



AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE GILBERT FABRE À MILLERY (69)

Document de présentation du 13/11/23

Phase AVP - Réunion publique

novembre 2023



I. PRÉALABLES

II. DIAGNOSTIC

III. PROJET ET ENJEUX



DIAGNOSTIC RÉALISÉ EN 2021

- > **Du territoire** : Recensement des pôles générateurs de déplacement CCVG et extérieurs, des flux de déplacements, des points noirs modes doux
- > **Des itinéraires modes doux existants**
- > **Des mesures d'accompagnement** : Stationnements, jalonnement ...
- > **Des résultats de l'enquête vélo CCVG, 2 principaux freins** :
 - Absence / insuffisance d'aménagements cyclables
 - Crainte du trafic routier

ENJEUX ET OBJECTIFS ISSUS DU DIAGNOSTIC

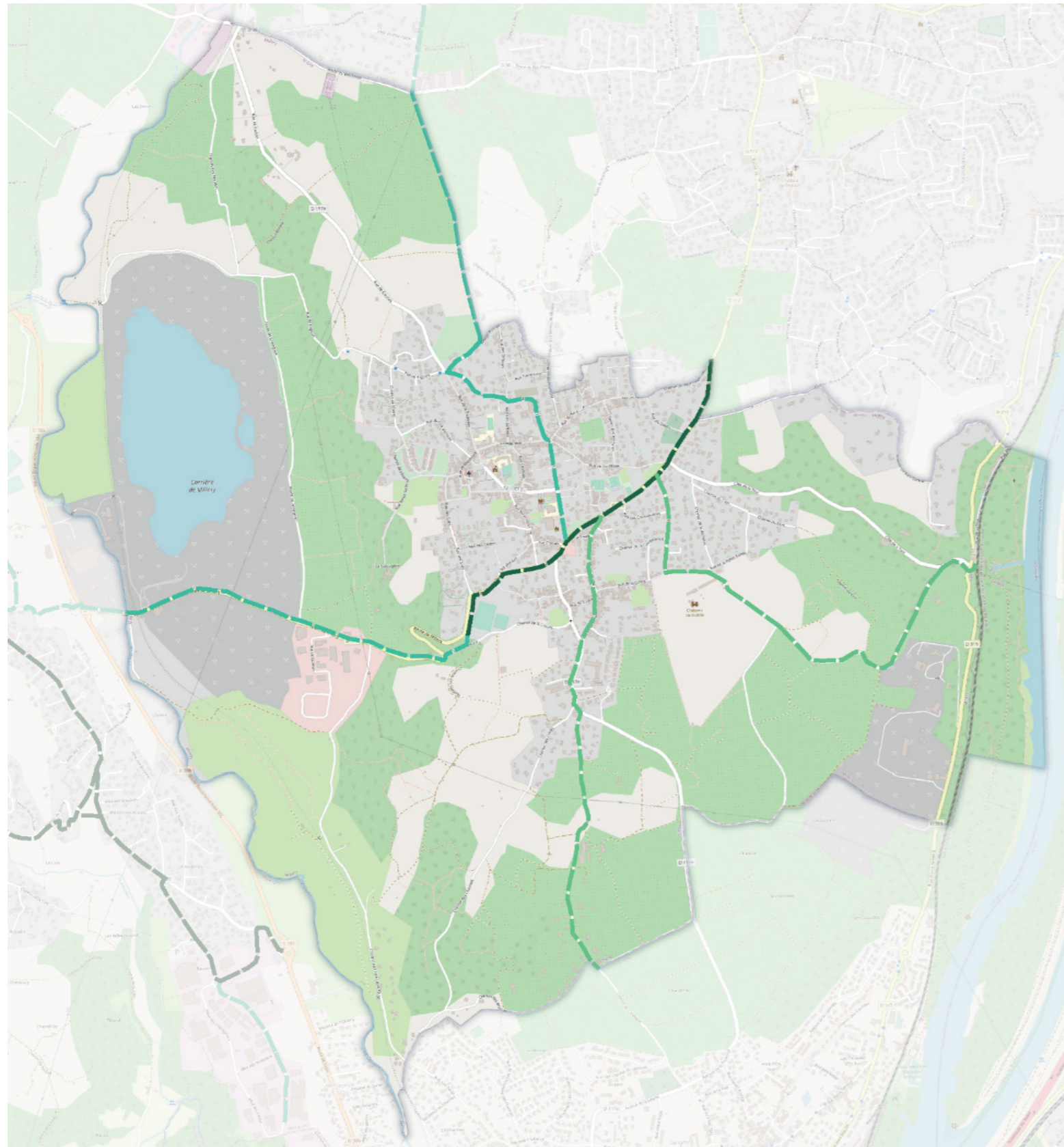
- > **Enjeu** : Développer des itinéraires modes doux pour faciliter les déplacements utilitaires des usagers
- > **5 objectifs** :
 - Lier les pôles générateurs de déplacements entre eux en maillant finement les communes
 - Sécuriser les itinéraires en supprimant/réduisant les points noirs
 - S'ouvrir sur l'extérieur (Métropole et monts du Lyonnais)
 - Relier l'axe structurant de la CCVG (Via Garona)
 - Harmoniser les mesures d'accompagnement sur le territoire



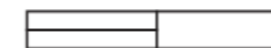
**CHOIX DE LA CCVG DE RÉALISER EN PREMIER
LIEU LES INFRASTRUCTURES PUIS LES MESURES
D'ACCOMPAGNEMENT**

SCHÉMA D'INTENTIONS

3 niveaux de priorités



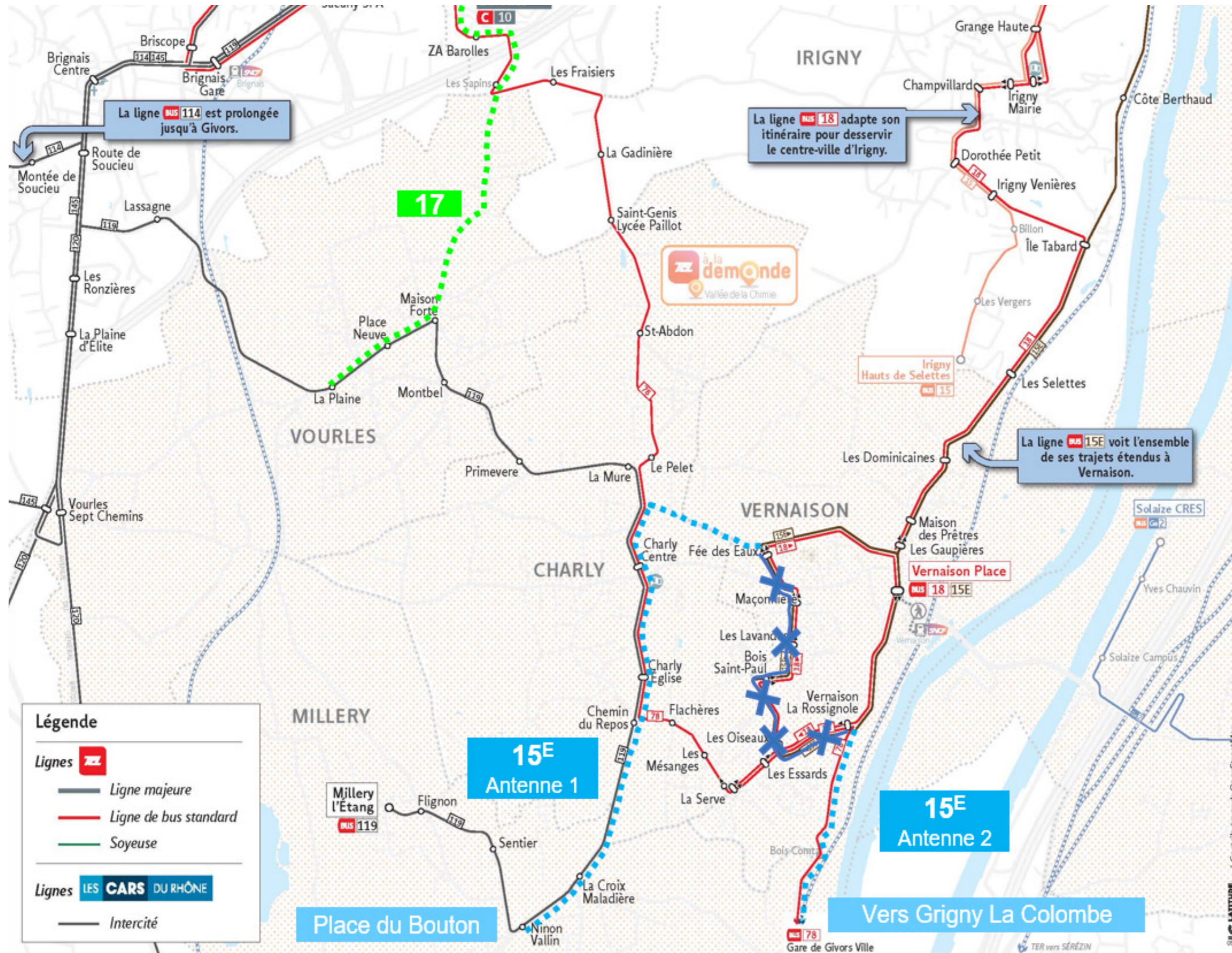
0 40 80 m



Itinéraires en projets :
— Priorités 1
- - Priorités 2
- - Priorités 3



- > Depuis le 1er janvier 2022, la CCVG est membre de 
- > L'établissement gère les transports en commun, le transport scolaire et les transports à la demande sur le territoire
- > Dès 2022 : étude de restructuration du réseau Cars du Rhône et du réseau de surface TCL dans le cadre de la création de SYTRAL Mobilités et de l'arrivée du Métro B à l'Hôpital Lyon Sud
=> des extensions de lignes TCL envisagées sur le territoire de la CCVG
- > **Projet d'extension ligne 15E** = 2 antennes envisagées :
- Bellecour Charité / Grigny La Colombe
 - **Bellecour Charité / Millery Place du Bouton**
- > **Des aménagements de voirie et d'une zone de terminus sont nécessaires pour permettre l'extension de cette ligne.**

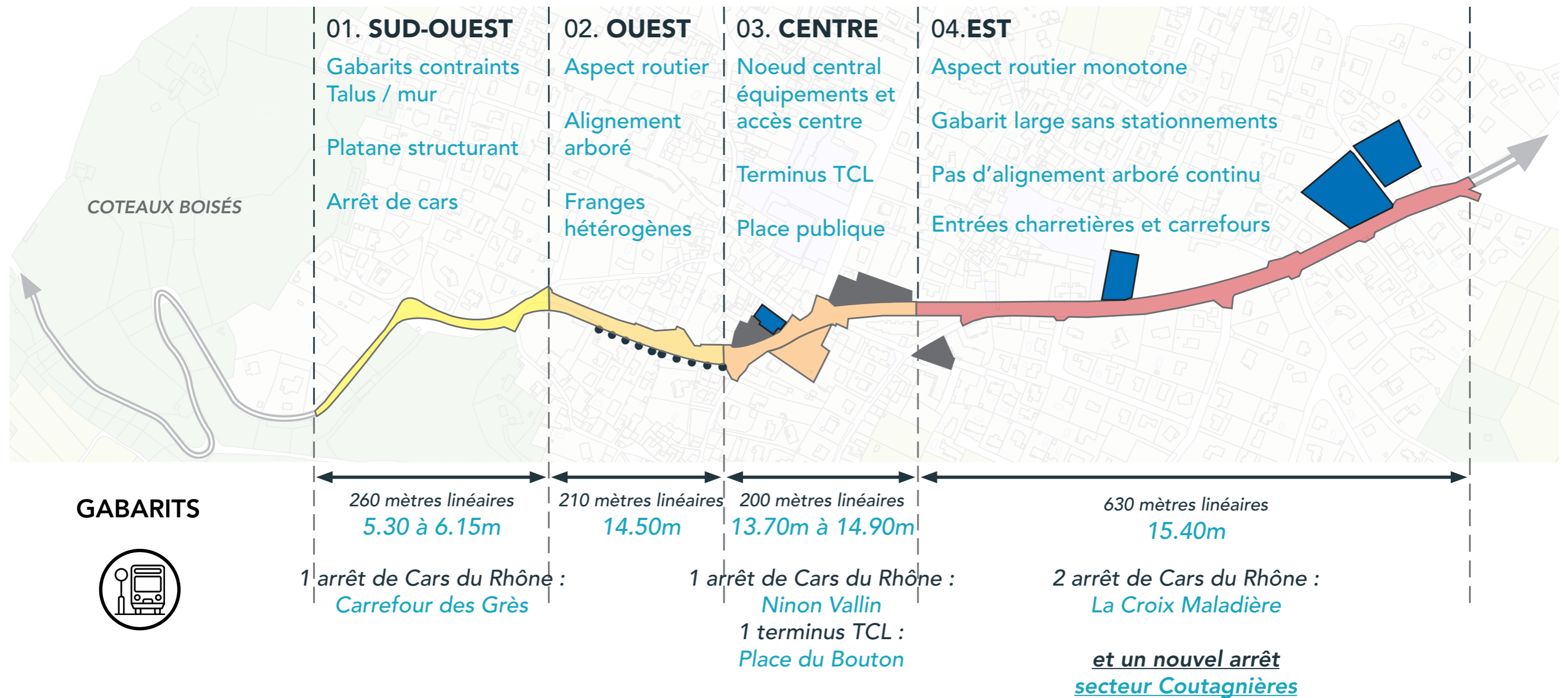


I. PRÉALABLES

II. DIAGNOSTIC

III. PROJET ET ENJEUX





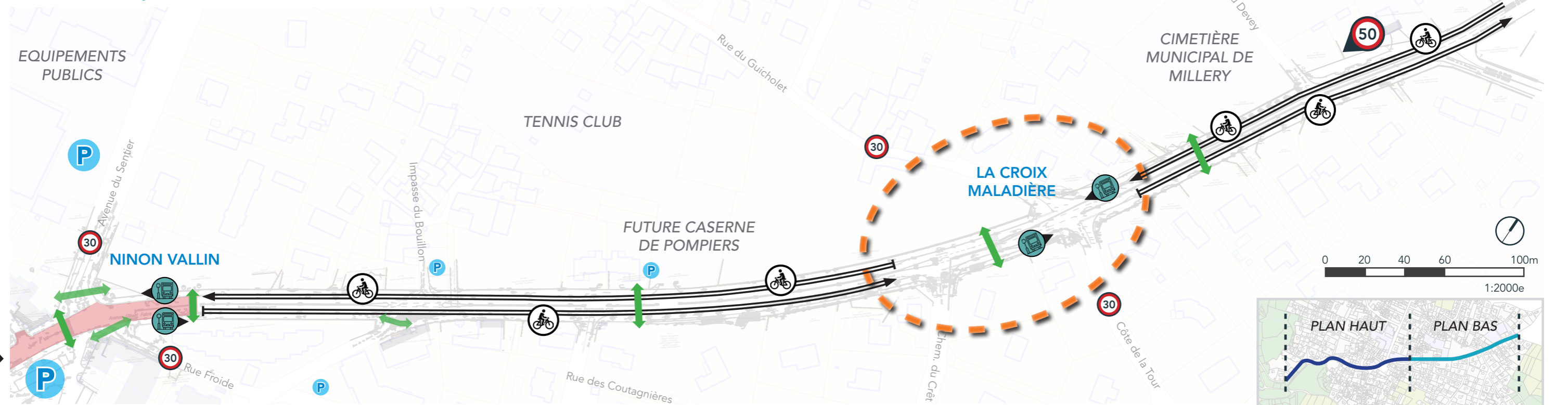
UNE RUPTURE URBAINE ENTRE LE NORD & LE SUD

- > Une traversée du centre de Millery très routière (gabarits larges, peu de traversées, stationnements et arbres) engendrant une vitesse routière élevée et une sécurité relative pour les piétons.
- > Des carrefours larges ne favorisant pas les traversées piétonnes et les ralentissements des véhicules.
- > Une priorité globale pour la voiture au détriment des piétons et des vélos (peu de passages piétons, pistes cyclables sectionnées/non complètes).

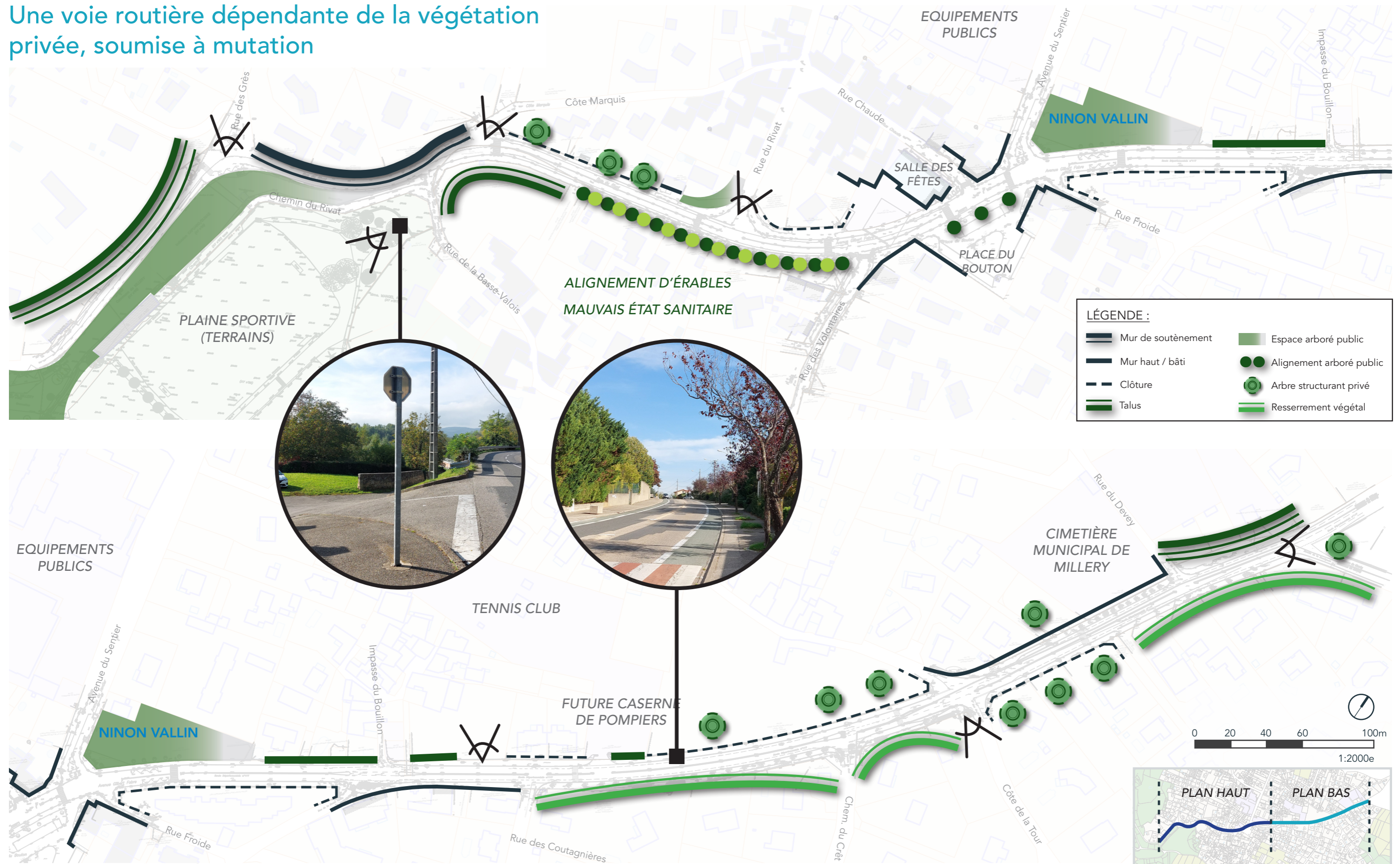
Des bandes cyclables partielles et concentrées dans les secteurs urbanisés de Millery



Une voie routière centrale avec de nombreuses liaisons et peu de stationnements formalisés



Une voie routière dépendante de la végétation privée, soumise à mutation



I. PRÉALABLES

II. DIAGNOSTIC



III. PROJET ET ENJEUX




UNE SÉCURISATION ET SÉPARATION DES FLUX

- 
> RÉDUCTION DE LA VITESSE
 - Limitation **30km/h** sur portions
 - Aménagement de **plateaux**
- 
> INSERTION DE STATIONNEMENTS
 - Proche des **équipements** (cimetière) et du centre
 - Sur la place du Bouton
- 
> GABARIT «CONTINU» DE LA CHAUSSÉE
 - Chaussée minimum **6.30m**
 - Trottoirs minimum **1.80m**
- 
> SÉPARATION DES CYCLES ET DES PIÉTONS
 - **Piste bidirectionnelle** 2.70m avec bordure séparatrice.

UNE MEILLEURE GESTION DES MODES DOUX

- 
> CONNEXIONS PIÉTONNES
 - Entre la rue des Grès et la rue du Rivat (gabarit très étroit)
- 
> CONNEXION MODES DOUX
 - Des traversées de la D117 sécurisées (piste cyclable)
 - Réflexion à l'échelle intercommunale

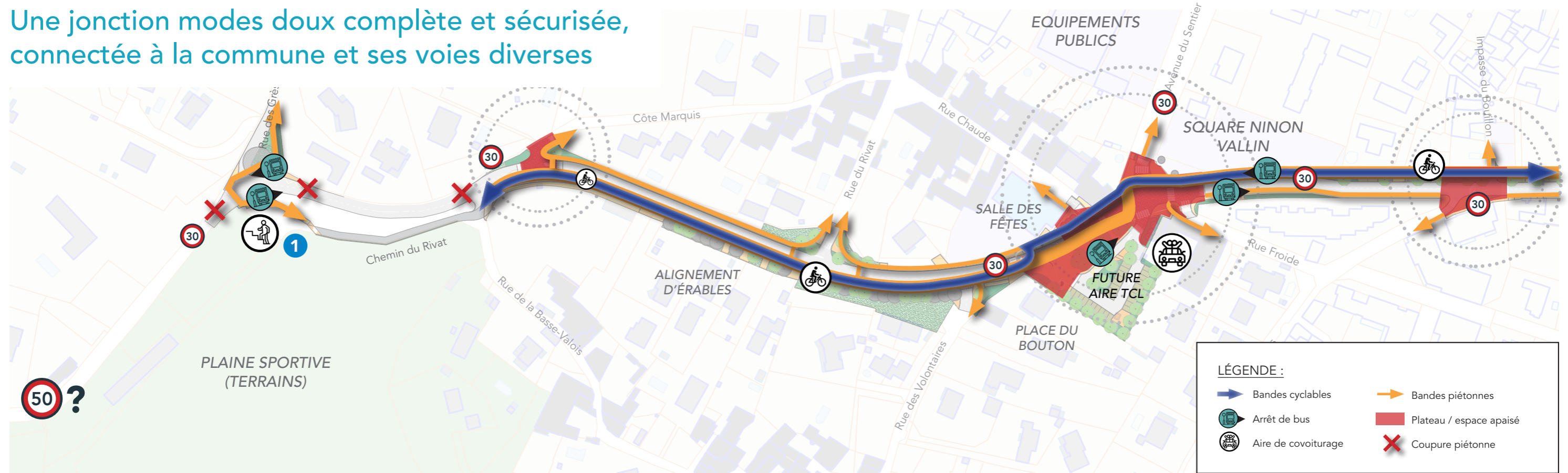
UNE PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE ET DU VÉGÉTAL

- 
> ALIGNEMENTS ARBORÉS
 - Conserver l'existant au possible et établir une continuité arborée
 - Planter des massifs en pieds d'arbre et de murs

ENJEUX DE VALORISATION

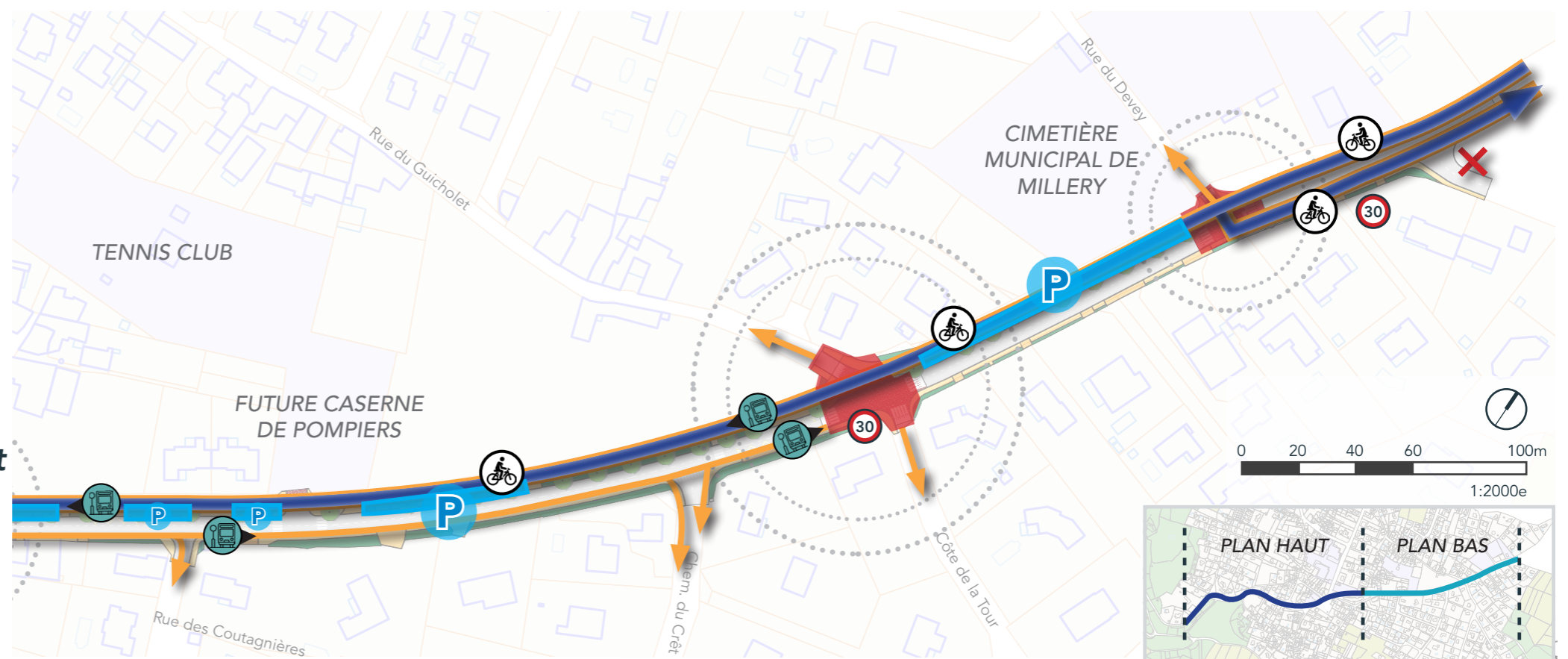
- > UNE COUTURE URBAINE**
 - Relier les anciens hameaux et les équipements
 - Davantage de traversées et apaiser la D117
 - Place publique et terminus TCL Place du Bouton
- > UN AMÉNAGEMENT SIGNAL**
 - Mise en valeur des noeuds urbains sur la D117
 - Qualifier les entrées du centre (platane du Grès)
- > PRISE EN COMPTE DES PROJETS CONNEXES**
 - Réhabilitation de l'anneau historique et espaces publics
 - Nouvelle caserne de pompiers
 - Terminus TCL Place du Bouton
 - Nouvel arrêt de bus D117
 - Flux vélo à l'échelle intercommunale

Une jonction modes doux complète et sécurisée, connectée à la commune et ses voies diverses



FONCTIONNEMENT

- > Voie cyclable bidirectionnelle (2m70)
- > Bande piétonne (1m80 minimum)
- > Plateaux traversants modes doux
 - Baisse de la vitesse
 - Matérialisation de la priorité
 - Connexions nord-sud
- > Itinéraire sécurisé piétons au sud-ouest
 - Contournement zone dangereuse
 - Connexion espace sportif 1
 - Connexion arrêt de cars



Développement et confortement d'un mail végétal public complémentaire à la végétation des parcelles privées



FONCTIONNEMENT

Le long de la RD :

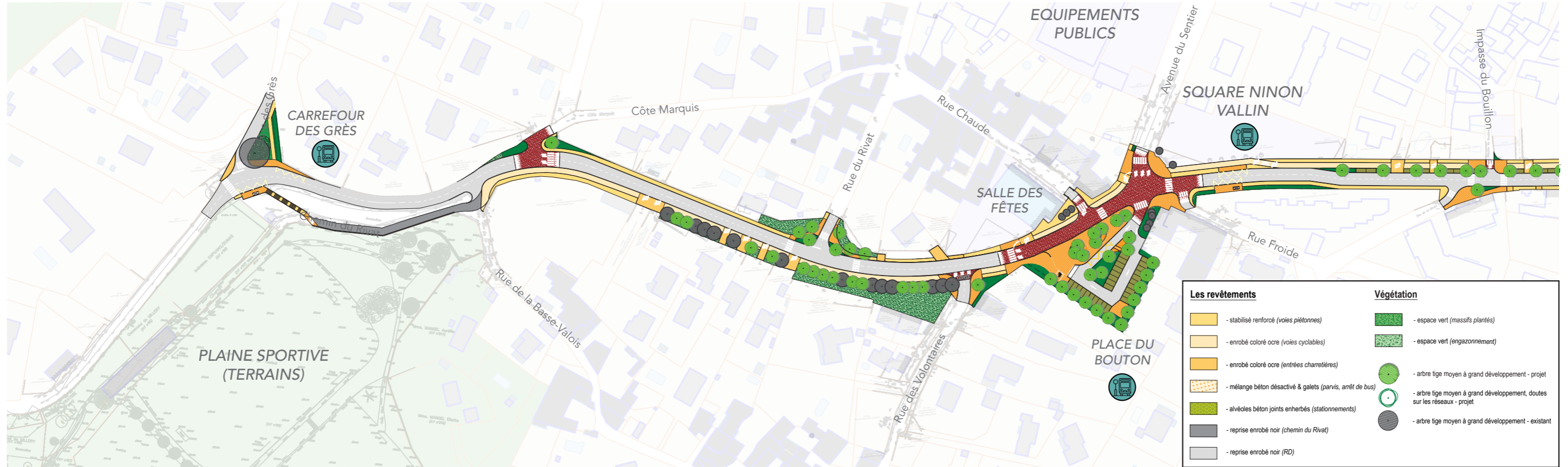
> Développement d'une trame verte (arbres et massifs)

> Développement d'une trame brune (continuité des massifs et des sols perméables)

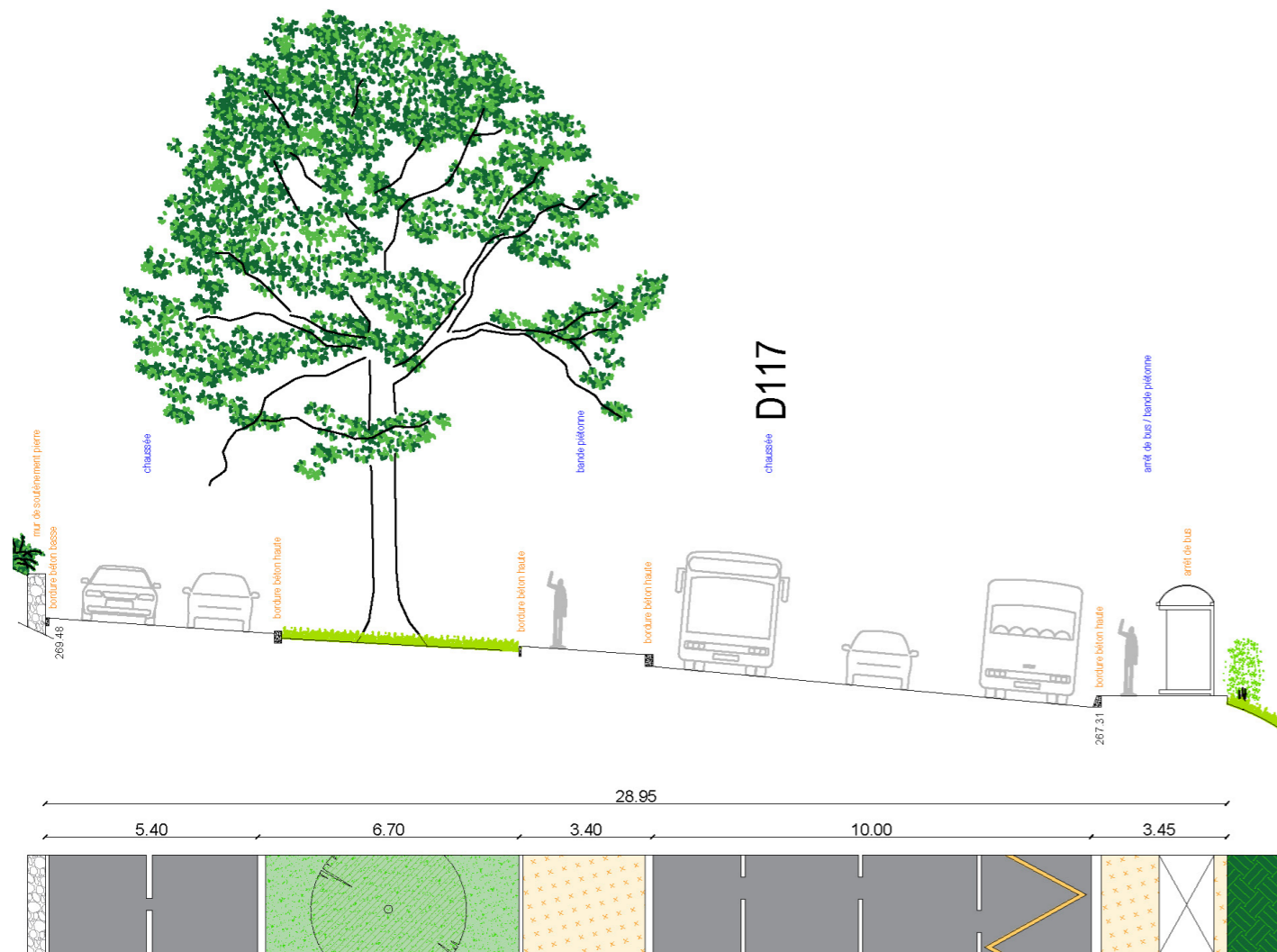
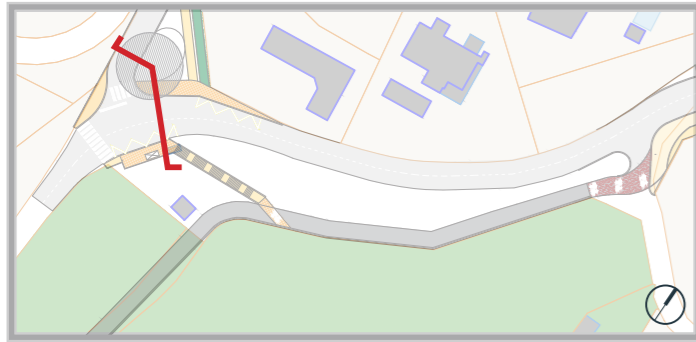
> Une stratégie végétale aux outils multiples

- Arbres d'alignements
- Massifs multi-strates (vivaces/arbustes)
- Végétalisation de pieds de mur à l'opportunité

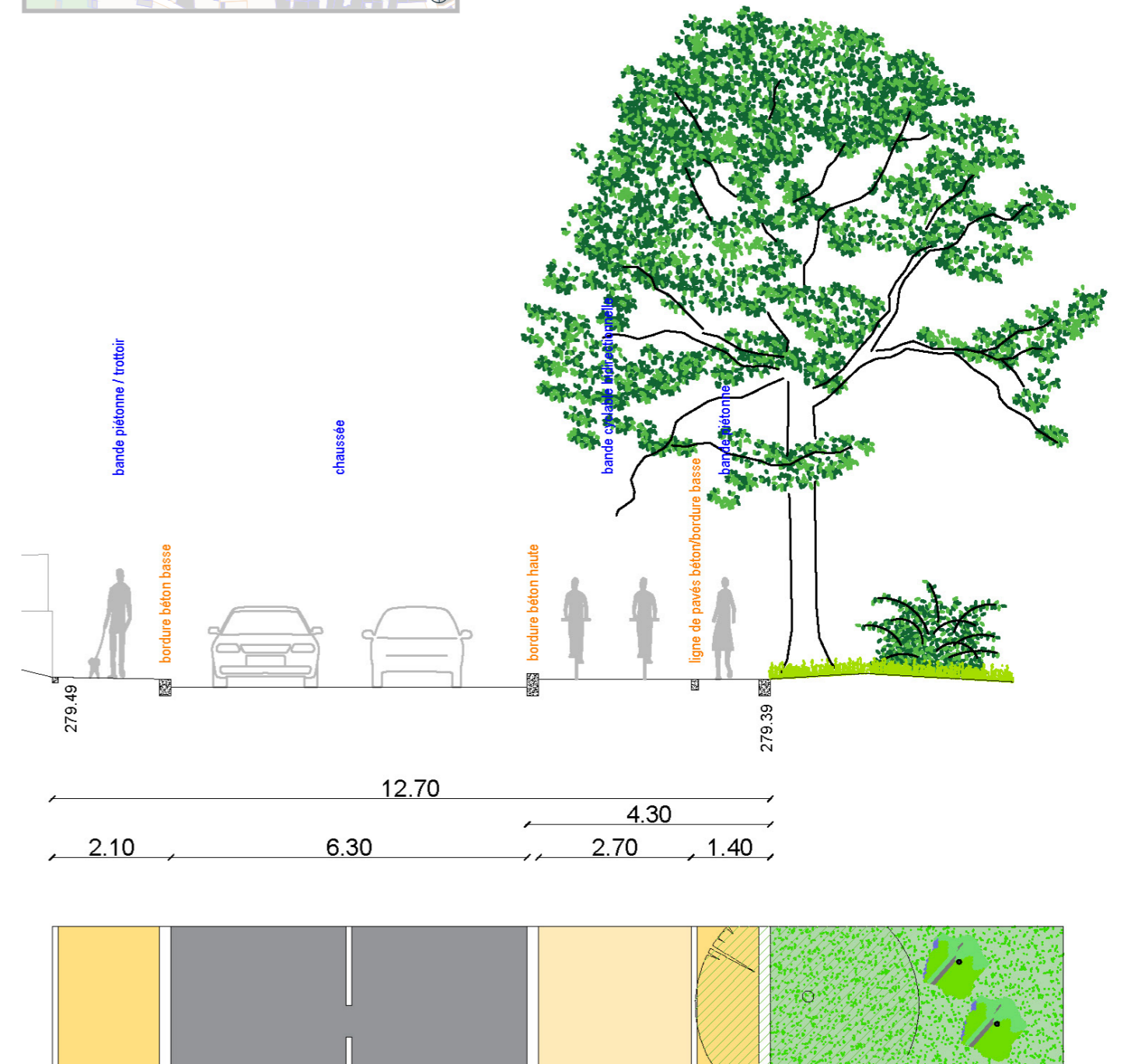
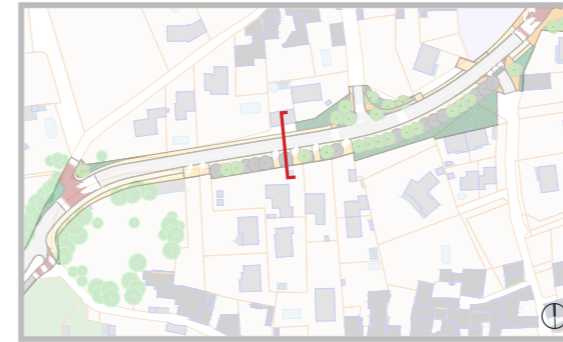




Gabarit carrefour des Grès



Gabarit entrée ouest



FONCTIONNEMENT

- > **Voie cyclable bidirectionnelle (2m70)**
 - Traversée de la voie cyclable sur chaussée
- > **Bande piétonne**
 - Adaptée aux contraintes frange nord (1m80)
 - Espace public place du Bouton au sud
- > **Plateaux traversants modes doux**
 - Matériaux différents
 - Baisse de la vitesse et traversées piétonnes
- > **Aménagement de la place du Bouton**
 - Terminus ligne TCL (retournement bus)
 - Mise à niveau avec le plateau de la chaussée
 - Stationnements végétalisés
 - Continuité pour les piétons + foodtruck
 - Intégration de nouveaux arbres

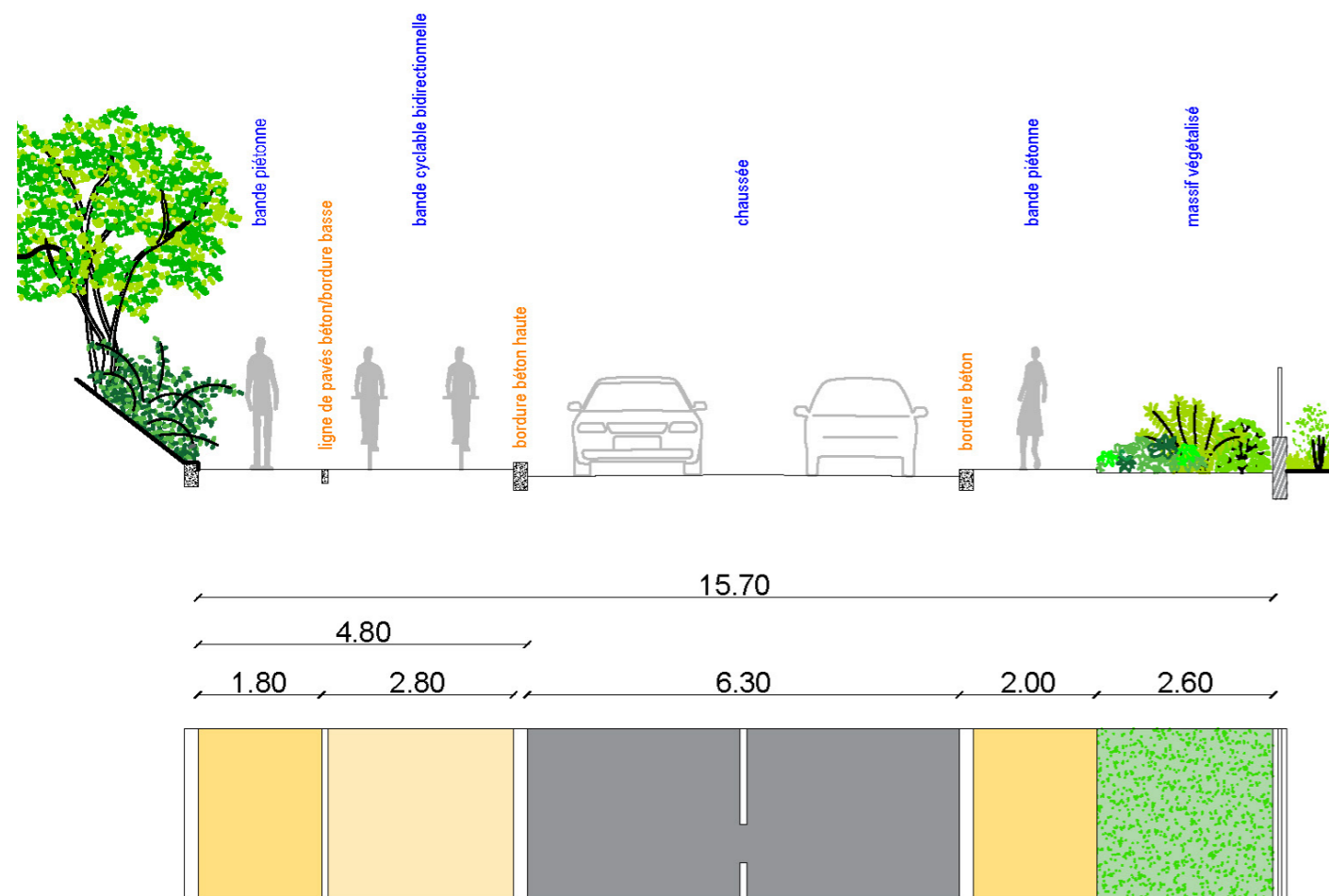
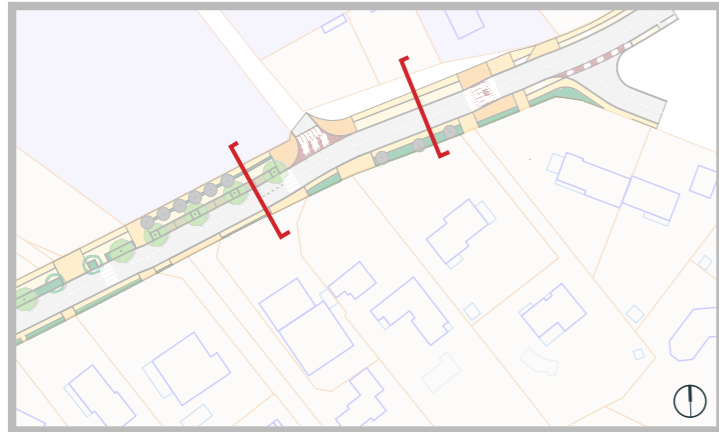


LÉGENDE :

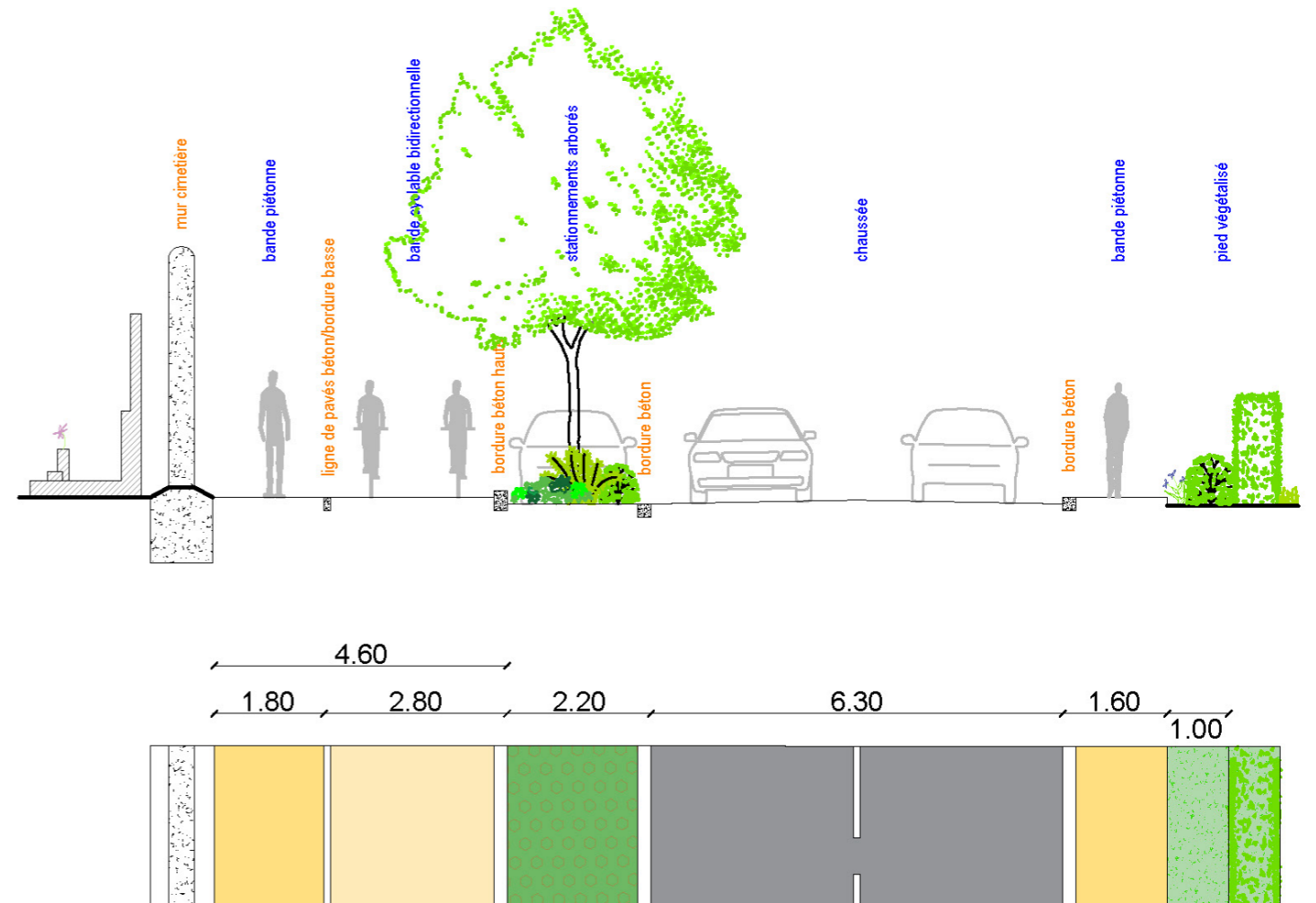
Les revêtements

	- stabilisé renforcé (voies piétonnes)
	- enrobé coloré ocre (voies cyclables)
	- enrobé coloré ocre (entrées charretières)
	- mélange béton désactivé & galets (parvis, arrêt de
	- alvéoles béton joints enherbés (stationnements)
	- reprise enrobé noir (chemin du Rivat)
	- reprise enrobé noir (RD)

Gabarit entrée est n°1



Gabarit entrée est n°2



MATÉRIAUX ET STRUCTURE DES ESPACES DE PROJET



Bande piétonne en stabilisé renforcé



Pistes cyclables en enrobé coloré ocre



Plateaux en enrobé grenailé



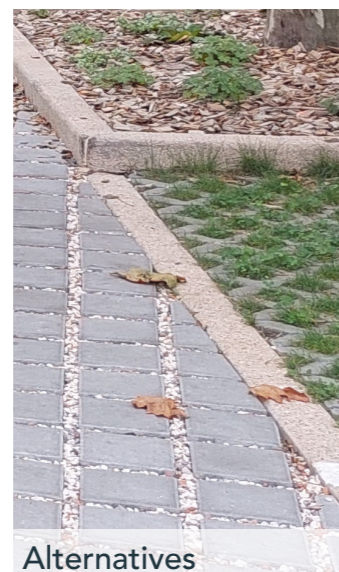
Tenir les différents espaces par des bordures béton



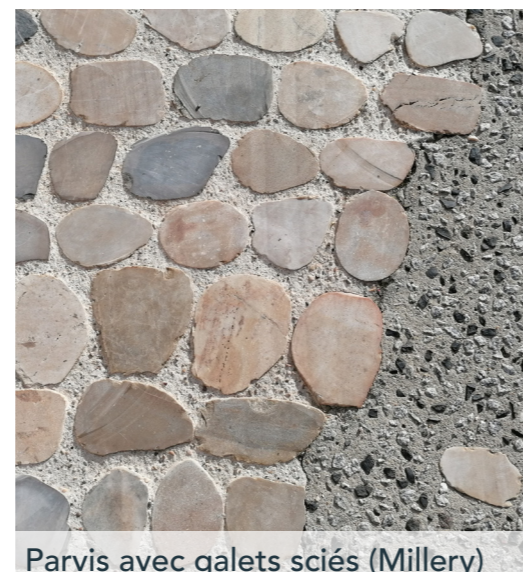
Différentes typologies de béton (Millery)



Alvéoles béton joints enherbés



Alternatives



Parvis avec galets sciés (Millery)



Traitement des angles

CHOIX DU MOBILIER



Prise en compte du vocabulaire urbain



Prise en compte du vocabulaire présent sur les projets récents

FONCTIONNEMENT

> Réduction des surfaces minéralisées

- Matériaux drainants
- Infiltration des eaux pluviales dans les massifs
- Création de massifs à l'opportunité (pieds de mur, grands massifs), hors des flux

> Création d'une continuité arborée

- Mail arboré sur l'une des franges
- Ombrage et fraîcheur pour les modes doux
- Continuité végétale le long de la RD117
- Extension sur la place du Bouton

> Un palette végétale adaptée

- Végétation résiliente au changement climatique
- Végétation sur plusieurs strates
- Refuge pour la petite faune + mellifère
- Variété des essences (tous végétaux)

IMAGES DE RÉFÉRENCES



Massifs de voirie multi-strates (arbre, petit arbustif et vivaces)



Massifs en pied de mur le long des trottoirs

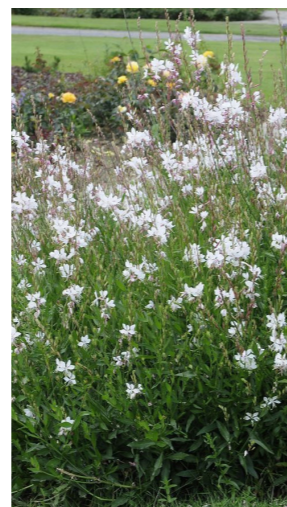


Fraxinus angustifolia



Liquidambar styraciflua

UNE PALETTE VÉGÉTALE ADAPTÉE



Gaura lindheimeri



Salvia officinalis



Agastache rugosa



Erigeron karvinskianus



Acer cappadocicum



Celtis australis

