

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

Annexe 5

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Les séquences du projet et les principales temporalités associées sont présentées en dernière page de la présente annexe.

Séquence 1 : les travaux concernent une requalification de façade à façade avec des élargissements d'assiette du domaine public de voirie sur une partie du linéaire, les fonctions prioritairement assurée sur l'axe concerne les cheminements piétons, cyclables et le maintien d'une voirie à double sens (2x 1 voie) de la chaussée routière tous véhicules ; Dès que le gabarit de l'espace public le permet (y compris élargissement) sont ajoutées des bandes plantées (pouvant intégrer la restitution d'une offre de stationnement selon les conclusions de la concertation préalable) et/ou une voie de bus en approche des carrefours le nécessitant.

Séquence 2 :

- Court terme : Les travaux concernent les carrefours principaux qui seront adaptés au cours du mandat 2021-2026, ainsi que des aménagements légers permettant d'assurer la continuité des usages (nouvel itinéraire cyclable, circulations, maintien d'une voirie à double sens (2x 1 voie) de la chaussée routière tous véhicules ;
- Long terme : les travaux concernent une requalification de façade à façade avec des élargissements d'assiette du domaine public de voirie sur une partie du linéaire, les fonctions prioritairement assurée sur l'axe concerne les cheminements piétons, cyclables et le maintien d'une voirie à double sens (2x 1 voie) de la chaussée routière tous véhicules ; Dès que le gabarit de l'espace public le permet (y compris élargissement) sont ajoutées des bandes plantées (pouvant intégrer la restitution d'une offre de stationnement selon les conclusions de la concertation préalable) et/ou une voie de bus en approche des carrefours le nécessitant.

Les élargissements d'assiette du domaine public routier nécessiteront des démolitions / reconstructions de clôtures.

En pages suivantes sont apportées via un extrait des pages 18 à 23 du dossier de concertation préalable (concertation planifiée sur septembre 2021) des informations complémentaires concernant :

- p18 : les enjeux urbains, paysagers et déplacements
- p19 : les orientations d'aménagement ;
- p20-21 : les grandes lignes du projet d'aménagement ;
- p22 : les intentions de rééquilibrage de l'espace public et le potentiel de végétalisation ;
- p23 : le séquençage du projet et le phasage associé.

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

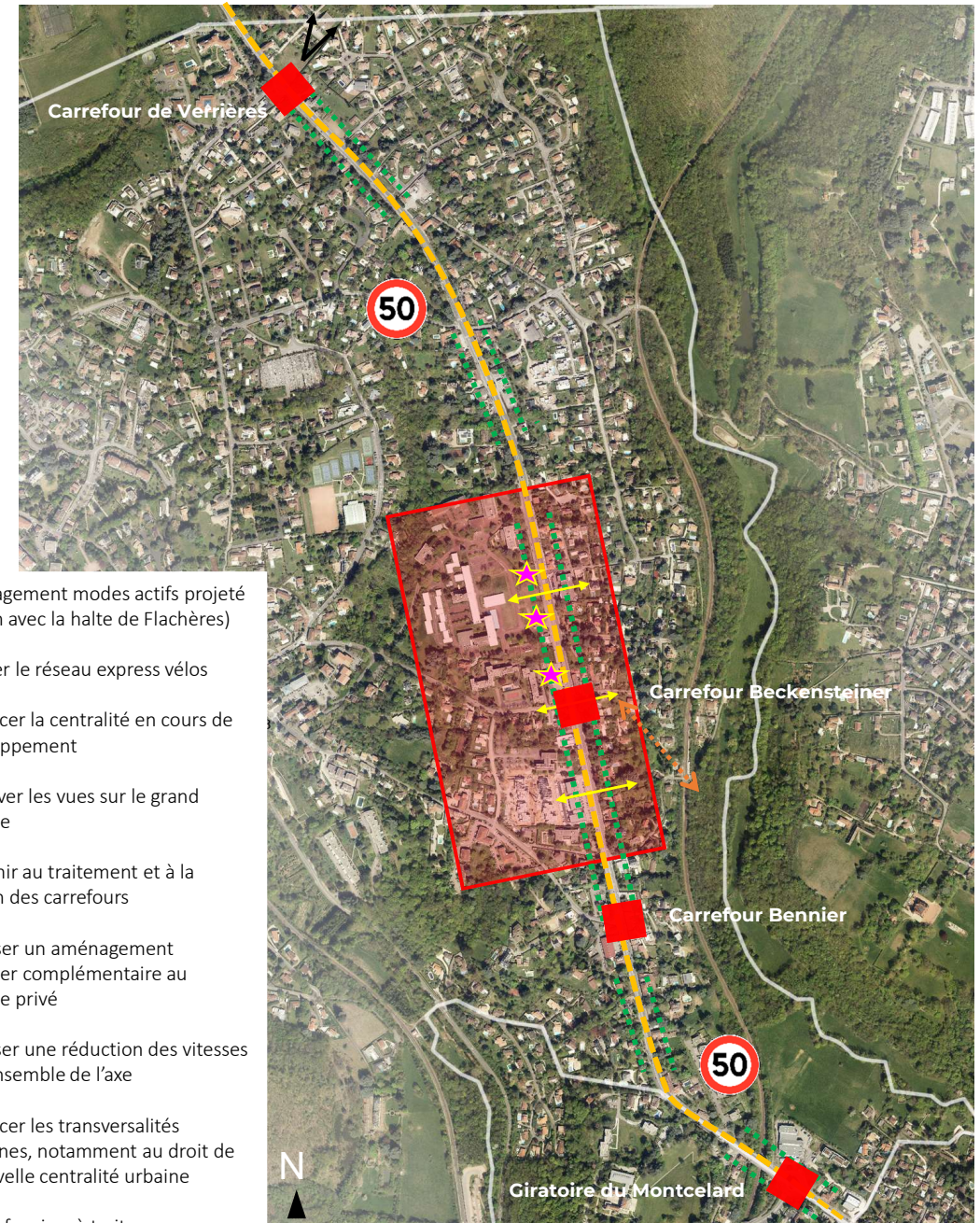
Leviers identifiés :

- 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

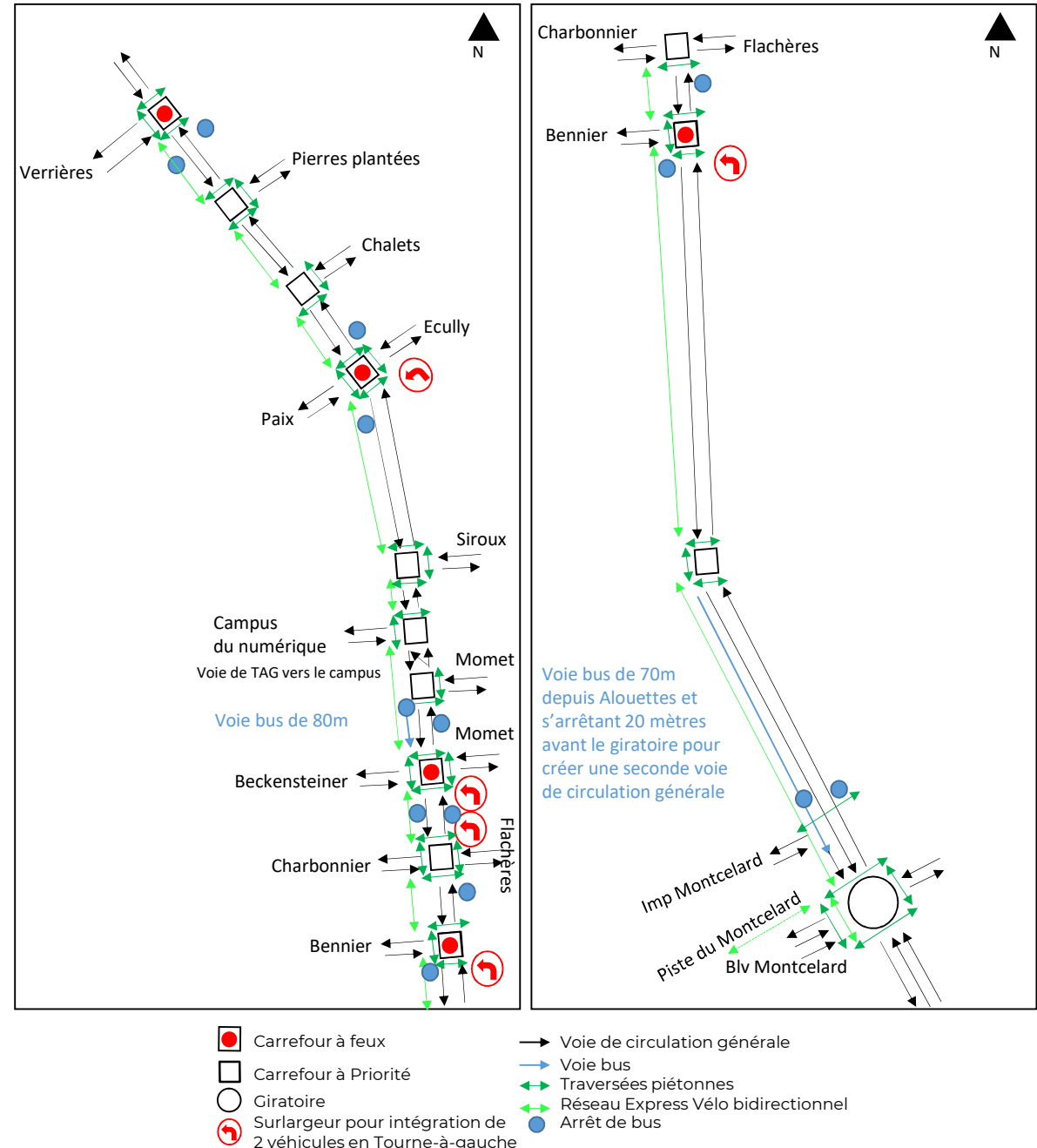


3.2 Orientations d'aménagement

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

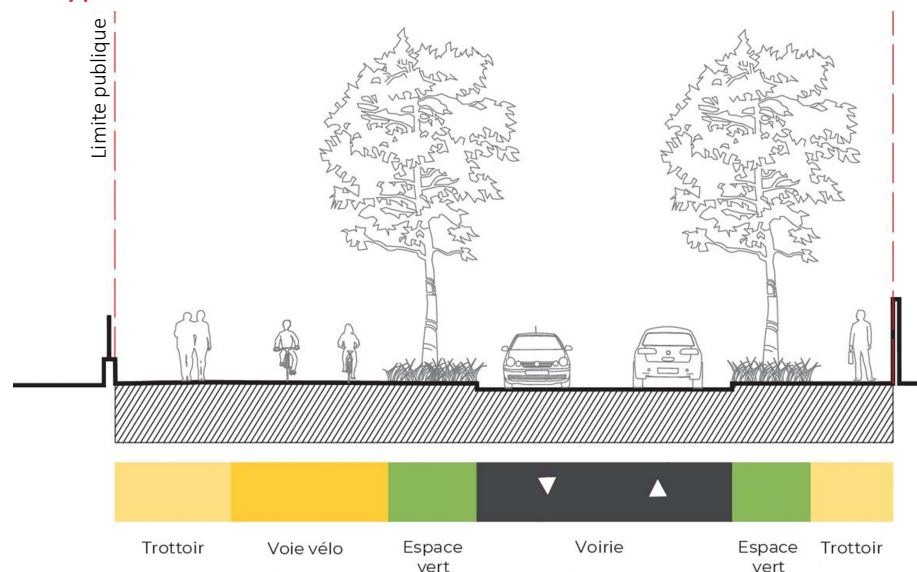
Principales évolutions par rapport à l'existant

- 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

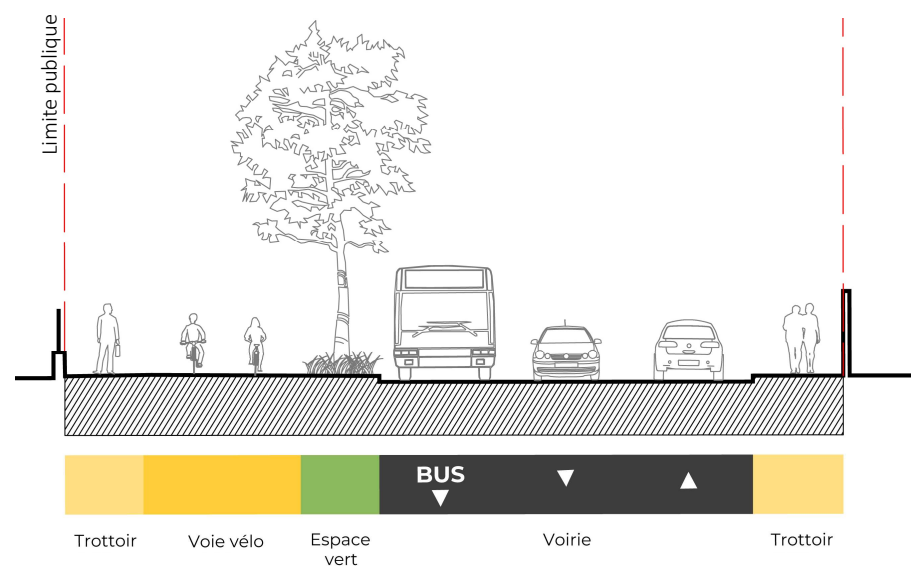
Principes d'organisation spatiale

- **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

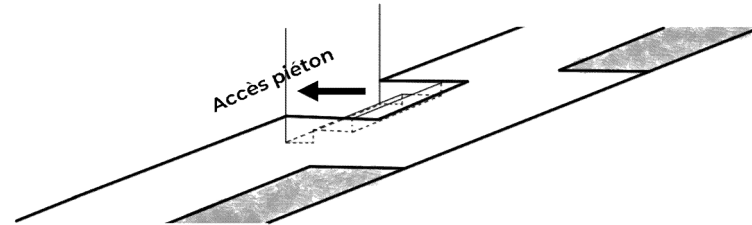
3.3 Projet d'aménagement

Gestion des seuils bas

Présentation des cas type de seuils bas

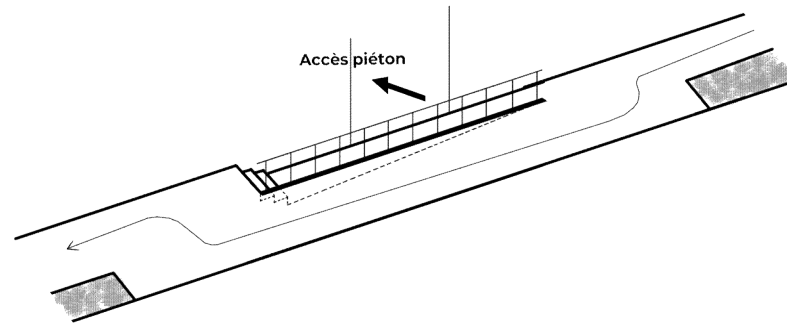
Cas 1

- **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



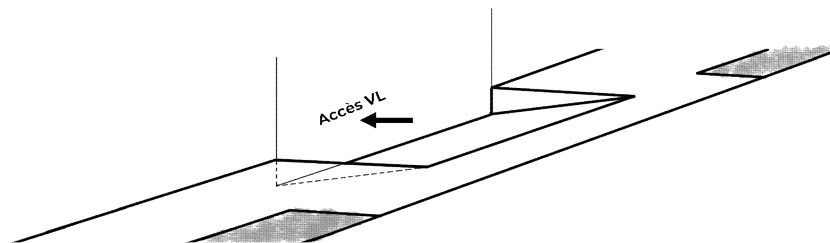
Cas 2

- **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

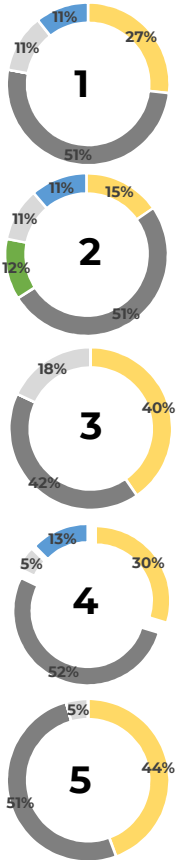
- **Configuration actuelle** : accès VL avec rampe (non PMR) qui entraîne une rupture dans l'axe du trottoir
- **Configuration projet** : maintien de l'accès avec rampe avec un trottoir PMR qui la contourne



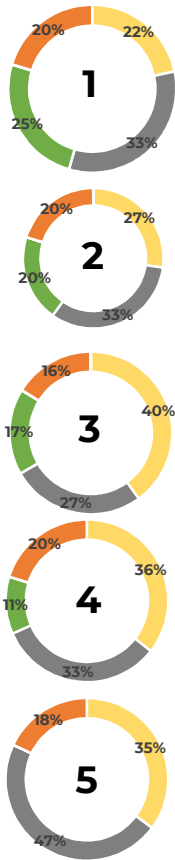
3.4 Rééquilibrage de l'espace public et potentiel de végétalisation

Répartition des usages

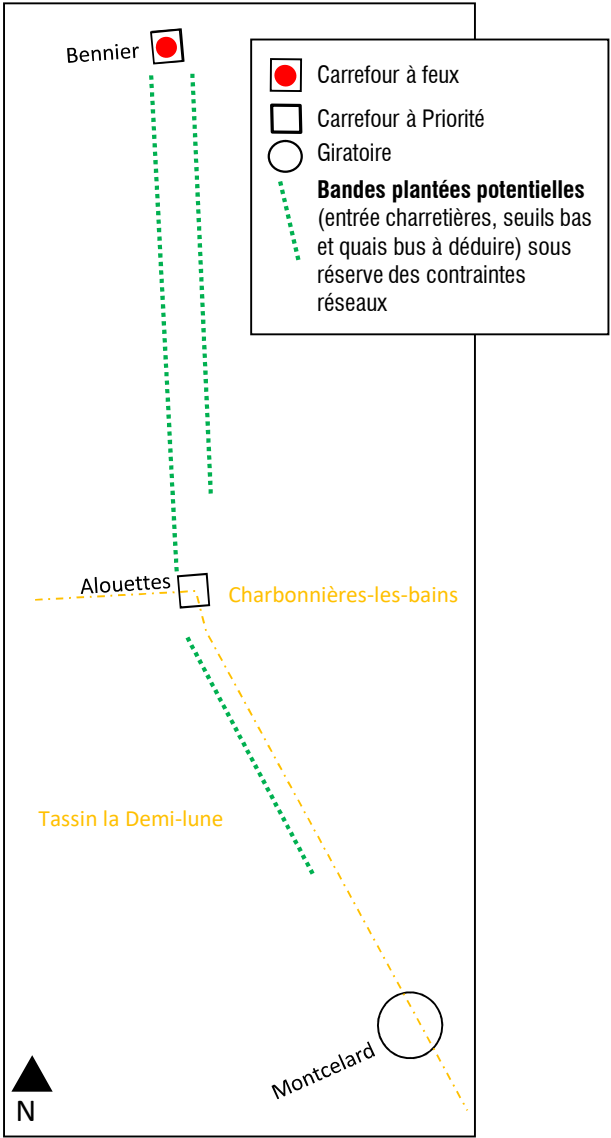
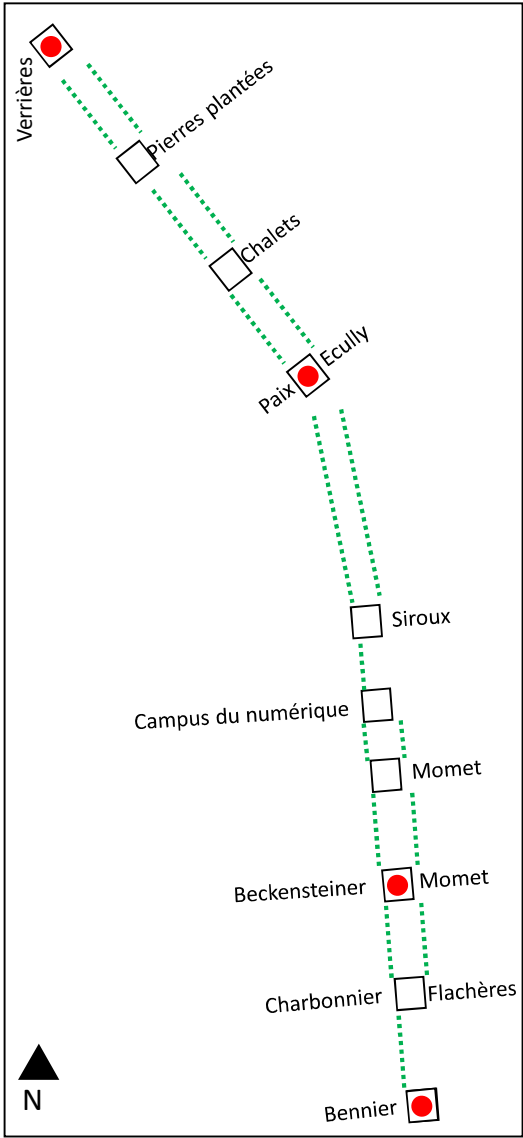
Actuelle



Projetée



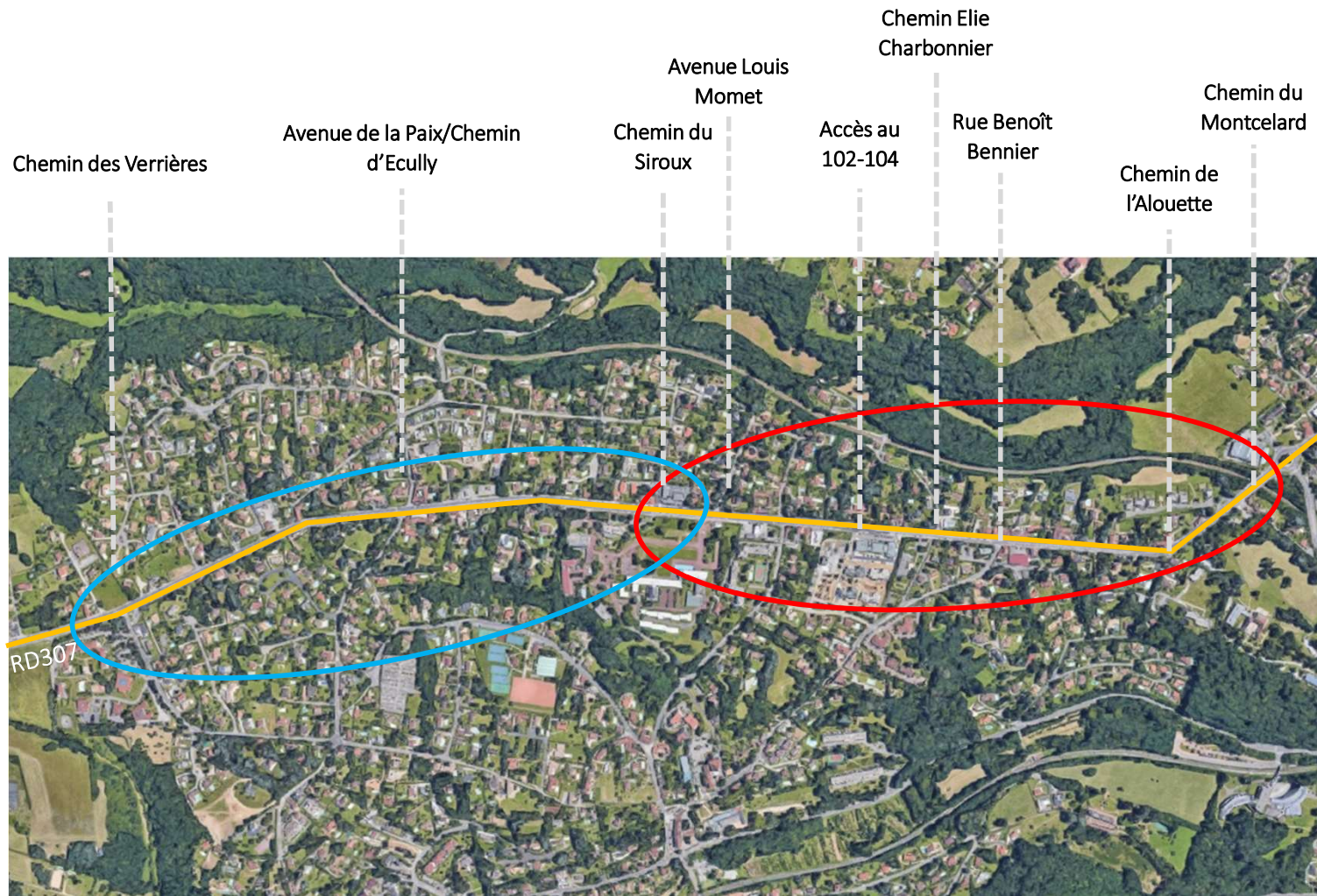
Potentiel de végétalisation



- Carrefour à feux
- Carrefour à Priorité
- Giratoire
- Bandes plantées potentielles**
(entrée charretières, seuils bas et quais bus à déduire) sous réserve des contraintes réseaux

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