



# Info projet

## RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE PARIS (RD 307)

2023 > 2026

Vos commerces  
restent  
accessibles

MÉTROPOLE

GRAND LYON





## Info projet

# ROUTE DE PARIS, DEMAIN UNE VOIE À PARTAGER

La route de paris (RD 307), fait l'objet d'un important projet de réaménagement de l'entrée nord de Charbonnières-les-bains jusqu'au giratoire du Montcelard situé sur la commune de Tassin-la-Demi-Lune. Aujourd'hui encore très routière, demain, elle bénéficiera d'aménagements repensés pour la sécurité et le bien-être de tous les usagers et usagères.

12 à 15 000 véhicules jours, cette voie très connue à l'ouest de l'agglomération lyonnaise méritait que l'on s'y attarde.

**Objectif du réaménagement?** Rendre cet axe plus sûr, plus apaisé, plus végétalisé et plus ouvert aux mobilités actives sur les 2,5 km qui font le projet. Les travaux vont permettre le passage de la Voie Lyonnaise n°8 pour que les vélos circulent en sécurité sur la route de Paris et intégreront des couloirs de bus.

La phase de concertation réalisée à l'été 2021 a permis à la Métropole de Lyon, en lien avec avec la commune de Charbonnières-les-Bains de proposer une opération qui changera à terme profondément le paysage de l'ancienne Nationale 7.

### COÛTS DE L'OPÉRATION

#### **2021/2026:**

+ de 20 millions d'euros pour la 1<sup>re</sup> tranche du réaménagement

#### **2022/2026: autour de 21 M€**

##### **Métropole de Lyon**

Réaménagement: 18 M€

Eau potable: 3,50 M€

Assainissement: 4 M€

Eaux pluviales: 0,6 M€

##### **Charbonnière-les-Bains**

Plantations basses + enfouissement des réseaux + éclairage: + de 2 M€

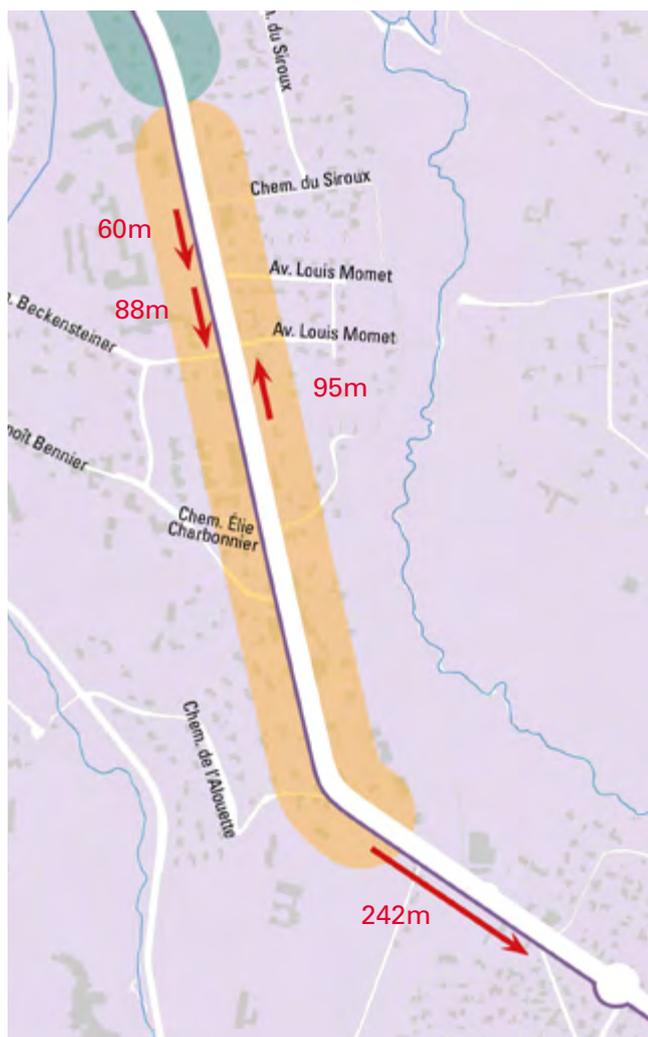


La route de Paris, hier



La route de Paris, aujourd'hui

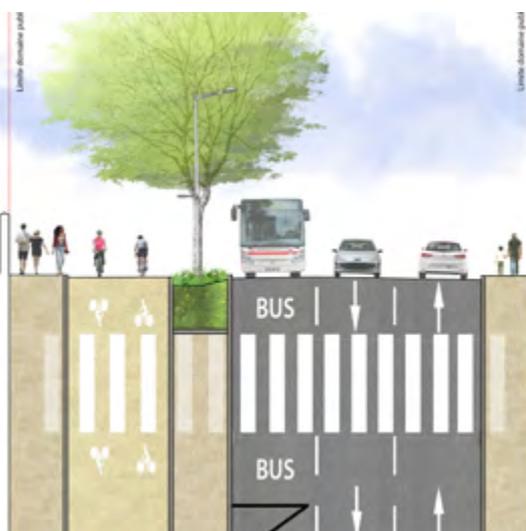
# CIRCULATION FACILITÉE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN



Les couloirs de bus

Un meilleur partage de la Route de Paris passe par une accessibilité en bus plus efficiente.

**280 m de couloirs** étaient prévus lors de la concertation et ce chiffre a été **quasiment doublé** au regard des attentes du public. Ces couloirs ont été placés en fonction des études de circulation (zones de bouchons) de manière à faciliter le passage des bus, l'idée étant d'inciter à les emprunter. Ils devraient être complétés par la suite sur la route de



Paris jusqu'au carrefour avec le boulevard du Valvert dans le cadre de la Voie Lyonnaise 8 nord.

Le nombre d'arrêts reste le même: 6 de chaque côtés.

L'allongement des quais de bus, représente un aménagement important et nécessaire. En effet, à terme la ligne TCL 86 sera dotée de bus articulés dont la longueur nécessite l'allongement du quai.



## LA PART BELLE AUX MOBILITÉS ACTIVES !

L'ambition du projet est de rééquilibrer les espaces et de faire une place à tous les usagers et usagères. À la fois pour répondre aux besoins des nouvelles mobilités et également pour répondre aux enjeux climatiques, en ajoutant plus de végétation avec arbres et massifs plantés.

### Quels objectifs et comment y parvenir ?

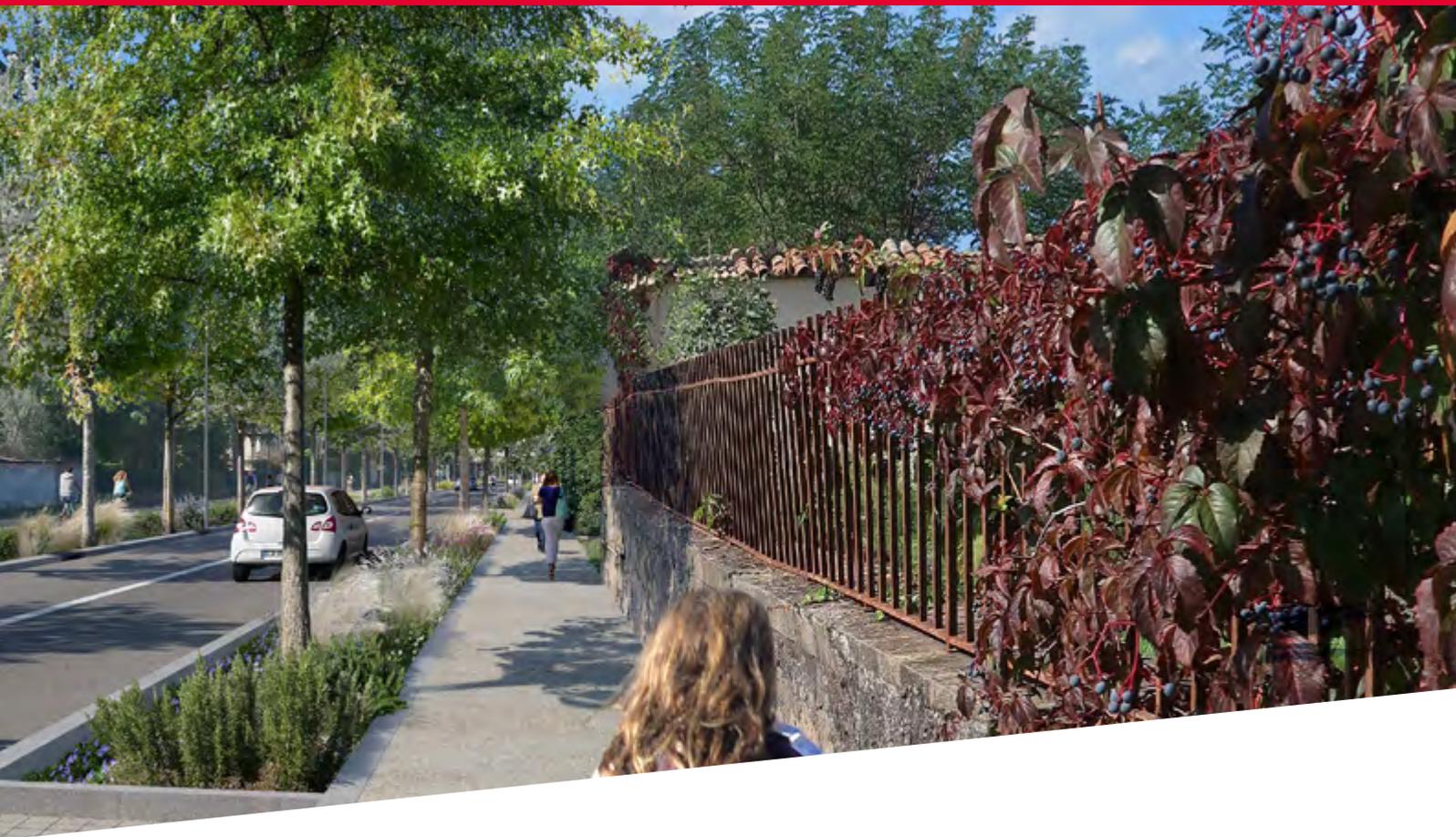
#### Comment passer d'une route à une avenue ?

Les contraintes sont fortes et multiples. La route de Paris très circulée accueille des transports exceptionnels. Le réaménagement nécessite de nombreux ajustements et auront pour effet de :

- > **réduire** la vitesse pour apporter plus de sécurité dans tous les déplacements,
- > **valoriser** le patrimoine architectural et végétal : il y a sur le site des arbres « remarquables » et des grilles de parcs

privés, des murs traditionnels qu'il faut protéger. Les aménagements définitifs viendront compléter le paysage privé existant,

- > **renforcer** l'accessibilité du pôle commercial, (doté de halles, d'une boulangerie, librairie, opticien, pharmacie...),
- > **dissimuler** les réseaux aériens et renouveler l'éclairage public en partenariat avec la mairie de Charbonnières-les-Bains : à la clé, plus d'esthétisme et de sécurité,



- > **supprimer** une partie du stationnement libèrera de l'espace pour des modes de déplacements alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports en commun), des plantations, et la gestion des eaux de pluie. 50 places seront restituées à terme sur la partie est de la route,
- > **séquencer** la circulation : 2 carrefours à feux sont ajoutés. Suite à la concertation 5 voies de tourne à gauche sont intégrées à l'aménagement contre une seule initialement,
- > **mieux gérer** les eaux de pluie : grâce à l'installation de noues et espaces plantés.

### Les aménagements cyclables

Une partie de la Voie Lyonnaise 8 nord longera la route de Paris. Le réaménagement des espaces favorisera le passage de cette ligne dédiée aux déplacements à vélo. (+ de détails P7).

- > la voie cyclable double sens sera installée sur la partie ouest de la voirie large de 3 à 4 m selon l'endroit,
- > la bande fonctionnelle (noues, arceaux vélos, arrêts de bus, bordures etc...) viendra différencier la piste de la chaussée.

### Les espaces piétons

Actuellement, les espaces dédiés aux piétons sont dégradés. Ils sont non accessibles aux personnes à mobilité réduite, peu propices à la marche en raison des obstacles, marches, revêtements dégradés, et de leur largeur parfois très réduite. En effet certains accès riverains sont parfois en contrebas de la route (héritage d'une surélévation de la route au XXe siècle). L'idée principale du projet est d'éloigner les piétons de la circulation automobile.

- > demain, + de traversées piétonnes,
- > des trottoirs larges d'au moins 2 m des deux côtés de la route,
- > le mobilier urbain (feux tricolores, candélabres, silos à verre ou à compost,..) sera installé sur une bande dédiée pour dégager le plus possible les trottoirs,
- > une déambulation plus agréable, et totalement accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce aux nivellements harmonisés de la chaussée et aux plantations.



## ZOOM SUR LA VOIE LYONNAISE N°8

### Les voies lyonnaises qu'est-ce que c'est ?

Les Voies Lyonnaises offrent à tous les habitantes et habitants de la Métropole de Lyon un réseau qui répond à leurs attentes : des déplacements fluides, sécurisés et sans coupure. Complémentaires du réseau cyclable de transport en commun de l'agglomération, les 12 lignes cyclables relieront les communes de la périphérie au cœur de Lyon, mais aussi les villes de la première couronne entre elles.

### Voie Lyonnaise n° 8: passage remarqué sur la Route de Paris.

Longue de **28 km**, cette Voie Lyonnaise permettra dans sa globalité de relier Bron à la Tour-de-Salvagny.

La partie nord de cette piste circulera sur la **rive ouest de la route de Paris**. Elle permettra de relier La Tour-de-Salvagny à Tassin-la-Demi-Lune.

**Avantage majeur :** le campus numérique de Charbonnière-les-Bains sera desservi par la voie cyclable, un atout !



# UN GRAND PROJET RÉALISÉ EN 2 PARTIES

Les travaux vont se réaliser en deux grandes étapes, l'objectif est de maintenir la circulation durant le chantier.



## UN PROJET EN DEUX PARTIES

**2021 > 2026 :**

aménagements légers (itinéraires cyclables, accès riverains)

**Après 2027 :**

travaux de réseaux et réaménagement complet

**2021 > 2026 :**

travaux concessionnaires

**Aout 2022 > décembre 2024 :**

renouvellement réseaux et enfouissement réseaux

**Été 2024 > 1er trimestre 2026 :**

réaménagement + plantations

Voie Lyonnaise n°8

## CALENDRIER DES TRAVAUX DES ESPACES PUBLICS



**2024 > 2e trimestre 2025**  
du rond-point Charles Nithard à la rue Bennier



**Fin 2024 > 3e trimestre 2025**  
de la rue Bennier au chemin Beckensteiner



**2e trimestre 2025 > début 2026**  
aménagements légers pour la continuité de la piste cyclable



**2024 > 2e trimestre 2025**  
aménagements pour la gestion du chantier



**2e trimestre 2025 > début 2026**  
du chemin Beckensteiner au n°54 route de Paris

# SUBLIMER LES AMBIANCES PAYSAGÈRES

Si l'axe routier n'est pas très végétalisé, les propriétés voisines possèdent une véritable identité paysagère qu'il est important de valoriser. L'enjeu du réaménagement est d'apporter un complément à la végétation, favorisant ainsi l'ombrage et la lutte contre la chaleur.

La route de Paris présente actuellement plusieurs ambiances végétales :

- > des arbres du 19<sup>e</sup> siècle protégés dans des parcs privés sont visibles sur les deux rives de la route. Il s'agit de conifères, de cèdres notamment,
- > des séquences offrent entre la route et le bâti, une végétation latérale discrète qui ne marque pas le paysage,
- > des parties de l'axe sont dépourvues d'arbres et massifs plantés.

## Encore plus d'arbres !

Le projet est l'occasion d'étoffer la palette végétale sur tout le périmètre du réaménagement en apportant de l'ombrage pour toutes et tous. En tout près de 150 arbres devraient être plantés.

**Différentes essences d'arbre ponctueront le paysage :**

- > lorsque l'espace existant est peu doté en végétation, des sujets qui atteindront 10 ou 20 m à l'âge adulte, seront plantés,

- > lorsque l'espace est libre d'obstacles, des arbres qui pourront atteindre 20 m de hauteur à l'âge adulte agrémenteront les bords de la route. Un panachage avec un feuillage persistant ou saisonnier viendra varier le paysage.

Dans un souci de préservation de l'environnement, la végétation plantée nécessitera peu d'entretien. Elle résistera aux périodes de sécheresse. Le feuillage des essences offrira des ombres graphiques au sol et des massifs plantés !

Les plantations que l'on appelle « basses » agrémenteront les bas-côtés et les abords de la piste cyclable. D'une hauteur de 50 cm maximum, elles seront peu gourmandes en eau. Les essences choisies comprennent notamment : thym, sauge arbustive ou officinale, cistes nains, géraniums. Pour les graminées : népétéa, pervenche et romarin apporteront de la couleur. Enfin des arbustes ornementaux embelliront les accès au pôle commercial.

