

# Aménagement de la Voie Lyonnaise n°6

## Entre le Pont de Lattre de Tassigny à Lyon 1<sup>er</sup> et le chemin de halage du canal de Miribel à Rillieux-la-Pape

### Concertation préalable

Réunion publique du  
27 novembre 2023

À Lyon 4<sup>e</sup>  
arrondissement



les Voies  
Lyonnaises



VILLES & PAYSAGES   
VL6 sur le chemin de Halage (gare de Crépieux-la-Pape)

MÉTROPOLE

GRAND LYON

## S'INFORMER ET S'EXPRIMER



- En réunions publiques échangez avec les élus et techniciens :
- Le 27 novembre 2023 à la maison des Associations Robert Luc dans le 4<sup>e</sup> arrondissement de Lyon
  - Le 28 novembre 2023 à l'Hôtel de Ville de Caluire-et-Cuire



- Sur papier consultez le dossier de concertation et complétez les registres :
- À l'Hôtel de Métropole
  - En mairies de Rillieux-la-Pape, de Caluire-et-Cuire et des 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements de Lyon



- En ligne :
- Consultez le dossier de concertation et déposez votre contribution sur la plateforme [JeParticipe.GrandLyon.com](https://jeparticipe.grandlyon.com)
  - Exprimez-vous à l'adresse [concertation.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com](mailto:concertation.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com)



Perspective de la Ligne 8 rue de l'Université



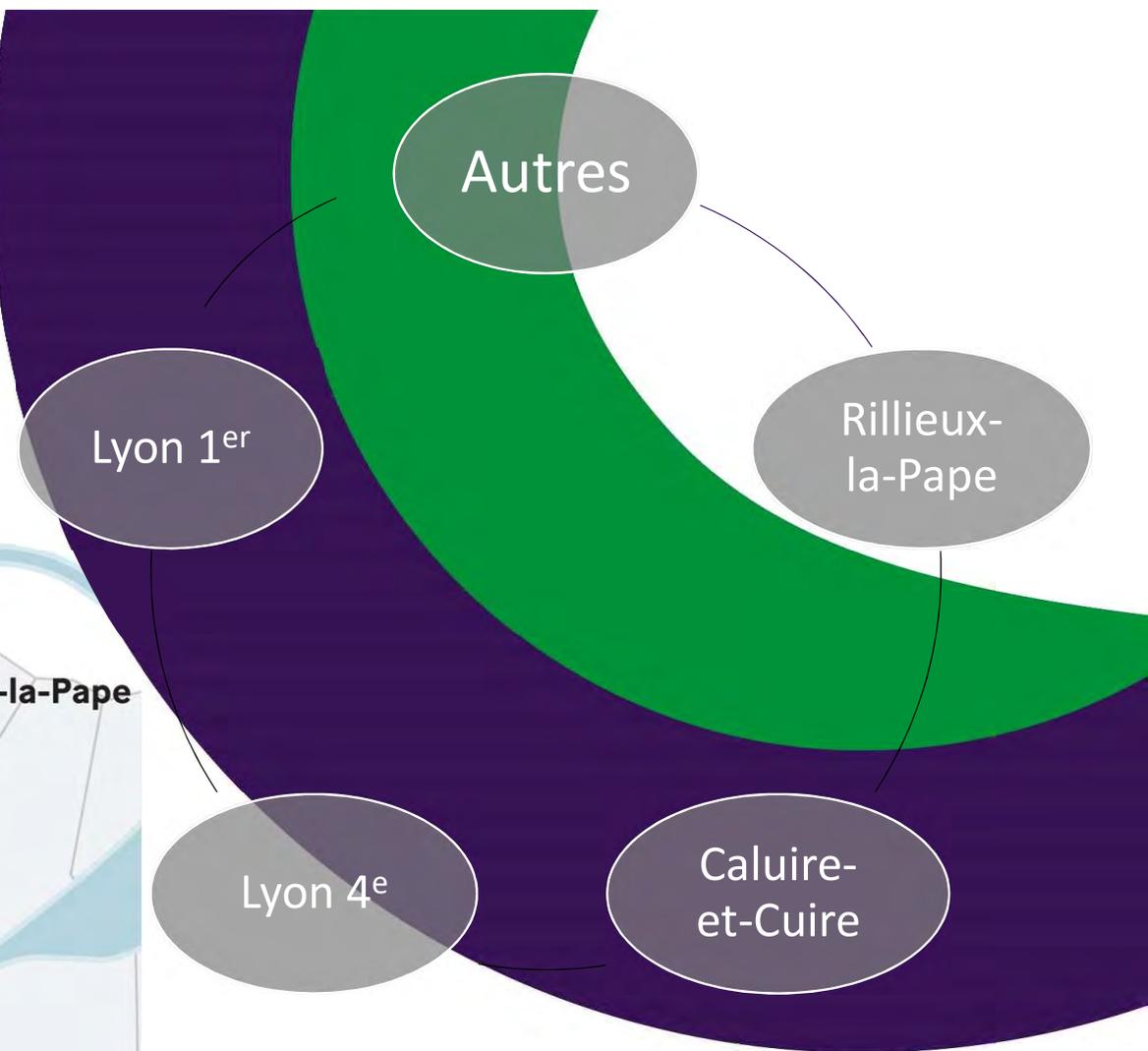
Perspective de la Ligne 8 rue de l'Université



Perspective de la ligne 8 sur l'Avenue Jean Mermoz

# FAISONS CONNAISSANCE

## D'où venez-vous ?



# LES INTERVENANTS

## Élus



**Fabien BAGNON**  
Vice-Président Voirie et  
Mobilités Actives de la  
Métropole de Lyon



**Valentin LUNGENSTRASS**  
Adjoint au maire de Lyon en charge  
des Mobilité, de la logistique  
urbaine et des espaces Publics



**Rémi ZINCK**  
Maire du 4<sup>e</sup>  
arrondissement de Lyon



**Yasmine BOUAGGA**  
Maire du 1<sup>er</sup>  
arrondissement de Lyon

## Technicien

**Jérémie GRISARD**  
Chef de projet Voies  
Lyonnaises  
Métropole de Lyon

# DÉROULÉ

- ▶ Introduction (15 min)
  - Mots d'accueil
  - Le réseau des Voies Lyonnaises
  - La ligne 8
- ▶ Propositions d'aménagement par secteur (20 min)
- ▶ Calendrier prévisionnel (5 min)
- ▶ Échanges (50 min)

# Mots d'accueil

# 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



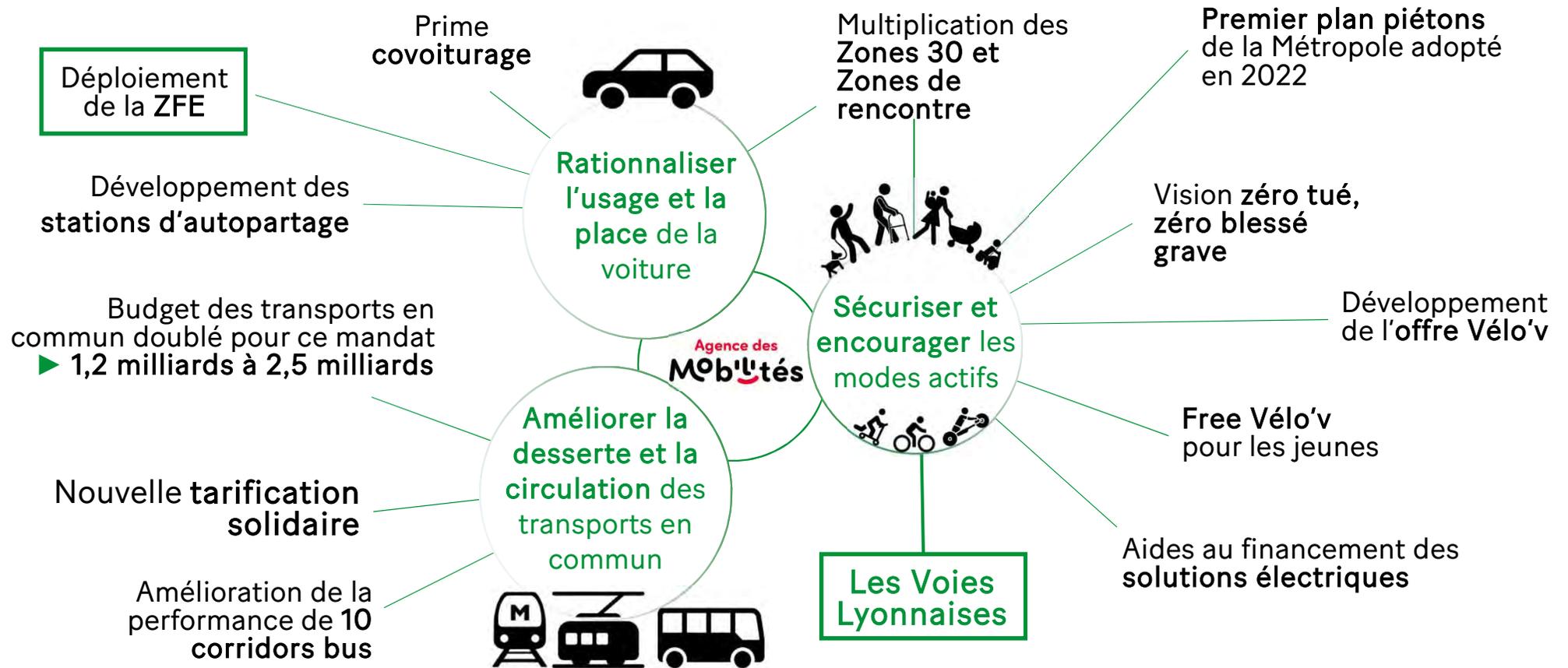
**7 personnes** à vélo



**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.**

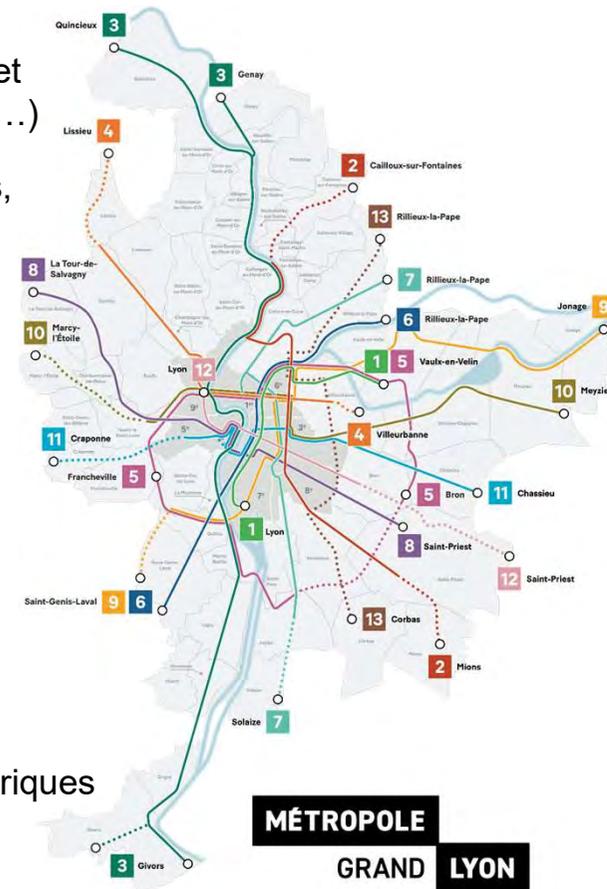
# UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT AU PROFIT DE TOUS

## 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

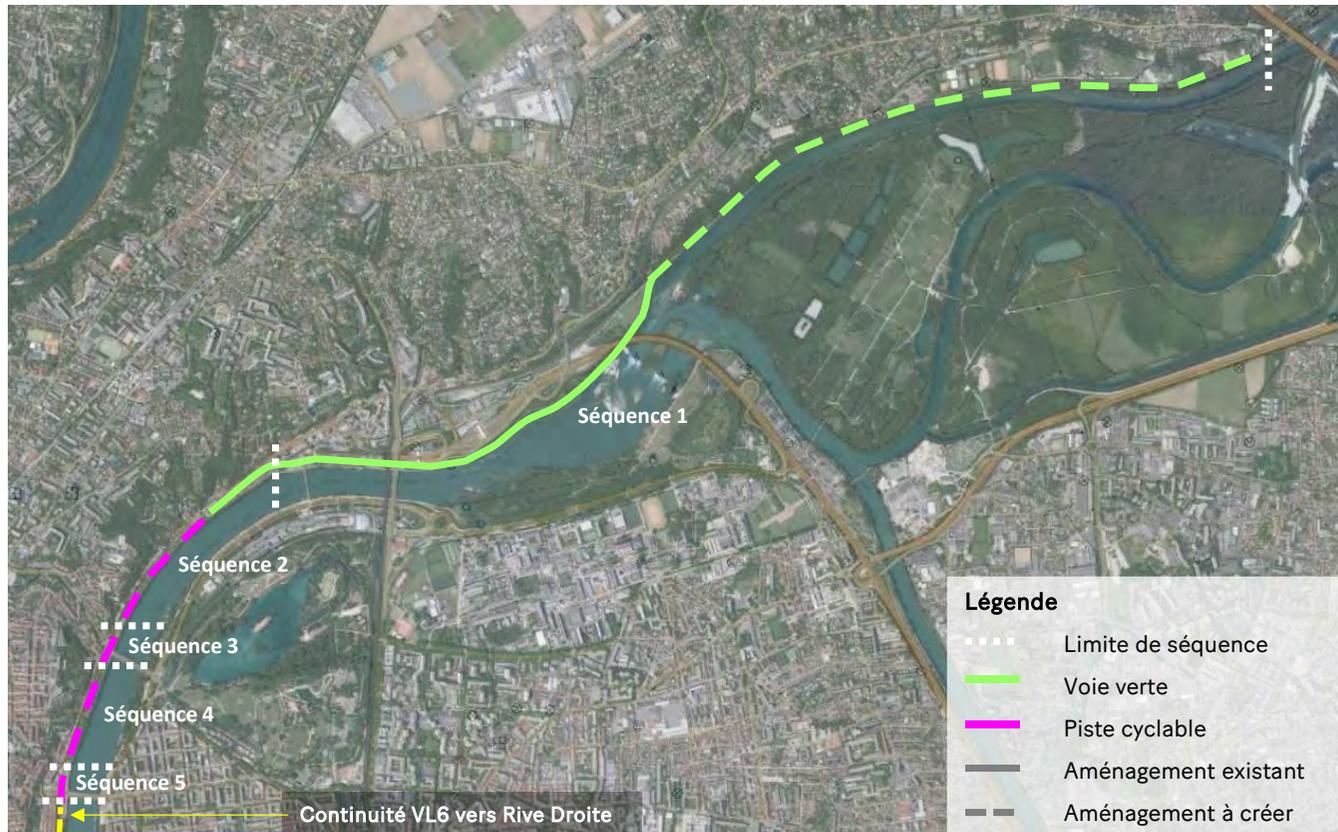


- 20 kilomètres
- 6 communes concernées
- Chemin de halage du canal de Miribel, parc de Saint-Clair, Quais de la Rive Droite du Rhône, Centre-ville d'Oullins et entrée de Saint-Genis-Laval
- Compléments et connexions d'aménagements existants qualitatifs et agréables pour les modes actifs
- Sécurisation des modes actifs sur des axes aujourd'hui très routiers en entrée du centre urbain de l'agglomération



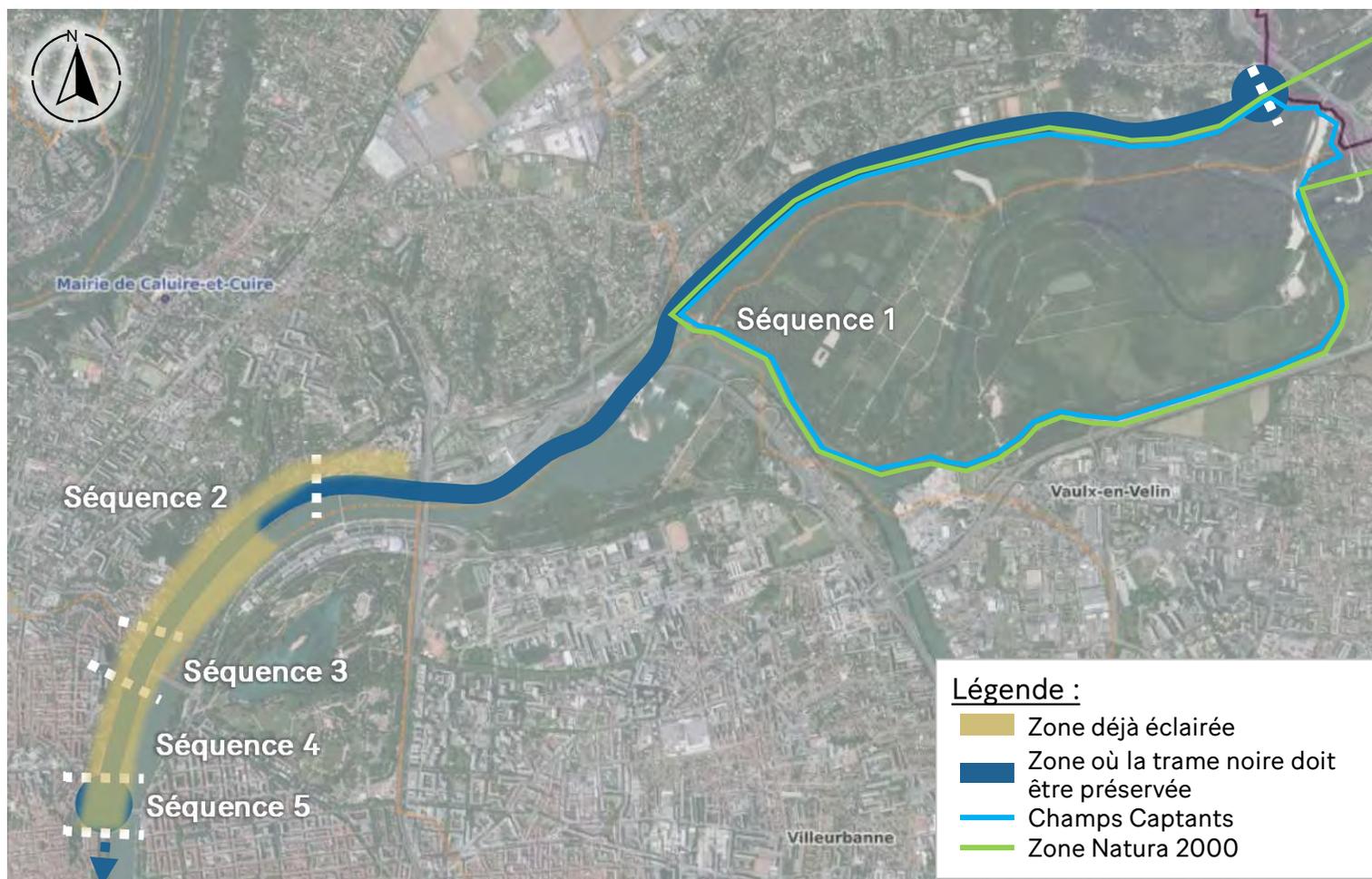
**MÉTROPOLE**  
**GRAND LYON**

# PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION



- **8 km** entre la limite communales de Rillieux-la-Pape et Neyron et l'entrée du tunnel de la Croix-Rousse
- **Séquence 1** : Chemin de halage et parc de Saint-Clair, à Rillieux et Caluire
- **Séquence 2** : le Cours Aristide Briand
- **Séquence 3** : le carrefour de la Montée de la Boucle
- **Séquence 4** : le cours d'Herbouville
- **Séquence 5** : la trémie sous les Voies d'accès au tunnel de Croix-Rousse

## FOCUS : L'environnement de la VL6 Nord



Un environnement à préserver :

- Le Grand Parc de Miribel Jonage – zone Natura 2000
- Les champs captants d'eau potable du Grand Lyon
- La Trame Noire

# Séquence 1

Trois tronçons distincts:

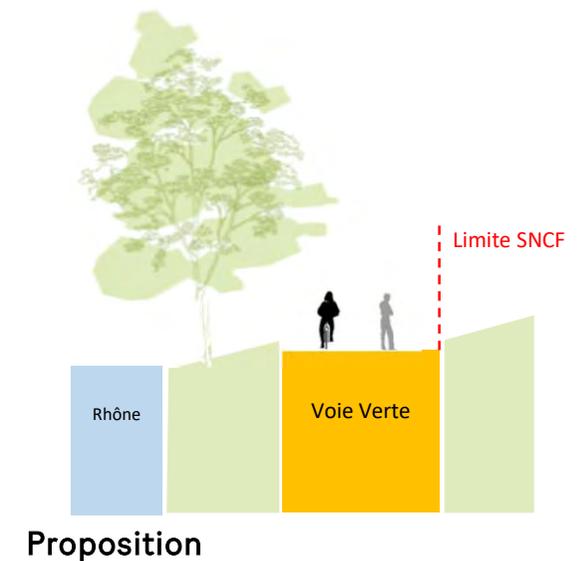
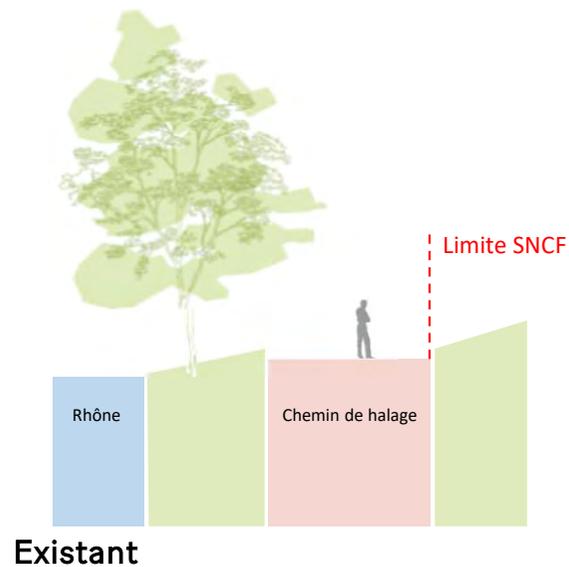
- A : Chemin de halage
- B : Voie Verte existante
- C : Traversée du parc de Saint-Clair



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



- Aménagement partagé : Voie Verte
- Ajout d'un revêtement roulant adapté pour les cycles et les piétons
- Respect strict de l'emprise existante (env. 3m)
- Clôture protectrice vis-à-vis de la voie ferrée
- Rénovation des deux passages sous voie ferrée existants
- Marquage adapté à l'absence d'éclairage





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

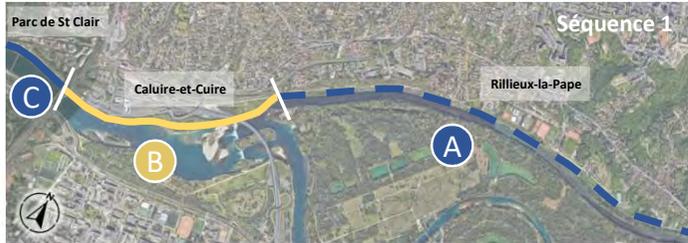


Perspective de la ligne 6 sur le chemin de halage

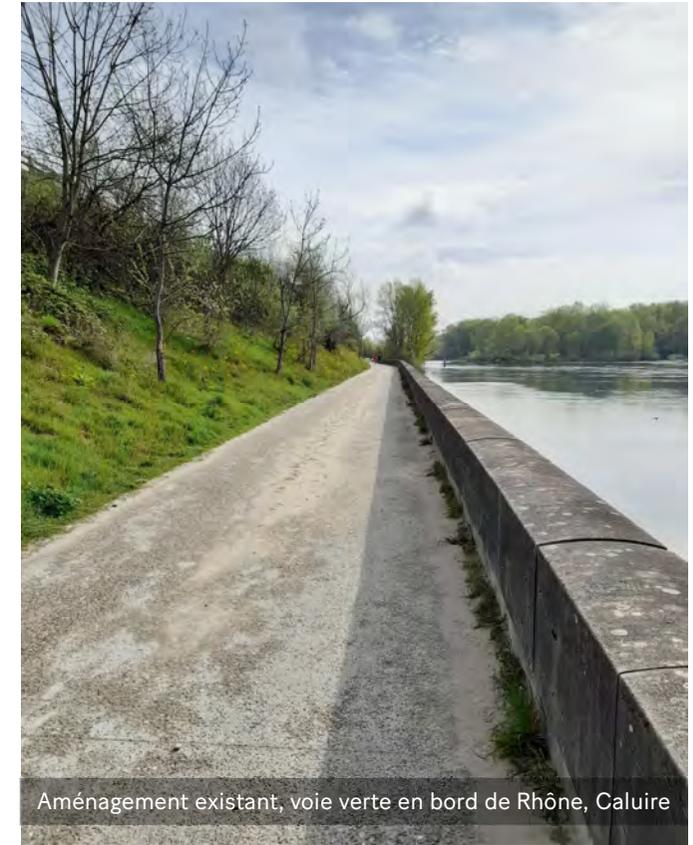
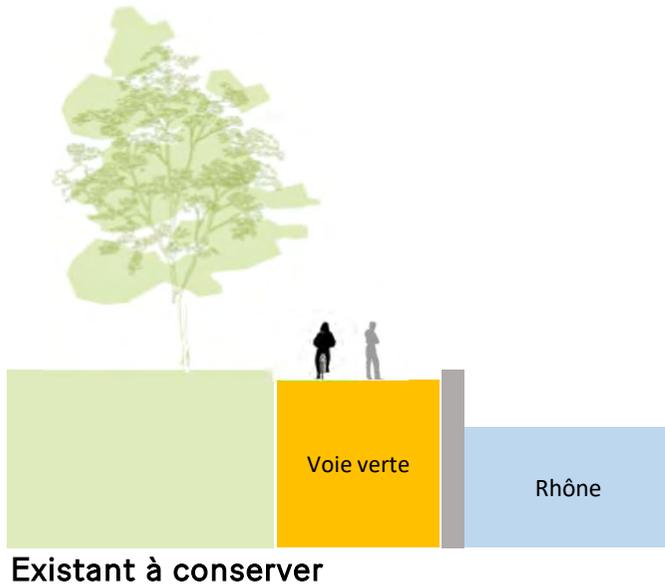
VILLES & PAYSAGES



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

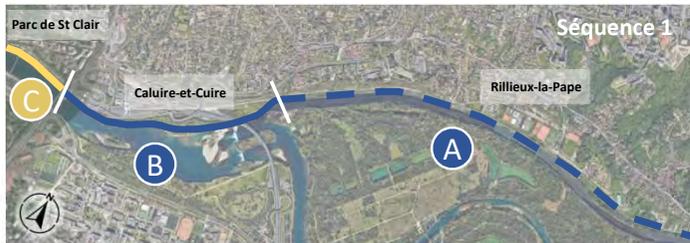


- Conservation de l'aménagement existant
- Ajout de la signalétique Voie Lyonnaise
- Marquage spécifique adapté à l'absence d'éclairage



Aménagement existant, voie verte en bord de Rhône, Caluire

## SÉQUENCE 1 – Tronçon C : Parc de Saint-Clair



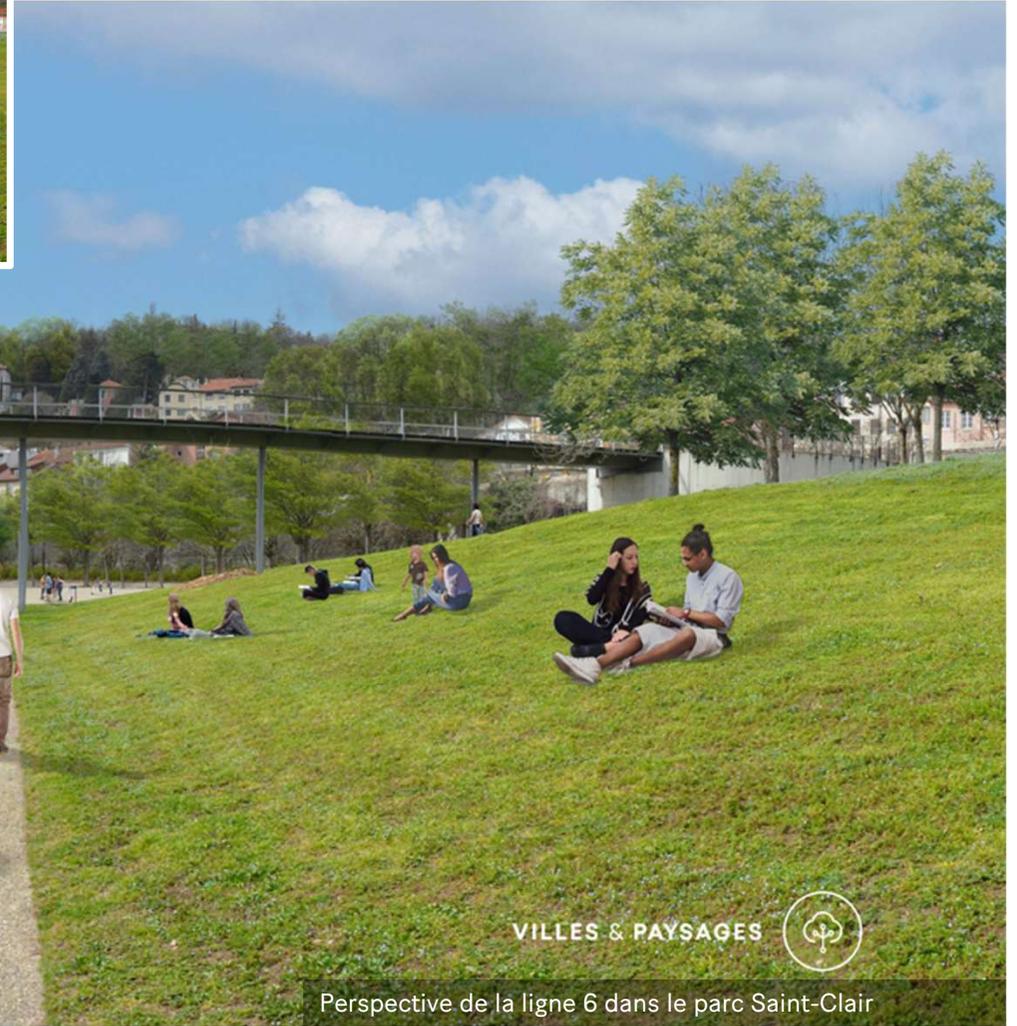
- Conservation de l'existant
- Préservation de la qualité paysagère du parc
- Ajout de la signalétique Voie Lyonnaise
- Conservation de l'éclairage existant



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



Aménagement existant, Parc de Saint-Clair



VILLES & PAYSAGES

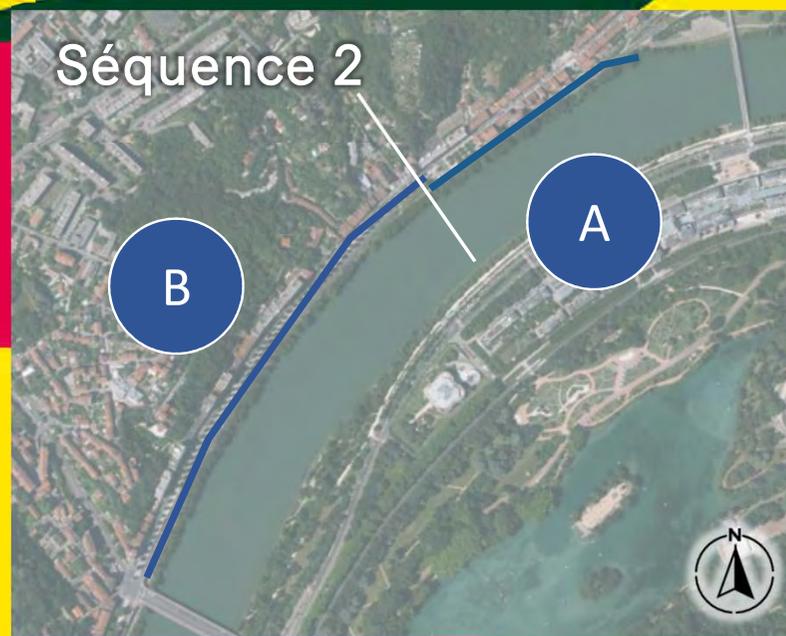


Perspective de la ligne 6 dans le parc Saint-Clair

# Séquence 2

Trois tronçons distincts:

- A : Connexion entre le parc de Saint-Clair et la Place Bellevue  
3 scénarios étudiés, 1 scénario proposé à la concertation
- B : Cours Aristide Briand ou Quai Bellevue  
4 scénarios étudiés, 3 scénarios proposé à la concertation

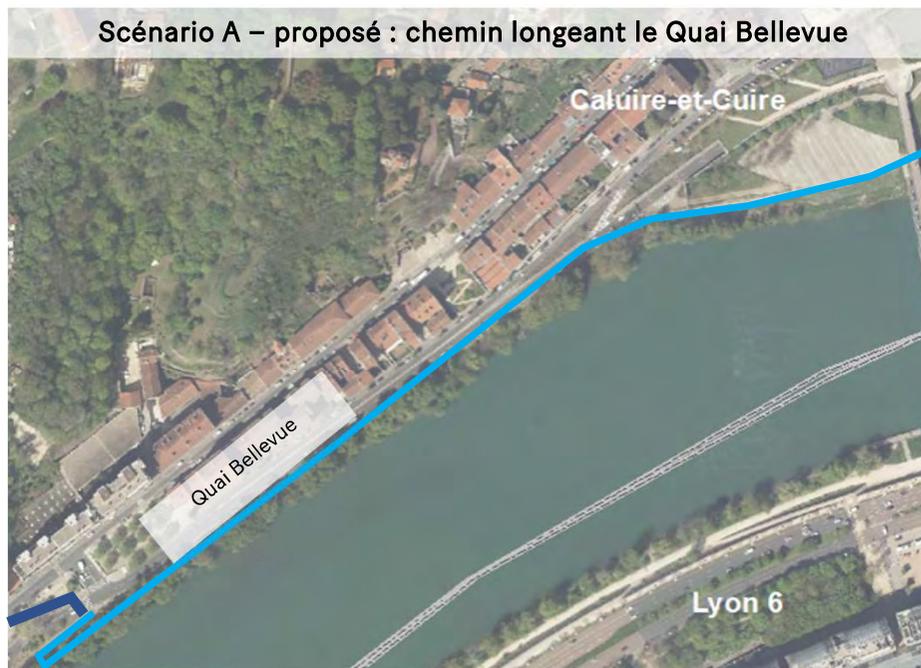


# SÉQUENCE 2 – Tronçon A : Connexion entre le parc de Saint-Clair et le quai Bellevue – Scénario proposé



- Conservation de l'aménagement existant en quai bas
- Marquage adapté à l'absence d'éclairage
- Ajout de la signalétique Voie Lyonnaise

**Nota :** deux autres scénarii étudiés, et écartés car nécessitant l'abattage de trop nombreux arbres



## 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, 3 et 4 : focus enquête auprès des clients des commerces

❖ Enquête dans l'espace public du 11/09 au 16/09  
 ❖ 304 questionnaires finalisés  
 Sur 553 personnes interrogées

## Profil type des répondants :

- Femme (53%)
- employée (41%)
- entre 18 et 40 ans (50%)
- résidant à Lyon (75%)
- dans le 4<sup>e</sup> arrdt. (60%)
- qui se déplaçait depuis son domicile (74%)
- dans le but unique de faire des achats (65%)

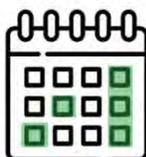
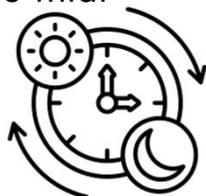


Panier moyen 17€



75% d'achats alimentaires

Les achats se font :  
 50% le matin  
 39% l'après-midi  
 22% le soir  
 18% le midi

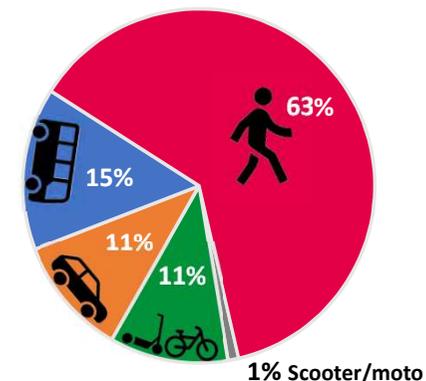


78% des clients viennent au moins une fois par semaine (29% tous les jours ou presque)

## Mobilité



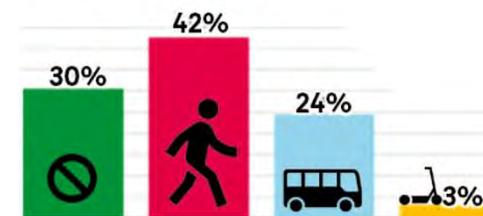
Temps de trajet moyen depuis le lieu d'origine



### Parmi les automobilistes

- 77% trouvent les conditions de stationnement difficiles
- 82% sont stationnés en voirie payante

Leurs modes de déplacement hors voiture pour faire leurs achats sur le cours



- Ils ont pris la voiture pour se rendre sur le cours car :
- 55% ils étaient déjà en voiture pour un autre motif
  - 15% aménagements piétons ou cyclables inadaptés
  - 12% difficultés physiques à se déplacer
  - 9% service de transports en commun inadapté
  - 6% plus rapide
  - 3% éloignement du lieu d'origine

# SÉQUENCE 2, 3 et 4 : focus enquête auprès des clients des commerces

## Accessibilité

63% trouvent l'accès aux commerces sur le cours facile ou très facile et la qualité des déplacements à pied agréable ou très agréable

Perception de l'accessibilité par mode de déplacement



## Appréciation du cours et attentes



Les points déplaisants les plus cités sont :

- 50% Trop de voitures
- 33% Circulation difficile en voiture
- 21% Vélos/trottinettes sur le trottoir



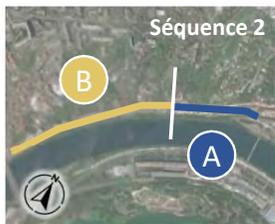
Les mesures prioritaires les plus demandées sont :

- 42% Trottoirs plus larges et moins encombrés
- 36% Réduction des nuisances du trafic motorisé
- 28% Facilitation de la circulation et stationnement automobile
- 27% Plus de végétation

*Selon vous, quelle partie de l'espace public doit être modifiée pour mettre en places ces mesures prioritaires ?*

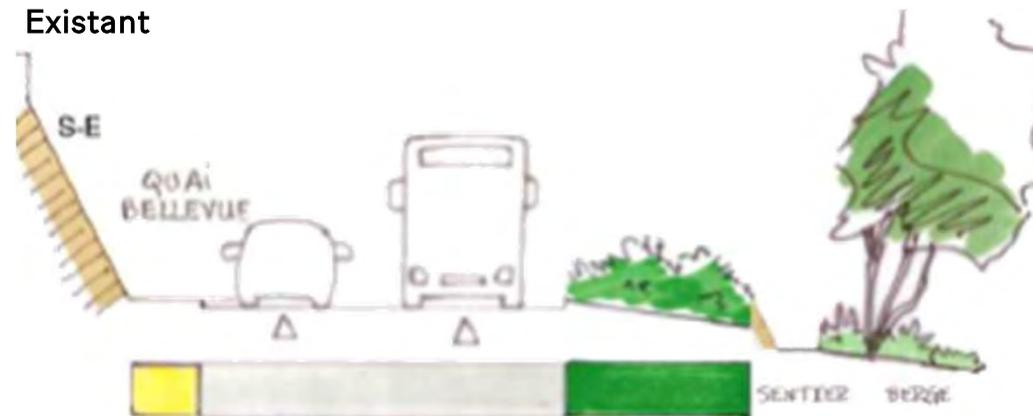
**31% : réduction / suppression d'une voie de circulation**

# SÉQUENCE 2 – Tronçon B : Variante A – Quai Bellevue



- Transformation de la voie côté Rhône en piste cyclable double-sens
- Voie Lyonnaise étroite (env. 2,50m)
- Impact d'une bande plantée (arbustes) sur environ 100 m
- Connexion à la VL7 non directe
- Voie cyclable de transit et sans desserte locale
- Utilisation de l'espace inutilisé sous le pont Churchill

Existant

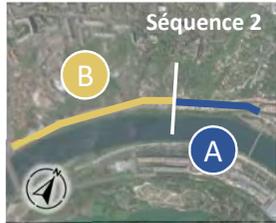


Proposition



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

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

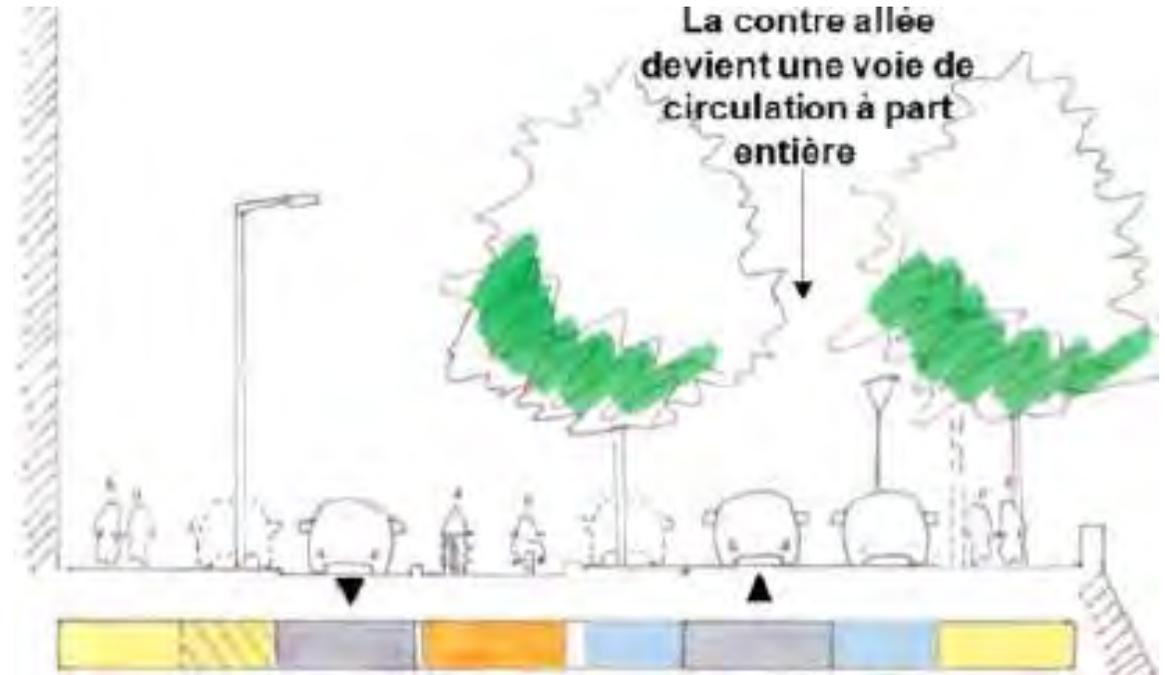


- Création de la piste cyclable d'environ 3m de large
- La contre-allée devient voie de circulation
- Nécessité de supprimer 34 places
- Création d'un trottoir côté Rhône

Existant



Proposition



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

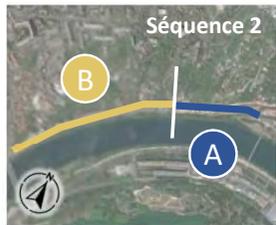


Aménagement existant, cours A. Briand



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



- Conservation de l'aménagement existant
- Partage des flux piétons, vélos et véhicules en accès au stationnement



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

# Séquence 3

Carrefour de la Montée de la Boucle

- 2 scénarios étudiés, 1 scénario retenu à la concertation



# SÉQUENCE 3 – Carrefour de la Montée de la Boucle



## Proposition 1 :

- Amélioration du fonctionnement existant
- Recherche d'optimisation des temps de vert piétons et cycles
- Apaisement via la réduction du nombre de voies routières entrant dans le carrefour

## Proposition 2 – ÉCARTÉE :

- Traversée cyclistes directe
- Forte réduction de capacité du carrefour
- Risque très fort d'autoblocage du carrefour aux heures de pointe



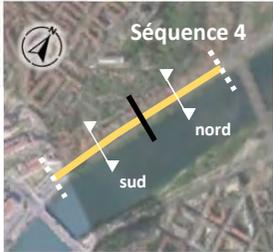
# Séquence 4

Cours d'Herbouville

- 5 scénarii étudiés, 2 scénarii proposés à la concertation



# SÉQUENCE 4 – Variante D : Pistes en sens dissociés sur le Cours d'Herbouville

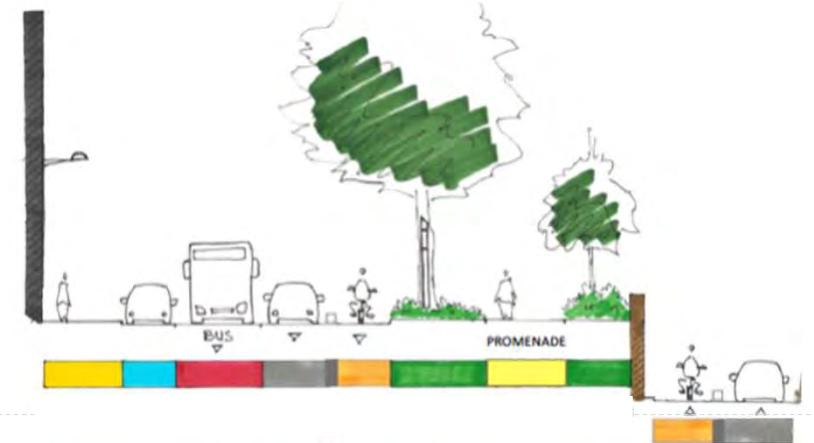
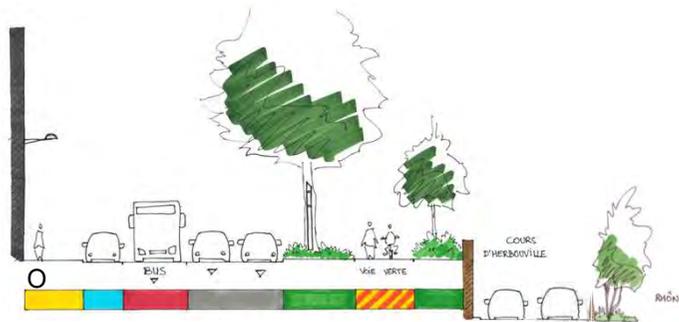


- Pistes cyclables latérales de 2 à 3 m de largeur
- Suppression d'une voie de circulation dans chaque sens
- Nécessité de modification de la rampe d'accès au pont Churchill depuis le quai bas

Existant

Proposition

Section Nord



Section Sud



Cycles

Piétons

Impact Plantations

Impact Circulation routière

Impact Exploitation TC

Impact Stationnement





Aménagement existant, cours d'Herbouville



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



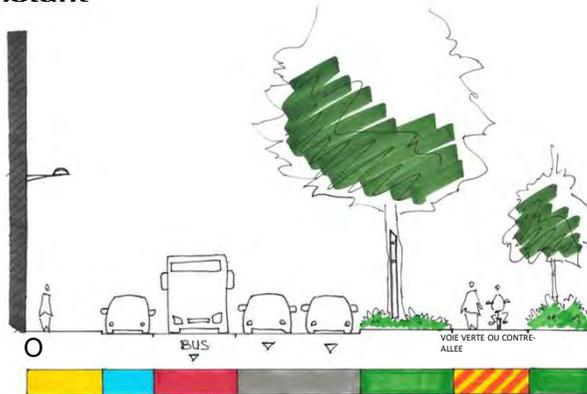
VILLES & PAYSAGES

# SÉQUENCE 4 – Variante E : Pistes en sens dissociés sur le cours d'Herbouville et en position centrale

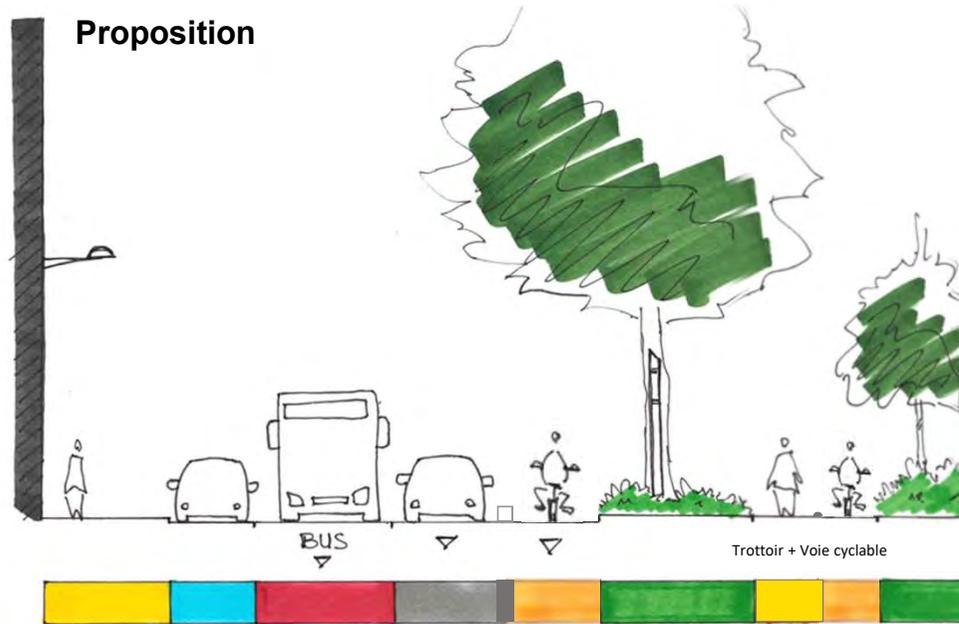


- Pistes cyclables latérales de 2 et 1,6m de large
- Suppression de la contre-allée de stationnement (56 places)
- Création d'un trottoir au sud

Existant



Proposition



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



Aménagement existant, cours d'Herbouville



Perspective de la ligne 6, variante E sur le cours d'Herbouville



VILLES & PAYSAGES

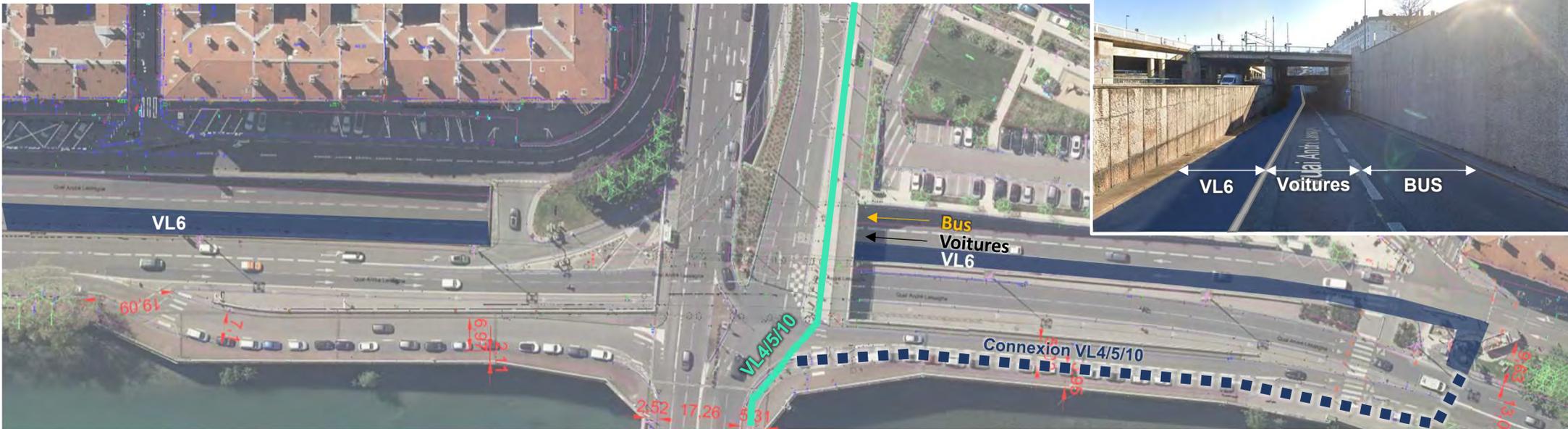
# Séquence 5

Trémie routière au niveau de l'entrée du tunnel de la Croix-Rousse  
- 4 scénarii étudiés, 2 scénarii proposés à la concertation



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

- Piste cyclable à double-sens dans la trémie côté façade
- Voie bus conservée
- Trémie profonde
- Variante minimisant les conflits vélos/véhicules en sortie sud de la trémie

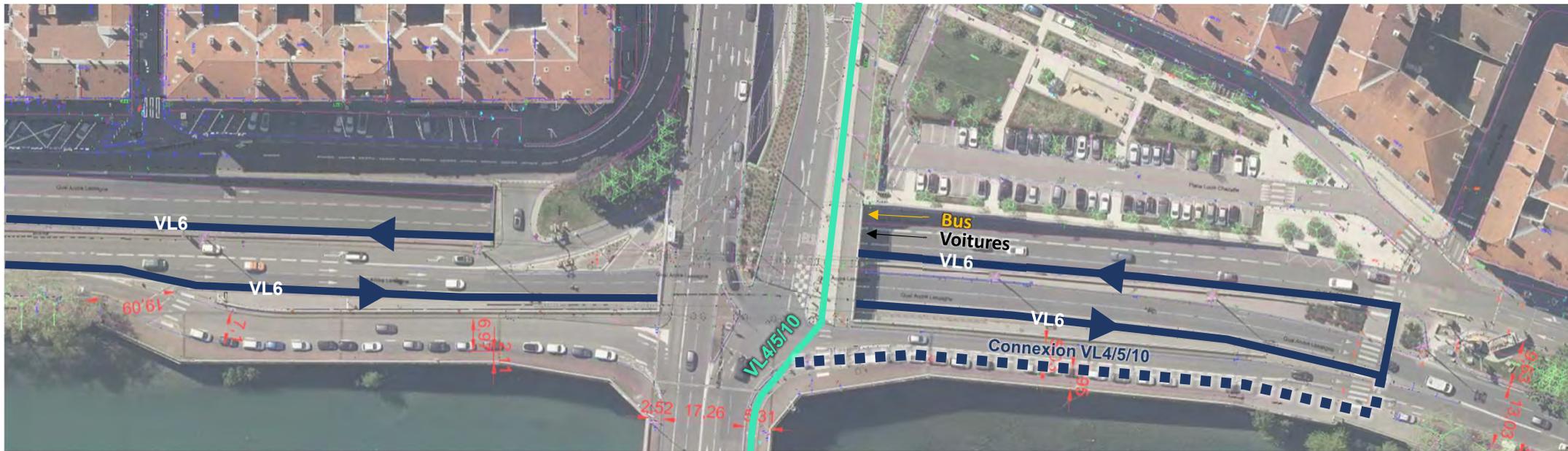


Cycles	Piétons	Impact Plantations	Impact Circulation routière	Impact Exploitation TC	Impact Stationnement

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



- Piste cyclables latérales (1 par trémie)
- Voie bus conservée
- Conflits vélos/véhicules plus complexes en sortie sud de la trémie
- Conservation de la piste existante



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

# 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**

**Merci !**

**MÉTROPOLE**  
GRAND **LYON**

# Échanges

# LES ÉCHANGES

## 4 MOTS CLÉS POUR DES ÉCHANGES DE QUALITÉ

### Patience

Merci d'attendre le micro ou qu'on vous donne la parole !

### Contexte

Qui êtes-vous ? Où résidez/travaillez-vous ?

### Concision

Une question par prise de parole pour que chacun puisse s'exprimer.

### Bienveillance

Inutile de s'interrompre pour les questions comme les réponses !

## S'INFORMER ET S'EXPRIMER



- En réunions publiques échangez avec les élus et techniciens :
- Le 27 novembre 2023 à la maison des Associations Robert Luc dans le 4<sup>e</sup> arrondissement de Lyon
  - Le 28 novembre 2023 à l'Hôtel de Ville de Caluire-et-Cuire



- Sur papier consultez le dossier de concertation et complétez les registres :
- À l'Hôtel de Métropole
  - En mairies de Rillieux-la-Pape, de Caluire-et-Cuire et des 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements de Lyon



- En ligne :
- Consultez le dossier de concertation et déposez votre contribution sur la plateforme [JeParticipe.GrandLyon.com](https://jeparticipe.grandlyon.com)
  - Exprimez-vous à l'adresse [concertation.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com](mailto:concertation.voieslyonnaises6nord@grandlyon.com)



Perspective de la Ligne 8 rue de l'Université



Perspective de la Ligne 8 rue de l'Université



Perspective de la ligne 8 sur l'Avenue Jean Mermoz