

Rillieux-la-Pape / Caluire-et-Cuire / Lyon 4^e / Lyon 1^{er}

Aménagement de la Voie Lyonnaise n°6 entre le Pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1^{er} et le chemin de halage du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape

Dossier de concertation préalable

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



les Voies
Lyonnaises



MÉTROPOLE

GRAND LYON

SOMMAIRE

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

- ▶ [Objectifs du projet](#)
 - [Préambule](#) p. 7
 - [Les Voies Lyonnaises](#) p. 11
 - [La ligne 6](#) p. 12
 - [Propositions d'aménagement par secteur](#) p. 13
 - [Focus sur les enjeux environnementaux de la ligne](#) p. 15
 - [Séquence 1 : Chemin de halage à Rillieux-la-Pape](#) p. 16
 - [Séquence 2 : Quai Bellevue / Cours Aristide Briand](#) p. 22
 - [Séquence 3 : Carrefour de la Montée de la Boucle](#) p. 34
 - [Séquence 4 : Cours d'Herbouville](#) p. 36
 - [Séquence 5 : Tunnel de la Croix-Rousse](#) p. 47
 - [Calendrier prévisionnel](#) p. 54

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

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

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

REPUBLIQUE FRANCAISE



Métropole de Lyon

n° provisoire 9522

2

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

ARRETE N° 2023-08-22-R-0668

Commune(s) : Caluire-et-Cuire - Lyon 1er - Lyon 4ème - Rillieux-la-Pape

Objet : **Aménagement de la Voie lyonnaise n° 6 pour sa partie entre le pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1er et le chemin de halage du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape - Ouverture et modalités de la concertation**

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

n° provisoire 9522

Le Président de la Métropole de Lyon,

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

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

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

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la Voie lyonnaise n° 6 pour sa partie entre le pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1er et le chemin de halage du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape ;

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

arrête

Article 1 - Objectifs de la concertation et du projet

Les objectifs de cette concertation sont :

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

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

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs 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 selon les opportunités au regard de l'espace disponible et des besoins.

Article 2 - Périmètre du projet

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

- le carrefour entre le cours d'Herbouville et le pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1er,
- le cours d'Herbouville à Lyon 4ème,
- le cours Aristide Briand à Caluire-et-Cuire,
- le quai Bellevue à Caluire-et-Cuire,
- la voie verte existante sur le quai bas du Rhône entre la place Bellevue et l'entrée du parc de Saint-Clair à Caluire-et-Cuire,
- l'allée la plus proche du Rhône au sein du parc de Saint-Clair,
- la voie verte existante entre la sortie est du parc de Saint-Clair et le chemin du Bac à Traille à Caluire-et-Cuire,
- le chemin de halage qui jouxte le canal de Miribel à Rillieux-la-Pape, jusqu'à la limite communale avec la Ville de Neyron.

Article 3 - Modalités de la concertation

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

- à l'Hôtel de Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème,
- à la Mairie de Lyon 1er, 2 place Sathonay,
- à la Mairie de Lyon 4ème, 133 boulevard de la Croix-Rousse,
- à la Mairie de Caluire-et-Cuire, place du Docteur Frédéric Dugoujon,
- à la Mairie de Rillieux-la-Pape, 165 rue Ampère.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

- le présent arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice explicative 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.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com.

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation se tiendra courant novembre-décembre 2023 pour une durée d'environ 4 semaines.

2 réunions publiques seront organisées pendant la période de la concertation et s'adresseront à l'ensemble du public :

- à Lyon 4ème,
- à Caluire-et-Cuire ou à Rillieux-la-Pape.

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Métropole de Lyon

n° provisoire 9522

3

Article 5 - Pendant toute la durée de la concertation, le présent arrêté et le plan de périmètre seront publiés sur le site internet de la Métropole.

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

Cet avis administratif sera affiché à la Métropole et en Mairies de Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire, Lyon 1er et Lyon 4ème.

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

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

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à madame le Maire de Lyon 1er et messieurs les Maires de Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire et Lyon 4ème.

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 2023

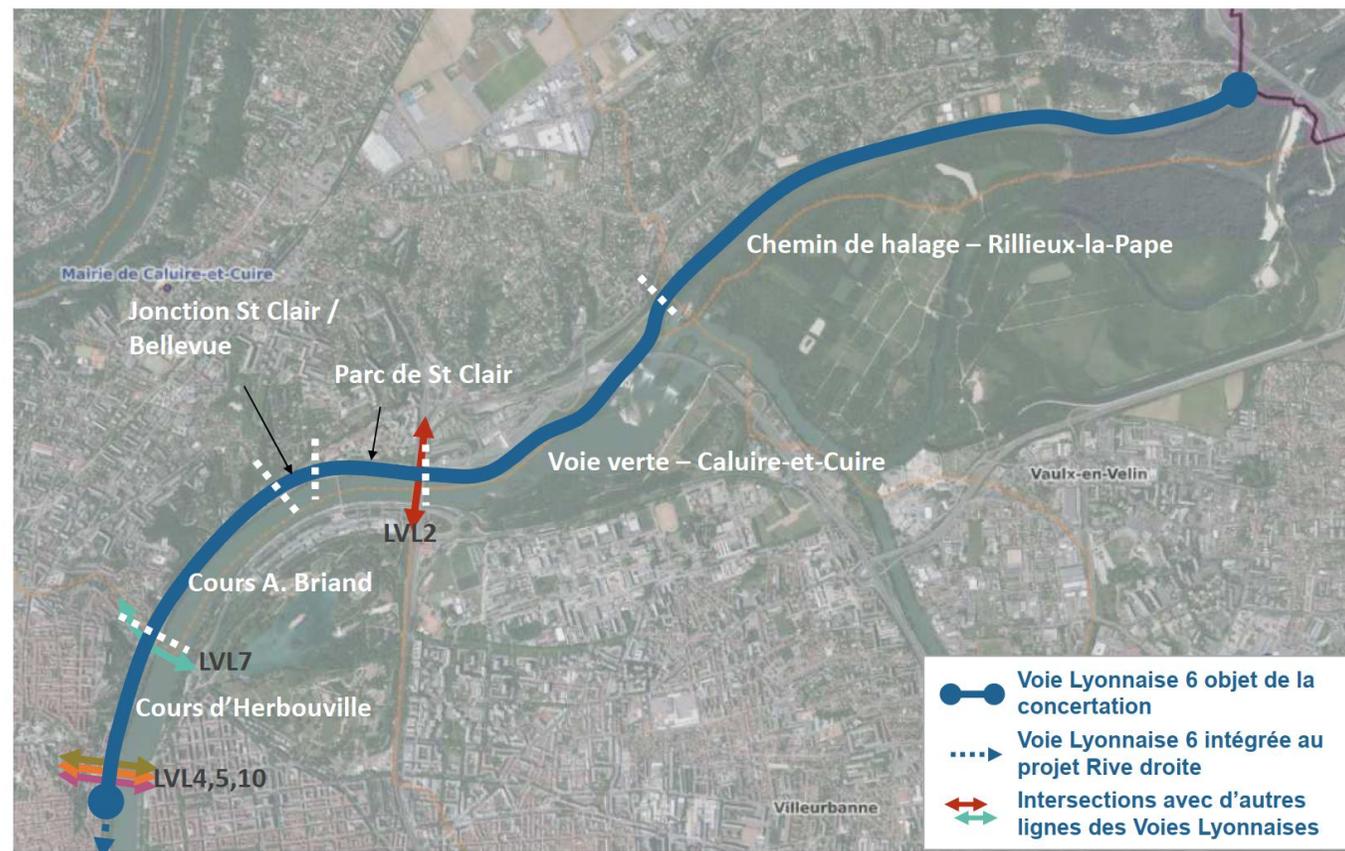
Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

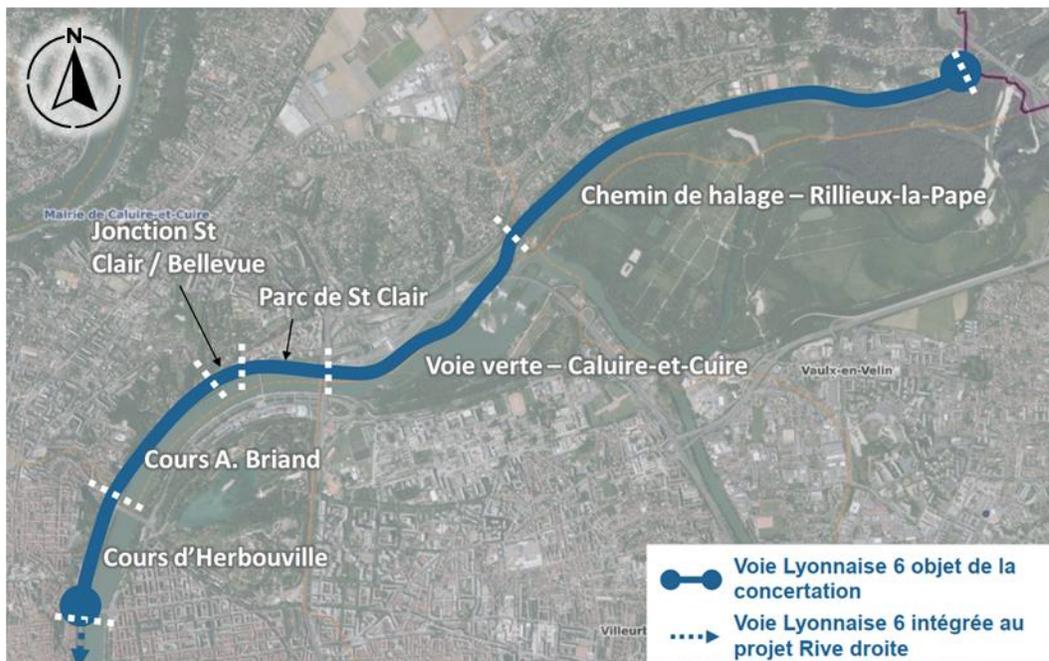
Publié le : 22 août 2023

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20230822-310473-AR-1-1
Date de télétransmission : 22 août 2023
Date de réception préfecture : 22 août 2023



Objectifs du projet

PRÉAMBULE



La concertation préalable au sens des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°6 entre le Pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1^{er} et le chemin de halage du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape. Ce tronçon traverse également Caluire-et-Cuire ainsi que le 4^e arrondissement de Lyon.

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

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

Les objectifs de la concertation sont de :

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

PRÉAMBULE

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

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3^e,
- à la Mairie de Rillieux-la-Pape, 165 rue d'Ampère,
- à la Mairie de Caluire-et-Cuire, place du Dr. Frédéric Dugoujon,
- à la Mairie de Lyon 4^e, 133 boulevard de la Croix-Rousse,
- à la Mairie de Lyon 1^{er}, 2 place Sathonay.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com

Deux réunions publiques sont programmées :

- Le 27 novembre 2023 à 18h30 à la maison des associations du 4^e arrondissement de Lyon, 28 rue Denfert-Rochereau,
- Le 28 novembre 2023 à 19h00 à la salle du conseil de l'Hôtel de Ville de Caluire-et-Cuire, place du Dr. Frédéric Dugoujon.

Ces réunions s'adressent à l'ensemble du public.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

LA MOBILITÉ EN MÉTROPOLE – LE CONSTAT



67% de l'espace de voirie pour 42% des déplacements

-10% de déplacements en voiture depuis 2019

8 jours/an passés dans les embouteillages en moyenne

1 foyer sur 3 sans voiture dans la Métropole en 2022



+12% de trajets à vélo entre 2021 et 2022, **+370%** en 10 ans

Principaux freins à la pratique : **insécurité et cohabitation** avec les autres modes



20% de trottoirs **non-réglementaires** ou absents

35% de déplacements quotidiens à pied



Fréquentation à la hausse après une chute due au COVID **+19%** en 2022

À capacité de voirie équivalente, là où peut passer



1 personne en voiture, peuvent passer :



5 personnes en transports en commun



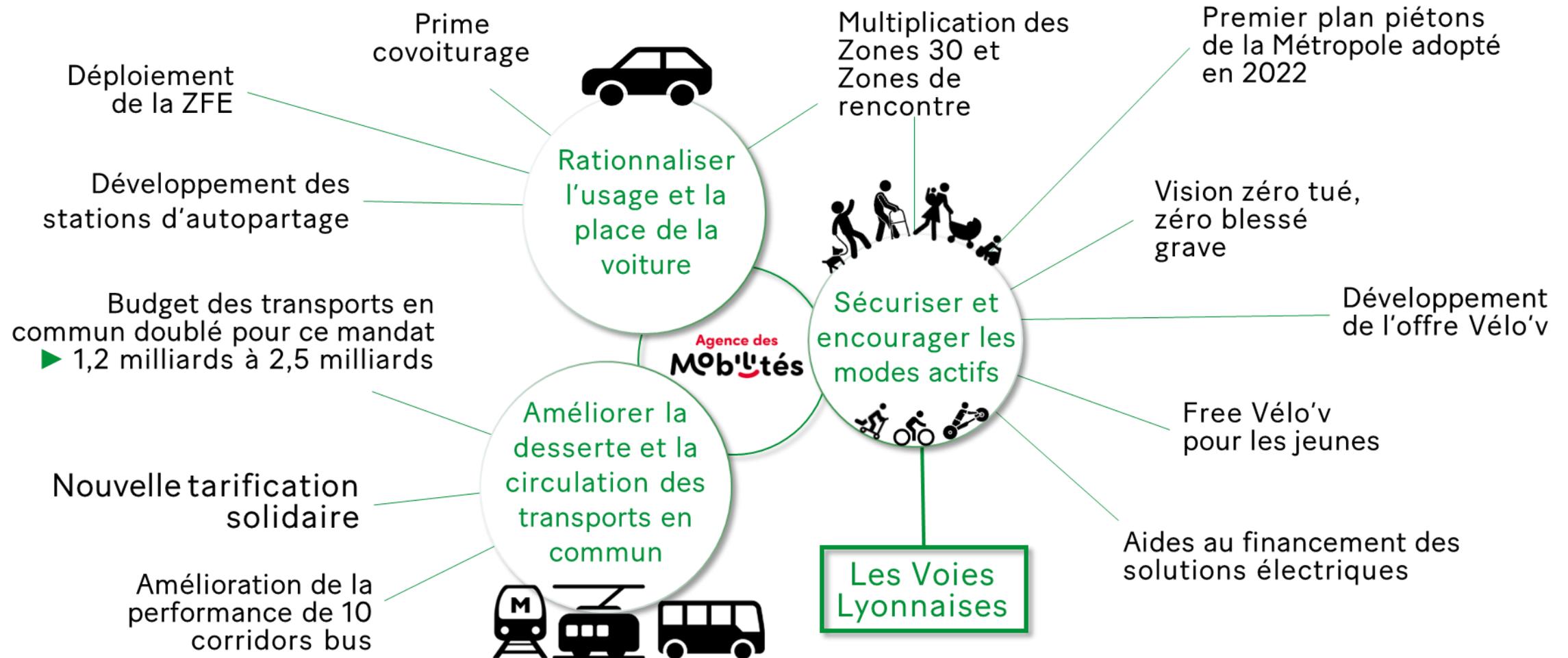
7 personnes à vélo



10 personnes à pied

● —● **L'enjeu : rééquilibrer l'espace public** ● —●
pour refléter l'évolution des mobilités dans la Métropole

LA MOBILITÉ EN MÉTROPOLE – LES SOLUTIONS



En permettant à ceux qui le veulent et le peuvent d'adopter modes actifs et transports en commun, on facilite la circulation de tous.

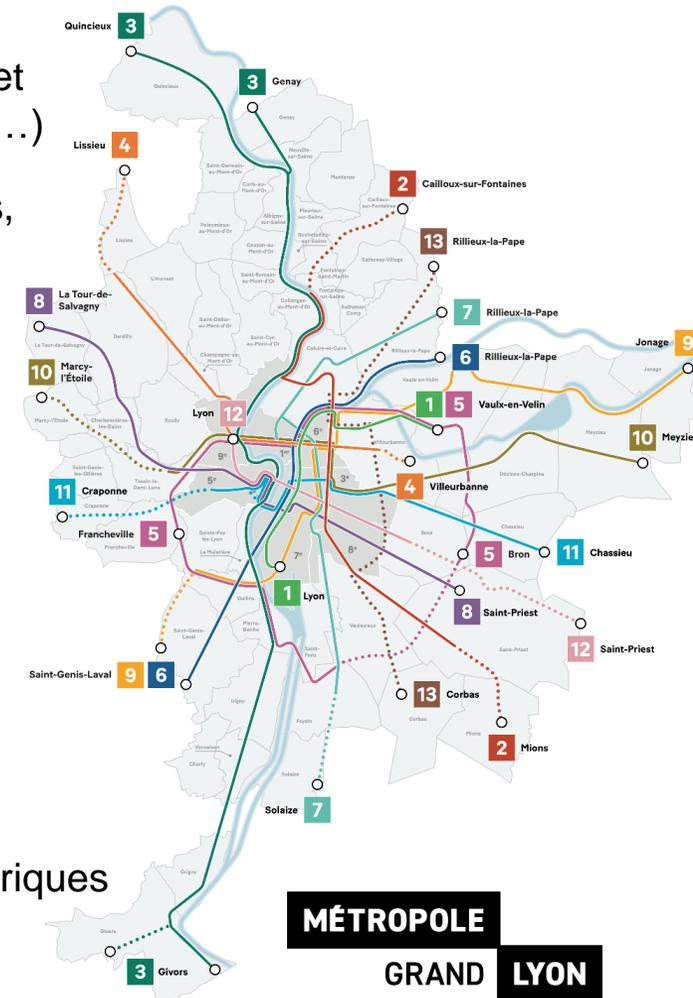
UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT AU PROFIT DE TOUS

Confort et sécurité pour tous les usages et tous les usagers des modes actifs

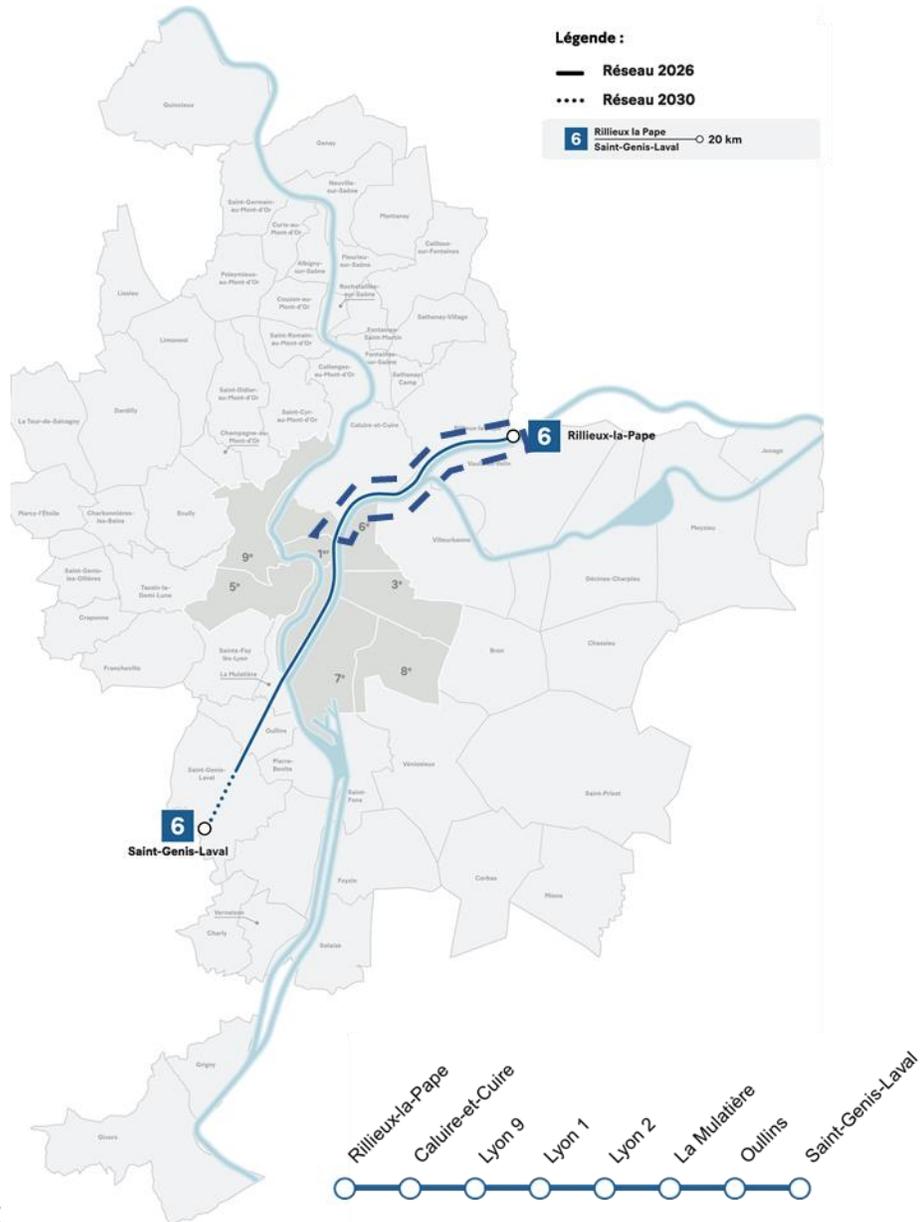
- ✓ **Des trajets cyclables les plus directs possibles** insérés sur de grands axes et avec une signalétique identifiable
- ✓ **Une séparation des modes** pour protéger piétons et cyclistes et sécuriser les plus vulnérables (PMR, cyclistes débutants, enfants...)
- ✓ **Des pistes larges** pour accueillir tous les gabarits (vélos-cargos, vélos adaptés...), doubler sans gêner (vélotafeurs pressés) et circuler de front (familles avec enfants en promenade)
- ✓ **Une amélioration de la marchabilité et de la performance des transports en commun**

Au-delà de la mobilité, des réponses aux enjeux :

- ✓ **Environnementaux et de santé publique :**
 - Lutte contre la **sédentarité** et amélioration de la **qualité de l'air**
 - **Végétalisation** et **désimperméabilisation**
- ✓ **Économiques :**
 - Alternative aux **coûts élevés des énergies carbonées** et véhicules électriques
 - Accompagnement au **développement de la cyclologistique**



LA LIGNE 6



À terme, la Voie Lyonnaise 6 (VL6) reliera Rillieux-la-Pape à Saint-Genis-Laval.

Longue de 20 km, elle suivra la rive droite du Rhône pour desservir successivement Rillieux-la-Pape, Caluire et Cuire, les 1er, 2e et 4e arrondissements de Lyon, La Mulatière, Oullins et Saint-Genis-Laval.

Rillieux-La-Pape et Caluire-et-Cuire

La VL6 longera la rive droite du Rhône, du nord de la Métropole à la Confluence. Passant par le parc Saint Clair à Caluire-et-Cuire, elle prendra la direction sud pour traverser le centre de Lyon.

Lyon

À Lyon, la VL6 s'inscrira dans le projet « Rive droite », qui vise un réaménagement complet des quais du Rhône entre le pont de Lattre de Tassigny et le pont Gallieni.

Ce grand projet a fait l'objet d'une concertation du public du 8 novembre au 30 décembre 2021.

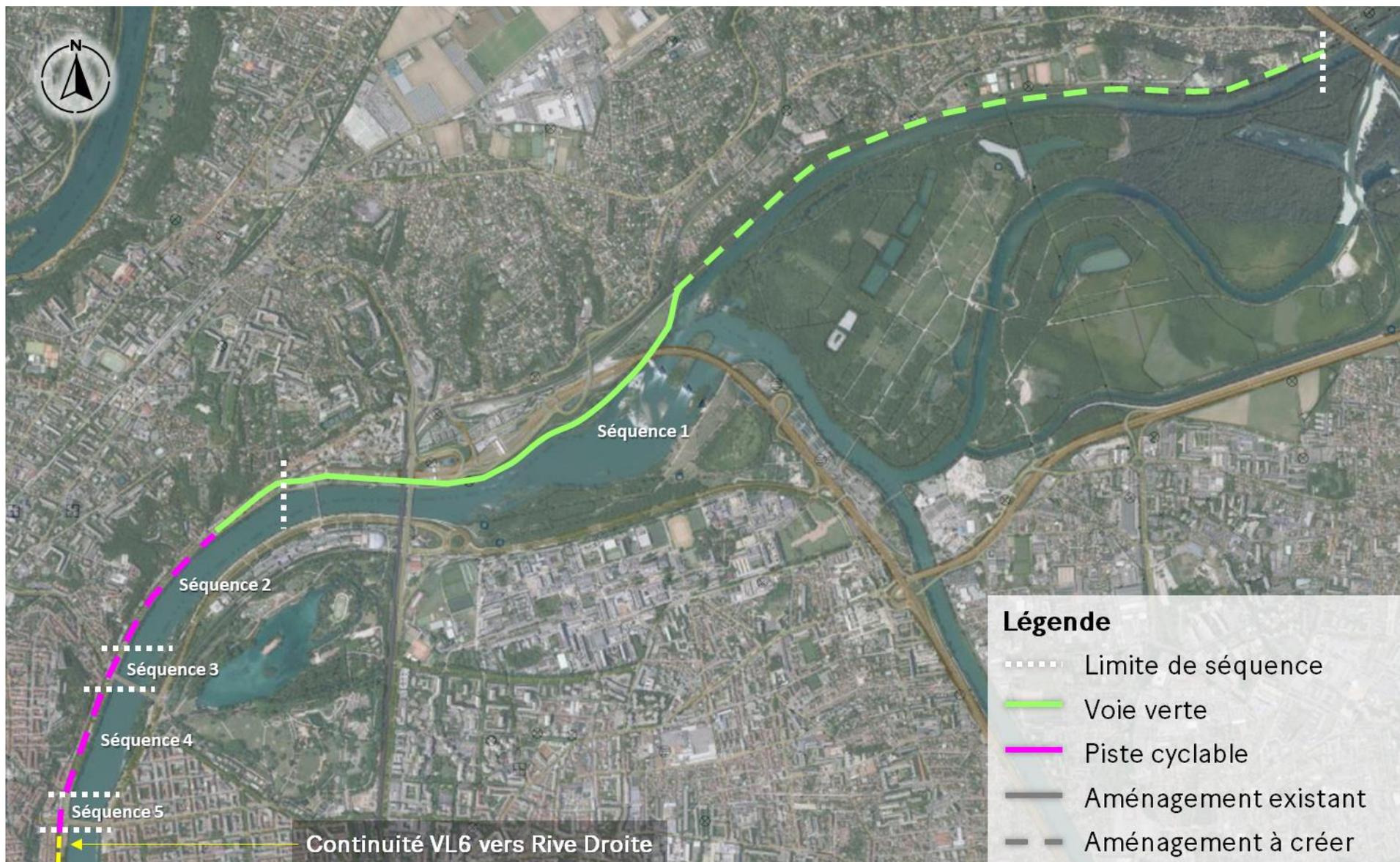
La Mulatière, Oullins et Saint-Genis-Laval

Au sud, la VL6 permettra d'améliorer la continuité et la sécurité des déplacements cyclables, contribuant à l'apaisement et à la requalification des axes empruntés, et ce jusqu'à l'entrée de ville de Brignais.

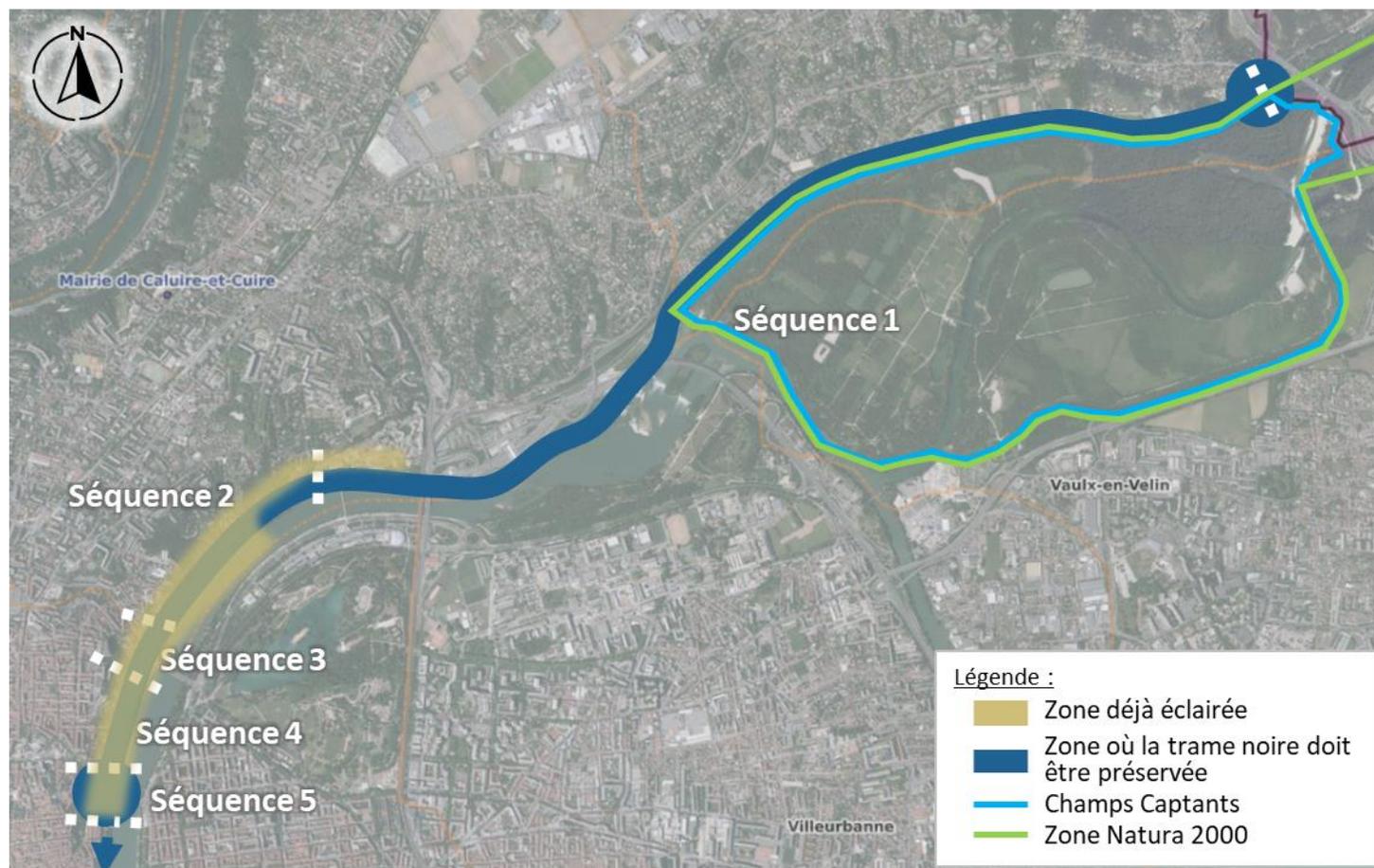
La section Oullins et celle de Saint-Genis-Laval ont déjà fait l'objet de concertations du 15 mai au 19 juin 2023.

Propositions d'aménagement par secteur

LES SÉQUENCES DE LA VOIE LYONNAISE 6 NORD



FOCUS : L'environnement de la VL6 Nord



Le projet de la VL6 Nord présente différents enjeux environnementaux, avec en particulier :

- La présence d'une zone Natura 2000 (zone de protection et de conservation d'espèces protégées décidées au niveau européen) dans le Grand Parc de Miribel-Jonage ;
- La proximité avec le principal champ captant pour la production d'eau potable du Grand Lyon (La VL6 se trouve dans le périmètre de protection rapproché du champ captant). Toutes les mesures de protection nécessaires en phase travaux puis après la mise en service seront prises ;
- Le choix de ne pas éclairer la Voie Lyonnaise à l'est du parc de Saint-Clair, au regard des contraintes pour la préservation d'une trame noire (zone non éclairée afin de préserver la faune nocturne et la flore) et l'interdiction d'éclairer les cours d'eau.

A noter que pour l'ensemble des Voies Lyonnaises, la Métropole présente ses projets aux services de l'Etat en charge de la protection de l'environnement et du respect du code de l'environnement.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 1

Du chemin de halage à Rillieux-la-Pape au parc de Saint-Clair à Caluire-et-Cuire

SÉQUENCE 1 – Tronçon A : Le long du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape



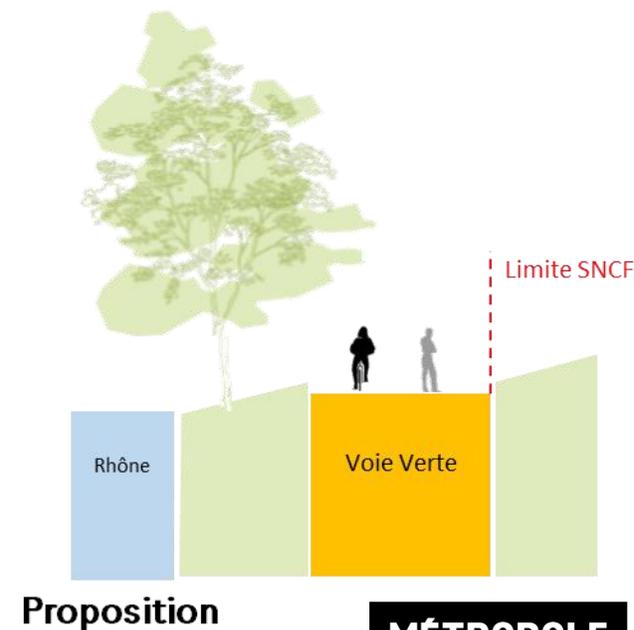
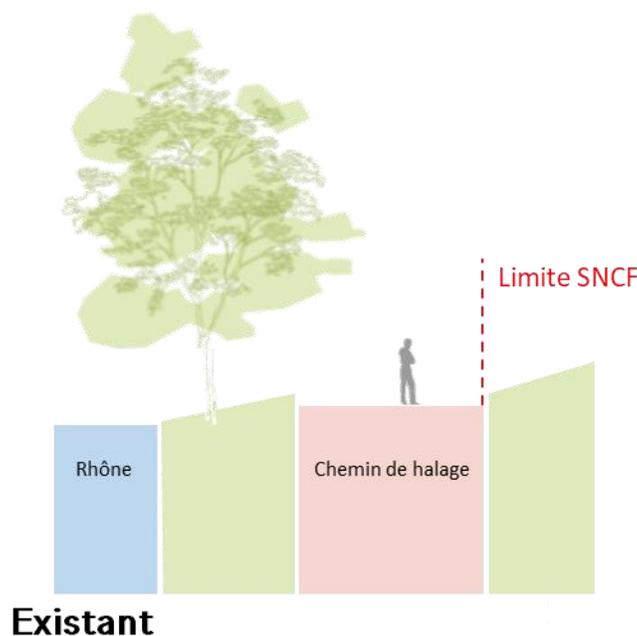
tronçon est relativement faible (de l'ordre de 600 cyclistes par jour).

Une **protection de type clôture ou haie** (à déterminer avec la SNCF) sera ajoutée afin de prévenir tout risque vis-à-vis de l'activité ferroviaire. Par ailleurs, les deux passages sous la voie ferrée (chemin du Ravin et chemin des Îles) seront rénovés pour rendre plus confortable le passage des cycles.

Enfin, de manière exceptionnelle sur le réseau des Voies Lyonnaises, ce tronçon ne sera pas éclairé afin de préserver la faune nocturne et la flore. Un marquage réfléchissant adapté sera toutefois prévu afin de bien prévenir de la présence d'éventuels obstacles (clôtures, potelets...)

L'insertion de la **Voie Lyonnaise n°6 le long du canal de Miribel** est proposée de manière à limiter au maximum les impacts sur l'environnement traversé, tout en garantissant un niveau de sécurité à ses futurs usagers.

Ainsi, il est proposé d'**aménager l'actuel chemin de halage** en restant dans son **emprise existante** (3 mètres de large), en lui ajoutant un **revêtement adapté à la pratique du vélo** au quotidien et cohérent avec le contexte environnemental du lieu. L'aménagement sera de type **voie verte**, c'est-à-dire un espace partagé entre les piétons et les cyclistes. Cet aménagement est adapté dans la mesure où la fréquentation des cyclistes attendue sur ce



MÉTROPOLE

GRAND LYON

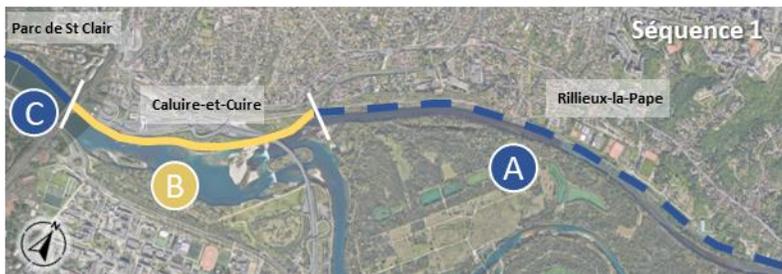


Aménagement existant, chemin de halage (gare de Crépieux-la-Pape)



Perspective de la ligne 6 sur le chemin de halage

SÉQUENCE 1 – Tronçon B : Voie verte des bords du Rhône à Caluire-et-Cuire, depuis Rillieux-la-Pape jusqu'au pont Raymond Poincaré

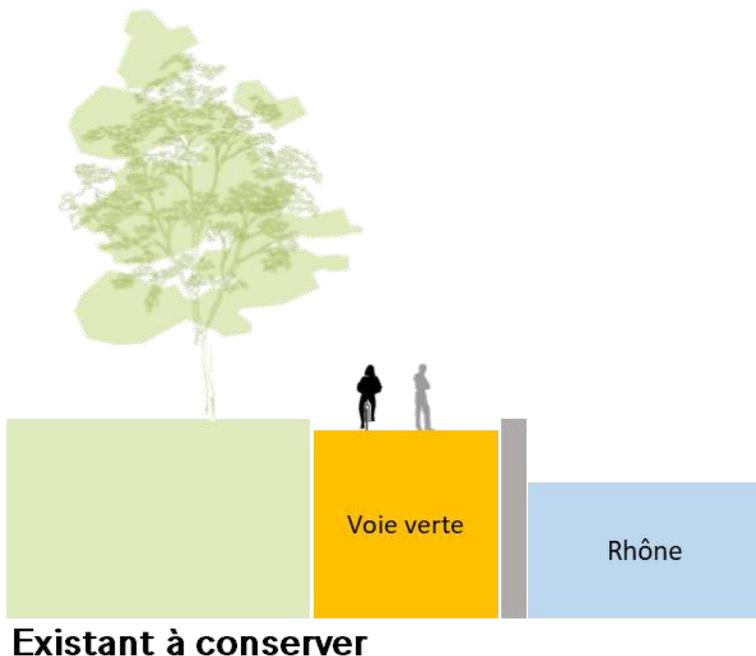


L'aménagement existant, sur les bords du Rhône, est de **type voie verte** avec 3 à 3,5 m de largeur. Le revêtement actuel est en **béton**.

Il est proposé de **conserver cet aménagement sur l'emprise stricte du chemin existant**, en ajoutant la signalétique spécifique aux Voies Lyonnaises.

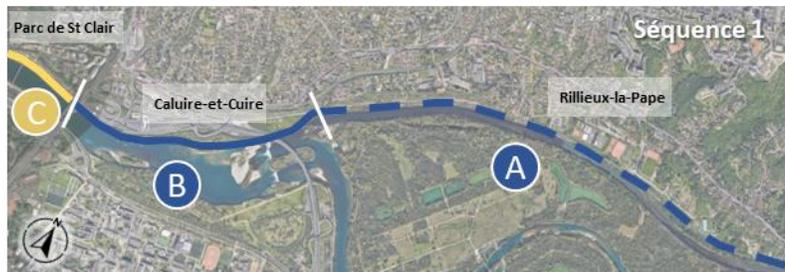
Une voie verte est un aménagement permettant le passage non seulement des cycles mais aussi des piétons dans un **espace partagé**, les piétons étant dans tous les cas prioritaires sur tous les autres usagers.

Aucun éclairage ne sera ajouté à l'aménagement, afin de préserver la trame noire du site. Un marquage réfléchissant sera toutefois prévu afin de repérer la présence d'éventuels obstacles.



Aménagement existant, voie verte en bord de Rhône, Caluire

SÉQUENCE 1 – Tronçon C : Parc de Saint-Clair



Le parc de Saint-Clair dispose d'atouts importants, notamment sa **qualité paysagère** particulière avec la présence d'une roseraie, ainsi que son **intérêt patrimonial**, puisqu'il se situe dans un périmètre de monument historique. Une **allée en béton** de 3 m de largeur est aménagée en partie basse du parc, en continuité de la voie verte existante à l'est du pont Poincaré.

Il est proposé de conserver cette allée et son fonctionnement en **voie verte c'est-à-dire en mixité piétons et vélos**, et ce notamment afin de ne pas réduire les espaces verts du parc et leur qualité environnementale.

La signalétique Voies Lyonnaises sera ajoutée. L'éclairage actuel ne sera pas modifié.



Insertion de la Voie Lyonnaise 6 dans le Parc de Saint-Clair : voie verte de 3 m



Aménagement existant, Parc de Saint-Clair



VILLES & PAYSAGES



Perspective de la ligne 6 dans le parc Saint-Clair

SÉQUENCE 2

Quai Bellevue / Cours Aristide Briand

FOCUS : Projet de renfort de l'offre de transports en commun en rive droite du Rhône

En parallèle de l'aménagement de la Voie Lyonnaise 6, un projet de renforcement de l'offre de transports en commun est en cours en rive droite du Rhône, notamment tout au long du quai Aristide Briand et du cours d'Herbouville.

Ce projet implique un renforcement conséquent de l'offre (bus plus fréquents, plus capacitaires et plus confortables) sur le cours Aristide Briand et sur le cours d'Herbouville, grâce à la réorganisation et la création de lignes de bus, pour renforcer le lien entre ce secteur et celui de la Presqu'île.

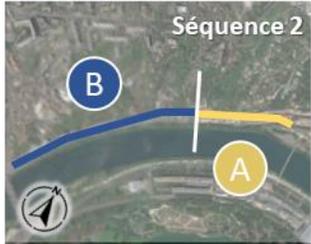
→ Tous les scénarios d'aménagements de la VL6 présentés à la concertation sont compatibles avec ce projet de réorganisation.



Lignes bus
Caluire et
Rillieux

Lignes bus vers
la Presqu'île

SÉQUENCE 2 – Tronçon A : Connexion entre le parc de Saint-Clair et le quai Bellevue – Scénario proposé



Trois scénarios ont été étudiés pour assurer la liaison entre le parc de Saint-Clair et le cours Aristide Briand. Le scénario retenu pour proposition à la concertation est présenté ci-dessous, les scénarios écartés sont présentés en page suivante.

Le scénario A est proposé, malgré une partie étroite pour remonter vers le quai Bellevue.

À noter que la labellisation de la voie cyclable existante en Voie Lyonnaise sera accompagnée d'une amélioration des conditions d'entretien, permettant de garantir son usage sur sa pleine largeur.

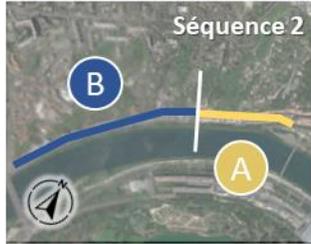


LÉGENDE

- Piste cyclable double sens
- Piste cyclable sens unique
- Voie verte

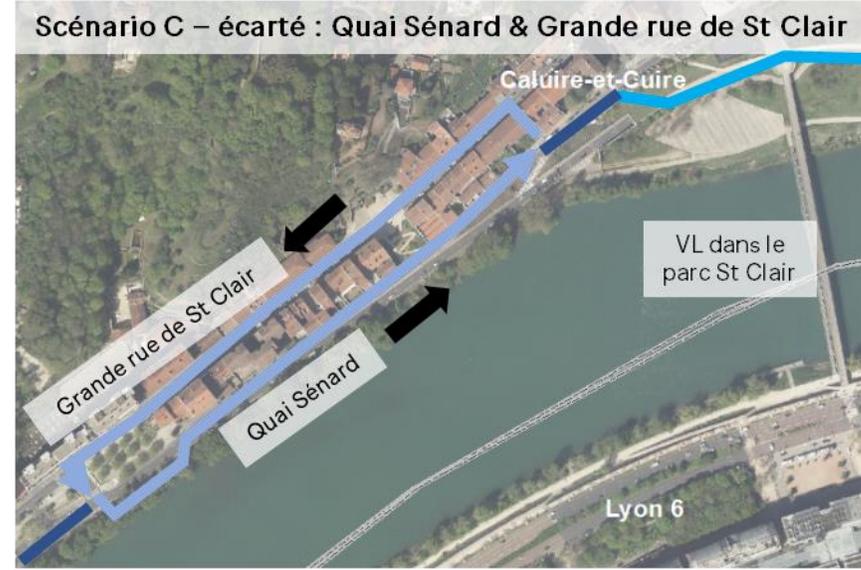
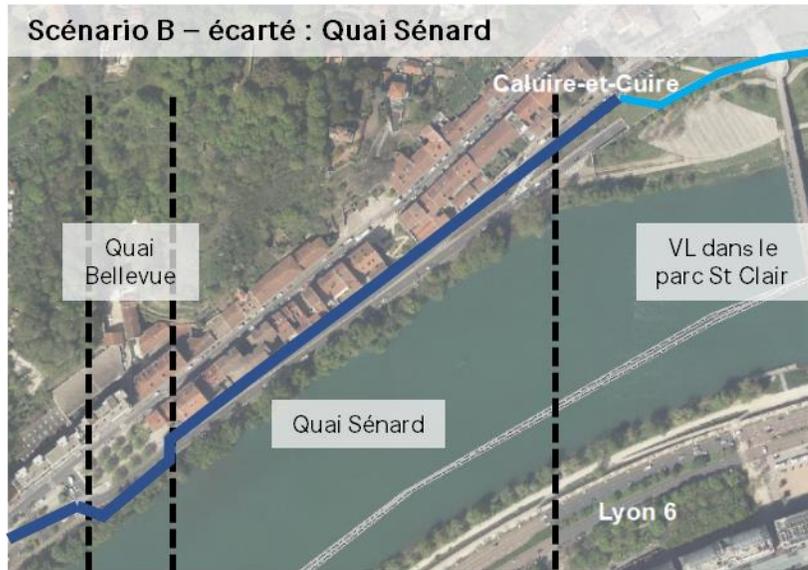
Cycles	Piétons	Impact Plantations	Impact Circulation routière	Impact Exploitation TC	Impact Stationnement
					-

SÉQUENCE 2 – Tronçon A : Connexion entre le parc de Saint-Clair et le quai Bellevue – Scénarios écartés



Trois scénarios ont été étudiés pour assurer la liaison entre le parc de Saint-Clair et le cours Aristide Briand. Les scénarios écartés sont présentés ci-dessous.

Les scénarios B et C ont été jugés **inacceptables** en raison de l'impact qu'ils génèrent sur les arbres existants et le stationnement. Ils sont donc écartés.



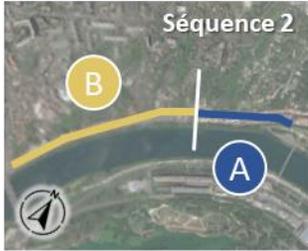
LÉGENDE

- Piste cyclable double sens
- Piste cyclable sens unique
- Voie verte

Cycles	Piétons	Impact Plantations	Impact Circulation routière	Impact Exploitation TC	Impact Stationnement
		-22			-25

Cycles	Piétons	Impact Plantations	Impact Circulation générale	Impact Exploitation TC	Impact Stationnement
		-25			-102

SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Quai Bellevue & Cours A. Briand – Les différents scénarios étudiés



Quatre scénarios ont été étudiés pour l'aménagement de la Voie Lyonnaise 6 le long du Cours Aristide Briand :

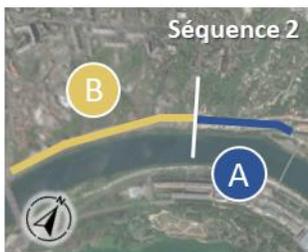
- A – Passage de la Voie Lyonnaise sur le quai bas, Quai Bellevue, le long du Rhône. Cette variante évite le carrefour de la montée de la Boucle et n'impacte pas l'aménagement de la voirie sur le quai haut.
- B – Passage de la Voie Lyonnaise à la place de la contre-allée située entre les rangées de stationnement sur le quai haut du Cours Aristide Briand. **Cette variante trop impactante pour le stationnement a été écartée.**
- C – Passage de la Voie Lyonnaise sur le quai haut du Cours A. Briand, avec un aménagement cyclable positionné en lieu et place de l'une des trois voies de circulation actuelles.
- D - Passage de la Voie Lyonnaise sur la contre-allée (conservation de l'aménagement existant de type « zone de rencontre ») située entre les rangées de stationnement sur le quai haut du Cours Aristide Briand.



Variante C : à la place d'une voie de circulation
Variantes B & D : sur la contre-allée entre les arbres
Variante A : sur le quai bas Bellevue

À noter : la poursuite de l'aménagement sur la berge n'est pas faisable en raison de la très faible largeur disponible ainsi que de son impact sur la végétation spontanée qui s'y trouve.

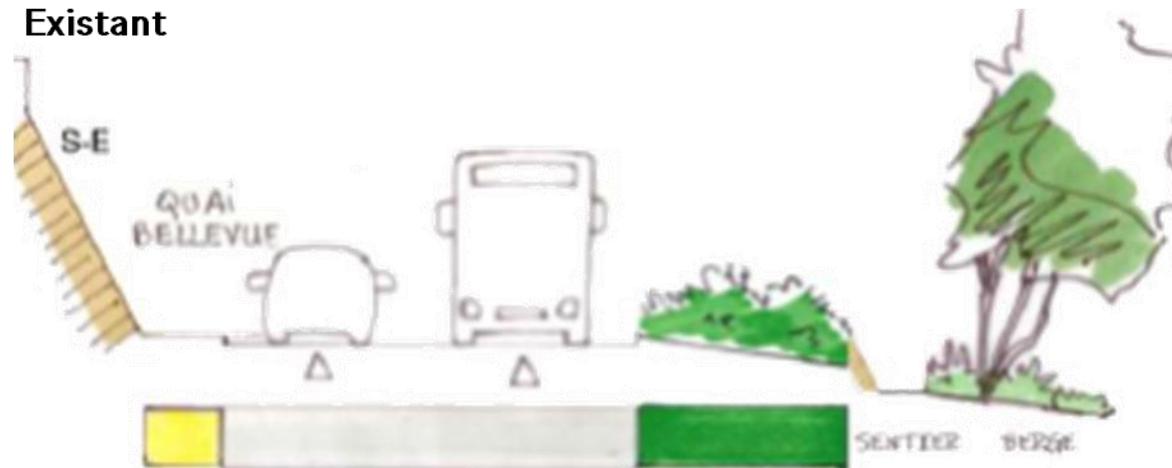
SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante A – Quai Bellevue



Sur le quai Bellevue, l'aménagement existant est constitué de **deux voies de circulation**, séparées des berges du Rhône par une bande plantée.

Il est proposé avec ce scénario A que la Voie Lyonnaise 6 soit une **piste cyclable à double-sens, de largeur 2,50 m**, à la place d'une des voies de circulation afin de limiter les impacts sur la végétation. La suppression de la voie de circulation est compatible avec les évolutions future du trafic routier (en baisse depuis 2015 sur le territoire Métropolitain). La Voie Lyonnaise est proposée côté Rhône afin d'éviter les conflits avec les véhicules qui transitent entre le quai Bellevue et le carrefour de la boucle.

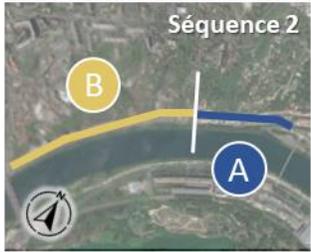
Existant



Proposition



SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante A – Quai Bellevue

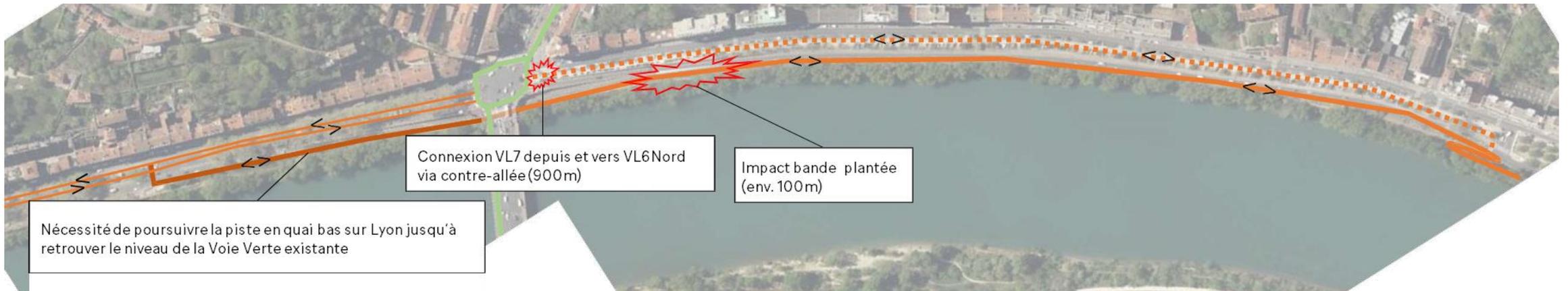


La Voie Lyonnaise s'insérerait sous le pont Churchill en lieu et place des actuels zébras. Ainsi, il n'y aura pas de possibilité pour les cyclistes de remonter directement au niveau du carrefour de la boucle. Les correspondances avec la VL7 nécessiteront donc des détours pour les cyclistes.



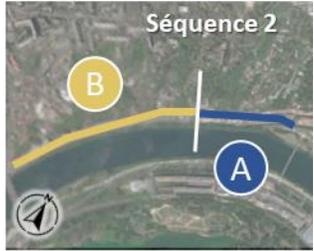
À noter également qu'en fonction de la variante retenue sur le cours d'Herbouville, la largeur de la piste cyclable pourrait être réduite (réduction à 2 m au droit de la rampe de liaison vers le carrefour de la boucle selon le scénario retenu sur le cours d'Herbouville).

Enfin, ce scénario **dégrade légèrement l'exploitation des bus** qui circuleront avec les voitures sur une seule voie contre deux aujourd'hui entre le feu situé en amont du pont Churchill et la rampe d'accès au carrefour de la boucle. Cette dégradation pourra être réduite en donnant la priorité aux bus au niveau du feu situé en amont du pont Churchill.



SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante B - Contre-allée du cours A. Briand – Variante écartée

Variante écartée



Le cours Aristide Briand comporte aujourd'hui une **contre-allée entre les arbres** (de largeur 3m) fonctionnant comme une **zone de rencontre**, en partage entre piétons, vélos et véhicules légers. Elle compte **309 places de stationnement**, qui sont intercalées avec les alignements d'arbres. La chaussée compte **deux voies de circulation**, une dans chaque sens.

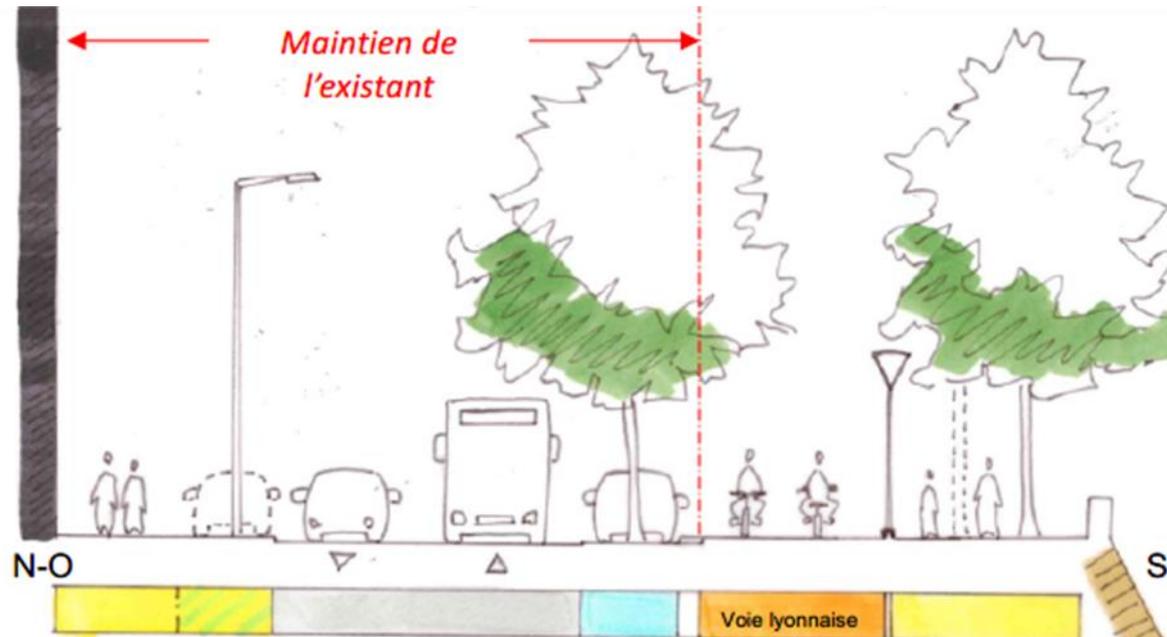
largeur 4 m. Afin de séparer les espaces piétons/cycles et ainsi de limiter les conflits d'usages, un **trottoir confortable** est créé côté Rhône.

Ce scénario très confortable pour les modes actifs impacte cependant très fortement le stationnement en nécessitant de supprimer 164 places. C'est pour cette raison que **cette variante est écartée**.

Dans cette variante B, il a été étudié la création d'une **piste cyclable à double-sens** entre les arbres et de

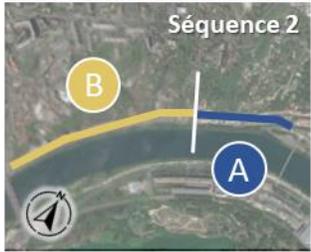


Existant



Proposition

SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante C - Cours A. Briand

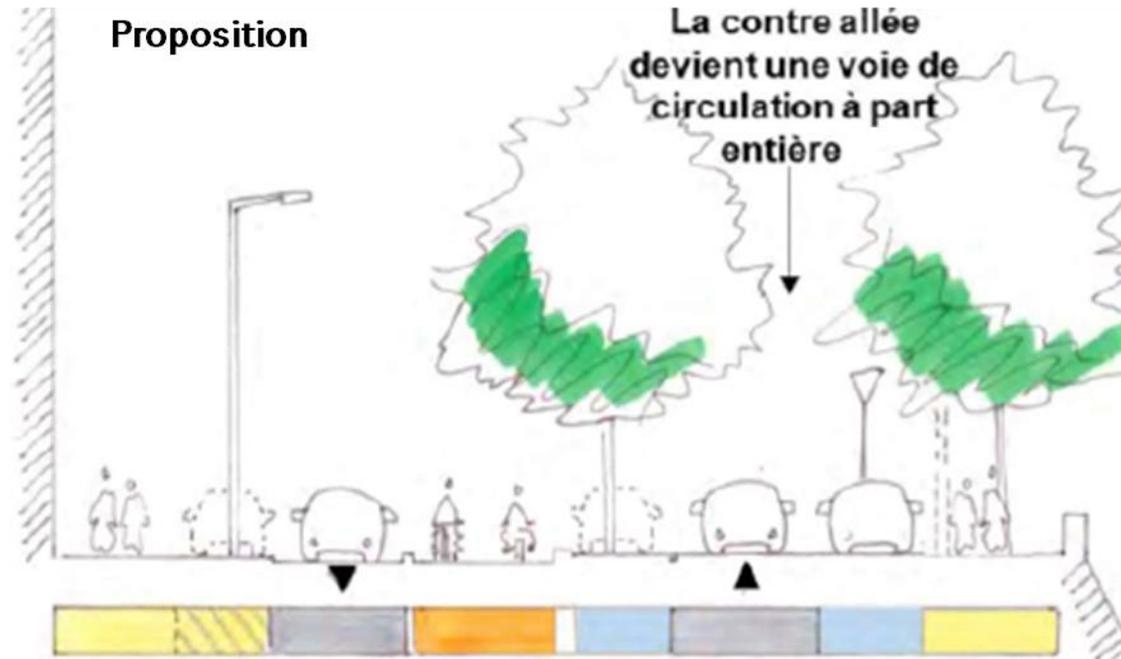


Dans cette variante, l'insertion de la Voie Lyonnaise 6 est proposée par la création d'une piste cyclable à double sens, de 3m de large (rétrécissement à 2,75 m sur un linéaire de 100 m environ) à la place de la voie de circulation Sud/Nord. Cette dernière est restituée au niveau de la contre-allée entre les arbres, ce qui permet de minimiser l'impact sur le stationnement en restituant ce dernier entre les arbres. Cette solution limite le nombre de places supprimées à 34 places.

Dans cette variante, un trottoir est restitué côté Rhône sur l'ensemble du cours. Sa largeur en section courante est de 2,50 m.

Cette variante nécessitera peut-être d'élaguer quelques branches basses des arbres existants, sans risque pour la poursuite de leur développement.

L'arrêt de bus de la ligne 9, est restitué côté Rhône.



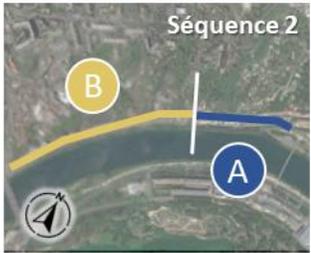


Aménagement existant, cours A. Briand



Perspective de la ligne 6 sur le cours Aristide Briand

SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante D - Continuité de l'aménagement cyclable via la contre-allée existante du cours A. Briand



La circulation des cycles dans la contre-allée actuelle n'est pas optimale vis-à-vis de l'objectif des Voies Lyonnaises qui repose sur un principe de séparation des flux piétons, vélos et surtout automobiles.

Toutefois, l'aménagement actuel consiste en un partage de l'espace entre les différents modes, avec pour les véhicules, une simple voie d'accès au stationnement ponctuée de potelets interdisant tout emprunt pour du trafic passant. En ce sens, il offre un niveau de sécurité acceptable pour les cyclistes.

Ainsi, la conservation de l'existant est proposé comme une variante dans la concertation.



Proposition : maintien de l'existant

SÉQUENCE 2-B : Analyse multicritères des variantes concertées

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante A : Quai bas Bellevue – Piste côté Rhône	Piste cyclable très étroite 	Pas d'impact 	Suppression d'une voie de circulation 	Ajout ligne de feux 	Pas d'impact 	Pas d'impact 
Variante C : Piste bidirectionnelle sur le cours A. Briand	Voie Lyonnaise de largeur 3 m 	Création d'un trottoir côté Rhône 	Pas d'impact 	Emprise contrainte pour les bus 	Suppression de 34 places de stationnement 	Pas d'impact 
Variante D : Continuité de la Voie Lyonnaise via la contre-allée conservée	Aménagement partagé avec les piétons et les véhicules 	Pas d'impact 	Pas d'impact 	Pas d'impact 	Pas d'impact 	Pas d'impact 

SÉQUENCE 3

Carrefour de la Montée de la Boucle

SÉQUENCE 3 – Carrefour de la Montée de la Boucle

Carrefour complexe qui fait la connexion avec la VL7



Proposition 1 – RETENUE :

L'aménagement du carrefour est proposé de façon à améliorer son fonctionnement « à la hollandaise » (c'est-à-dire avec une « ceinture » cyclable), en cherchant à optimiser les temps de vert cycles et piétons.

En effet, les temps de vert des modes actifs sont aujourd'hui assez courts afin d'assurer un écoulement acceptable des véhicules routiers dans le carrefour.

À noter que l'aménagement réduit le nombre de voies entrantes dans le carrefour, contribuant à la diminution de sa capacité.



Scénario 1 retenu

Proposition 2 – ÉCARTÉE :

L'aménagement consiste en un carrefour à feux avec îlot central, permettant une traversée en une seule phase des usagers de la VL6. Cette solution permet de conserver au maximum 2 voies automobiles pour chaque entrée du carrefour.

Cette réduction très forte de la capacité du carrefour n'est pas compatible avec les trafics futurs, malgré les diminutions attendues. En effet, les études de circulation anticipent une saturation du carrefour qui risque de rendre la voie cyclable inutilisable puisque des véhicules pourraient y être bloqués. Cette variante a donc été écartée.



Scénario 2 écarté

SÉQUENCE 4

Cours d'Herbouville

SÉQUENCE 4 – Cours d'Herbouville : Les différents scénarios étudiés

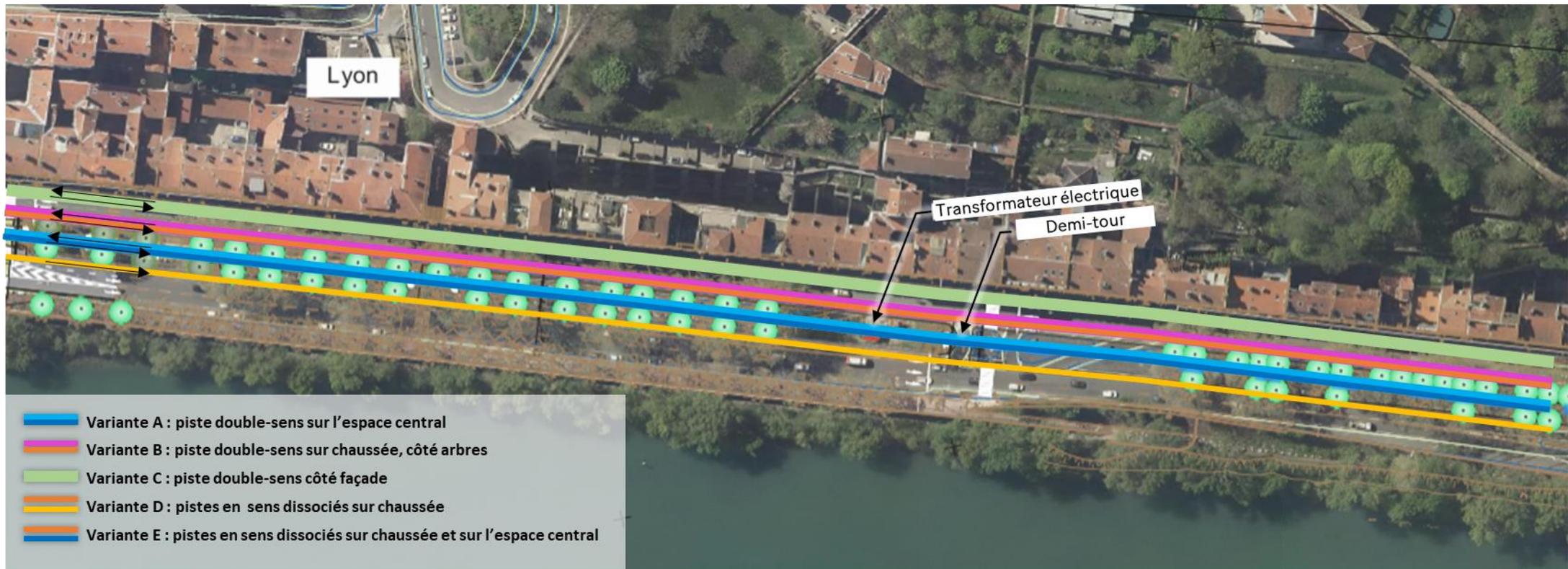


Le cours d'Herbouville dispose d'un large espace central bordé de deux alignements de grands platanes et aménagé :

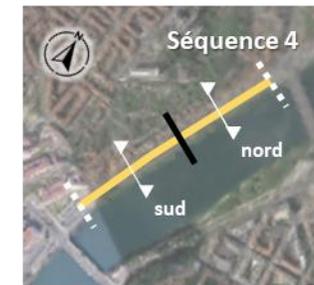
- au Nord en voie verte paysagée accessible aux piétons et aux cyclistes ;
- au Sud en une contre-allée permettant d'accéder à 56 places de stationnement.

Entre ces deux sections, la contre-allée est interrompue par un transformateur électrique et un espace qui offre aux véhicules la possibilité de faire demi-tour.

Pour aménager cette séquence, de nombreuses variantes ont été étudiées, avec différentes positions de la Voie Lyonnaise n°6 : en piste cyclable à double-sens ou en pistes cyclables aux sens dissociés et ce sur l'espace central entre les arbres, sur la chaussée côté façade ou sur la chaussée de part et d'autres des arbres. Dans la suite, l'ensemble de ces variantes sont présentées, même si certaines ne sont pas soumises à la concertation en raison de leurs trop nombreux inconvénients.



SÉQUENCE 4 – Variante A : Piste cyclable à double-sens sur l'espace central – Variante écartée



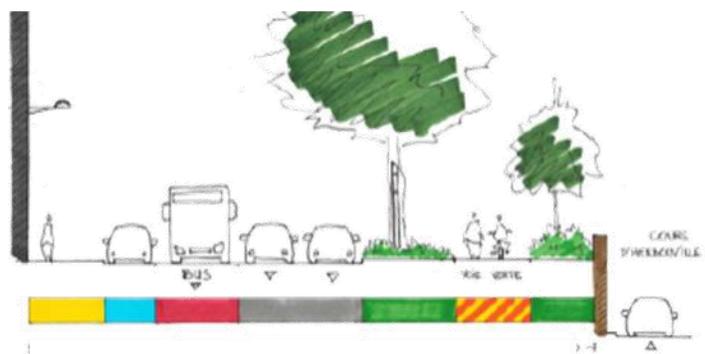
La variante A consiste en une piste cyclable à double sens, sur l'espace central entre les arbres.

Variante écartée

Existant

Proposition

Section Nord



Section Sud



Sur la partie Nord, cet aménagement implique d'interdire l'accès de l'espace central aux piétons. Cette variante suppose également le **déplacement du transformateur électrique**.

Au sud, la variante nécessite de supprimer les 56 places de stationnement aujourd'hui accessibles via la contre-allée centrale.

En raison notamment de la réduction des espaces piétons induite par ce scénario, la variante A a été écartée.

SÉQUENCE 4 – Variante B : Piste cyclable à double-sens sur chaussée côté arbres - Variante écartée

Variante écartée



La variante B, propose d'insérer la Voie Lyonnaise sur la chaussée côté façade et accolée aux arbres, en supprimant une voie de circulation dans le sens Nord/Sud. Cette variante permet de réserver l'actuelle Voie Verte aux seuls piétons. Deux sous-variantes ont été étudiées :

- La première consiste à conserver uniquement les places de stationnement dédiées aux personnes à mobilités réduites et aux livraisons. Dans cette sous-variante, 69 places de stationnement sont supprimées, et la piste cyclable a une largeur confortable de 3,80 m, sauf au droit des arrêts de bus et emplacements livraison où elle est réduite à 2,50 m.
- La seconde sous-variante propose de conserver l'ensemble du stationnement. Dans cette configuration, la piste cyclable est alors réduite à 2,50 m de large et les trottoirs réduits d'environ 40 cm.

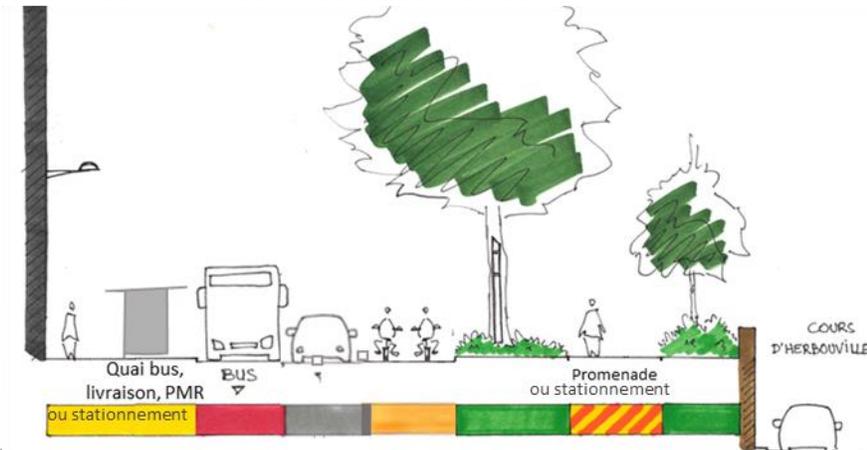
En raison de son impact fort sur le stationnement et la largeur du trottoir, cette variante a été écartée.

Propositions

Avec suppression du stationnement



Avec conservation du stationnement



Existant



SÉQUENCE 4 – Variante C : Piste cyclable à double-sens sur chaussée côté façade - Variante écartée



La variante C propose d'insérer la Voie Lyonnaise sur la chaussée côté façade, en supprimant une voie de circulation Nord/Sud et en réduisant l'emprise des trottoirs. Comme pour la variante B, l'actuelle voie verte est réservée aux seuls piétons et permet de conserver les emplacements livraison. En revanche, l'espace disponible implique de réduire la largeur de quais bus ne permettant pas la conservation des abris, pas plus que les 5 stationnements dédiés aux personnes à mobilité réduite. Deux sous-variantes ont également été étudiées :

- Si l'on conserve uniquement les places de stationnement dédiées aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons, 69 places de stationnement sont supprimées, et la piste cyclable a une largeur confortable de 3,80 m, sauf au droit des arrêts de bus et emplacements livraison où elle est réduite à 2,50 m ;
- Si l'on conserve l'ensemble du stationnement, la piste cyclable est alors réduite à 2,50 m de large et les trottoirs réduits d'environ 70 cm ;

En raison de son impact sur le stationnement et la largeur des trottoirs, cette variante a été écartée.

Existant

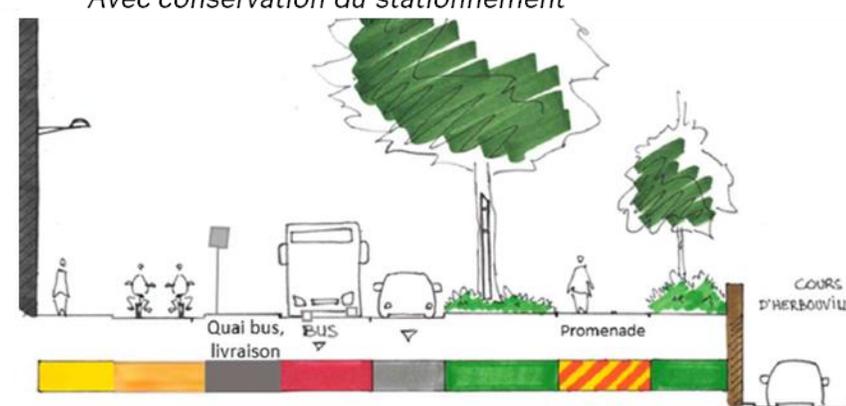


Propositions

Avec suppression du stationnement



Avec conservation du stationnement



SÉQUENCE 4 – Variante D : Pistes en sens dissociés sur chaussée



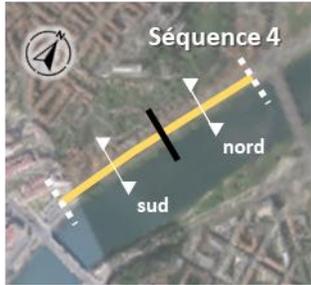
La variante D propose l'insertion de **pistes cyclables latérales en sens dissociés de 2 à 3 m de largeur** permettant la circulation des cycles dans le même sens que la circulation automobile sur chaussée. Cet aménagement repose sur l'hypothèse de la **suppression d'une voie de circulation** dans chaque sens, permettant de réduire les nuisances sonores de cet axe. Cette variante présente l'avantage de ne pas impacter le stationnement. À noter que l'impact de cette variante sur la circulation des bus sera limité puisqu'il est prévu un déploiement de la priorité aux feux pour les bus au niveau de la ligne de feux située au milieu du cours d'Herbouville (au niveau du transformateur électrique).

Cette variante présente l'inconvénient d'imposer un demi-tour aux cyclistes qui circulent sur la voie en sens Sud-Nord et qui souhaitent accéder aux façades des immeubles.

Enfin, pour réaliser cet aménagement, il est nécessaire d'**élargir la rampe d'accès au carrefour de la boucle depuis le quai bas** sur environ 50 m, ce qui ne compromet pas la faisabilité de ce scénario.



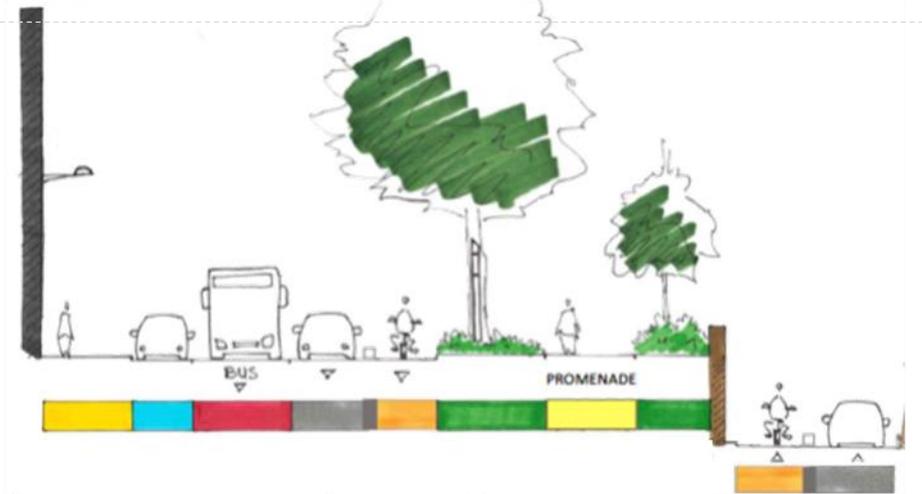
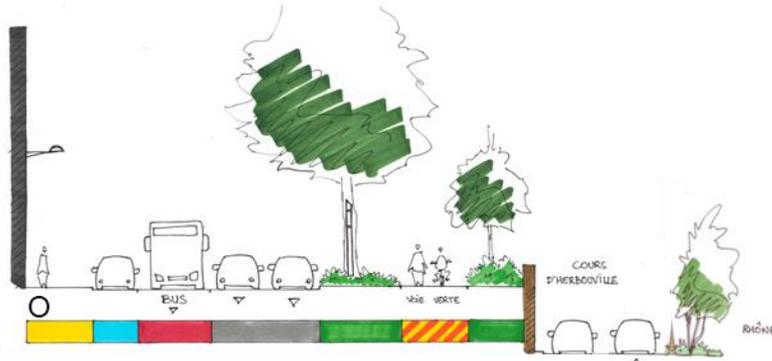
SÉQUENCE 4 – Variante D : Pistes en sens dissociés sur chaussée



Existant

Proposition

Section Nord



Section Sud





Aménagement existant, cours d'Herbouville

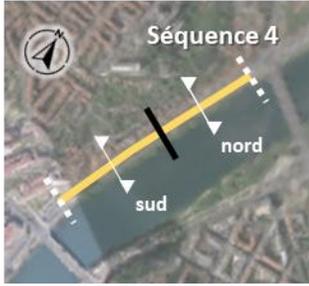


Perspective de la ligne 6, variante D sur le Cours d'Herbouville



VILLES & PAYSAGES

SÉQUENCE 4 – Variante E : Pistes en sens dissociés sur chaussée et en position centrale



La variante E propose l'aménagement :

- d'une piste cyclable en sens Nord-Sud d'environ 2 m de large dans le sens Nord-Sud le long de l'alignement d'arbres en lieu et place d'une voie de circulation ;
- d'une piste cyclable en sens Sud-Nord d'environ 1,6 m de large entre les arbres dans le sens Sud-Nord.

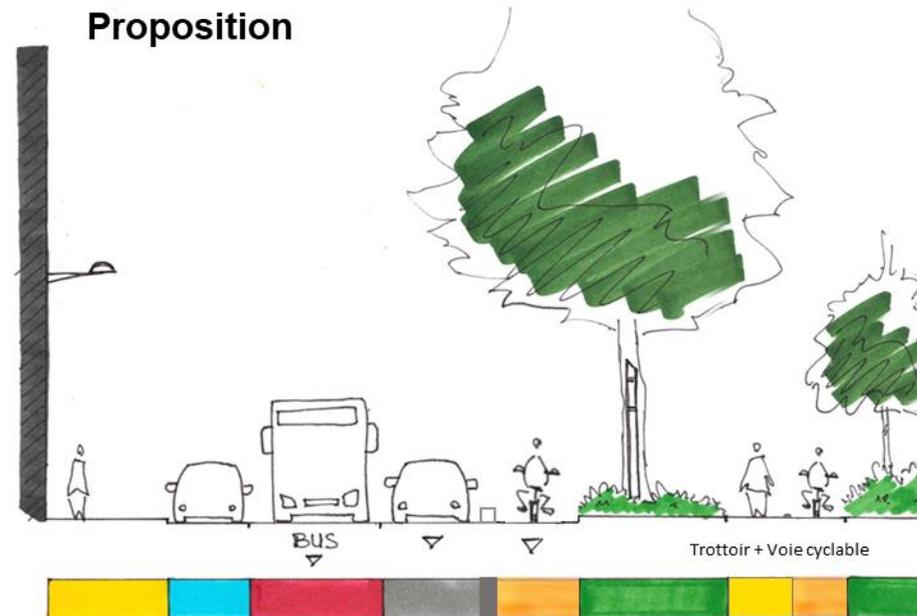
L'espace central actuel – voie verte au Nord et contre-allée de stationnement au sud – se retrouve alors partagé équitablement en deux espaces dédiés ou aux piétons ou aux cycles, chaque espace étant assez étroit.

Sur la partie Sud, les 56 places de stationnement entre les arbres sont supprimées. Le stationnement côté façade (69 places) n'est pas impacté.

Existant



Proposition





SÉQUENCE 4 : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable		Confort piétons		Circulation routière		Transports en commun		Stationnement		Végétalisation	
	Section Nord	Section Sud	Section Nord	Section Sud	Section Nord	Section Sud	Section Nord	Section Sud	Section Nord	Section Sud	Section Nord	Section Sud
Cours d'Herbouville												
Variante D : Pistes en sens dissociés sur chaussée	Pistes cyclables de 2 à 3m de large par sens 	Jonction VL7 dégradée 	Pas d'impact 		Suppression d'une voie de circulation dans chaque sens 		Légère dégradation 	Pas d'impact 	Pas d'impact 		Pas d'impact 	
Variante E : Pistes en sens dissociés sur chaussée et en position centrale	Piste cyclable Nord-Sud de 1,5m de large 		Suppression de la Voie Verte 	Espace piétons étroit (1,60m) 	Suppression d'une voie de circulation dans le sens Nord-Sud 		Pas d'impact 		Pas d'impact 	56 places supprimées 	Pas d'impact 	Plantations possibles entre les arbres 

SEQUENCE 5

Trémie routière au niveau de
la sortie du Tunnel de la Croix-
Rousse

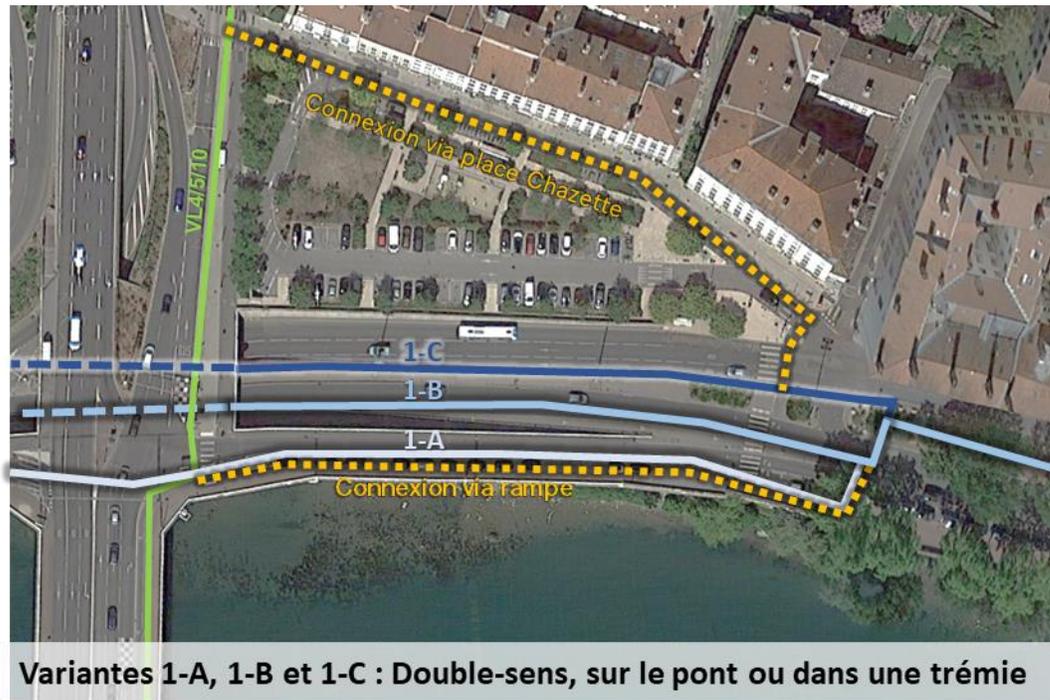
SÉQUENCE 5 – Entrée du tunnel de la Croix-Rousse



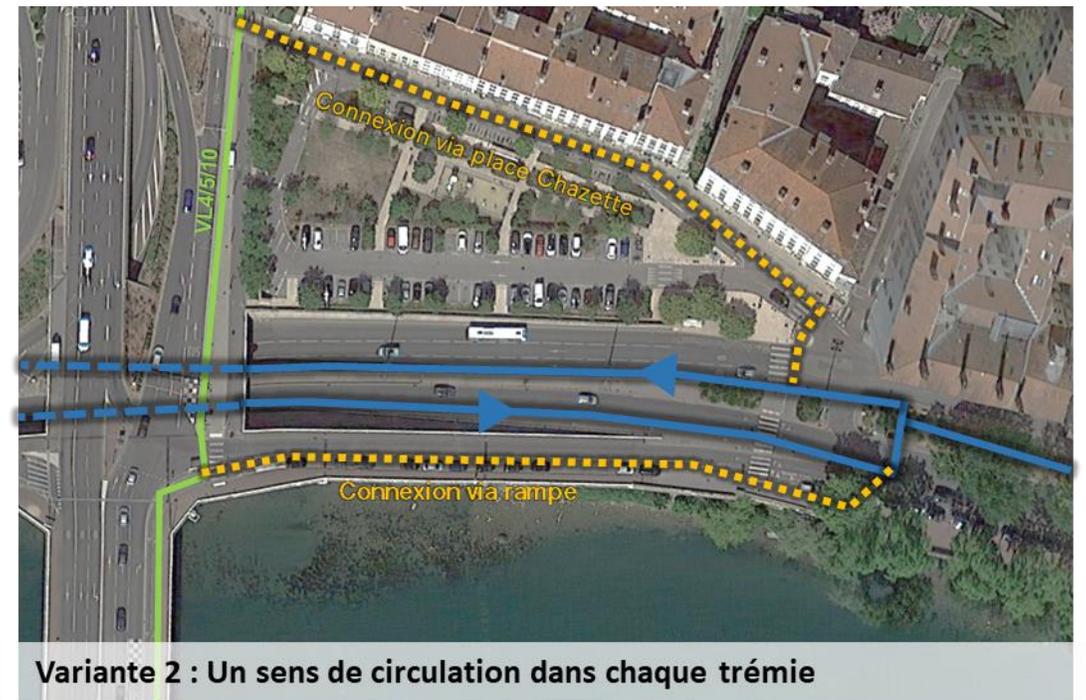
Pour le franchissement du secteur « Tunnel de la Croix-Rousse », **plusieurs variantes** ont été étudiées, elles apparaissent ci-dessous (variantes 1-A, 1-B et 1-C) et sont présentées plus en détail dans les pages suivantes.

Par ailleurs, deux variantes de connexion avec les VL4, 5 et 10 en tronc commun sur le pont de Lattre de Tassigny et le tunnel de la Croix-Rousse ont été étudiées (en jaune ci-dessous). La variante **via la place Chazette a été écartée**, car les conflits piétons/vélos sont déjà nombreux aujourd'hui.

Il a donc été retenu que la connexion soit organisée via la rampe de jonction entre le pont et le quai côté Rhône. Cette variante nécessite la suppression de 17 places de stationnement



Variantes 1-A, 1-B et 1-C : Double-sens, sur le pont ou dans une trémie



Variante 2 : Un sens de circulation dans chaque trémie

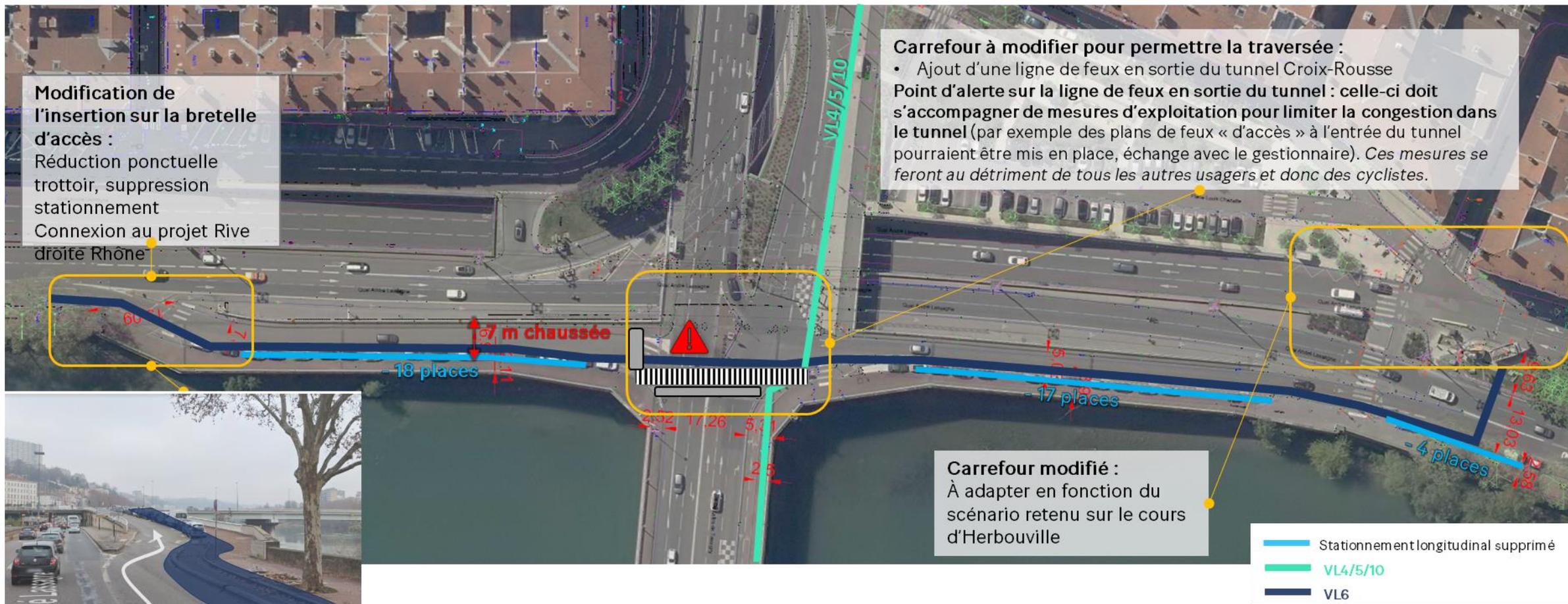
SÉQUENCE 5 – Entrée du tunnel de la Croix-Rousse - Variante 1-A écartée



La variante 1-A consiste en une piste cyclable à double-sens passant au niveau du pont. La sécurisation de la traversée des cycles impose l'ajout d'une ligne de feux trop proche de la sortie du tunnel pour respecter la réglementation de sécurité incendie des tunnels.

Cette variante n'est donc pas faisable et a été écartée.

Variante écartée



SÉQUENCE 5 – Entrée du tunnel de la Croix-Rousse - Variante 1-B écartée

Variante écartée



La variante 1-B propose une piste cyclable à double-sens dans la trémie la plus proche du Rhône, sur l'emprise de la piste cyclable actuelle trop étroite pour que les vélos y circulent à double-sens et d'une des voies de circulation, tout en maintenant le trottoir existant pour conserver la traversée des piétons.

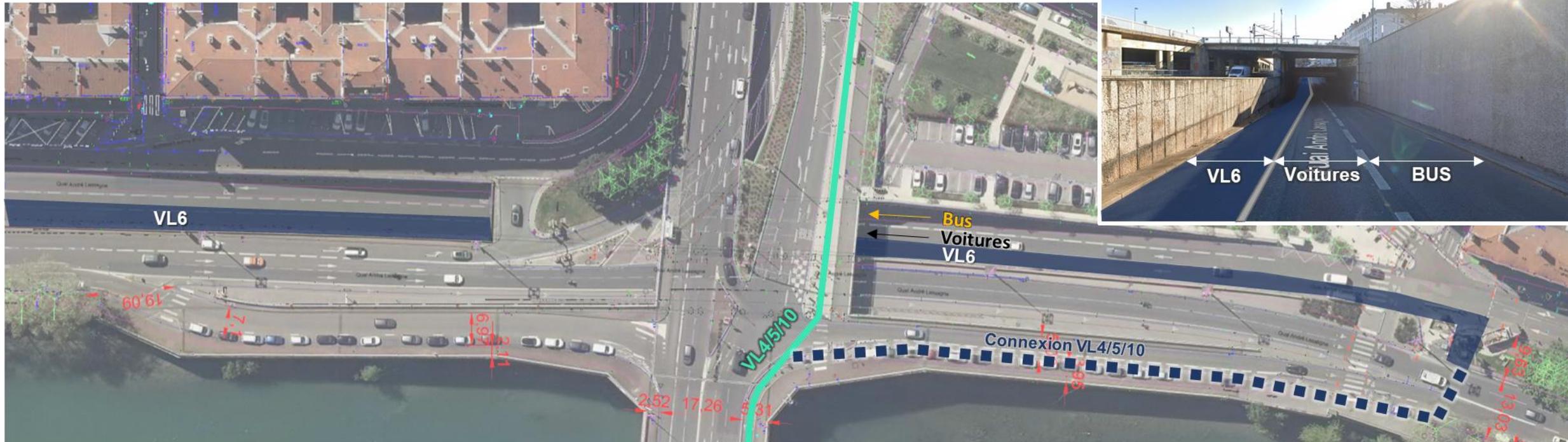
En revanche, l'impact pour les bus serait fortement élevé à cause de la suppression d'une voie de circulation, c'est pourquoi cette variante a été écartée.



SÉQUENCE 5 – Entrée du tunnel de la Croix-Rousse - Variante 1-C proposée

La variante 1-C consiste en une piste cyclable à double-sens dans la trémie côté façade, sur l'emprise de la voie de circulation la plus à gauche. La voie bus est conservée. Cette trémie est plus profonde que celle côté façade, et donc moins confortable pour les cyclistes.

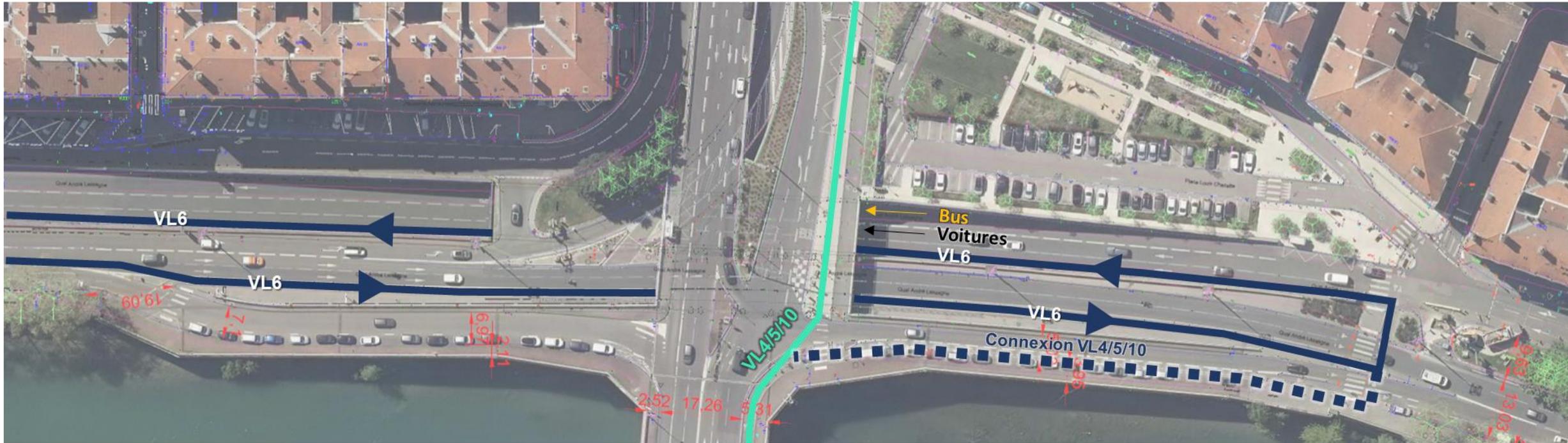
Cette variante est la plus favorable pour une connexion au projet Rive Droite qui prévoit l'insertion de la Voie Lyonnaise 6 entre les alignements de platanes au centre du quai André Lassagne.



SÉQUENCE 5 – Entrée du tunnel de la Croix-Rousse : Variante 2

La variante 2 consiste en l'aménagement de **deux pistes cyclables en sens dissociés** chacune dans une trémie. La piste en sens Sud-Nord est déjà existante. La piste en sens Nord-Sud est à créer sur l'emprise de la voie de circulation la plus à gauche. La voie bus est conservée.

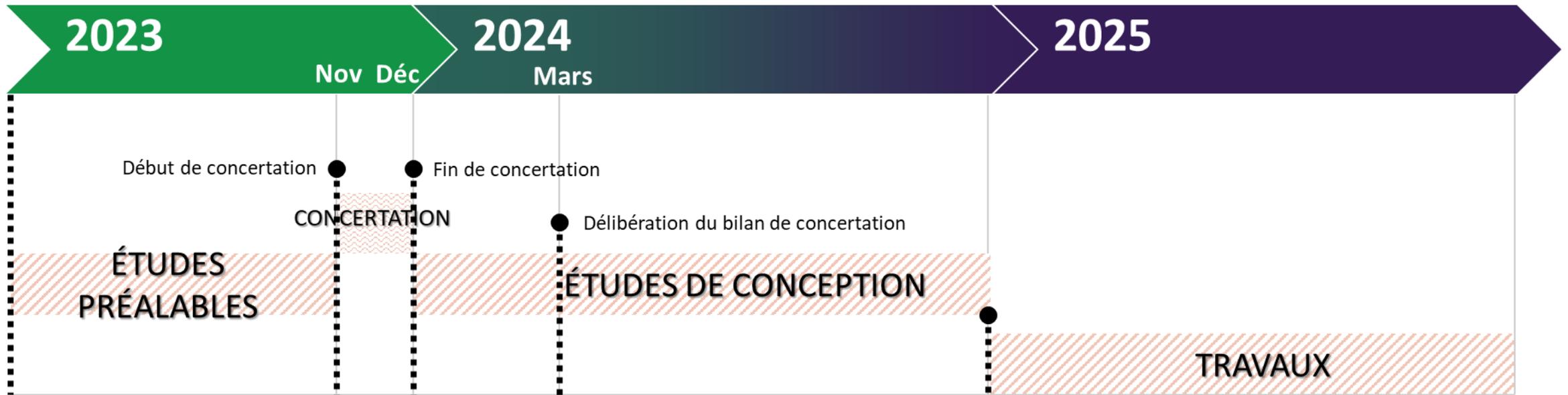
Cette variante complexifie la connexion avec le projet Rive Droite et avec l'aménagement sur le cours d'Herbouville puisqu'elle impose des traversées de voirie supplémentaires.



SÉQUENCE 5 : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1-C : Double-sens dans la trémie côté façade	Trémie profonde 	Pas d'impact 	Suppression d'une voie 	Conservation du couloir bus 	Pas d'impact 	
Variante 2 : Un sens dans chaque trémie	Intersections Voie Lyonnaise/circulation nombreuses 	Pas d'impact 	Suppression d'une voie trémie côté façade 	Conservation du couloir bus 	Pas d'impact 	Pas d'impact 

Calendrier prévisionnel



Début des travaux fin 2024 / début 2025

Un budget estimatif de 3,8 Millions d'euros pour l'aménagement de la partie nord de la Voie Lyonnaise 6

Exprimez vos questions et avis sur la
plateforme Je Participe !

jeparticipe
grandlyon.com



les Voies
Lyonnaises

MÉTROPOLE

GRAND LYON