

12 MARS 2025

N° 2413136

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Mémoire en intervention volontaire

Dans l'affaire opposant :

- **Requérants** : Associations "J'aime Montchat", "Association Amicale du Parc Chaussagne" et "Comité d'Intérêt Local de Montchat"
- **Défendeur** : Métropole de Lyon

Objet : Intervention volontaire du Collectif de Montchat - Branche Mobilités en soutien à la délibération n°2024-2300 relative à la Voie Lyonnaise n°12

À Monsieur/Madame le Président et Messieurs/Mesdames les Conseillers du Tribunal Administratif de Lyon,

1. PRÉSENTATION DU COLLECTIF ET INTÉRÊT À INTERVENIR

- Le Collectif du Montchat, par l'intermédiaire de sa branche Mobilités, regroupe des habitants du quartier de Montchat soucieux des enjeux de mobilité et du partage de l'espace public. Cette structure, créée à l'initiative de riverains, a pour vocation de mener des réflexions et des actions afin de promouvoir des mobilités inclusives et apaisées, au bénéfice de l'ensemble des usagers, y compris les personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité en situation de handicap).

Le Collectif repose sur des principes fondamentaux :

- Le vivre ensemble,
- Le partage de l'espace public,
- La durabilité et le développement des alternatives aux modes motorisés,
- L'apaisement des déplacements.

Notre intervention est légitimée par notre intérêt direct à la mise en œuvre de la délibération n°2024-2300 du Conseil de la Métropole de Lyon, laquelle approuve la réalisation de la Voie Lyonnaise n°12.

La création de cette branche a été formalisée par un **compte rendu constitutif en date du 09/11/2024**, témoignant de l'implication des habitants de Montchat dans l'élaboration d'un cadre de vie plus adapté aux enjeux de mobilité durable.

2. RAPPEL DES FAITS

Par une délibération en date du 24 juin 2024, la Métropole de Lyon a approuvé le programme de l'opération relative à la Voie Lyonnaise n°12, visant à la réalisation d'une

infrastructure cyclable d'envergure métropolitaine. Cette initiative s'inscrit dans la politique publique de développement des mobilités actives et de réduction de l'empreinte carbone des déplacements urbains.

À la suite de cette décision, trois associations locales ont introduit un recours gracieux tendant à l'abrogation de la délibération, puis ont formé un recours contentieux. Elles invoquent notamment une insuffisance de concertation, un impact négatif sur la circulation automobile et une atteinte disproportionnée aux intérêts des riverains.

3. DISCUSSION

A. Sur l'intérêt général du projet

L'aménagement de la Voie Lyonnaise n°12 présente des bénéfices avérés :

- **Sécurisation des déplacements cyclistes et piétons**, en particulier pour les enfants et les personnes à mobilité réduite ;
- **Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique** grâce à une diminution du trafic motorisé ;
- **Apaisement du cadre de vie urbain**, conformément aux objectifs de transition écologique et de santé publique.

B. Sur la conformité du projet aux politiques publiques

Le développement des Voies Lyonnaises est inscrit dans les engagements de la Métropole de Lyon en matière de mobilité durable et de lutte contre la pollution. En ce sens, la VL12 s'aligne avec les orientations nationales et européennes en faveur de la transition énergétique et de la réappropriation de l'espace public par les mobilités actives.

C. Sur la concertation préalable

Contrairement aux allégations des requérants, une concertation a été menée par la Métropole de Lyon. Celle-ci s'est traduite par des réunions publiques, des échanges avec les riverains et des ajustements apportés au projet en fonction des observations recueillies. En conséquence, l'argument tenant à une prétendue absence de concertation apparaît infondé.

D. Sur l'impact sur la circulation automobile

Les mesures d'accompagnement mises en place permettent de limiter les éventuels désagréments liés à la réduction de la voirie dédiée aux véhicules motorisés. Par ailleurs, des expériences similaires dans d'autres agglomérations françaises ont démontré que ces réaménagements favorisent un report modal sans générer de congestion excessive.

E. Sur l'absence d'atteinte disproportionnée aux riverains

Le principe de proportionnalité impose de mettre en balance les inconvénients allégués et les avantages collectifs du projet. En l'espèce, les bénéfices escomptés pour l'ensemble des

usagers justifient pleinement la mise en œuvre de la VL12, dont les impacts négatifs restent limités et maîtrisés.

4. CONCLUSIONS

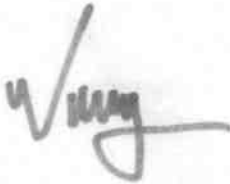
En conséquence, le Collectif du Montchat - Branche Mobilités sollicite du Tribunal Administratif de Lyon :

1. **L'admission de son intervention volontaire** en qualité de tiers intéressé ;
2. **Le rejet du recours formé par les associations requérantes** ;
3. **La confirmation de la légalité de la délibération n°2024-2300** relative à la Voie Lyonnaise n°12.

Fait à Lyon, le 11 mars 2025

Pour le Collectif du Montchat - Branche Mobilités

Guillaume VOUTAY



Adresse :
Branche Mobilités du Collectif du Montchat
La Boucherie
Place du Château
69003 Lyon

Mail : montchat.mobilites@gmail.com

Pièces jointes :

1. Compte rendu constitutif de la branche Mobilités (09/11/2024)
2. Copie de la délibération n°2024-2300
3. Dossier de concertation préalables relatif à l'aménagement de la Voie Lyonnaise n°12
4. Bilan de la concertation pour l'aménagement de la Voie Lyonnaise 12 entre la rue BERTHET à Lyon 9e et le giratoire de la Boutasse à Bron

12 MARS 2025

2413136

Réunion constitutive de la branche « Montchat Mobilités » du Collectif de Montchat

Nous, Mélodie, Martine, Ninon, Stéphanie, Marie-Jo, Daniel, Jean-Pierre, Benoit, Guillaume, Constant, Xavier et Patrick, nous sommes réunis à la boucherie le 09/11/2024 pour fonder la branche Mobilités du Collectif de Montchat.

Cette réunion fait suite à l'Assemblée Générale du 09/11/2024 du Collectif de Montchat qui a validé la création de cette nouvelle branche .

Rappel des valeurs du Collectif de Montchat

En introduction, il est rappelé les valeurs du Collectif de Montchat qui sont à respecter dans le cadre de cette nouvelle branche :

Entraide – Joie – Partage – Ouverture – Audace – Responsabilité – Commun – Créativité – Bienveillance
– Respect – Écologie – Convivialité - Inventivité

Objectif de la branche Montchat Mobilités

Est validé en séance le logo et la définition de la branche



La branche Mobilités

dont l'objectif est de regrouper des habitants de Montchat souhaitant s'impliquer sur les enjeux de mobilités et de partage de l'espace public.

Cette nouvelle branche a pour objectif :

- De conduire des réflexions pour se donner les moyens de permettre les mobilités de toutes et tous,
- De questionner le vivre ensemble relatif à nos déplacements à Montchat.

Nos fondements sont :

- Vivre ensemble,
- Partage de l'espace public,
- Durabilité,
- Alternatif,
- Apaiser,
- Mobilités de tous (enfants, PMR, personnes âgées...)

Les interlocuteurs privilégiés de cette nouvelle branche sont :

- Les habitants de Montchat et au-delà,
- Les décideurs,
- La presse.

Les actions envisagées de la branche Montchat Mobilités

Actions identifiées comme prioritaires :

Soutenir le bon déroulement de l'expérimentation Voie Lyonnaise 12 (nouvelle voie cyclable dédiée reliant Bron à Vaise), contrer la désinformation actuelle et participer aux retours d'expérience communiqué de presse et organisation d'un évènement le dernier week-end de novembre.

Participer aux réflexions sur l'aménagement de la place du château et proposer des solutions/idées pilote à identifier.

Demander l'implantation d'un skate-park dans le quartier dans le cadre du budget participatif action conduite par Constant.

Actions envisagées dans un second temps :

Participer aux échanges sur la desserte du quartier en transport en commun notamment dans la perspective de la mise en service du BHNS,

Identifier les points noirs mobilités sur la base de notre connaissance du quartier et insister pour qu'ils soient traités notamment de tous: des plus anciens, des plus jeunes, des personnes à mobilité réduite, des malvoyants... (citer en séance à titre d'exemple : absence de banc pour les plus anciens, desserte des écoles rue Ferdinand BUISSON notamment Louise et Viala, éclairage insuffisant de certaine rue lorsque modulé ne détectant que les voitures).

Organiser des évènements sur les enjeux de mobilités et de partage de l'espace public.

Conduire des réflexions consolidées à l'échelle du quartier sur les différents projets.

Réaliser des ateliers de sensibilisation des différents usagers.

Voir des opportunités de collaboration avec le groupe « Répare ton vélo »

Organisation de causerie sur les enjeux de mobilités et de partage de l'espace public.

Modalités de fonctionnement de la branche

Création d'une adresse mail: montchat.mobilites@gmail.com pour la communication externe (code partagé sur la boucle coordo).

La branche « Montchat Mobilités » prévoit de se rencontrer régulièrement à la boucherie ou en Visio.

Il est décidé de créer 2 boucles WhatsApp :

- La première boucle intitulé « Montchat Mobilités » où l'on peut s'inscrire sur simple lien d'invitation permet d'être tenue au courant des actions de la branche. L'information est descendante et tout le monde ne peut pas publier. Le présent compte-rendu sera dans la description. Chaque nouvel entrant sera invité à le consulter et à y adhérer.
- La deuxième boucle intitulé « Coordo Montchat Mobilité » regroupe les personnes ayant décidé de s'impliquer dans les actions de la branche. Tous les membres peuvent poster. L'accès à cette boucle est à demander lors d'une réunion de la branche et doit être motivé par une volonté constructive d'action respectant les objectifs de la branche.

Déclaration d'intention

Nous, habitantes et habitants de Montchat, nous sommes retrouvés autour d'inquiétudes et de questionnements communs sur le partage de l'espace publique à Montchat, et notamment sur les enjeux de mobilité. Inquiets de la multiplication de propos et comportements agressifs entre usagers, révoltés par une propagande mensongère et partisane menée sur les réseaux et médias autour de l'expérimentation de la VL 12, nous avons décidé de fonder une branche Mobilité au sein du Collectif de Montchat. Mot d'ordre : apaisons nos mobilités ! Nous nous engageons à respecter dans toutes nos concertations et actions les valeurs du Collectif.

12 MARS 2025

N°

2413136

GRANDLYON
la métropole

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 24 juin 2024

Délibération n° 2024-2300

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) : Bron - Lyon 2ème - Lyon 3ème - Lyon 5ème - Lyon 7ème - Lyon 8ème - Lyon 9ème

Objet : Aménagement de la Voie lyonnaise n° 12 - Arrêt du bilan de la concertation - Approbation du programme de l'opération

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

Rapporteur : Monsieur Fabien Bagnon

Président : Monsieur Bruno Bernard

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 7 juin 2024

Secrétaire élu(e) : Madame Caroline Lagarde

Présents : Mme L. Arthaud, M. B. Artigny, M. P. Athanaze, Mme C. Augey, M. M. Azcué, M. B. Badouard, M. F. Bagnon, M. L. Barge, M. N. Barla, Mme É. Baume, M. Y. Ben Itah, Mme F. Benahmed, M. I. Benzeghiba, M. B. Bernard, M. P. Blache, Mme S. Blachère, M. P. Blanchard, M. Y. Blein, Mme L. Boffet, Mme D. Borbon, Mme Y. Bouagga, Mme N. Bramet-Reynaud, Mme C. Brossaud, M. R. Brumm, Mme V. Brunel, M. J. Bub, M. F-N. Buffet, Mme M-C. Burrucand, Mme M-A. Cabot, M. F. Camus, M. J. Camus, Mme C. Cardona, Mme M. Carrier, Mme S. Chadier, M. P. Chambon, M. M. Chihi, M. P. Cochet, M. C. Cohen, Mme G. Coin, Mme B. Collin, Mme D. Corsale, Mme D. Crédoz, Mme C. Crespy, Mme C. Creuze, Mme L. Croizier, M. H. Dalby, M. J-L. Da Passano, M. P. David, M. R. Debû, Mme N. Dehan, Mme F. Delaunay, M. G-L. Devinaz, M. M. Diop, M. I. Doganel, M. G. Doucet, Mme V. Dubois Bertrand, Mme F. Dubot, Mme C. Dupuy, Mme H. Duvivier, Mme M. Ebery, Mme M. El Faloussi, Mme C. Etienne, Mme M. Fontaine, Mme S. Fontanges, Mme R-F. Fournillon, Mme L. Fréty, Mme N. Frier, M. G. Gascon, Mme H. Geoffroy, Mme N. Georget, M. C. Geourjon, M. C. Girard, Mme V. Giromagny, M. S. Godinot, M. S. Gomez, M. M. Grivel, Mme A. Groperrin, M. F. Groult, M. P. Guelpa-Bonaro, Mme M. Guerin, M. T. Haon, Mme S. Hémain, Mme B. Jannot, Mme Z. Khelifi, M. D. Kimeffeld, M. J-C. Kohlhaas, Mme C. Lagarde, M. L. Lassagne, Mme M. Lecerf, M. M. Le Faou, M. L. Legendre, M. J-M. Longueval, M. V. Lungenstrass, M. M. Maire, M. C. Marguin, M. R. Marion, M. P-A. Millet, M. J. Mône, M. V. Monot, Mme V. Moreira, Mme D. Nachury, M. F. Novak, Mme C. Panassier, M. R. Payre, M. L. Pelaez, Mme J. Percet, M. É. Perez, Mme I. Perriet-Roux, Mme N. Perrin-Gilbert, Mme I. Petiot, M. G. Petit, Mme M. Picard, Mme M. Picot, M. G. Pillon, Mme S. Popoff, M. E. Portier, Mme C. Pouzergue, Mme É. Prost, M. C. Quiniou, M. J. Ranc, M. M. Rantonnnet, M. J-C. Ray, Mme A. Reveyrand, Mme V. Roch, M. T. Rudigoz, Mme S. Runel, Mme M. Saint-Cyr, Mme V. Sarselli, Mme J. Sechaud, M. L. Seguin, M. J-J. Sellès, Mme N. Sibeud, M. J. Smati, Mme C. Subai, M. F. Thevenieau, M. Y-M. Uhlich, Mme L. Vacher, M. C. Van Styvendael, M. É. Vergiat, Mme B. Vessiller, M. M. Vieira, M. M. Vincent, Mme M. Vullien, M. D. Vullierme, Mme S. Zdorovtsoff.

Absents excusés : Mme F. Asti-Lapperrière (pouvoir à M. M. Grivel), Mme F. Bouzerda (pouvoir à M. P. Chambon), Mme C. Burillon (pouvoir à M. R. Brumm), M. P. Charriot (pouvoir à M. L. Seguin), M. G. Corazzol (pouvoir à M. Y. Blein).

Conseil du 24 juin 2024**Délibération n° 2024-2300**

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) : Bron - Lyon 2ème - Lyon 3ème - Lyon 5ème - Lyon 7ème - Lyon 8ème - Lyon 9ème

Objet : Aménagement de la Voie lyonnaise n° 12 - Arrêt du bilan de la concertation - Approbation du programme de l'opération

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

Le Conseil,

Vu le rapport du 5 juin 2024, exposant ce qui suit :

L'opération des Voies lyonnaises fait partie de la programmation pluriannuelle des investissements 2021-2026, votée par le Conseil de la Métropole de Lyon le 25 janvier 2021.

I - Contexte

Le réseau des Voies lyonnaises, qui comportera 13 lignes en 2030, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui réponde à leurs attentes de sécurité et de fluidité des déplacements actifs, en particulier cyclistes, sur l'ensemble du territoire métropolitain.

En créant ce réseau sécurisé de 350 km d'ici 2030, la Métropole s'engage fortement dans la transformation des villes et des modes de vie, plus sereins, plus respectueux de l'environnement, plus agréables au quotidien. Les Voies lyonnaises concourent à l'objectif de triplement des déplacements cyclables à l'horizon 2026.

Ce changement de paradigme en faveur des mobilités actives répond également à de nombreux enjeux actuels :

- lutte contre la sédentarité par la pratique d'une activité physique quotidienne,
- amélioration de la qualité de l'air par une action combinée avec la zone à faibles émissions et la montée en puissance de modes de transport non polluants,
- lutte contre les nuisances sonores en proposant une alternative crédible à la mobilité motorisée,
- fluidité et lien entre les différents territoires de la Métropole,
- lutte contre les îlots de chaleur et amélioration du confort urbain par la végétalisation et les aménagements paysagers structurants accompagnant les lignes.

Le réseau est dessiné en toile d'araignée pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre, mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables. Le tracé de chaque ligne se base sur des principes identiques :

- des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections,
- un traitement des intersections pour favoriser la continuité et limiter les arrêts,
- une séparation des modes pour protéger les cyclistes et les piétons,
- un dimensionnement permettant de se croiser et se doubler, même avec des vélos cargos,
- un confort d'usage pour les usagers de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité (revêtement roulant, mobilier urbain le long du réseau, végétalisation et ombrage),
- une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie zéro artificialisation nette et favoriser la résilience urbaine.

L'aménagement de la Voie lyonnaise n° 12 s'étend de Lyon 9ème à Bron en passant par Lyon 5ème, Lyon 2ème, Lyon 3ème, Lyon 7ème et Lyon 8ème. Elle constituera un axe structurant du réseau cyclable métropolitain.

II - Objectifs

Les principales orientations d'aménagement sont de rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public en y intégrant les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleur urbains).

III - Bilan de la concertation

1° - Les modalités de la concertation préalable

La Métropole a lancé une procédure de concertation préalable sur le projet de Voie lyonnaise n° 12, conformément à l'article L 103-2 alinéa 3 du code de l'urbanisme.

Par arrêté du Président de la Métropole n° 2023-02-14-R-0110 du 14 février 2023, les objectifs poursuivis par le projet et les modalités d'ouverture à la concertation préalable ont été approuvés.

Les objectifs de la concertation étaient les suivants :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

Le périmètre du projet faisant l'objet de la concertation était le suivant :

- la rue Sergent Michel Berthet sur le territoire de Lyon 9ème,
- la rue Pierre Audry sur le territoire de Lyon 9ème et Lyon 5ème,
- l'avenue Barthélémy Buyer entre le carrefour rue Pierre Audry et la rue de Trion sur le territoire de Lyon 5ème,
- la rue de Trion sur le territoire de Lyon 5ème,
- la rue des Farges sur le territoire de Lyon 5ème,
- la montée du Chemin Neuf sur le territoire de Lyon 5ème,
- la rue Tramassac sur le territoire de Lyon 5ème,
- la rue Jean Carriès sur le territoire de Lyon 5ème,
- l'avenue Adolph Max sur le territoire de Lyon 5ème,
- le pont Bonaparte sur le territoire de Lyon 5ème et Lyon 2ème,
- la place Antonin Gourju sur le territoire de Lyon 2ème,
- la rue Colonel Chambonnet sur le territoire de Lyon 2ème,
- la place Bellecour entre la rue Colonel Chambonnet et la rue de la Barre sur le territoire de Lyon 2ème,
- la rue de la Barre sur le territoire de Lyon 2ème,
- le pont de la Guillotière sur le territoire de Lyon 2ème, Lyon 3ème et Lyon 7ème,
- le cours Gambetta sur le territoire de Lyon 3ème et Lyon 7ème,
- le cours Albert Thomas sur le territoire de Lyon 3ème et Lyon 8ème,
- la place d'Arsonval sur le territoire de Lyon 3ème,
- l'avenue Rockefeller sur le territoire de Lyon 3ème et Lyon 8ème,
- l'avenue Franklin Roosevelt entre l'avenue Rockefeller et le carrefour giratoire de la Boutasse sur le territoire de Bron,
- le carrefour giratoire de la Boutasse avec les avenues Franklin Roosevelt et Camille Rousset et les rues Docteur Charles Faguin et du Progrès sur le territoire de Bron.

La concertation s'est déroulée du 27 février au 21 avril 2023, selon les modalités suivantes :

- le dossier de concertation comprenait :

- . l'arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- . le plan de périmètre,
- . une notice explicative fixant les objectifs du projet,
- . un cahier destiné à recueillir les observations du public ;

- l'information du public a été assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et de registres destinés à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) à :

- . l'Hôtel de Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème,
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 9ème, 6 place du Marché,
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 5ème, 14 rue Docteur Edmond Locard,
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 2ème, 2 rue d'Enghien,
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 3ème, 18 rue François Garcin (au 2^{ème} étage de la Mairie),
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 7ème, 16 place Jean Macé (au service Paris, Marseille, Lyon) au 1^{er} étage de la Mairie après passage à l'accueil),
- . la Mairie d'arrondissement de Lyon 8ème, 12 avenue Jean Mermoz,
- . la Mairie de Bron, place de Weingarten ;

- le dossier de concertation était également disponible sur le site institutionnel www.grandlyon.com, sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com et les observations pouvaient également être déposées sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises12@grandlyon.com.

La concertation a été, notamment, annoncée par :

- un avis indiquant la date d'ouverture et de clôture de la concertation publié dans un journal d'annonces légales (Le Progrès du 23 février 2023),

- un avis administratif annonçant le début de la concertation affiché aux emplacements réservés aux publications officielles à la Métropole et en Mairies des 2ème, 3ème, 5ème, 7ème, 8ème et 9ème arrondissements de Lyon et de Bron durant la période de concertation.

2° - Le bilan de la concertation

La concertation a permis de partager les enjeux et les intentions du projet d'aménagement. Le bilan détaillé de la concertation est joint au dossier.

Aux termes de cette concertation, 592 contributions (hors votes et commentaires) ont été recueillies concernant le projet de création de la Voie lyonnaise n° 12 :

- 421 contributions ont été déposées et prises en compte sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com. En réaction à ces contributions, au total :

- . 9 367 votes de soutien ont été exprimés,
- . 1 075 commentaires ont été saisis.

Au total, ce sont 1 248 personnes qui ont participé à la concertation sur le site jeparticipe.grandlyon.com (dépôt de contributions, votes ou commentaires) ;

- 74 contributions ont été envoyées sur la boîte e-mail concertation.voieslyonnaises12@grandlyon.com créée pour la concertation ;

- la réunion publique du 29 mars 2023 a permis de présenter aux 250 personnes présentes dans le public et aux 63 personnes suivant la réunion en ligne sur YouTube, les objectifs et les enjeux des opérations de la Voie lyonnaise n° 12 sur les secteurs 1 à 3 (Valmy, Trion, Vieux Lyon) ainsi que les principes d'aménagement du projet. Les participants à la réunion ont exprimé 39 questions et contributions ;

- la réunion publique du 17 avril 2023 a permis de présenter aux 150 personnes présentes, environ, les objectifs et les enjeux de l'opération sur le secteur 8 (Roosevelt, Boutasse - Bron) ainsi que les principes d'aménagement du projet et les différents profils. Les participants ont exprimé 16 questions et contributions lors de cette réunion publique ;

- la réunion publique du 14 mars 2023 a permis de présenter aux 50 personnes présentes les objectifs et les enjeux de l'opération sur les secteurs 4 à 8 (pont Bonaparte, Presqu'île, cours Gambetta, cours Albert Thomas, avenue Rockefeller et avenue Roosevelt), ainsi que les principes d'aménagement du projet et les différents profils. Les participants ont pu exprimer 17 questions et contributions lors de cette réunion publique ;

- l'atelier du 3 avril 2023 a permis à la quarantaine de personnes présentes de produire 22 contributions, concernant le secteur 3 (Trion - Vieux Lyon).

Trois contributions ont été rédigées dans le registre déposé à la Mairie d'arrondissement de Lyon 5ème. Les registres de l'Hôtel de Métropole et des Mairies de Lyon 2ème, Lyon 3ème, Lyon 7ème, Lyon 9ème et de Bron n'ont reçu aucune contribution.

Au total, 592 contributions ont été émises concernant le projet d'aménagement de la Voie lyonnaise n° 12 entre la rue Berthet à Lyon 9ème et le giratoire de la Boutasse à Bron. Après dédoublement et répartition par secteurs (secteurs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et tous secteurs), ce sont 561 contributions qui ont été étudiées pour le bilan. Parmi celles-ci, 33 contributions émanent de collectifs ou d'associations.

Pendant la période de la concertation, l'association Touche pas à Saint-Just et à ma colline a développé et mis en ligne un site internet proposant la signature électronique d'une pétition Non au projet de la rue de Trion en sens unique ! La Métropole a été informée, par courrier en juin 2023, de cette pétition. L'association indique dans ce courrier qu'elle a récolté près de 1 350 signatures.

a) - Synthèse des principales observations

Une synthèse des principales observations et réponses apportées par la Métropole sont exposées ci-après.

Le public s'est exprimé massivement, favorablement ou défavorablement au projet, mais surtout souvent avec des propositions d'aménagements et/ou d'itinéraires alternatifs, preuve de l'intérêt porté au sujet.

Plusieurs itinéraires alternatifs proposés par le public avaient déjà été étudiés par les équipes en charge du projet Voie lyonnaise n° 12 et rejetés en raison de contraintes techniques trop importantes ou de non-adéquation avec les objectifs du projet. Des idées nouvelles ont aussi émergé lors de cette concertation.

À travers l'analyse des contributions qui ont suscité le plus de mobilisations et de réactions, les sujets principaux de préoccupations sont les suivants :

- le plan de circulation automobile de la colline de Fourvière et la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller qui font craindre pour l'accessibilité automobile,
- la volonté d'un renforcement des transports en commun, en fréquence,
- enfin, la sécurité à vélo suscite des appels à la création de voies cyclables sécurisées pour protéger les cyclistes et les piétons.

Si le public a apprécié le fait que la concertation porte sur l'ensemble de la ligne, permettant une vue d'ensemble, il est constaté, néanmoins, que de nombreux points évoqués dans les contributions sont spécifiques à chacun des secteurs. Seuls les sujets des déplacements par le moyen de transport choisi par chacun et la cohabitation des vélos/transports en commun/automobiles et piétons, envisagés sous différents axes, sont partagés pour l'ensemble des secteurs.

b) - Les points majoritairement évoqués par secteur

Synthèse des apports sur les secteurs 1, 2 et 4 (Berthet, Audry et pont Bonaparte)

Les secteurs 1, 2 et 4 n'ont suscité que très peu de contributions :

- le secteur 1 (Berthet) : les contributions évoquent le stationnement et l'aménagement,
- le secteur 2 (Audry) : ce sont la signalisation routière et la sécurité des cyclistes qui sont majoritairement abordées,
- le secteur 4 (pont Bonaparte) : la sécurité des cyclistes est l'unique question abordée.

Synthèse des apports sur le secteur 3 (Trion - Vieux Lyon)

C'est le secteur qui a suscité le plus de contributions qui abordent de très nombreux sujets et en particulier :

- la circulation des cyclistes, à travers les thèmes de la sécurité, de l'itinéraire choisi pour la Voie lyonnaise n° 12,

- des aménagements des pistes et de la topographie du secteur (pentes et dénivelés),
- la circulation automobile à travers les thèmes du plan de circulation, des itinéraires, du niveau de trafic, des véhicules spécialisés et des comportements des automobilistes,
 - les transports en commun,
 - la sécurité et le confort des piétons, personnes âgées et personnes à mobilité réduite,
 - les commerces et le tourisme,
 - la pollution,
 - le partage des voies, les conflits d'usage et la signalisation routière,
 - la participation du public,
 - les études d'impact,
 - le coût de la Voie Lyonnaise n° 12.

La topographie du secteur, le plan de circulation et les modifications de circulation proposées pour plusieurs rues (mise en sens unique, vélorue, etc.) génèrent majoritairement des inquiétudes, exprimées par les habitants et les commerçants.

Synthèse des apports sur le secteur 5 (Presqu'île)

Ce sont ici les thèmes des transports en commun, notamment relatifs à la circulation place Bellecour, de l'itinéraire de la piste cyclable ainsi que du plan de circulation automobile qui ont généré le plus de contributions.

Synthèse des apports sur le secteur 6 (Gambetta - Albert Thomas)

Les contributions pour le secteur 6 concernent majoritairement les transports en commun, la sécurité des cyclistes et les incivilités des automobilistes.

Synthèse des apports sur le secteur 7 (Rockefeller)

Après le secteur 3, c'est celui qui a suscité le plus de contributions. Sont abordés les thèmes de :

- la circulation automobile des itinéraires, des véhicules spécialisés, du plan de circulation et du report de circulation,
- la circulation cycliste, la sécurité des cyclistes et l'itinéraire/tracé de la piste cyclable,
- la sécurité des piétons,
- la pollution.

Synthèse des apports sur le secteur 8 (Roosevelt)

Les contributions du secteur 8 évoquent majoritairement le plan de circulation automobile, la sécurité des cyclistes et des piétons, la signalisation routière.

Synthèse des apports concernant l'ensemble du tracé

Les contributions reçues à propos de l'ensemble du tracé de la Voie Lyonnaise n° 12 évoquent des sujets plutôt génériques, c'est-à-dire les transports en commun, la participation du public, la pollution et les aménagements des pistes cyclables.

En conclusion, la concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci. Des études complémentaires reprenant les éléments de la concertation sont menées, notamment pour les secteurs 3 (Trion - Vieux Lyon) et 7 (Rockefeller).

IV - Programme des travaux

Les objectifs poursuivis et enjeux identifiés pour la ligne 12 des Voies Lyonnaises ainsi que le bilan de cette concertation, constituent le programme de l'opération.

L'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux d'espaces publics, hors foncier et hors budget annexe de l'assainissement, est de 12 860 000 € TTC ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Arrête le bilan de la concertation relative à l'aménagement de la Voie lyonnaise n° 12.

2° - Approuve :

- a) - le programme des travaux relatif à l'aménagement de la Voie lyonnaise n°12,
- b) - l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux.

3° - Autorise le Président de la Métropole à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Publié le : 25 juin 2024

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20240624-324184-DE-1-1 Date de télétransmission : 25 juin 2024 Date de réception préfecture : 25 juin 2024

12 MARS 2005
2413136

Lyon 09 / Lyon 05 / Lyon 02 / Lyon 03 / Lyon 07 / Lyon 08 / Bron

Aménagement de la Voie Lyonnaise n°12

De la rue Berthet à Lyon 9^{ème} au giratoire de la Boutasse à Bron

Dossier de concertation préalable

Dossier de concertation mis à disposition
du public au titre des articles L 103-2 du
Code de l'urbanisme



MÉTROPOLE
GRAND LYON

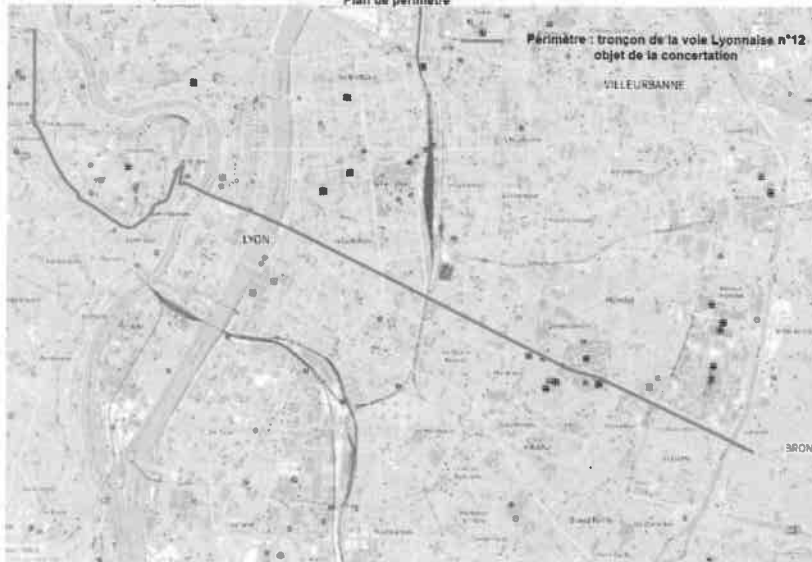
SOMMAIRE

▶ <u>Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable</u>	p. 3
▶ <u>Généralités</u>	
▪ Preamble	p. 7
▪ Les Voies Lyonnaises	p. 9
▪ La ligne 12	
• Objectifs	p. 11
• Tracé et séquences	p. 12
• Pôles d'attractivité et liaisons modales	p. 13
• Calendrier prévisionnel global	p. 14
• Découpage en secteurs	p. 15
▶ <u>Secteur 1 : de la rue du Sergent Berthet à la rue Pierre Audry</u>	p. 16
▪ Tracé et projets connexes	
▪ Analyse urbaine et paysagère	
▪ Aménagements de la L12	
▶ <u>Secteur 2 : de l'avenue Barthélemy Buyer à l'avenue Adolphe Max</u>	p. 38
▪ Tracé et projets connexes	
▪ Analyse urbaine et paysagère	
▪ Aménagements de la L12	
▶ <u>Secteur 3 : du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller</u>	p. 65
▪ Tracé et projets connexes	
▪ Analyse urbaine et paysagère	
▪ Aménagements de la L12	
▶ <u>Secteur 4 : de l'avenue Roosevelt au carrefour de la Boutasse</u>	p. 87
▪ Tracé et projets connexes	
▪ Aménagements de la L12	
▶ Cahier destiné à recevoir les observations du public	Annexe



ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Aménagement de la voie Lyonnaise n°12
Lyon 9ème - Lyon 5ème - Lyon 2ème - Lyon 3ème - Lyon 7ème - Lyon 8ème - Bron
Plan de périmètre



Lien vers le périmètre en ligne :

https://aagora.grandlyon.com/webdelib/files/unzip///seance_301331/Annexe-Perimetre_Voie%20Lyonnaise%2012.pdf



5

MÉTROPOLE
GRAND LYON

Généralités

6

MÉTROPOLE
GRAND LYON

PRÉAMBULE

La concertation préalable au sens des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de création de la Voie Lyonnaise n°12 entre la rue du Sergent Michel Berthet à Lyon 9^{ème} et l'avenue Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse à Bron.

Les principales orientations d'aménagement sont de rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- proposer une alternative à la mobilité carbonée permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs piétons (marchabilité de l'espace public) et cyclistes,
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains).

Les objectifs de la concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.



Perspective de l'aménagement proposé sur la L12 sur la rue de Trion

MÉTROPOLE

GRAND LYON

7

PRÉAMBULE

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition du présent dossier de concertation préalable et d'un registre destiné à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3^o,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 9^{ème}, 6 place du Marché,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 5^{ème}, 14 rue Docteur Edmond Locard,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 2^{ème}, 2 rue d'Enghien,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 3^{ème}, 18 rue François Garcin (au 2^{ème} étage de la mairie),
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 7^{ème}, 16 place Jean Macé (au service PML au 1^{er} étage de la mairie après passage à l'accueil),
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 8^{ème}, 12 avenue Jean Mermoz,
- à la Mairie de Bron, place de Weingarten.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel www.grandlyon.com, rubrique "Une Métropole en actions", sous-rubrique "Projets urbains", page "Participation du public" et sur jeparticipe.grandlyon.com où vous pourrez apporter votre contribution et voter pour celles déjà publiées.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- l'arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent également être déposées sur la boîte mail : concertation.voieslyonnaises12@grandlyon.com.

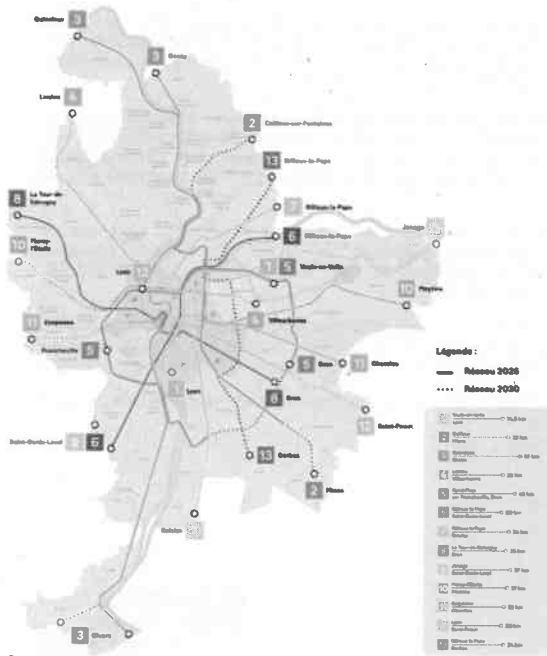
Des réunions publiques seront prévues.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

8

LES VOIES LYONNAISES



Le réseau, fort de 12 lignes, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de **sécurité et fluidité des déplacements actifs** (en particulier cyclistes), tout autant qu'il répond aux enjeux **environnementaux et de santé du territoire**.

En créant ce réseau sécurisé de 250 kilomètres en 2026, la Métropole s'engage fortement dans la transformation de nos villes et de nos **modes de vies urbains : plus sereins, plus respectueux de notre environnement, plus sains, plus agréables au quotidien**.

La mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole travaille en parallèle avec les collectivités territoriales voisines afin de permettre une **continuité d'aménagements entre nos territoires**.

LES GRANDS OBJECTIFS DES VOIES LYONNAISES

Les études montrent que le **manque d'infrastructures sécurisées est un frein important à la pratique du vélo**, notamment pour les femmes, les enfants, les personnes âgées ou en situation de handicap. Les Voies Lyonnaises visent un **triplément des déplacements cyclables** à l'horizon 2026.

Ce changement de paradigme en faveur des mobilités actives répond également à de nombreux enjeux actuels :

- ✓ **Lutte contre la sédentarité** par la pratique d'une activité physique quotidienne
- ✓ **Amélioration de la qualité de l'air** par une action combinée avec la ZFE et la montée en puissance de modes de transports non polluants,
- ✓ **Lutte contre les nuisances sonores** en proposant une alternative crédible et enthousiasmante à la mobilité motorisée,
- ✓ **Fluidité et liens** entre les différents territoires de la Métropole,
- ✓ **Lutte contre les îlots de chaleur et amélioration du confort urbain** par la végétalisation et les aménagements paysagers structurants accompagnant les lignes.

12 lignes, 250 kilomètres d'ici 2026



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

Les 12 lignes du réseau constitueront une **structure forte pour le territoire** : un point de repère, un nouveau paysage urbain, un lien entre les communes de la Métropole et, évidemment, une nouvelle opportunité de se déplacer sur le territoire.

Le réseau est **dessiné en « toile d'araignée »** pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de **lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables**.

Le dessin de chaque ligne se base sur des principes identiques :

- ✓ Des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections
 - ✓ Un traitement des intersections pour limiter les arrêts
-
- ✓ Une séparation des modes pour protéger les cyclistes et les piétons
 - ✓ Une capacité à se croiser et à se doubler, même avec des vélos cargos. Pistes bidirectionnelles (4 m cible, 3 m mini) ou unidirectionnelles (cible 3 m, 2 m mini)
-
- ✓ Un confort d'usage pour les personnes de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité : revêtement roulant, du mobilier urbain, végétalisation et ombrage
 - ✓ Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine



LA LIGNE 12



La ligne 12 des Voies Lyonnaises, avec une longueur de 19 kms à horizon 2030, traverse la Métropole de Lyon dans le sens Ouest-Est. Elle viendra connecter le 9ème arrondissement de Lyon, à l'Ouest, à Saint-Priest, à l'Est, en passant par le 5ème, le 2ème, le 3ème, le 7ème et le 8ème arrondissement de Lyon et par la commune de Bron.

À horizon 2026, 10 kms du linéaire seront aménagés entre le 9ème arrondissement de Lyon et Bron et font l'objet de la présente concertation préalable du 28 février au 21 avril 2023. Les aménagements prévus débutent à l'extrémité Nord de l'avenue du Sergent Michel Berthet (hors place Vaimy) à Lyon jusqu'au carrefour giratoire de la Boutasse (inclus) sur l'avenue Franklin Roosevelt à Bron.

Comme toutes les autres lignes, la ligne 12 s'insère dans le réseau des transports en commun. Ce nouvel axe offre une liaison cyclable d'Ouest en Est et traverse des paysages emblématiques et patrimoniaux de la Métropole de Lyon, notamment la colline de Fourvière, la presqu'île, ainsi que la Saône et le Rhône.

La ligne 12 a une portée symbolique forte, marquant la transformation modale d'axes routiers majeurs comme le Cours Gambetta, ou encore l'Avenue Rockefeller. Elle offre de nouvelles possibilités pour les cycles et améliore en tant que de besoin la marchabilité pour les piétons.

La ligne irriguera aussi les polarités à venir et veillera à se connecter aux différents parcours cycles déjà existants.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

11

LE TRACÉ DE LA LIGNE 12 : 8 SÉQUENCES DE TRAVAIL

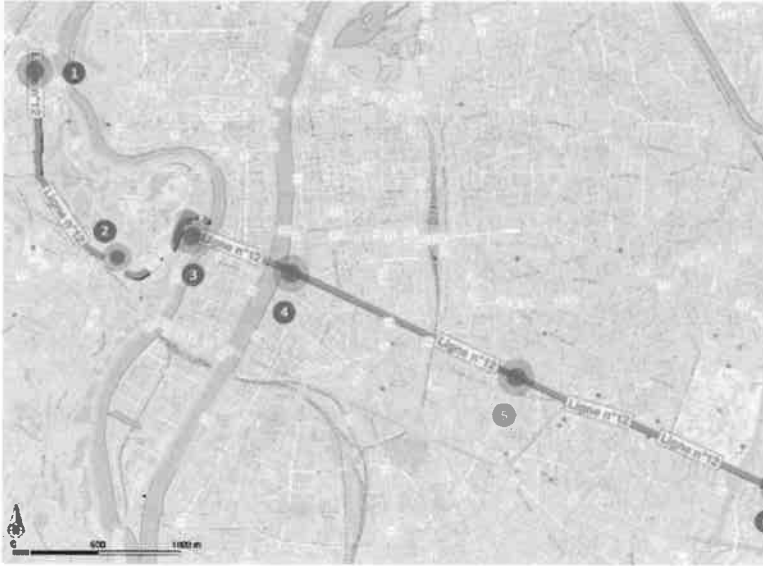


- 1 **BERTHET** - Rue du Sergent Michel Berthet – Lyon 9°,
- 2 Rue Pierre Audry - Lyon 9° et 5°,
- 3 **TRION - VIEUX LYON** - Buyer, Trion, Farges, Chemin Neuf, Tramassac, Carriès, Max - Lyon 5°,
- 4 Pont Bonaparte - Lyon 5° et 2°,
- 5 **PRESQU'ÎLE** - Chabnonnet, Bellecour, Barre - Lyon 2°,
- 6 **GAMBETTA - THOMAS** - Pont de la Guillotière, Gambetta, Thomas - Lyon 3°, 7° et 8°,
- 7 **ROCKFELLER** - Arsonval, Rockefeller - Lyon 3° et 8°,
- 8 **ROOSEVELT** - Roosevelt, Boutasse – Bron.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

12

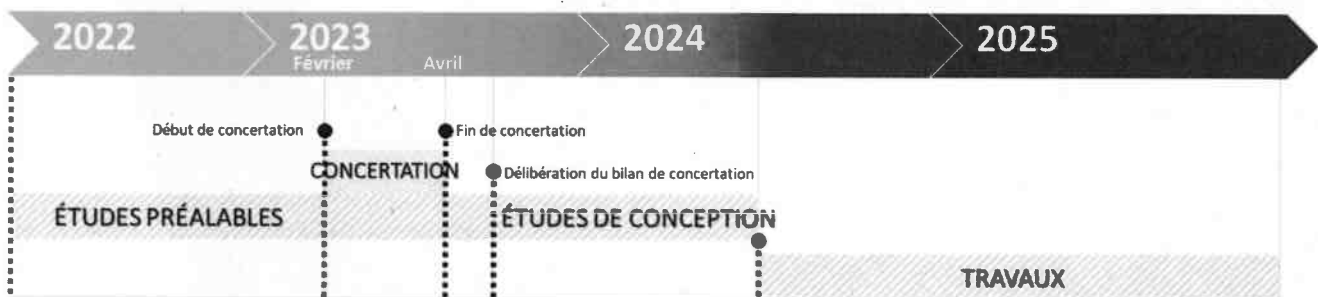
PÔLES D'ATTRACTIVITÉ ET LIAISONS PRINCIPALES



La ligne 12 relie un grand nombre de pôles et de liaisons importantes, réunissant tous les modes de déplacements.

- 1 VALMY
- 2 SAINT-JUST
- 3 VIEUX-LYON
- 4 GUILLOTIERE
- 5 GRANGE BLANCHE
- 6 BRON

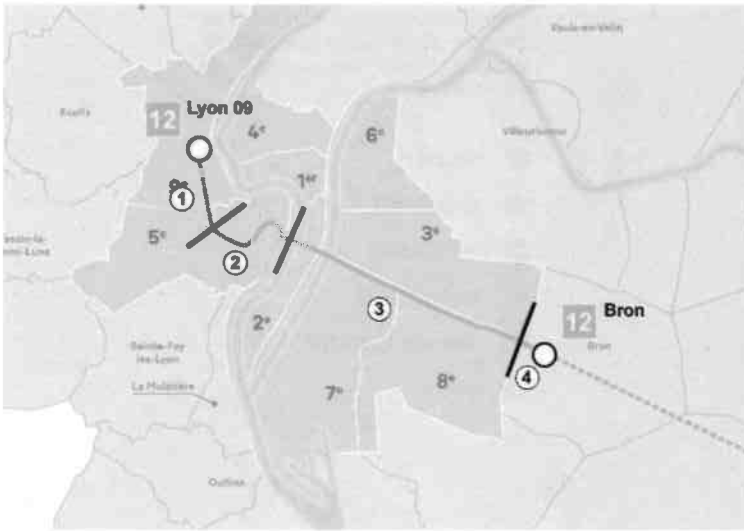
CALENDRIER PRÉVISIONNEL GLOBAL



Début des travaux en 2024

Un budget prévisionnel de 12 860 000 € HT de travaux pour les aménagements de la ligne 12.

LA LIGNE 12 : 4 SOUS-DOSSIERS DE CONCERTATION



— Périmètre : tronçon de la voie Lyonnaise n°12 objet de la concertation.

Secteur 1 : de la rue Sergent M. Berthet à la rue P. Audry à Lyon.

Secteur 2 : de l'avenue B. Buyer à l'avenue A. Max en passant par la place de Trion, la rue des Farges, la montée du Chemin Neuf et la rue Tramassac à Lyon.

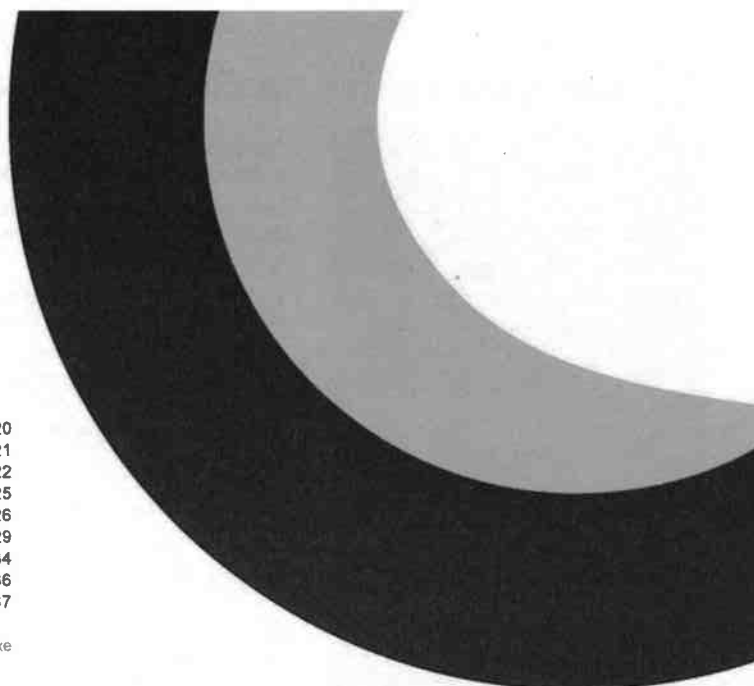
Secteur 3 : du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller en passant par la place Bellecour, le cours Gambetta et le cours A. Thomas à Lyon.

Secteur 4 : de l'avenue F. Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse à Bron.

**Secteur 1 : Les rues du
Sergent Berthet et Pierre
Audry à Lyon 9^{ème}**

SOMMAIRE

- ▶ Secteur 1 : rue Berthet et rue Audry
 - Enjeux du patrimoine bâti p. 20
 - Enjeux du patrimoine paysager p. 21
 - Enjeux de déplacement p. 22
 - Principes d'aménagements p. 25
 - Tronçon 1 : rue Berthet à la rue Louis Loucheur p. 26
 - Point Dur – Alternat place Dumas de Loire p. 29
 - Tronçon 2 : rue Berthet à la rue Pierre Audry p. 34
 - Basculement sur la rue Pierre Audry p. 36
 - Tronçon 3 : Aménagements rue Pierre Audry p. 37
- ▶ Cahier destiné à recevoir les observations du public Annexe



17

Lyon 09 et Lyon 05

Dossier de concertation - Aménagement de la Voie Lyonnaise n°12
De la rue du Sergent Berthet à la rue Pierre Audry

MÉTROPOLE
GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : PROJETS CONNEXES



18

Le tronçon 1 remonte la rue du Sergent Michel Berthet depuis le giratoire de la place Valmy et se connecte ensuite les aménagements existants sur la rue Pierre Audry.

La ligne circule donc le long d'un axe majeur, jalonné de commerces, bureaux ou encore campus universitaires, à forts enjeux de conflits d'usages. Sur ce secteur, la ligne 12 est en lien avec d'autres voies lyonnaises :

- La L3 par les Quais H. Jaÿr et Arloing : <https://ieparticipe.grandlyon.com> ;
- La L4 reliant Lissieu à Villeurbanne Flachet ;
- La L5 reliant Tassin à Valmy ;
- La L10 reliant Tassin à Valmy.

De plus, d'autres projets connexes sont en développement sur ce tronçon :

- : Réduction viarie pont G. Clémenceau avec aménagement d'une piste cyclable (réalisé) ;
- : Réaménagement de la place Port Mouton ;
- : Projet de piétonisation de la Grande rue de Vaise ;
- : Piétonisation de la rue du Bourbonnais.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : DÉCOUPAGE



Dans le cadre de cette concertation, le secteur concerné a été divisé en trois tronçons d'aménagements.

Un premier tronçon s'étend sur la rue du Sergent Michel Berthet, du giratoire de la place Valmy jusqu'au croisement avec la rue Louis Loucheur.

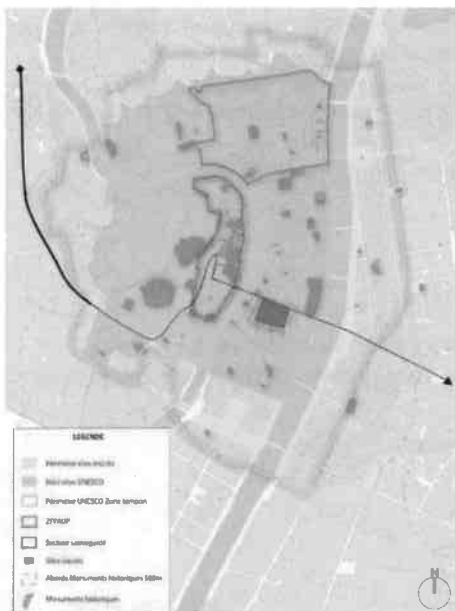
Le second tronçon continue sur la rue de Sergent Michel Berthet, du croisement avec la rue Louis Loucheur jusqu'à la jonction avec la rue Pierre Audry.

Enfin, les aménagements cyclables existants le long de la rue Pierre Audry en tronçon 3 sont également présentés dans ce dossier de concertation et seront intégrés à la ligne 12.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

19

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DU PATRIMOINE BÂTI



Carte des différents périmètres patrimoniaux de Lyon



Carte des enjeux patrimoniaux sur le secteur

Le tracé de ce secteur se trouve dans le périmètre de monuments historiques. Ainsi, tout projet est donc soumis à l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France.

De plus, une partie du tracé s'intègre au sein d'un périmètre d'intérêt patrimonial (PLU-h) à mettre en valeur et préserver (le quartier Valmy ci-dessous).

Enfin, plusieurs éléments bâtis patrimoniaux ponctuent le tracé et ses alentours.

Un ensemble d'enjeux patrimoniaux est lié à la perception et la cohérence de l'espace public.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

20

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DU PATRIMOINE PAYSAGER



- Parcs et jardins
- Alignement d'arbres
- Principe de promenade verte (PLUH)
- ~ Une structure végétale récente

Carte des enjeux paysagers sur le secteur



Vues des différents aménagements paysagers sur le secteur

Le gabarit de la rue Berthet permet une composition végétale forte, diversifiée et asymétrique. Ainsi, le parcours propose des sophoras du Japon, des merisiers, des alisiers blancs, du charme commun, des tilleuls à petites feuilles, des amélanchiers du Canada, des magnolias. Cette diversité crée un paysage dynamique au fil des saisons.

De plus, à l'approche de la place Valmy, des alignements de Sophora du Japon de part et d'autre de la rue viennent mettre en scène l'arrivée sur la place. Enfin, cette continuité se prolonge vers la rue Pierre Audry grâce à l'aménagement d'une structure végétale similaire.

La continuité paysagère permet la mise en place de parcours cycles et piétons valorisés.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DE DÉPLACEMENT



- Centralité- PLUH
- Enseignement sup.
- Linéaire commercial
- Lycée
- Places livraisons sur l'axe
- Collège
- * Equipements culturels
- ▨ Centre hospitalier

Carte des polarités sur le secteur



- Unilatérale unidirectionnelle
- Bilatérale unidirectionnelle
- Unilatérale bidirectionnelle
- VL12

Carte des aménagements cycles existants

Les rues Berthet et Audry ont un caractère d'avenue et se situent entre deux centralités de quartier, Valmy et Fourvière. Ces rues sont donc des lieux de transit vers des points d'attractivité comme la place Valmy.

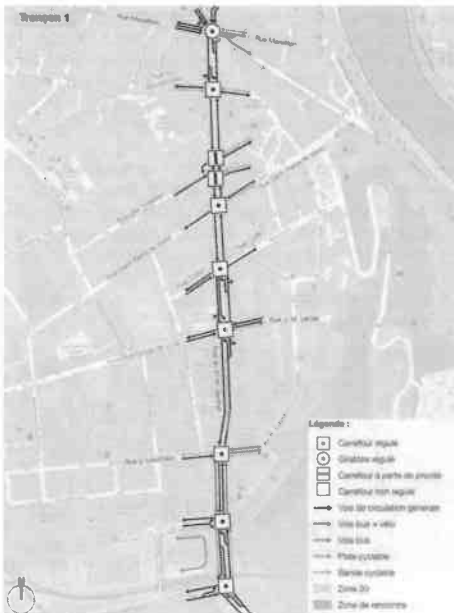
Les trottoirs sont confortables, et en partie protégés de la circulation par des plantations. Ces dernières permettent aussi un confort visuel du piéton vis-à-vis du stationnement.



Photos aménagements cycles et piétons

MÉTROPOLE
GRAND LYON

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DE DEPLACEMENT



Carte de circulation de la voirie sur la Rue du Sergent Berthet

Sur ce secteur, la rue du Sergent Michel Berthet présente un double sens de circulation sur l'ensemble du linéaire considéré, avec des voies de présélection en approche des carrefours d'extrémité (Valmy et Gorge de Loup) et à l'intersection avec certaines voies transversales.

La section Nord présente des emprises plus contraintes où il serait envisageable de s'appuyer sur le stationnement existant pour permettre l'insertion d'un aménagement cyclable sécurisé.

Au contraire, la section Sud du linéaire, plus large, permet l'insertion confortable de la ligne 12. De plus, la ligne 12 est en lien direct avec le Pôle d'Echanges Multimodal Gorge de Loup et ses différents modes de transports et itinéraires lyonnais.

Enfin, le secteur présente également des aménagements cyclables existants sur le section entre l'avenue René Cassin et Gorge de Loup.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DE DEPLACEMENT



Carte du réseau de transports en commun sur le secteur

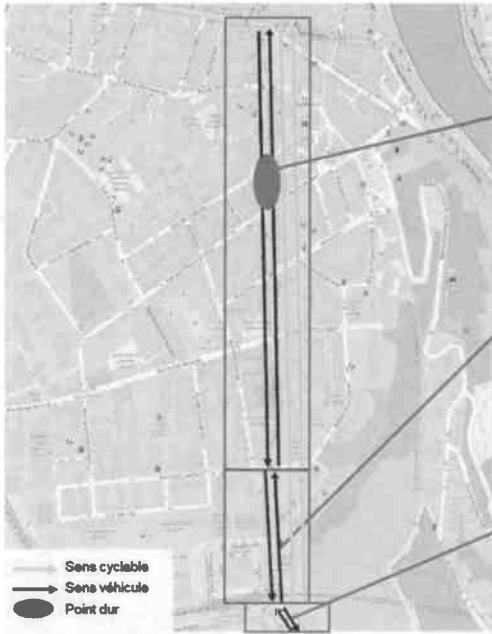
Sur ce secteur 4 lignes de bus régulières circulent le long de la rue Berthet (19, 45, 66 et 90) avec des fréquences variables (2 à 4 bus/h).

De plus, l'axe de la rue du Sergent Michel Berthet est emprunté dans le plan relais métro (PRM) sans arrêt en section. Des arrêts de métro sont également situés de part et d'autre de la rue avec notamment le Pôle d'Echanges multimodal Gorge de Loup au Sud, qui rassemble une vingtaine de lignes de bus dont 4 lignes de bus fortes « C ».

Des enjeux de performance des transports en communs sont également à prendre en compte dans le cadre de l'aménagement de la ligne 12 sur ce tronçon.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

LA LIGNE 12 : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



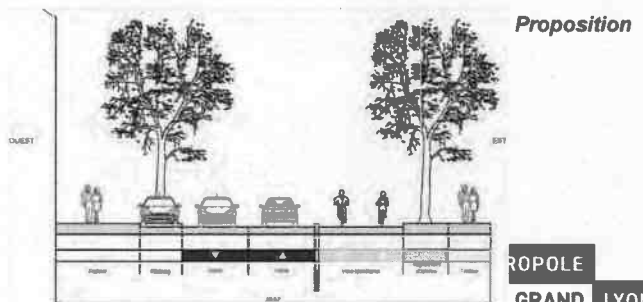
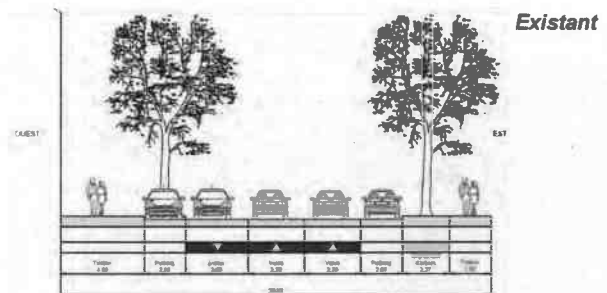
- Tronçon 1 :**
 - **Emprises contraintes, section déterminante :** insertion d'une piste cyclable à double sens.
 - **Point dur très étroit** au niveau de la place Dumas de Loire.
- Tronçon 2 :**
 - **Emprises larges.**
 - **Insertion en piste cyclable à double sens** pour une continuité avec la section Nord.
 - **Point de basculement** entre la piste à double sens, rue Berthet, et les pistes sens unique de chaque côté, rue Audry.
- Tronçon 3 : rue Pierre Audry**
 - **Aménagements réalisés récemment :** une piste cyclable sens unique d'un côté et une bande cyclable sens unique de l'autre.

TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA PLACE VALMY ET LA RUE DU BOURBONNAIS

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 1



L'aménagement proposé a pour objectif d'apaiser la rue et de sécuriser et favoriser la présence des cycles. Une voie véhicules serait supprimée pour permettre l'aménagement d'une voie lyonnaise à double sens, et séparée de la voirie. A l'Est, une partie du stationnement serait supprimée dont un emplacement motos et des emplacements réservés (PMR, autopartage, transports de fonds et vélos). Enfin, à l'Ouest, l'ensemble du stationnement et des emplacements réservés seraient conservés.

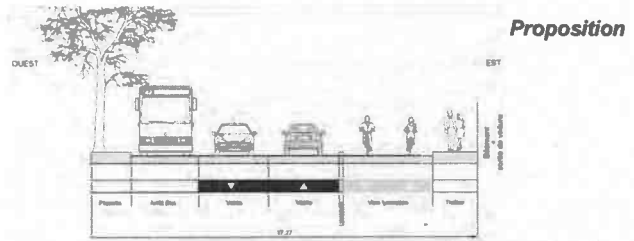
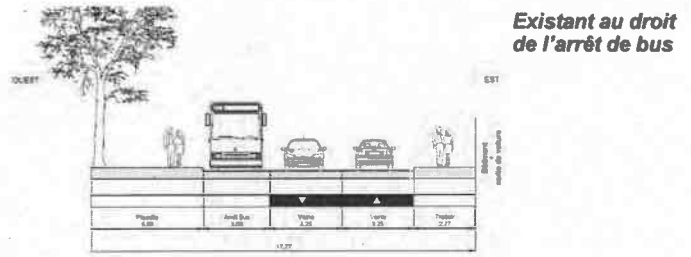


TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA RUE DU BOURBONNAIS ET LA RUE DES BAINS

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 2



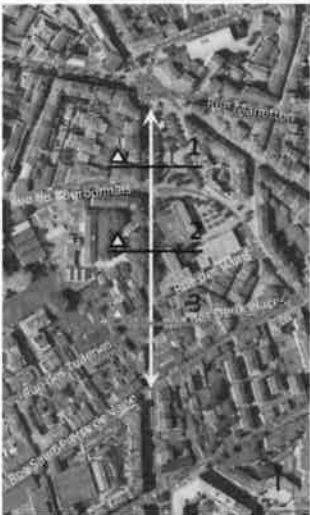
La mise en place d'une voie lyonnaise à double sens, séparée de la voirie, entraînerait plusieurs modifications. Les trottoirs Est et Ouest seraient réduits pour permettre l'implantation de la voie lyonnaise à l'Est et la conservation de l'arrêt de bus «Valmy Place Ferber » à l'Ouest. Enfin, des places de stationnement vélos et voitures seraient supprimées.



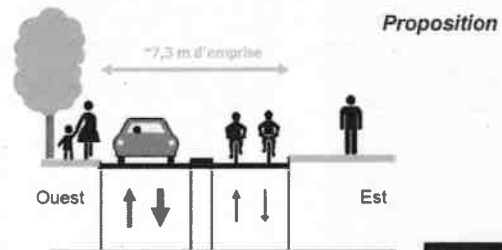
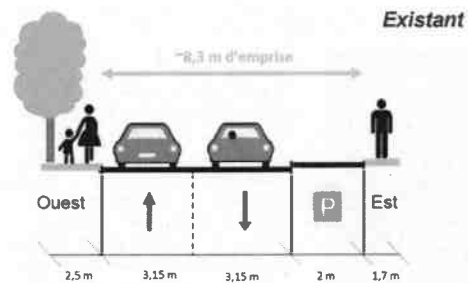
MÉTROPOLE GRAND LYON

TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA RUE DU BOURBONNAIS ET LA RUE DES DEUX PLACES

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 3



Sur ce tronçon plus contraint, d'importantes modifications seraient à réaliser pour mettre en place une voie lyonnaise à double sens. A l'Est comme à l'Ouest le stationnement serait supprimé dont une place de livraison. De plus cet aménagement contraint la circulation, puisqu'un alternat serait installé (passage alterné d'un sens de circulation ou l'autre).



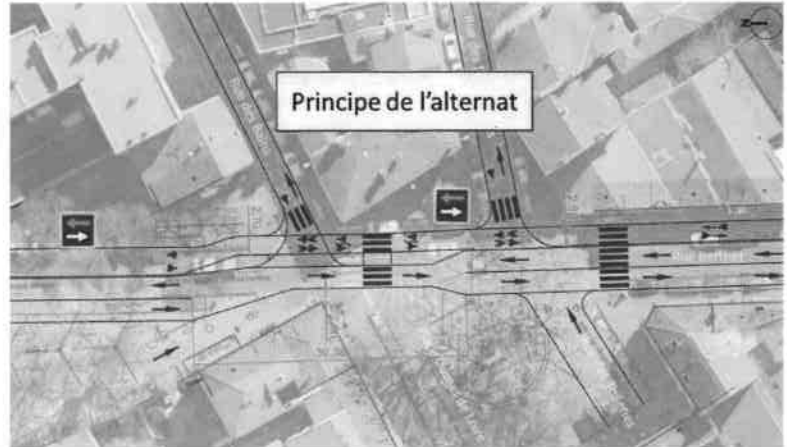
MÉTROPOLE GRAND LYON

TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET A LA PLACE DUMAS DE LOIRE – POINT DUR

Alternat place Dumas de Loire



En arrivant sur le secteur de la place Dumas de Loire, l'emprise de la rue du Sergent Michel Berthet est très contrainte. Ainsi, pour permettre une circulation fluide et sécurisée des automobilistes et des cyclistes, une étude a été réalisée pour mettre en place un alternat sur ce tronçon. En adaptant les cycles de feux des intersections à proximité, cet aménagement n'entraînerait pas de remontées de files trop importantes. La réalisation d'un tel aménagement impliquerait la suppression des stationnements.



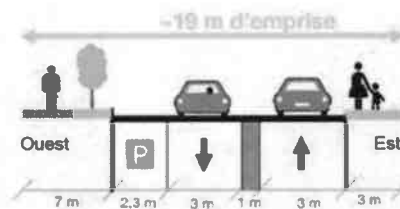
TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA RUE SAINT-PIERRE DE VAISE ET LA RUE COTTIN

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 4

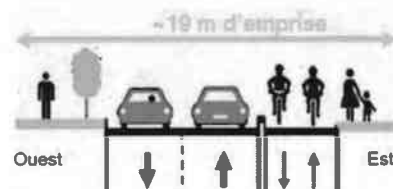


La voie lyonnaise à double sens s'insérerait à l'Est. La voirie en double sens serait conservée. Cependant, une partie du stationnement serait supprimé.

Existant



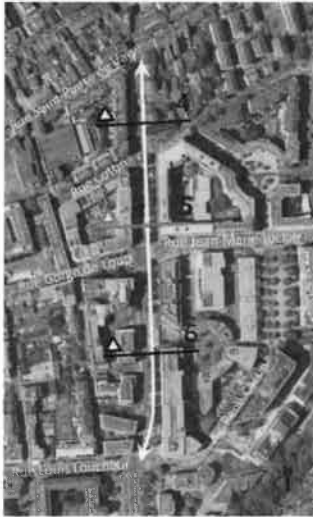
Proposition



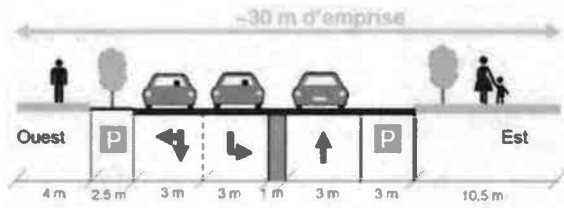
TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET ENTRE LA RUE COTTIN ET LA RUE GORGE DE LOUP

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 5

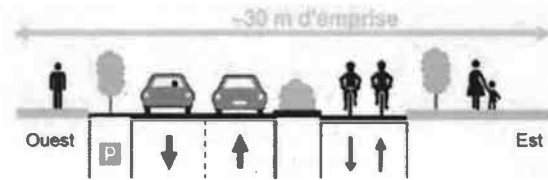
Existant



Ici, le gabarit de rue s'élargit, on sort d'un tissu serré de bâti ancien. La voie lyonnaise serait donc plus généreuse. Un terre-plein végétalisé serait aménagé entre la voie lyonnaise et la voirie, assurant la sécurité des usagers. Deux voies de circulation seraient maintenues. Enfin, le stationnement serait supprimé à l'Est.



Proposition



MÉTROPOLE
GRAND LYON

TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET ENTRE LA RUE COTTIN ET LA RUE GORGE DE LOUP



Photographie de la rue du Sergent Berthet au niveau de l'arrêt Sergent Berthet.

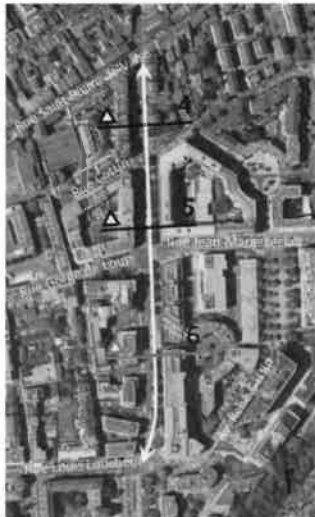


Perspective de l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue du Sergent Berthet.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET ENTRE LA RUE GORGE DE LOUP ET LA RUE LOUIS LOUCHEUR

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 6

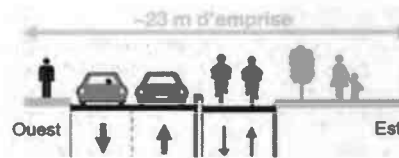


Sur le même gabarit que la coupe précédente, la largeur de la rue ici permettrait d'accueillir une large voie lyonnaise. Le terre-plein central serait supprimé mais le double sens de circulation conservé. Enfin, le stationnement serait supprimé à l'Est.

Existant



Proposition



TRONÇON 2 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET ENTRE LA RUE LOUCHEUR ET LA RUE DE LA PEPINIERE

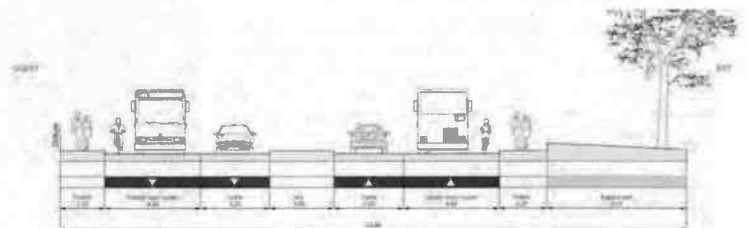
Piste bidirectionnelle Est – Coupe 7



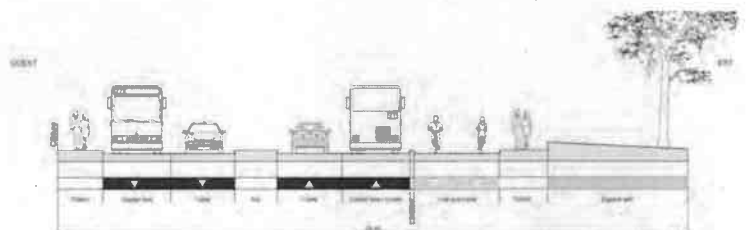
L'aménagement d'une voie lyonnaise à double sens généreuse permettrait d'assurer une continuité d'aménagement depuis la rue Berthet. La transition vers l'aménagement de la rue Audry en deux pistes de part et d'autre de la voirie se ferait au croisement avec la rue Louis Guérin.

Ici, les couloirs bus et le terre-plein central seraient maintenus et réduits permettant l'insertion de la voie lyonnaise. Les trottoirs existants seraient maintenus, seule la voirie est touchée.

Existant



Proposition



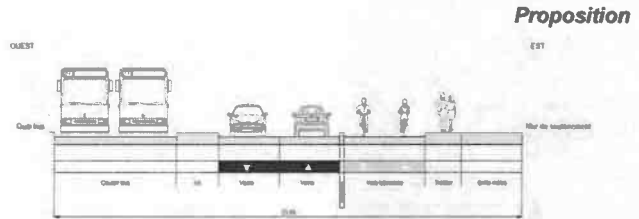
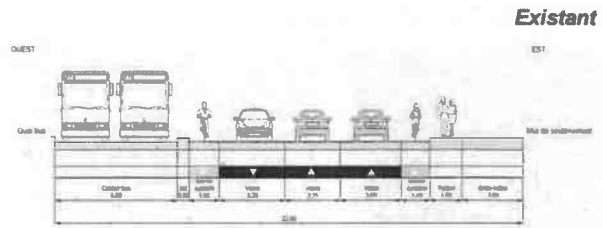
TRONÇON 2 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET À LA JONCTION DE LA RUE PIERRE AUDRY

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 8



Ici, la voie lyonnaise serait en site propre, séparée et sécurisée de la voirie. L'une des trois voies de circulation serait supprimée et les gabarits optimisés. La place ainsi trouvée serait donnée à la voie lyonnaise mais aussi au trottoir Est.

Au total, environ une soixantaine de places de stationnement seraient supprimées tout le long de Berthet sur les 2 tronçons. Cela comprend 9 emplacements réservés dont des stationnements motos, vélos, et une place de livraison.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

TRONÇON 2 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET À LA JONCTION DE LA RUE PIERRE AUDRY – POINT DE BASCULE

Point de Bascule sur la rue Pierre Audry

Ce basculement permettrait de passer de la piste à double sens sur Berthet à l'aménagement existant sur la rue Pierre Audry (une piste sens unique de chaque côté de la voirie). Le trottoir côté bouche de métro serait bien conservé tel quel. L'arrêt de bus Gorge de Loup Est serait déplacé sur la rue Audry.

Les vélos en direction de la place de Trion traverseraient la voie au droit du passage piéton et rejoindraient leur piste.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

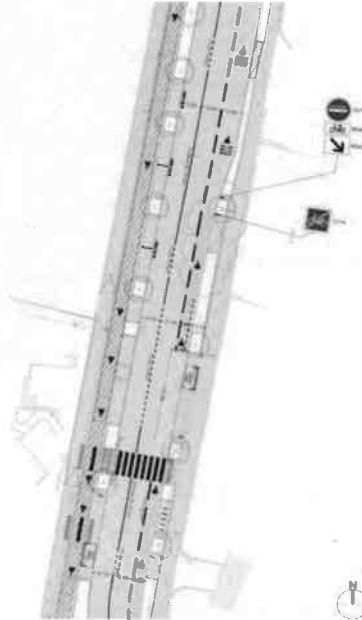
TRONÇON 3 : RUE PIERRE AUDRY

Aménagements de la rue Pierre Audry

Les travaux réalisés sur la rue Pierre Audry ont permis d'aménager une piste cyclable de 2 m en descente et une bande cyclable de 1,90 m en montée ; apportant ainsi confort et sécurité aux usagers. Les trottoirs ont été élargis de part et d'autre de la voirie.

Enfin, des aménagements paysagers ont été réalisés à travers la plantation d'arbres et de massifs et la création de squares.

Les aménagements existants de la rue Audry seront conservés et intégrés à la voie lyonnaise 12.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

37

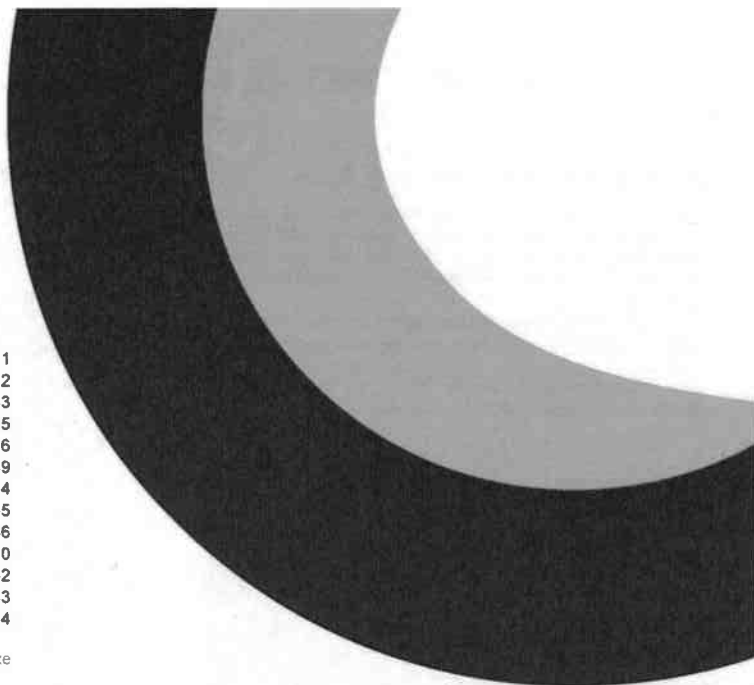
Secteur 2 : De l'avenue Barthélémy Buyer à l'avenue Adolphe Max à Lyon 5^{ème}

MÉTROPOLE
GRAND LYON

38

SOMMAIRE

► Secteur 2 : de l'Avenue Barthélémy Buyer à l'avenue Adolphe Max	
• <u>Enjeux de flux piétons et cycles</u>	p. 41
• <u>Enjeux patrimoniaux</u>	p. 42
• <u>Enjeux de déplacements</u>	p. 43
• <u>Principes d'aménagement : la vélorue, une solution mixte</u>	p. 45
• <u>Circulation véhicules – Variante 1</u>	p. 46
• <u>Circulation véhicules – Variante 2</u>	p. 49
• <u>Variante circulatoires : analyse multicritères</u>	p. 54
• <u>Aménagement cyclable : avenue Buver</u>	p. 55
• <u>Aménagement cyclable : rue de Trion</u>	p. 56
• <u>Aménagement cyclable : rue des Farges</u>	p. 60
• <u>Aménagement cyclable : Chemin Neuf</u>	p. 62
• <u>Aménagement cyclable : rue Tramassac</u>	p. 63
• <u>Aménagement cyclable : avenue Adolphe Max</u>	p. 64
► Cahier destiné à recevoir les observations du public	Annexe



39

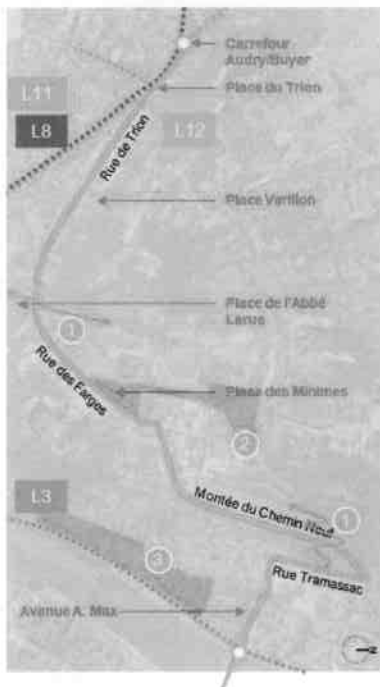
Lyon 05

Dossier de concertation - Aménagement de la Voie Lyonnaise n°12
De l'Avenue Buyer à l'Avenue Adolphe Max

MÉTROPOLE

GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : SECTEUR 2



40

Le secteur 2 débute sur la colline de Fourvière de l'avenue Barthélémy Buyer à son carrefour avec la rue Pierre Audry et se termine à l'avenue Adolphe Max en bordure de Saône sur environ deux kilomètres.

La ligne emprunte des rues étroites, commerçantes et touristiques, à fort enjeu de cohabitation des usages. Plus de 10 000 cyclistes sont attendus par jour d'ici 2030. Ce trafic et le gabarit étroit des rues impliquent la mise en place d'une solution mixte entre cyclistes et véhicules motorisés.

La présente concertation porte sur le choix de l'un ou l'autre de deux scénarios de circulation différents. Ceux-ci modifient la circulation des voitures à l'échelle du quartier entier. Les insertions d'aménagement cyclable, elles, sont quasiment similaires d'un scénario à l'autre.

La L12 est connectée à d'autres voies lyonnaises sur ce secteur :

- La L8 par la place de Trion et l'avenue Barthélémy Buyer ;
- La L11 par la place de Trion ;
- La L3 par les quais Fulchiron et Romain Rolland.

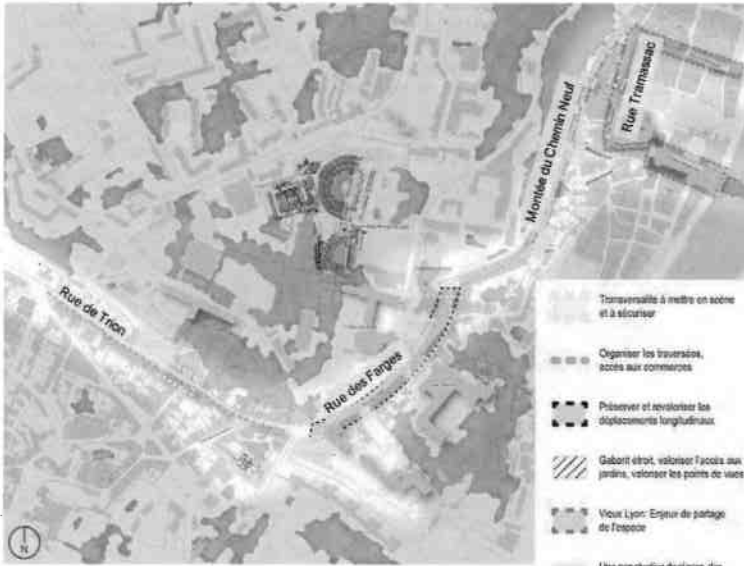
Les lignes 8 et 11 emprunteront le tracé de la ligne 12 à horizon 2026 avant l'aménagement de la Montée de Choulans les années suivantes.

La ligne 12 se connecte également aux projets du Parc des Balmes ① qui crée des itinéraires piétons verts, du réaménagement du Parvis des Théâtres et de la rue de l'Antiquaille ② ainsi que de la piétonisation du secteur St. Georges ③.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX DE FLUX PIÉTONS ET CYCLES



Carte de synthèse des enjeux liés aux flux piétons et cycles

Les enjeux liés aux flux piétons et cycles sur le secteur sont importants.

Il s'agira dans la rue de Trion et la rue des Farges de prendre en compte la vie de quartier et les commerces en conservant les places de livraison et la transversalité piétonne.

Certains points d'animation spécifiques doivent être valorisés (croisement avec la rue des Macchabées, place Varillon).

La Montée du Chemin Neuf suit actuellement une logique de flux routiers sans animation, il s'agira de redéfinir le rôle de cet axe qui présente de beaux points de vue sur la ville.

Enfin, les rues Tramassac, Jean Carriès et l'avenue Adolphe Max, ont une forte activité commerciale liée au tourisme. L'enjeu est de maîtriser le risque de conflit entre les usagers.

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX PATRIMONIAUX

Des vues panoramiques - exemple



Place de l'Abbé Larue

Montée du Chemin Neuf

Le tracé de ce secteur se trouve dans le périmètre de plusieurs monuments historiques ainsi que dans le périmètre UNESCO. L'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France est donc indispensable.

On relève, de plus, la présence de nombreuses vues panoramiques remarquables sur l'agglomération ainsi que d'éléments bâtis patrimoniaux à valoriser tout le long du tracé.

La végétation met en avant les places et souligne les perspectives, elle sera conservée et, dans la mesure du possible, renforcée.

Des éléments bâtis localisés



Murs et enduits



Av. Adolphe Max et Vieux Lyon

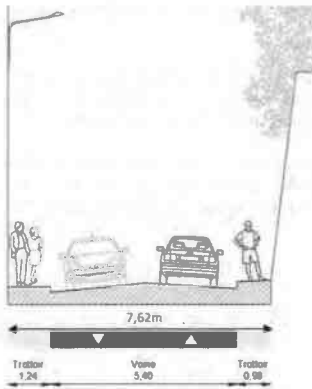
Rue des Farges, montée du Chemin Neuf

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX DE CIRCULATION

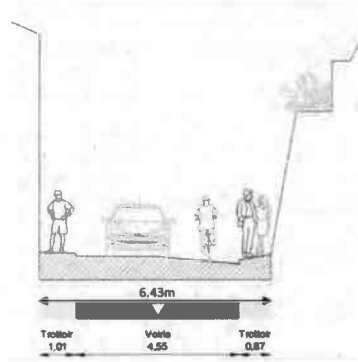
→ Les largeurs des rues existantes ne permettent pas l'insertion d'une piste bidirectionnelle comme préconisé sur la plupart des autres voies lyonnaises, excepté sur l'avenue Adolphe Max. Une solution mixte de partage de la voie entre voitures et vélos est donc envisagée. Cette solution est dérogoratoire au programme des voies lyonnaises.

Les enjeux circulatoires de ce secteur sont prioritaires. En effet, la largeur réduite des voies et trottoirs existants pousse à envisager des solutions plus ou moins contraignantes du plan de circulation afin de réduire le nombre de voitures et ainsi faire une place aux plus de 10 000 cyclistes attendus par jour.

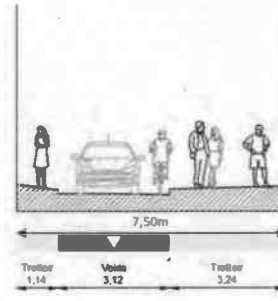
L'objectif des Voies Lyonnaises est également de redonner une place au piéton. Pour une grande partie des rues, les trottoirs sont très étroits (80cm au minimum) dans un secteur touristique.



Coupe de l'existant sur la rue de Trion



Coupe de l'existant sur la montée du Chemin Neuf



Coupe de l'existant sur la rue de Tramassac

MÉTROPOLE
GRAND LYON

43

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX DE CIRCULATION



La circulation voiture existante est à double sens de la rue de Trion à la place des Minimes.

Les rues des Farges sur son tronçon longeant la place des Minimes est à sens unique. Celui-ci se poursuit sur la montée du Chemin Neuf, la rue Tramassac et la rue Jean Carries.

Enfin, l'avenue Adolphe Max est à double sens.

Lors d'évènements tels que les Nuits de Fourvière, les rues étroites de Trion et Farges accueillent également les cars et camions ainsi que 190 000 spectateurs pendant l'été.

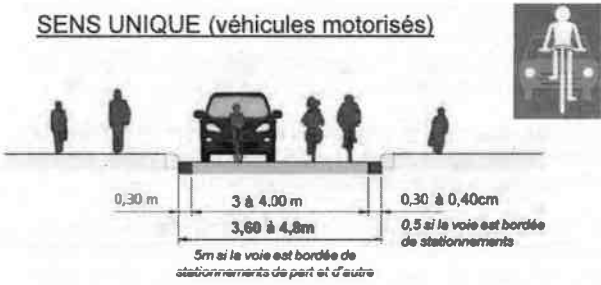
Les transports en commun ne circulent que de la place de Trion à la place Varillon. La présence des arrêts de funiculaire Saint-Just et Minimes ainsi que le métro D Vieux Lyon génèrent une forte intensité d'usages piétons.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

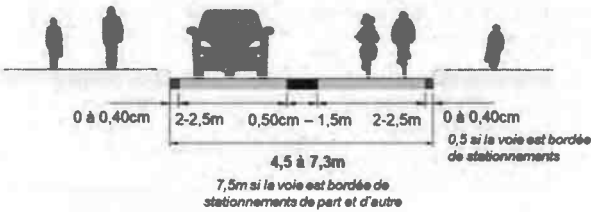
44

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : LA VÉLORUE, UNE SOLUTION MIXTE

SENS UNIQUE (véhicules motorisés)



DOUBLE SENS (véhicules motorisés)



La vélorue offre aux cyclistes un espace de circulation mixte vélos-voitures, d'un très bon niveau de service pour les cyclistes, sans avoir recours à des aménagements cyclables séparatifs. Pour ce faire, la création d'une vélorue nécessite souvent de mettre en place des mesures contraignant le trafic motorisé.

Préconisations pour la vélorue :

- Faible fréquentation voiture,
- Limitation 30km/h,
- Forte fréquentation vélo : au moins 1000 cyclistes/jour,
- Voirie étroite dotée de bandes latérales qui augmentent l'impression d'étroitesse et découragent le dépassement,
- Priorité cycles, pas de dépassement des voitures.
- Le stationnement doit être réduit au maximum.

→ Sur Trion / Farges, un aménagement en vélorue nécessite une importante réduction du trafic voitures dans les deux sens soit un plan de circulation contraignant les trajets de transit (exemple : Ouest lyonnais > Saône) à l'échelle du quartier (notamment depuis les montées du Chemin Neuf et Saint-Barthélemy).

MÉTROPOLE
 GRAND LYON

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 1

Scénario 1 : Accès réservé Montée du Chemin Neuf



Ce premier scénario prévoit l'insertion d'une vélorue sur tout le tracé de la ligne 12. Le plan de circulation serait contraint par contrôle d'accès en haut de la montée du Chemin Neuf. Ce verrou permettrait de supprimer le trafic de transit. L'accès à la montée du Chemin Neuf serait maintenu pour les riverains et services (livraisons, etc...).

La circulation des bus TCL et touristiques serait conservée avec une voie bus sur la rue de Trion.

La rue de Trion étant réservée aux bus depuis la place de Trion, l'entrée Ouest du quartier se ferait par la rue Saint-Alexandre dont le sens serait inversé.

La rue des Macchabées Nord serait également inversée pour assurer une sortie du quartier.

Les rues à sens unique :

- Sens unique Ouest-Est sur la rue des Trion entre Saint-Alexandre et Macchabées,
- Sens unique Est-Ouest Sur Trion entre Saint-Alexandre et la place de Trion (voie bus en sens inverse),
- Sens unique Sud-Nord sur une partie de la rue de l'Antiquaille (projet de requalification du parvis des Théâtres).

MÉTROPOLE
 GRAND LYON

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 2

Scénario 2 : Accès réservé rue de Trion



Dans le second scénario, l'accès au quartier serait limité par la fermeture du tronçon de la rue de Trion, de St. Alexandre à Macchabées, à la circulation des véhicules motorisés (hors bus lors des Nuits de Fourvière et touristiques).

Par conséquent, la rue des Farges et la rue de l'Antiquaille seraient mises à sens unique dans leur ensemble.

Comme sur le scénario 1, la rue de Trion serait en sens unique Est-Ouest de la rue Saint Alexandre à la place de Trion. Une voie bus serait maintenue en sens inverse pour assurer la desserte des transports en commun.

Les habitants du quartier auraient toujours la possibilité de redescendre vers les quais par la montée du Chemin Neuf.

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 2

Scénario 2 : Verrou sur la rue de Trion



La variante 2 serait moins efficace à réduire les flux de transit sur le quartier.

Comme dans la variante 1, la mise à sens unique d'Antiquaille impliquerait que les usagers empruntant la montée Saint-Barthélemy soient renvoyés vers les rues Radisson et Gerier. Le détour serait d'environ 5min.

Le détour pour entrer sur la rue de Trion par la rue Saint-Alexandre depuis la place de Trion est estimé à 1 minute environ via la montée de Choulans. De même pour entrer sur la rue des Farges via la rue des Macchabées.

La mise en place d'un feu avec un temps vert court sur l'entrée par la rue des Macchabées incitera les usagers en transit vers les quais de Saône à emprunter la montée de Choulans. Le transit par la montée du Chemin Neuf n'est toutefois pas fermé.

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 2

Scénario 2 : Accès réservé rue de Trion



> Synthèse du plan de circulation proposé par le scénario 2.

51

MÉTROPOLE
GRAND LYON

PRINCIPES DE CIRCULATION – Focus sur le projet Parvis des théâtres



Le périmètre du projet Parvis des théâtres



La rue Cléberg



Trace de l'aménagement projeté avec élargissement de voirie sur le site du Conservatoire : reprise du virage, chaussée à sens unique, installation de 2 trottoirs confortables et insertion de liaisons cyclables (selon profil projeté page suivante).



Traitement du virage Cléberg

Dans le cadre du projet Parvis des théâtres (hors périmètre Voies Lyonnaises 12), un traitement de voirie sera opéré au niveau du virage de la rue Cléberg : les trottoirs seront élargis et des liaisons cyclables seront intégrées. La chaussée sera aménagée en sens unique montant.

Les travaux d'aménagement du virage Cléberg seront engagés en coordination avec les travaux d'insertion de la Voie Lyonnaise 12.

Le traitement du virage Cléberg constitue un invariant au projet du Parvis des théâtres et pour l'évolution du plan de circulation sur le plateau de Fourvière.

52

MÉTROPOLE
GRAND LYON

PRINCIPES DE CIRCULATION – Focus sur le projet Parvis des théâtres

La rue de l'Antiquaille entre la rue Professeur Pierre Marion et la Montée Saint-Barthélemy

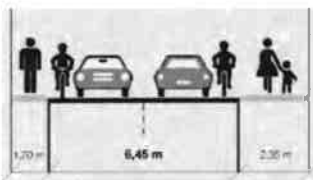


Rue de l'Antiquaille

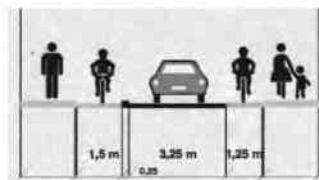
Sur le volet voirie et circulation, le projet Parvis des théâtres vise à améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétons ; à intégrer des continuités cyclables et à réduire la place de l'automobile sur ce tronçon qui accueille aujourd'hui un trafic de transit important.

Sur la rue de l'Antiquaille il est prévu de traiter le tronçon entre les Montées Decourtray et Saint-Barthélemy en sens unique montant pour les circulations automobiles, afin d'accueillir deux trottoirs élargis et des bandes cyclables sécurisées (profil ci-contre).

La mise en sens unique du barreau situé entre la rue des Farges et la rue Professeur Pierre Marion constitue une variable au projet d'aménagement, liée aux 2 scénarios de plan de circulation présentés dans ce dossier.



Profil existant rue de l'Antiquaille



Profil projeté rue de l'Antiquaille

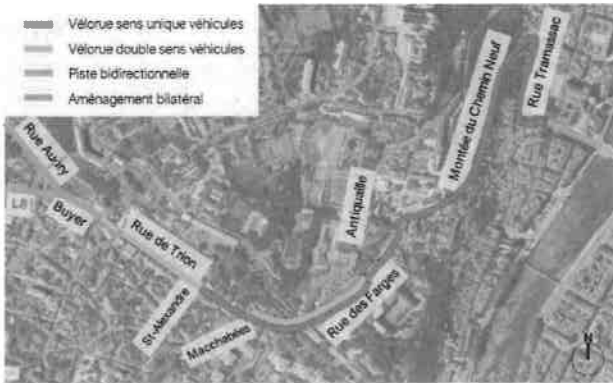
**MÉTROPOLE
GRAND LYON**

VARIANTES DE CIRCULATION : ANALYSE MULTICRITÈRES

Hypothèses	Continuité et confort cyclable	Confort piétons	Circulation routière	Transports en commun	Stationnement	Végétalisation
Variante 1 : Contrainte du plan de circulation à l'aide d'un accès réservé sur Chemin Neuf.	Fort apaisement des rues et priorisation claire des cyclistes.	Élargissement de tous les trottoirs à minima à 1m50.	Plan de circulation modifié. Reports de trafic sur les rues Radisson et Gerier. Maintien des trajets livraisons.	Création d'un couloir propre bus en sens Ouest Est sur la rue de Trion. Amélioration de l'efficacité des bus.	Suppression d'un grand nombre de places de stationnement. Maintien des emplacements réservés.	Opportunité de planter en lieu des stationnement et d'épaissir la biodiversité existante.
Variante 2 : Contrainte de la circulation par un accès réservé sur la rue de Trion.	Il restera du trafic. Les cyclistes seront donc face à un grand nombre de voiture dans des rues étroites et très en pente.	Élargissement de tous les trottoirs à minima à 1m50.	Plan de circulation modifié. Trafic de transit vers les quais toujours possible.	Création d'un couloir propre bus en sens Ouest Est sur la rue de Trion. Amélioration de l'efficacité des bus.	Suppression d'un grand nombre de places de stationnement. Maintien des emplacements réservés.	Opportunité de planter en lieu des stationnement et d'épaissir la biodiversité existante.

**MÉTROPOLE
GRAND LYON**

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : AVENUE BUYER

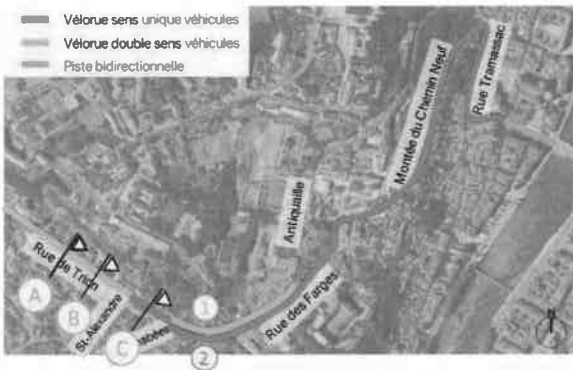


Le tronçon de l'avenue Buyer entre la rue Audry et la place du Trion est une réelle articulation entre les rues, les trajets et les différentes Voies Lyonnaises.

Au Nord la rue Pierre Audry est la continuité de la Voie Lyonnaise 12. A l'Ouest arrive la Voie Lyonnaise 8 par l'avenue Buyer, celle-ci empruntera ce trajet à horizon 2030 seulement (concertation de la ligne 8 nord 2 prévue en mars 2023).

Projet : L'avenue Buyer serait donc aménagée dans la continuité de la rue Audry avec un aménagement cyclable bilatéral - de chaque côté de la voirie - qui sera affiné en fonction des scénarios retenus sur la rue de Trion et l'avenue Buyer (ligne 8).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DE TRION



Les deux variantes proposées à la concertation divergent principalement à propos du plan de circulation.

Les aménagement cyclables, eux, sont très similaires d'une variante à l'autre, excepté sur la rue des Farges entre la rue des Machabées et la rue de l'Antiquaille (1 et 2 sur la carte).

Projet : La rue de Trion serait mise à sens unique en direction de la place de Trion avec un sens inverse voie bus. Les trottoirs en façade de commerces seraient élargis.

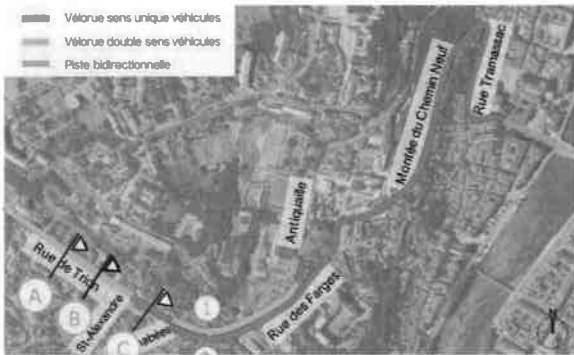
L'arrêt de bus ainsi que la place de transport de fonds seraient conservés.



Insertion de la vélorue sur la Rue de Trion.

- Trottoirs
- Vélorue
- Voie BUS vélorue

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DE TRION



Projet : Sur la place Varillon, les bordures existantes (trottoirs, stationnement...) récentes de l'aménagement existant seraient conservées.

La station Vélov', les stationnements et les terrasses seraient également conservés tels quels. La circulation des bus, elle, resterait inchangée voire améliorée grâce au sens inverse réservé aux bus en sens Ouest-Est sur la rue de Trion.

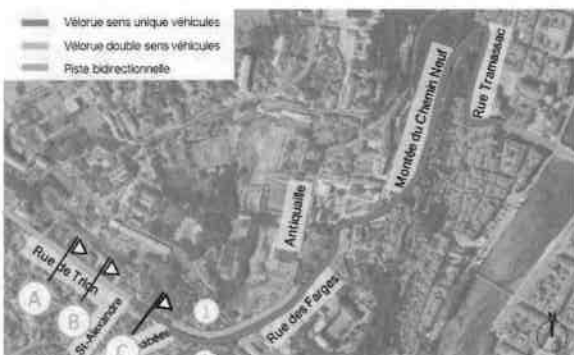
Seul le trottoir étroit visible en jaune à gauche de l'image, actuellement étroit, serait modifié pour être élargi.



Insertion de la vélorue sur la Rue de Trion.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DE TRION



Existant : La vue C, entre St-Alexandre et Macchabées, représente la portion la plus étroite de la rue de Trion avec une largeur totale de 7,6m dont des trottoirs étroits et inconfortables au droit des contreforts des remparts.

Projet : La vélorue à sens unique véhicules descendant en direction de la rue des Farges permettrait d'élargir les trottoirs.



Insertion de la vélorue sur la Rue de Trion.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DE TRION



Photographie de la rue de Trion, vue en direction de la place Varillon.



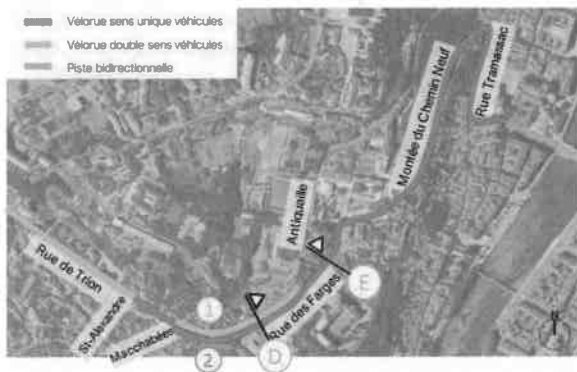
Perspective de la vélorue sur la rue de Trion, vue en direction de la place Varillon.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

59

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DES FARGES



Rue des Farges variante 1 : La vélorue s'insère entre les bordures de stationnement existantes. Le projet prévoit, suite à la baisse de trafic, une disparition d'une partie des places, pour une bande plantée par exemple.

Rue des Farges variante 2 : La mise à sens unique permettrait l'installation d'une bande fonctionnelle espaces verts/livraison et d'élargir le trottoir existant bordé de commerces. Avec quasiment 6m de trottoir, on pourrait imaginer de nouveaux usages y prendre place (terrasses...).

- Trottoirs
- Vélorue
- Bande fonctionnelle et paysagère (stationnements livraison, végétation, accès riverains...)



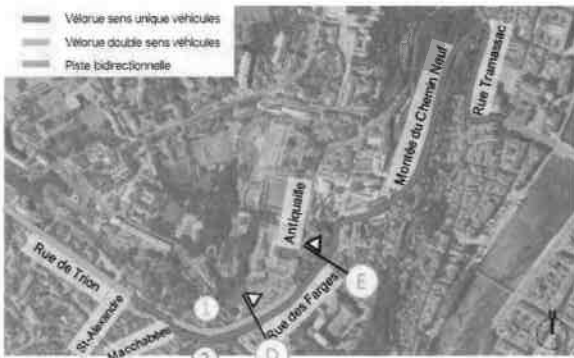
Insertion de la vélorue sur la rue des Farges

MÉTROPOLE

GRAND LYON

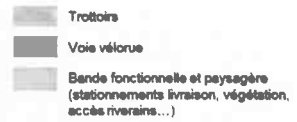
60

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DES FARGES



L'insertion de la vélorue permettrait de gagner de la surface de trottoirs dans un secteur touristique (la montée du Gourguillon faisant partie des itinéraires piétons).

La bande de stationnements existants au Nord resterait intacte. Le projet prévoit, suite à la baisse de trafic, la disparition d'une partie des places, pour une bande plantée par exemple.

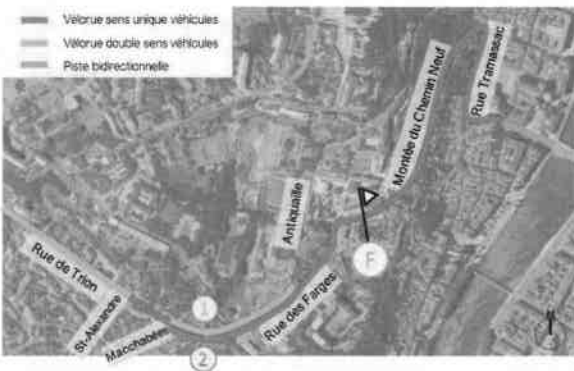


Insertion de la vélorue sur la rue des Farges

MÉTROPOLE
GRAND LYON

61

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : MONTÉE DU CHEMIN NEUF



Existant : Très en pente et étroite, cette section soulève des enjeux de cohabitation des usagers. La montée du Chemin Neuf a été récemment sécurisée pour les cycles avec la séparation du sens cyclable montant de la voirie générale à l'aide de peinture.

Projet : L'aménagement serait très proche de l'existant avec un élargissement possible des trottoirs, actuellement étroits (jusqu'à minimum 80cm).

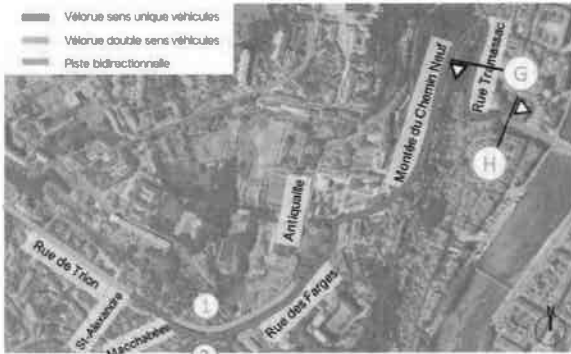


Insertion de la vélorue sur la montée du Chemin Neuf

MÉTROPOLE
GRAND LYON

62

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUES TRAMASSAC ET CARRIES



Existant : Le tracé rejoint ici le secteur Vieux Lyon avec des enjeux de cohabitation d'usages très intenses, notamment piétons. Le stationnement en bataille est très épais et les trottoirs bien trop étroits, en décalage avec la capacité qui leur est nécessaire au coeur du périmètre UNESCO.

Projet : Une grande partie du stationnement serait supprimée, ce qui permettrait d'élargir les trottoirs.

Une bande paysagère et fonctionnelle longitudinale permettrait de maintenir quelques places de stationnement dont des places de livraison et potentiellement de végétaliser pour épaissir le futur Parc des Balmes.

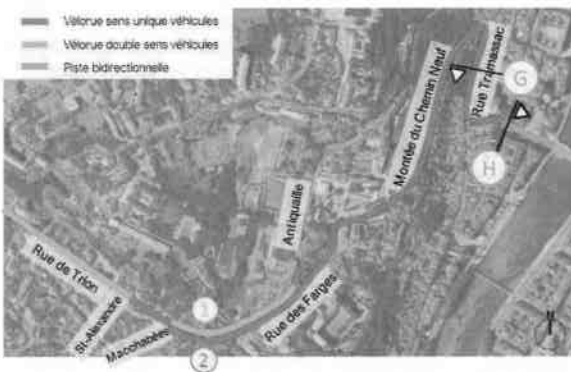


Insertion de la vélorue sur la rue Tramassac

- Trottoirs
- Voie vélorue
- Bande fonctionnelle et paysagère (stationnements livraison, végétation, accès riverains...)

**MÉTROPOLE
GRAND LYON**

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : AVENUE ADOLPHE MAX



Existant : L'avenue Adolphe Max est actuellement à double sens avec deux voies dans chaque sens.

Au Sud, côté Saint-Georges, on relève la présence de stationnements dont une place de livraison et une place de transport de fonds. Au Nord, côté Saint-Jean, un arrêt de bus. Un double alignement de tilleuls marque l'Avenue.

Projet : L'insertion au Nord permettrait de conserver les stationnements au Sud et impliquerait le déplacement de l'arrêt de bus « Vieux Lyon » au Sud de l'avenue, cela dans le but de préserver tous les tilleuls existants.

Une piste bidirectionnelle serait insérée en lieu et place d'une des deux voies côté Saint-Jean.



Insertion d'une piste bidirectionnelle au Nord sur l'avenue Adolphe Max

- Piste bidirectionnelle en insertion Nord
- Bordure émergente sécurisant les cyclistes

**MÉTROPOLE
GRAND LYON**

Secteur 3 : Du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller à Lyon 2^{ème}, 3^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème}

65

MÉTROPOLE
GRAND LYON

SOMMAIRE

- ▶ Secteur 3 : Pont Bonaparte à Avenue Rockefeller
 - [Enjeux du patrimoine bâti](#) p. 69
 - [Enjeux du patrimoine végétal](#) p. 70
 - [Enjeux d'usages](#) p. 71
 - [Synthèse des enjeux et séquençage](#) p. 72
 - [Séquence 1 : Pont Bonaparte](#) p. 73
 - [Séquence 2 : Presque île](#) p. 75
 - [Séquence 4 : Cours Gambetta et Cours Albert Thomas](#) p. 77
 - [Séquence 5 : Avenue Rockefeller](#) p. 83
- ▶ Cahier destiné à recevoir les observations du public Annexe



66

Lyon 02 / Lyon 03 / Lyon 07 / Lyon 08

Dossier de concertation - Aménagement de la Voie Lyonnaise n°12
Du Pont Bonaparte à l'Avenue Rockefeller

MÉTROPOLE
GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : SECTEUR 3



La L12 est connectée à d'autres voies lyonnaises sur ce secteur :

- La L3 par les quais Fulchiron et Romain Rolland,
- Les L11 et L6 sur le quai du Docteur Gailleton,
- La L1 sur le quai Claude Bernard,
- Les L2, L7 et L9 à l'intersection du Cours Gambetta et du Boulevard Vivier Merle.

Le secteur 3 traverse la Saône par le Pont Bonaparte puis longe la place Bellecour et trace une ligne droite jusqu'à la fin de l'Avenue Rockefeller sur 5,5km.

La ligne suit le tracé de rues structurantes, commerçantes et touristiques, à fort enjeu de cohabitation des usages. Elle traverse également des zones à fort caractère patrimonial.

Plus de 24 000 cyclistes par jour sont attendus d'ici 2030, l'aménagement consistera donc en grande partie à la création de nouveaux aménagements cyclables, à la mesure de cet enjeu.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

67

SECTEUR 3 – PROJETS CONNEXES



La ligne 12 est en interface avec de nombreux projets connexes sur ce secteur. Chaque interface sera traitée avec attention pendant les phases conception et travaux.

Projets connexes

- 1 Travaux Pont Bonaparte (2023) ;
- 2 Aménagement cyclable des quais Tilsitt et Joffre ;
- 3 Projet de végétalisation de la place Bellecour par la Ville de Lyon ;
- 4 Projet de restructuration des couloirs bus par le Sytral ;
- 5 Apaisement Presqu'île : <https://ieparticipe.grandlyon.com> ;
- 6 Requalification de la Rive Droite et du Pont de la Guillotière : <https://ieparticipe.grandlyon.com> ;
- 7 Requalification de la Place Gabriel Péri : <https://ieparticipe.grandlyon.com> ;
- 8 Allongement des quais du T1 ;
- 9 Requalification de la Rue Garibaldi.
- 10 Requalification de l'Avenue des Frères Lumières : <https://ieparticipe.grandlyon.com>.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

68

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DU PATRIMOINE BÂTI

Le linéaire concerné par le secteur 3 traverse des zones à forte valeur patrimoniale. Le secteur place Bellecour, notamment, est au cœur du périmètre UNESCO.

De nombreux monuments historiques ponctuent le linéaire de leur périmètre. Tout projet est donc soumis à l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France.

Sur cette longue ligne droite, le cadrage par le bâti crée un point de fuite pour le regard. Seules les intersections et les places viennent élargir ponctuellement l'espace public.

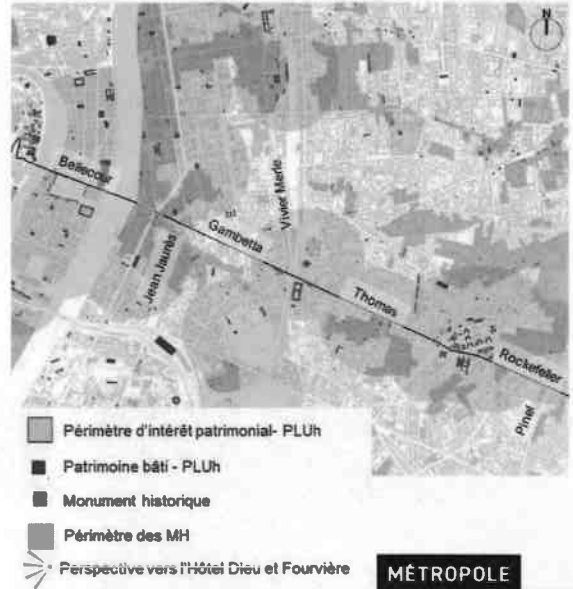
L'architecture paysagère des cours du XIXème siècle a créé de longs alignements de platanes patrimoniaux qui cadrent également la perspective.

Les enjeux patrimoniaux sont liés à la relation à l'espace public et à la perception que chacun s'en fait. Le gabarit linéaire, lisible et simple des rues doit être conservé.

Site UNESCO



Des Monuments Historique / Patrimoine Bâti / PIP



MÉTROPOLE
GRAND LYON

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DU PATRIMOINE VÉGÉTAL

Des principes de grandes promenades vertes sont actés dans le PLU. Il s'agit de répondre à un besoin sociétal, climatique (îlots de fraîcheur), de maintenir de la biodiversité et des loisirs.

Il existe donc un enjeu autour de la préservation de la structure végétale mais aussi un enjeu d'une continuité des déplacements des modes actifs piétons et cycles.

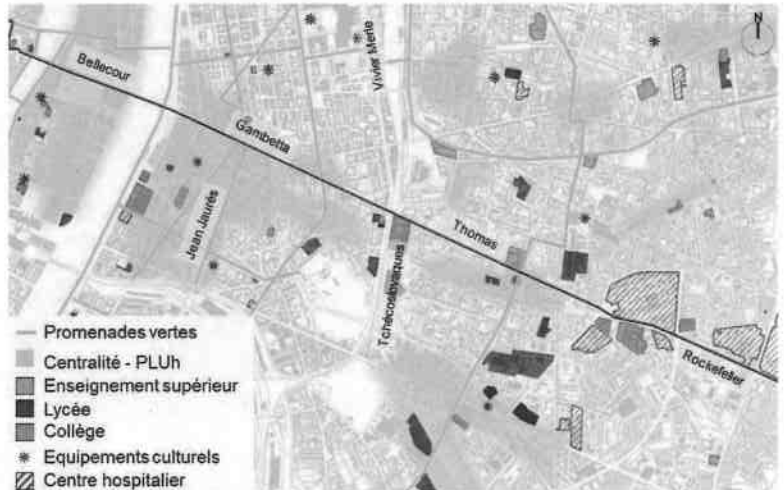


Place Bellecour : structure arborée patrimoniale. La place a été pour partie arborée lors du projet de 1999 et 2008.



Cours Gambetta et Thomas : alignements de platanes.

Les promenades vertes (PLU)



MÉTROPOLE
GRAND LYON

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX D'USAGES

Le Plan Local de l'Urbanisme classe une majorité du linéaire comme centralité et comme linéaire commercial. On y trouve en effet 15 places de livraison et une cinquantaine de terrasses.

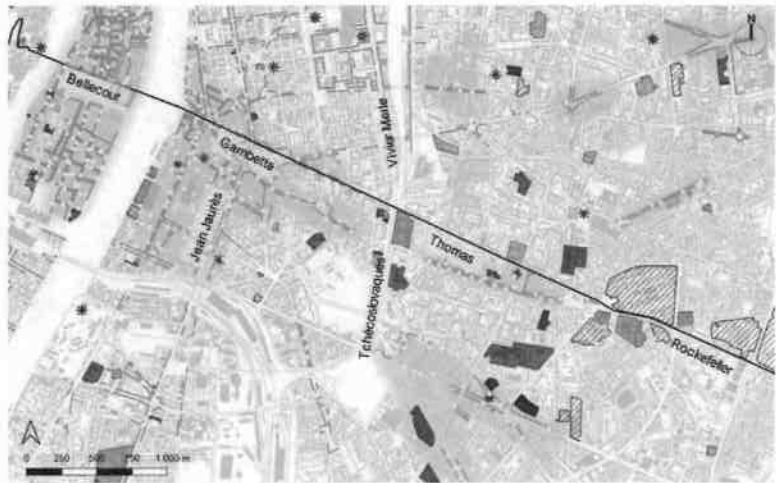
Autrefois proportionnée à 2/3 en faveur du piéton, la rue est aujourd'hui un axe de mobilité parfois difficile à traverser. La transversalité piétonne de l'axe est un enjeu majeur de cette Voie Lyonnaise.

La place Gabriel Péri constitue un centre très intense d'activités commerciales, piétonnes et de mobilités. Elle fait l'objet d'un projet connexe à court et moyen terme en interface avec la voie lyonnaise.



Gambetta dans les années 30

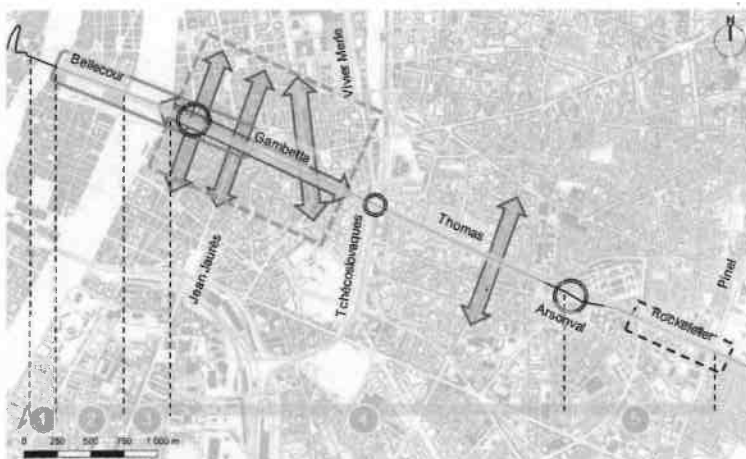
L'animation de l'espace public



MÉTROPOLE
GRAND LYON

71

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET SÉQUENÇAGE



Enjeux

- Ligne 12 : assurer la continuité des aménagements.
- ☀️ Préserver la perspective vers Fourvière et l'hôtel Dieu.
- Enjeu patrimonial fort de préservation de la forme urbaine.
- ↔️ Garantir la transversalité des modes actifs : accès aux commerces, promenades vertes.
- ⊞ Enjeu spécifique lié à une forte présence piétonne, cycle et trafic voiture.
- Préserver les alignements d'arbres pour des raisons patrimoniales et climatiques (îlot de fraîcheur).
- Enjeu fort de sécurisation des cycles au regard du flux de véhicules sur des carrefours complexes.

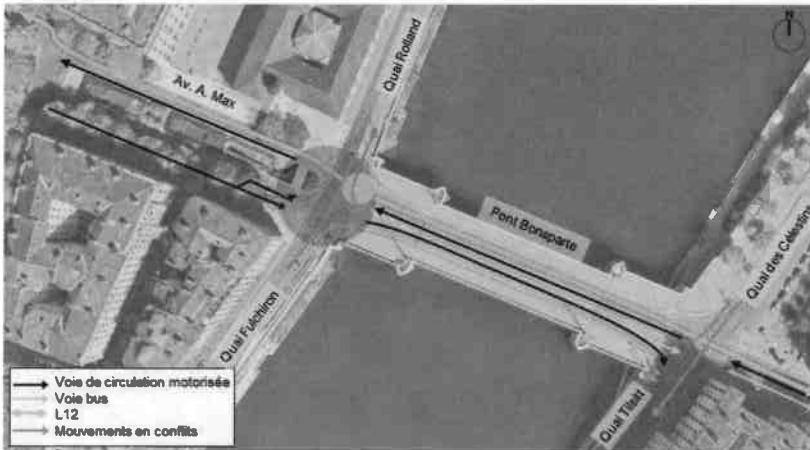
Séquences

- | | |
|---|--|
| ① Pont Bonaparte : Travaux en 2023. | ④ Cours Gambetta et cours Albert Thomas. |
| ② Place Bellecour : Interface Apaisement Presque-île. | ⑤ Avenue Rockefeller. |
| ③ Pont de la Guillotière : Projet Rive Droite > non traité dans ce dossier. | |

MÉTROPOLE
GRAND LYON

72

SÉQUENCE 1 : PONT BONAPARTE



Travaux Pont Bonaparte prévus à l'été 2023

Insertion d'une piste bidirectionnelle côté Nord

L'insertion de la piste au Nord du pont, côté quais Célestins et Rolland, permettrait de maintenir une continuité et une lisibilité sécurisées avec les aménagements sur l'avenue Adolphe Max (piste bidirectionnelle côté Nord) et sur la rue Colonel Chambonnet puis la place Bellecour (piste bidirectionnelle côté Nord également).

La nature de pont de cette séquence induit des cisaillements (mouvements tournants potentiellement dangereux) des voitures sur la piste cyclable de part et d'autre du pont auxquels une attention particulière sera portée.

Autre variante étudiée mais non retenue : une insertion au Sud qui ne permettait pas d'assurer une continuité satisfaisante et provoquait de forts conflits en tête de pont côté Bellecour.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

73

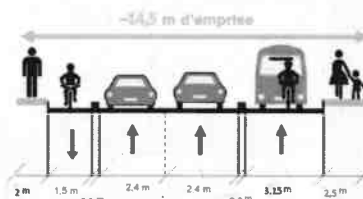
SÉQUENCE 2 : PRESQU'ÎLE – A/ RUE DU COLONEL CHAMBONNET



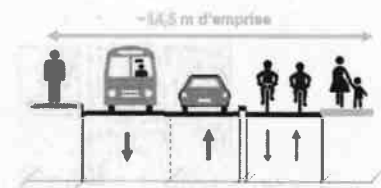
Existant : La rue du Colonel Chambonnet est actuellement en sens unique véhicules motorisés. En contre-sens, les cyclistes sont protégés en sens Ouest-Est (direction Guillotière) par une piste séparée par une bordure. Une voie mixte bus-vélos assure le sens cyclable en sens Est-Ouest (direction Vieux-Lyon) et est protégé par un séparateur de type bourrelet.

Projet : Une piste à double sens serait créée au Nord dans la continuité de l'aménagement du pont Bonaparte. Les trottoirs seraient agrandis au maximum.

La voie bus Est-Ouest serait supprimée et un contre-sens bus Ouest-Est serait créé place Antonin Gourju et rue Colonel Chambonnet pour assurer le bouclage autour de Bellecour.



Existant



Proposition

MÉTROPOLE
GRAND LYON

74

SÉQUENCE 2 : PRESQU'ÎLE – B/ PLACE BELLECOUR



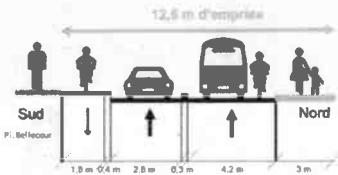
Existant : La place Bellecour au Nord est actuellement en sens unique véhicules motorisés. En contre-sens, les cyclistes sont protégés en sens Ouest-Est (direction Guillotière) par une piste séparée par une bordure. Une voie mixte bus-vélos assure le sens cyclable en sens Est-Ouest (direction Vieux-Lyon) et est protégé par un séparateur de type bourrelet.

Paradoxalement dans un secteur actif, le confort piéton est le moins assuré. Le trottoir de 3m côté façade est bien en-deçà de la capacité nécessaire à cette zone très touristique et commerciale de par notamment l'empiètement des barrières.

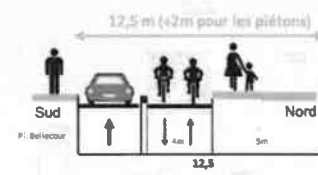
Projet : L'insertion d'une piste bidirectionnelle au Nord de 4m place Bellecour permettrait de sécuriser les deux sens cyclables. Le trottoir côté façades s'étendrait de 3 à 5m de large ; la volonté serait également de planter des arbres, soumis à validation des services du patrimoine.



La voie bus Est-Ouest serait supprimée place Bellecour, la réorganisation des bus par le Sytral la rend inutile.



Existant



Proposition

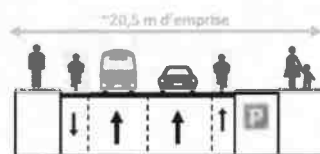
MÉTROPOLE
GRAND LYON

SÉQUENCE 2 : PRESQU'ÎLE – C/ RUE DE LA BARRE

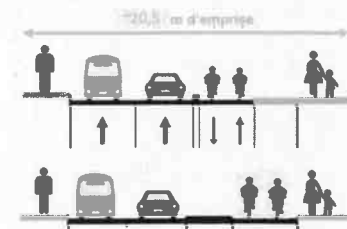


Existant : La rue de la Barre est actuellement très routière dans un secteur extrêmement fréquenté par les piétons (entre l'Hôtel Dieu et la place Antonin Poncet). Elle est actuellement à sens unique avec un couloir bus et une voie voiture. Deux bandes cyclables sont aménagées dont l'une longe une bande de stationnement et emplacements réservés.

Projet : Le projet prévoit l'insertion d'une piste à double sens au Nord. Le trottoir Nord pourrait être élargi (schéma en haut à droite). Cependant, cette proposition ne permettrait pas de maintenir les stationnements et emplacements réservés en lieu et place (livraison, taxis...). Une bande fonctionnelle pourrait être reconstituée soit en conservant le trottoir actuel et en basculant les fonctions côté chaussée (schéma en bas à droite), soit en fonction de la restructuration des lignes de bus envisagée par Sytral Mobilités, en réaffectant le couloir bus rue de la Barre ou en relocalisant l'espace à l'Est de la place Bellecour.



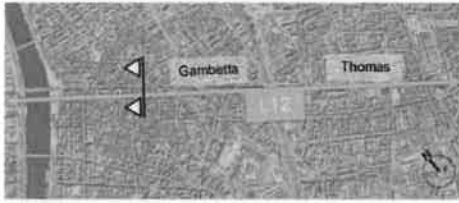
Existant



Propositions

MÉTROPOLE
GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : COURS GAMBETTA ET COURS ALBERT THOMAS



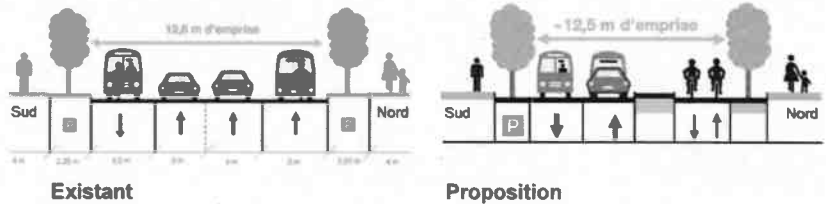
Existant : Les cours Gambetta et Thomas montrent des profils similaires. Ils sont actuellement très routiers. La traversée piétonne est longue avec 12,5m de voirie.

Le gabarit existant ne permet pas l'insertion d'une piste bidirectionnelle de largeur adéquate au trafic vélo attendu (plus de 24 000 cyclistes par jour d'ici 2030) sur cette section sans supprimer de voie.

Projet : Une voie propre bus serait supprimée. Le sens Est-Ouest bus serait donc mêlé à la circulation générale. Deux voies de circulation seraient maintenues dont une voie bus Ouest-Est.

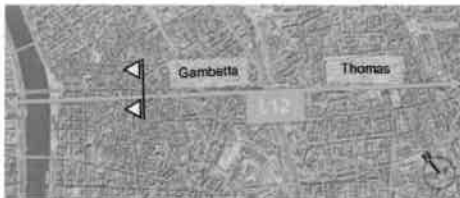
L'insertion d'une piste cyclable permettrait de dégager une bande fonctionnelle et paysagère en bordure de voirie. Le stationnement au Nord serait cependant supprimé mais les places livraisons seraient relocalisées sur la bande fonctionnelle.

La bande fonctionnelle permettrait, d'une part, de sécuriser la piste cyclable et, d'autre part, de créer des refuges piétons généreux aux traversées. Enfin, cela permettrait de réimplanter les places de stationnement et livraison nécessaires au bon fonctionnement des rez-de-chaussée commerciaux. Cette bande fonctionnelle accueillerait également les arrêts de bus.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : COURS GAMBETTA ET THOMAS - BUS



Existant : Il existe actuellement un site propre bus dans chaque sens sur les cours Gambetta et Thomas. Ceux-ci desservent plusieurs lignes structurantes (7 arrêts de lignes régulières et 2 relais métro).

Projet : Une voie propre bus serait supprimée. Le sens Est-Ouest bus serait donc mêlé à la circulation générale. Deux voies de circulation seraient maintenues dont une voie bus Ouest-Est.

L'affectation des voies proposées aurait nécessairement des impacts sur le réseau bus. Des études sont en cours avec SYTRAL Mobilités afin de pouvoir apporter des modifications de nature à garantir une bonne qualité de service.

La bande fonctionnelle et paysagère, comme vu précédemment, permettrait de maintenir tous les arrêts sur l'axe (de la manière ci-contre).



Source : Programme cadre des aménagements Les Voies Lyonnaises

MÉTROPOLE
GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : COURS GAMBETTA ET COURS ALBERT THOMAS



Perspective de la proposition d'une piste cyclable avec bande paysagère et fonctionnelle sur le cours Gambetta.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

79

SÉQUENCE 4 : FOCUS SUR LA PLACE GABRIEL PÉRI



La place Gabriel Péri est un centre urbain qui concentre toutes les mobilités : bus, tramway, métro, voitures, vélos, piétons... Et une forte activité commerciale.

Le projet sur ce secteur particulier se construira en lien étroit avec ses projets connexes : aménagements à court terme sur les espaces publics autour de la place Gabriel Péri dont l'apaisement de la rue Paul Bert et le projet de requalification Péri de plus long terme, mais aussi le réaménagement de la Rive Droite et du pont de la Guillotière.

Une attention particulière sera portée à l'interface avec le parking Fosse aux Ours.

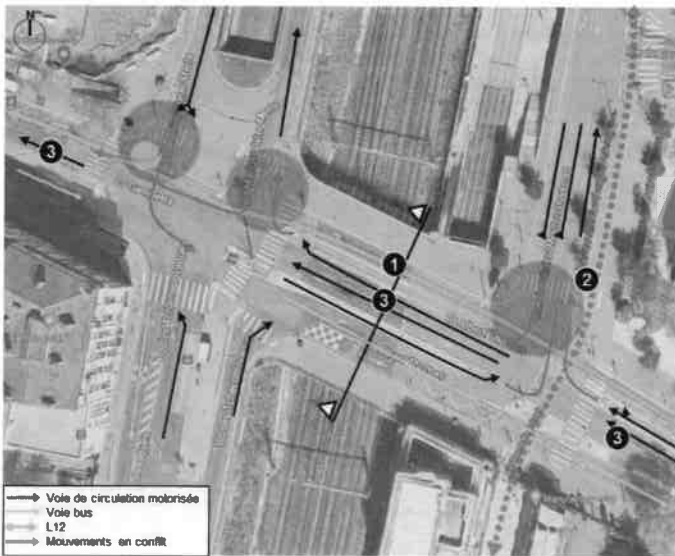


Perspective de la ligne 12 sur le Cours Gambetta depuis la Place Gabriel Péri.

MÉTROPOLE
GRAND LYON

80

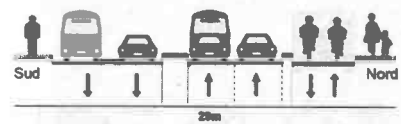
SÉQUENCE 4 : FOCUS SUR LA MANUFACTURE DES TABACS



- 1 **Projet** : L'insertion de l'aménagement cyclable côté Nord serait facilitante. Elle permettrait d'aménager la piste cyclable en limitant l'impact sur les bordures et aménagements existants.
- 2 La connexion sur l'aménagement cyclable existant le long du tramway T4 serait aisée.
- 3 Il serait donc possible de maintenir deux fois deux voies de circulation sur le pont. Dont une voie de tourne-à-droite vers Vivier-Merle et un passage à une voie mixte voitures et bus à l'Ouest de Vivier Merle (aménagement Gambetta).



Existant

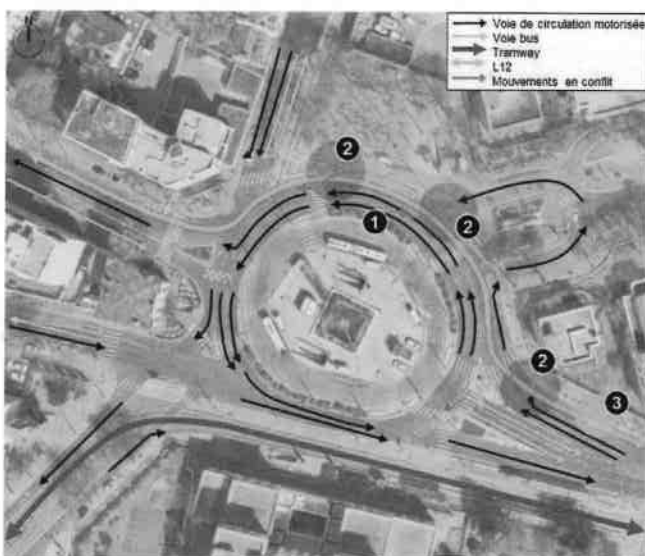


Proposition

MÉTROPOLE
GRAND LYON

81

SÉQUENCE 5 : FOCUS SUR PLACE D'ARSONVAL



Existant : La place d'Arsonval est une articulation ardue pour les modes de déplacement doux. Son caractère de pôle intermodal (bus, métro, tramway) en fait un lieu très routier et son fonctionnement est complexe.

- 1 **Projet** : L'insertion au Nord serait ici favorisée en raison d'une emprise de voirie permettant de mobiliser une voie de circulation pour la mise en place d'un aménagement cyclable en maintenant une partie du couloir Bus Nord.
- 2 Les mouvements tournants pouvant cisailer la piste cyclable seraient limités au Nord avec principalement un accès à l'hôpital.
- 3 L'arrêt de bus du C8 au Nord serait déplacé.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

82

SÉQUENCE 5-A : AVENUE ROCKEFELLER

Ce tronçon est découpé en deux :

- **A** : de la place d'Arsonval au boulevard Ambroise Paré,
- **B** : du boulevard Ambroise Paré au boulevard Pinel.

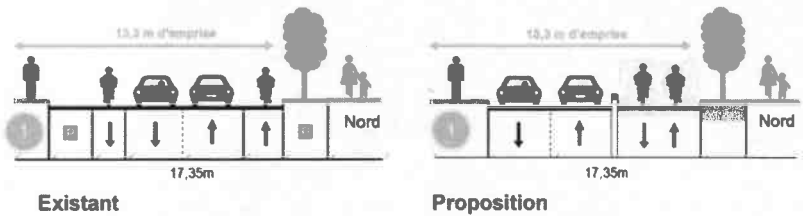


Existant : Deux pistes cyclables unidirectionnelles bordent la voirie de part et d'autre et longent les stationnements. Cet aménagement n'est pas sécurisé car sujet à l'ouverture des portières des voitures stationnées. Les alignements de feviers constituent un élément fixe et intouchable.

Le trottoir Sud est relativement étroit avec seulement 1,7m.

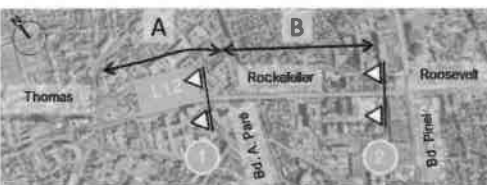
Projet : L'insertion d'une piste bidirectionnelle au Nord du côté de l'hôpital permettrait de sécuriser l'itinéraire cyclable. Cela impacterait les stationnements longitudinaux qui seraient supprimés. Le trottoir Sud serait élargi.

Deux arrêts de bus du C8 et du C26 devraient être déplacés sur les rues adjacentes.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

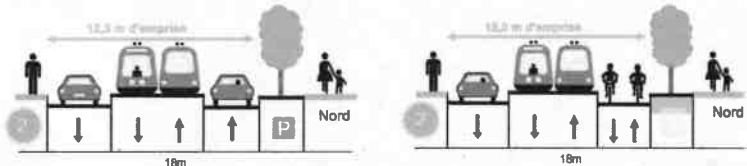
SÉQUENCE 5-B : AVENUE ROCKEFELLER



Existant : L'aménagement cyclable présent sur l'avenue Rockefeller avant le boulevard Ambroise Paré cesse brusquement en raison d'une emprise très contrainte avec notamment les lignes des tramway T2 et T5 qui se placent en partie centrale.

L'avenue est à double sens avec une voie de chaque côté de la plateforme tramway.

Projet : La piste bidirectionnelle serait insérée en lieu et place de la voie nord. L'avenue serait donc mise à sens unique sur cette section en Ouest-Est du boulevard Ambroise Paré au boulevard Pinel. Les places de stationnement automobile, devenues inaccessibles, seraient remplacées par des espaces paysagers ou places de stationnement vélos.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

SÉQUENCE 5-B : AVENUE ROCKEFELLER

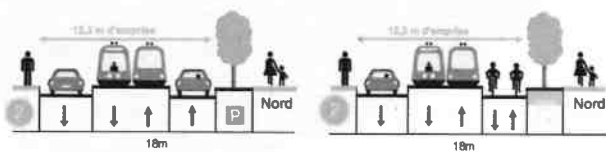
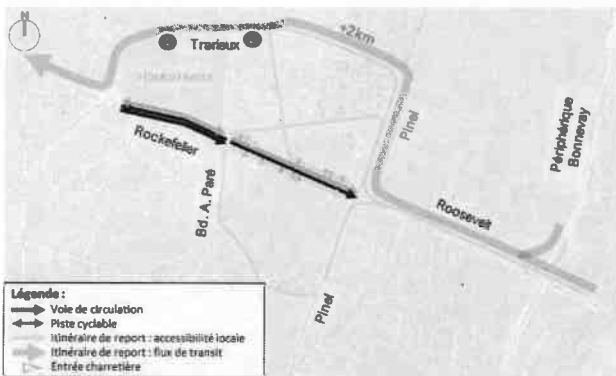


Photographie de l'avenue Rockefeller.



Perspective de la proposition d'une piste cyclable sur l'avenue Rockefeller.

SÉQUENCE 5-B : AVENUE ROCKEFELLER



Existant

Proposition

Projet : La mise à sens unique de l'avenue Rockefeller à l'est du boulevard Ambroise Paré implique des détours de 2km environ.

La mise à sens unique Ouest-Est favorise la sortie de Lyon, en impliquant un report de véhicules plus d'un tiers moins important qu'en conservant le sens entrant.

Les flux locaux (accès aux entrées riveraines maintenu) suivront le boulevard Pinel avant de s'insérer dans des rues à échelle du quartier. Les flux de transit (déplacements pendulaires) se détournent par la rue Trarieux qui offre des gabarits de largeur suffisante.



Secteur 4 : avenue Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse à Bron

MÉTROPOLE
GRAND LYON

87

SOMMAIRE

- ▶ Secteur 4 : Avenue Roosevelt
 - [Section courante de l'avenue Franklin Roosevelt](#) p. 90
 - [Passage de l'échangeur Bonnevay](#) p. 92
 - [Station de tramway Boutasse – Camille Rousset](#) p. 94
 - [Giratoire de la Boutasse](#) p. 95
- ▶ Cahier destiné à recevoir les observations du public Annexe

88

Bron

Dossier de concertation - Aménagement de la Voie Lyonnaise n°12
Avenue Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse

MÉTROPOLE
GRAND LYON

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : SECTEUR 4



Le secteur 4 suit l'Avenue Franklin Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse sur 1,1km. Ce secteur est actuellement équipé d'un aménagement cyclable mais très routier. Cela soulève des enjeux de cohabitation des usages et de confort des modes de déplacements doux (piétons et cyclistes). Il n'y a notamment pas de trottoir au Nord de l'avenue Franklin Roosevelt côté Vinatier.

Le tracé suivant deux lignes de tramway (T2 et T5) et la liaison routière avec le périphérique Bonneval, les enjeux de mobilité sont prégnants. L'insertion est notamment sensible sur les trois carrefours traversés : Pinel/Rockefeller, l'échangeur du périphérique Bonneval et le carrefour de la Boutasse.

L'aménagement 2026 jusqu'au giratoire de la Boutasse se poursuivra à horizon 2030 en direction de Saint-Priest.

Projets connexes

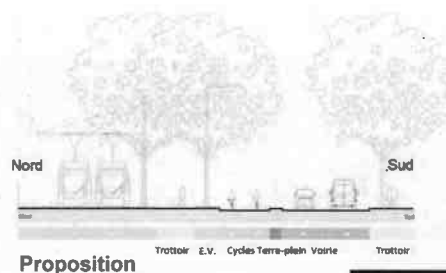
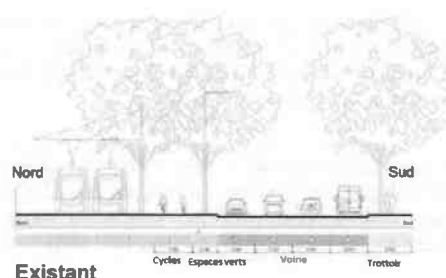
- 1 Allongement des quais du T2
- 2 Réouverture de la rue Jean Voillot (octobre 2022)
- 3 Liaison modes actifs vers la ZAC de la Clairière (fin des travaux en 2026)

SECTION COURANTE DE L'AVENUE FRANKLIN ROOSEVELT

Existant : Actuellement, une piste cyclable est insérée entre le double alignement d'arbres le long de la voie de tramway. En l'absence de trottoir au Nord, les piétons empruntent la piste cyclable ce qui crée d'importants conflits d'usages. Les conflits sont encore renforcés au droit des stations de tramway avec l'allongement des quais du tramway.

Projet : Une piste cyclable à part entière serait créée sur la voirie au Nord. L'espace sous les arbres serait ainsi libéré pour le trottoir piéton.

L'axe serait apaisé et changerait de nature avec la suppression de deux voies de circulation.



SECTION COURANTE DE L'AVENUE FRANKLIN ROOSEVELT



Photographie de l'avenue Roosevelt au niveau de la station de tramway Essarts-Iris.



Perspective de la proposition d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Roosevelt.

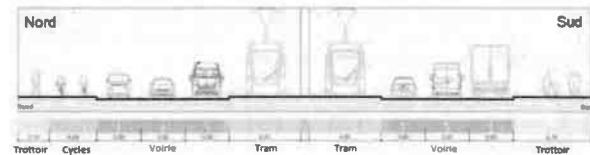
MÉTROPOLE
GRAND LYON

91

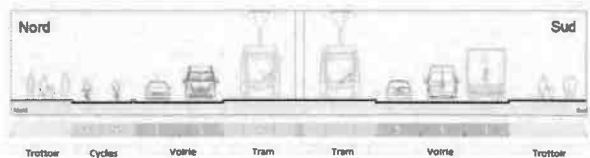
CAS PARTICULIER : PASSAGE DE L' ECHANGEUR BONNEVAY

Existant : Actuellement, il existe deux fois trois voies motorisées plus le tramway ainsi qu'un trottoir réduit au Nord, contigu avec la piste cyclable bidirectionnelle. La coupe ci-contre est faite sur le passage sous le périphérique.

Projet : Le nouvel aménagement prévoit d'isoler les cycles du trottoir en les déplaçant sur la voirie. Le nombre de voies serait réduit à deux dans le sens Bron/Lyon. Chaque mode de déplacement serait ainsi sécurisé et l'espace piéton serait agrandi.



Existant



Proposition

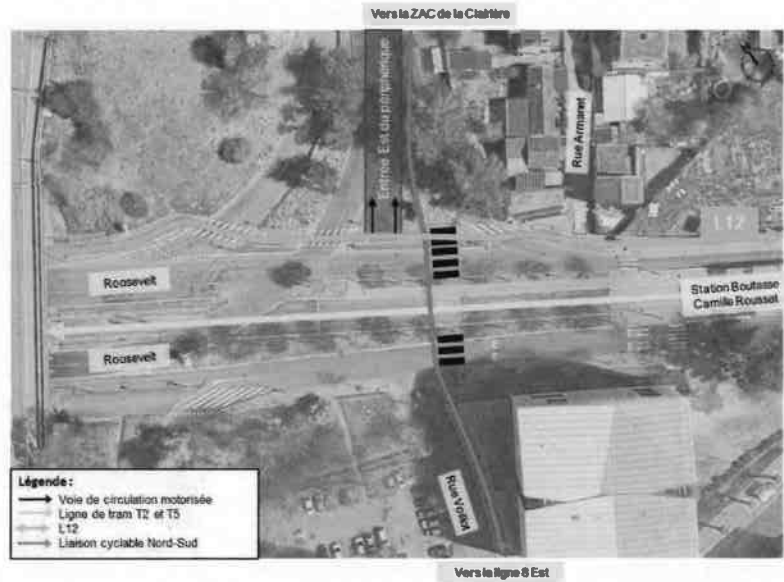
MÉTROPOLE
GRAND LYON

92

CAS PARTICULIER : PASSAGE DE L' ECHANGEUR BONNEVAY

Projet : A l'Est du pont, le projet prévoit un décalage de l'entrée Est du périphérique : la voie en tourne-à-droite vers le Nord sera redressée. Le carrefour est ainsi simplifié, à l'avantage des traversées vélos et piétons.

Une traversée cyclable Nord/Sud (schématisé en rose foncé sur le plan) est créée. Elle relie au Nord le projet de piste modes actifs depuis la ZAC de la Clairière et au Sud la rue Jean Voillot en direction de la voie lyonnaise 8 Est.

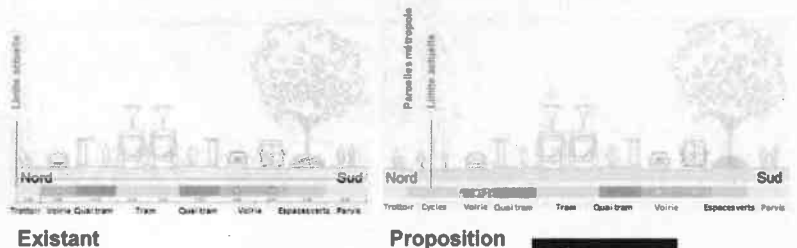


MÉTROPOLE
GRAND LYON

CAS PARTICULIER : STATION LA BOUTASSE – CAMILLE ROUSSET

Existant : Le gabarit existant ne comprend pas d'aménagement cyclable. Les usagers cycles contournent actuellement le tronçon et le giratoire de la Boutasse par la rue Armanet.

Projet : L'insertion resterait au Nord pour éviter les conflits d'usages sur le parvis de la médiathèque, pour éviter de traverser la voie de tramway, pour faciliter l'insertion dans le giratoire et enfin pour la continuité de l'aménagement global.



Existant

Proposition

MÉTROPOLE
GRAND LYON

CAS PARTICULIER : GIRATOIRE DE LA BOUTASSE

Le giratoire de la Boutasse est un point contraint du tracé. La sécurité des cycles y est un enjeu important.

Le gabarit du giratoire est étroit et la circulation motorisée importante. A cela s'ajoute la traversée du tramway.

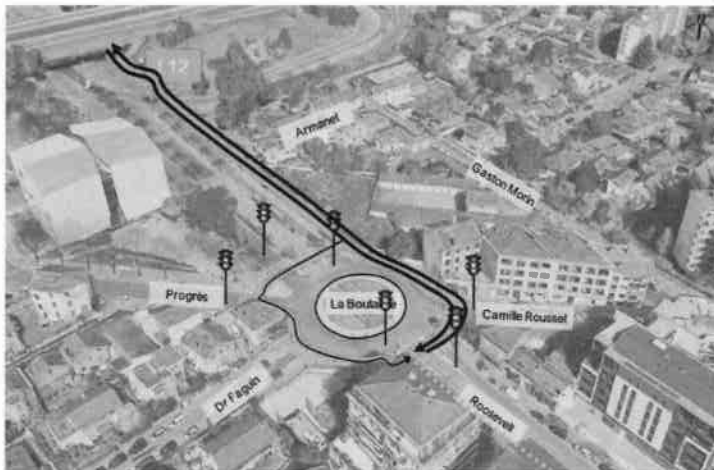
Les études de circulation et de géométrie concluent ainsi :

- Il est possible de prévoir une piste bidirectionnelle cyclable (réduction des voies motorisées de 4m) à condition de changer le giratoire en carrefour à feux.

Projet : Le projet prévoit donc de transformer le rond-point en carrefour à feux afin de l'optimiser pour chaque usager. Les phases de feu vert pour les voitures seraient notamment adaptées pour favoriser les flux principaux et ainsi limiter les remontées de file.

Autour du giratoire, un double sens cyclable passe au Nord et un sens unique cyclable au Sud.

Celui-ci assurerait la desserte des autres voies (rue du Progrès et rue du Docteur Faguin). Les traversées vélos des voies se feraient au droit des traversées piétonnes, en même temps que les phases de feu vert pour les piétons.



Une attention particulière sera portée au raccordement de cet aménagement sur l'existant (rue du Progrès, avenue Roosevelt, rue C. Rousset).

MÉTROPOLE
GRAND LYON

Exprimez vos questions et avis sur la
plateforme Je Participe !

jeparticipe
grandlyon.com


les Voies
Lyonnaises

MÉTROPOLE
GRAND LYON

BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE CONCERTATION POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA
VOIE LYONNAISE 12 ENTRE LA RUE BERTHET À LYON 9^e ET LE
GIRATOIRE DE LA BOUTASSE À BRON

Lyon 09 / Lyon 05 / Lyon 02 / Lyon 03 / Lyon 07 / Lyon 08 /
Bron

SOMMAIRE

BILAN DE LA CONCERTATION.....	1
1. Le projet.....	4
1.1. Contexte.....	4
1.2. Enjeux du projet.....	5
2. Le processus de concertation.....	5
2.1. Réglementation et objectifs.....	5
2.2. Modalités.....	6
2.3. Communication.....	7
2.4. Réception et participation.....	7
3. Observations et réponses apportées.....	10
SECTEUR 1 : BERTHET – rue Sergent Michel Berthet (Lyon 9 ^e).....	10
SECTEUR 2 : AUDRY – rue Pierre Audry (Lyon 9 ^e et 5 ^e).....	12
SECTEUR 3 : TRION-VIEUX LYON – Buyer, Trion, Farges, Chemin Neuf, Tramassac, Carriès, Max (Lyon 5 ^e) - 2 scénarios de plan de circulation.....	13
LA CIRCULATION CYCLISTE.....	13
LA CIRCULATION AUTOMOBILE.....	16
LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	19
LES PIETONS ET PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE).....	20
LES COMMERCES ET LE TOURISME.....	22
LE PARTAGE DES VOIES.....	23
LA POLLUTION.....	24
LA PARTICIPATION DES PUBLICS, LES ETUDES D'IMPACT ET LE COÛT DE LA VL12.....	25
SECTEUR 4 : BONAPARTE – Pont Bonaparte (Lyon 5 ^e et 2 ^e).....	27
SECTEUR 5 : PRESQU'ILE – Chambonnet, Bellecour, Barre (Lyon 2 ^e).....	27
SECTEUR 6 : GAMBETTA-THOMAS – Pont de la Guillotière, Gambetta, Thomas (Lyon 3 ^e , 7 ^e).....	29
SECTEUR 7 : ROCKEFELLER – Arsonval, Rockefeller (Lyon 3 ^e et 8 ^e).....	31
LA CIRCULATION AUTOMOBILE.....	31

24/10/2024
24/10/2024

12 MARS 2025

Tribunal Administratif
de Lyon

LA CIRCULATION CYCLISTE	33
LES PIÉTONS.....	35
LA POLLUTION	35
SECTEUR 8 : ROOSEVELT – Roosevelt, Boutasse - Bron	37
ENSEMBLE DU TRACÉ	40
CONTRIBUTIONS COLLECTIVES	42
Collectifs et associations de résidents.....	42
Collectifs et associations de commerçants & professionnels riverains de la VL12	45
Collectifs et associations d’usagers des transports.....	45
Collectifs et associations du domaine médical.....	46
Représentants des domaines des loisirs et du tourisme.....	47
4. Synthèse	48

1. Le projet

1.1. Contexte

Le projet porte sur l'aménagement de la Voie Lyonnaise n°12 entre la rue Berthet à Lyon 9^e et le giratoire de la Boutasse à Bron.

Ce projet est initié dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle des investissements 2021-2026 de la Métropole.

Le réseau des Voies Lyonnaises promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de sécurité et de fluidité des déplacements actifs (en particulier cyclistes), sur l'ensemble du territoire métropolitain. Les Voies Lyonnaises concourent à l'objectif de triplement des déplacements cyclables à l'horizon 2026. Le réseau est dessiné en « toile d'araignée » pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables.

En 2026, la Ligne 12 (VL12) des Voies Lyonnaises reliera Lyon 9^e à Bron sur un parcours de 10 kilomètres traversant des paysages emblématiques et patrimoniaux de la Métropole de Lyon, notamment la colline de Fourvière et la Presqu'île, ainsi que la Saône et le Rhône.

La ligne 12 a été divisée en plusieurs tronçons. La présente concertation a porté sur l'ensemble de la ligne telle que prévue à l'horizon 2026, entre la rue Berthet à Lyon 9^e et le giratoire de la Boutasse à Bron. Lors de la concertation, la ligne dans sa portion susvisée a été divisée en 8 secteurs correspondant chacun à des enjeux particuliers :

Secteur 1 : BERTHET – rue Sergent Michel Berthet (Lyon 9^e)

Secteur 2 : AUDRY – rue Pierre Audry (Lyon 9^e et 5^e)

Secteur 3 : TRION-VIEUX LYON – avenue Barthélémy Buyer, rues de Trion et des Farges, montée du Chemin Neuf, rues Tramassac et Jean Carriès, avenue Adolphe Max (Lyon 5^e)

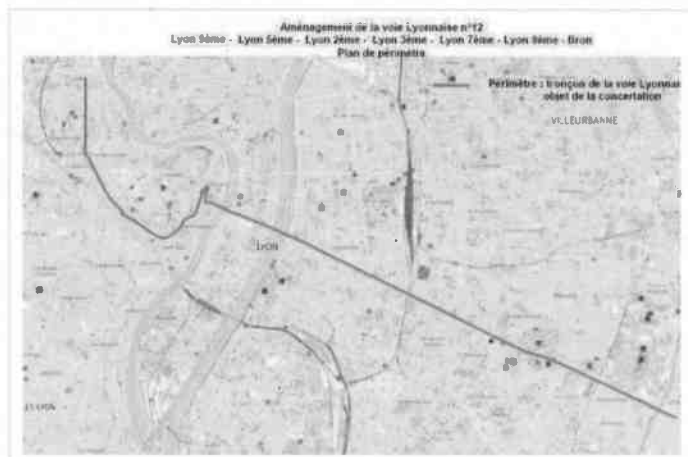
Secteur 4 : BONAPARTE – pont Bonaparte (Lyon 5^e et 2^e)

Secteur 5 : PRESQU'ÎLE – rue Colonel Chambonnet, place Bellecour, rue de la Barre (Lyon 2^e)

Secteur 6 : GAMBETTA-THOMAS – pont de la Guillotière, cours Gambetta et Albert Thomas (Lyon 3^e, 7^e, 8^e)

Secteur 7 : ROCKEFELLER – place d'Arsonval, avenue Rockefeller (Lyon 3^e et 8^e)

Secteur 8 : ROOSEVELT – avenue F. Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse à Bron



1.2. Enjeux du projet

Les principales orientations d'aménagement sont de rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores ;
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (marchabilité de l'espace public) et cyclistes ;
- végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les îlots de chaleurs urbains).

2. Le processus de concertation

2.1. Réglementation et objectifs

La Métropole de Lyon a lancé une procédure de concertation préalable obligatoire conformément au 3° de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme. Elle s'est déroulée du 27 février au 21 avril 2023.

Par arrêté du Président de la Métropole n° 2022-05-18-R-0400 du 18 mai 2022, les objectifs poursuivis pour le projet et les modalités d'ouverture à la concertation préalable ont été approuvés.

Les objectifs poursuivis étaient les suivants :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

2.2. Modalités

Conformément à l'arrêté cité ci-avant, la concertation s'est déroulée du 27 février au 21 avril 2023 selon les modalités suivantes :

- **Un dossier de concertation accompagné d'un registre** destiné à recevoir les observations des personnes intéressées a été mis à disposition du public à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, dans les mairies des 2°, 3°, 7°, 8° et 9° arrondissements de Lyon et de Bron, durant toute la période de concertation. Le dossier a également été mis en ligne sur le site officiel grandlyon.com.
- **Une adresse électronique ad hoc**, concertation.voieslyonnaises12@grandlyon.com a été créée pour recevoir les observations.
- **Une page internet a été créée sur le site jeparticipe.grandlyon.com** (<https://jeparticipe.grandlyon.com/project/ligne-12-lyon-9e-saint-priest/presentation/comprendre-le-projet-pour-participer>), résumant les principaux éléments mis à la concertation, indiquant les lieux de mise à disposition du dossier de concertation et du registre en version papier, et permettant la consultation du dossier de concertation en version numérique, le dépôt d'une contribution en ligne, l'expression d'un commentaire et d'un vote pour les contributions existantes.
- **Un avis a été publié dans un journal d'annonces légales** Le Progrès (Rhône) en date du 23 février 2023.
- **Un avis administratif** annonçant le début de la concertation a été affiché aux emplacements réservés aux publications officielles à la Métropole et aux mairies des 2°, 3°, 7°, 8° et 9° arrondissements de Lyon et de Bron durant la période de concertation.
- **Trois réunions publiques** ont eu lieu :
 - La première s'est tenue le mardi 14 mars 2023 de 18h30 à 20h30 à l'Université Jean Moulin Lyon 3 (Manufacture des Tabacs) - Amphithéâtre H - 1C avenue des Frères Lumière, 69008 Lyon. Cette réunion a mobilisé environ 50 personnes.
 - La deuxième s'est tenue le mercredi 29 mars 2023 de 18h30 à 21h au musée Lugdunum - 17 rue Cléberg, 69005 Lyon. Cette réunion a mobilisé environ 250 personnes en présentiel et 63 personnes ont suivi sa diffusion en direct sur YouTube.
 - La troisième réunion s'est tenue le lundi 17 avril de 18h30 à 20h30 dans le salon d'honneur de l'Hôtel de Ville de Bron - 150 avenue Franklin Roosevelt, 69500 Bron. Cette réunion a mobilisé environ 150 personnes, dont une majorité d'habitants de Bron, plusieurs habitants du 8° et quelques habitants d'autres arrondissements ou communes.
- **Un atelier « Plan de circulation : Parvis des théâtres / VL12 »** s'est tenu le lundi 3 avril 2023 de 18h à 20h en salle des expositions de la mairie annexe du 5° arrondissement - 5 place du Petit Collège, Lyon 5°. Environ 40 personnes ont participé à cet atelier.
- **Un atelier « Projet d'insertion de la VL12 rues de Trion et des Farges » à destination des commerçants** s'est tenu le 21 mars 2023 de 8h30 à 10h30 sous forme de déambulation sur les rues concernées à Lyon 5°. Environ 50 personnes ont participé à cet atelier.

2.3. Communication

En complément des dispositifs prévus dans l'arrêté d'ouverture de la concertation, une communication commune a été mise en place avec le projet Aménagement des Parvis des théâtres antiques de Fourvière, les deux projets portant sur le même territoire :

- Distribution en boîte aux lettres de 5 500 exemplaires d'un livret d'information portant sur les concertations VL12 et Parvis des Théâtres
- Mise à disposition de l'enregistrement de la réunion du 29 mars portant sur les projets d'insertion de la VL12 et d'aménagement des parvis des théâtres antiques de Fourvière sur la chaîne YouTube de la Métropole de Lyon

Des actualités concernant la concertation ont été publiées sur le site Internet de la Métropole de Lyon :

- Une page qui recense l'actualité des concertations : <https://met.grandlyon.com/voies-lyonnaises-toutes-les-concertations-en-cours/>
- Une actualité publiée le 20 mars, pour informer sur les deux projets et annoncer la réunion publique du 29 mars : <https://met.grandlyon.com/fourviere-2-grands-projets-damenagements-a-venir/>, Elle a été relayée sur les réseaux sociaux le même jour.

Par ailleurs, un relai de l'information concernant la concertation a été assuré par les mairies des communes et arrondissements concernés.

2.4. Réception et participation

Une forte participation et un débat polarisé sur 2 secteurs

Le projet de VL12 a suscité une participation assez significative (592 contributions et une forte mobilisation en réunion publique comme en atelier) et un débat animé parmi les participants, polarisé sur les secteurs 3 (Trion - Vieux Lyon à Lyon 5e) et 7 (Rockefeller - Arsonval à Lyon 3e et Lyon 8e) sur lesquels portent la majorité des expressions.

Une dissension forte, spécifique au secteur Trion - Vieux Lyon à Lyon 5e, s'est amorcée en amont de la réunion publique du 29 mars (commune aux projets Parvis de Fourvière et VL12) et durant celle-ci, et s'est poursuivie tout au long de la concertation, entretenue notamment par la prise de parole de quelques élus locaux à travers plusieurs contributions et prises de parole dans la presse et sur différents réseaux sociaux. Par exemple, le soutien d'Éric Vincent, élu de la Mulatière, au député Thomas Rudigoz qui demande la saisine de la Commission Nationale du Débat public (CNDP) et une étude d'impact de l'aménagement de la VL12. Enfin, plusieurs appels aux votes, toujours pour les contributions du secteur 3 ont généré une forte mobilisation dans les dernières heures de la concertation en ligne : ces appels au vote ont mis en lumière 4 contributions parmi lesquelles 2 mettent en avant l'apaisement et la sécurité qui seraient apportés par le projet alors que les 2 autres mettent en avant le risque d'enclavement et la demande de retravailler le projet. Cette activité inhabituelle a fait l'objet d'interpellations de la part de certains participants, de modération et d'une analyse spécifique pour garantir la fiabilité des résultats.

Le secteur 7 (Rockefeller - Arsonval à Lyon 3e et Lyon 8e) a quant à lui généré de nombreuses inquiétudes notamment concernant la circulation automobile (accès aux hôpitaux, circulation des véhicules d'urgence et report de trafic). Toutefois certaines contributions soulignent la résolution du point noir cyclable actuel que représente l'avenue Rockefeller, c'est notamment le cas de la contribution la plus votée de la concertation.

Pour le reste des contributions hors secteurs 3 et 7 (incluant les contributions concernant le projet dans son ensemble), les sujets abordés sont multiples et n'ont pas suscité de plébiscite remarquable.

Enfin, le fait que cette concertation concerne l'ensemble de la ligne a été apprécié par les participants.

Les sujets qui préoccupent le plus les participants

À travers l'analyse des contributions qui ont suscité le plus de mobilisation et de réactions, les sujets principaux de préoccupations sont les suivants :

- **Le plan de circulation automobile modifié du quartier St-Just** qui fait craindre pour **l'accessibilité automobile de la colline de Fourvière, en particulier pour les véhicules de secours, et la mise à sens unique de l'avenue Rockefeller.**
- Certains participants s'inquiètent de la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans le projet. Le renforcement des **transports en commun**, en fréquence et pour une meilleure information sur les horaires.
- Enfin, la **sécurité à vélo** inquiète, suscitant des appels à la création de voies cyclables sécurisées pour que chaque mode puisse circuler en toute sécurité.

Le présent bilan répond à ces principales préoccupations étant entendu que la maturité du projet présenté à la concertation ne permet pas de répondre à toutes les questions à ce stade. Les points de vigilance exprimés permettront d'enrichir les étapes de conception ultérieures.

Des pics de participation : une augmentation des contributions et votes en fin de période de concertation

Sur toute la période, on note 3 pics de participation, relevés via l'analyse statistique du site :

- Le 31 mars avec 334 votes : le pic de votes survient 48 heures après la réunion publique qui s'est tenue le 29 mars au musée Lugdunum à Lyon 5^e, portant plus spécifiquement sur les propositions d'aménagement dans les 9^e et 5^e arrondissements. Le nombre de contributions et de votes concernant le secteur Trion-Vieux Lyon et Fourvière a connu une augmentation.
- Le 13 avril avec 559 votes : un pic qui peut s'expliquer par la publication de la contribution du collectif « Touche pas à Saint-Just » le 13 avril, qui a comptabilisé la majorité des votes sur cette seule journée soit 53 votes (9.4 % des 514 votes déposés le 13 avril).
- Du 18 au 21 avril, avec 4 035 votes et 126 contributions : ce pic de participation est concomitant de plusieurs appels aux votes et à la participation émis sur les réseaux sociaux notamment. 43,49% des votes

publiés et authentifiés (compte créé et vérifié par mail) ont eu lieu sur cette période de fin de concertation.

Ce projet d'aménagement a donné lieu à des débats sur les réseaux sociaux, où des appels aux votes et aux soutiens à plusieurs contributions en ligne sur la plateforme ont été lancés. Cette votation rapide et sur les derniers jours de la consultation a été perçue, par certains participants, comme une démarche lobbyiste.

Enfin, on peut rappeler que cette concertation a entraîné 17 signalements de contributions et 8 signalements de commentaires. Parmi ceux-ci, 2 contributions et 5 commentaires ont été modérés pour non-respect de la charte.

Sur la plateforme, le projet a enregistré un total de 14 177 pages vues (combinant tous les onglets) et 9 968 visites uniques, avec une durée moyenne de visite de 2 minutes et 3 secondes. De plus, **le dossier de concertation a été téléchargé 356 fois**.

Le présent bilan répond à ces principales préoccupations étant entendu que la maturité du projet présenté à la concertation ne permet pas de répondre à toutes les questions à ce stade. Les points de vigilance exprimés permettront d'enrichir les étapes de conception ultérieures.

La participation en chiffres

Au terme de cette concertation :

- **3 contributions ont été rédigées dans le registre** déposé à la mairie d'arrondissement de Lyon 5^e. Les registres de l'Hôtel de la Métropole et des mairies de Lyon 9^e, de Lyon 2^e, de Lyon 3^e, de Lyon 7^e et de la mairie de Bron n'ont reçu aucune contribution.
- **421 contributions ont été déposées et prises en compte sur la plateforme Je Participe**. En réaction à ces contributions, au total :
 - o 9 367 votes de soutien ont été exprimés
 - o 1 075 commentaires ont été saisis
- **1 248 personnes** au total ont participé à la concertation sur le site jeparticipe.grandlyon.com (dépôt de contributions, votes ou commentaires)
- **74 contributions ont été envoyées sur la boîte e-mail** concertation.voieslyonnaises12@grandlyon.com créée pour la concertation.
- **La réunion publique du 14 mars 2023** a permis de présenter aux **50 personnes présentes** les objectifs et les enjeux de l'opération sur les secteurs 4 à 8, ainsi que les principes d'aménagement du projet et les différents profils. Les participants ont pu exprimer **17 questions et contributions** lors de cette réunion publique.
- **La réunion publique du 29 mars 2023** a permis de présenter aux **250 personnes présentes** dans le public et aux **63 personnes suivant la réunion en ligne** sur YouTube les objectifs et les enjeux des opérations de la VL12 sur les secteurs 1 à 3 (Valmy, Trion, Vieux Lyon et Parvis des Théâtres) ainsi que les principes d'aménagement du projet. Les participants à la réunion ont exprimé **39 questions et contributions**.
- **La réunion publique du 17 avril 2023** a permis de présenter aux **150 personnes présentes** (environ) les objectifs et les enjeux de l'opération sur le secteur 8 ainsi que les principes

d'aménagement du projet et les différents profils. Les participants ont exprimé **16 questions et contributions** lors de cette réunion publique.

- **L'atelier du 3 avril 2023** a permis à la quarantaine de personnes présentes de produire **22 contributions collectives**.

Au total, 592 contributions ont été émises concernant le projet d'aménagement de la Voie Lyonnaise 12 entre la rue Berthet à Lyon 9^e et le giratoire de la Boutasse à Bron. Après dédoublement et répartition par secteurs (secteurs 1,2,3, 4, 5, 6, 7, 8 et « tous secteurs »), ce sont 561 contributions qui ont été étudiées pour ce bilan. Parmi celles-ci, 33 contributions émanent de collectifs ou d'associations.

Une pétition en marge de la concertation

Pendant la période de la concertation, l'association « Touche pas à St Just et à ma Colline » a développé et mis en ligne un site internet proposant la signature électronique d'une pétition « Non au Projet de la Rue de Trion en Sens Unique ! ». La Métropole a été informée par courrier en juin 2023 de cette pétition ; l'association indique dans ce courrier qu'elle a récolté près de 1350 signatures.

3. Observations et réponses apportées

Ci-après un bilan des contributions par secteurs. Chaque contribution émet une ou plusieurs expressions, rassemblées par thématiques. Certaines contributions concernant plusieurs thématiques, la somme des expressions reportées est donc supérieure au total des contributions.

SECTEUR 1 : BERTHET – rue Sergent Michel Berthet (Lyon 9^e)

5 contributions ont été émises à propos du secteur 1 de la VL12.

La somme des contributions concernant le secteur 1 totalise 49 votes et 15 commentaires.

- 2 expressions déplorent la suppression de places de **stationnement**.

Réponse : Dans l'espace de voirie publique disponible, l'usage de chaque mode sera rééquilibré. Aussi, pour pouvoir insérer une piste sécurisée pour les cyclistes, une partie du stationnement coté Est est en effet supprimé. Le stationnement côté Ouest est maintenu.

- 3 expressions s'inquiètent de l'**alternat proposé au droit de la place Dumas de Loire** :
 - o **1 expression** craint le report de la circulation automobile de la rue Berthet vers la rue du Chapeau rouge et l'avenue René Cassin.
 - o **1 expression** indique que dans le secteur Vaise / Gorge de Loup, la rue Sergent Berthet est trop étroite au niveau de la Place Dumas de Loire pour avoir deux double sens VL12

et voitures, ce qui oblige à créer un alternat sur environ 50 mètres pour le passage des voitures avec suppression de stationnements.

Réponse : La rue Sergent Berthet est un axe de distribution à l'échelle des quartiers proches. Elle représente une liaison cyclable importante entre le centre de Lyon/Lyon 5^e et Lyon 9^e (la place Valmy serait à terme un point de croisement entre plusieurs Voies Lyonnaises). Il est donc essentiel d'assurer sur cet axe une circulation cyclable sécurisée, tout en maintenant voire en améliorant les trottoirs existants, et en conservant une circulation automobile et bus. Au droit de la place Dumas de Loire, l'espace public est en effet très réduit. Pour partager l'espace public, il a ainsi été proposé de créer un alternat voiture, de réduire fortement la largeur de la Voie Lyonnaise, et de conserver la largeur des trottoirs existants. Des études complémentaires de trafic sont en cours pour fiabiliser la réalisation de cet alternat.

SECTEUR 2 : AUDRY – rue Pierre Audry (Lyon 9^e et 5^e)

8 contributions ont été émises à propos du secteur 2 de la VL12.

La somme des contributions concernant le secteur 2 totalise 66 votes et 22 commentaires.

- 4 expressions concernent **la signalisation routière**.
 - o 1 expression s'inquiète de l'absence de feu à côté du passage piéton pour rejoindre la voie latérale de la rue Pierre Audry.
 - o 3 expressions émettent des suggestions :
 - 1 expression demande de réaliser un marquage explicite de « cédez le passage » pour protéger la traversée cyclable à l'entrée de la rue Pierre Audry,
 - 1 expression propose de remplacer les feux par un giratoire,
 - 1 expression suggère de mettre en sens unique le tronçon Pierre Audry/Observance, d'installer des chicanes permettant d'éviter les ralentisseurs au sol, de réaliser un trottoir d'un seul côté, de prévoir des passages piétons et de poser des panneaux signalétiques de dimensions supérieures.

Réponse : Les retours d'expérience sur les aménagements existants sur la rue Pierre Audry pourront être pris en compte dans le cadre de réaménagements légers.

- 3 expressions concernent **la sécurité des cyclistes**.
 - o 2 expressions proposent, comme évoqué ci-dessus, des aménagements et des signalisations routières,
 - o 1 expression demande une « mise aux normes des Voies Lyonnaises », de la piste cyclable existante.

Réponse : L'aménagement sur la rue Pierre Audry a été livré en 2021 ; il sera intégré dans le réseau des Voies Lyonnaises (jalonnement, signalétique). Il n'est pas prévu de reprendre cet aménagement récent.

**SECTEUR 3 : TRION-VIEUX LYON – Buyer, Trion, Farges, Chemin Neuf, Tramassac, Carriès, Max (Lyon 5^e) -
2 scénarios de plan de circulation**

Sur ce secteur, deux variantes d'aménagements étaient proposées à la concertation, avec mise en place d'une vélorue sur le tracé de la ligne 12 et modification du plan de circulation :

- **Le scénario 1** proposait la limitation de l'accès à la Montée du Chemin Neuf aux ayants droit, la création d'une voie bus sur la rue de Trion entre la place de Trion et la place Varillon, l'inversion des sens de circulation sur les rues des Macchabées et S^t Alexandre avec mise en place d'un sens unique sur la rue de Trion entre les deux, et la mise en sens unique de la rue de l'Antiquaille entre la rue du Professeur Marion et la rue Cleberg.
- **Le scénario 2** proposait la limitation de l'accès à la rue de Trion entre les rues St Alexandre et Macchabées aux ayants droit avec inversion du sens de la rue St Alexandre, la création d'une voie bus sur la rue de Trion entre la place de Trion et la place Varillon et la mise en sens unique de la rue des Farges et de la rue de l'Antiquaille en la rue du Professeur Marion et la rue Cleberg

255 contributions ont été émises à propos du secteur 3 de la VL12. La somme des contributions concernant le secteur 3 totalise 4 789 votes et 601 commentaires.

LA CIRCULATION CYCLISTE

- 37 expressions concernent la **sécurité des cyclistes**.
 - o 15 expressions estiment qu'il faudrait plus de pistes cyclables dans le 5^e en général et pour pouvoir se déplacer en sécurité et apaiser le quartier, où la circulation automobile doit être réduite. La montée du Chemin Neuf et la rue de Trion sont aujourd'hui considérées comme des passages anxiogènes à vélo, car les automobilistes y circulent de manière dangereuse. La circulation réservée aux seuls ayants-droits sur la Montée du Chemin Neuf offrirait une réelle sécurité aux cyclistes tant en montée qu'en descente. La VL12 rendrait le quartier plus accessible et apaisé, pour les cyclistes et notamment les enfants. Cet axe permettrait à tous les usagers en mode actifs de se déplacer en sécurité.
 - o 6 expressions indiquent simplement qu'il est nécessaire de sécuriser les déplacements à vélo.
 - o 5 expressions indiquent que la sécurité des cyclistes, si elle est importante, n'est pas un argument suffisant pour justifier les désagréments causés pour la circulation automobile, l'une estimant que la Montée du Chemin Neuf est déjà suffisamment sécurisée pour les cyclistes.
 - o 3 expressions considèrent que ce sont les cyclistes qui représentent un danger, pour eux-mêmes et pour les piétons.
 - o 3 expressions choisissent le scénario 1 pour la sécurité des cyclistes.
 - o 2 expressions précisent que la vélorue permettra de circuler en sécurité.
 - o 2 expressions estiment que le fonctionnement actuel (vélos dans la circulation automobile) est satisfaisant pour la sécurité des cyclistes.
 - o 1 expression estime que les deux propositions sont non sécurisées pour les cyclistes.

Réponse : L'objectif est la sécurisation de tous les déplacements et de tous les publics sur l'axe emprunté par la Voie Lyonnaise. Un des objectifs de ce futur aménagement est la sécurisation de toutes les personnes souhaitant se déplacer à vélo ou à pied. Chacun n'étant pas à l'aise de la même façon à vélo,

il faut que l'aménagement permette que même une rue étroite, en pente et empruntée par les voitures roulant vite, devienne agréable et sécurisée.

- 30 expressions évoquent un point spécifique au secteur 3 : **l'itinéraire / le tracé de la piste cyclable**.
 - o 3 expressions traitent de la vélorue, avec différents points de vue :
 - 3 expressions demandent une révision de l'itinéraire (une vélorue à double sens entre la rue de Trion et la rue des Farges, ou entre la place de Trion et la rue des Macchabées).
 - o 6 expressions souhaitent que le tracé de la VL12 soit conçu en tenant compte des itinéraires prévus pour les VL8 et VL11.
 - o 6 expressions indiquent qu'il est plus simple d'aller à Vaise par les quais de Saône, plus accessibles, et demandent une révision de l'itinéraire en ce sens.
 - o 10 expressions indiquent que le quartier n'est pas adapté à la circulation des cyclistes à cause de ses rues étroites et de sa colline.
 - Dont 1 expression précise que dans ces rues étroites, changer de sens de circulation pose un problème d'accès et crée une zone de danger pour les piétons et vélos (ex. : rue Saint-Alexandre en montant de Choulans, où il faut se déporter sur la voie opposée pour tourner à droite).
 - Dont 4 expressions témoignent d'interrogations et de doutes concernant le nombre de cyclistes attendus sur le tracé,
 - o 5 expressions se félicitent de la transition vers un secteur Trion cyclable.

Réponse : Les expressions formulées vont alimenter la poursuite des études dans la recherche d'un autre scénario de circulation permettant l'insertion de la Voie Lyonnaise 12 de manière sécurisée tout en préservant la possibilité de desserte pour les riverains dont notamment les commerces.

- 22 expressions, également spécifiques au secteur, concernent **les fortes pentes / le dénivelé** qui caractérisent la topographie du quartier.
 - o 6 expressions indiquent que le vélo sur la colline n'est pas praticable par tous dans les quartiers anciens et escarpés de Saint-Just / Saint-Irénée / Fourvière :
 - dont 1 expression estime qu'il est inutile de créer d'autres voies cyclables en raison du nombre relativement limité de cyclistes qui les empruntent.
 - dont 1 expression précise que cet itinéraire en pente exclut les non-sportifs.
 - o 8 expressions répètent que Trion / Saint Just est une colline, un secteur escarpé :
 - dont 1 expression précise que Trion représente un col à gravir et considère que les vélos du 9^e ne transiteront pas par Trion pour aller à Bellecour ou Bron, ils passeront par les quais, majoritairement.
 - o 1 expression craint que les fortes pentes en descente rendent la VL12 accidentogène.
 - o 1 expression s'inquiète des solutions proposées pour aider les cyclistes non motorisés à monter le Chemin Neuf (pente de 7% en moyenne).
 - o 1 expression s'interroge concernant la rue de l'Antiquaille. Le dépassement des vélos par les voitures en montée lui semble inévitable et donc l'aménagement peu sécuritaire.
 - o 1 expression indique que peu de vélos vont grimper.
 - o 1 expression précise que le relief de cette montée (Chemin Neuf) est tel qu'on ne pourra pas la rendre beaucoup plus "attractive" pour les vélos familiaux/enfants.

- 1 expression s'interroge concernant les dénivelés importants, précisant que l'itinéraire suit des pentes de 15% à gravir et aucune rue plate, ce qui n'est pas adapté à tous les cyclistes.
- 1 expression demande comment les cyclistes vont pouvoir remonter (« par le funiculaire » ?).
- 1 expression considère que les routes en pente ne sont pas un obstacle pour les cyclistes du quotidien.

Réponse : Le réseau des Voies Lyonnaises a été conçu en toile d'araignée avec l'ambition d'irriguer tout le territoire métropolitain, y compris l'Ouest Lyonnais qu'il sera possible de rejoindre très facilement depuis le centre de Lyon via la VL12 puis la VL8. Jusqu'à 10 000 cyclistes/jour sont attendus d'ici 2030 sur cette portion de la VL12.

Ces prévisions de trafic cyclistes à horizon 2030 ont été obtenues grâce à un outil partenarial de modélisation de trafic tous modes. L'augmentation notable de la part des vélos à assistance électrique permet de nombreux usagers de s'affranchir des difficultés inhérentes à la topographie. Cette augmentation est renforcée par l'arrivée des nouveaux vélos électriques ainsi que par les aides à l'achat apportées par la Métropole notamment. Par ailleurs, il est rappelé que les cyclistes ont la possibilité de mettre leur vélo dans le funiculaire à toute heure de la journée, tous les jours de la semaine, sous conditions d'affluence.

- 20 expressions évoquent des **aménagements** à différents endroits du parcours. (NB : 17 expressions sont reprises ci-dessous, les 3 autres expressions sont citées plus loin, dans la rubrique « accès automobiles »).
 - 5 expressions concernent la rue de Trion :
 - 1 expression demande de revoir la section C de la **vélorue**, entre Trion et Macchabées, pas suffisamment sécurisée,
 - 1 expression estime nécessaire de retravailler la zone très étroite à cause du mur de soutènement,
 - 1 expression considère qu'il faut proposer une vraie zone cyclable sur la rue de Trion entre les rues Macchabées et Saint-Alexandre,
 - 2 expressions suggèrent d'élargir au maximum les trottoirs et de végétaliser/planter des arbres.
 - 2 expressions évoquent la Montée du Chemin Neuf, « dangereuse en descente pour les cyclistes les moins expérimentés » :
 - 1 expression demande une rame de funiculaire dédiée ou une navette de bus pour les prendre en charge en montée,
 - 1 expression suggère de supprimer la voie de stationnement automobile pour permettre aux cyclistes de circuler en sécurité.
 - 1 expression souhaite la mise en place d'une bretelle vers le carrefour Pierre Audry / Buyer pour aménager le début de l'avenue Barthélemy Buyer jusqu'au centre Commercial E.Leclerc avec une piste cyclable, ainsi qu'un sens unique voitures et un aménagement pour le croisement bus.
 - 1 expression demande que la gestion du trafic de la rue du Bas de Loyasse soit prise en compte et revue (mise en sens unique, réduction de la vitesse de circulation, réfection des trottoirs...).
 - 1 expression suggère la mise en place de bornes automatiques au niveau de la Montée Saint-Barthélemy,

- 1 expression propose de créer des « zones de rencontre » au niveau de la place Varillon, de Jean Moulin et Saint-Just, où cyclistes et piétons seront prioritaires, avec une vitesse limitée à 20 km/h,
- 2 expressions demandent d'installer des parkings à vélos face au collège Jean Moulin et au lycée Saint-Just,
- 4 expressions suggèrent de :
 - créer des zones de ralentissement pour décourager le passage des voitures,
 - augmenter les marquages pour vélos, à l'image de ce qui est installé Montée du Chemin Neuf,
 - conserver, voire développer les plots, barrières et autres limites physiques qui empêchent le dépassement des vélos,
 - généraliser les plots ou murets arrondis anti-stationnement sur les pistes cyclables.

Réponse : Le projet global des Voies Lyonnaises a également pour objectif d'améliorer le confort des piétons – notamment en élargissant autant que possible les trottoirs – ainsi que de contribuer à la végétalisation des rues afin de lutter contre les effets d'îlot de chaleur urbain. Le projet devra localement trouver un compromis et un équilibre entre les cheminements piétons de la colline de Fourvière, la végétalisation et la mise en valeur du paysage urbain et historique, et enfin le stationnement, nécessaire au bon fonctionnement de la ville.

LA CIRCULATION AUTOMOBILE

- 70 expressions concernent le **plan de circulation automobile**. 40 expressions « génériques » sont reprises ci-dessous, et 30 expressions liées au plan de circulation sous les aspects « commerces » et « tourisme et événements » sont citées dans les rubriques correspondantes ci-après.
 - 13 expressions s'inquiètent d'un report du trafic vers des petites rues « pas adaptées pour supporter un trafic de 5 000 voitures / jour », notamment la rue Radisson.
 - 3 expressions concernent le trafic de transit :
 - 2 expressions pensent qu'il va être détourné vers les rues adjacentes
 - 1 expression apprécie qu'il soit détourné de Saint-Just / Trion
 - 9 expressions craignent des difficultés d'accès à leurs garages (ou des problèmes de stationnement occasionnel au pied de leurs résidences), notamment rue de Trion, rue des Farges et rue du Professeur Pierre Marion.
 - 2 expressions évoquent des inversions de sens de circulation incohérentes et dangereuses, des sens uniques et coupures de rues injustifiées.
 - 1 expression demande d'avoir accès à un plan de circulation élargi à toutes les rues impactées, y compris celles dont le sens sera inversé (Chevaucheurs et Macchabées dans le scénario 1, Chevaucheurs uniquement dans le scénario 2) et prenant en compte les effets de reports sur les autres voies (Choulans, Observance...).
 - 1 expression craint que les habitants du quartier voient leur circulation affectée.
 - 11 expressions émettent des suggestions :
 - 8 expressions souhaitent conserver les doubles sens – au moins sur une partie de la rue - rue de l'Antiquaille et rue des Farges, depuis la Montée Saint-Barthélemy,
 - 1 expression indique néanmoins que le fait de mettre en sens unique montant la rue de l'Antiquaille au niveau des théâtres va permettre de réduire le nombre de véhicules sans impact majeur sur les déplacements des riverains,

- **2 expressions** demandent la mise en place d'un carrefour à feu régulé qui contraindrait les véhicules à s'orienter vers Choulans plutôt que vers Chemin Neuf.

Réponse : Les scénarios proposés lors de la concertation visent à réduire le trafic de transit (véhicules allant d'un point A à un point B en passant par le quartier sans s'y arrêter) et donc à décharger la colline d'une partie des véhicules qui la traversent. Cependant, les inquiétudes émises ont bien été entendues. L'aménagement final devra proposer un compromis admissible entre tous les usagers de la colline de Fourvière sur tous ses secteurs.

- 13 expressions déplorent des **détours** pour les trajets en voiture.
 - 10 expressions critiquent la complexité du parcours pour les habitants (liée à la proposition de mettre en sens unique les rues de Trion et des Farges et d'inverser les flux sur Saint-Alexandre et Macchabées), ce qui obligera les riverains à de longs détours pour regagner leur domicile. Des détours jusqu'à 5 kilomètres sont évoqués.
 - 3 expressions estiment que les deux scénarios conduisent à des parcours avec des détours inutiles « dans l'idée que le nombre de véhicules diminuera ».

Réponse : Pour assurer la sécurité des cyclistes sur ce territoire, il a tout d'abord été étudié la mise en œuvre d'une piste cyclable séparative. Cependant, il n'est pas possible d'intégrer une piste dans ces rues étroites. Il est donc nécessaire d'aménager le trafic automobile, pour réduire le trafic de transit (cf. réponse précédente) et permettre la mise en place d'une vélorue. L'aménagement qui sera proposé au final devra veiller à maintenir les fonctionnalités urbaines et les accès nécessaires aux riverains.

- 18 expressions évoquent des **embouteillages** et difficultés de circulation.
 - 3 expressions estiment que la suppression du trafic de transit rue de Trion permettra de réduire les embouteillages.
 - 3 expressions indiquent que les deux scénarios vont générer d'importants flux de circulation sur la colline, avec un engorgement de la rue Radisson et du haut de Fourvière, qui vont devenir une « route nationale » avec plus de 5 000 voitures / jour, « avec bouchons à la clé ».
 - 1 expression craint que la mise en sens unique de la rue de l'Antiquaille reporte l'ensemble du trafic sur les rues Radisson et Jaricot et génère des embouteillages.
 - 1 expression considère qu'il n'est pas vérifié que le trafic automobile sera suffisamment réduit pour ne pas engendrer des embouteillages.
 - 1 expression évoque un report de tout le trafic sur Choulans qui est déjà embouteillé.
 - 1 expression déplore des embouteillages « volontairement créés » pour bannir à tout prix la voiture de la ville.
 - 1 expression craint que les véhicules montant par la rue Saint-Barthélemy passent par le Parc des Hauteurs, Loyasse et viennent bloquer la circulation à vélo.
 - 1 expression propose de « faire confiance aux experts pour choisir le meilleur scénario et éviter de créer des embouteillages sur la colline de Fourvière ».
 - 1 expression indique qu'il y a d'autres solutions que de bloquer tout un quartier pour le passage de vélos individuels.
 - 1 expression précise que la mise à sens unique de la rue de l'Antiquaille contraindrait à ne quitter la colline que par la montée de Choulans, ce qui occasionnerait bouchons et retards.
 - 4 expressions suggèrent que le scénario 2 générerait moins d'embouteillages :

- **dont 1 expression** précise que le fait de conserver une fluidité pour pouvoir descendre de la colline peut être intéressant, ajoutant que les bouchons ne sont pas une bonne alternative.

Réponse : la prise en compte des retours de la concertation associée à des études de conception détaillées seront intégrées pour la définition du scénario de circulation et des éventuelles mesures d'accompagnement nécessaires en cas de report de trafic automobile sur certaines rues.

- 16 expressions concernent la **circulation des véhicules d'urgence**, indiquant que l'accès au quartier Saint-Just sera compliqué pour les pompiers et le SAMU.

Réponse : la prise en compte de la circulation des véhicules d'urgence est intégrée dans la conception de l'aménagement ; il est proposé que les véhicules d'urgence puissent notamment utiliser les voies réservées aux ayants-droits.

- 42 expressions concernent l'**accès des automobiles** au secteur :

- 8 expressions s'inquiètent de l'enclavement des quartiers de Saint-Just et Fourvière.
- 9 expressions déplorent les contraintes imposées par les deux scénarios aux résidents et aux commerçants du secteur, qui ne disposeront plus que d'un seul accès pour entrer / sortir.
- 9 expressions émettent des interrogations :
 - **3 expressions** souhaitent en savoir plus sur les « ayants-droits » évoqués lors des réunions de concertation.
 - **6 expressions** s'interrogent sur les accès réservés : concernent-ils les résidents du quartier uniquement ? Les véhicules de secours et les véhicules de livraison ? Les véhicules trop lourds pour prendre la rue Saint-Alexandre (interdite aux plus de 3,5 tonnes) ? Le personnel essentiel de l'hôpital de Fourvière qui fonctionne 24h / 24 ? Les habitants de la Sarra qui seront isolés du reste du quartier par le nouveau plan de circulation ?
- 16 expressions formulent différentes suggestions :
 - **5 expressions** demandent de conserver un double sens sur tout ou partie de la rue de Trion (ou entre la place de Trion et la place Varillon) pour permettre l'accès aux véhicules des résidents, (NB : point évoqué également précédemment dans la rubrique « plan de circulation automobile »).
 - **2 expressions** demandent un double sens pour les véhicules motorisés rue des Farges.
 - **3 expressions** proposent de conserver un accès véhicules en descente Montée du Chemin Neuf.
 - **5 expressions** souhaitent conserver le double sens ou a minima permettre un accès en descente rue de l'Antiquaille pour les riverains et les services de secours.
 - **1 expression** demande des bornes de contrôle uniquement pour les résidents du plateau rue Radisson.

Réponse : L'aménagement final proposé devra s'assurer de la bonne accessibilité à chaque secteur, en s'appuyant sur les retours de la concertation.

- 21 expressions évoquent les places de **stationnement**.

- 12 expressions s'inquiètent de la suppression de places de stationnement :
 - 5 expressions craignent que les suppressions de places rue de Trion pénalisent les commerces et cabinets médicaux,
 - 2 expressions concernent la rue des Farges « où le stationnement ne gêne personne et est indispensable aux commerçants », dans ce quartier Saint-Just qui ne dispose pas de parkings souterrains,
 - 1 expression considère que sur les Hauts de Fourvière, les habitants qui n'ont pas de garage sont pénalisés,
 - 2 expressions craignent des arrêts sur la vélorue, avec un fort risque de blocage de la circulation et/ou des difficultés des livraisons,
 - 1 expression déplore que le projet identifie la « perte de très nombreuses places de parking », sans proposer de solution,
 - 1 expression craint des reports de stationnement dans les petites rues (les Tourelles), voire sur des parcelles privées (Les Hauts de Saint-Just).
- 1 expression se réjouit de la conservation de la majorité des places de stationnement.
- 5 expressions émettent des interrogations :
 - 2 expressions souhaitent connaître le nombre de suppressions définitives de stationnements voitures dans les scénarios 1 et 2,
 - 1 expression demande quels stationnements seront conservés et où (PMR, livraisons, stationnement résidents...),
 - 1 expression souhaite savoir si des places de stationnement minute sont prévues,
 - 1 expression s'inquiète des « cent places » de stationnement résidents qui vont disparaître montée du Chemin Neuf et rue Tramassac et des solutions envisagées (un accès parking Saint-Jean pour le même prix ?).
- 3 expressions formulent des suggestions :
 - 2 expressions proposent de conserver des stationnements rue Tramassac (seul endroit du quartier Saint-Jean où il est possible en surface pour les riverains et visiteurs),
 - 1 expression demande de proposer des solutions de stationnement pour les riverains.

Réponse : L'aménagement proposé dans le dossier de concertation est une vélorue. S'il est préconisé d'une manière générale que le stationnement latéral soit réduit au maximum dans le cas d'une vélorue, les contraintes locales du quartier ont été entendues et des compromis seront faits. Le stationnement sera conservé autant que possible en intégrant des emplacements réservés (livraisons, PMR...).

- 9 expressions déplorent les **incivilités des automobilistes** et leur conduite parfois dangereuse pour les cyclistes (non-respect des distances de sécurité, stationnement sur les bandes cyclables, non-respect du sas à vélo aux feux, dépassements avec queue de poisson...).

Réponse : L'évolution progressive des mobilités, mais aussi le développement d'aménagements cyclables sécurisés tels que les Voies Lyonnaises, permettront une évolution des habitudes de la route au niveau individuel.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- 27 expressions concernent **les transports en commun**.

- 9 expressions déplorent une mauvaise desserte, et indiquent que le développement prioritaire est celui des transports en commun, seul moyen qui peut être utilisé par tous les habitants.
- 1 expression craint que la VL12 allonge les temps de trajets des utilisateurs de transport en commun.
- 1 expression indique qu'avec un trafic plus important les bus ne réussiront plus à sortir de la place Varillon.
- 1 expression souhaite une cohabitation harmonieuse entre cyclistes, piétons, automobilistes et bus.
- 1 expression s'interroge sur la circulation des nombreux bus de touristes qui montent jusqu'à la basilique chaque jour.
- 1 expression indique qu'il reste un flux de circulation incompressible dans le « circuit » proposé : bus TCL, autocars de tourisme, transports scolaires
- 3 expressions évoquent la saturation des funiculaires les week-ends et pendant les vacances.
- 10 expressions formulent des suggestions :
 - 3 expressions demandent la création d'une ligne de transports en commun reliant Saint-Irénée, Trion et Fourvière, et depuis Gorge-de-Loup et Gare de Vaise en direction de Fourvière,
 - 2 expressions suggèrent le renforcement des lignes de bus et une meilleure régularité,
 - 2 expressions proposent un pass riverain ou une navette Saint-Paul-Fourvière,
 - 1 expression demande de travailler avec le Sytral afin que les bus desservent mieux Saint-Just / Fourvière,
 - 1 expression propose un itinéraire alternatif afin de [...] répartir les flux de transports (voitures, vélos, cars, bus),
 - 1 expression souhaite la remise en service du funiculaire partant de Saint-Paul.

Réponse : Le projet des Voies Lyonnaises est construit en partenariat avec Sytral Mobilités. Sytral Mobilités a notamment identifié 10 corridors le long desquels les performances de 15 lignes de bus majeures seront optimisées grâce à des aménagements adaptés, dont la ligne C20 Val d'Yzeron desservant le 5^{ème} arrondissement. L'objectif est d'augmenter l'attractivité et la qualité de service de ces lignes de bus en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours.

Les demandes formulées dans le cadre de la présente concertation ont été transmises pour instruction au SYTRAL.

LES PIÉTONS ET PMR (PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE)

- 28 expressions évoquent la **sécurité des piétons**. 18 expressions sont reprises ci-dessous, les 10 expressions émettant des suggestions d'amélioration de la sécurité sont évoquées sous le thème Circulation cycliste, rubrique « aménagement ».
 - 6 expressions saluent l'amélioration qui sera apportée avec la VL12.
 - dont 1 expression précise que réduire la circulation rendra les rues plus sûres pour les piétons
 - 4 expressions déplorent des passages accidentogènes, notamment aux intersections (Jaricot / Le Chatelier, Jaricot / Radisson, Saint-Alexandre...), avec l'augmentation de la circulation automobile sur les trajets empruntés à pied par les familles (vers les écoles et le parc de la Visitation), ainsi que par les touristes.

- 2 expressions évoquent des comportements dangereux de la part de cyclistes et d'automobilistes : refus de priorité piétons (à certains passages rues de Trion et Tramassac), vitesse excessive.
- 1 expression considère que circuler à vélo afin de ne pas polluer « c'est aussi respecter les autres notamment les piétons ».
- 1 expression indique que pour les piétons, le Gourguillon est idéal et joue son rôle de lien entre le haut et le bas de la colline.
- 1 expression précise qu'il y a actuellement beaucoup d'heures très calmes pour les piétons en journée.
- 1 expression déplore que la place de Trion soit un carrefour complexe et laborieux à traverser pour les piétons.
- 1 expression indique que le but du projet VL12 est, entre autres, de faciliter la circulation des piétons rue de Trion et craint que la mise en sens unique de la rue de l'Antiquaille ait l'effet inverse.
- 1 expression suggère d'ouvrir le porche de la rue Cléberg pour y faire passer les piétons.

Réponse : Les problématiques des rues Jaricot, Radisson et Chatelier, et notamment la sécurité de leurs jeunes usagers ont bien été entendues. Des mesures d'accompagnement pourront être mises en place aux abords des écoles si nécessaire.

- 8 expressions concernent le **confort des piétons**.

- 6 expressions évoquent les trottoirs :
 - 4 expressions se réjouissent de pouvoir à l'avenir se promener à pied dans le quartier grâce à l'élargissement des trottoirs,
 - 1 expression indique que les trottoirs ne sont pas aux normes, et que des « hordes de touristes circulent à pied sur Chemin Neuf, ce qui est très inconfortable dans un secteur Unesco »,
 - 1 expression considère que le projet de VL12 est imprécis sur la place laissée aux piétons rue de Trion,
- 1 expression déplore le flux de voitures dévié sur les rues Cléberg et rue Radisson, « secteurs calmes très prisés pour s'y promener le dimanche ».
- 1 expression demande qu'il n'y ait pas de vélorue mais des rues partagées simplement pour chacun, les voitures, vélos et piétons, tel qu'actuellement.

Réponse : L'é étroitesse des trottoirs a bien été prise en compte dans le projet d'insertion de la Voie Lyonnaise 12 : le confort des piétons, à commencer par la mise aux normes des trottoirs, fait partie des éléments pris en considération dans la poursuite des études.

- 18 expressions évoquent **les personnes âgées et PMR**.

- 9 expressions indiquent qu'une partie importante de la population n'utilise pas de vélo (personnes âgées, handicapées, familles avec enfants dans des vélos cargo...), et que l'aménagement est fait à leur détriment.
- 8 expressions s'inquiètent de « mesures discriminatoires, une atteinte à la liberté de circuler », indiquant que le projet exclut toutes les voitures considérées nécessaires notamment pour les commerçants et les personnes âgées, et demande s'il est nécessaire d'être valide pour habiter et se déplacer à Lyon.
- 1 expression demande d'offrir une alternative aux habitants qui, pour différentes raisons, ne peuvent conduire un bicycle, avant d'envisager une réduction de l'automobile.

Réponse : Le projet intègre le développement des aménagements cyclables (à destination de tous ceux qui souhaitent et peuvent faire du vélo) mais également l'amélioration du confort piétons, pour tous. L'accessibilité en voiture du quartier pour tous les riverains est également bien intégrée. Le Plan piéton développé et voté par la Métropole est aussi en faveur des personnes âgées ou rencontrant des difficultés de mobilité, notamment avec la réfection des revêtements en mauvais état. Le développement des transports publics est également réalisé en partie à destination des personnes âgées.

LES COMMERCES ET LE TOURISME

29 expressions concernent les commerces (voir également le thème « Collectifs et associations de commerçants & professionnels riverains de la VL12 »).

○ 9 expressions concernent les impacts :

- 1 expression déplore qu'aucune étude d'impact sur l'activité des commerces n'ait été entreprise sur le secteur.
- 1 expression indique que le projet de VL12 lui semble risqué si la transition n'est pas correctement organisée et les impacts étudiés en détail.
- 1 expression demande ce qui sera fait pour les commerçants pour limiter les impacts potentiels sur leur chiffre d'affaires.
- 1 expression considère que les impacts économiques, sur les commerces, des transitions encouragées n'ont pas à être les angles morts de ces projets d'aménagement.
- 1 expression demande que, s'il se confirme que ces aménagements ont des impacts défavorables sur les chiffres d'affaires des commerces, des mesures et des outils permettant de limiter les impacts négatifs soient mis en place.
- 4 expressions considèrent, à l'inverse, que l'aménagement proposé aura un impact positif pour les commerces et ne comprennent pas l'opposition de nombreux commerçants.

- 6 expressions estiment que le projet va compromettre l'activité des commerçants du quartier de Saint-Just. Les commerçants ont réalisé une étude qui estime que « 50 % des commerçants et 50 % des clients viennent en voiture, notamment de l'ouest ».
- 1 expression estime que le projet prend insuffisamment en compte les autres composantes de ce qui constitue un quartier, au premier rang desquelles le commerce, pourtant nécessaire à la qualité de vie.
- 1 expression indique que les clients des commerces sont constitués d'un grand nombre de personnes en provenance de l'Ouest Lyonnais (notamment, mais aussi du centre-ville et de l'agglomération lyonnaise au sens large).
- 1 expression indique que les commerçants seraient en droit d'attendre des modalités de concertation beaucoup plus ambitieuses.
- 1 expression indique qu'une majorité de commerçants n'avait pas entendu parler du projet avant un article passé dans la presse peu avant la concertation.
- 1 expression indique qu'il lui semble préjudiciable de ne pas prendre en considération les apports pour les commerçants de ce qui est qualifié de « trafic de transit ».
- 1 expression affirme que la cohabitation vélos / voitures / 2 roues se passe bien, qu'elle a tout le loisir de l'observer depuis (sa) large vitrine.
- 1 expression déplore que ne soient pas prises en compte les nuisances que les multiples aménagements occasionnent sur les commerces.
- 1 expression aurait trouvé légitime que les commerçants soient concertés plus en amont et pas seulement sur les deux seuls scénarios.

- 1 expression indique que certains clients en voiture s'arrêtent là où ils peuvent, faute de stationnement, et précise que ce n'est pas sûr que les vélos s'arrêtent davantage, un certain nombre ne faisant que traverser le quartier.
- 1 expression estime qu'il faut se mobiliser afin de ne pas voir les commerces mis en difficulté
- 1 expression demande pourquoi les éléments du projet n'ont pas été portés à la connaissance des premiers concernés (les commerçants), le plus tôt possible.
- 3 expressions émettent des interrogations :
 - 1 expression souhaiterait connaître l'apport potentiel de clients lié à l'augmentation du trafic à vélo,
 - 1 expression s'interroge sur l'impact de la VL12 sur le chiffre d'affaires des commerçants,
 - 1 expression s'inquiète de la fréquentation future des commerces par les clients actuellement véhiculés,

Réponse : Une enquête auprès des clients des commerces de la colline Trion/St-Just pourra être menée dans le courant de l'année afin de mieux les connaître. Le stationnement sera maintenu autant que possible et intégrera des emplacements livraison.

- 18 expressions concernent le **tourisme** et les événements locaux.
 - 8 expressions estiment que le projet « Parvis des théâtres » détourne la circulation sur les sites historiques et demandent de préserver le site de Fourvière, classé au patrimoine de l'UNESCO.
 - 3 expressions évoquent les touristes, qui ne voyagent pas à vélo, l'accès aux infrastructures touristiques générant de nombreux déplacements de véhicules extérieurs au quartier.
 - 3 expressions évoquent les bus touristiques :
 - 2 expressions craignent la circulation des bus touristiques rue de Trion,
 - 1 expression s'inquiète de la fermeture pour les bus touristiques de l'accès à Fourvière.
 - 2 expressions craignent le blocage du quartier la nuit durant les Nuits de Fourvière et la Fête des Lumières si l'on ferme la rue de l'Antiquaille et empêche la descente via Chemin Neuf.
 - 2 expressions évoquent un funiculaire sous-dimensionné.

Réponse : La circulation des cars de tourisme et navettes sera maintenue, de même que celle des bus TCL quotidiens et des bus relais funiculaire.

LE PARTAGE DES VOIES

- 17 expressions évoquent les **conflits d'usage**. Les 10 expressions non citées ci-dessous sont répertoriées dans d'autres rubriques (confort et sécurité piétons et cyclistes, transports en commun).
 - 4 expressions demandent un partage de l'espace, que chacun puisse circuler avec le moyen de transport qui lui correspond, pas forcément le vélo.
 - 2 expressions déplorent le non-respect des règles de priorité par les automobilistes et demandent de la vigilance sur la réglementation et la signalisation.
 - 1 expression indique que la cohabitation des moyens de circulation est difficile dans le secteur à cause des pentes et de l'étroitesse des voies très anciennes, qui font que l'espace pour chacun est restreint.

Réponse : Les détails de l'aménagement seront soignés afin de mettre l'accent sur le respect des priorités. Il est par exemple proposé une ligne d'effet à l'approche des passages piéton et à cela peut s'ajouter un panneau rappelant la priorité du piéton partout où cela semble nécessaire. La place donnée aux piétons est un axe fort pour la suite des études à effectuer.

- 8 expressions concernent la **signalisation**. Différentes suggestions sont émises :
 - 3 expressions demandent des feux et panneaux de signalisation, notamment pour limiter la vitesse des véhicules.
 - 1 expression propose des zones d'attente pour les vélos devant les feux rouges plus clairement identifiées et généralisées à tous les croisements de la rue Tramassac à l'avenue Buyer.
 - 1 expression suggère des hachures au sol pour identifier les zones réservées aux passages des vélos aux carrefours, par exemple Place de Trion.
 - 1 expression souhaite la généralisation des panneaux « Cédez-le-passage cycliste » aux feux rouges, ou des feux rouges dédiés aux vélos.
 - 1 expression propose des panneaux indiquant les obligations des cyclistes de respect du code de la route et des protections obligatoires et recommandées.
 - 1 expressions suggère la mise en place de radars de vitesse et de respect de la voie bus-vélo, préférable aux radars pédagogiques.

Réponse : Les propositions apportées lors de la concertation seront intégrées dans la définition d'un aménagement global cohérent et réglementaire. Certaines propositions susmentionnées telles que les sas vélos aux feux, ou encore la signalisation du tracé vélo dans les carrefours, font partie du programme cadre de la conception des Voies Lyonnaises et sont systématiquement appliquées.

LA POLLUTION

- 17 expressions évoquent la **pollution** (air et bruit). Les 9 expressions non-citées ici sont répertoriées dans les rubriques « détours » et « plan de circulation automobile ».
 - 6 expressions indiquent que la VL12 va générer plus de pollution et de nuisances sonores, ou déplacer la pollution.
 - 1 expression évoque au contraire une réduction de la pollution.
 - 1 expression suggère de traiter prioritairement « la Montée de Choulans et la déviation du tunnel sous Fourvière, flux indésirables et polluants ».

Réponse : Le projet des Voies Lyonnaises vise à adapter les territoires pour les rendre plus résilients pour les générations futures. Il est pour cela nécessaire de créer des alternatives à la voiture individuelle, ce qui permettra la réduction des nuisances liées à ce mode de déplacement, tels que la pollution de l'air et le bruit, tout en proposant des solutions de mobilité économiquement plus abordables. Un équilibre doit être trouvé entre tous les modes, et les Voies Lyonnaises participent à ce développement de la multimodalité dans la Métropole, en assurant la sécurisation de tous les usagers cyclistes, notamment pour permettre un usage familial du vélo avec des enfants en autonomie. Elles encouragent également le développement de la cyclologie, véritable enjeu environnemental. La multiplication des alternatives permet enfin de réduire le nombre de voitures sur les routes, et donc de fluidifier la circulation. On note une baisse du trafic automobile de l'ordre de 10% en moyenne sur la Métropole depuis 2019, en parallèle d'une hausse de l'usage du vélo (+12% entre 2021 et 2022 et +370 % en 10 ans) et de l'usage des transports en commun (+19 % en 2022).

LA PARTICIPATION DES PUBLICS, LES ETUDES D'IMPACT ET LE COÛT DE LA VL12

- 22 expressions concernent la **participation des publics**.
 - o 15 expressions critiquent les modalités de la concertation :
 - **3 expressions** considèrent qu'il n'y a pas eu d'information préalable,
 - **3 expressions** estiment qu'il n'y a pas eu de concertation avec les habitants et commerçants des quartiers concernés,
 - **2 expressions** considèrent la concertation n'est pas faite dans les règles « car elle incite à choisir entre des scénarios dont tous les éléments n'ont pas été étudiés ou pris en compte »,
 - **2 expressions** critiquent l'organisation des réunions (information, horaires et conditions d'accueil).
 - **1 expression** demande si le projet n'aurait pas dû faire l'objet d'une vaste concertation, avec des garants de la Commission Nationale du Débat Public.
 - **1 expression** émet des réserves sur le phasage des opérations de concertation, avec le tronçonnage des tracés des 12 Voies Lyonnaises.
 - **1 expression** déplore une concertation trop légère et courte.
 - **1 expression** indique que la concertation ne doit pas être uniquement un point de passage obligé des projets que la Métropole souhaite déployer au niveau du quartier.
 - **1 expression** dit espérer que la démocratie territoriale sera différente de celle de Matignon, qui choisit de passer toutes ses réformes en force.
 - o 7 expressions demandent la poursuite des échanges. Parmi celles-ci, 5 expressions émettent des suggestions :
 - **2 expressions** demandent que les riverains soient associés plus régulièrement et étroitement à la suite du processus de conception,
 - **2 expressions** souhaitent que la concertation soit plus large et « prenne en compte les impacts sur l'ensemble des usagers et des commerçants »,
 - **1 expression** propose qu'une réflexion soit menée avec les habitants pour un accès pensé et pérenne au plateau de Fourvière, prenant en compte notamment les aspects de sécurité.

Réponse : L'information concernant la concertation et les événements qui l'ont animée a été diffusée selon les canaux habituels, en collaboration avec les mairies concernées. Les éléments présentés pendant la phase de concertation reposent sur des premiers résultats d'études, nécessaires pour estimer la faisabilité des propositions présentées. Ces dernières ne sont ni exhaustives, ni définitives ; au contraire, le bilan de la concertation permet d'accompagner les prises de décision qui feront suite et, le cas échéant, de prévoir la modification des aménagements prévus. Le dispositif logistique pour cette concertation a dû être adapté à l'intérêt important qu'elle a généré ; ce dispositif adapté a permis de recevoir l'ensemble des participants lors de la réunion publique du 29/03/2023, il sera amélioré pour être mis en œuvre sur les prochaines concertations, notamment concernant la capacité des salles des réunions publiques.

La concertation de la Voie Lyonnaise 12 va, sur plusieurs secteurs, permettre d'amender le projet afin de l'enrichir et de le rendre plus cohérent localement avec la vie quotidienne de la ville. Des échanges seront organisés afin d'informer les riverains, commerçants et autres acteurs spécifiques du territoire des évolutions du projet.

- 20 expressions demandent des **études d'impact**. 2 expressions concernant les études d'impact sur les commerces sont citées à la rubrique correspondante plus haut.
 - o **6 expressions** demandent des études d'impact globales.
 - o **3 expressions** estiment qu'il n'y a pas eu d'études d'impact.
 - o **3 expressions** demandent des études complémentaires sur l'impact de la VL12 dans les quartiers Trion / Saint-Just / Fourvière, pour le futur du Parc des Balmes, la desserte de l'hôpital de Fourvière, la desserte du Conservatoire Régional de Lyon (montée Cardinal Decourtray) :
 - **dont 1 expression** demande l'impact du projet de requalification du parvis des Théâtres sur les scénarios 1 et 2.
 - o **1 expression** demande les impacts de la mise en sens unique de l'ensemble des rues concernées.
 - o **1 expression** de mieux évaluer l'impact des scénarios sur leurs déplacements.
 - o **1 expression** indique que le diagnostic et les propositions devraient traiter les impacts de la mise en sens unique de ces rues.
 - o **1 expression** demande des précisions sur l'impact de la VL12 sur le quartier Trion/Saint-Just/Fourvière.
 - o **1 expression** de mieux évaluer l'impact des scénarios sur les déplacements dans le quartier.
 - o **1 expression** demande quel impact auraient également les VL 8 et VL 11 sur la circulation des véhicules dans le 5^{ème}
- Réponse : Des études techniques ont bien été réalisées et se poursuivent : études de circulation, étude clientèle auprès de commerces, étude d'insertion, étude de stationnement, etc. D'autre part, conformément à la réglementation, le projet sera soumis à l'examen au cas par cas de l'autorité environnementale.
- 5 expressions souhaitent connaître le **coût** de l'aménagement de la VL12.
 - o **dont 1 expression** demande s'il y aura une augmentation de la taxe foncière.
- Réponse : Le budget prévisionnel global hors taxe de la Voie Lyonnaise 12 est estimé au stade des études préliminaires à 12 860 000€ de travaux.

SECTEUR 4 : BONAPARTE – Pont Bonaparte (Lyon 5^e et 2^e)

1 seule contribution a été émise concernant le secteur 4 de la VL12 par une personne qui se réjouit de pouvoir à l'avenir circuler à vélo en sécurité sur le Pont Bonaparte et Place Bellecour dans les deux sens.

SECTEUR 5 : PRESQU'ILE – Chambonnet, Bellecour, Barre (Lyon 2^e)

16 contributions ont été émises à propos du secteur 5 de la VL12.

La somme des contributions concernant le secteur 5 totalise 70 votes de soutien et 4 commentaires.

16 expressions évoquent les transports en commun.

- 4 expressions s'inquiètent d'une dégradation pour les utilisateurs des TCL,
- 2 expressions indiquent que les terminus de bus ne doivent pas s'éloigner de la partie la plus active de la place Bellecour (rues Edouard Herriot et de la République, Hôtel Dieu...) et des stations de métro A et D.
- 4 expressions s'opposent aux nouvelles implantations d'arrêts de bus place Bellecour, regrettent le déplacement du terminus de bus à l'ouest de la place, « qui empêchera une correspondance fluide avec le métro ».
- 1 expression déplore que l'aménagement proposé supprime le couloir pour les autobus récemment créé dans le sens est-ouest, précisant que les lignes C7, C11, C12 et C25 qui l'empruntent ponctuellement seraient pénalisées.
- 3 expressions proposent de maintenir le terminus Est des bus, en créant un couloir-bus sur tout le pourtour de la place Bellecour par l'intégration de la piste cyclable VL12 entre les 2 rangées d'arbres au nord de la place Bellecour.
- 2 expressions suggèrent d'orienter la piste cyclable vers le côté Sud de la place Bellecour pour ne pas modifier les accès aux transports en commun.

Réponse : En lien avec le projet d'apaisement de la Presqu'île, le Sytral mène un projet de réorganisation des bus sur ce secteur qui doit permettre d'accompagner le projet d'apaisement tout en garantissant une bonne efficacité du service et une bonne desserte de la Presqu'île. La VL12 s'intègre dans ce projet global.

La réorganisation des lignes de bus autour de la place Bellecour a pour objectif de regrouper les lignes en deux pôles, en fonction de leur provenance géographique. Cela doit ainsi permettre de limiter les circulations bus autour de la place, et ainsi de sécuriser les cheminements des piétons et des cyclistes, de gagner en efficacité et en temps pour les usagers en approche du terminus Bellecour, mais également d'éviter les interruptions et déviations liées aux événements et manifestations qui pénalisent les usagers.

- 2 expressions demandent une **révision du tracé**, au motif qu'une « autoroute à vélos » ne se justifie pas dans l'hyper centre, indiquant que d'autres possibilités (par exemple l'utilisation du côté Sud de la place Bellecour) existent.

Réponse :

Les Voies Lyonnaises intègrent les besoins de la diversité du public avec des voies larges permettant d'accueillir des déplacements rapides et fluides pour des usages de type « vélotafeurs » (trajets quotidiens domicile-travail) mais également pour rassurer les usagers moins aguerris qui chercheront avant tout la sécurité. Elles assurent la desserte des grands pôles d'activité de la Métropole, avec une volonté de créer des pistes sécurisées et confortables pour tous types d'usagers et d'usages. La largeur des voies permet un cheminement de front pour accompagner des enfants, la circulation et la giration des gros gabarits (vélos adaptés, vélos-cargos, etc.), et la fluidité des trajets, particulièrement dans les centralités où le nombre de vélos est très important ; les cheminements séparés des voitures encouragent les cyclistes moins assurés à multiplier les trajets à vélo ; l'insertion sur les grands axes permettra de desservir de nombreux équipements éducatifs, sportifs, et culturels, et ainsi développer une mobilité autonome des enfants.

5 expressions concernent le plan de circulation automobile.

- 1 expression s'interroge sur les impacts de la VL12 sur la circulation automobile
- 1 expression craint l'augmentation du trafic de la rue Antoine de Saint-Exupéry et l'interdiction de la rue Grenette aux voitures.
- 1 expression indique que le nouveau plan de circulation de 2025, avec la mise en place de la zone à trafic limité, va provoquer des reports d'itinéraires sur les voiries autorisées aux voitures, en particulier sur la rue Saint-Exupéry par où accède le C20 à Bellecour.
- 1 expression demande comment sera géré l'accès des riverains et des commerçants aux cours, garages et parkings des immeubles du quartier.
- 1 expression suggère de réguler les reports d'itinéraires de véhicules de la zone à trafic limité dans les secteurs de Bellecour et de Kitchener en améliorant le fonctionnement des bus grâce à des couloirs dédiés.

Réponse : Les modifications du plan de circulation susmentionnées sont pour la plupart conséquentes du projet d'apaisement de la Presqu'île et non du projet de la Voie Lyonnaise 12. C'est le cas des modifications rue Saint-Exupéry ou encore rue de Grenette. Le projet de la Voie Lyonnaise 12 s'intègre dans les modifications prévues dans le cadre du projet Apaisement Presqu'île qui a fait l'objet d'une concertation de grande ampleur.

SECTEUR 6 : GAMBETTA-THOMAS – Pont de la Guillotière, Gambetta, Thomas (Lyon 3^e, 7^e, 8^e)

40 contributions ont été émises à propos du secteur 6 de la VL12. La somme des contributions concernant le secteur 6 totalise 386 votes de soutien et 56 commentaires.

- 15 expressions concernent **les transports en commun**.
 - o 9 expressions s'inquiètent de la suppression de couloirs de bus cours Albert Thomas et cours Gambetta.
 - 4 expressions craignent des ralentissements et des bouchons liés à l'intégration des bus dans la circulation automobile,
 - 2 expressions estiment qu'il est possible de faire cohabiter piste cyclable et voie réservée aux bus sur le cours Albert Thomas et le Cours Gambetta, suffisamment larges,
 - 1 expression précise qu'il faudrait préserver au moins une voie de bus dans un sens, éventuellement en alternance,
 - 1 expression craint l'encombrement des petites rues du quartier par des bus en stationnement dans ces rues et suggère de prévoir un parking bus aux alentours de la place Ambroise Courtois,
 - 1 expression suggère de sacrifier une voie de circulation, de raccourcir la largeur du couloir-bus sud de 3,5 m à 3 m, et de raccourcir la voie voiture de 3 m à 2,6 m afin de libérer 3,9 m pour une Voie Lyonnaise qui serait insérée entre la voie voitures afin de maintenir la voie bus nord (sens est-ouest).
 - o 1 expression considère qu'il est capital de maintenir les différentes lignes sur l'axe Gambetta-Thomas, et de réfléchir à la prolongation de lignes existantes (retour de C11 à Bellecour).
 - o 1 expression indique que cette piste cyclable n'est pas un progrès pour les voyageurs des transports en commun, car elle allongera leur temps de trajet.
 - o 1 expression s'interroge sur l'intérêt de faire circuler un bus le long de la ligne D et suggère deux voies de circulation, une voie de bus à contresens « très utile pour la rapidité des services de secours ».
 - o 1 expression indique qu'Albert Tomas est un itinéraire essentiel du trafic lyonnais, que deux voies automobiles ne suffisent pas « sans parler des problèmes de circulation de bus ».
 - o 1 expression suggère à la Métropole d'indiquer clairement que certains des bus ne passeront plus sur le cours Gambetta.
 - o 1 expression indique que la suppression du couloir-bus Est-Ouest est catastrophique et inacceptable. Plusieurs lignes de bus majeures verront leur temps de parcours et leur régularité saccagées.

Réponse : Dans le cadre de la Voie Lyonnaise 12 sur le Cours Gambetta, Sytral Mobilités et la Métropole ont partagé les objectifs de projet concernant les transports en commun : la suppression du couloir-bus Est-Ouest ne doit pas induire une dégradation de la circulation des bus sur ce secteur ni dégrader la desserte. Aujourd'hui les lignes de bus empruntent ponctuellement le cours Gambetta pour venir offrir une desserte du quartier ainsi que des points de correspondances avec le Métro D. Le maintien de ces fonctionnalités a été travaillé en collaboration avec Sytral Mobilités dans le cadre d'études d'adaptation des itinéraires des lignes qui permettent d'envisager un maintien des dessertes actuelles mais également de maintenir autant que possible l'efficacité et la fiabilité des lignes pour les usagers en utilisant des couloirs-bus en périphérie de l'axe.

- 18 expressions se félicitent de la **sécurité des cyclistes**.
 - o 8 expressions saluent la sécurisation du parcours qui passe « forcément par la séparation des flux bus et vélo ».
 - dont 1 expression précise que séparer la circulation des cyclistes et des automobilistes sur cet axe structurant et à très fort potentiel de développement est « nécessaire pour encourager les usagers d'autres modes de transport à se mettre au vélo dans les années futures ».
 - o 3 expressions indiquent que la sécurité des cyclistes est importante et doit être prise en compte.
 - o 1 expression s'inquiète que les véhicules motorisés coupent le double sens cyclable en tournant à droite.
 - o 1 expression indique préférer rouler dans le même sens que les motorisés sur une bande dédiée.
 - o 1 expression indique craindre de tourner à gauche à vélo dans une rue adjacente au cours Gambetta / Thomas depuis la nouvelle Voie Lyonnaise.
 - o 1 expression s'inquiète du régime de priorités et de la gestion des flux au niveau de la Manufacture des Tabacs.
 - o 1 expression considère que les futurs aménagements cyclables ne sont pas plus sécurisés que les voies de bus utilisées actuellement dans les deux sens.
 - o 1 expression demande s'il est envisagé de sécuriser la piste cyclable grande rue de la Guillotière et avenue des Frères Lumière.
 - o 1 expression considère que le projet « gaspille l'argent du contribuable », car les voies vélo ne seront pas plus sécurisées qu'aujourd'hui.

Réponse : Les flux de cyclistes observés sont déjà importants aujourd'hui sur le Cours Gambetta, et le seront encore plus demain, jusqu'à 24 000 vélos par jour attendus en 2030, justifiant un besoin de sécuriser au maximum ces déplacements. La Grande Rue de la Guillotière et l'avenue des Frères Lumière sont concernées par d'autres projets du mandat. Ces projets prévoient bien des aménagements cyclables sécurisés.

- 6 expressions concernent **les incivilités des automobilistes**.
 - o 2 expressions soulignent qu'il y a aujourd'hui beaucoup de véhicules de livraison sur les couloirs-bus sur la rue de la Barre et le cours Gambetta et s'inquiètent de la reproduction de cette situation sur la VL12.
 - o 2 expressions émettent des suggestions :
 - 1 expression demande une verbalisation plus fréquente des infractions des motorisés (motos sur voie bus-vélos, voitures mal garées, refus de priorité en tourne-à-droite),
 - 1 expression suggère la suppression du stationnement côté sud du cours Gambetta / Albert Thomas, pour éviter les véhicules en manœuvre ou mal garés.
 - o 1 expression indique que les taxis frôlent souvent les cyclistes à des vitesses excessives.
 - o 1 expression indique que, cours Gambetta, les véhicules motorisés vont, en tournant à droite, « couper un double sens cyclable [...] et sans doute forcer le passage ».

Réponse : La sécurité des cyclistes fera l'objet d'une attention constante dans les phases d'études ultérieures. Il est prévu le maintien de places de stationnement côté sud sur le cours Gambetta.

SECTEUR 7 : ROCKEFELLER – Arsonval, Rockefeller (Lyon 3^e et 8^e)

160 contributions ont été émises à propos du secteur 7 de la VL12. La somme des contributions concernant le secteur 7 totalise 940 votes de soutien et 161 commentaires.

LA CIRCULATION AUTOMOBILE

54 expressions concernent **la difficulté d'accès aux hôpitaux** (Hôpital Edouard Herriot (HEH), Vinatier et secteur Est en général) **et la circulation des véhicules d'urgence**. (Voir également le thème « Collectifs et associations du domaine médical » à la rubrique « Contributions collectives »).

- 16 expressions craignent un impact majeur concernant l'accès à l'hôpital Edouard Herriot, estimant que le tracé de la Voie Lyonnaise compromet l'accès des véhicules de secours et d'urgence et des véhicules sanitaires, et va complexifier l'accès des patients et des professionnels véhiculés.
- 14 expressions indiquent que la voie lyonnaise n°12 prévue par la Métropole va engager plusieurs modifications jugées inacceptables autour de l'hôpital Edouard Herriot et compromet l'accès des véhicules de secours et d'urgence, des véhicules sanitaires et va complexifier l'accès des patients et des professionnels travaillant sur le site qui sont contraints d'utiliser leur véhicule vu leur éloignement.
- 3 expressions indiquent que le tracé proposé n'est pas adapté aux impératifs de déplacement rapide et sans entrave des véhicules de secours dans un environnement hospitalier dense avec en particulier HEH, les hôpitaux Est et le Vinatier, ce qui peut mettre en péril la vie de certains patients.
- 1 expression demande l'avis des HCL (administration et personnels) concernant l'accès à HEH.
- 1 expression indique que la suppression de la voie de circulation des véhicules entrants dans Lyon via l'avenue Rockefeller emporte des modifications de flux dans le secteur qui génèreraient beaucoup trop de nuisances et de déséquilibres pour le transport de malades/ Blessés, de sang/d'organes, le secours médical et en cas d'incendie.
- 1 expression indique que le dossier de concertation ne donne pas d'information sur la desserte des entrées des piétons dans l'Hôpital Edouard Herriot.
- 1 expression demande l'avis du SDMIS et du Préfet délégué pour la sécurité et la défense sur les conséquences de la création de ces « autoroutes à vélo » sur le bon acheminement des secours.
- 1 expression demande si une étude d'impact a été menée concernant les services de secours pour accéder aux urgences de l'hôpital.
- 1 expression déplore un accès encore plus difficile pour les véhicules de secours à HEH.
- 1 expression indique que dans un environnement hospitalier dense avec en particulier HEH, les hôpitaux Est et le Vinatier, les véhicules d'urgence SAMU et pompiers risquent d'être englués dans les embouteillages ce qui peut mettre en péril la vie de certains patients.
- 1 expression craint la coupure de l'accès aux hôpitaux en raison de la fermeture de l'avenue Rockefeller depuis Bron.
- 1 expression s'inquiète des risques encourus par les patients du fait de l'allongement du circuit pour accéder à l'hôpital.
- 1 expression émet une interrogation : les véhicules d'urgence seront-ils autorisés à utiliser la voie du tram ?

- 1 expression suggère de transformer une des voies automobiles de l'avenue Rockefeller en piste cyclable afin de ne pas gêner les secours.
- 1 expression indique que cette voie ne prend pas en compte les spécificités territoriales (« la santé »).
- 1 expression s'inquiète d'incidences négatives pour les patients et les professionnels de santé.
- 1 expression demande s'il y a eu des négociations avec les directeurs des hôpitaux concernés et souhaite connaître leur avis.
- 1 expression souhaite un itinéraire alternatif, précisant que les véhicules de secours (pompiers, SAMU et ambulances) ont besoin de circuler dans ce secteur sans être bloqués ou ralents par quelque obstacle que ce soit.
- 2 expressions indiquent que de nombreux cyclistes dont les soignants des hôpitaux Est et du Vinatier empruntent déjà les pistes cyclables de l'avenue Esquirol et du boulevard Pinel pour se rendre sur leur lieu de travail.
- 1 expression estime que supprimer l'accès à l'hôpital E. Herriot est une injure faite à tous les grands savants, médecins, chirurgiens qui ont fait la renommée de ce quartier et qu'il s'agit d'un désastre pour l'avenir de ce pôle médical.
- 1 expression constate que chaque jour des véhicules d'urgence empruntent la voie des trams, ajoutant que la neutralisation d'une voie de circulation ne changera rien.
- 1 expression indique que les places de parking (qui vont être supprimées) sont très utiles à la maternité Natecia, lorsqu'il n'est pas possible d'y venir autrement qu'en voiture.
- 1 expression s'inquiète de l'accessibilité en toute sécurité au site de l'hôpital pour l'ensemble des usagers/patients et plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Réponse : Les secours sont autorisés à emprunter la plateforme du tramway en cas d'urgence. Concernant les accès du personnel soignant, il est rappelé que Sytral Mobilités prévoit de renforcer l'offre de tramway en adaptant l'infrastructure et le matériel roulant. Le tramway T2 sera ainsi exploité intégralement avec des rames de 43m, permettant une augmentation de sa capacité. Les élus et les équipes en charge de la conception ont des échanges réguliers avec l'hôpital Edouard Herriot. Suite à ces nombreuses réunions de travail, différentes variantes d'insertion seront étudiées et évaluées afin de trouver un accord toutes les parties.

35 expressions évoquent **le plan de circulation automobile**.

- 30 expressions reprennent la proposition formulée par l'association "J'aime Montchat", le Conseil de Quartier de Montchat, le Comité Local d'Intérêt de Montchat, et l'association amicale du Parc Chaussagne (cf. « Contributions collectives »), refusant la fermeture de l'avenue Rockefeller aux voitures entrant dans Lyon, mais précisant ne pas être pas opposées aux voies cyclables).
- 1 expression s'interroge sur son itinéraire de retour du travail (Saint-Priest-Monplaisir) et craint l'isolement du quartier.
- 1 expression indique qu'en raison de l'emprise du tramway, il n'y a pas d'autre choix que de supprimer un sens de circulation automobile sur l'avenue Rockefeller.
- 3 expressions émettent des suggestions :
 - 1 expression demande de travailler à un plan de circulation global dans le but de fluidifier le trafic,
 - 1 expression propose de passer à sens unique le cours Eugénie et poser des entraves à la circulation dans les rues Coignet, Claude Farrère, Esquirol,

- **1 expression** suggère de conserver une voie automobile et la VL12 sur la portion rue Viala/place d'Arsonval, où le trottoir est très large et peu fréquenté et où le stationnement pourrait être supprimé.

38 expressions, spécifiques à ce secteur, concernent le **report de circulation**.

- 31 expressions s'inquiètent du déversement d'un fort flux de véhicules dans les rues du quartier Montchat et notamment la rue Trarieux.
 - **6 expressions** indiquent que la rue Trarieux est trop étroite pour imaginer y faire passer le trafic automobile de l'avenue Rockefeller,
 - **1 expression** s'interroge sur les raisons d'« amener de la quiétude sur l'avenue Rockefeller pour déstabiliser une vie de quartier quelques mètres plus loin et apporter son lot d'accidents »,
 - **1 expression** s'interroge sur la façon dont « le déversement de la circulation par la rue Trarieux va ensuite trouver à se fluidifier en arrivant rue du Professeur Florence »,
 - **1 expression** considère que ces détours sont simples sur un plan mais complexes dans la réalité avec des voies étroites, et qu'ils vont dégrader les conditions de vie et de stationnement d'un quartier assez paisible. L'accès des riverains à leur domicile côté Nord de Rockefeller serait « un parcours du combattant »,
 - **1 expression** indique que « La rue Trarieux n'a pas été conçue pour cela [...], les maisons sont au bord de la rue, alors que sur Rockefeller, les habitations sont à plus de 10 mètres en retrait de la route ».
- 4 expressions craignent des reports de circulation vers d'autres rues :
 - **1 expression** s'inquiète d'un report de circulation vers l'avenue Lacassagne puis la rue du Professeur Florence,
 - **1 expression** considère qu'il se fera vers l'avenue Esquirol,
 - **1 expression** indique que des itinéraires « de transit bis, tels que Pinel-Esquirol-Eugénie-Trarieux, Pinel-Esquirol-Viala-Trarieux ou encore Pinel-Lacassagne-Trarieux verront le jour et que les rues adjacentes à l'échelle du quartier seront également empruntées et saturées »,
 - **1 expression** évoque la rue de la Paix à Bron « qui sert déjà de voie de dégagement de l'avenue Franklin Roosevelt »,
- 1 expression demande si des études d'impact ont été menées sur le report de trafic, et quels sont les enseignements qui en ont été tirés.
- 1 expression indique qu'il est indispensable de réétudier le report de trafic, notamment par le sud, moins résidentiel et qui ne subit pas déjà un grand axe routier.
- 1 expression propose la tenue d'un atelier riverains quartier Montchat.

Réponse : Des études de circulation plus précises à l'échelle de tout le quartier et de ses rues résidentielles sont en cours pour comprendre la réelle mesure de ces reports de trafic. Le cas échéant, des mesures d'accompagnement (rues en tête bêche, ralentisseurs...) seront mises en place dans les rues résidentielles afin de forcer le report de trafic automobile sur les axes dimensionnés pour l'accueillir.

LA CIRCULATION CYCLISTE

- 20 expressions concernent le **sécurité des cyclistes**.
 - 11 expressions critiquent le tracé, évoquant des dangers liés :

- à la circulation à pied de nombreux enfants dans ce quartier et au croisement de nombreux passages piétons,
 - au fait de faire passer une voie vélo devant l'entrée principale d'un hôpital,
 - aux quatre intersections avenue Rockefeller,
 - à la circulation toute proche des trams entre le boulevard Ambroise Paré et le boulevard Pinel,
 - à la potentielle utilisation de la piste cyclable par des automobiles.
- 8 expressions estiment que le secteur Rockefeller est dangereux, et se réjouissent du tracé de la Voie Lyonnaise qui permettra de sécuriser la circulation cycliste.
 - 1 expression demande si les véhicules des riverains devront traverser la piste cyclable et les voies du tram, et craint dans ce cas un risque pour les cyclistes et les riverains.

Réponse : Une partie de ces contributions montrent que l'Avenue Rockefeller est aujourd'hui pratiquée par les cyclistes et dangereuse. Les aménagements cyclables proposés permettront de sécuriser les déplacements à vélo, en particulier dans les intersections.

54 expressions évoquent l'**itinéraire / le tracé** de cette piste cyclable.

- 32 expressions reprennent les alternatives présentées par le collectif du quartier Montchat. Elles émettent deux suggestions :
 - supprimer le stationnement sur la voie Nord de l'avenue Rockefeller et réduire le trottoir du même côté ce qui permettrait le passage de la VL12,
 - faire passer la VL12 rue Esquirol « avec pour seule contrainte la suppression du stationnement côté Sud ».
- 2 expressions réfutent ces propositions :
 - **1 expression** indique qu'il est impossible de faire passer la Voie Lyonnaise sur le trottoir nord de l'avenue Rockefeller car il est bien trop étroit,
 - **1 expression** constate que l'itinéraire existant via l'avenue Esquirol est très peu utilisé, car il est beaucoup plus long.
- 12 expressions précisent que l'avenue Esquirol est agréable et accueille déjà une bande cyclable.
- 2 expressions concernent la place d'Arsonval :
 - **1 expression** explique que l'itinéraire de la VL12 y sera « cisailé » par les voitures et le bus,
 - **1 expression** demande qu'une continuité cyclable vers et depuis l'avenue des Frères Lumière et le boulevard Jean XXIII soit étudiée pour traverser le carrefour et offrir un aménagement cyclable cohérent et sécurisé pour tous.
- 2 expressions évoquent la rue Trarieux comme étant plus à même d'accueillir des cyclistes, des familles en vélo cargo, d'autres modes doux, etc.
- 1 expression indique que prévoir un espace pour les vélos avenue Rockefeller est impératif car ils roulent aujourd'hui sur les trottoirs et la voie du tram, ne pouvant pas circuler sur la voie automobile trop étroite.
- 1 expression précise qu'il y a déjà deux voies cyclables sur l'avenue Rockefeller.
- 1 expression s'inquiète que la VL12 confine le quartier de Monplaisir en rendant plus difficile l'accès à ses commerces.
- 1 expression indique que la pente de l'avenue Rockefeller est un obstacle à sa fréquentation par les cyclistes.

Réponse : Sur 300 mètres entre le cours Eugénie et le boulevard Pinel, l'avenue Rockefeller n'est pas suffisamment large pour accueillir tous les modes de mobilité. En effet, son profil n'est que de 20 mètres

de large dont une plateforme tramway centrale de 6,40 m et une rangée d'arbres qui constituent des invariants de l'aménagement définitif.

LES PIÉTONS

- 70 expressions concernent **la sécurité des piétons**.
 - o 58 expressions évoquent les dangers pour les piétons liés à une forte circulation automobile dans les rues étroites et fréquentées par de nombreux enfants du quartier Montchat (pédibus qui traverse la rue, de nombreux enfants qui se rendent à pied à l'école Condorcet et bientôt une crèche à l'angle Trarieux/ rue des Peupliers).
 - **dont 1 expression** précise que le cœur du quartier (commerces, équipements, parcs) se trouve également au nord et implique pour tous les résidents une traversée de ces axes pour le rejoindre.
 - o 5 expressions demandent la sécurisation des cheminements, avec des aménagements pour limiter le trafic rue Trarieux, se rendre dans les commerces/écoles/équipements publics, faciliter la traversée de l'avenue au niveau de la rue Pierre Bourdan.
 - o 2 expressions se réjouissent que la VL12 permette de rendre le trottoir nord de Rockefeller aux piétons qui ne sont pas en sécurité avec les nombreux cyclistes qui descendent très vite dans cette zone.
 - o 2 expressions s'inquiètent du fait que la rue Trarieux est étroite, ne permettant pas une bonne visibilité, et mettant en danger notamment les piétons.
 - o 1 expression critique le fait que l'on « privilégie les arbres à la sécurité et la santé des familles qui traversent tous les jours cette rue ».
 - o 1 expression indique que l'ajout d'une VL dans un environnement de gare routière créera une situation de stress et de risques supplémentaires pour les piétons.
 - o 1 expression indique que pour ne pas mettre en danger les piétons tout en garantissant leur sécurité, de nombreux usagers des modes actifs circulent sur la voie des trams, ce qui n'est pas non plus la bonne solution.

Réponse : Des mesures d'accompagnement dans les rues résidentielles pourront être mises en œuvre afin de réduire les nuisances liées au report de trafic et de le détourner sur des rues dimensionnées. De la même manière, des mesures de sécurisation des déplacements piétons pourront être mises en place. D'autre part, le projet permettra de sécuriser les piétons sur le trottoir de l'avenue Rockefeller, qui doivent actuellement faire face à de nombreux vélos qui l'empruntent en l'absence d'aménagement cyclable.

LA POLLUTION

- 23 expressions évoquent **la pollution** (de l'air et sonore).
 - o 15 expressions craignent l'augmentation de la circulation motorisée dans les rues résidentielles de Montchat, « pas adaptées », qui seront engorgées et subiront diverses nuisances : bruit, pollution... Ils s'inquiètent également d'impacts sur la flore et la faune, notamment les espèces protégées qui vivent dans le secteur (écureuils roux, hérissons, oiseaux, etc.) :
 - **dont 4 expressions** déplorent des impacts « dramatiques » sur la biodiversité (écureuils, hérissons..., et patrimoine végétal) de la rue Trarieux, avec l'arrivée d'un flot continu de voitures,

- **dont 2 expressions** précisent que les rues de Montchat sont étroites, donc peu ventilées, et risquent de subir de fortes émissions de particules fines.
- o 4 expressions considèrent que la modification du parcours automobile va créer de nouveaux embouteillages, qui auront pour conséquence une détérioration de la qualité de l'air et une augmentation sensible des nuisances sonores.
- o 3 expressions indiquent que les véhicules entrant dans Lyon devront parcourir 2 kilomètres supplémentaires, s'interrogeant sur la lutte contre la pollution, priorité de santé publique.
- o 1 expression demande si une végétalisation sera proposée rue Trarieux pour limiter la pollution.

Réponse : Le projet des Voies Lyonnaises permet une amélioration de la qualité de l'air par la réduction du trafic motorisé. Les études de circulation plus précises à l'échelle de tout le quartier et de ses rues résidentielles permettront d'évaluer précisément les reports de trafic et de proposer les mesures d'accompagnement adaptées.

SECTEUR 8 : ROOSEVELT – Roosevelt, Boutasse - Bron

49 contributions concernent le secteur 8 de la VL12. La somme des contributions concernant le secteur 8 totalise 154 votes de soutien et 46 commentaires.

- 15 expressions portent sur la **réduction de la capacité des voiries automobiles**.
 - o 3 expressions craignent des reports par les rues de la Paix et des Essarts et les rues adjacentes « qui ne sont pas prévues pour des trafics de cette importance » :
 - dont 2 expressions s'opposent notamment à ce que la rue de la Paix devienne une rue à grande circulation, « propageant nuisance sonore et pollution ».
 - o 2 expressions craignent que l'avenue Franklin Roosevelt, en passant à deux fois une voie, deviennent impraticable.
 - o 1 expression indique qu'il est inadmissible pour quelque raison que ce soit d'éliminer la voie F. Roosevelt pour rentrer dans Lyon.
 - o 1 expression demande que des solutions soient trouvées pour que le détournement par ce quartier rallonge le temps de trajet des véhicules, afin que les outils de navigation proposent d'autres circuits de contournement.
 - o 1 expression indique que « tout le monde refuse la diminution de la voie Av. Franklin Roosevelt » au titre qu'il est possible de faire la voie piétonne sur le trottoir côté station-service puisqu'il y a la place et d'autres part très peu de piétons passent du côté de la piste cyclable actuelle.
 - o 1 expression indique que même si le nombre de voitures sera réduit, il y aura obligatoirement plus de véhicules dans les rues des quartiers adjacents, donc plus de pollution, de bruit et d'insécurité pour les piétons.
 - o 1 expression indique qu'alors que les politiques d'aménagement du territoire visent à réduire le trafic routier et ses pollutions, pour le quartier des Essarts c'est le contraire qui se produit.
 - o 1 expression estime qu'il serait plus logique de faire passer les vélos dans les quartiers résidentiels et les véhicules motorisés sur les axes plus adaptés et moins habités.
 - o 1 expression considère que Bron deviendra complètement enclavé.
 - o 1 expression demande des précisions sur l'aménagement prévu sur le giratoire de la Boutasse et la continuité cyclable ensuite sur les rues attenantes.
 - o 1 expression indique des difficultés liées au stationnement sauvage qui bloque la circulation sur l'avenue Roosevelt.
 - o 1 expression demande quelles sont les alternatives véhicules prévues pour le sens entrant dans Lyon.

Réponse : Une étude de circulation précise portant sur les reports de trafic est en cours. Elle permettra de définir des mesures d'accompagnement de la VL12 qui seront mises en place dans les rues résidentielles du quartier des Essarts afin de limiter le report de trafic. À noter que l'avenue Roosevelt a connu une baisse de trafic automobile moyen journalier par jour ouvrable de -30% entre 2017 et 2023 (sens est – ouest) – comptages Métropole.

- 5 expressions évoquent la **sécurité des cyclistes**.
 - o 2 expressions saluent un aménagement qui va permettre de rejoindre Bron un peu plus sereinement :

- dont 1 expression précise que la modification de la bretelle d'accès au périphérique est un vrai plus.
- o 2 expressions s'inquiètent des aménagements proposés au niveau du giratoire de la Boutasse et de l'échangeur Bonnevey, considérant que la traversée cyclable ne serait pas sécurisée.
- o 1 expression suggère que l'aménagement soit conçu de telle sorte qu'après la Boutasse, les cyclistes puissent facilement se diriger vers la piste cyclable de l'avenue Camille Rousset ou dans le flot de circulation de l'avenue Franklin Roosevelt, où la vitesse de circulation pourrait être réduite à 30 km/h, en attendant que la Voie Lyonnaise ne soit prolongée jusqu'à Saint-Priest.

Réponse : Le projet prévoit de sécuriser le giratoire de la Boutasse par l'aménagement d'une piste bidirectionnelle au nord permettant de se connecter à la rue Camille Rousset. Une piste unidirectionnelle sécurisée (séparation par une bordure) est également prévue au sud afin de sécuriser tous les mouvements autour du giratoire, permettant ainsi la connexion vers la portion est de l'avenue Franklin Roosevelt.

- 3 expressions abordent la **sécurité des piétons**.
 - o 1 expression salue un projet qui revêt une urgence considérable « quand l'on connaît les accidents de piétons renversés [...] sur la traversée de l'avenue Franklin Roosevelt à Bron au niveau de la rue des Iris ».
 - o 1 expression indique craindre des accidents avec l'aménagement de la VL12 dans les Essarts, où beaucoup de rues ont des trottoirs étroits, très mal entretenus, et où les piétons et PMR doivent parfois marcher sur la chaussée.
 - o 1 expression apprécie que la sécurité des espaces soit favorisée le long du Vinatier, où la cohabitation des piétons et des vélos est souvent délicate. Bien séparer les deux usages y est d'autant plus nécessaire.

Réponse : Des investissements sont faits par la Métropole de Lyon pour tous les modes de mobilités actives avec notamment le premier Plan piéton, politique de réfection des trottoirs améliorant la marchabilité de tous (PMR, personnes âgées...) qui a été mise en place. La Métropole a également mis en place un « fond trottoir » alloué aux communes pour leur permettre d'élargir les trottoirs dès que possible. À l'échelle de la Ville de Bron, une étude des trottoirs est en cours avec les conseils de quartiers qui sont associés à la démarche de multimodalité et de sécurisation de tous les types de mobilités.

Enfin, la longueur des traversées de l'avenue Roosevelt sera réduite (de quatre à deux voies) et un terre-plein intermédiaire faisant office de refuge piéton sera installé entre les voies véhicules et la piste cyclable afin de permettre une traversée en deux temps.

- 3 expressions évoquent la **signalisation routière**.
 - o 1 expression suggère d'ajouter un feu tricolore au premier passage piéton à l'entrée dans Bron sans attendre 2026 (« L'entrée dans Bron [...] est très dangereuse pour les piétons/vélos : il y a deux passages piétons mais un seul comporte un feu tricolore »).
 - o 1 expression propose la mise en place, dans le quartier des Essarts, de chicanes en alternat et de radars de feux faisant passer les feux de signalisation au rouge dès que la vitesse de 30 km/h est dépassée.
 - o 1 expression demande si une phase de feux spécifiques sera dédiée aux cyclistes sur le giratoire de la Boutasse.

Réponse : Le carrefour de la Boutasse est un point d'atterrissage complexe de cette Voie Lyonnaise avant une potentielle continuité jusqu'à Saint-Priest dans un mandat suivant. Les aménagements des Voies Lyonnaises visent à faciliter la jonction avec toutes les rues adjacentes, y compris la rue Camille Rousset.

ENSEMBLE DU TRACÉ

75 contributions concernent l'ensemble des voies de la VL 12. La somme des contributions concernant l'ensemble du tracé totalise 131 votes de soutien et 1 140 commentaires.

- 9 expressions évoquent **les transports en commun**.
 - o 5 expressions considèrent que les transports en commun doivent être encouragés, et qu'aucun mode ne doit se développer aux dépens de l'autre.
 - o 2 expressions déplorent la suppression de voies réservées aux bus.
 - o 1 expression indique que le projet aura de très graves conséquences sur les conditions de circulation des autobus et trolleybus et conduit à une dégradation considérable de la qualité de service rendu aux utilisateurs des transports publics.
 - o 1 expression précise que « seul le métro rendra les circulations de surface viables ».

Réponse :

Le projet des Voies Lyonnaises est construit en partenariat avec Sytral Mobilités, l'objectif est celui d'améliorer autant que possible le fonctionnement des transports en commun, notamment sur les axes concernés par les voies lyonnaises. Ces deux modes de déplacements se doivent d'être complémentaires pour offrir aux usagers des alternatives de déplacements efficaces.

Des mesures d'accompagnement peuvent être proposées lorsque nécessaire (aménagement de couloirs-bus, déploiement de la priorité aux feux) allant jusqu'à la réorganisation de certaines lignes lorsque cela est pertinent en accompagnement du projet.

- 9 expressions évoquent **la participation des publics**.
 - o 2 expressions émettent des critiques :
 - 1 **expression** déplore la non-présentation d'études d'impacts et considère que cette concertation est « un étalage de rêves architecturaux sans connexion avec [...] les besoins des habitants ».
 - 1 **expression** considère que la concertation est intervenue trop tard, le projet Voies Lyonnaises aurait nécessité « une vaste concertation en amont sur les tracés et le nombre de voies à réaliser ».
 - o 1 expression se réjouit d'une concertation portant sur la totalité d'une ligne.
 - o 2 expressions demandent « un référendum » ou « la saisine de la CNDP ».
 - o 2 expressions déplorent des appels aux votes lancés sur les réseaux sociaux.
 - o 1 expression émet une interrogation sur les suites qui seront données aux propositions, votes et commentaires postés via le site.
 - o 1 expression fait part de ses réserves sur la courte durée de la concertation et la faible implication de la population.

Réponse : Tous les avis et participations sont traités, classés et synthétisés ici via ce bilan de concertation. La forte participation sur cette Voie Lyonnaise avec de nombreuses contributions et propositions a été analysée ici, elle montre l'importance de la concertation dans le processus de fabrication de la ville. Les nombreuses propositions d'alternatives seront étudiées afin de trouver les meilleurs compromis pour chacun.

D'autre part, conformément à la réglementation, la Voie Lyonnaise 12 sera soumise à l'examen au cas par cas de l'autorité environnementale.

Enfin, le projet n'est pas soumis à saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

- 9 expressions évoquent la **pollution**.
 - o dont 5 expressions estiment que le projet VL12 créera des embouteillages et des difficultés de stationnement, générateurs de pollution.
 - o dont 3 expressions se félicitent de ce projet qui répond aux enjeux écologiques, « en faveur des déplacements actifs et non polluants ».

Réponse : Le projet des Voies Lyonnaises vise à adapter les territoires pour les rendre résilients pour les générations futures. Il est pour cela nécessaire de créer des alternatives à la voiture individuelle, ce qui permettra la réduction des nuisances liées à ce mode de déplacement, tels que la pollution de l'air et le bruit, tout en proposant des solutions de mobilité économiquement plus abordables. Un équilibre doit être trouvé entre tous les modes, et les Voies Lyonnaises participent à ce développement de la multimodalité dans la Métropole, en assurant la sécurisation de tous les usagers cyclistes, notamment pour permettre un usage familial du vélo avec des enfants en autonomie. Elles encouragent également le développement de la cyclologistique, véritable enjeu environnemental. La multiplication des alternatives permet enfin de réduire le nombre de voitures en circulation, et donc de fluidifier la circulation.

- 6 expressions évoquent l'**aménagement** des pistes cyclables.
 - o 2 expressions se réjouissent de la séparation vélos / voitures / piétons, « pour plus de fluidité ».
 - o 1 expression souhaite attirer l'attention sur la multiplication des dispositifs en relief (bordures, séparations de voie, etc.), dangereux pour tous les véhicules à deux roues.
 - o 1 expression signale plusieurs sections cyclables où il a été choisi un revêtement granuleux très inadapté aux vélos et demande un revêtement « relativement lisse » pour la VL12.
 - o 1 expression indique que les piquets gris plantés au milieu des voies constituent un danger car trop peu visibles, il faudrait les peindre dans une couleur vive.
 - o 1 expression demande que dans les zones à forte concentration de piétons (Bellecour), soient prévus des rebords entre la piste cyclable et le trottoir pour empêcher les piétons d'utiliser la piste cyclable.

Réponse : Les aménagements cyclables proposés sont dans la plupart des cas et dès que possible séparés des flux de voitures mais aussi des flux piétons. Ce n'est qu'en situation particulièrement contrainte – comme dans le quartier Fourvière-St Just – qu'un aménagement en mixité est envisagé, sous réserves de limiter le trafic routier. Toutes ces solutions proposent la possibilité d'un glissement des modes de mobilités : il s'agit de diminuer la place prédominante de la voiture dans l'espace public au profit d'une circulation plus fluide pour les transports en communs et d'une circulation sécurisée pour les cyclistes.

CONTRIBUTIONS COLLECTIVES

34 contributions ont été déposées collectivement (groupes composés pendant les ateliers, associations, conseils de quartier, etc.). Elles sont classées ci-après par typologie, en fonction des collectifs émetteurs. Les points qu'elles évoquent ont été traités avec l'ensemble des contributions par secteur. NB : plusieurs élus se sont exprimés, en leur nom et/ou au nom de leurs concitoyens. Leurs expressions ont également été reprises par secteur et thème, avec l'ensemble des autres contributions.

Collectifs et associations de résidents

- Plusieurs CIL (Comités d'Intérêt Locaux) ont apporté leurs contributions :
 - o **Le CIL Centre Presqu'île** a indiqué être favorable au développement du vélo et à la zone à trafic limité mais constate que ce fonctionnement induit un certain nombre d'arrêts courts (les personnes n'ayant pas l'autorisation de rentrer). Il est opposé aux nouvelles implantations d'arrêts de bus sur la place Bellecour, obligeant à traverser la place, et précise que « les correspondances vers le métro doivent rester performantes ». Cette contribution a été communiquée lors de la réunion publique du 14 mars. Par courrier daté du 16 avril, le CIL Presqu'île est revenu sur la nécessité d'encourager les transports en commun « comme l'utilisation des vélos, aucun mode ne devant se développer aux dépens de l'autre ». Il demande que la conception de la VL12 ne « dégrade ni la desserte TCL du quartier Bellecour, ni ne se concrétise par une « autoroute à vélos » peu adaptée à l'hypercentre ». Il demande que le projet soit revu (« d'autres possibilités, par exemple, utilisation du côté Sud de la place, existant »). Le même propos a été tenu via la plateforme participative et a obtenu 4 votes de soutien.
 - o **Le CIL Lyon La Plaine** a indiqué que le projet était « à revoir complètement avec les répercussions sur une voirie déjà sous-dimensionnée ». Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 11 votes de soutien.
 - o **Le CIL Mermoz Nord - Laënnec - Transval** a indiqué « notre territoire est défini comme celui de la santé [...], cette voie ne prend pas en compte les spécificités territoriales ». Il craint des incidences négatives pour les patients et les professionnels de santé. Il précise que le projet « n'aborde pas les questions de contournement sachant que le Bd Pinel, le Bd Ambroise Paré, l'Av Mermoz, le Bd Jean XXIII et la place d'Arsonval (nœud multimodal) sont déjà très encombrés » et se demande si la rue Trarieux aura la capacité d'absorber le trafic. Il demande s'il y a eu des négociations avec les directeurs des hôpitaux concernés et souhaite connaître leur avis. Il déplore que le projet ne s'adresse qu'à une catégorie d'usagers. Il s'interroge sur « l'égalité des citoyens qui ne sont pas connectés, pour des raisons diverses, et qui ne peuvent donc se faire entendre » et indique que cette concertation « s'est inscrite sur 2 petits mois comprenant pratiquement 4 semaines de vacances scolaires ». Cette contribution a été communiquée via e-mail.
 - o **Le CIL de Vaise** a indiqué que « la création des Voies Lyonnaises ne doit pas conduire à privilégier les déplacements vélo au détriment des autres moyens de déplacement. Une partie importante de la population n'utilise et n'utilisera ni vélo ni trottinette, notamment les personnes âgées, les personnes handicapées ». Ils indiquent de forts conflits d'usage (secteur 1, rue Sergent Michel Berthet dans le 9^e), craignent pour la sécurité des piétons et pour la disparition de places de stationnement pour les automobilistes « dans des rues qui ne sont manifestement pas adaptées », également dans le quartier Saint-Just et Trion. Cette contribution a été communiquée via e-mail.

- o **Le CIL du Point du Jour** s'interroge quant à une vision globale de l'ensemble du projet : « 12 voies lyonnaises au seul bénéfice d'un mode de déplacement et pour une partie de la population de la Métropole ! ». Il souhaite connaître le budget global de l'opération et émet des réserves sur le phasage des opérations de concertation, le tronçonnage des tracés des 12 Voies Lyonnaises. Il demande si un tel projet n'aurait pas dû faire l'objet d'une vaste concertation, avec des garants de la Commission Nationale du Débat Public. Il pose la question des études d'impact et relaie diverses questions et remarques des habitants (itinéraire, accès, embouteillages, pollution, aménagements existants, conflits d'usage, transports en commun, non-inclusivité du vélo, circulation et stationnement à proximité des hôpitaux) et estime que le projet de Voie Lyonnaise n°12 n'est pas acceptable en l'état. Cette contribution a été communiquée via le registre en mairie de Lyon 5^e.
- o **L'UCIL** (Union des Comités d'intérêt Locaux) s'est également exprimée faisant part de ses réserves (« courte durée de la concertation, faible implication de la population, projet conçu pour des personnes valides, tracés parfois dégradés des transports en commun, délais trop courts pour un projet très ambitieux... ») et émettant plusieurs demandes : révision du tracé à plusieurs endroits, étude de scénarios alternatifs dans le secteur 3, mise en place du projet en deux étapes, éclaircissements concernant la place laissée aux piétons, bonne organisation des transports en commun et des correspondances... Cette contribution, communiquée par e-mail et via la plateforme participative, a généré 44 votes de soutien et 13 commentaires.
- **L'association J'aime Montchat**, associée au **CIL de Montchat**, au **Conseil de quartier de Montchat** et à **l'association amicale du Parc Chaussagne**, ont indiqué être opposés à la mise à sens unique de l'avenue Rockefeller et à des reports de circulation automobile dans les petites rues adjacentes. Ils demandent la communication des études d'impact qui ont pu être réalisées, s'interrogent sur les trajets des bus C26 et C8 et formulent diverses questions concernant le report de stationnement des voitures, le stationnement des véhicules de livraison, la qualité de l'air en fonction des scénarii étudiés... Ils souhaitent la mise en place de la Voie Lyonnaise 12 « avec une proposition plus équilibrée entre les modes de déplacements et plus respectueuse du cadre de vie des habitants du quartier de Montchat et des caractéristiques de ce dernier ». Ils proposent un itinéraire alternatif faisant coexister la piste bidirectionnelle de la Voie Lyonnaise 12 sur le côté Nord de l'Avenue Rockefeller et la voie de circulation des véhicules entrant dans Lyon. Cela impliquerait de supprimer le stationnement qui longe la voie de circulation Nord et de réduire le trottoir Nord réservé aux piétons. Une proposition secondaire consiste en la possibilité de faire passer la Voie Lyonnaise n°12 par l'avenue Esquirol, qui représente un petit détour. Ils ont organisé des réunions de travail avec leurs adhérents et sollicitent un atelier dédié dans le cadre de la concertation. Cette contribution, communiquée via e-mail, par courrier, lors de la réunion publique du 29 mars et via la plateforme JeParticipe, a généré 1 vote de soutien.
- **L'association J'aime Monplaisir** s'est opposée au projet de la V12 Arsonval-Rockefeller, indiquant qu'il « contraint les véhicules d'urgence, SAMU, pompiers, ambulances [...] personnels, à emprunter un itinéraire plus long (et plus embouteillé) pour accéder à l'hôpital Edouard Herriot ». Elle alerte sur les quatre intersections prévues sur l'avenue Rockefeller « qui deviendront à haut risque d'accidents entre les cyclistes/trottinettes et les automobilistes, surtout avec les véhicules d'urgence ». Elle demande qu'une signalétique adaptée soit mise en place à chacune de ces intersections ainsi que des caméras de surveillance. Elle souhaite s'assurer que des études d'impacts ont été réalisées concernant les acteurs socio-économiques de la zone Arsonval-Rockefeller/quartier Monplaisir. Elle déplore « une durée de concertation écornée par 4 semaines de congés scolaires » et estime que « ce projet va trop vite sans prendre

- *en compte l'intérêt général, sans prendre le soin d'évaluer les risques qu'il génère ». Cette contribution via la plateforme participative, a généré 15 votes de soutien et 5 commentaires. Elle a été complétée d'un rapport et de propositions alternatives communiquées par e-mail. L'une de ses représentantes s'est également exprimée lors de la réunion publique du 17 avril.*
- **L'association J'aime Monplaisir s'est également exprimée avec le CIL Monplaisir, l'UCAM, Mon marché Monplaisir** via un courrier de demande d'échange¹.
- **Le Conseil de quartier des Essarts/Charmilles** a indiqué qu'il était d'accord avec ses homologues de la rue Trarieux, « il n'y a pas de bonne solution entre les quartiers de Trarieux et des Essarts pour reporter le trafic ». Il demande des précisions sur les manières d'entrer dans Lyon et sur une analyse globale du stationnement en prenant en compte les projets de la Place de la Liberté et du parking des Galeries Lafayette. Cette contribution a été communiquée lors de la réunion publique du 17 avril.
- **Le Conseil de quartiers anciens Lyon 5^e** a indiqué ses remarques et propositions. Selon lui, il est impératif de laisser une circulation automobile dans le sens de la descente pour permettre un accès le plus court aux quartiers Saint-Jean, Saint-Georges nord et Saint-Paul ainsi qu'une partie de la Presqu'île depuis le « plateau ». Il indique qu'il faut conserver du stationnement rue Tramassac, et avenue Adolphe Max. Il estime, pour la partie Trion-Fourvière, qu'il faut laisser les rues de l'Antiquaille et des Forges en double sens depuis la montée Saint-Barthélemy : il n'est pas souhaitable de transférer la circulation vers le haut de Fourvière, car cela augmenterait la pollution dans ces quartiers. Ils indiquent que « la réalisation d'une Vélorue n'est pas réglementaire, car non prévue et organisée par les textes législatifs en France ». Il explique que la création d'une ligne de transports en commun reliant Saint-Irénée, Trion et Fourvière serait la bienvenue. Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 5 votes de soutien et 2 commentaires.
- La présidente du **Conseil de quartier Colline de Fourvière** a demandé des explications sur le fonctionnement de la plateforme de concertation et la synthèse des avis et propositions. Elle a également demandé s'il y avait un lien entre la présente concertation et celle prévue en vue de 2030 par le Sytral. Cette contribution a été communiquée lors de la réunion publique du 29 mars.
- **Les riverains du plateau Clos de Fourvière/ Colisée/ La Paix** se sont exprimés par courrier¹. Leur contribution n'a pas pu être versée à la concertation car elle n'a pas été communiquée via les canaux prévus (cf. article 3 de l'arrêté).
- **Le collectif « Touche pas à Saint-Just »** a indiqué s'opposer au projet qui « compliquerait à l'extrême la vie des habitants du quartier et qui favoriserait l'enclavement du quartier Saint-Just », n'est pas validé par la majorité des habitants concernés et dont les impacts n'ont pas été étudiés. Cette contribution a été communiquée par e-mail et via la plateforme JeParticipe. Elle a généré 280 votes de soutien et 28 commentaires.
- **OPM Gestion** (directeur de l'ASL L'Antiquaille comprenant 7 immeubles d'habitation, le complexe hôtelier MAIA, le restaurant Tête d'Oie ainsi qu'un parking comprenant environ 300 places et une résidence universitaire) s'est exprimé concernant le secteur 3 (Trion-Vieux Lyon) indiquant que les deux scénarios prévoient une modification de sens de circulation de la rue de

¹ Au total, 7 contributions ont été reçues par courrier. Elles n'ont pas pu être prises en compte parce qu'elles n'entraient pas dans le cadre des modalités définies pour cette concertation.

L'Antiquaille en venant de la montée saint Barthélémy, cela oblige les habitants à faire un détour de 5 km pour accéder à leurs parkings situés rue Professeur Marion. OPM Gestion demande donc de laisser cette rue à double sens : soit via un « chaudiou », soit via un sens interdit « sauf ayants droits ». Il explique également que si la descente par le Chemin Neuf n'est plus possible, cela obligerait à un détour par la Montée de Choulans pour laquelle il demande aussi un sens interdit « sauf ayants droits ». Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 29 votes de soutien et 4 commentaires.

Le Conseil syndical des Hauts de Saint-Just a transmis les résultats d'un sondage qu'il a réalisé après la réunion de concertation du 29 mars auprès des résidents du quartier Saint-Just / Plateau de Fourvière, qui a obtenu 460 réponses. Ce sondage présentait les 2 scénarios proposés pour le secteur 3, ainsi qu'une 3^e proposition de scénario, qui conserve les sens des rues des Macchabées et Saint-Alexandre et propose un double sens du côté ouest de la rue de Trion pour accéder au plateau, en évitant la circulation sur la partie étroite de la rue de Trion. Les résultats « montrent le rejet sans équivoque des scénarios 1 et 2 » (80 % d'avis négatifs sur le scénario 1, 95 % sur le scénario 2). Le 3^e scénario a obtenu plus de 73 % d'avis positifs. Le Conseil syndical estime qu'il « est impératif de poursuivre les études et de revenir vers les habitants avec des solutions plus réfléchies et acceptables ». Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 53 votes de soutien et 8 commentaires.

Collectifs et associations de commerçants & professionnels riverains de la VL12

L'Association des Commerçants et Artisans de Saint-Just et Saint-Irénée a lancé un sondage et transmis la synthèse des réponses de 61 commerçants. Elle déplore l'absence d'études d'impact et une faible communication autour de la concertation. Elle estime que 50 % des clients des commerçants viennent en voiture, notamment de l'ouest. Elle propose une concertation plus large, « prenant véritablement en compte les impacts sur l'ensemble des usagers et des commerçants » et un troisième scénario. Cette contribution a été communiquée via e-mail, lors de la réunion publique du 29 mars et via la plateforme JeParticipe et a généré 14 votes de soutien et 4 commentaires.

Un collectif constitué de 18 signataires riverains, soignants et commerçants du secteur 5B de la VL12, a indiqué soutenir le projet, précisant que « le secteur de l'avenue Rockefeller entre le cours Eugénie et le boulevard Pinel est une zone qui doit impérativement être réaménagée pour des questions de sécurité des piétons ». Ils regrettent de ne pas avoir été consultés par « des associations se revendiquant représenter les habitants du secteur et même de la part des conseils de quartier de Montchat ou Monplaisir ». Cette contribution a été communiquée via e-mail.

Collectifs et associations d'usagers des transports

L'association Lyon Transports Public a indiqué que la VL12 a « de très graves conséquences sur les conditions de circulation des autobus et trolleybus : des couloirs de bus sont supprimés au profit des vélos, des correspondances sont écartées, les traversées de la Presqu'île sont limitées ». Cette contribution a été communiquée, via e-mail, lors de la réunion publique du 14 mars via la voix de Bernard Girard, et via la plateforme JeParticipe et a généré 47 votes de soutien et 4 commentaires.

La FFMC 69 (Fédération Française des Motards en Colère) s'est opposée au projet en l'état, notamment au titre que le dossier de concertation ne contient pas d'études d'impact, ajoutant qu'il « n'est pas raisonnable de présenter un investissement de 13 millions d'euros uniquement sur la base de quelques plans et croquis ». Elle indique également n'être pas favorable au développement d'infrastructures réservées à une seule catégorie d'usagers, sans analyse précise des conséquences prévisibles pour la collectivité. Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 9 votes de soutien et 1 commentaire.

L'association La Ville à vélo s'est exprimée via différentes contributions (la Ville à vélo, la Ville à vélo Tassin, la Ville à vélo 8^e) :

La Ville à vélo a annoncé que le projet était « positif pour la fluidité des secours, les commerces et surtout les piétons...et un peu les cyclistes ! » Dans le 5^e arrondissement, son choix se porte sur le scénario 1. Elle cite plusieurs études expliquant que la mise en place de pistes cyclables n'engendre pas de nuisance pour les secours, ni les commerces. Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 171 votes de soutien et 21 commentaires.

La Ville à vélo Tassin a précisé que le scénario 1 lui apparaît le plus adapté pour l'ensemble des usagers sur le trajet Lyon-Tassin. Cette contribution a été communiquée via la plateforme JeParticipe et a généré 8 votes de soutien et 2 commentaires.

La Ville à vélo 8^e s'est réjouie de la mise en place de la VL12 et a émis plusieurs propositions d'aménagement (marquages au sol, ouverture du portail piéton de l'allée Hannah Arendt afin d'améliorer la cohabitation de ce passage avec les piétons...). Cette contribution a été communiquée 3 fois via la plateforme JeParticipe et a généré au total 138 votes de soutien et 8 commentaires.

Collectifs et associations du domaine médical

10 médecins et professeurs de l'Hôpital Edouard Herriot ont indiqué que « l'implantation de la Voie Lyonnaise n°12 va engager plusieurs modifications autour de l'hôpital Edouard Herriot et compromet l'accès des véhicules de secours et d'urgence, des véhicules sanitaires et va complexifier l'accès de nos patients et de nos collaborateurs, professionnels travaillant sur le site qui sont contraints d'utiliser leur véhicule vu leur éloignement domicile travail ou leur contraintes notamment l'absence de parking relais aux abords de l'agglomération ». Ils demandent que « l'accès place d'Arsonval soit facilité, et non limité, avec des priorités de passages ou feu de passage pour les véhicules ou les vélos ». Ils demandent qu'une solution alternative sur le tracé de la Voie Lyonnaise 12 soit proposée pour permettre les évolutions nécessaires sur les transports doux et moins polluants autour de l'Hôpital. L'un des médecins a proposé un itinéraire alternatif : « inverser la circulation par le portail de la rue Viala pour pouvoir entrer dans l'hôpital plutôt que d'en sortir. En effet cela permettra de limiter l'entrée par la place d'Arsonval et de toujours pouvoir sortir et emprunter la voie dans le bon sens de circulation pour pouvoir repartir ». Ces contributions ont été communiquées via e-mail.

L'Association Phénix Greffés Digestifs et l'Association France Rein ont indiqué soutenir la démarche des médecins de l'Hôpital Edouard Herriot et insistent, d'une part sur l'accessibilité en toute sécurité au site de l'hôpital pour l'ensemble des usagers/patients et plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite ; d'autre part sur les déplacements du SMUR, qui ne doivent souffrir d'aucun retard dans les délais de leurs interventions, destinées à sauver la vie des patients. Cette contribution a été communiquée via e-mail.

Représentants des domaines des loisirs et du tourisme

- **Le collectif des Guides de Rhône et Saône** (59 guides travaillant principalement pour les compagnies de croisières fluviales) s'est interrogé sur les 2 scénarios possibles de circulation dans le secteur de Trion, et souhaite savoir si les autocars de tourisme pourront toujours suivre leur parcours habituel en arrivant de Choulans : rue de Trion, rue des Farges et rue de l'Antiquaille pour rejoindre le site de la basilique de Fourvière. Feront-ils partie de la liste des « ayants-droits » ? Ils indiquent que l'augmentation des temps de déplacement réduit d'autant les temps de visites actifs et les temps libres pour leurs groupes. Cette contribution a été communiquée via e-mail.
- **Le festival des Nuits de Fourvière** rappelle la nécessité d'accès au site des parcs romains pour la tenue du festival de véhicules. Cela comprend l'accès des gros gabarits pendant les phases de montage/démontage, et pendant le festival l'accueil des spectacles et des artistes, des décors, l'approvisionnement en restauration, matériaux et l'enlèvement des déchets. Il partage ses réflexions sur le plan de circulation proposé par les deux scénarios, mettant notamment en avant les difficultés d'accès pour les poids-lourds et de gêne pour les riverains. Cette contribution, accompagnée de schémas et plans, a été communiquée via e-mail.

4. Synthèse

La concertation a permis de partager les enjeux et les intentions du projet d'aménagement.

Le public s'est exprimé massivement, favorablement ou défavorablement au projet, mais surtout souvent avec des propositions d'aménagements et/ou d'itinéraires alternatifs, preuve de l'intérêt porté au sujet.

Plusieurs itinéraires alternatifs proposés par le public avaient déjà été étudiés par les équipes en charge du projet VL12, et rejetés en raison de contraintes techniques trop importantes ou de non-adéquation avec les objectifs du projet. Des idées nouvelles ont aussi émergé lors de cette concertation. Ces suggestions sont en cours d'étude, ou vont être étudiées, dans les semaines et mois à venir.

Les sujets qui préoccupent le plus les participants

À travers l'analyse des contributions qui ont suscité le plus de mobilisation et de réactions, les sujets principaux de préoccupations sont les suivants :

- **Le plan de circulation automobile de la colline de Fourvière et la fermeture de l'avenue Rockefeller** qui fait craindre pour **l'accessibilité automobile, en particulier pour les véhicules de secours.**
- La volonté d'un renforcement des **transports en commun**, en fréquence et pour une meilleure information sur les horaires.
- Enfin, la **sécurité à vélo** inquiète, suscitant des appels à la création de voies cyclables sécurisées pour protéger les cyclistes et les piétons.

Synthèse des apports généraux

Si le public a apprécié le fait que la concertation porte sur l'ensemble de la ligne, permettant une vue d'ensemble, on constate néanmoins que de nombreux points évoqués dans les contributions sont spécifiques à chacun des secteurs. Seuls les sujets des déplacements par le moyen de transport choisi par chacun et la cohabitation des vélos/transports en commun/automobiles et piétons, envisagés sous différents axes, sont partagés pour l'ensemble des secteurs.

Les points majoritairement évoqués par secteur

- Synthèse des apports sur les secteurs 1,2 et 4
Les secteurs 1,2 et 4 n'ont suscité que très peu de contributions. Pour le secteur 1 (Berthet), les contributions évoquent le stationnement et le plan de circulation. Pour le secteur 2 (Audry), ce sont la signalisation routière et la sécurité des cyclistes qui sont majoritairement abordés, et pour le secteur 4 (Pont Bonaparte), uniquement la sécurité des cyclistes.
- Synthèse des apports sur le secteur 3 (Trion – Vieux Lyon)
C'est le secteur qui cristallise la majorité des préoccupations. Les contributions abordent de très nombreux sujets :

- la circulation des cyclistes - à travers les thèmes de la sécurité, de l'itinéraire choisi pour la VL12, des aménagements des pistes et de la topographie du secteur (pentes et dénivelés),
- la circulation automobile - sont ainsi abordés les thèmes du plan de circulation, des détours, des embouteillages, de la circulation des véhicules d'urgence, de l'accès au secteur, des incivilités des automobilistes,
- les transports en commun,
- la sécurité et le confort des piétons, personnes âgées et PMR,
- les commerces et le tourisme,
- la pollution,
- le partage des voies – les conflits d'usage et la signalisation routière,
- la participation des publics,
- les études d'impact,
- le coût de la VL12.

La topographie du secteur, le plan de circulation et les modifications de circulation proposées pour plusieurs rues (mise en sens unique, vélorue...) génèrent majoritairement des inquiétudes, exprimées par les habitants et les commerçants.

- Synthèse des apports sur le secteur 5 (Presqu'île)

Ce sont ici les thèmes des transports en commun (notamment concernant la circulation place Bellecour), de l'itinéraire de la piste cyclable et du plan de circulation automobile qui ont généré le plus de contributions.

- Synthèse des apports sur le secteur 6 (Gambetta-Thomas)

Les contributions pour le secteur 6 concernent majoritairement les transports en commun, la sécurité des cyclistes et les incivilités des automobilistes.

- Synthèse des apports sur le secteur 7 (Rockefeller)

Après le secteur 3, c'est celui qui a suscité le plus de contributions. Sont abordés les thèmes de :

- la circulation automobile – difficultés d'accès aux hôpitaux et circulation des véhicules d'urgence, plan de circulation et report de circulation,
- la circulation cycliste – sécurité des cyclistes et itinéraire/tracé de la piste cyclable,
- la sécurité des piétons,
- la pollution.

- Synthèse des apports sur le secteur 8 (Roosevelt)

Les contributions du secteur 8 évoquent majoritairement le plan de circulation automobile, la sécurité des cyclistes et des piétons, la signalisation routière

- Synthèse des apports pour l'ensemble du tracé

Les contributions reçues à propos de l'ensemble du tracé VL12 évoquent logiquement des sujets plutôt génériques, c'est-à-dire les transports en commun, la participation des publics, la pollution et les aménagements des pistes cyclables.

La concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci. Des études complémentaires reprenant les éléments de la concertation seront menées, notamment pour les secteurs 3 (TRION-VIEUX LYON) et 7 (ROCKEFELLER).