lanessan via l'aménagement d'une continuité cyclable de 4m de large dans le centre de Champagne. Cette variante correspond à l'itinéraire le plus direct vers et depuis Vaise.

Cette variante ayant un impact conséquent sur l'emprise de la chaussée, deux principes de composition de voirie sont étudiés :

- **Principe 1 : une mise à sens unique de l'Avenue pour limiter les impacts sur les aménagements existants** (terrasses, stationnements, bandes plantées)

- **Principe 2 : maintien d'un double sens de circulation sur l'Avenue tel qu'existant**



Largeur 4 m



Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

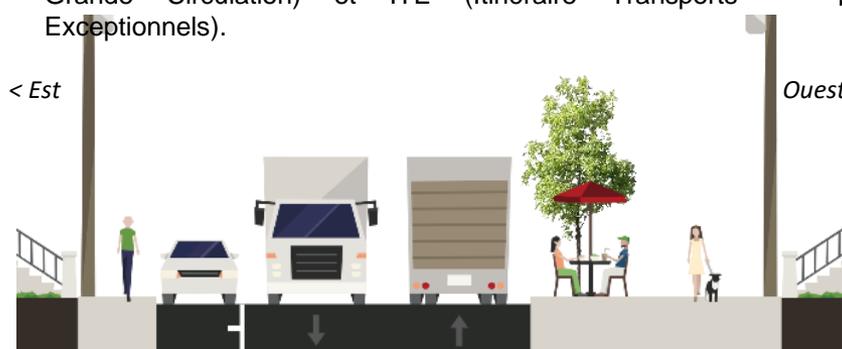
Variante 1 : Itinéraire via l'Avenue de Lanessan - 1,2 km - Passage de l'Avenue en sens unique

Quels impacts ?

L'insertion de la Voie Lyonnaise permettra de sécuriser les parcours cycles le long de l'Avenue de Lanessan via l'aménagement d'une continuité cyclable de 4m dans le centre de Champagne. L'intégration de la piste sur la chaussée et la mise à sens unique de l'Avenue permettront de **limiter l'impact de la Voie Lyonnaise sur les aménagements existants**. Ainsi seront **conservées les terrasses des commerces et les bandes plantées**. Les continuités piétonnes seront également maintenues, mises au normes et plus sécurisées.

Cette configuration engendrera néanmoins une **suppression d'un peu moins de la moitié de l'offre de stationnement** en zone commerciale et dégradera la desserte en transport en commun du secteur avec la déviation des lignes régulières et scolaires.

Un risque important de report de trafic sur les rues République et Montlouis est identifié suite à la mise à sens unique de l'Avenue. Cette mise à sens unique est également contrainte par la réglementation RGC (Route à Grande Circulation) et ITE (Itinéraire Transports Exceptionnels).



Existant

Quels effets sur la santé ?

La **variante Lanessan sens unique** devrait avoir des effets positifs sur les **déplacements actifs et l'activité physique** en facilitant et encourageant la pratique du vélo mais aussi du fait de l'éloignement de certains arrêts de bus (augmentation du temps de marche à pied pour se rendre ou repartir d'une station).

Le passage à sens unique de l'Avenue de Lanessan induirait une réduction du trafic routier mais pas suffisante pour engendrer un changement notable des niveaux de **qualité de l'air ou de bruit** sur cet axe donc les effets sur la santé seront neutres.

Les reports de trafic sur la rue de la République et la rue de Montlouis engendreraient des effets négatifs sur la santé par une augmentation des niveaux d'oxydes d'azote et de bruit.

Vu le nombre de montées/descentes des lignes de bus desservant l'Avenue, l'éloignement de certains arrêts de bus auraient des conséquences négatives sur l'accès aux **commerces et services**.

Le report d'arrêts de bus pour certains collégiens pourraient avoir des effets négatifs sur la **sécurité et les déplacements actifs** avec un risque de report modal du bus vers la voiture (les parents des plus jeunes préférant que le bus s'arrête devant l'établissement).

La possibilité de garder une partie de la végétation sur l'Avenue permettrait de maintenir une **température ambiante** plus fraîche entraînant des effets positifs sur le bien-être physique et mental.



Projet

Sens unique

4m.

Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 1 : Itinéraire via l'Avenue de Lanessan - 1,2 km - Maintien de l'Avenue en double sens

Quels impacts ?

Le maintien de l'Avenue de Lanessan en double sens engendre un impact plus conséquent sur les aménagements existants. Ainsi, **les bandes plantées, les terrasses des commerçants et plus de la moitié des places de stationnement devront être supprimées** pour permettre l'insertion de la Voie Lyonnaise dans le centre de Champagne tout en maintenant un double sens de circulation.

Toutefois, les **continuités piétonnes seront conservées et mises aux normes** et cette configuration permettra le **maintien de la desserte en transports en commun** du centre de Champagne.

Quels effets sur la santé ?

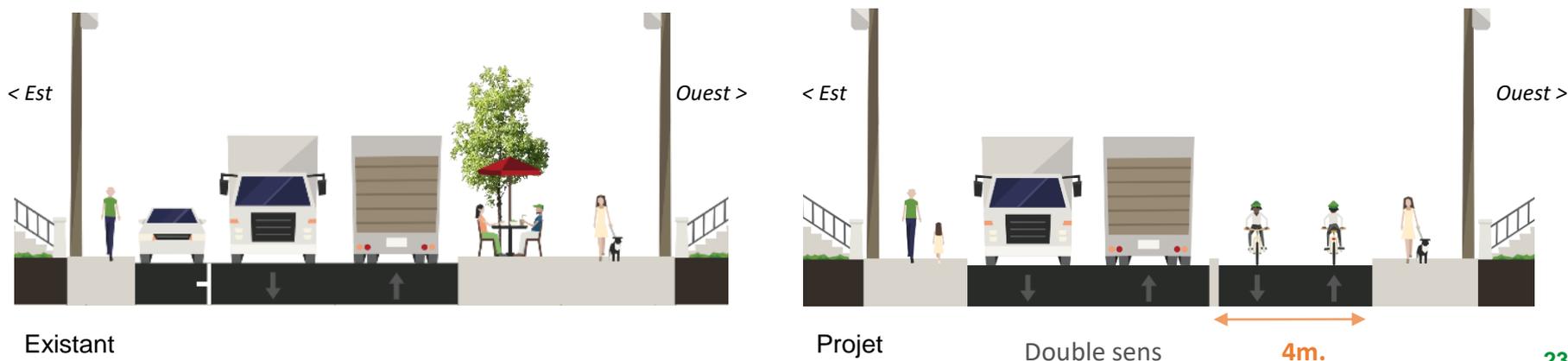
La **variante Lanessan double sens** devrait avoir des effets positifs sur les **déplacements actifs et l'activité physique** en facilitant et encourageant la pratique du vélo.

L'insertion en bidirectionnelle ne réduira pas la charge de trafic routier actuel en dehors du report modal, les niveaux de **qualité de l'air** et de **bruit** changeront peu, donc les effets sur la santé seront neutres.

La disparition des terrasses, lieux de rencontres et de convivialité, et dans une moindre mesure des stationnements aurait des effets négatifs sur l'accessibilité aux **commerces et services, sur les relations sociales et intergénérationnelles**.

Les aménagements seraient plutôt positifs sur la **sécurité** des cyclistes mais des difficultés à certains arrêts de bus pourraient présenter un risque pour les usagers de même que la disparition des stationnements (risque de report sur le trottoir et la Voie Lyonnaise).

La perte potentielle de la végétation sur l'Avenue aurait des effets négatifs sur la **température ambiante** ressentie, la densité de nature en ville permettant d'apporter une sensation de fraîcheur et de bien-être physique et mental.

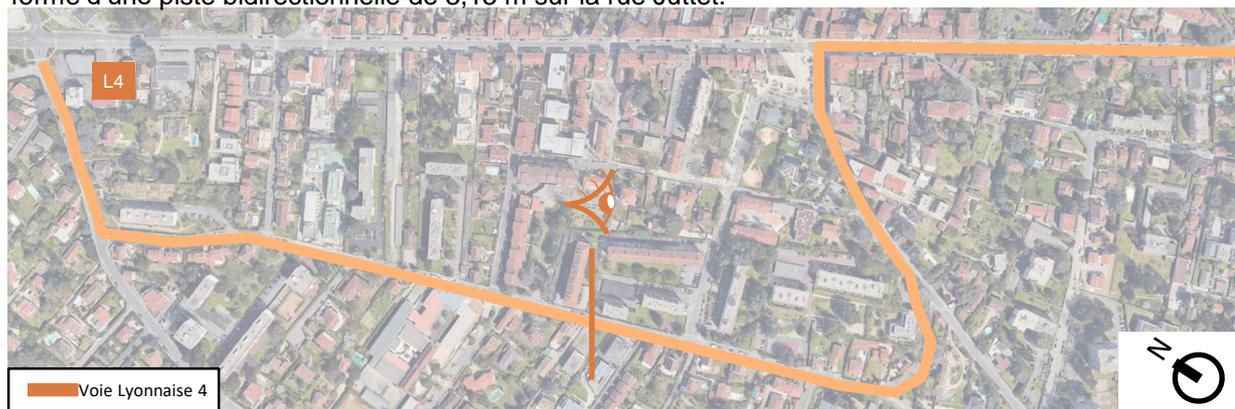


Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

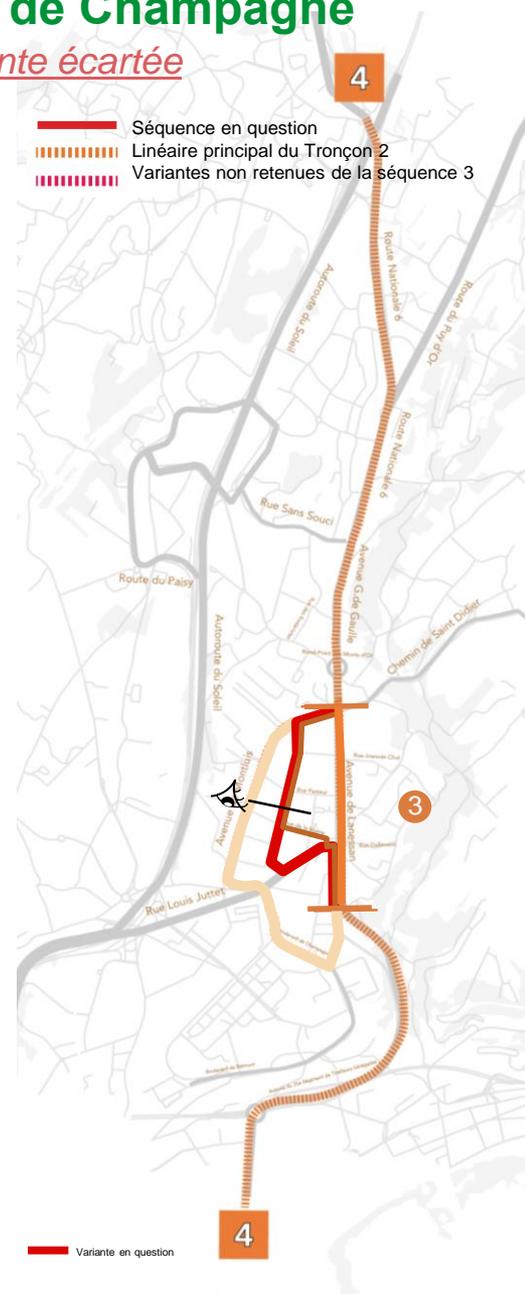
Variante 2.A - Itinéraire via bd République, Juttet et Lanessan - 1,8 km - *Variante écartée*

Dans cette variante, la Voie Lyonnaise emprunte une portion de l'Avenue de Montlouis, puis le Boulevard de la République derrière l'Avenue de Lanessan en passant par une zone résidentielle. Enfin, elle emprunte la rue Juttet pour rejoindre ensuite l'Avenue de Lanessan.

La Voie Lyonnaise s'insère sous la forme d'une voie verte de 4m sur l'Avenue de Montlouis, d'une piste bidirectionnelle de 3,35 m de large sur l'emprise de la chaussée actuelle coté Est du Boulevard de la République (portion en vélorue sur le sud du Bd République avant d'emprunter la rue Juttet), et sous la forme d'une piste bidirectionnelle de 3,15 m sur la rue Juttet.



Largeur 3,35 m



Séquence 3 : Entre le chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 2.A - Itinéraire via le bd République, Juttet et Lanessan - 1,8 km - Variante écartée

Quels impacts ?

Le passage de la Voie Lyonnaise sur cette variante nécessite une **mise à sens unique du Boulevard de la République**, mais permettrait d'**apaiser les vitesses** sur le boulevard de la République. Elle obligerait néanmoins les cyclistes à faire un léger détour sur le sud du centre-ville. L'étude de circulation indique un sens préférentiel Nord-Sud sur le Boulevard de la République qui ne génère pas d'impacts sur la ligne de bus 66.

Cette variante nécessiterait également une **mise à sens unique de la rue Juttet**. Un tronçon de 145 mètres linéaires serait **aménagé en voie verte** sur l'Avenue de Montlouis entre Lanessan et République afin de maintenir la desserte des bus et la circulation en double sens. De plus, sur une courte distance (70 mètres), le boulevard de la République devrait être aménagé en vélo-rue sur le tronçon plus étroit rejoignant la rue Juttet, sous réserve de la possibilité d'un abaissement du trafic. L'insertion de la Voie Lyonnaise nécessitera également la suppression totale du stationnement sur le bd de la République et une suppression partielle sur Juttet.

Cette variante a été écartée, car elle nécessite un passage de la rue Juttet à sens unique. Or, le sens unique est contraint sur la rue Juttet par la réglementation ITE (itinéraire de transport exceptionnel) et amènerait des contraintes importantes pour la desserte du collège Jean-Philippe Rameau par les lignes de bus scolaires et pour l'accès à la Clinique de la Sauvegarde.



Existant

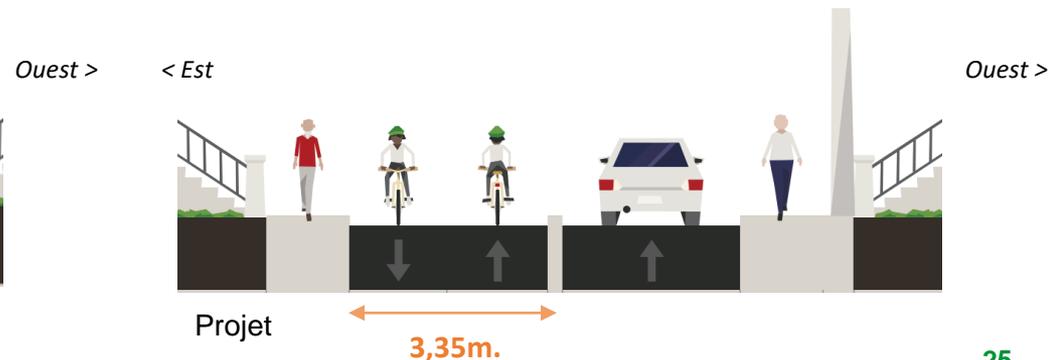
Quels effets sur la santé ?

La **variante République, Juttet, Lanessan**, aurait des effets moins positifs sur les **déplacements actifs et l'activité physique et la sécurité** avec ses pistes légèrement moins larges et un tronçon en vélo-rue qui pourraient être un frein à la pratique pour des cyclistes moins expérimentés.

Elle aurait des effets positifs sur les **relations sociales et intergénérationnelles** en offrant des facilités aux cyclistes, aux riverains et aux jeunes enfants d'utiliser le vélo au quotidien pour accéder **aux commerces et services** et favoriser les échanges de pratiques.

Le report d'arrêts de bus en raison du passage à sens unique de la Rue Juttet pourrait avoir des effets négatifs sur la **sécurité et les déplacements actifs** de certains collégiens, avec un risque de report modal du bus vers la voiture (les parents des plus jeunes préférant que le bus s'arrête devant l'établissement).

La réduction de la circulation sur la rue de la République devrait avoir des effets positifs sur la santé grâce à l'amélioration des niveaux de **qualité de l'air** en particulier des oxydes d'azote et du **bruit**. Les effets seraient plus négatifs sur la **sécurité** routière du fait des reports de trafic envisagés sur le carrefour Ben Gourion/avenue des Sources avec un risque augmenté d'accidents.



Projet

3,35m.

Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

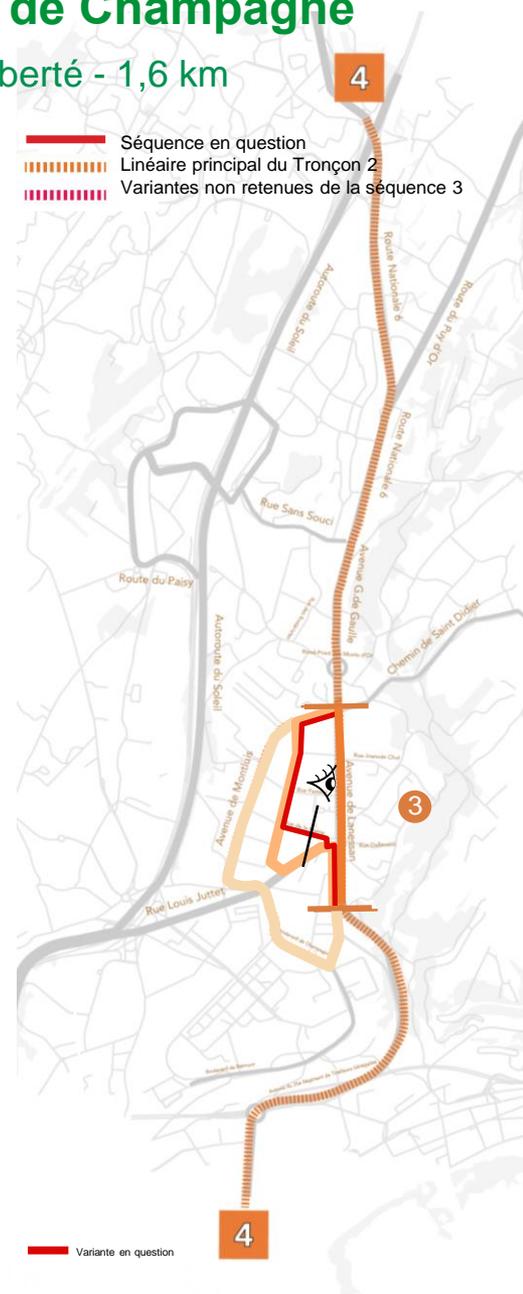
Variante 2.B- Itinéraire via bd de République, rue de la Mairie et Place de la Liberté - 1,6 km

Dans cette variante, la Voie Lyonnaise emprunte une portion de l'Avenue de Montlouis, puis le Boulevard de la République derrière l'Avenue de Lanessan en passant par une zone résidentielle. Enfin, elle emprunte la rue de la Mairie et la Place de la Liberté avant de rejoindre l'Avenue de Lanessan.

La Voie Lyonnaise s'insère sous la forme d'une voie verte de 4m sur l'Avenue de Montlouis, d'une piste bidirectionnelle de 3,35 m de large sur l'emprise de la chaussée actuelle coté Est du Boulevard de la République, d'une piste bidirectionnelle de 3m de large côté Sud de la rue de la Mairie et enfin d'une piste de 4m sur la Place de la Liberté.



Largueur 3 m



Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 2.B- Itinéraire via bd de République, rue de la Mairie et Place de la Liberté - 1,6 km

Quels impacts ?

Le passage de la Voie Lyonnaise sur cette variante nécessiterait une **mise à sens unique du Boulevard de la République** et la suppression de places de stationnement. Elle **obligerait cependant les cyclistes à faire un léger détour par le sud du centre ville**. L'étude de circulation indique un sens préférentiel Nord-Sud sur le Boulevard de la République qui ne génère pas d'impacts sur la ligne de bus 66.

Sur la rue de la Mairie, cette variante permettait le maintien du trottoir Sud et nécessiterait la réduction du trottoir Nord (*récemment aménagé*). Elle permettrait également le **maintien des stationnements en épi** et la desserte à sens unique existante.

Un tronçon de 145 mètres linéaire serait aménagé **en voie verte sur l'Avenue de Montlouis** afin de maintenir la desserte des bus et la circulation en double sens.

Cette variante éviterait la mise en sens unique de la rue Juttet tout en permettant d'apaiser les vitesses sur le Boulevard de la République.

Quels effets sur la santé ?

La **variante République par rue de la Mairie et Place de la Liberté**, propose de larges pistes et un maintien des trottoirs, composantes favorables aux **déplacements actifs et à la sécurité** pour les cyclistes et les piétons.

Elle aurait des effets positifs sur les **relations sociales et intergénérationnelles** en offrant des facilités aux cyclistes, aux riverains et aux jeunes enfants d'utiliser le vélo au quotidien pour accéder **aux commerces et services** et favoriser les échanges de pratiques.

Les arrêts de bus ne sont pas reportés, il n'y a donc pas de risque de report modal et de sécurité pour les collégiens. La réduction de la circulation sur la rue de la République devrait améliorer les niveaux de **qualité de l'air** en particulier des oxydes d'azote et du **bruit**, permettant une réduction des effets négatifs sur la santé.

La réduction éventuelle de l'emprise de trottoirs rue de la Mairie ne devrait pas impacter les **relations sociales et les déplacements actifs**.

Le maintien des arbres sur l'espace public permettra de conserver la **température ambiante** ressentie, la densité de nature en ville déjà présente offrant une sensation de fraîcheur et donc de bien-être physique et mental.

< Nord

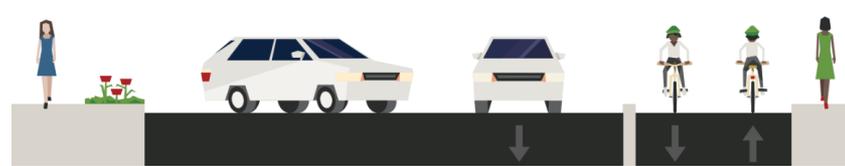
Sud >

< Nord

Sud >



Existant



Projet

3m.

Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Insertion de la Voie Lyonnaise sur le Boulevard de la République



Boulevard de la République / **Existant**



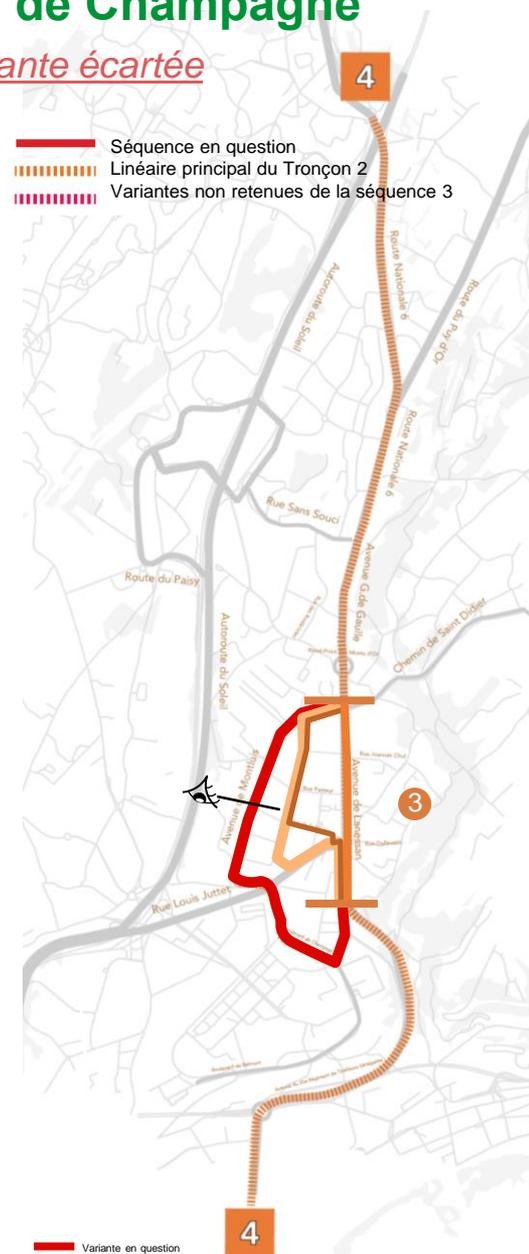
Intersection sur le Boulevard de la République / **Projet**



Séquence 3 : Entre le Chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 3 - Itinéraire via Montlouis, Juttet, Ecully et Champagne 2,3 km - Variante écartée

Dans cette variante, la Voie Lyonnaise s'insère sous la forme d'une piste bidirectionnelle de 4 m. de large sur l'emprise de la chaussée actuelle et emprunte l'Avenue de Montlouis, les rues Juttet, Ecully et Champagne. Un tronçon de 145 ml devra être aménagé en voie verte sur le nord de l'Avenue de Montlouis.



Largeur 4 m

Séquence 3 : Entre le chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Variante 3 - Itinéraire via Montlouis, Juttet, Ecully et Champagne - 2,3 km - Variante écartée

Quels impacts ?

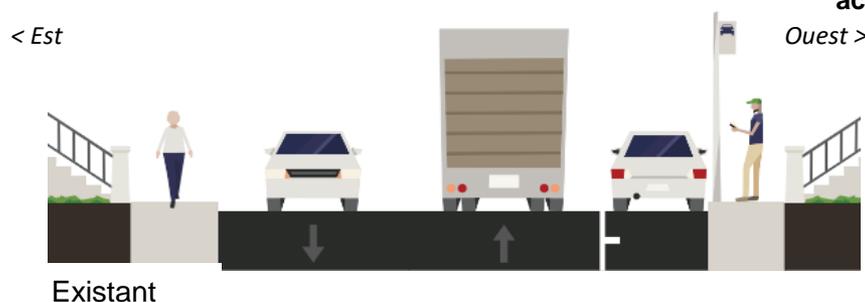
Le passage de la Voie Lyonnaise sur cette variante est assez contraint du fait d'un passage obligatoire en sens unique de l'Avenue Montlouis. **Le dénivelé important sur l'ensemble du linéaire rendrait aussi plus difficile la pratique du vélo au plus grand nombre.**

Un tronçon de 145 m devra être aménagé en voie verte sur le nord de l'Avenue de Montlouis afin de maintenir la desserte des bus et la circulation en double sens.

Cette variante impliquerait également **de dévier la ligne du bus 66 et plusieurs lignes de bus scolaires desservant le collège Rameau.**

De plus, cette variante aurait un impact important sur la chaussée et les carrefours dont certains difficiles à franchir (Ben Gourion / Ecully, Champagne / Lanessan).

Cette variante a été écartée, car elle représente le trajet le plus long pour les cyclistes et le plus difficile (dénivelé + longueur) et au regard des trop forts inconvénients engendrés notamment sur les transports en commun du fait du passage à sens unique de Montlouis.



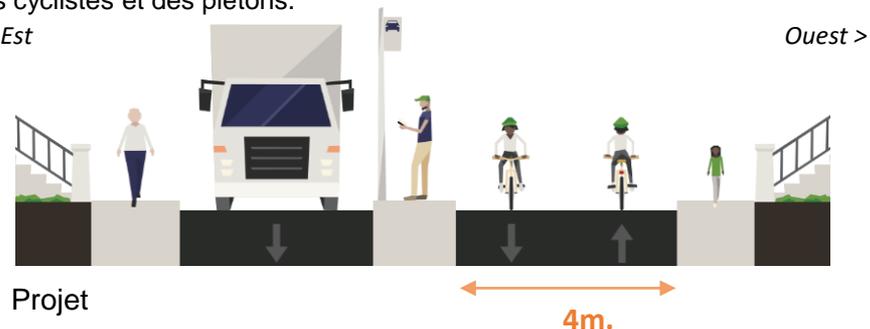
Quels effets sur la santé ?

La **variante Montlouis, Juttet, Champagne**, est moins favorable à l'incitation aux changements de comportements et pourrait être un frein aux **déplacements actifs, à l'activité physique et la sécurité** des cyclistes les moins expérimentés. Il n'y aura pas d'effets négatifs sur l'**accès aux commerces et services** de l'avenue de Lanessan.

Le passage à proximité du collège pourrait inciter les collégiens et le personnel à se rendre dans l'établissement à vélo et favoriserait les **déplacements actifs**. Des conflits d'usage et des problèmes de **sécurité** sont à craindre entre les cyclistes, les bus et les piétons devant le collège.

Le report des arrêts de bus en raison du passage à sens unique de la rue de Montlouis pourrait avoir des effets négatifs sur la **sécurité et les déplacements actifs** de certains collégiens, avec un risque de report modal du bus vers la voiture (les parents des plus jeunes préférant que le bus s'arrête devant l'établissement). L'augmentation du trafic Bd de la République et avenue de Lanessan ne serait pas suffisante pour accroître les effets négatifs sur la santé liés à la **qualité de l'air** et au **bruit**.

Les reports de trafic, les modifications importantes de la voirie et des carrefours difficiles à franchir auront des effets négatifs sur la **sécurité** et les **déplacements actifs** des cyclistes et des piétons.



Séquence 3 : Entre le chemin de Saint Didier et l'Avenue de Champagne

Synthèse des variantes retenues dans le cadre de la concertation sur la séquence 3

Variante 1 : Via Avenue de Lanessan

Principe 1 : Sens Unique

- Pour permettre l'insertion de la Voie Lyonnaise, l'Avenue de Lanessan perdrait un sens de circulation
- Ce tracé offre l'avantage d'un itinéraire direct vers et depuis Vaise (1,2 km) et la topographie du site est favorable à la pratique du vélo. Cette variante permet l'augmentation des largeurs de cheminements piétons et la conservation des terrasses des commerçants mais induit la suppression de stationnement soit environ 68 places.
- La mise en sens unique augmenterait de 50 % le trafic sur les rues de République et Montlouis.
- La mise en sens unique de l'Avenue de Lanessan impacterait la circulation des lignes régulières et scolaires des transports en commun. L'un des sens de circulation des bus s'effectuerait sur le bd de la République. L'augmentation du temps de parcours des bus serait de 2min30 sur le centre-ville pour environ 4700 voyageurs/jour.
- Au niveau de la santé, cette variante encourage la pratique du vélo et de la marche à pied, le tout dans une température régulée via la conservation du végétal. L'éloignement des arrêts de bus génère néanmoins des impacts négatifs pour l'accès aux commerces et sur la sécurité des collégiens.

Principe 2 : Via Avenue de Lanessan - Double Sens

- Cette variante présente l'avantage d'un itinéraire direct vers et depuis Vaise (1,2 km) et une topographie du site favorable à la pratique du vélo.
- Néanmoins, pour permettre l'insertion de la Voie Lyonnaise, une suppression de l'ensemble des terrasses des commerçants et des stationnements soit environ 120 places serait nécessaire sur l'Avenue de Lanessan.
- Cette variante ne présente pas d'impacts sur la circulation des transports en commun ni sur la circulation.
- Au niveau de la santé, cette variante encourage la pratique du vélo et de la marche à pied. Néanmoins, la suppression des terrasses dégrade l'accessibilité aux commerces et le développement des relations sociales. La disparition du végétal entraîne des effets négatifs sur la température ressentie.

Variante 2.B : Via République, par Rue de la Mairie et Place de la liberté

- Dans cette variante, la Voie Lyonnaise passerait par République, rue de la Mairie et Place de la Liberté. Cet itinéraire n'est pas direct vers et depuis Vaise et génère une augmentation de distance de 400m par rapport au passage par l'Avenue de Lanessan.
- Pour permettre l'insertion de la Voie Lyonnaise, le bd de la République perdrait un sens de circulation pour les voitures. Les reports de trafic générés sur les autres voies seront peu perceptibles.
- La topographie du site est assez favorable à la pratique du vélo.
- Cette variante permet l'augmentation des largeurs de cheminements piétons mais induit la suppression de 126 places de stationnement. Néanmoins, le stationnement sur Rue de la Mairie serait en grande partie conservé.
- La mise en sens unique de la rue de la République n'impacterait que très peu les transports en commun possiblement le terminus de la ligne 66.
- Au niveau de la santé, cette variante encourage les déplacements actifs. Elle présente l'avantage de ne pas dégrader l'accès aux commerces et la présence de végétation de l'Avenue de Lanessan. La réduction du trafic sur le bd de la République entraîne une amélioration de la qualité de l'air.



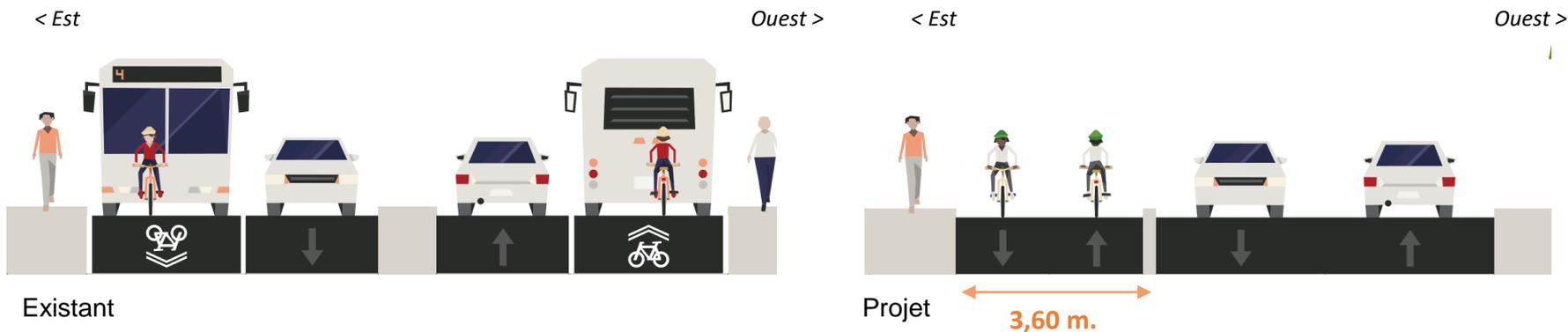
Séquence 4 : Entre l'Avenue de Champagne et la Rue Mouillard

Quels impacts ?

L'insertion de la Voie Lyonnaise permettra de **sécuriser les parcours cycles le long d'Avenue du 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais** via la suppression du séparateur central qui permettra l'insertion de la piste cyclable.

L'élargissement du trottoir Est pour mise aux normes permettra d'**améliorer les continuités piétonnes avec Champagne au Mont d'Or et le quartier de la Sauvegarde (Ouest)**.

Néanmoins, cette configuration nécessite la **suppression des voies bus** dans les 2 sens de circulation afin de maintenir le double sens de circulation actuel.



Le calendrier prévisionnel

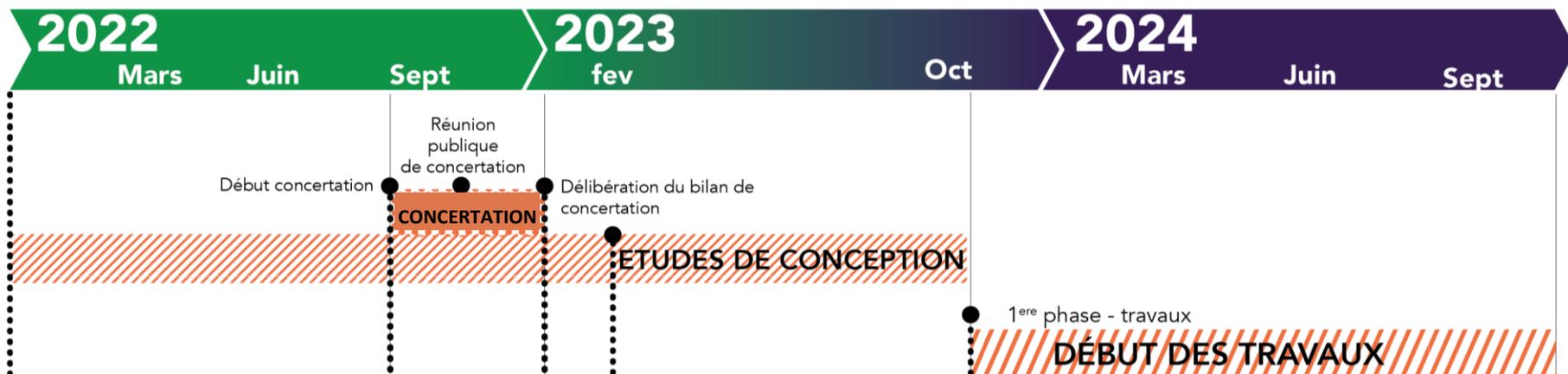
A l'issue de la concertation, les avis exprimés seront analysés et le bilan de la concertation sera délibéré par le Conseil Métropolitain.

Les études de conception se poursuivront par tronçon et de nouveaux échanges seront organisés avec les habitants, usagers et commerçants.

La mise en œuvre des aménagements sera également phasée dans le temps.

Planning de la Concertation

- Concertation du **19 septembre au 21 octobre**
- Réunion publique de concertation le **29 septembre** en Mairie de Champagne au Mont d'Or
- Délibération du bilan de concertation **début 2023**



AMÉNAGEMENT DE LA Voie Lyonnaise N°4 entre Lissieu et Villeurbanne
DOSSIER DE CONCERTATION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC
CONCERTATION PRÉALABLE AU TITRE DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME