

CHARBONNIÈRES-LES-BAINS & TASSIN LA DEMI-LUNE

REQUALIFICATION
ROUTE DE PARIS _ RD 307
de l'entrée de ville nord de Charbonnières
jusqu'au giratoire du Montcelard

DOSSIER DE CONCERTATION mis à disposition du public

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L103-2 DU CODE DE L'URBANISME

1. Dossier de concertation

Sommaire

Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable	4
Plan de périmètre	6
Notice explicative fixant les objectifs du projet	7
Préambule	7
Définitions et temporalités	8
1. Contexte général	9
• 1.1 Origine du projet	
• 1.2 Situation : au cœur d'un réseau structurant	
2. Données diagnostic	12
• 2.1 État des lieux	
• 2.2 Circulation et vitesses	
• 2.3 Mobilité alternatives	
• 2.4 Stationnement	
• 2.5 Composition paysagère	
3. Enjeux et projet d'aménagement	18
• 3.1 Enjeux urbains, paysagers et déplacements	
• 3.2 Orientations d'aménagement	
• 3.3 Projet d'aménagement	
• 3.4 Rééquilibrage de l'espace public et potentiel de végétalisation	
4. Phasage du projet	23

ARRÊTÉ APPROUVANT L'OUVERTURE ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



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

ARRETE N° 2021-07-27-R-0557

Commune(s) : Charbonnières-les-Bains - Tassin-la-Demi-Lune
Objet : Requalification de la route de Paris - Ouverture et modalités de la concertation
Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

n° provisoire 3646

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° 2020-07-16-R-0563 du 16 juillet 2020 donnant délégation de signature à madame Béatrice Vessiller, Vice-Présidente ;

Vu l'arrêté du Président de la Métropole n° 2020-07-16-R-0572 du 16 juillet 2020 donnant délégation de signature à monsieur Pierre Athanaze, Vice-Président ;

Vu l'arrêté du Président de la Métropole n° 2021-07-09-R-0513 du 9 juillet 2021 portant délégations temporaires accordées par le Président aux Vice-Présidents ;

Considérant que, la Métropole de Lyon a en charge la maîtrise d'ouvrage de la requalification de la route de Paris à Charbonnières-les-Bains et Tassin-La-Demi-Lune, pour sa portion allant de l'entrée nord de la Ville de Charbonnières-les-Bains jusqu'au giratoire du Montcelard ;

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 ;

Sur proposition de madame la Directrice générale de la Métropole ;

arrête

Article 1er - Objectifs de la concertation

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 (réseau express vélo),
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains),
- maintenir, voire améliorer, la qualité de desserte par les transports en communs.

le tout en maintenant une capacité d'écoulement du trafic raisonnable.

Article 2 - Périmètre du projet

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

- la route de Paris à Charbonnières-les-Bains et Tassin-La-Demi-Lune, pour sa portion allant de l'entrée nord de la Ville de Charbonnières-les-Bains jusqu'au giratoire du Montcelard.

Article 3 - Modalités de la concertation

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

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, de 7h30 à 18h30,

- à la Mairie de Charbonnières-les-Bains - 2 place de l'Église, tous les matins du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30, et les après-midi uniquement les lundis et vendredi de 14h00 à 17h00,

- à l'Hôtel de Ville de Tassin la Demi-lune - direction des services techniques - place Hippolyte Pérabut, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h.

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

Le dossier de concertation préalable comprend :

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

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : concertation.route-de-paris@grandlyon.com

Une réunion publique est programmée, courant septembre, à Charbonnières-les-Bains, qui s'adressera à l'ensemble du public.

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée 30 jours du 1^{er} au 30 septembre 2021 inclus.

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté sera publié par voie d'affichage à la Métropole et dans les Mairies de Charbonnières-les-Bains et de Tassin-La-Demi-Lune.

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

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

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à messieurs les Maires de Charbonnières-les-Bains et de Tassin-La-Demi-Lune.

ARRÊTÉ APPROUVANT L'OUVERTURE ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Métropole de Lyon

n° provisoire 3646

3

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

Lyon, le 27 juillet 2021

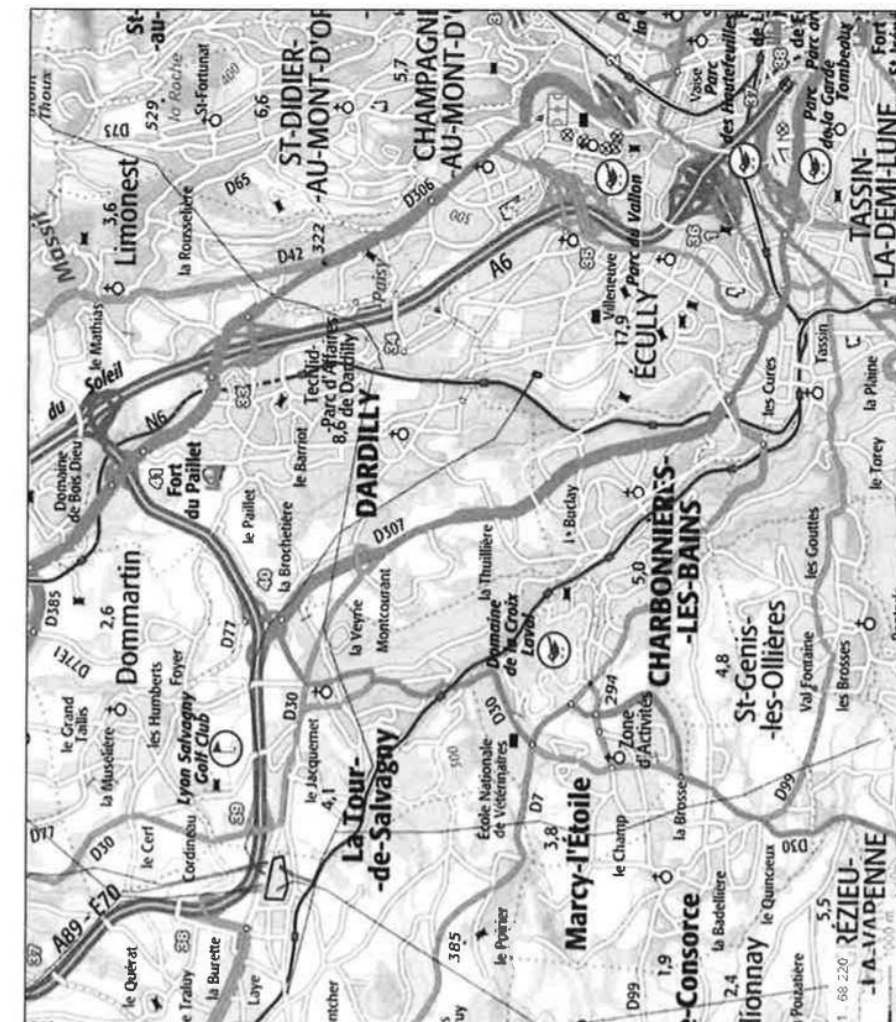
Pour le Président,
en l'absence de Béatrice Vessiller,
Vice-Présidente déléguée empêchée,
le Vice-Président délégué,

Signé

Pierre Athanaze

Affiché le : 27 juillet 2021

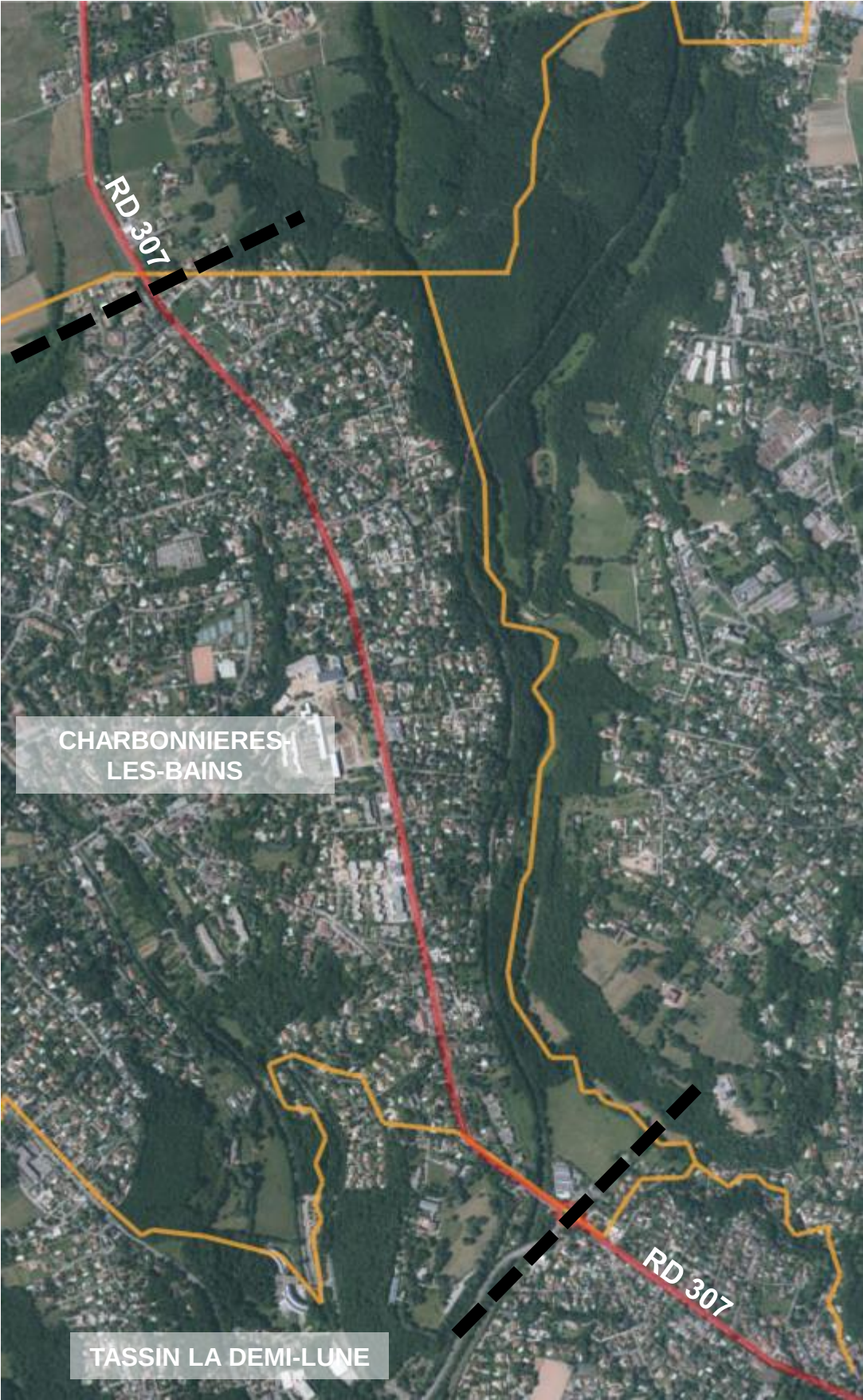
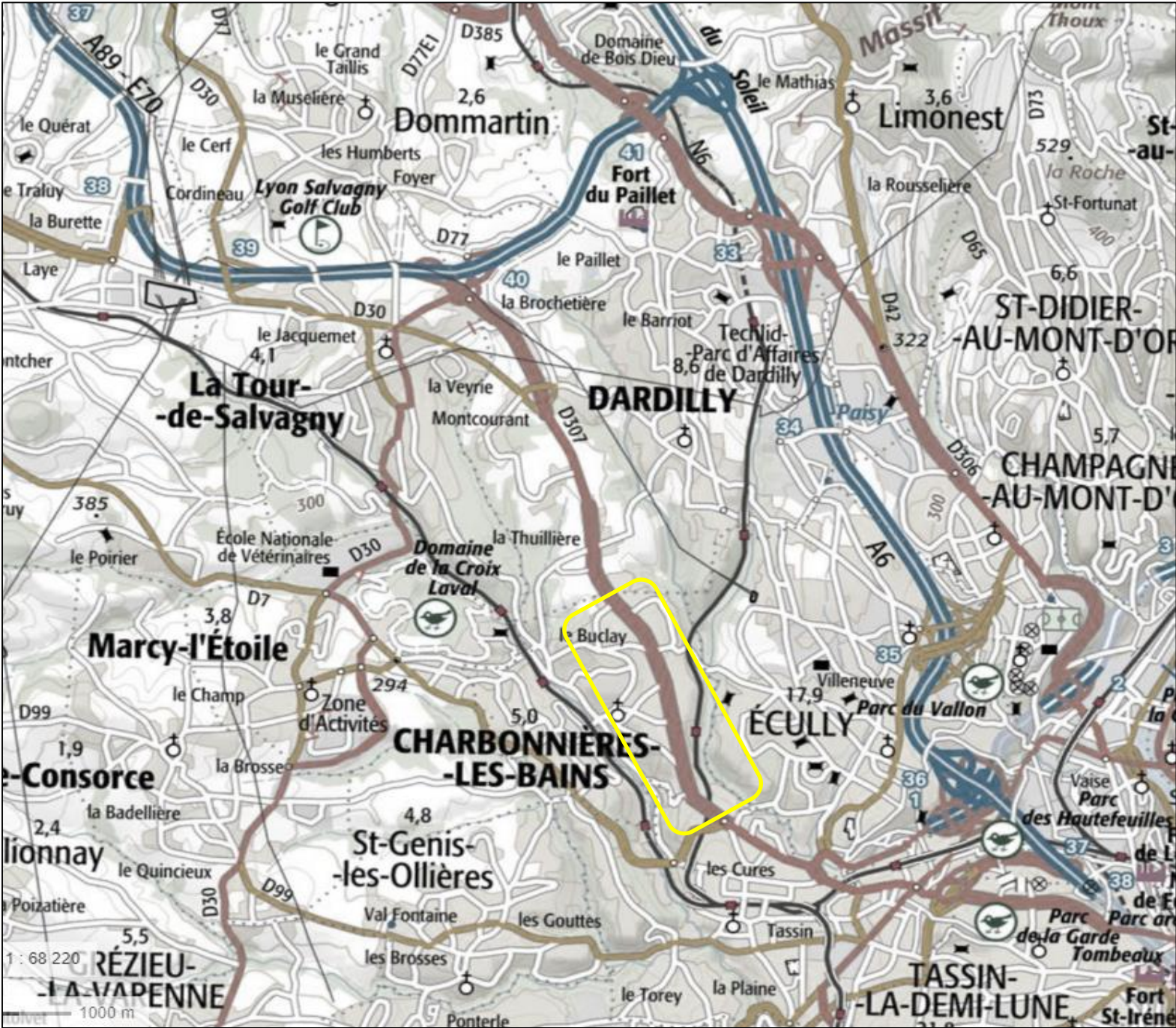
Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20210727-266411A-AR-1-1
Date de télétransmission : 27 juillet 2021
Date de réception préfecture : 27 juillet 2021



PLAN DE PÉRIMÈTRE

Nota: le plan périmètre ci-dessus est reproduit en pleine page et en couleur en page suivante

PLAN DE PÉRIMÈTRE



- Limites du projet
- Limites administratives

NOTICE EXPLICATIVE FIXANT LES OBJECTIFS DU PROJET

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 **requalification de la route de Paris**, sur le territoire des communes de Charbonnières-les-Bains et de Tassin-La-Demi-Lune, pour sa portion allant de l'entrée de ville nord de la commune de Charbonnières-les-bains jusqu'au giratoire du Montcelard.

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 (réseau express vélo) ;
- Végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains) ;
- Maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en communs ; tout en maintenant une capacité d'écoulement du trafic raisonnable.

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.

L'information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et d'un cahier destiné à recueillir les commentaires du public aux heures d'ouverture :

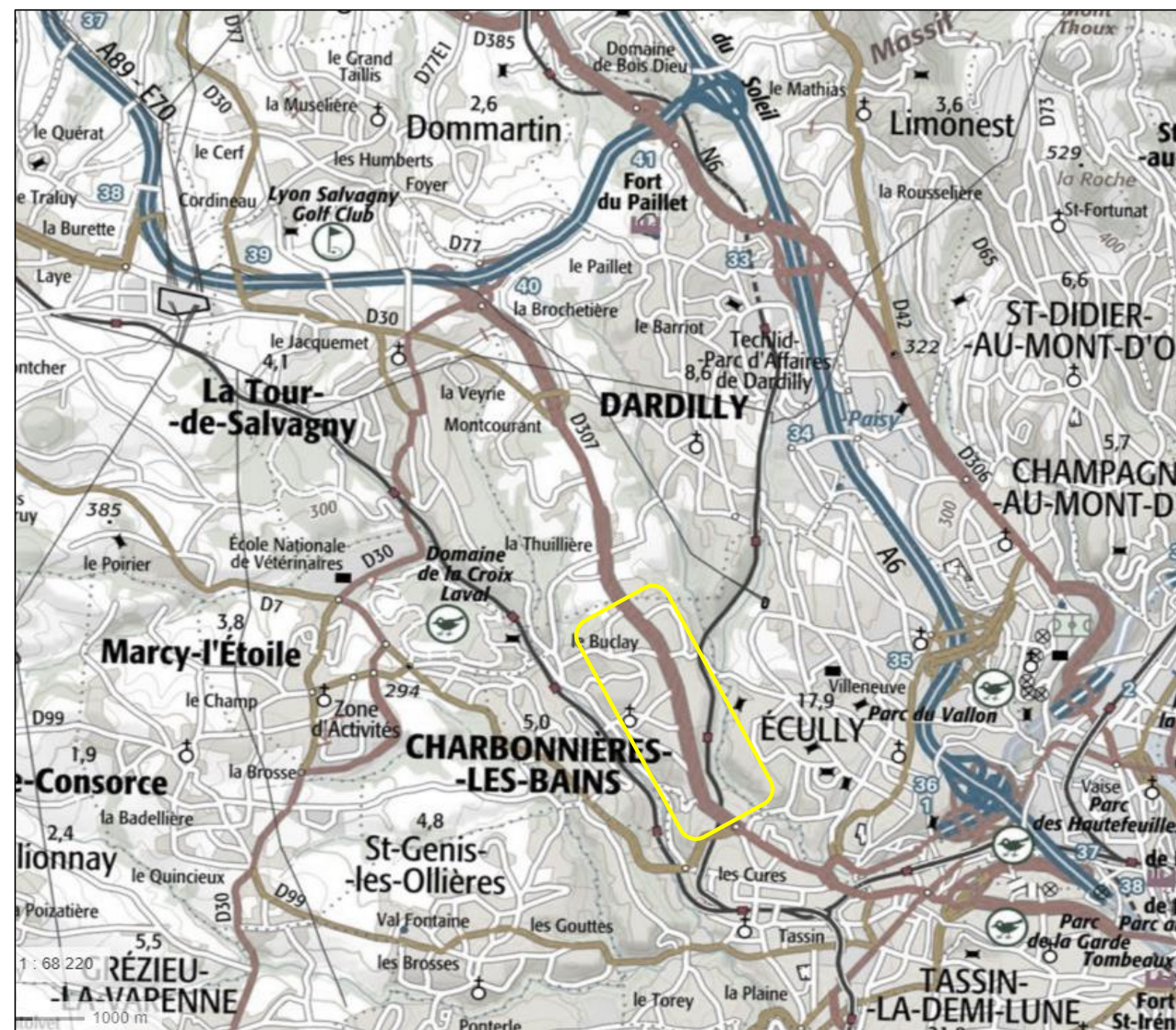
- à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3°, de 7h30 à 18h30
- à la Mairie de Charbonnières-les-bains – 2 place de l'Église, tous les matins du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30, et les après-midi uniquement les lundis et vendredis de 14h à 17h00 ;
- à l'Hôtel de Ville de Tassin la Demi-lune – Direction des services techniques - Place Hippolyte Pérégut, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h.

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 ».

Une réunion publique est programmée courant septembre sur la commune de Charbonnières-les-bains qui s'adressera à l'ensemble du public.

Les observations du public peuvent être déposées :

- sur les registres susvisés ;
- sur la boîte mail : concertation.route-de-paris@grandlyon.com



Définitions

Bande cyclable :

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur chaussée à plusieurs voies (*code de la route*). Elle est donc forcément unidirectionnelle.

PAMA :

Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (piétons, cyclistes...)

Piste cyclable :

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (*code de la route*). Elle est donc physiquement séparée de la chaussée. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

PMR:

Personnes à Mobilités Réduites. Les aménagements PMR sont des aménagements accessibles aux personnes à mobilités réduites, à savoir : « *toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.* »

REV :

Réseau Express Vélo, itinéraire cyclable large et confortable et séparé des piétons et de la voirie. Cet aménagement permet un niveau de sécurité maximal pour les cyclistes ainsi qu'un déplacement efficace et rapide entre les grands pôles de la métropole.

Voie verte :

Espace exclusivement réservé à la circulation des véhicules non motorisés, et des piétons (*code de la route*).

V85 :

La V85 est la vitesse en-dessous de laquelle roulent 85% des usagers.

Zone 30 :

Sections ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Concernant les modes actifs, les piétons circulent sur les trottoirs, et les vélos sur la chaussée en mixité avec les véhicules.

Temporalités

Court terme :

Dans le cadre du présent dossier la notion de court terme est utilisée pour définir la phase 1, qui sera réalisée dans le mandat actuel 2021-2026.

Long terme :

Dans le cadre du présent dossier la notion de long terme pour la phase 2 s'entend pour des possibilités de réaménagement de l'ensemble de l'espace public, dans le cadre de Programmations Pluriannuelles d'Investissement (PPI) ultérieures post 2026.

1. CONTEXTE GENERAL

1.1 Origine du projet

Le projet porte sur la requalification de la route de Paris (RD 307), sur le territoire des communes de Charbonnières-les-Bains et de Tassin-La-Demi-Lune, pour sa portion allant de l'entrée de ville nord de la commune de Charbonnières-les-bains jusqu'au giratoire du Montcelard.

Ce projet est initié dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle des Investissements 2021-2026 de la Métropole.

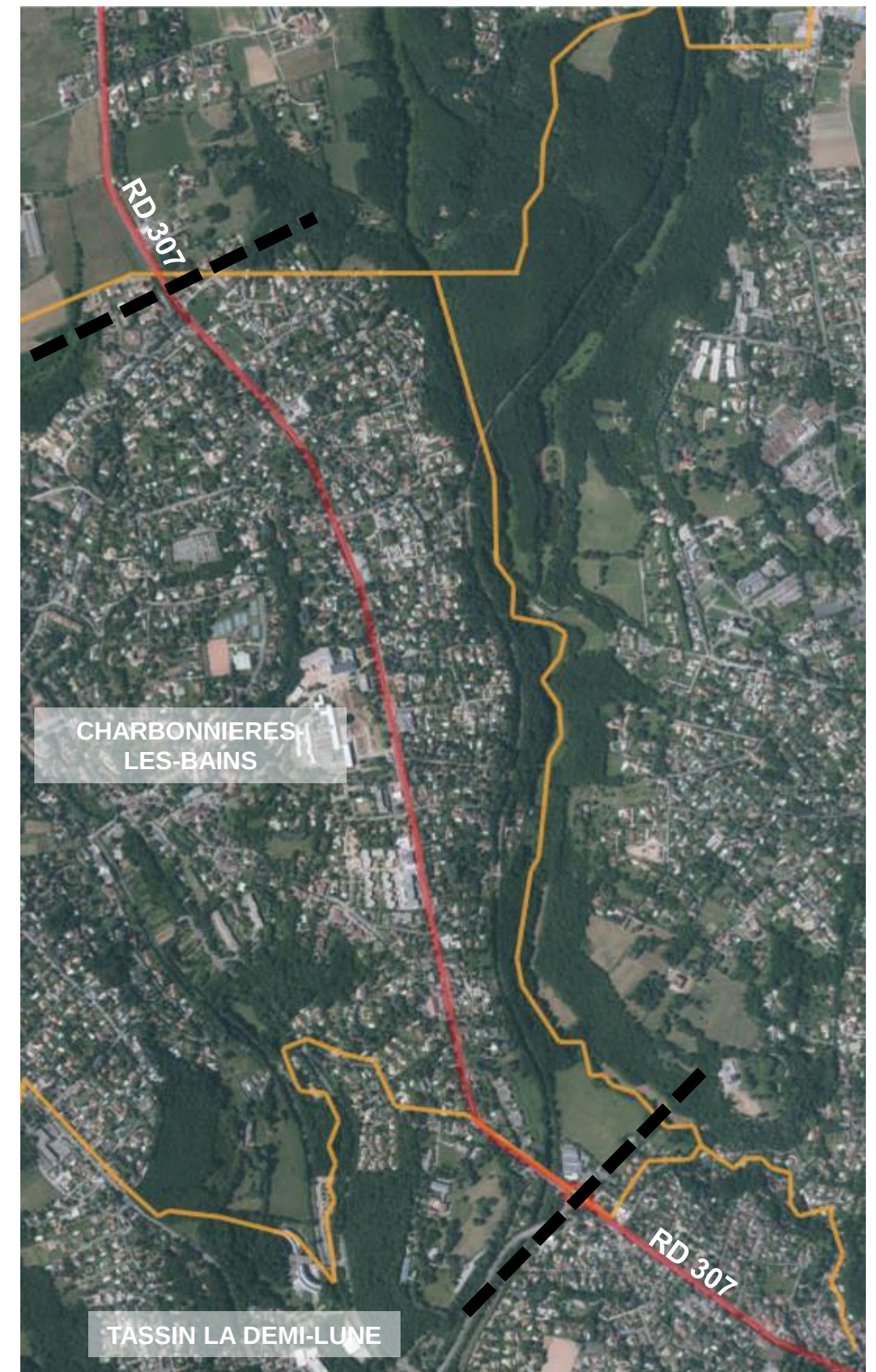
La route de Paris, dans sa portion susvisée, forme un espace public représentant un **linéaire d'environ 2,5km** principalement sur la commune de Charbonnières-les-bains. Cependant, à l'extrémité sud du projet environ 300m sont situés sur les communes de Charbonnières-les-bains et Tassin la Demi-lune.

Si la RD307 n'a connu aucun aménagement significatif depuis le début des années 1980, il n'en demeure pas moins que son rôle a évolué récemment avec l'arrivée d'A89 et la mise en service du barreau de liaison A89-A6.

Les réflexions autour de la requalification de la route de Paris ont été initiées pour :

- **Permettre la création** d'un axe structurant du plan d'action pour les mobilités actives (PAMA), avec la volonté d'en faire **un axe d'un futur réseau express vélos, tout en confortant l'usage piéton ;**
- **Accompagner les mutations urbaines** autour de la route de Paris sur la commune de Charbonnières-les-bains: campus du numérique, nouvelle polarité autour des Halles de l'Ouest et des numéros 102-104 ;
- **Favoriser l'usage des transports en commun.**

Les évolutions associées impliquent en particulier de redonner un caractère moins routier et plus urbain à la route de Paris.



--- Limites du projet
— Limites administratives

1.2 Situation : au cœur d'un réseau structurant

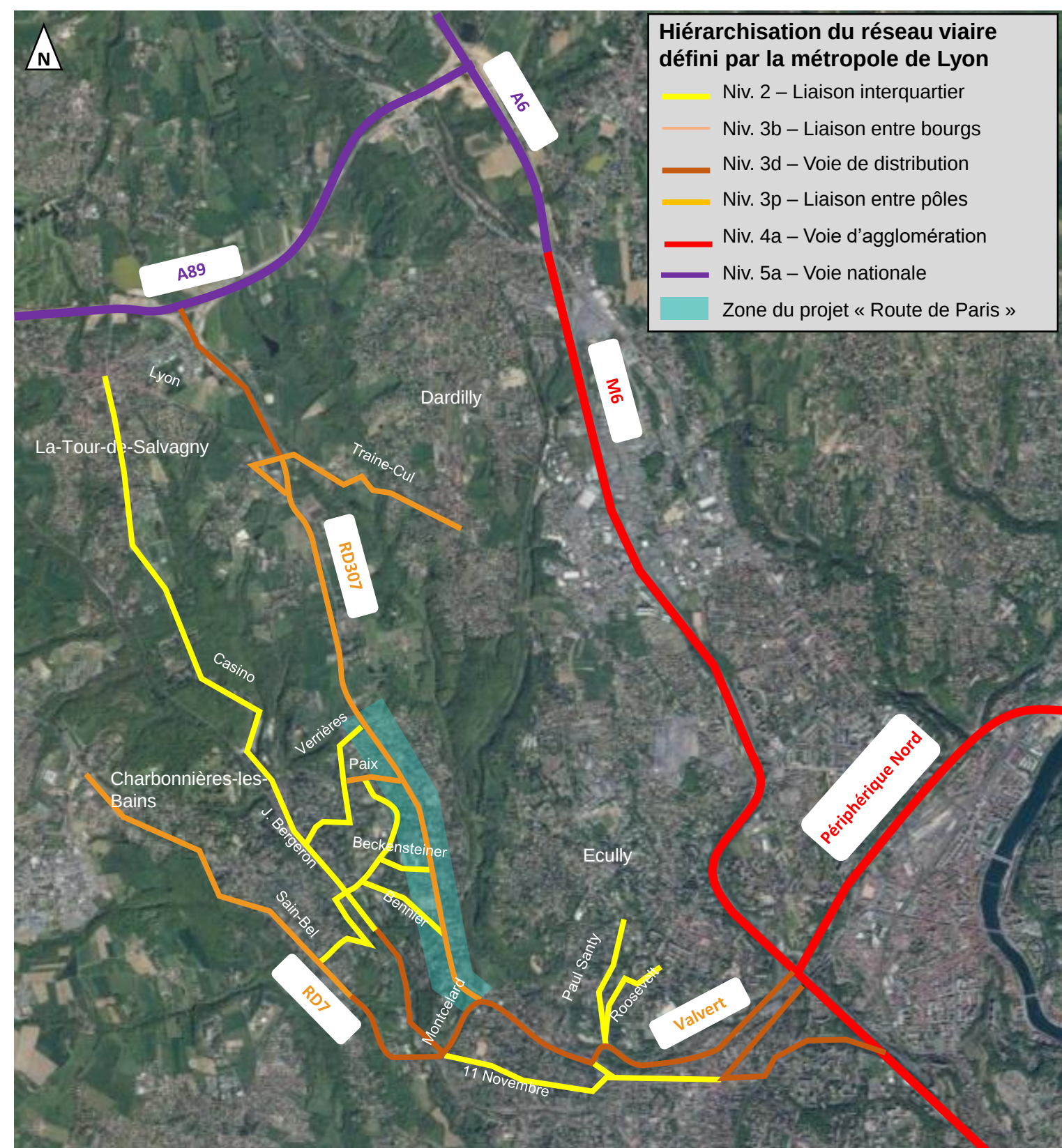
La RD307, dont la route de Paris fait partie, a été replacée, ci-contre, au sein du maillage viaire principal qui l'entoure. Seules les voiries qui se connectent à elle et le réseau structurant ont été représentés.

On remarque ainsi qu'elle permet, tout comme la M6, de relier A89 et le Valvert, ce qui en fait un itinéraire parallèle et concurrentiel à la M6 sans forcément avoir la même vocation. Cette illustration permet de comprendre pourquoi la liaison A89-A6 a pu soulager cet axe en réduisant la part de transit qui y passait.

Sur la zone de projet, la RD307 est classée en niveau 3p (liaison entre pôles). Celui-ci correspond à une section encore très roulante mais un peu plus urbaine.

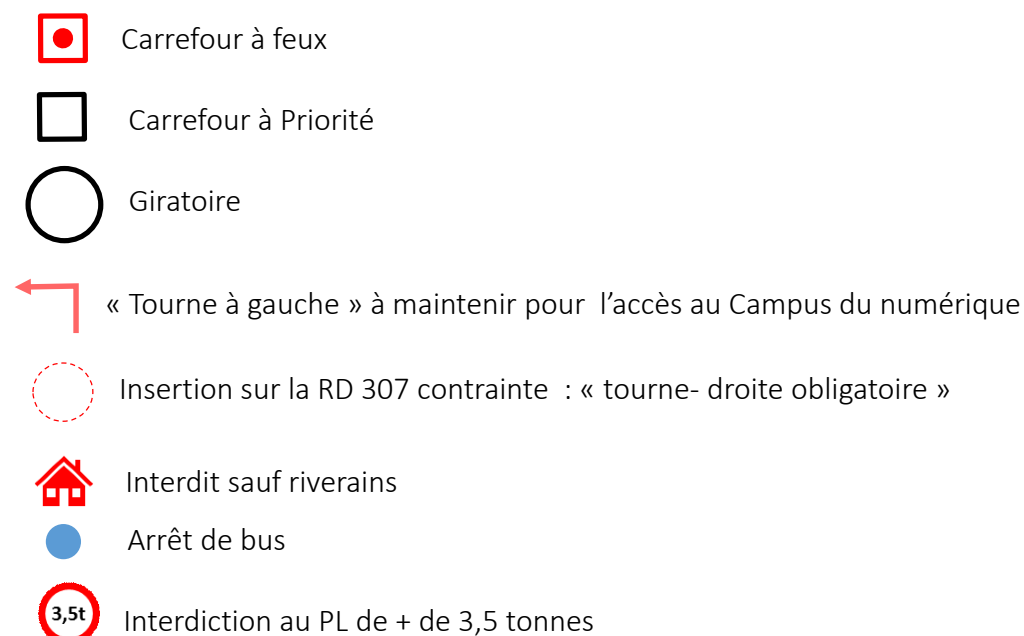
Notons sur cette section, que l'avenue de la Paix est classée au même niveau que la RD307 et que la plupart des transversales (Bennier, Beckensteiner et Verrières) sont classées en niveau 2 (liaison interquartier), ce qui traduit leur rôle de liaison vers le centre-ville de Charbonnières-les-Bains.

Au Sud, sur les communes de Tassin-La-Demi-Lune et d'Ecully, la RD307 prend un rôle de niveau 3d (voie de distribution) avec des aménagements qui se veulent plus « capacitaires ». En effet, elle collecte les trafics de sa propre section Nord mais aussi de l'ouest via la RD7 (Rte de Sain-Bel) avant de rejoindre le Valvert en direction de la M6 et du BPNL.



1.2 Situation : au cœur d'un réseau structurant

Plan schématique des voies

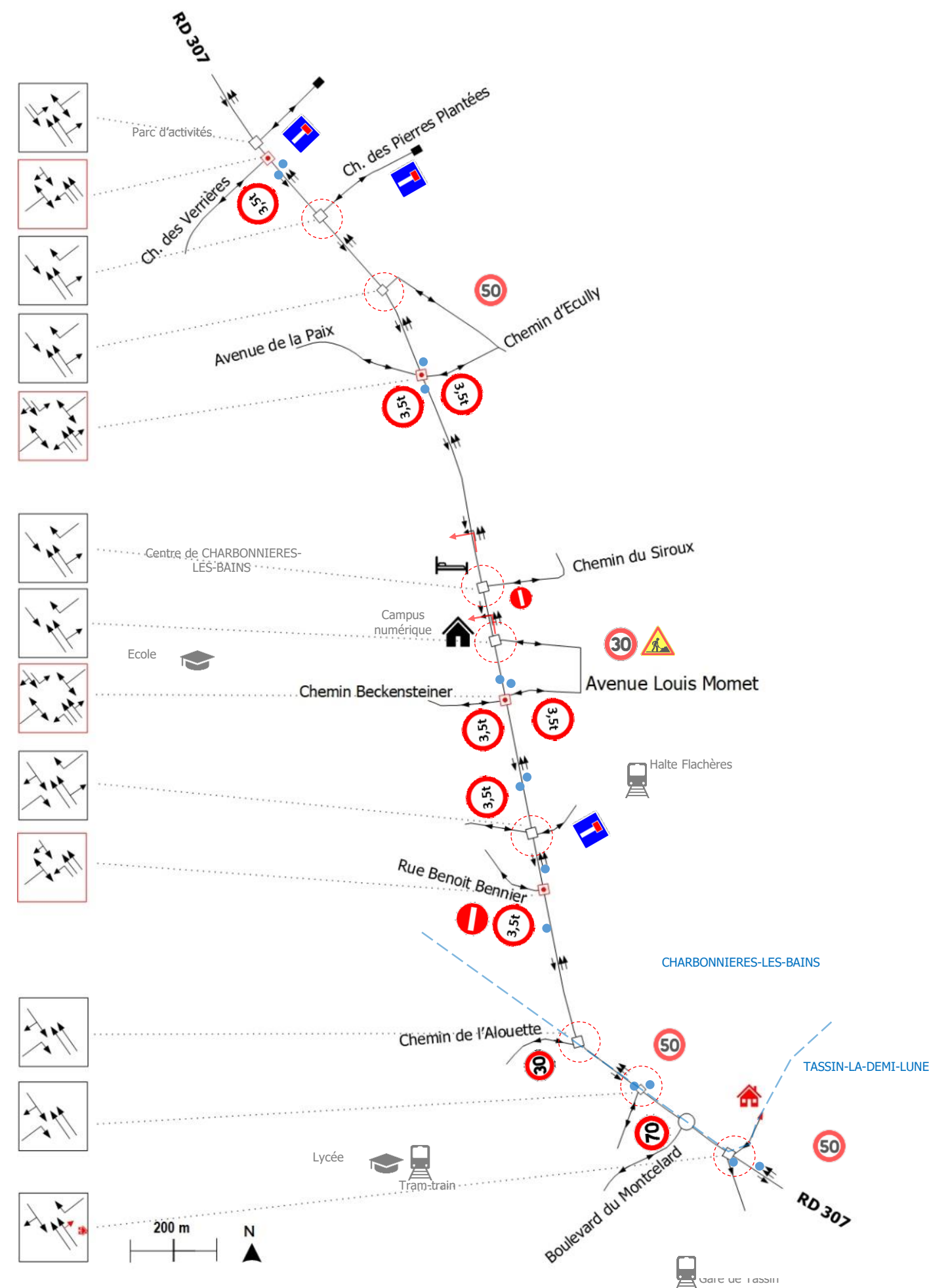


Le profil de la route de Paris, RD307, est très routier avec les 2 voies Sud>Nord et l'îlot central. La traversée de Charbonnières-les-bains est ponctuée de nombreux carrefours, dont 4 carrefours à feux. De nombreux carrefours (8) contraignent à tourner à droite pour s'insérer sur la RD 307, puis à faire demi-tour au carrefour à feux suivant. Ceci appuie encore davantage le caractère routier de l'axe.

Le giratoire du boulevard Montcelard représente un point d'échange important au Sud de la commune de Charbonnières-les-bains et au nord de la commune de Tassin la Demi-lune, et le seul véritable point de retournement possible.

A noter, par ailleurs, que 2 voies de « tourne-à-gauche » ont été créées hors carrefour public sur la commune de Charbonnières-les-bains pour desservir le campus numérique (ex siège du Conseil de Région), et l'hôtel Mercure.

La RD307 étant un itinéraire convois exceptionnels avec une part significative de poids lourds, des interdictions aux véhicules de plus de 3,5 tonnes sont présentes sur la plupart des transversales, sauf pour le Boulevard du Montcelard.



2. DONNEES DIAGNOSTIC

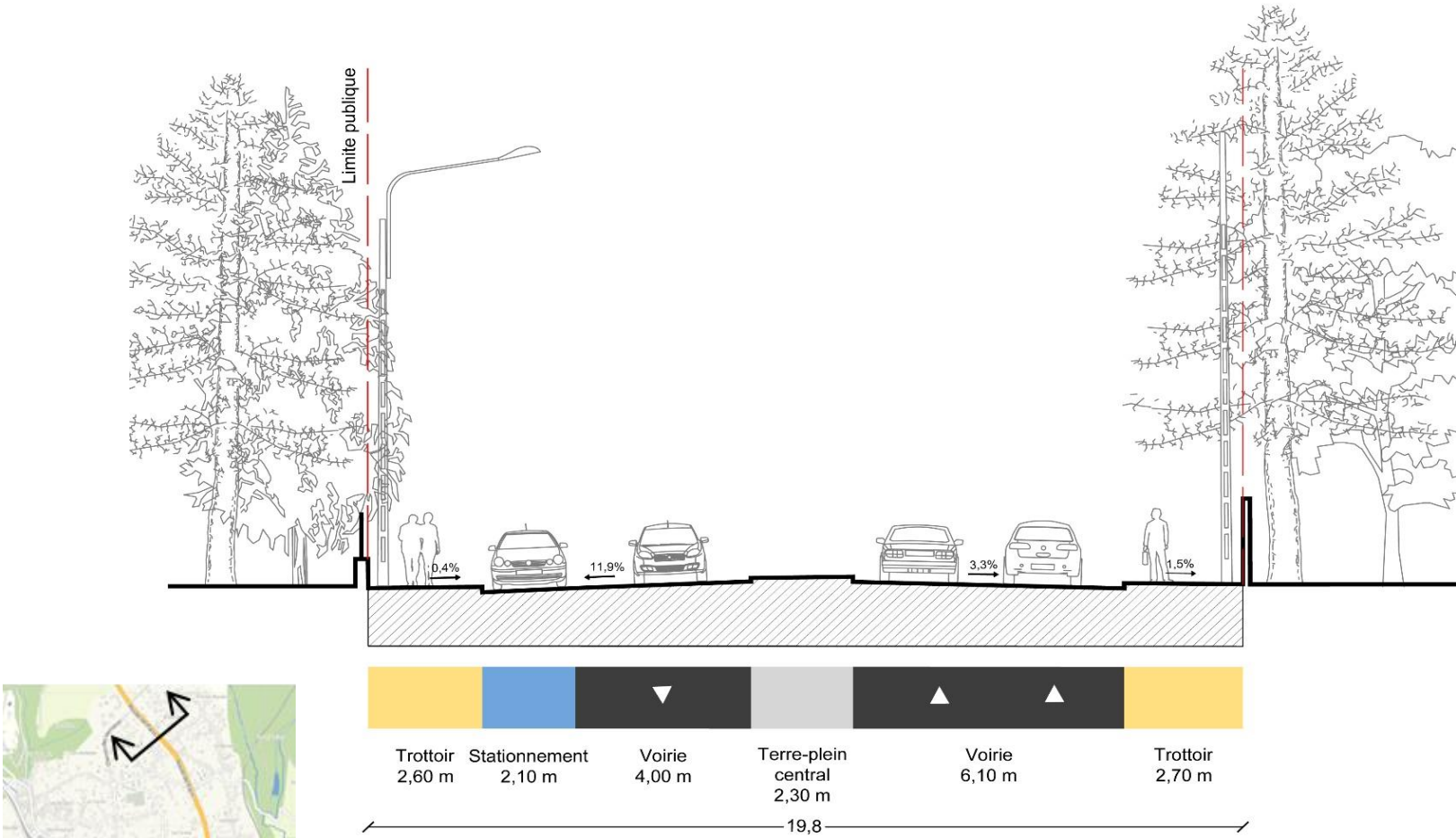
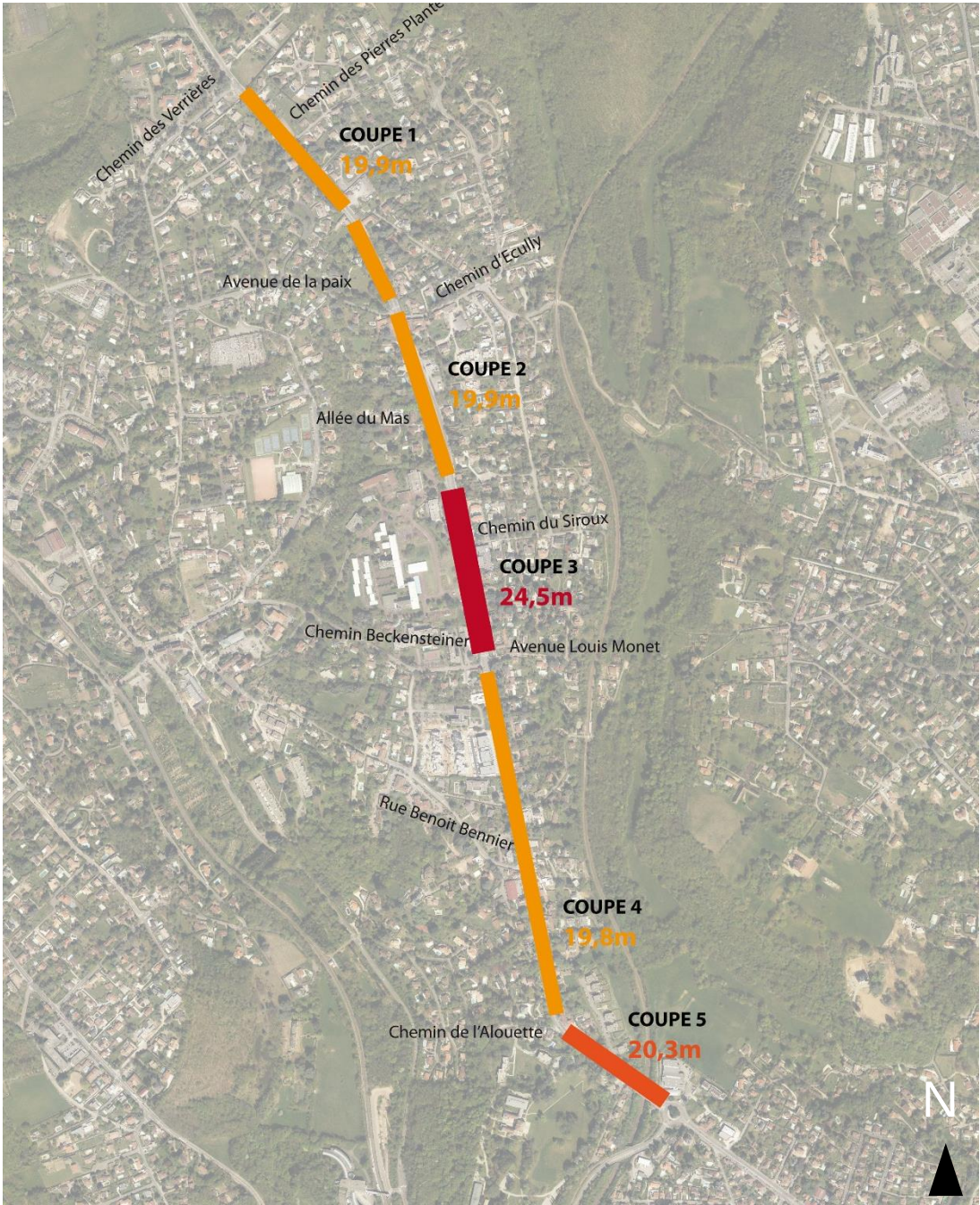
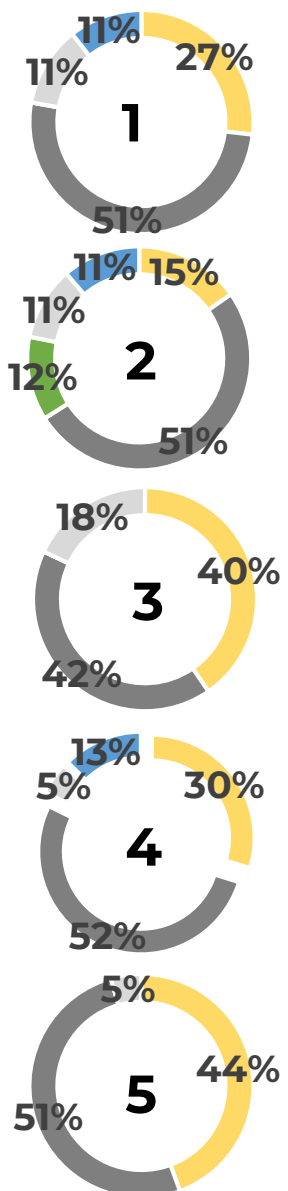
2.1 État des lieux

- Une absence d'aménagement dédié aux cyclistes ;
- Des trottoirs existants mais à reprendre car pas toujours accessibles aux personnes à mobilité réduites, et de largeur inégale entre l'Est et l'Ouest ;
- Une gestion des seuils bas complexe ;
- Une trame verte de qualité avec des parcs paysagers privés et des effets de « porte verte ».



Vue de la route

Répartition des usages



Coupe représentative des caractéristiques du secteur

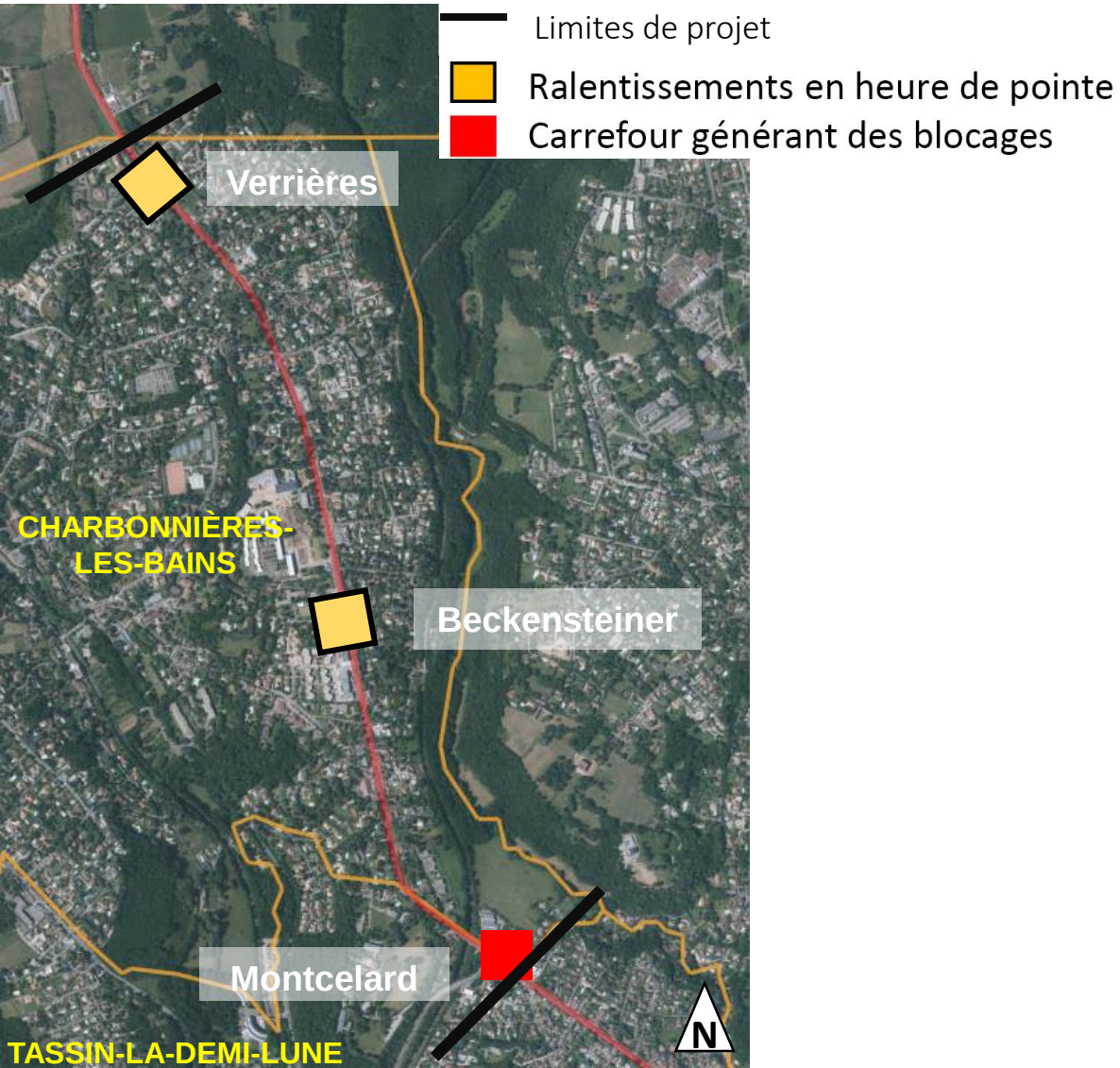


	Espace de voirie dédié à la circulation automobile		Stationnement
	Espace dédié à un usage piéton		Espace vert et plantation d'alignement
	Espace dédié à l'usage des cycles		Délaissé urbain (ilots, etc.), espace sans réel usage

2.2 Circulation et vitesses

Circulations / trafics

Quelques ralentissements en heure de pointe sur deux carrefours mais les difficultés principales concernent les remontées de file de 100 à 150 mètres à partir du giratoire du Montcelard en Nord-Sud.

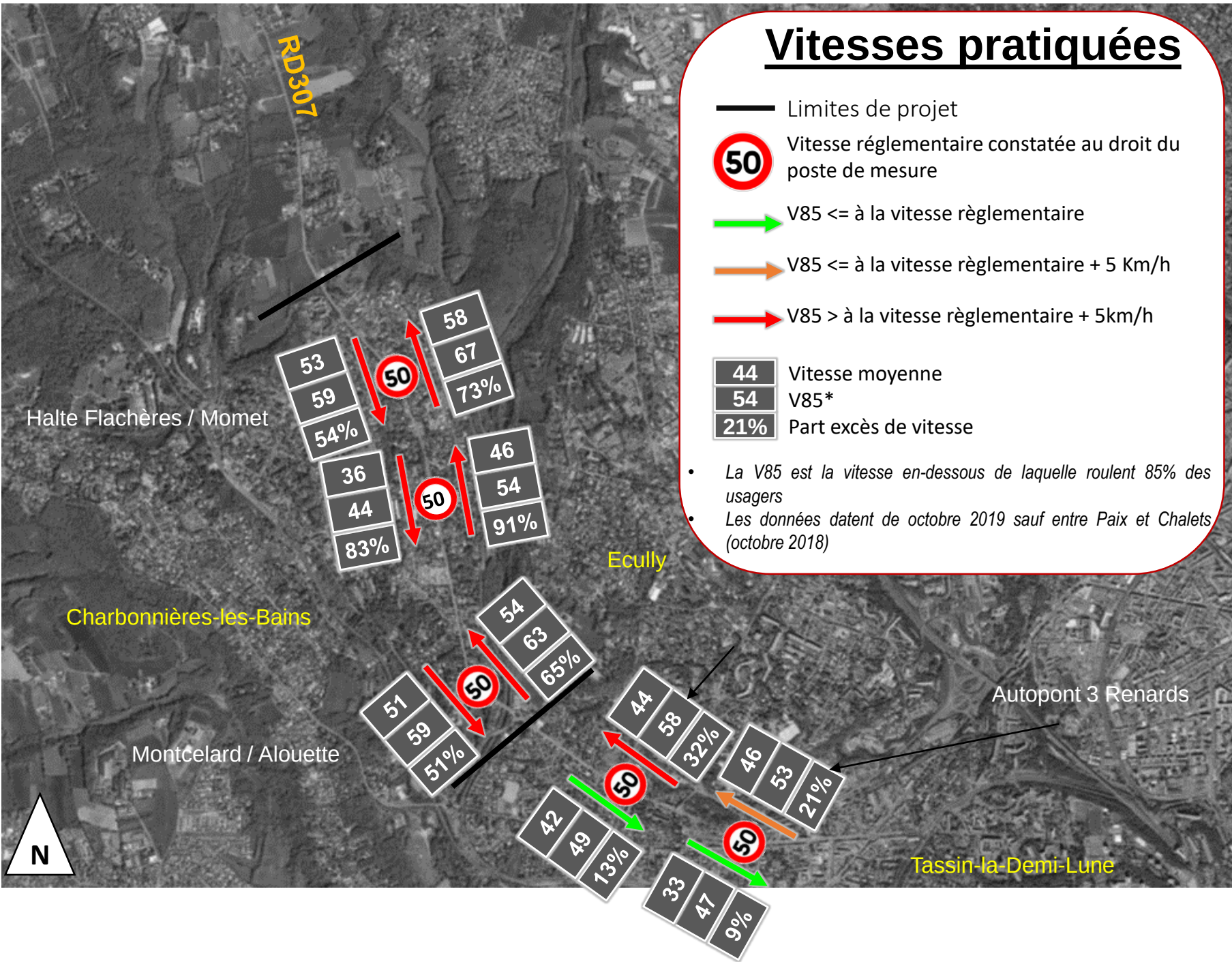


Accidentologie

L'analyse de l'accidentologie sur le périmètre du projet a été réalisée sur la période entre 2014 et 2018. Sur cette période, un seul accident (1 blessé léger) a fait l'objet d'un procès-verbal. Il était situé sur la commune de Charbonnières-les-Bains, à l'entrée Nord. Cet accident a impliqué un «véhicule spécial» (vraisemblablement un véhicule agricole) et a eu lieu hors intersection. Sur la base de ces données, la RD307, sur le secteur de Charbonnières-les-Bains semble peu accidentogène.

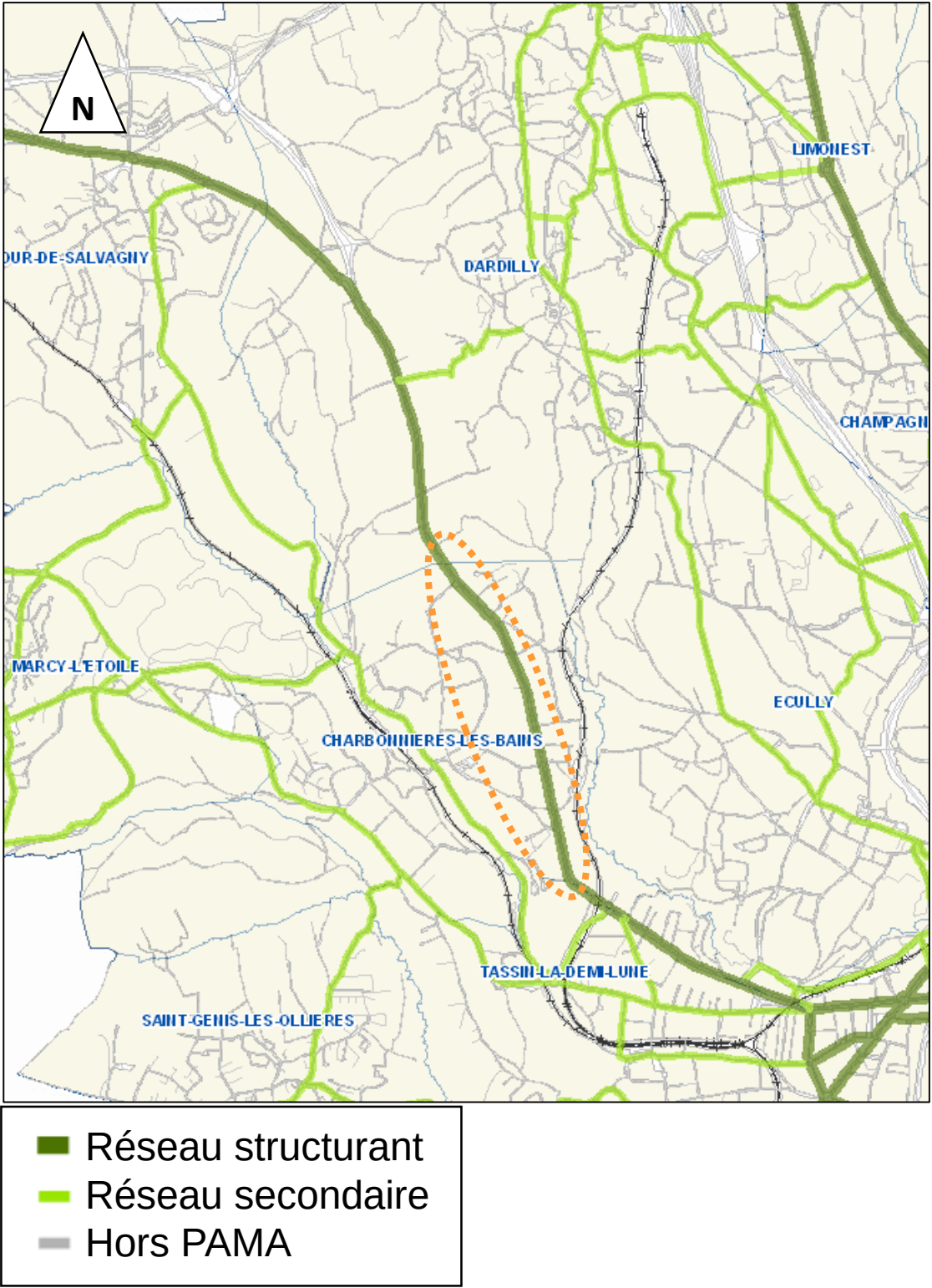
Vitesses

Sur la zone de projet, la vitesse réglementaire est de 50km/h. Globalement, les vitesses pratiquées sont bien au-dessus des 50 km/h, notamment dans le sens Sud-Nord, ce qui s'explique aisément par le profil en travers de la RD307 (2 voies en sens Sud-Nord) et démontre qu'un passage à 2X1 voies aurait un impact positif significatif sur le respect des vitesses. Pour rappel, les vitesses élevées sont à la fois vecteur d'insécurité, de facteur aggravant pour les accidents, de pollution de l'air et sonore.



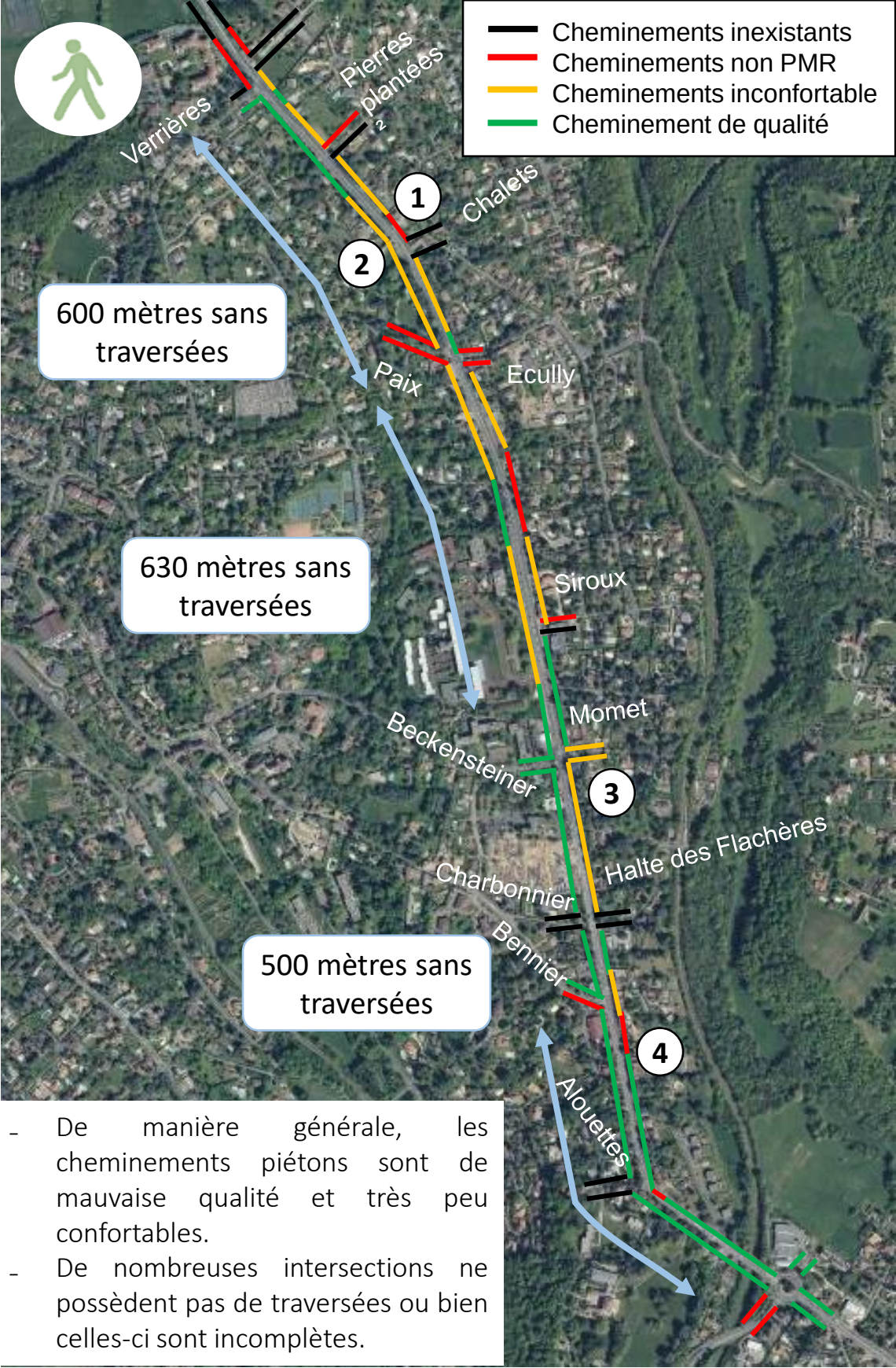
2.3 Mobilités alternatives

Le réseau cyclable cible PAMA



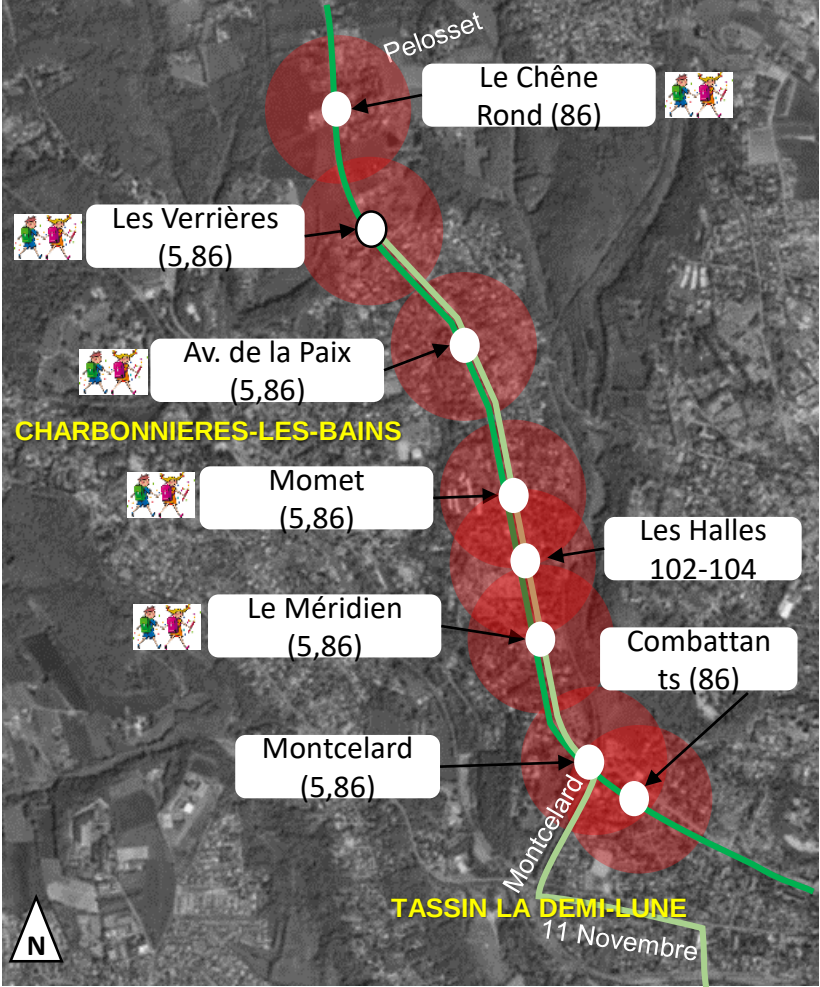
- Aucun aménagement cyclable présent.
- Le PAMA (plan d'action pour les mobilités actives) cible pour la RD307 la création d'un réseau structurant

Les cheminements piétons



- De manière générale, les cheminements piétons sont de mauvaise qualité et très peu confortables.
- De nombreuses intersections ne possèdent pas de traversées ou bien celles-ci sont incomplètes.

Le réseau de bus



- Les bus subissent des remontées de file de l'ordre de 100 à 150 mètres à partir du giratoire du Montcelard.

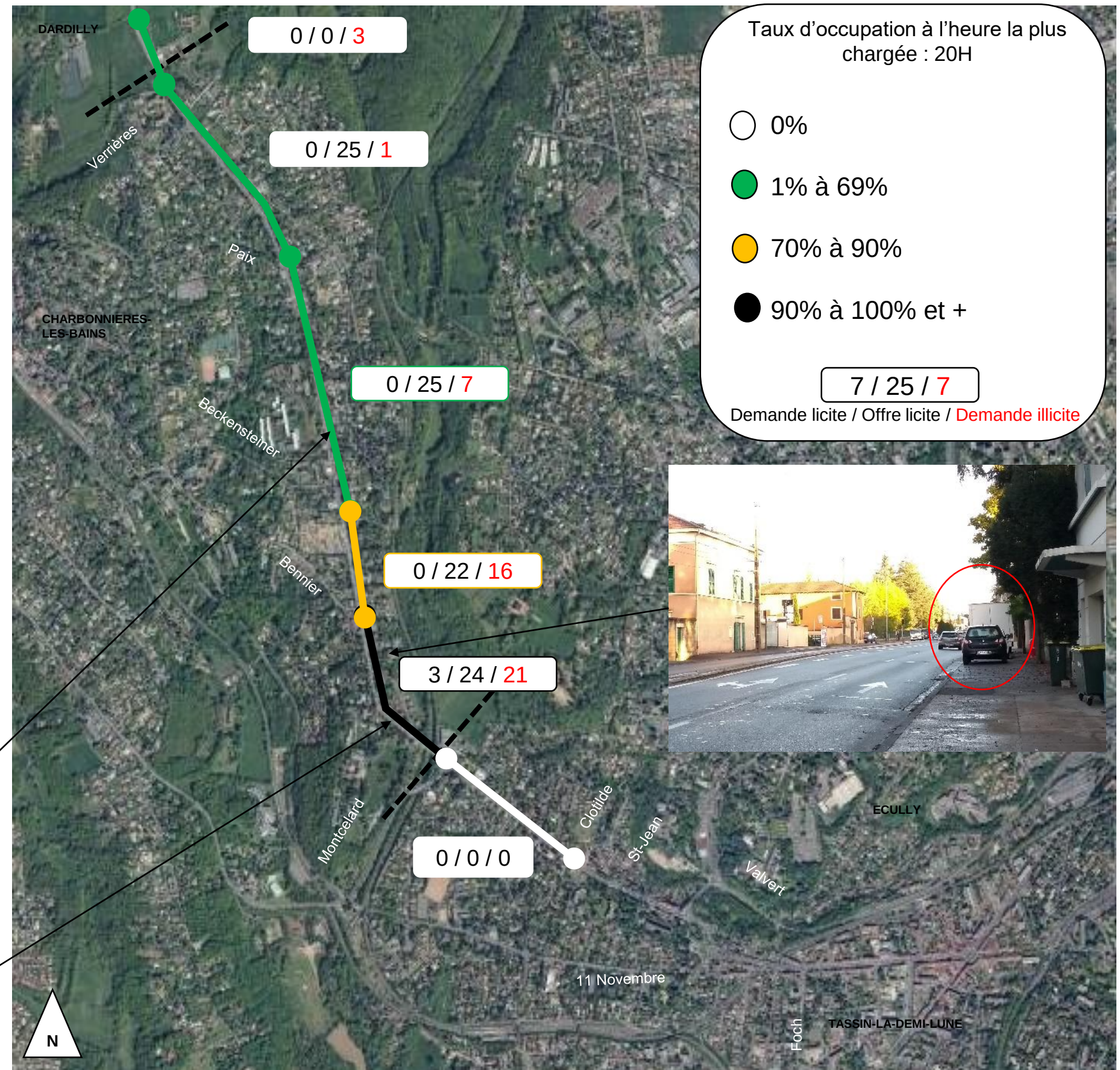
2.4 Stationnement

Une enquête stationnement a été réalisée. Il apparaît que l'heure la plus chargée est à 20h00.

A cet horaire, la demande est exclusivement concentrée sur la partie Sud de Charbonnières, notamment entre le chemin de l'Alouette et le chemin de la Halte des Flachères.

Les points marquants de l'enquête sont :

- Une très faible occupation des places de stationnement légales ;
- Un taux d'occupation global (demande licite + illicite / offre licite) limité = 50% au global ;
- Une part très significative de stationnement illicite (sur trottoir essentiellement).



2.5 Composition paysagère

La végétation présente sur les domaines privés participe à l'ambiance et à l'ombrage de la rue quel que soit le moment de la journée. Cette « canopée végétale » joue aussi un rôle dans la climatisation de l'espace public.

Toutefois certains secteurs sont plus faiblement arborés et ne profitent guère du rôle bénéfique des arbres privés.

Sur Charbonnières-les-Bains il s'agit en particulier des sections situées entre le chemin des Verrières et le chemin des chalets, entre l'avenue de la Paix et l'allée du Mas en dehors des « portes vertes » existantes [1] page suivante. Sur Tassin-la-Demi-Lune les secteurs les moins arborés se situent au-delà du giratoire du Montcelard hors de la zone de projet donc.

Les masses boisées intéressantes présentes au niveau des propriétés privées sont repérées au PLU et identifiées comme espaces boisés classés (EBC) ou comme espaces végétalisés à valoriser.

De même, certains arbres remarquables font l'objet d'un classement (EBC).



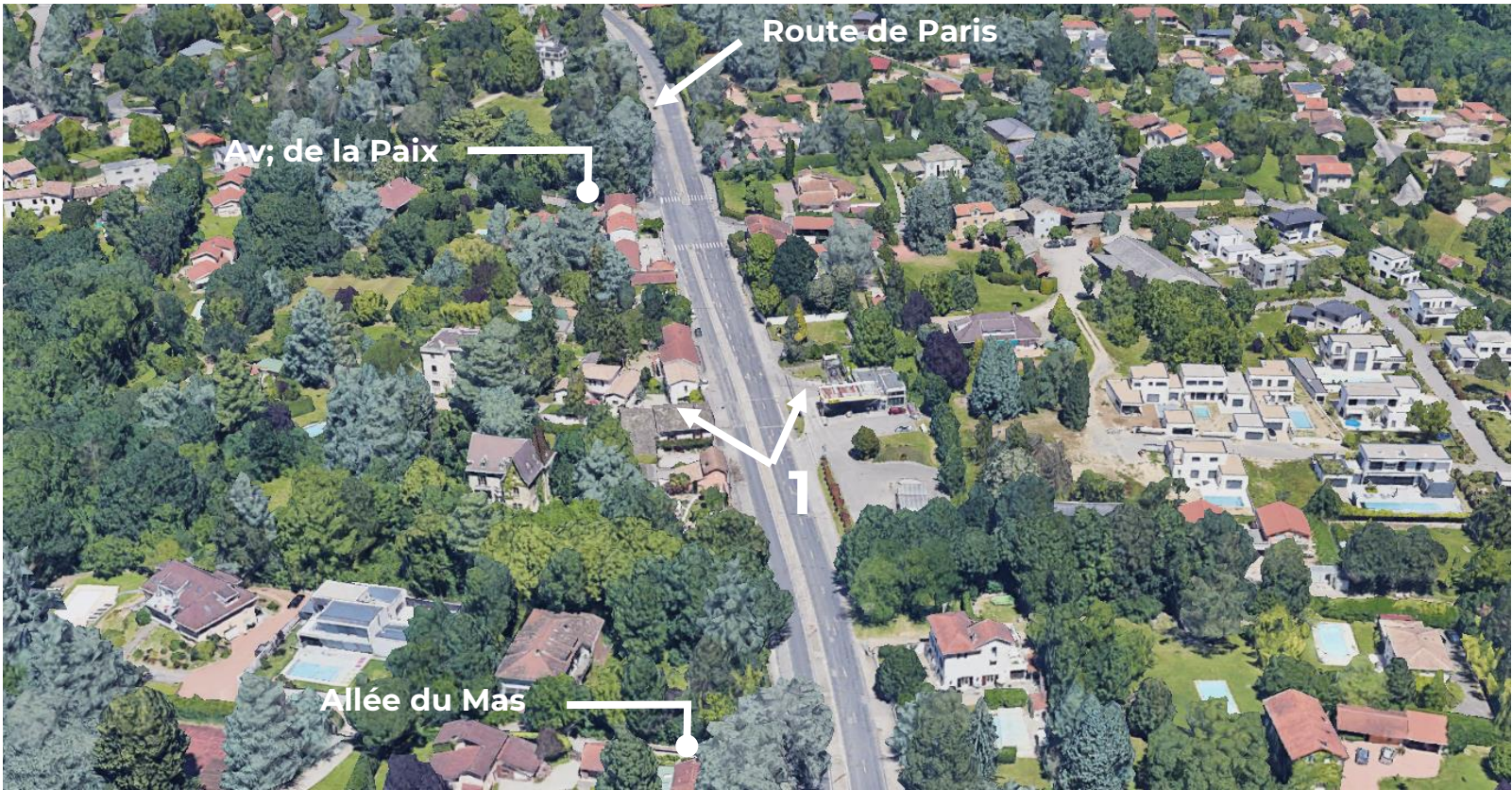
Le matin aux alentours de 10h



L'après-midi vers 16h

2.5 Composition paysagère

Secteur plus faiblement arboré sur Charbonnières-les-Bains



L'arboretum urbain



Cèdre



Epicéa



Pin



Séquoia



Marronnier d'Inde



Tilleul argenté



Platane



Gleditsia



Chêne

La perception de la végétation des espaces privés depuis l'espace public participe à l'ambiance paysagère remarquable le long de la route de Paris.

Cet arboretum urbain lié à la végétation des parcs des grandes propriétés et demeures bourgeoises, se caractérise par la prédominance des conifères et en particulier des cèdres.

Ils participent à l'identité paysagère par leur silhouette caractéristique et offrent une présence végétale tout au long de l'année.

3. ENJEUX ET PROJET D'AMÉNAGEMENT

3.1 Enjeux urbains, paysagers et déplacements

Enjeux du projet :

- Affirmer le caractère urbain de la voie (passer de la route à l'avenue)
- Valoriser le patrimoine architectural et paysager existant : arbres remarquables, grilles de parc, murs traditionnels...
- Proposer un aménagement complémentaire au paysage privé
- Sécuriser les déplacements actifs et favoriser l'apaisement de l'axe et une réduction des vitesses
- Améliorer les cheminements piétons
- Intégrer le réseau express vélos à la requalification de l'avenue
- Préserver l'accessibilité des transports en commun
- Renforcer la centralité en cours de développement
- Composer avec le classement RGC et ITE de la RD 307
- Gérer le nivellement, les dévers et les seuils
- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales et leur déconnexion des réseaux unitaires

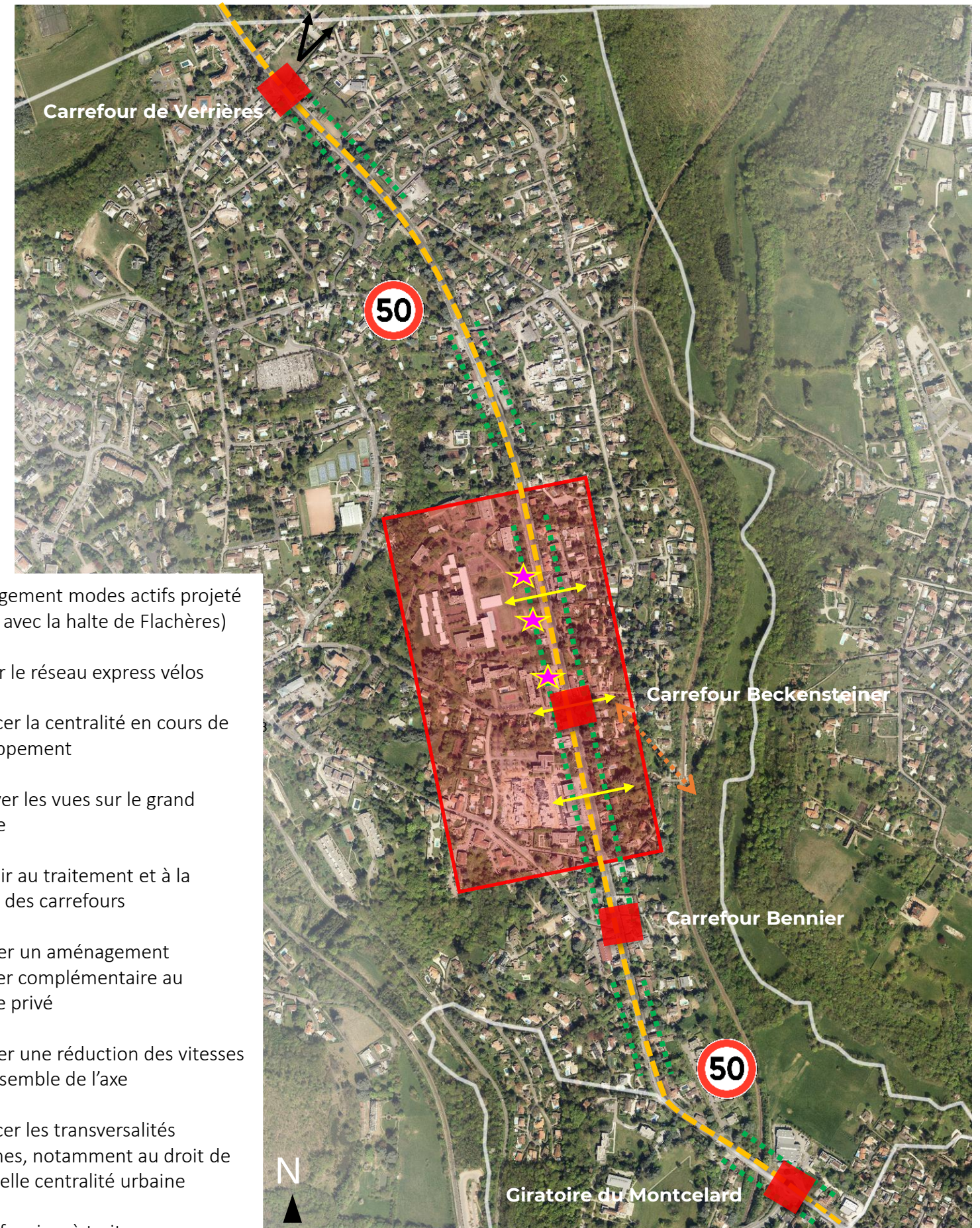
Leviers identifiés :

- Sur le partage de l'espace par les différents modes
- Sur la largeur de la chaussée
- Sur les stationnements
- Sur le traitement et la gestion de certains carrefours (notamment giratoire de Montcelard, carrefours Verrières, Beckensteiner et Benoît Bennier)
- Sur le type de mobilier urbain et d'éclairage (actuellement routier)
- Sur les revêtements de trottoirs et pistes cyclables

Actions à conduire sur les réseaux aériens :

- Enfouissement des réseaux aériens par les communes de Charbonnières-les-bains et Tassin la Demi-lune, en partenariat avec le SIGERLy

-  Aménagement modes actifs projeté (liaison avec la halte de Flachères)
-  Intégrer le réseau express vélos
-  Renforcer la centralité en cours de développement
-  Préserver les vues sur le grand paysage
-  Réfléchir au traitement et à la gestion des carrefours
-  Proposer un aménagement paysager complémentaire au paysage privé
-  Favoriser une réduction des vitesses sur l'ensemble de l'axe
-  Renforcer les transversalités piétonnes, notamment au droit de la nouvelle centralité urbaine
-  Enjeux fonciers à traiter

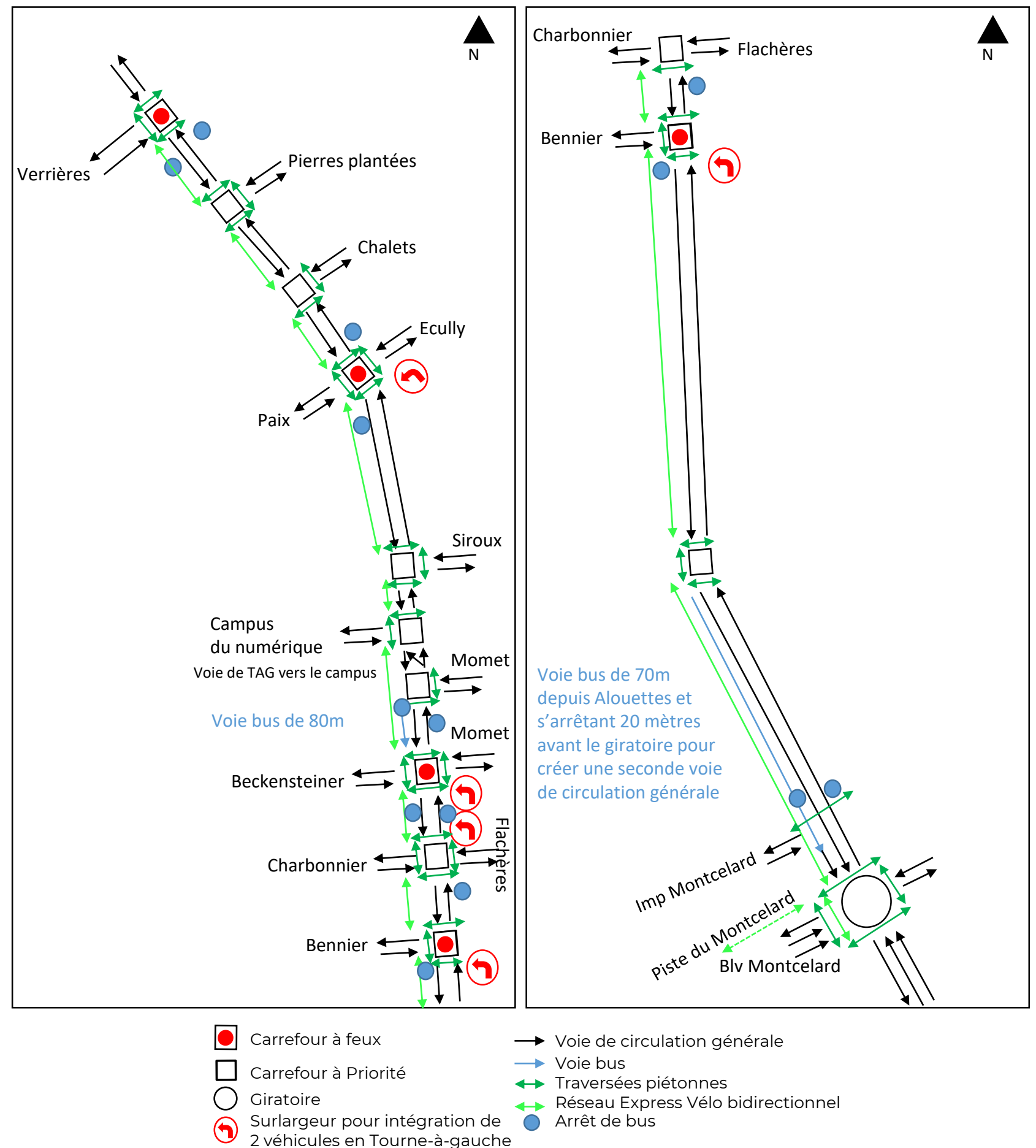


3.2 Orientations d'aménagement

Aux regards des enjeux précédemment développés les orientations d'aménagement s'inscrivent dans une réponse équilibrée pour l'affectation des emprises de la route de Paris :

- **En rééquilibrant fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :**
 - Intégrer les modes actifs cyclistes (réseau express vélo) et piétons (marchabilité de l'espace public) ;
 - Végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains) ;
 - Maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en communs.
- **Tout en maintenant une capacité d'écoulement du trafic raisonnable :**
 - Maintenir des capacités d'écoulement aux abords immédiats du giratoire Montcelard, pour limiter l'augmentation des congestions et limiter les longueurs de couloirs bus dont l'implantation se fait au détriment des plantations et donc du confort des piétons et cyclistes;
 - Maintenir la voie de tourne à gauche pour l'accès au campus du numérique, et supprimer les autres voies de tourne à gauche tout en intégrant des surlargeurs sur les cinq carrefours qui le justifient ;
 - Supprimer la deuxième voie de circulation générale dans le sens Lyon > La Tour de Salvagny.

Le tout sur un axe classé en route à grande circulation (RGC) intégrant un itinéraire de transport exceptionnels (ITE), impliquant un droit de regard du préfet au nom de l'État.



3.3 Projet d'aménagement

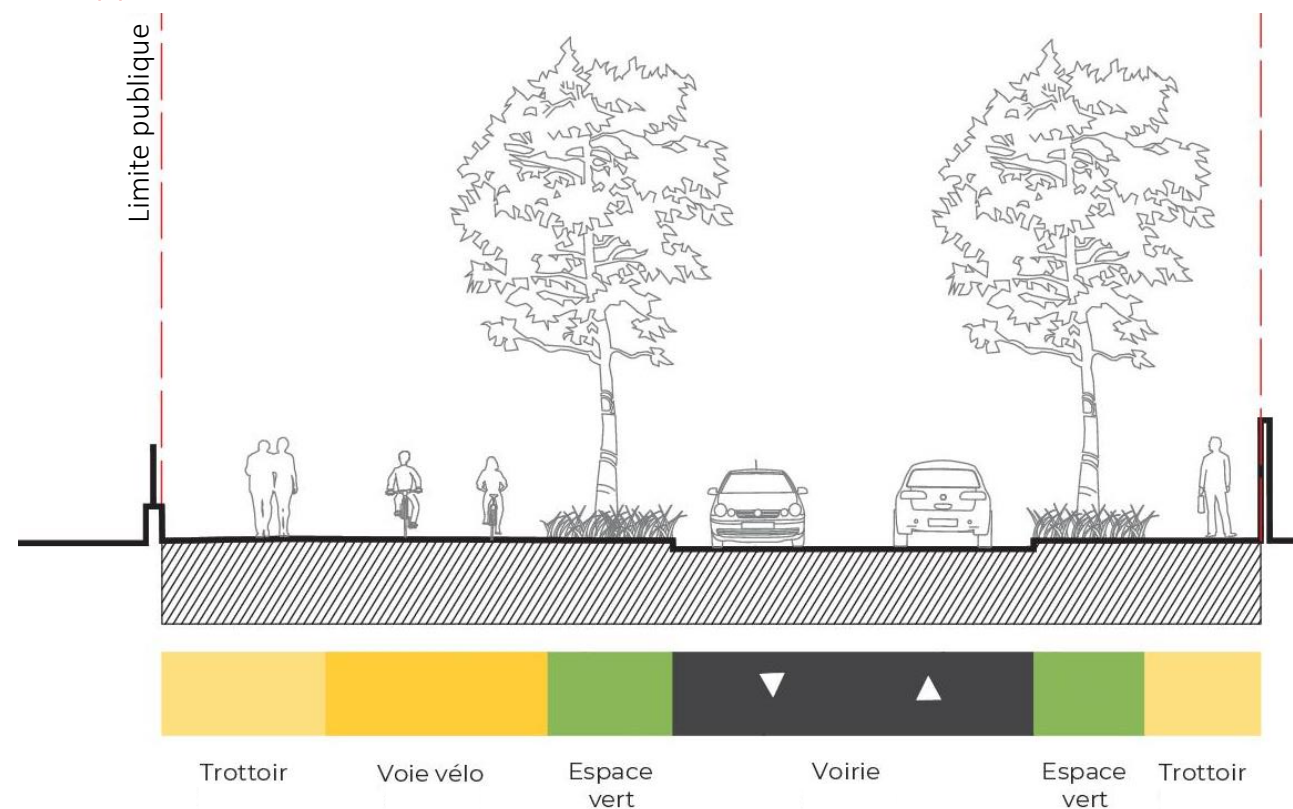
Principales évolutions par rapport à l'existant

- Insertion d'un aménagement cyclable en bidirectionnel à l'Ouest
- Insertion de bandes plantées dès que les emprises le permettent
- Insertion d'une voie bus dans les secteurs le nécessitant (campus du Numérique dans le sens N>S et en amont du giratoire de Montcelard dans le sens N>S)
- Suppression du stationnement

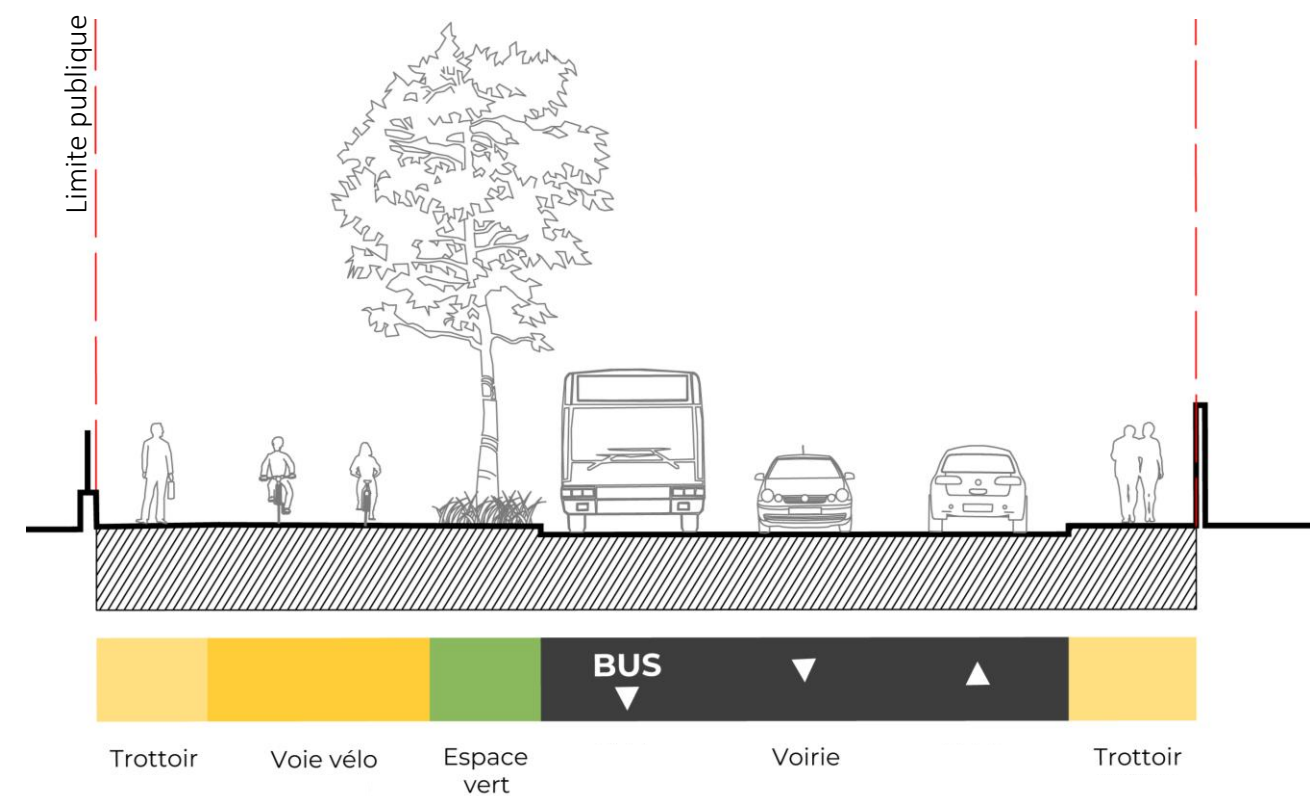
Principes d'organisation spatiale

- **Piétons et cyclistes :**
 - Réseau express vélo (REV) : 4m le long d'une bande plantée, et 4,30m le long d'une voirie y compris le séparateur ;
 - Trottoir : mini. 2m le long d'une bande plantée ou du REV et 2,25m le long d'une voirie ;
- **Voirie :**
 - Largeur courante entre 3m et 3,25m, nécessité au titre de la RGC de disposer d'une chaussée d'une largeur d'au minimum 6m en section droite ;
 - Pas de restitution de stationnement ;
- **Bandes plantées :**
 - Largeur courante entre 2m et 2,5m et réduction si besoin à 1,5m ;
 - Supprimée au droit des seuils bas (cf. page suivante) pour permettre la gestion de ceux-ci et l'aménagement d'un trottoir accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- **Dans les zones contraintes en termes d'espaces :**
 - Priorité donnée aux piétons avec maintien de trottoirs de mini. 2m de largeur ;
 - Ajustement des espaces plantés et du REV : réduction puis suppression d'une ou des deux bandes plantées, puis si besoin réduction du gabarit du REV.

Profils types



EN SECTION COURANTE SANS VOIE BUS



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

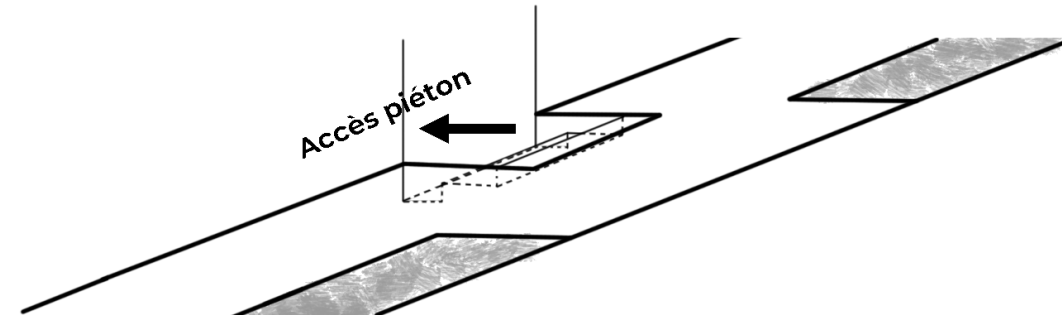
3.3 Projet d'aménagement

Gestion des seuils bas

Présentation des cas type de seuils bas

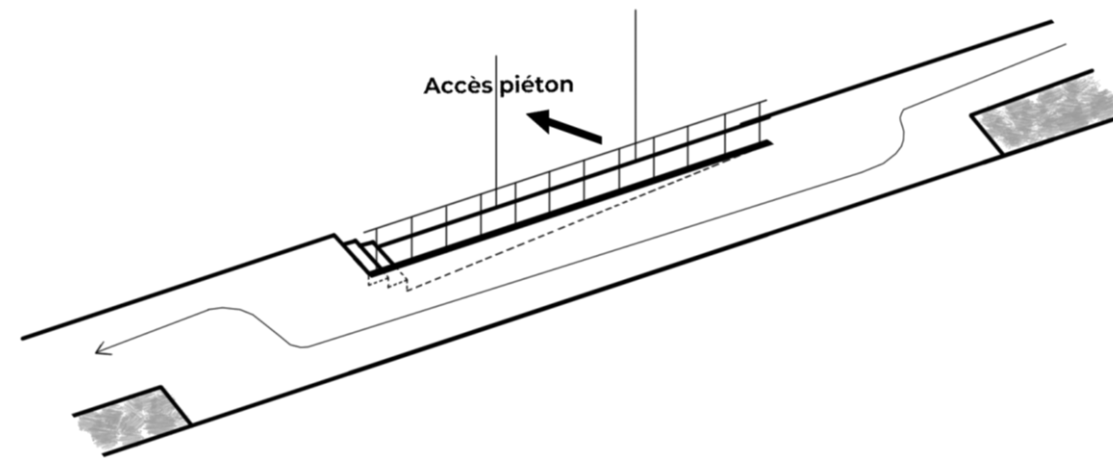
Cas 1

- **Configuration actuelle** : accès piéton avec marches, non accessible aux personnes à mobilités réduites (PMR)
- **Configuration projet** : maintien des marches avec un trottoir PMR qui les contourne



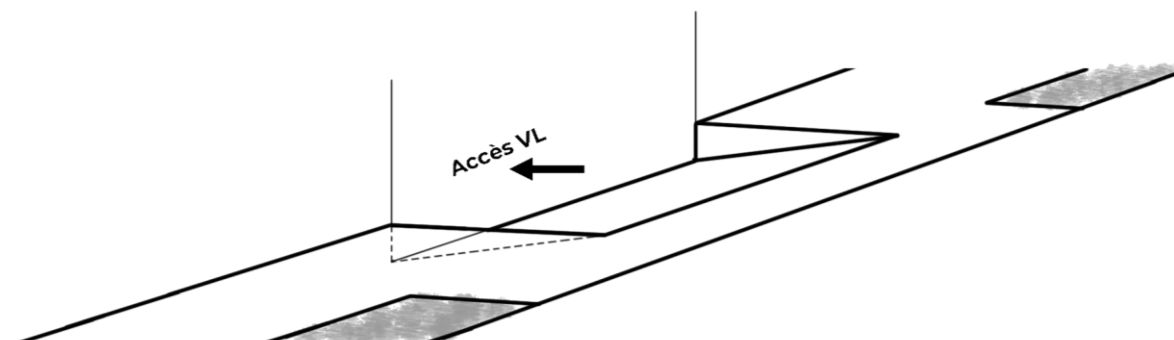
Cas 2

- **Configuration actuelle** : accès piéton avec rampe perpendiculaire ou parallèle à la voirie (PMR ou non)
- **Configuration projet** : maintien de l'accès avec rampe (mise au norme autant que possible) avec un trottoir PMR qui la contourne



Cas 3

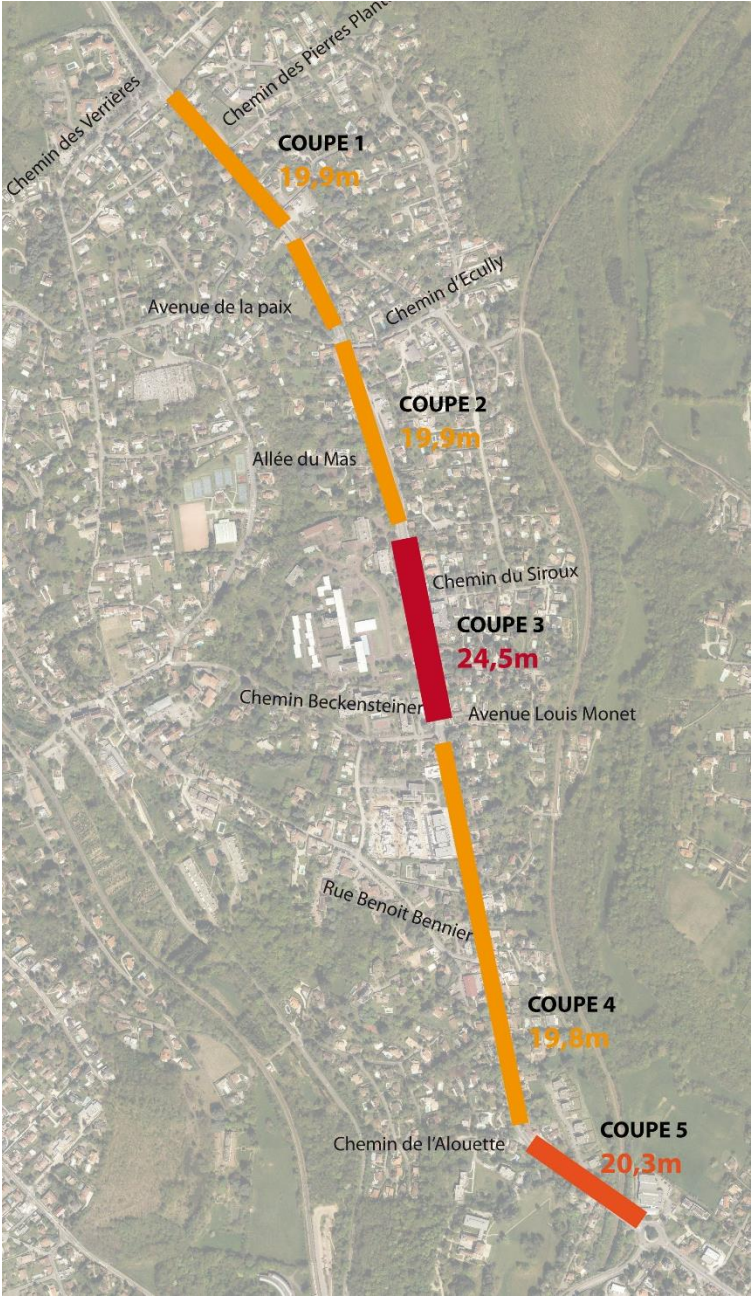
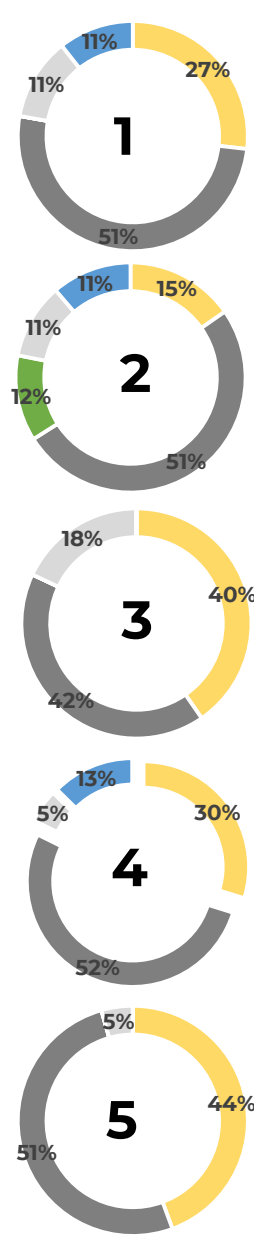
- **Configuration actuelle** : accès VL avec rampe (non PMR) qui entraîne une rupture dans l'axe du trottoir
- **Configuration projet** : maintien de l'accès avec rampe avec un trottoir PMR qui la contourne



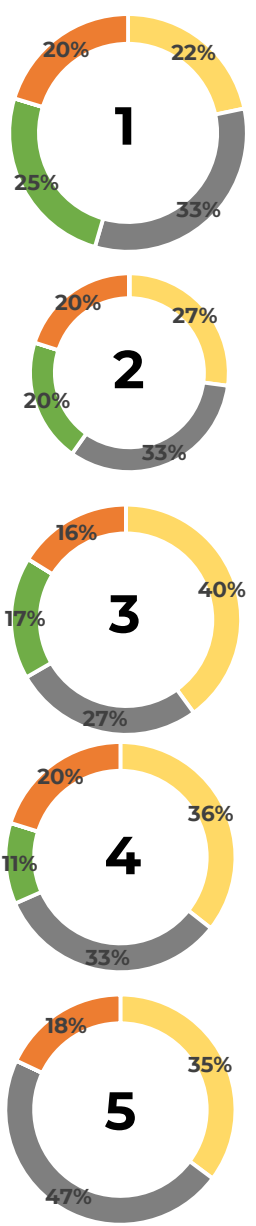
3.4 Rééquilibrage de l'espace public et potentiel de végétalisation

Répartition des usages

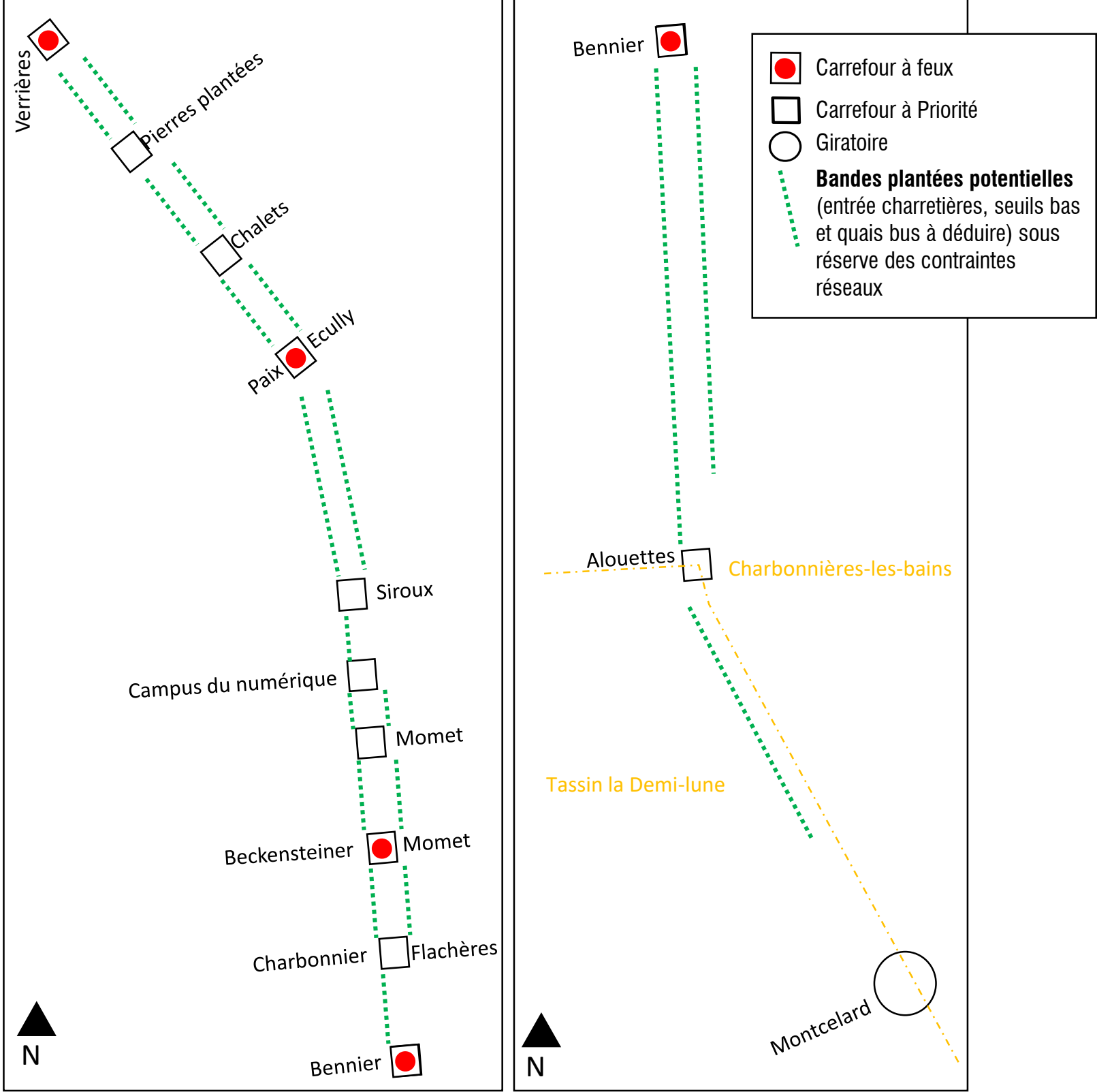
Actuelle



Projetée

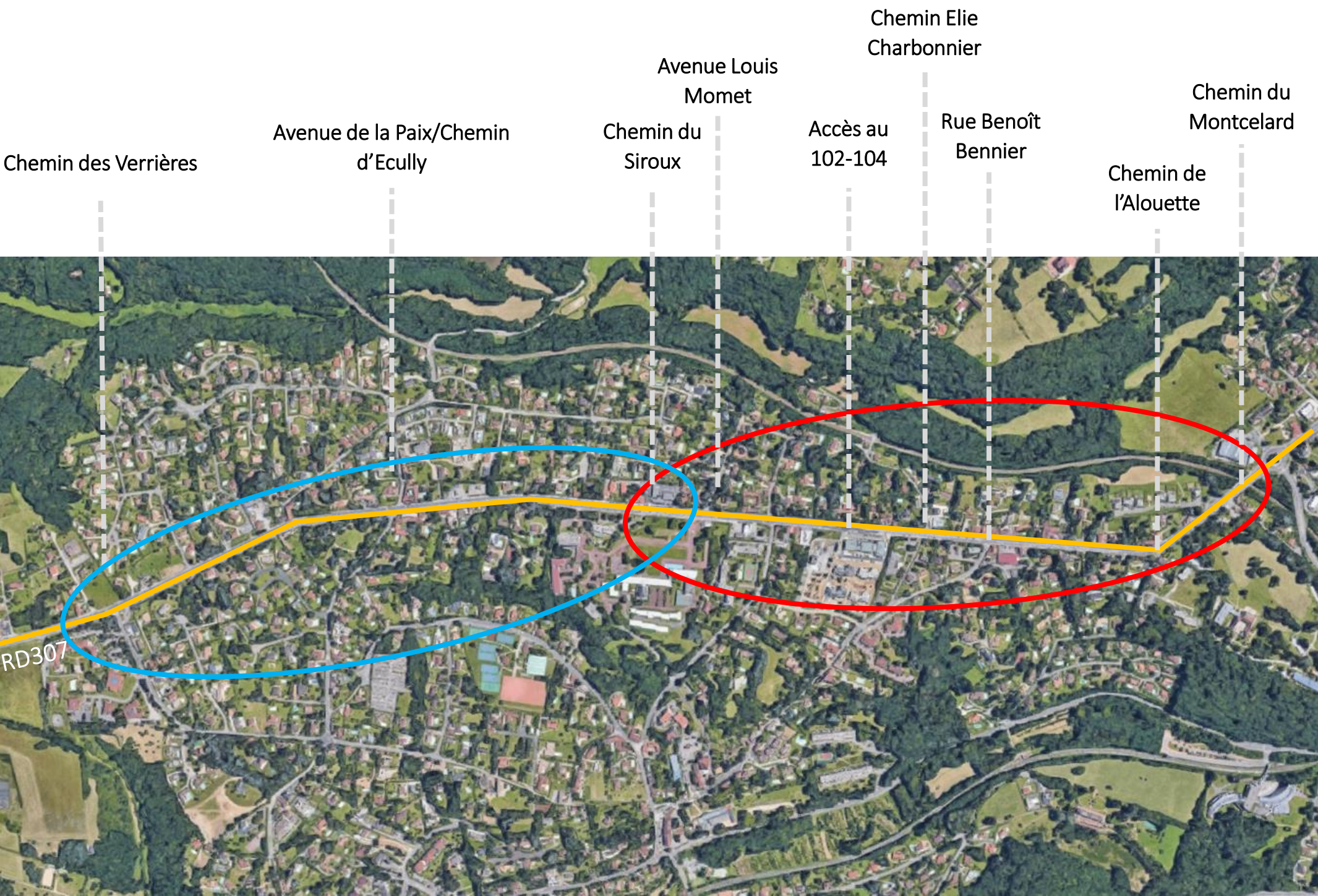


Potentiel de végétalisation



La composition paysagère de l'espace public va être améliorée et valorisée : implantation d'arbres lorsque l'espace disponible le permet dans une ambiance de ville-jardin. A long terme, la continuité paysagère sera complétée et perceptible sur l'ensemble du linéaire s'appuyant à la fois sur les nouvelles plantations publiques et celles privées existantes

4. PHASAGE DU PROJET



Séquence 2 :

- Court terme :** Les carrefours principaux seront adaptés au cours du mandat 2021-2026, ainsi que des aménagements légers permettant d'assurer la continuité des usages : itinéraires cyclables, circulations, accès riverains.
- Long terme :** Le réaménagement complet de façade à façade de la route de Paris pourra être poursuivi sur cette séquence au cours d'un prochain mandat.

Séquence 1 :

Réaménagements complets de façade à façade qui seront réalisés dans le cadre du mandat 2021-2026.

Calendrier prévisionnel

- Concertation préalable réglementaire : septembre 2021
- Bilan de la concertation : fin 2021
- Choix du concepteur : mi-2022
- Études de conception des espaces publics : 2022/2023
- Travaux du mandat 2021-2026 = séquence 1 + séquence 2 court terme (fonctionnalité cycles REV) :
 - Réseaux : mi-2022 / 2024
 - Voirie : 2024 / 2026
- Travaux long terme séquence 2 : à définir