

# LIAISON VAUGNERAY – GORGE DE LOUP (LYON) DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS



<b>Sommaire</b>	<b>1</b>
<b>Nature de l'intervention</b>	<b>3</b>
<b>Localisation et enjeux</b>	<b>4</b>
<b>Fonctionnement des lignes TCL 73 et 74</b>	<b>7</b>
<b>Analyse du tissu urbain desservi</b>	<b>13</b>
<b>Analyse et propositions séquence par séquence</b>	<b>17</b>
- Vallons du lyonnais (Séquence 1)	18
- Entrée du Grand Lyon (Séquence 2)	20
- Propositions séquences 1 et 2	23
- Craponne Centre (Séquence 3)	24
- Les franges du vallon de l'Yzeron (Séquence 4)	26
- Propositions séquences 3 et 4	29
- Vallon de Charbonnières - Alai (Séquence 5)	30
- Tassin-la-Demi-Lune (Séquence 6)	34
- Lyon 5 <sup>ème</sup> (Séquence 7)	38
<b>Conclusion</b>	<b>40</b>



## Nature de l'intervention

### Contexte de l'étude :

Les partenaires de l'Agence d'urbanisme, et plus particulièrement le Conseil Général du Rhône et le SYTRAL, ont décidé de lancer des études relatives aux opportunités de réutilisation de l'emprise de l'ancien tramway de la Compagnie Fourvière Ouest Lyonnais (CFOL) pour améliorer la desserte en transports collectifs, jugée non satisfaisante dans le secteur.

L'objectif est la création à court terme (2007) de tronçons de sites propres pour faciliter la circulation des lignes de bus entre Vaugneray et Lyon - Gorge de Loup via Grézieu-la-Varenne, Craponne, Francheville et Tassin-la-Demi-lune (lignes TCL 73, 74 et 189 ainsi que 5, 14, 42 et 72 à Tassin-la-Demi-Lune), et de proposer des solutions plus ambitieuses (site propre intégral, matériel roulant innovant) à moyen et long terme, si les besoins de desserte le justifient.

Cette étude fait partie du programme de travail partenarial de l'Agence 2005 ; elle se situe en lien avec des études parcellaires et une enquête sur les points noirs de circulation des bus, et en amont d'études techniques transport.

### La présente étude expose :

- L'environnement urbain traversé par l'ancienne ligne de chemin de fer et celui des lignes de bus actuelles ;
- Les évolutions prévisibles de l'urbanisation et les programmes de nouveaux équipements aux abords de l'axe de transport (enjeu d'adaptation de l'itinéraire aux besoins futurs de desserte) ;
- Les possibilités d'utilisation de l'ancienne emprise du CFOL pour un site propre, qui reste pour l'essentiel propriété du Conseil Général du Rhône, du SYTRAL et du Grand Lyon ;
- Les alternatives de tracés, lorsque l'emprise du CFOL n'est pas réutilisable ;
- Les tronçons des itinéraires actuels des bus pour lesquels le « décrochage » par une voie en site propre se justifie le plus au regard des points noirs de circulation (amélioration de la vitesse commerciale et du niveau de service) et les itinéraires alternatifs envisageables en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements : habitat dense, équipement public, commerces, ...

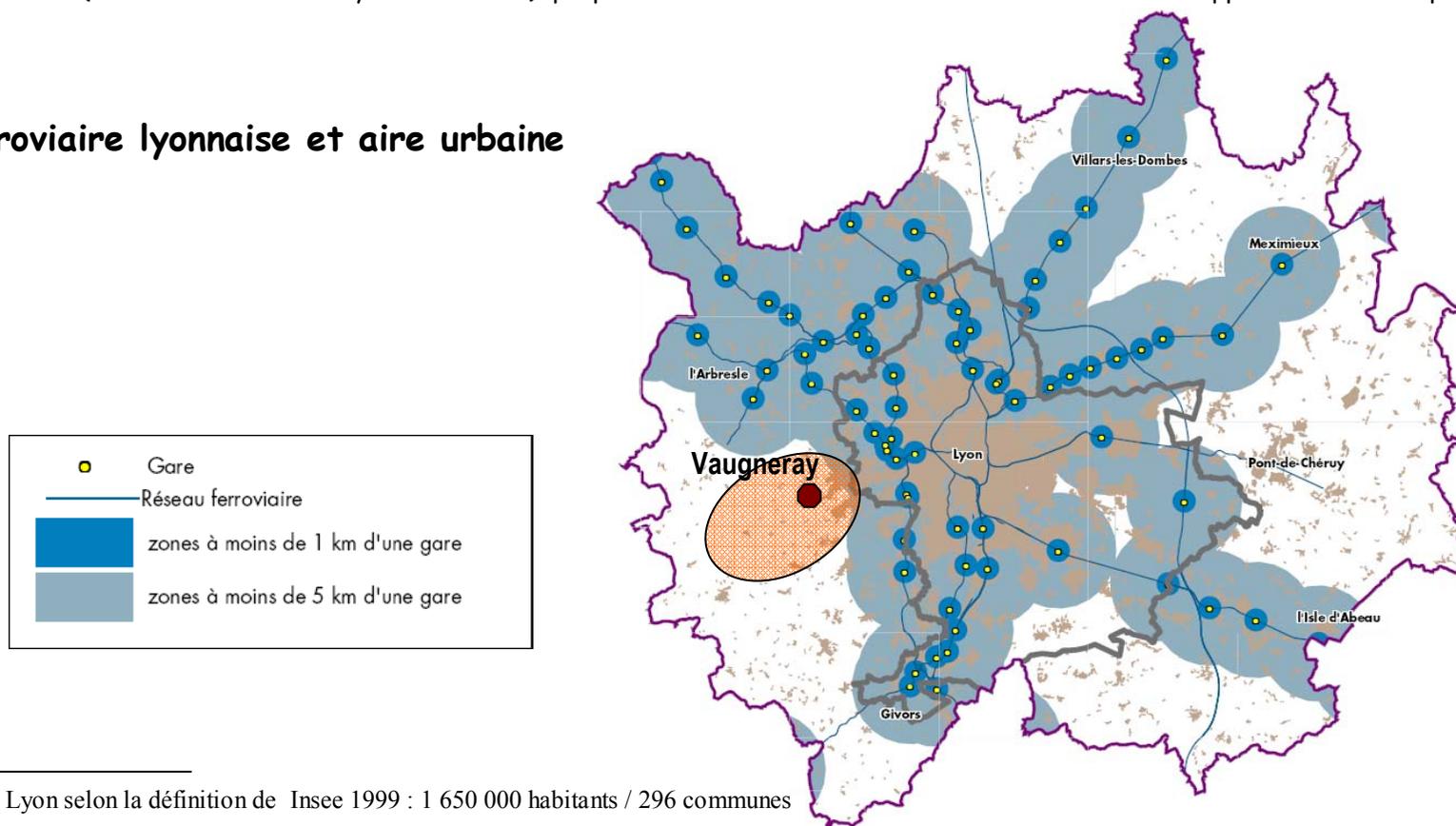


## Localisation et enjeux liés au projet

L'ensemble du territoire de l'aire urbaine lyonnaise<sup>1</sup> paraît relativement bien couvert par les dix branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise, tout comme l'hyper centre et sa périphérie proche le sont par les systèmes de transport urbain lourds que sont le métro et le tramway. Les secteurs de Vaugneray et de Grézieu-la-Varenne apparaissent comme l'un des seuls ne disposant pas d'axe lourd de transport collectif (voir carte ci-dessous). La mise en place d'une véritable ligne forte en lien avec l'ancienne emprise ferroviaire pourrait mieux répondre

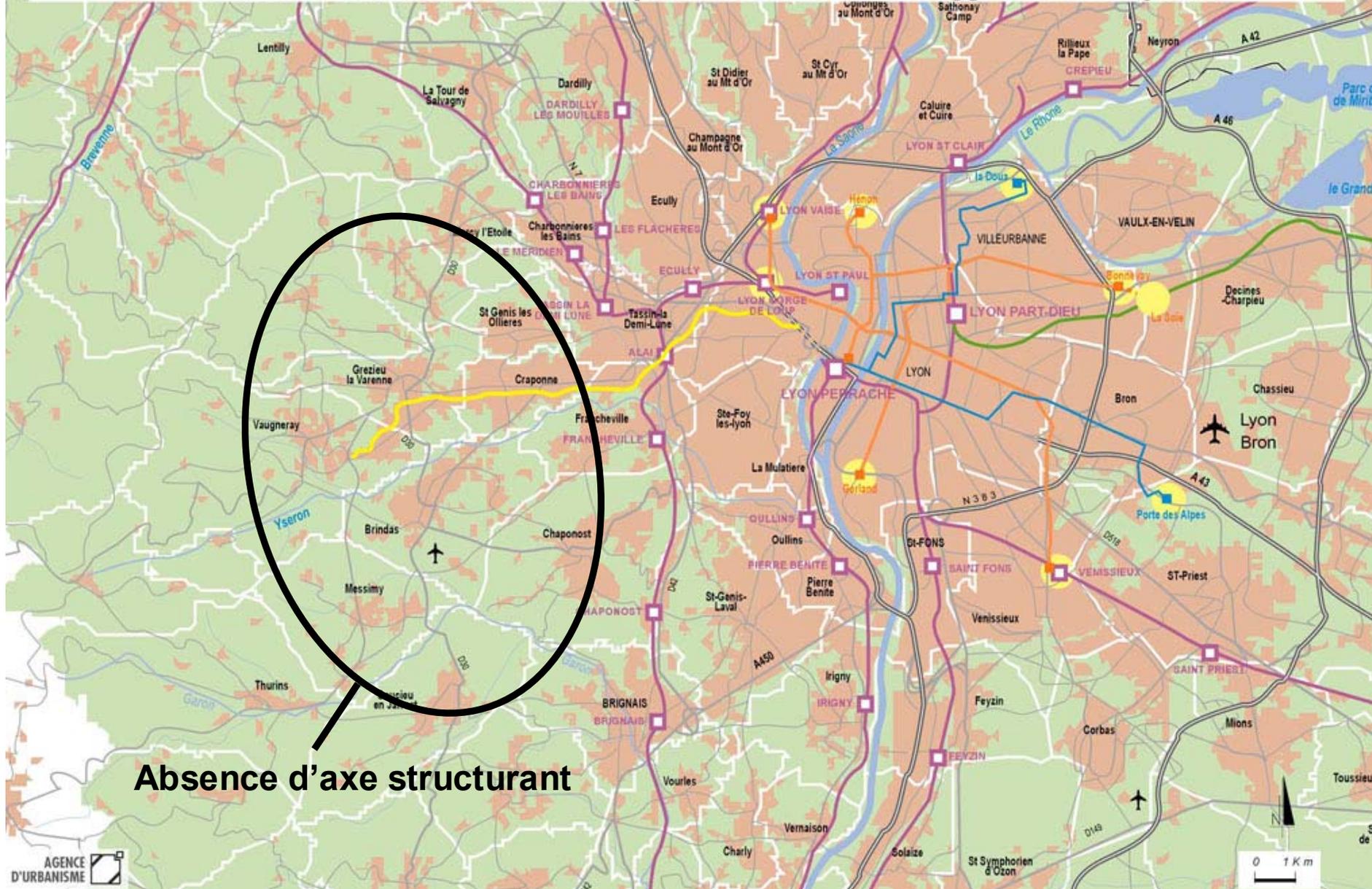
- aux besoins d'accessibilité entre ces territoires et l'hyper centre, auxquels les bus répondent mal aujourd'hui puisque confrontés aux difficultés de circulation vers ou depuis l'agglomération ;
- à une demande de transport croissante, à relier avec la croissance démographique de ces secteurs et la volonté des élus de développer un concept de « villages densifiés » (PADD Scot de l'ouest lyonnais - 2005) propice au renforcement des densités et donc au développement des transports collectifs.

### Etoile ferroviaire lyonnaise et aire urbaine



<sup>1</sup> Aire urbaine de Lyon selon la définition de Insee 1999 : 1 650 000 habitants / 296 communes

## Structure des réseaux lourds des transports en commun de l'agglomération lyonnaise



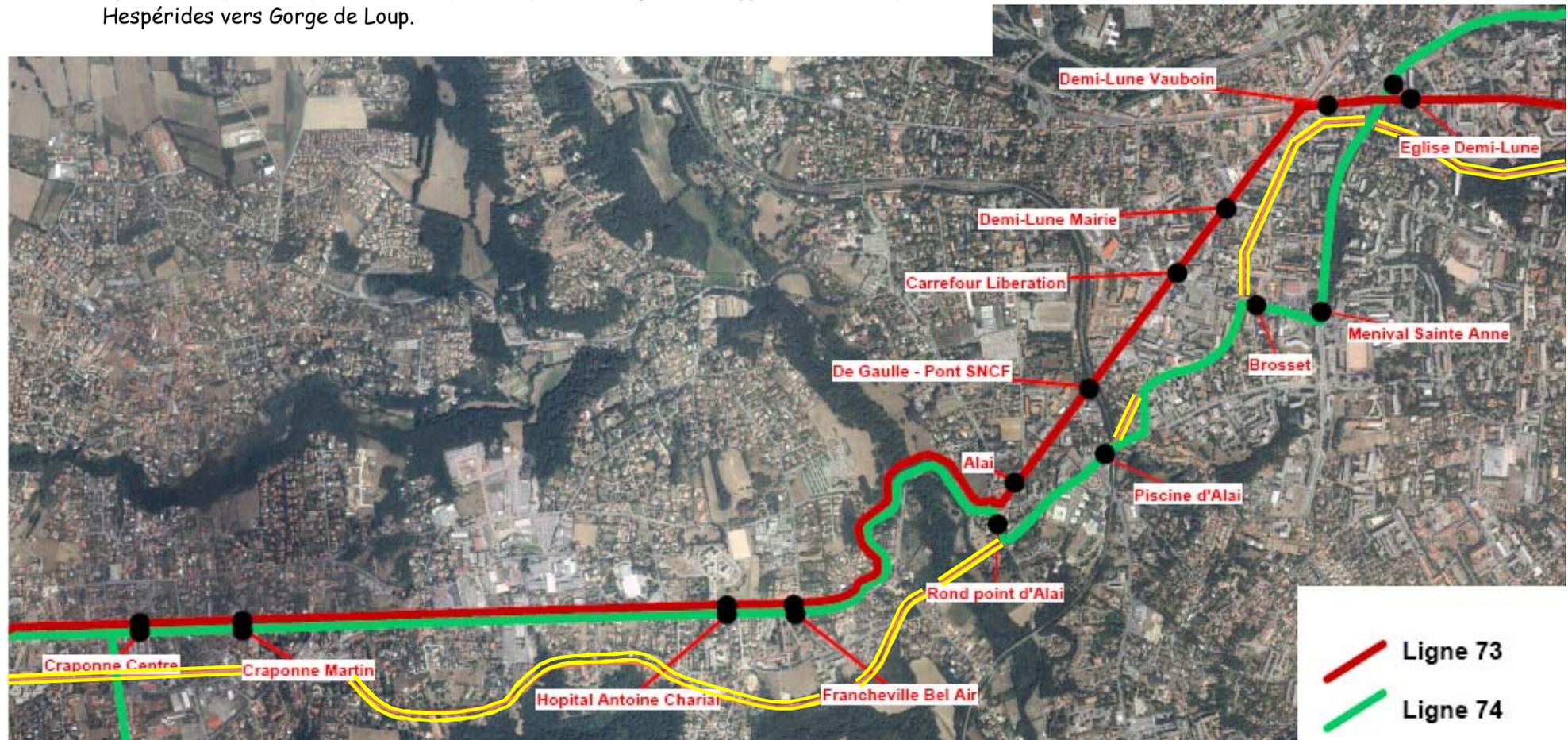
**Absence d'axe structurant**



## Les deux lignes de bus actuelles et leur fonctionnement

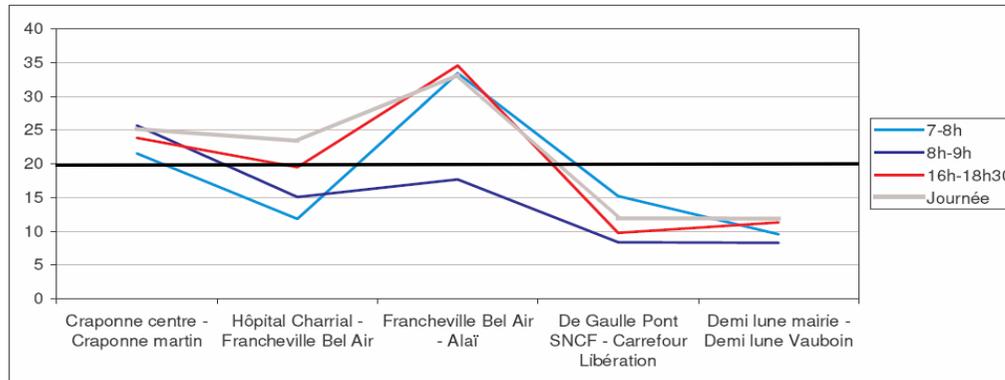
Sur la liaison Lyon / Vaugneray, deux lignes de bus TCL circulent actuellement sur le même itinéraire que l'ancienne emprise du chemin de fer Fourvière Ouest Lyonnais :

- **la ligne 73** reliant Perrache à Craponne : avec 41 trajets et environ 700 voyageurs par jour, il s'agit d'une ligne de « cabotage » s'adressant essentiellement à une clientèle captive. Sa vitesse commerciale est de l'ordre de 20 km/h, légèrement supérieure à la vitesse moyenne sur le réseau TCL (18,5 km/h)
- **la ligne 74** reliant Gorge-de-Loup à Vaugneray et Brindas : avec 219 trajets et 6.800 Voyageurs par jour, cette ligne assure une excellente fréquence de Gorge-de-Loup à Craponne Centre avec un bus toutes les 5 minutes à l'heure de pointe. Avec le dédoublement en fin de ligne, le niveau d'offre est moindre pour Vaugneray (66 trajets/jour) ou pour Brindas (38 trajets/jour). Avec une vitesse commerciale de 25 km/h, la ligne 74 est plutôt rapide, ceci s'expliquant par son trajet hors agglomération et par le fait qu'elle emprunte le site propre du boulevard des Hespérides vers Gorge de Loup.



## Circulation de la ligne 73 (analyse des données Visulys de Keolys Lyon)

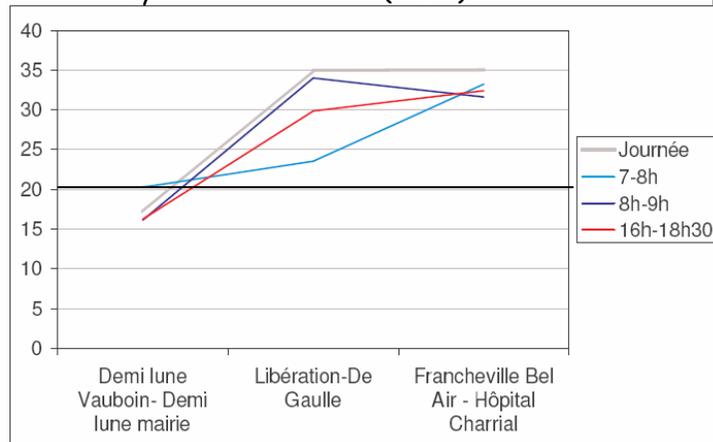
Vitesse moyenne entre arrêts (km/h) en direction de Lyon



— Vitesse commerciale de la ligne (indicatif)

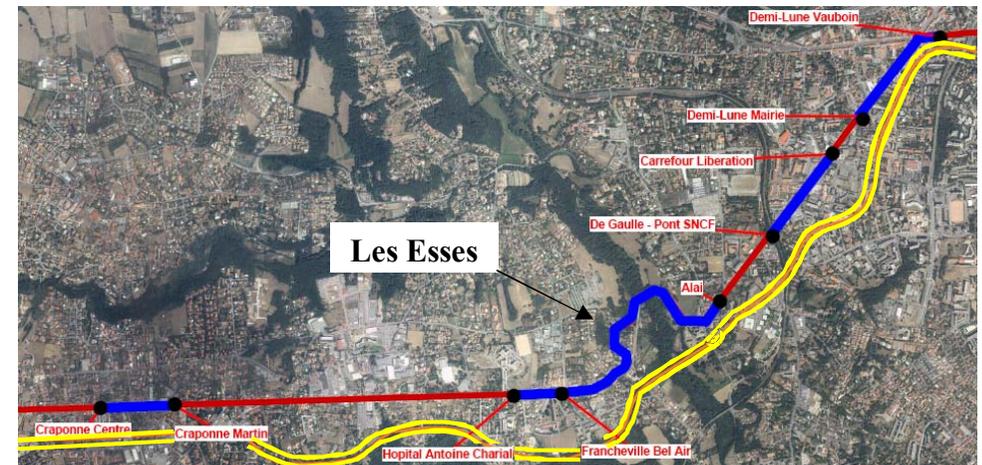
En direction de Craponne, on retrouve les mêmes difficultés de circulation, mais dans une moindre mesure, sur l'avenue Charles de Gaulle. En revanche, aucun problème n'apparaît sur la RD489 au niveau de Francheville Bel Air.

Vitesse moyenne entre arrêts (km/h) en direction de Craponne



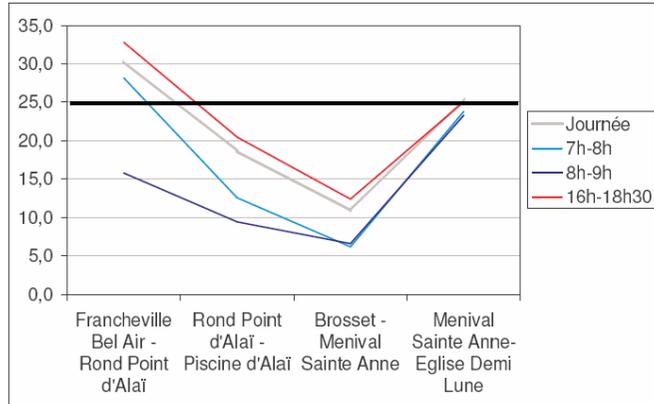
D'après les données d'heure de passage aux différents arrêts en fonction du moment de la journée, les problèmes de circulation des bus peuvent être mis en évidence selon les périodes :

- La traversée du centre de Craponne pose peu de problèmes même si des conflits d'usage peuvent perturber la circulation des bus
- On constate quelques difficultés le matin, et dans une moindre mesure le soir, sur la RD 489 à l'est de Craponne,
- Alors que les bus circulent rapidement le reste de la journée, des difficultés apparaissent le matin pour parcourir les Esses
- Entre Alaï et l'horloge de Tassin, la vitesse devient très faible (12km/h) et la régularité est détériorée par le fort trafic circulant sur l'avenue Charles de Gaulle.



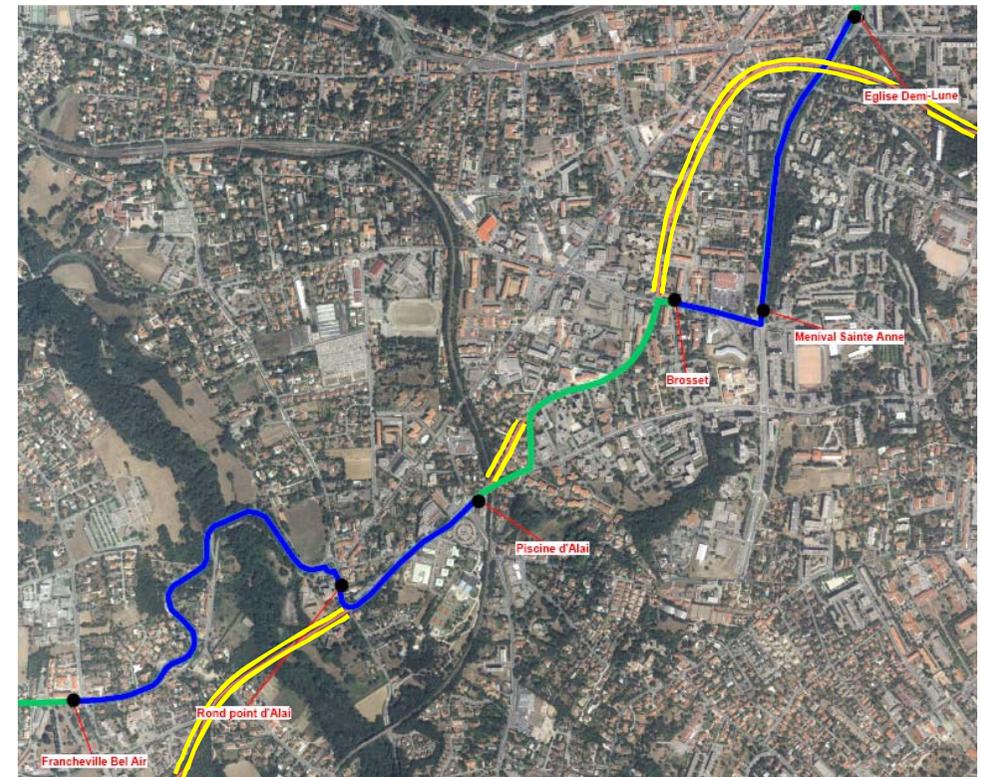
## Circulation de la ligne 74

Vitesse moyenne entre arrêts (km/h) en direction de Lyon

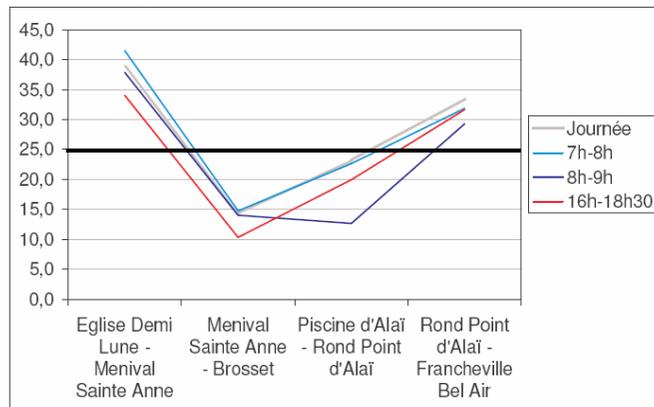


— Vitesse commerciale de la ligne (indicatif)

Comme pour la ligne 73, on retrouve des difficultés de circulation vers Lyon au niveau des Esses le matin. Ces difficultés se prolongent du rond-point d'Alaï à l'avenue Joliot-Curie ainsi que sur l'avenue Brosset, essentiellement le matin. Aucun problème n'est rencontré sur le boulevard des Hespérides Puisque la circulation se fait en site propre.



Vitesse moyenne entre arrêts (km/h) en direction de Craonne

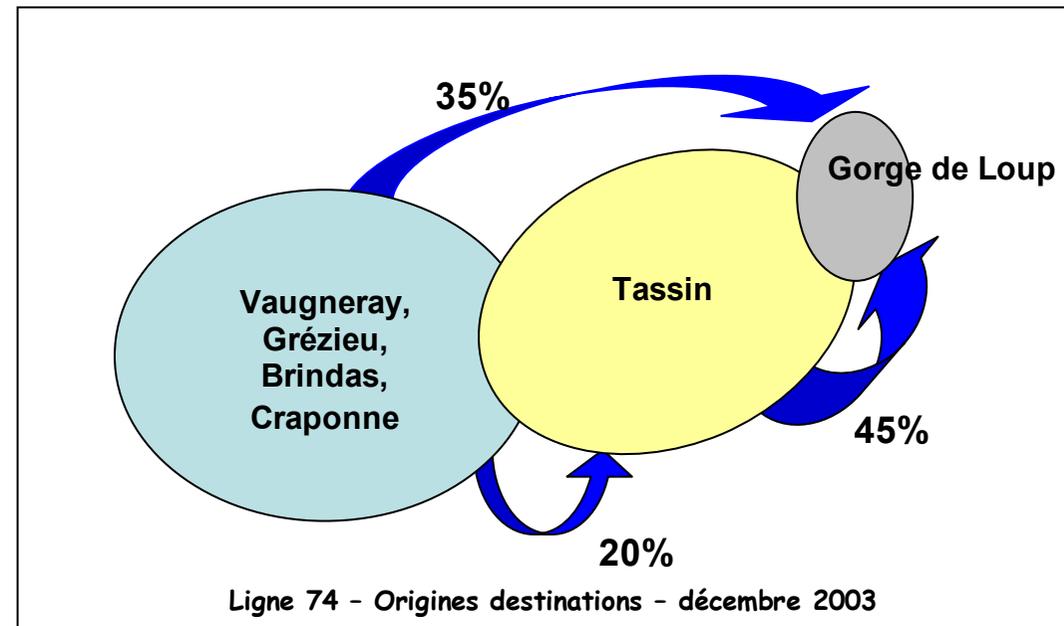


En direction de Craonne, et malgré une vitesse élevée, on constate quelques problèmes de régularité le soir sur boulevard des Hespérides. Comme en direction de Gorge de Loup, on retrouve des difficultés de circulation sur l'avenue Brosset (surtout le soir) et sur le boulevard Joliot-Curie (surtout le matin) jusqu'à l'étoile d'Alaï. En revanche, peu de difficultés de circulation apparaissent sur les Esses en direction de Craonne.

## Analyse des origines et destinations de la clientèle actuelle de la ligne 74

A partir de données issues d'une enquête Origines-Destinations (OD) menée sur la ligne 74 en décembre 2003, il est possible de caractériser les grands flux de voyageurs empruntant l'itinéraire étudié.

Le schéma ci-contre reprend ces grandes masses et l'on constate la très nette prédominance de la station Gorge de Loup en destination puisque 80% environ des usagers empruntent la ligne pour s'y rendre : il paraît donc important en effet de **rechercher une amélioration du niveau de service à destination du terminus de la ligne**. Le poids prépondérant des usagers montant sur le territoire de Tassin-la-demi-Lune (45%) indique quant à lui qu'il est essentiel de **conserver une desserte efficace sur la portion tassinoise de la ligne 74 actuelle**. Quant au nombre d'usagers empruntant la ligne depuis Brindas, Grézieu-la-Varenne et Vaugneray à destination de Gorge-de-Loup, il ne correspond qu'à 10% de la clientèle. Enfin, la ligne sert également pour des déplacements de proximité le long de son itinéraire. Mais cette fonction est marginale, puisque ce type de déplacements représente de l'ordre de 5% de la clientèle (non représentée dans le schéma - pourcentages arrondis).



## Estimation de clientèle potentielle

Avec 7 500 voyages par jour environ sur les deux lignes 73 et 74, la fréquentation correspond à celle d'une ligne de bus moyenne du réseau de transport lyonnais.

Les perspectives d'évolution démographique dans l'ouest lyonnais sont importantes (+2%/an entre 1990 et 99 - objectif de limitation dans le PADD du SOL à + 1,65%/an) et la demande sur l'itinéraire devrait donc fortement augmenter dans un secteur où la saturation relative du réseau routier contraint les possibilités d'augmentation du trafic automobile.

**Le travail d'estimation de clientèle potentielle présenté ci-dessous est basé sur une hypothèse très volontariste estimant que la ligne captera l'ensemble de la mobilité supplémentaire générée par l'augmentation de population. Cet exercice ne correspond pas à une prévision de clientèle mais a pour objectif de préciser le potentiel « à terme » afin de préciser la nature des enjeux liés au projet.**

Le Syndicat de l'Ouest Lyonnais (SOL), porteur du projet de SCOT sur un territoire s'étendant de Mornant à l'Arbresle, s'est fixé **un objectif démographique correspondant à une augmentation de 17% à horizon 2015 et de 49% à horizon 2030.**

Actuellement, le transit automobile au travers de Craponne est estimé à environ 15 ou 20 000 véhicules/jour, correspondant à environ 20 ou 25 000 personnes (1,3 personne par véhicule).

Ainsi, en partant de la clientèle actuelle et en estimant que le transit dans Craponne suivra la même évolution que la population de l'ouest lyonnais, on peut attendre de 11 à 12 000 voyages/jour à horizon 2015, et de 17 à 20 000 voyages/jour à horizon 2030 : c'est donc bien **une ligne de bus en site propre** qui apparaît la plus adaptée, tout du moins dans un premier temps, et non un matériel lourd de type tramway ou tram-train ; le niveau de fréquentation pour justifier l'investissement dans un système tramway entre 50 et 90.000 voyages/jour - nécessiterait des densités urbaines aujourd'hui non envisagées dans les documents d'urbanisme.



# Analyse du tissu urbain desservi : Constat

## *Vaugneray et Grézieu-la-Varenne*

On observe une morphologie agglomérée, avec des petits collectifs dans les deux centres, entourés de secteurs de villas individuelles diffuses ou en lotissement. La pression foncière est relativement forte, encadrée par les règlements d'urbanisme. La densité de population sur les secteurs urbanisés est quatre fois moindre qu'à Tassin-la-Demi-Lune.

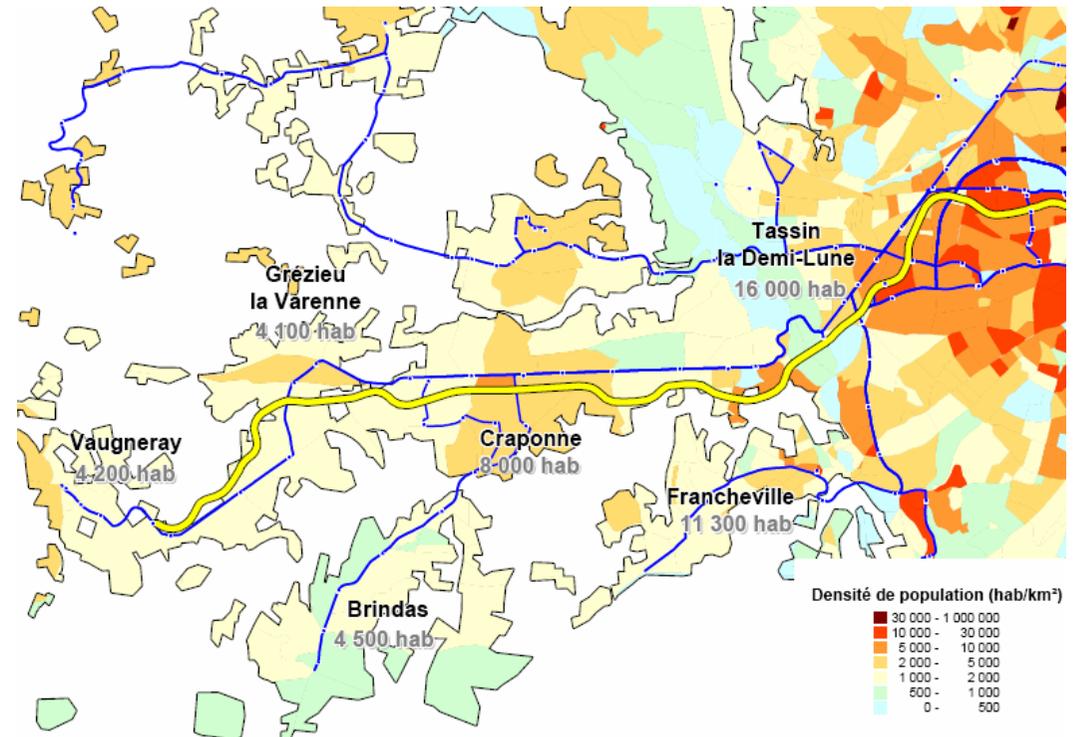
## *De Craponne à l'étoile d'Alai*

Le territoire urbain est essentiellement composé de bâti pavillonnaire extrêmement encadré par des limites franches de vallons difficilement franchissables.

L'habitat collectif se concentre sur l'axe Dumont-Millaud-Table de Pierre (RD489), au centre de Craponne et sur le secteur Bel-Air à Francheville.

## *De l'étoile d'Alai à Lyon 5<sup>ème</sup>*

La tâche urbaine est essentiellement composée de bâti collectif, sans grand potentiel d'évolution. Il reste certains secteurs pavillonnaires à l'ouest de l'avenue Charles de Gaulle présentant des droits à construire accrus par rapport à l'existant. Le poids de population est beaucoup plus important qu'à l'origine de la ligne.



*Poids de population*

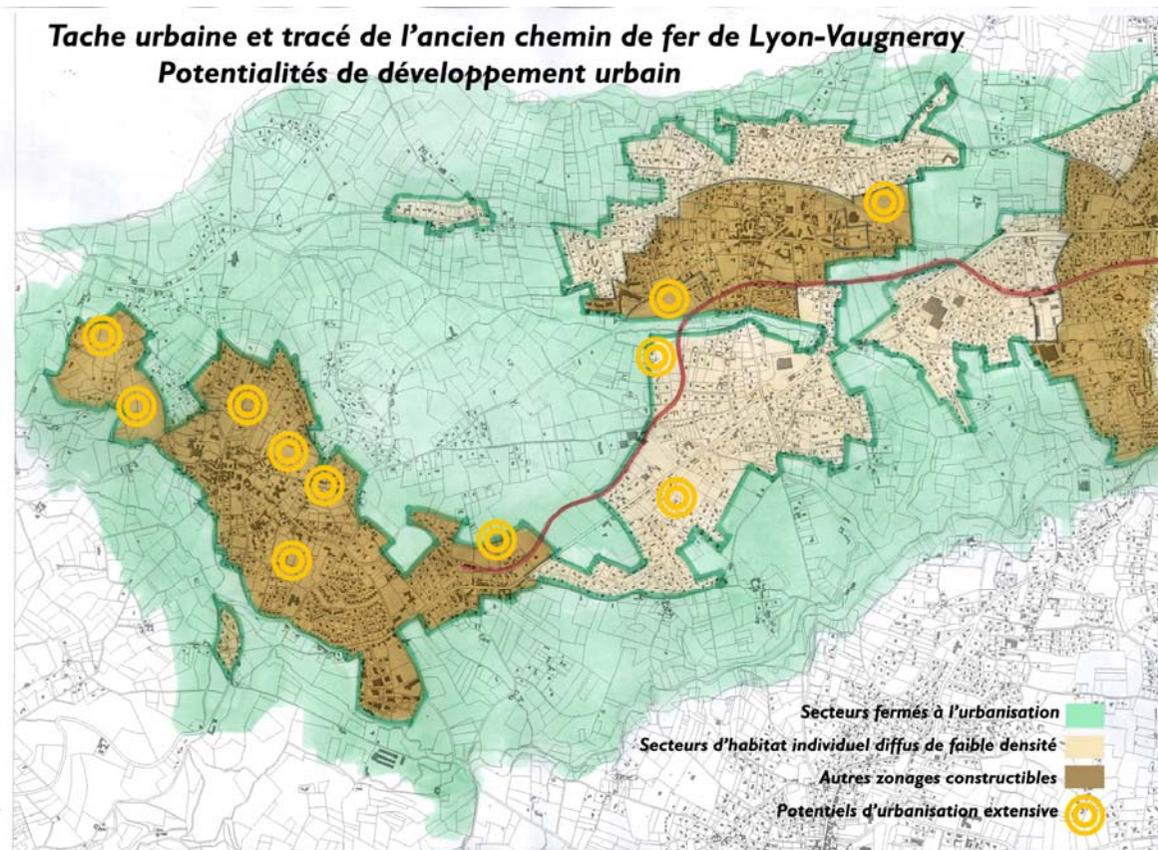
# Potentialités de développement

## Vaugneray et Grézieu-la-Varenne : Une extension urbaine encore possible mais fortement encadrée

La carte ci après permet de se rendre compte que :

- Les zones ouvertes à l'urbanisation (U ou NA avec indice) ne recouvrent pas l'ensemble du tissu urbain relativement plus dilué et disséminé, démontrant ainsi que les deux communes de Vaugneray et Grézieu-la-Varenne se préoccupent de maîtriser l'étalement urbain et de stopper le mitage des espaces naturels ou agricoles fortement entamé.
- Une grande partie de ces zones, notamment celle bordant la RD 489, proche du tracé, sont exclusivement réservées à l'accueil d'un tissu pavillonnaire de faible densité (Uc ou NAc),
- Il existe encore de grandes zones à urbaniser, quel que soit le zonage des secteurs : U, NA avec indice ou NA strict,

La première strate d'urbanisation est loin d'être achevée. Des potentialités d'extension urbaine existent sur de grandes parcelles de foncier libres. Malgré tout, une délimitation physique et un encadrement morphologique stricts tendent à faire perdurer le paysage actuel (faible densité - relativement aggloméré et resserré proche des centres, puis plus diffus au-delà), et à maîtriser un apport de population nouvelle pour conserver le caractère identitaire villageois existant de ces deux communes.



## De Craponne à Lyon : Une logique de redéploiement de la ville sur elle-même)

### *Potentialités théoriques de développement:*

La carte ci-contre permet de visualiser les espaces où les possibilités de développement sont nulles (Règles d'inconstructibilité ou de constructibilité extrêmement contrainte au PLU), non souhaitées (Règles conservatrices pour une morphologie pavillonnaire de faible densité), ou bien favorisées (Règles accordant des droits à construire accrus par rapport à l'existant).

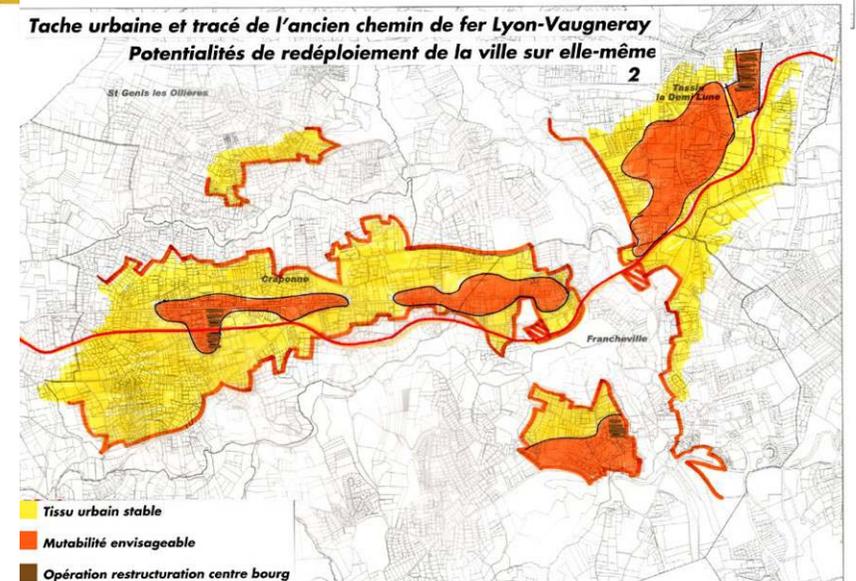
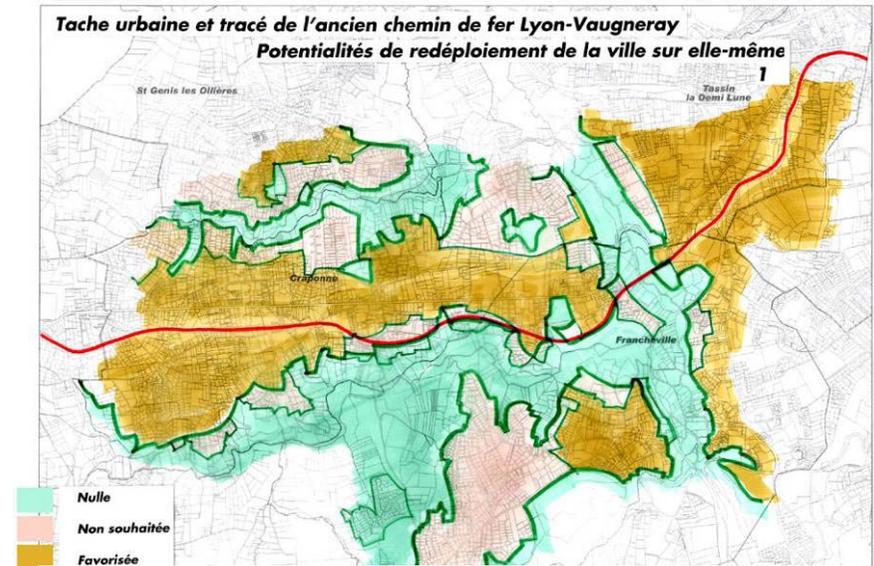
On constate que les possibilités de densification sont limitées dans l'espace ; elles ne concernent que des zones déjà urbanisées. Il ne pourra donc s'agir que d'opérations de renouvellement de la ville sur elle-même ou de construction dans les « dents creuses ».

### *Possibilités de développement « pratique »:*

Cette seconde carte indique qu'une majorité des secteurs urbains possédant des droits à construire supérieurs à l'existant peuvent être malgré tout considérés comme « stables » dans le court/moyen terme : il s'agit de tissus pavillonnaires récents en limite de vallon, ou bien de bâtis collectifs organisés sur leur parcelle sans possibilité de transformation.

Le développement urbain sera donc sans doute limité et concernera :

- le renforcement et l'étoffement du bâti historique le long de la RD489,
- Les secteurs pavillonnaires sous-occupés sur Tassin-la-Demi-Lune,
- Les opérations publiques de « centralités » à Craponne et Tassin-la-Demi-Lune.



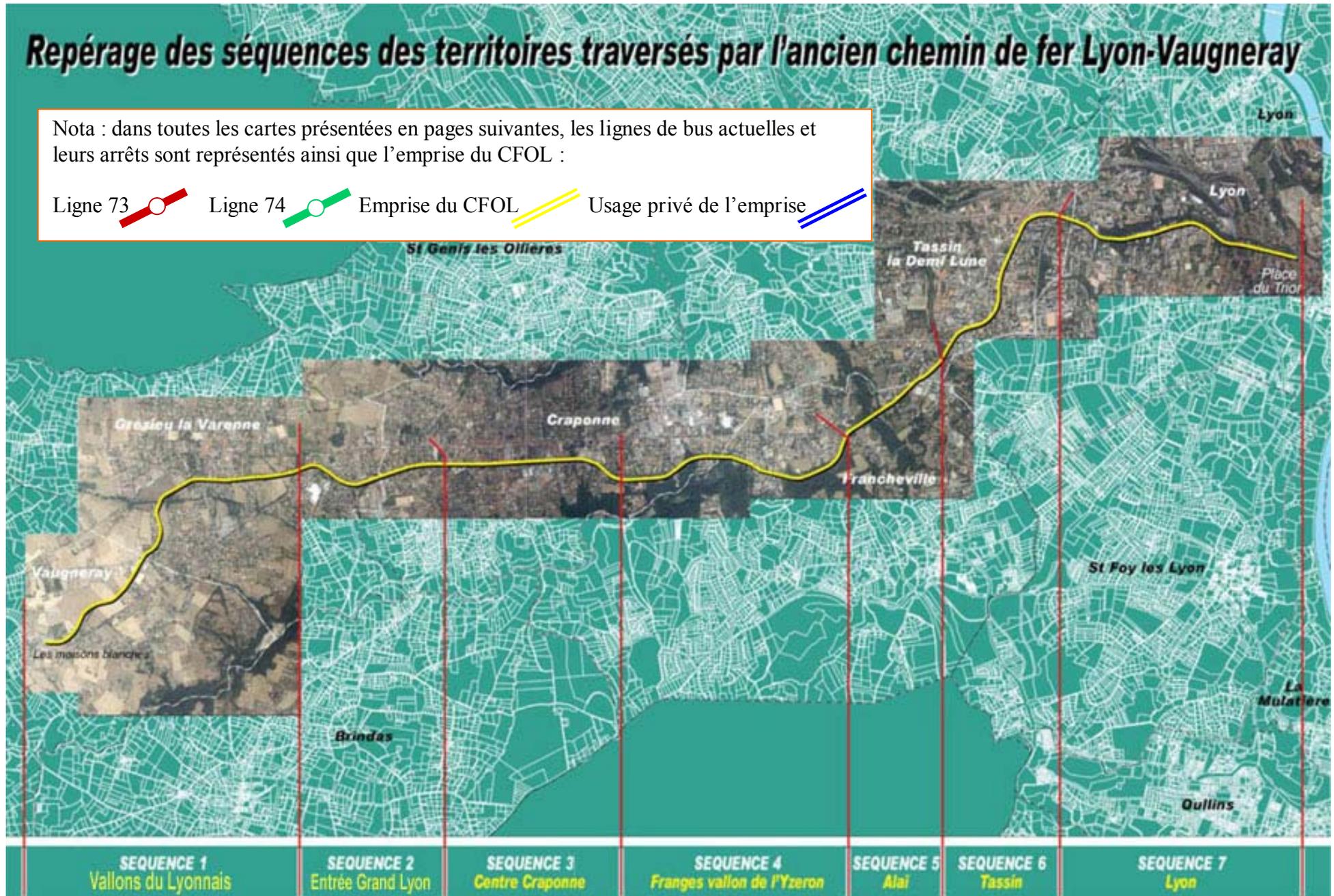


# Analyse et propositions séquence par séquence

## Repérage des séquences des territoires traversés par l'ancien chemin de fer Lyon-Vaugneray

Nota : dans toutes les cartes présentées en pages suivantes, les lignes de bus actuelles et leurs arrêts sont représentés ainsi que l'emprise du CFOL :

Ligne 73  Ligne 74  Emprise du CFOL  Usage privé de l'emprise 



## Présentation séquence n° 1 : Vallon du Lyonnais, Une séquence « campagne »

Origine : Gare terminus « les Maisons blanches » à Vaugneray

Fin : Ouest du giratoire du Tupinier à Grézieu-la-Varenne

**L'emprise : Un parcours « nature »**

Le paysage est rural sur l'ensemble de la séquence.

Le tracé débute sur le parking des cars interurbains, devant l'ancienne gare « les Maisons blanches » (Photo 1). Les terrains agricoles ne permettent pas de déceler son emprise jusqu'au centre sportif intercommunal (implanté sur le tracé) et au siège de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (Photo 5). Ensuite, le paysage reste champêtre avec des échappées visuelles magnifiques ; il se transforme en parcours de santé jusqu'à la traversée du ruisseau de Chaudanne, sur l'ancien viaduc pour voie unique de l'ancien chemin de fer (Photo 8). Puis il aboutit sur une voie de desserte d'un secteur pavillonnaire, en frange de l'urbanisation de la commune de Grézieu-la-Varenne (Photo 9). Le tracé disparaît ensuite vers l'emplacement de l'ancienne gare de la commune, dont il ne reste plus de trace (à 300 mètres du centre). Un chemin rural de part et d'autre des champs cultivés constitue la dernière partie rectiligne de la séquence.



**Le tissu urbain traversé : Des champs et des lisières de lotissements**

Le tracé est champêtre, traverse des champs et longe des lotissements sans les desservir pour autant. Il passe à proximité du centre du village de Grézieu-la-Varenne.

**Eventuelle réutilisation T.C. : Aucun intérêt à court et moyen termes - Pertinence potentielle à long terme**

La réutilisation de l'emprise ne semble pas opportune à court et moyen termes : les voiries départementales ne sont pas surchargées et il y a peu de problème de circulation dans le secteur. De plus, l'emprise est réaffectée à d'autres usages (loisirs, promenade, sport) apportant une qualité de vie certaine aux habitants alentours.

A plus long terme, l'emprise peut se révéler pertinente si l'urbanisation future des deux communes est organisée autour du tracé et avec des formes urbaines relativement plus denses.

**Etat et usages en 2005 de l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire**



## Présentation séquence n° 2 : Entrée du Grand Lyon, Une séquence « périphérique »

Origine : Ouest du giratoire - route de Bordeaux (Grézieu-la-Varenne)

Fin : rue Centrale - niveau carrefour rue Jean Moulin (Craponne)



**L'emprise : Une voirie urbaine interrompue (lotissements privés)**

- Avant la traversée de la route de Bordeaux, un chemin rural se tient à la place de l'ancienne voie ferrée. Sur Grézieu-la-Varenne, une promenade publique permet d'identifier le tracé de la branche qui se dirige vers Brindas et Mornant. Il n'en n'est pas de même pour la branche se dirigeant vers Vaugneray (Photo 2), englobée dans des lotissements privés. Idem pour la gare « le Tupinier », aujourd'hui propriété privée (Photo 5).
- Sur Craponne, la rue Centrale continue jusqu'en limite communale et communautaire. Elle « bute » sur la rue du Stade municipal. La voirie est moins large qu'au centre-ville (Photo 6), mais des élargissements sont réservés dans le PLU.

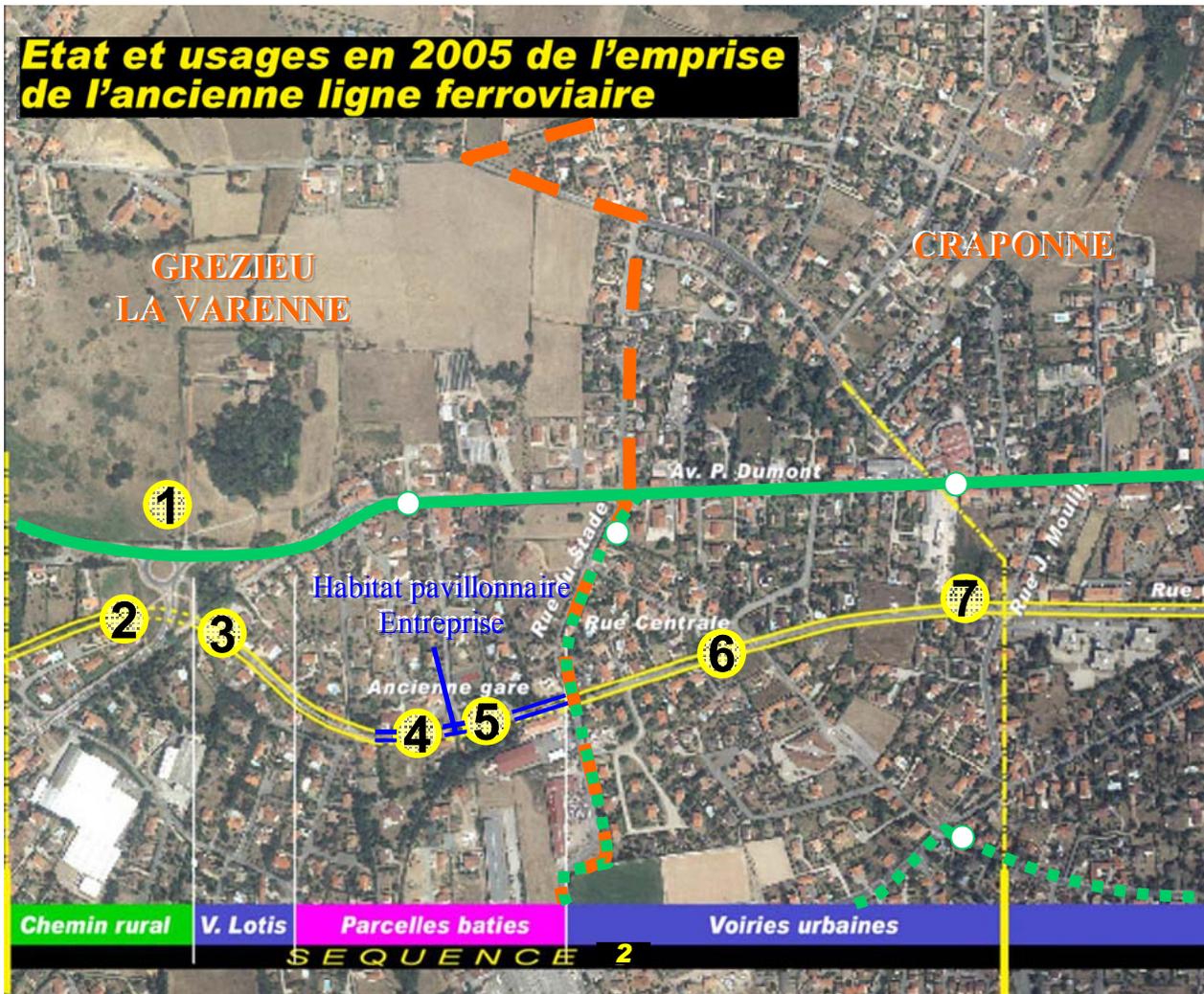
**Le tissu urbain traversé: des maisons individuelles en lotissement**

- Le tissu urbain traversé correspond à une juxtaposition de maisons individuelles organisées en lotissements séparés, accessibles par des voiries en impasse. Il n'y a pas de mutations possibles dans le court terme. En revanche, quelques parcelles sont encore libres sur Craponne le long de la rue centrale. Le PLU permet des habitats plus agglomérés. Deux constructions de quatre appartements chacune sont actuellement en travaux sur un premier terrain.

**L'appropriation de l'emprise pour des usages privés rend difficile les perspectives pour une réutilisation T.C.**

- Tout le tronçon du CFOL sur Grézieu-la-Varenne est approprié par des habitants : la moitié a été réutilisée pour des voiries de desserte de lotissements, l'autre moitié a été vendue (parcelles privées).
- L'emprise est éloignée des grands terrains non construits présents au nord du rond-point, qui auraient pu éventuellement offrir des opportunités pour l'accueil de services techniques ou un parking de rabattement (Photo 1).
- Une liaison directe et lisible avec l'avenue P. Dumont n'est pas évidente à trouver.

**Etat et usages en 2005 de l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire**



**1** Le Tupinier

**2** L'emprise depuis le rd-point du Tupinier

**3** L'allée des Sources

**4** La fin de l'allée des Sources



## Propositions séquences 1 et 2 : de Vaugneray / Grézieu-la-Varenne à l'entrée dans le territoire du Grand Lyon

Les propositions d'aménagement qui peuvent être formulées sur ces deux séquences doivent rester à l'échelle des problèmes posés :

- D'une part parce que le secteur est sans point noir pour la circulation des bus, d'où l'inutilité en l'état actuel du trafic d'un site propre doublant les voiries existantes. Il est à noter que l'amorce d'un éventuel site propre (hypothèse long terme) se situerait au niveau du rond point de la route de Bordeaux ; là, un pôle de rabattement serait à organiser ;
- D'autre part parce que la réutilisation de l'emprise du CFOL est rendue très difficile par des appropriations privées ou pour des usages autres que le transport (parcours nature),

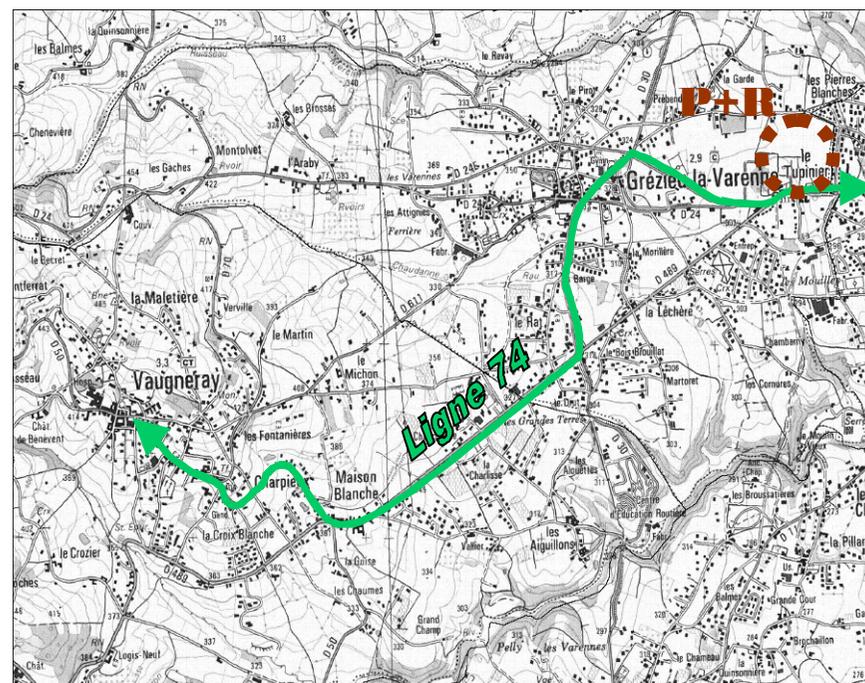
La question de la réutilisation de l'emprise de l'ancien chemin de fer sur ces séquences ne se pose que dans l'hypothèse où les communes opéreraient pour un type d'urbanisation fortement organisée et densifiée à proximité de l'axe.

Proposition pour le court terme :

- Réalisation d'un parc-relais à positionner au Tupinier

Proposition pour le long terme :

- Emprise à préserver dans les PLU, dans l'hypothèse d'une urbanisation future mieux organisée et densifiée



## Présentation séquence n° 3 : Craponne Centre

Origine : rue Centrale - niveau carrefour rue Jean Moulin (Craponne)

Fin : rue de la Tourette - niveau carrefour Marcel Plasse (Craponne)



L'emprise du CFOL est devenue une voirie de desserte locale parallèle à la route départementale 489 (av. P. Dumont)

- L'ancien tracé est devenu une voirie d'intérêt local - la rue Centrale - deuxième voie structurante de la commune, parallèle aux avenues Dumont-Millaud (RD489). L'artère est large, continue, peu aménagée (Photo 1) et non saturée par le trafic automobile. Le marché du village se tient au droit de la place A.M. Perrin (Photo 2).

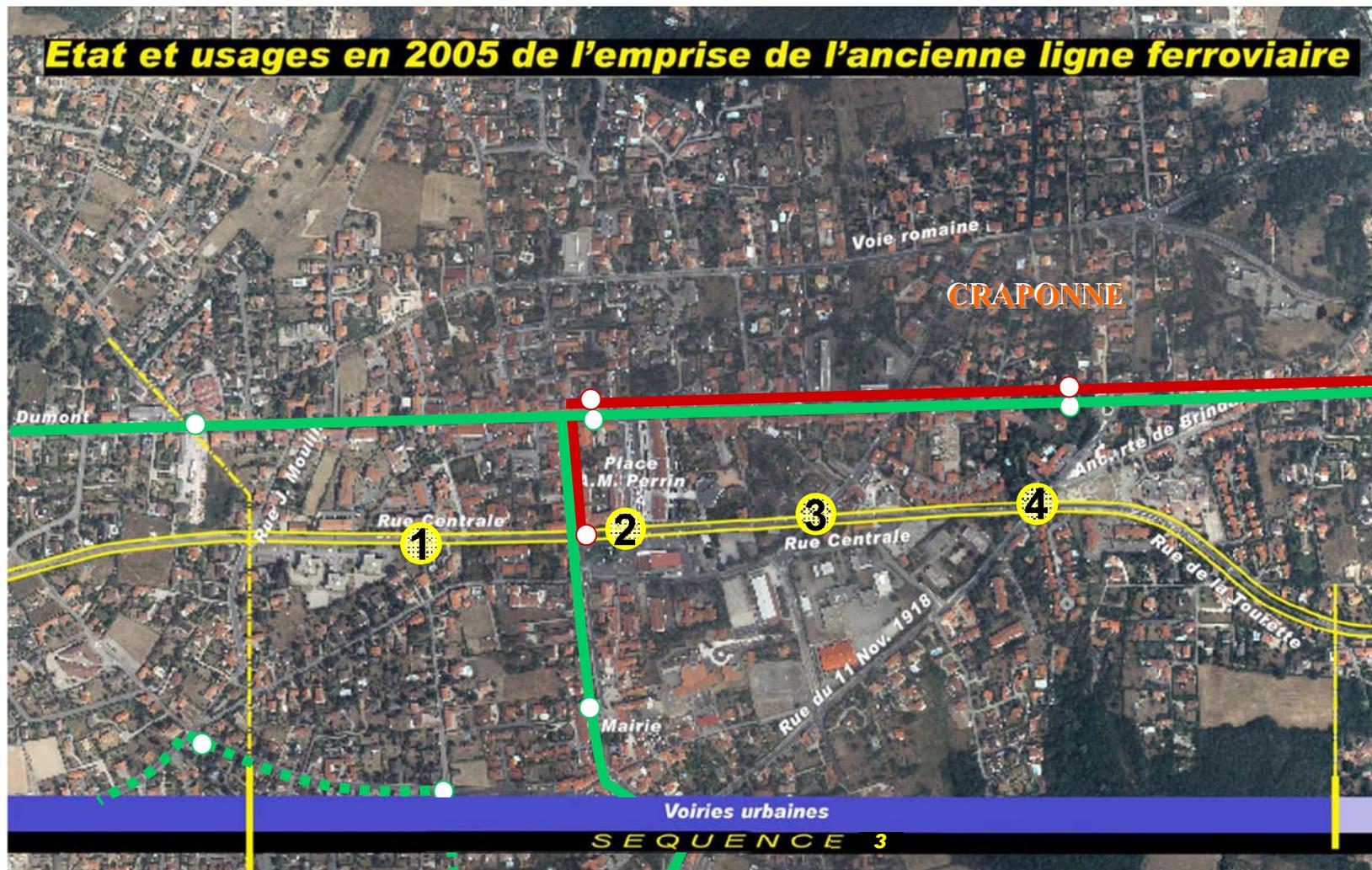
### Le tissu urbain traversé est hétérogène

- Le tissu urbain traversé est relativement hétérogène avec des implantations très diverses : habitations, équipements publics, écoles, hôtel, grande surface, etc. Un bâti plus structuré commence à apparaître au niveau de la place A.M. Perrin, grâce notamment à la réalisation de la ZAC qui jouxte la rue Centrale au nord. La deuxième tranche de la ZAC, au sud, permettra la création d'un mail et la restructuration de la surface commerciale (discounter) existante ; elle devrait démarrer prochainement.
- Bien que « sous occupées », pratiquement toutes les parcelles sont construites. Le PLU permet une certaine densification de ce secteur par des règlements de zones favorisant le collectif. Seules des opérations initiées par les collectivités publiques pourraient permettre une mutation rapide du bâti vers des densités plus importantes.

### Eventuelle réutilisation T.C. : une alternative possible à la RD489

- La circulation des transports collectifs sur la rue Centrale est facilement envisageable (trafic modéré, emprise large). Néanmoins, la RD489 reste le tracé le plus naturel pour assurer une desserte effective de la ville. Lors d'études récentes pilotées par le Grand Lyon et de débats menés au niveau communal, le choix retenu a été de confirmer le cumul des fonctions sur la RD489 : trafic de transit, stationnement lié aux commerces, circulation des transports collectifs. De fait, la circulation des bus restera problématique sur cet axe, l'emprise ne permettant pas à la fois l'aménagement d'un site propre, le maintien de deux voies de circulation et de places de stationnement (Cf. p.24 - le projet de T.C.S.P. doit-il quitter la RD489 à la hauteur du centre de Craponne et du quartier Bel-Air ?).

# Etat et usages en 2005 de l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire



## Présentation séquence n° 4 : Les Franges du vallon de l'Yzeron

Origine : rue de la Tourette - niveau carrefour Marcel Plasse (Craponne)

Fin : Chemin du bois (Francheville)

**L'emprise : la limite entre ville et nature**



- Mis à part 300 mètres environ aujourd'hui enserrés dans une zone pavillonnaire, de part et d'autre de la rue du Moulin du Got (Photo 6), le tracé historique est en balcon sur le vallon de l'Yzeron. Tout d'abord en asphalté et desservant quelques maisons particulières (Photo 1), cette voie carrossable prend la forme d'une promenade piétonne (chemin de la Patelière - Photo 2), pour devenir une friche à partir de la rue de la Patelière (Photo 5). Le passage sous le pont a été remblayé au cours du temps. L'ancien tracé du CFOL devient totalement inaccessible sur le dernier tronçon (Photo 7).

**Le tissu urbain traversé : un habitat peu dense**

- Sur la commune de Craponne, les chemins de la Patelière et de la Tourette traversent des territoires peu denses, où les constructibilités sont expressément limitées ; le caractère vert et non construit prévaut pour conserver les équilibres existants.
- Le secteur pavillonnaire a effacé toute trace de l'emprise. Le PLU propose un zonage permettant de nouvelles formes d'habitat, plus denses, alternatives à la villa.
- Sur Bel-Air, la limite d'urbanisation est franche. Au nord le secteur est construit (individuel groupé, blocs collectifs isolés). Reste le terrain du centre d'insémination artificielle, sans projet d'évolution du site connu actuellement ; l'urbanisation future ne pourra qu'y être contrôlée. Il est à noter que Bel-Air est pratiquement le seul quartier de Francheville pour lequel le PLU propose des droits à construire accrus par rapport à l'existant.

**Eventuelle réutilisation T.C. : Possible mais sans intérêt pour la desserte locale**

- Les chemins mentionnés ci-dessus sont aujourd'hui appropriés pour les loisirs (promenade) et par les riverains. La réutilisation de cette partie du tracé pour un transport en commun en site propre reste possible, si l'on évite le quartier du Moulin de Got par le nord (Patelière Aubépinès), bien que certaines portions de voiries soient étroites et nécessitent des élargissements. Mais cette hypothèse semble peu judicieuse en termes de desserte locale, le tracé ne desservant ni un poids de population important, ni des services ou des équipements publics ;
- La réutilisation de cette séquence ne semble avoir d'intérêt qu'en cas de liaison rapide sans arrêt (recherche de gain de temps).



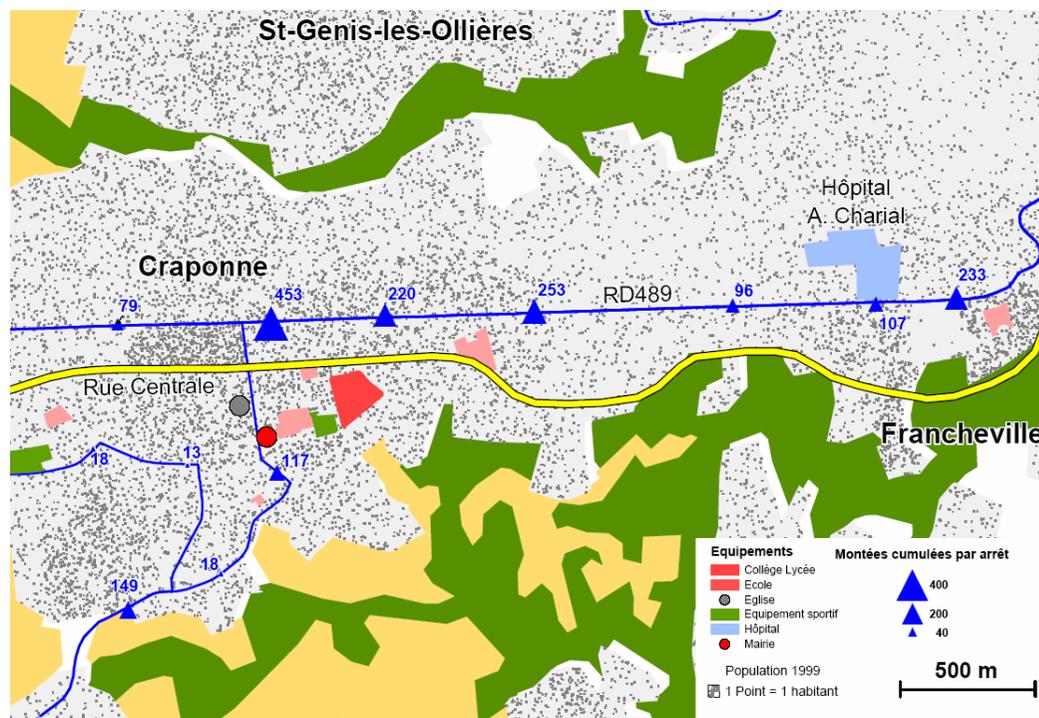
## Question principale : le projet de T.C.S.P. doit-il quitter la RD489 à la hauteur du centre de Craponne et du quartier Bel-Air ?

La commune de Craponne est comprise entre deux espaces de nature, deux ruisseaux : le Ratier au nord et l'Yzeron au sud. Elle organise son évolution à partir d'une identité urbaine dense, claire le long de la RD489 (P.Dumont - E. Millaud) et de son nouveau centre. La dégressivité progressive des formes, des épannelages et des types de construction est inscrite dans les documents d'urbanisme de part et d'autre de la voie.

Il en est de même tout le long de l'axe jusqu'à Francheville, où les règles du PLU accordant des droits à construire accrus par rapport à l'existant de part et d'autre de la RD489 connaissent leurs premiers effets avec l'arrivée d'immeubles collectifs en façade de voie.

Si l'emprise de l'ancienne voie ferrée parcourt une partie bien urbanisée de la ville de Craponne (rue Centrale), elle s'éloigne ensuite pour traverser un environnement à dominante naturelle.

Dans une logique de structuration urbaine et de desserte de la population, il paraît pertinent de maintenir autant que possible la circulation des transports collectifs sur la RD489. Cette option de base est à moduler en fonction des capacités physiques de l'axe (emprise disponible) pour pouvoir accueillir des aménagements favorables à la circulation des bus (sites propres ou/et aménagements de priorité aux carrefours).



## Propositions séquences 3 et 4: Craponne - Francheville

**Au vu des problèmes de circulation rencontrés par les bus et de l'enjeu recherché de structuration urbaine par les transports collectifs, la proposition consiste à maintenir l'itinéraire actuel en restant le plus possible sur la RD 489**

A court terme, il paraît nécessaire d'envisager la réalisation d'un site propre vers Lyon à l'est de la RD11 (emprise de 13 à 16m : faisabilité à vérifier par le Conseil Général). Plus à l'ouest, la circulation peut être maintenue en l'état sur la RD489. En revanche, l'aménagement des carrefours avec des priorités aux bus paraît indispensable.

Si des problèmes de circulation accrus apparaissent à l'ouest de la RD11, un décrochage reste possible par la rue du Stade Municipal sur la rue Centrale, peu éloignée de la RD489 et traversant des zones urbaines peuplées, avec un retour sur la voie principale par la RD11 ou l'ancienne route de Brindas (carrefour à aménager avec priorité aux bus et dispositif rendant le shunt par la rue Centrale impossible ou pénalisant pour les voitures).



A court terme: maintien sur la RD489 et aménagement des carrefours

Si difficultés de circulation récurrentes et accrues :  
Circulation des bus sur la rue Centrale

A l'ouest de la RD11

A l'est RD 11



Aménagement d'un site propre sur la RD 489

# Présentation séquence n° 5 : Vallon de Charbonnières - Alai, Séquence d'entrée de ville

Origine : Chemin du bois à Francheville

Fin : ligne SNCF Lyon / Brignais au niveau de la halte d'Alai - Photo 8 (Tassin-la-Demi-Lune)



## L'emprise : un ouvrage d'art aujourd'hui disparu puis une voirie urbaine

On distingue sur le terrain deux parties distinctes pour cette séquence de l'ancienne emprise du CFOL :

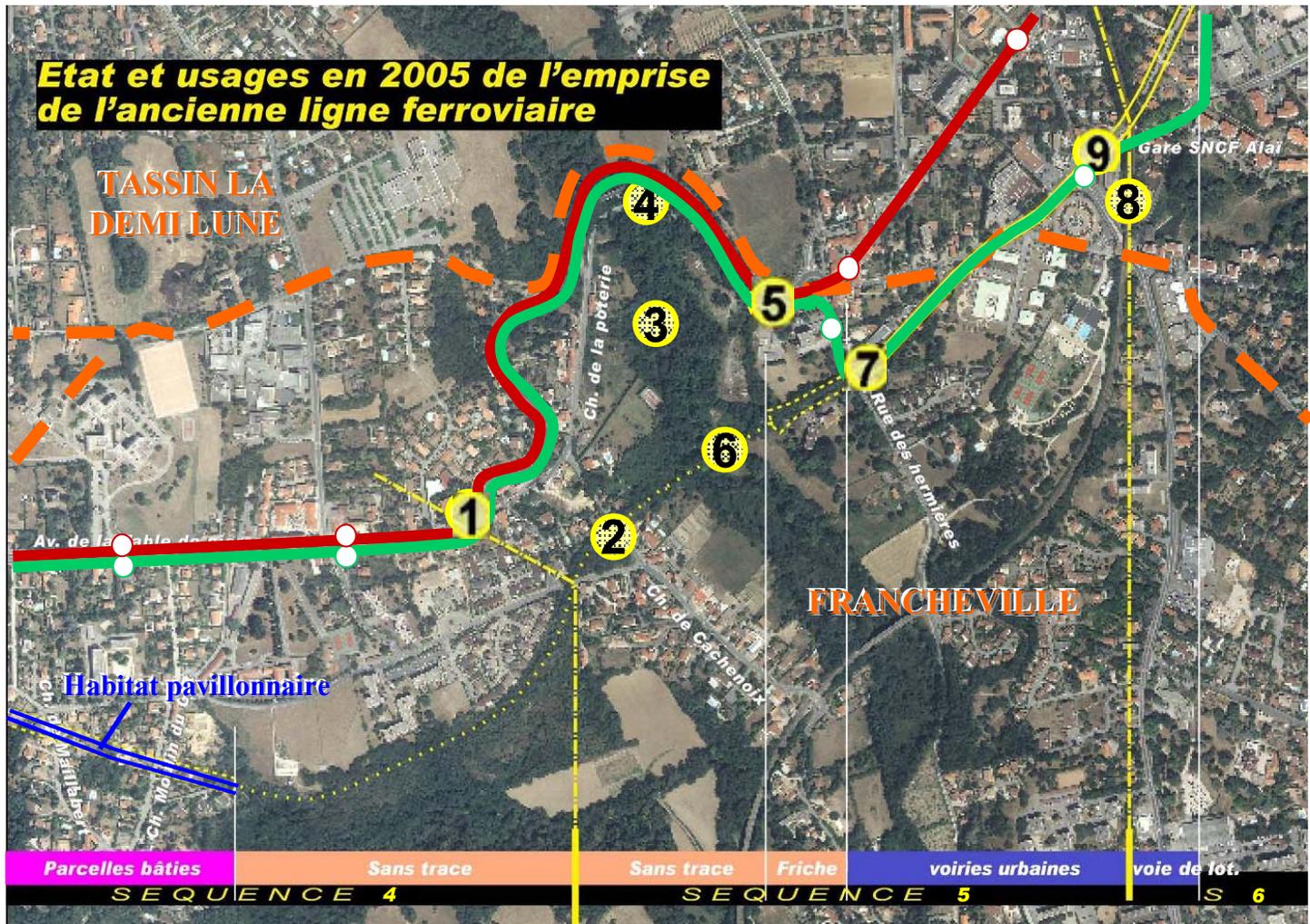
- Au niveau du franchissement du vallon du ruisseau de Charbonnières, l'emprise du tracé historique est en friche ; en fond de vallon (grande qualité paysagère), on relève la présence des anciennes piles du pont (Photo 6);
- A l'est du vallon, le tracé correspond à l'emprise d'une voirie urbaine communautaire : le chemin des Ifs puis la rue Joliot Curie. Le carrefour avec la RD42 (avenue du Chater) constitue un nœud routier important (Photo 9) correspondant aux entrées des villes de Tassin-la-Demi-Lune et de Francheville.
- Il convient de signaler l'emplacement réservé au PLU au niveau du vallon du ruisseau de Charbonnières pour l'implantation éventuelle d'un diffuseur du futur Tronçon Ouest du Périphérique (TOP).

## La zone traversée : un vallon naturel et un carrefour de voiries

- Le tracé historique du chemin de fer descend dans le vallon, sur le secteur dit « de la Salette », considéré comme un site naturel fragile. Il existe quelques possibilités d'urbanisation, mais celles-ci seront fortement contraintes et limitées.
- Au niveau de l'entrée de Francheville à Alai se concentre des activités d'affaires et de loisirs (Piscine Aquavert). L'évolution tend vers l'amélioration de la qualité du bâti et des équipements dans ce secteur. Le potentiel d'urbanisation restant se comble actuellement côté Tassin-la-Demi-Lune (chantiers en cours).

## Eventuelle réutilisation T.C. : l'enjeu du franchissement des Esses et de la desserte de la gare d'Alai

- Traversée du vallon : l'enjeu d'amélioration de la circulation des bus est fort en direction de Lyon dans la traversée des Esses. Le chemin de la Poterie offre une alternative intéressante (gain de temps). La réalisation d'un nouveau franchissement (ouvrage d'art) est à examiner au regard de l'investissement nécessaire par rapport à son utilité (horizon moyen ou long terme)
- A l'est du vallon, l'aménagement d'un site propre est délicat car la voirie est relativement étroite (chemin des Ifs et rue Joliot-Curie). Néanmoins, il s'avère nécessaire car les bus y circulent difficilement avec un enjeu de desserte locale et de rabattement sur la halte TER d'Alai.



Rue Joliot-Curie vue depuis le passage sous la ligne de Brignais



La halte d'Alai



Arrivée de l'emprise sur le chemin des Ifs



Vestiges de l'ancien viaduc



Entrée du chemin de la Poterie depuis la RD489



Le chemin de Cachenoix



Le ruisseau de Charbonnières



Le pont du chemin de la Poterie sur le ruisseau



Entrée du chemin de la Poterie depuis la place d'Alai



## Propositions séquence n° 5

### Section traversée du vallon :

#### A court terme :

Le chemin de la Poterie, parallèle à la RD 489 dans la traversée du vallon, est actuellement d'accès réservé pour les riverains. Cet axe offre une alternative pour la circulation des bus réalisable à court terme et avec des investissements limités. Les difficultés de circulation rencontrées dans le secteur se situent essentiellement en direction de Lyon (saturation du giratoire de la place d'Alaï). La priorité d'aménagement peut donc être donnée à l'ouverture au passage des bus sur le Chemin de la Poterie dans cette direction avec un aménagement prioritaire et réservé aux transports collectifs au niveau de place d'Alaï. A ce niveau, deux options peuvent se dessiner : une priorité d'accès au carrefour giratoire (feux à installer) ou un site propre aménagé en évitant la place par le sud (emprise du groupe scolaire - Cf. photo ci-contre) pour rejoindre l'emprise délaissée.

La possibilité d'une circulation des bus sur le chemin de la Poterie dans l'autre direction peut être envisagée mais sa pertinence est à étudier au regard des aménagements complémentaires nécessaires rendus plus complexes : entrée sur le chemin de la Poterie au niveau de la Place ; insertion prioritaire à l'arrivée sur la RD489 à Francheville. Le gain en temps de parcours serait faible dans cette direction et l'absence d'arrêts dans la traversée des Esses rend très facile un « dénattage » selon le sens de circulation des bus (Ouest-Est par le chemin de la Poterie ; est-ouest maintenu sur la RD489).

#### A moyen et long terme :

Dans le cadre de la réalisation éventuelle du TOP avec un lieu d'échange positionné dans le vallon, la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art de franchissement réservé au bus peut être envisagée. En tout état de cause, tout investissement lourd sur cette traversée de vallon ne peut être imaginé tant qu'une décision sur l'arrivée de cette infrastructure n'est pas prise (compatibilité des aménagements et des calendriers de réalisation à assurer). L'emprise de l'ancienne voie ferrée doit cependant être conservée pour préserver l'avenir sans présager de l'emplacement précis d'un ouvrage de franchissement qui devra être déterminé dans le cadre d'études techniques ultérieures.

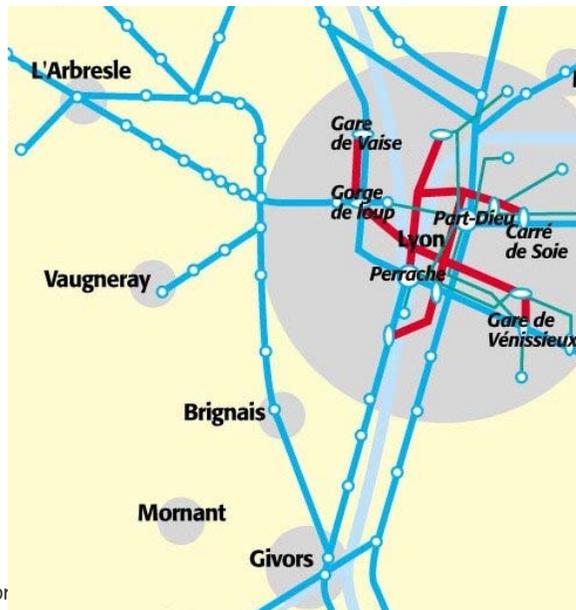
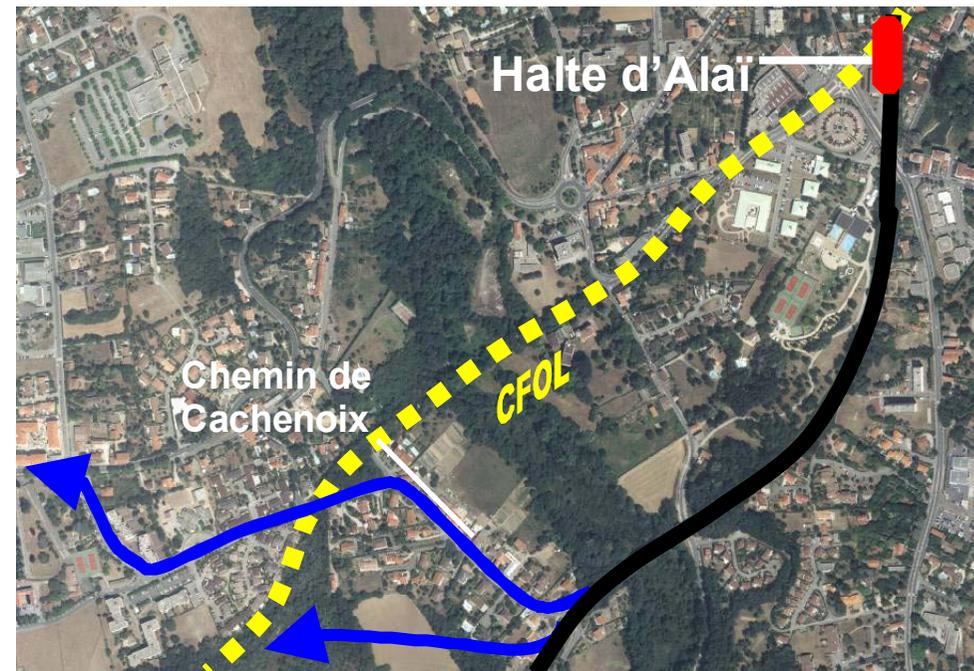
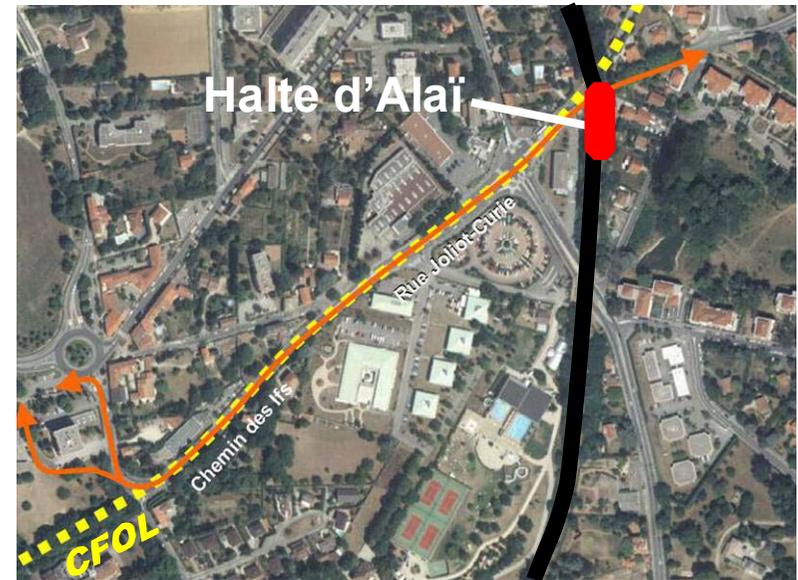


### Section Vallon - halte d'Alaï :

A court terme, un aménagement en site propre est nécessaire dans les deux sens de circulation, le long de l'ancienne emprise correspondant au chemin des Ifs et à la rue Joliot-Curie : l'emprise de 12 à 18m nécessiterait des acquisitions foncières et le passage sous la voie ferrée au niveau de la halte d'Alaï, large de 13 m environ, pose également un problème d'aménagement (couloir réservé avec priorité à l'insertion sous l'ouvrage ?). De plus, la halte d'Alaï doit faire l'objet d'un traitement particulier afin de marquer davantage l'espace que dans la situation actuelle.

### Alternative long terme : une interconnexion ?

Sous réserve des prévisions de clientèle exposées précédemment (page 10), une possibilité de circulation de matériel roulant plus lourd peut être envisagée en interconnexion avec le projet de tram-train de l'Ouest Lyonnais. Elle permettrait le raccordement aux lignes en direction de Lyon Saint-Paul ou Brignais, voire de Givors à terme, ou bien de l'Arbresle ou Lozanne, avec correspondance. Dans cette hypothèse, un passage sur le chemin de Cacheux (passage de la voie ferrée Lyon Brignais à niveau) paraît l'hypothèse la plus appropriée. Le tracé pourrait ensuite rejoindre la RD489 ou bien rechercher l'emprise du CFOL puis la rue Centrale à Craponne



Liaison Vaugneray - Lyon Gor

le agglomération lyonnaise - Février 2006

## Séquence n° 6 : Tassin la demi-lune, Une séquence urbaine

Origine : ligne SNCF Lyon Brignais au niveau de la halte d'Alai

Fin : boulevard des Hespérides à proximité de l'Horloge de Tassin

**L'emprise : voiries urbaines inter quartiers structurantes ou de desserte**



- La première partie du tracé correspond à une voirie en impasse de lotissement bordé de villas individuelles (Allée des Garennes - photo 1). Puis, l'ancien tracé devient l'avenue de la Constellation puis l'avenue de Lauterbourg (photo 3). Le bâtiment de l'ancienne gare « la demi lune » subsiste en bordure de voie (photo 2). Ces deux avenues en continuité ne débouchent ni sur l'avenue Charles de Gaulle ni sur le boulevard des Hespérides.
- Au-delà, l'emprise disparaît en cœur d'îlot bâti après le Chemin Vert. Quelques restes de l'ancien viaduc au niveau du parking de l'horloge (photo 4) et le parking lui même (photo 5) sont ensuite les seules traces de l'emprise du l'ancien chemin de fer.

**Un tissu organisé d'immeubles résidentiels**

- Il s'agit de secteurs bâtis dits « mixtes », essentiellement composés d'immeubles résidentiels collectifs à quatre ou cinq étages, implantés au milieu de leur parcelles dans un environnement vert, mais constituant un tissu relativement dense.
- Le potentiel de développement, de restructuration ou de densification apparaît limité, au regard de l'état actuel des copropriétés et des règles du PLU qui confortent cette morphologie. Ceci est moins vrai autour de l'avenue Charles de Gaulle, encore en limite de grands secteurs de maisons individuelles, et où le zonage PLU autorise une plus grande constructibilité aux abords de la voie. Un projet urbain public de restructuration autour de la place Peragut est en cours de réalisation.

**Perspectives pour une éventuelle réutilisation T.C. :**

- Aucun obstacle majeur à la circulation des bus n'a été relevé sur les avenues de la Constellation et Lauterbourg, relativement larges et non saturées : la ligne 74 emprunte déjà l'avenue de la Constellation.
- Néanmoins, dans l'optique d'une recherche de fiabilité et de gain de temps de parcours pour rejoindre Gorge de Loup (Cf. page 10), il paraît plus pertinent de rejoindre le boulevard des Hespérides et son site propre par la rue Joliot-Curie, axe offrant des opportunités plus importantes d'aménagement (emprise large à très large) et permettant de plus de desservir le quartier de Ménival (Lyon 5<sup>ème</sup>). La desserte urbaine de Tassin-la-Demi-Lune par l'avenue Charles de Gaulle est quant à elle assurée par les lignes 5, 14, 42 et 73. Quant aux deux arrêts qui ne seraient plus desservis dans ce schéma (Constellation et Brosset), la proximité des arrêts Alai la Raude (lignes 42 et 189) et Ménival Sainte-Anne, qui pèsent dès aujourd'hui trois fois plus en termes de clientèle, paraît une bonne compensation en lien avec un gain notable en temps de parcours dans le secteur.





## Propositions séquence 6 Tassin - la demi-lune

Ce secteur est celui qui concentre le plus de difficultés de circulation pour les bus : à court terme, un site propre apparaît nécessaire dans les deux sens de circulation pour rejoindre le boulevard des Hespérides.

Deux options peuvent être envisagées :

- Par Joliot-Curie et Eisenhower, avec des emprises très larges (de 17 à plus de 20 mètres), excepté au niveau de la voie ferrée (passage sous voie de 13 mètres) et à l'approche du carrefour de la Constellation (point dur à 11 mètres). Cette option semble être à privilégier même si elle ne dessert plus les arrêts Constellation et Brosset de la ligne 74 ;
- Par Constellation et Général Brosset. La voirie est plus étroite (emprise de 11 à 15 m) et s'éloigne de l'arrêt important « Alai la Raude » (lignes 42 et 189) sur la rue Joliot-Curie. L'avantage de cette option est de conserver l'itinéraire actuel de la ligne 74.



## Séquence n°7 : Lyon 5ème Une Promenade dans la ville

Origine : boulevard des Hespérides (Tassin-la-Demi-Lune)

Fin : Rue P. Audry au nord de la place du Trion (Lyon 5ème)



**L'emprise : Une trouée verte dans la ville de haute qualité paysagère**

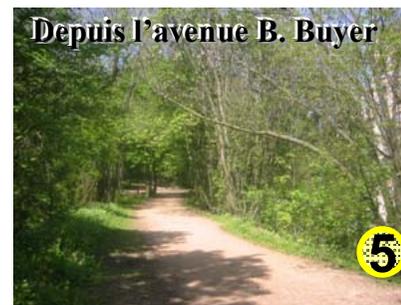
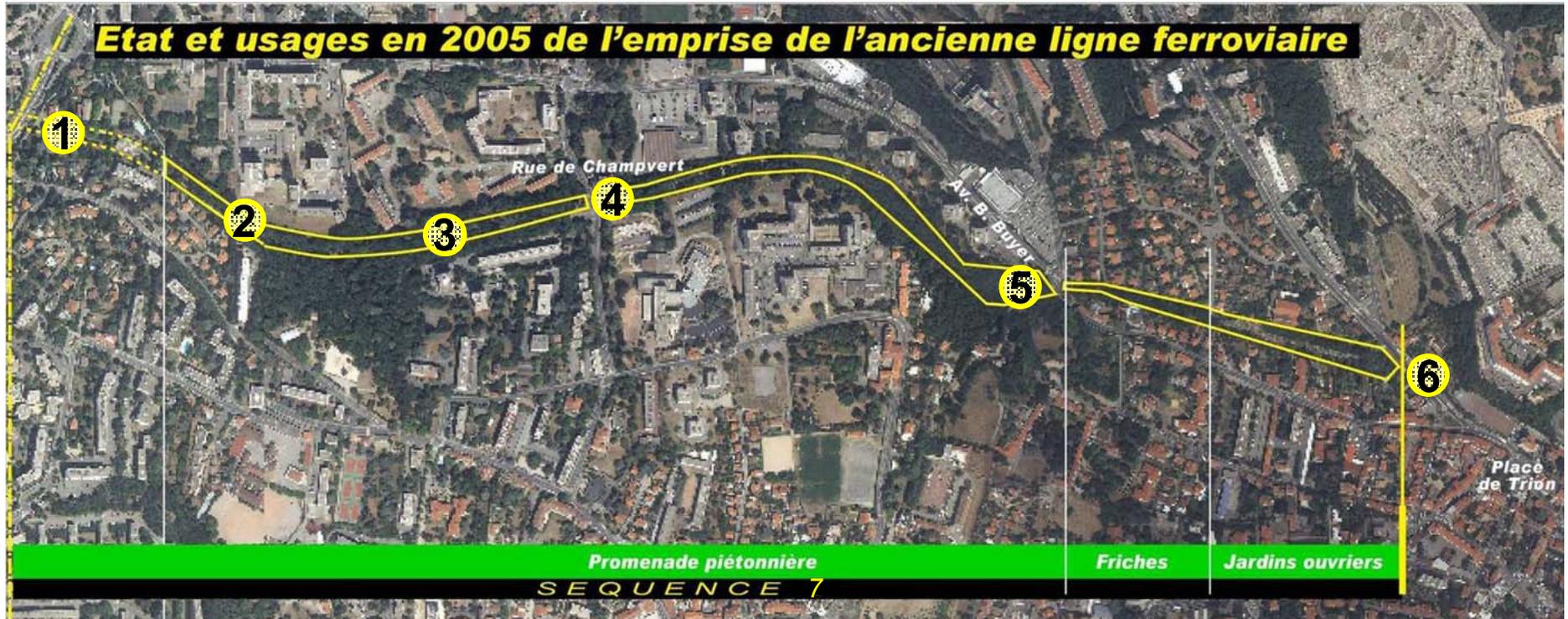
- Les premiers mètres sur Tassin-la-Demi-Lune, entre le boulevard des Hespérides et l'impasse Champ Vert, l'emprise de l'ancien chemin de fer est englobée dans des domaines privés (photo 1). Une longue promenade piétonnière avec la présence d'anciens ponts enjambant l'ancienne voie (photo 2) se poursuit ensuite jusqu'à l'avenue Barthélemy Buyer. Puis, la section jusqu'à la rue Pierre Audry est occupée par de la friche sur talus, et par des jardins ouvriers.

**Le tissu urbain traversé : Immeubles résidentiels, espaces verts, équipements publics**

Le tissu urbain est divers, mais essentiellement composé d'immeubles résidentiels, eux-mêmes implantés au centre de vastes espaces collectifs verts, ou bien d'équipements publics (groupes scolaires, hôpital ou parcs public).

**Perspectives pour une éventuelle réutilisation T.C. :**

- Cette section est sans intérêt pour l'aménagement d'un site propre pour transports collectifs : la séquence est totalement déconnectée de la structure du réseau TC et des pôles d'échange actuels.
- Le choix politique (PLU de 2005) a été de valoriser ici la trame verte d'agglomération, en liaison avec le « parc des hauteurs » avec un itinéraire vélo structurant pour l'ouest de Lyon.



## Conclusion

L'absence d'axe lourd de transport collectif sur l'itinéraire Lyon - Vaugneray pénalise le secteur en termes d'accessibilité par rapport aux territoires desservis par les trois branches du réseau ferroviaire de l'Ouest Lyonnais (Lyon - Sain-Bel, Lyon - Lozanne et Lyon-Brignais). L'opportunité de disposer en partie de l'emprise de l'ancien Chemin de fer Fourvière Ouest Lyonnais permet donc d'envisager de combler ce manque.

Néanmoins, l'emprise, bien que restée très largement propriété publique, a été soit :

- utilisée pour implanter une voirie routière (rue Centrale à Craponne, rue Joliot-Curie, avenues de la Constellation et Lauterbourg à Tassin-la-Demi-Lune)
- appropriée par la collectivité pour des usages récréatifs (parcours « verts » de Grézieu-la-Varenne, Craponne, Francheville ou Lyon 5ème)
- urbanisée par des propriétaires privés (le Tupinier à Grézieu-la-Varenne, Bel-Air à Francheville)
- abandonnée (champs au niveau de Vaugneray, remblais et broussailles à Craponne et Francheville)

La pertinence de sa réutilisation ne va donc pas de soi sur tout l'itinéraire, surtout au regard de l'absence d'urbanisation à proximité, que ce soit à Vaugneray, ou le long du vallon de l'Yzeron à Craponne et Francheville. En revanche, des solutions alternatives aux parcours actuels des lignes 73 et 74 peuvent être envisagées en mobilisant les voiries existantes, tout en préservant malgré tout l'emprise du CFOL dans les documents d'urbanisme afin de ne pas obérer l'avenir à long terme.

En termes de priorité d'aménagement, il paraît pertinent d'envisager à court terme :

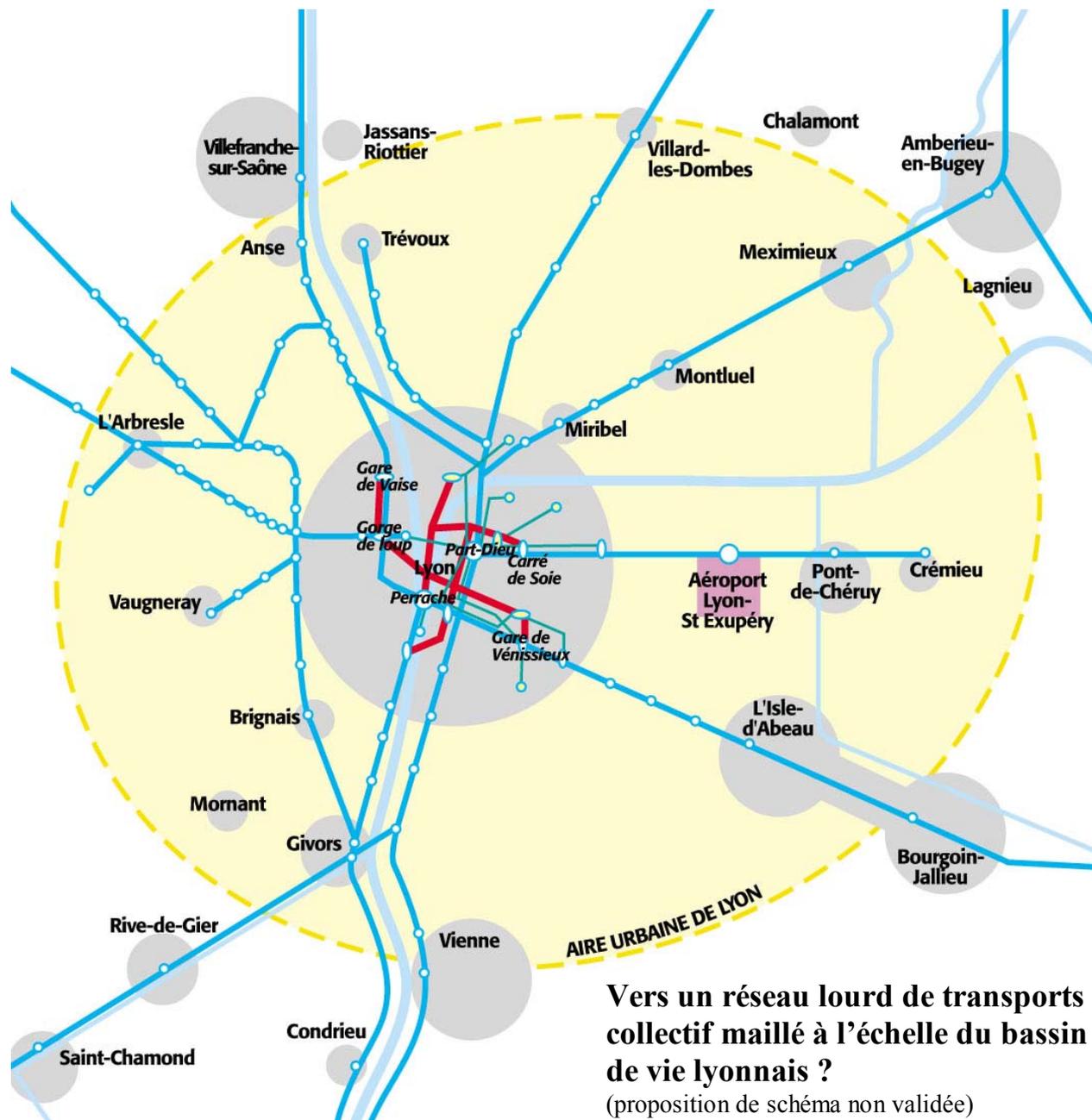
- tout d'abord un aménagement de la rue de la Poterie permettant de faciliter le passage de l'étoile d'Alaï en direction de Lyon ;
- l'aménagement d'un site propre en direction de Lyon sur la RD489 à l'approche des Esses ;
- dans le même calendrier, la réalisation d'un site propre sur la rue Joliot-Curie et l'avenue du Général Eisenhower à Tassin-la-Demi-Lune afin de rejoindre efficacement le boulevard des Hespérides ;
- l'aménagement d'un parc-relais au niveau du Tupinier

Par la suite, la circulation des bus dans Craponne peut être envisagée par la rue Centrale avec des aménagements dissuasifs pour les voitures.

Pour ce qui est du plus long terme, l'éventuelle utilisation de l'emprise à Grézieu-la-Varenne et Vaugneray peut être envisagée dans le cadre d'une urbanisation plus dense et structurée autour de cet axe.

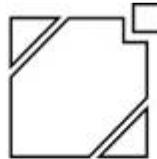
A l'échelle de la grande agglomération et à long terme, la constitution d'un axe lourd de transports collectifs interconnecté au réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais ouvre des perspectives de constitution d'un réseau maillé, s'appuyant à la fois sur le rail et sur les transports collectifs urbains, auquel serait raccordé le secteur des Vallons du Lyonnais. Dans le cadre de la démarche inter-Scot, le projet de liaison Lyon-Vaugneray paraît structurant pour améliorer les liaisons entre la partie centrale du Scot de l'Ouest Lyonnais et celui de l'Agglomération Lyonnaise.

Dans le même ordre d'idée, dans l'éventualité de la réalisation du Tronçon Ouest du Périphérique, l'aménagement d'un axe structurant de transport collectif assurant une desserte à proximité du diffuseur pressenti dans le Vallon de Charbonnières ouvre des perspectives intéressantes de développement de l'intermodalité : le rôle de porte d'entrée de l'ouest de l'agglomération joué par Tassin-la-Demi-Lune serait en effet renforcé et ce phénomène doit être accompagné pour limiter la congestion au cœur de la commune.



**Vers un réseau lourd de transports collectif maillé à l'échelle du bassin de vie lyonnais ?**

(proposition de schéma non validée)



**AGENCE D'URBANISME**  
pour le développement de l'agglomération lyonnaise

**18, rue du Lac- BP 3129 - 69402 LYON CEDEX 03**

**Tél. 04.78.63.43.70 - Télécopie 04.78.63.40.83.**

**E-mail : [agence@urbalyon.org](mailto:agence@urbalyon.org)**

**Pour toute information sur cette étude, contacter :**

**Nicolas Pech**

**Pôle Grands Territoires**

**04.26.99.33.65 - [n.pech@urbalyon.org](mailto:n.pech@urbalyon.org)**

**Gilles Sabaterie**

**Pôle Echelles Locales**

**04.78.63.43.61 - [g.sabaterie@urbalyon.org](mailto:g.sabaterie@urbalyon.org)**