



GRANDLYON  
la métropole

# les Voies Lyonnaises

**Dossier de presse**

22 septembre 2021



# Sommaire

**05**

**Éditorial**

**07**

**Les Voies Lyonnaises :  
les raisons d'un choix**

**09**

**Un réseau construit  
en concertation**

**13**

**12 lignes  
à l'horizon 2026**

**19**

**Le réseau  
à l'horizon 2030**

**21**

**Un projet ambitieux  
et innovant**

**24**

**Un réseau relié  
aux autres modes  
de déplacement**

# Éditorial



« Les Voies Lyonnaises de la Métropole de Lyon sont beaucoup plus qu'une infrastructure dédiée aux vélos. C'est une façon totalement différente de renouveler le paysage métropolitain et de concevoir la mobilité sous un angle encore jamais envisagé à ce jour sur notre territoire. En créant les Voies Lyonnaises, notre objectif est de multiplier par trois d'ici à 2026, le nombre de déplacements à vélo par rapport à 2020. Continuité et sécurité sont les deux maîtres-mots du réseau qui va permettre, à des milliers de Grandes Lyonnaises et Grands Lyonnais de pouvoir modifier leurs habitudes de déplacement en privilégiant un mode actif, bon pour la santé et bon pour l'environnement. Se déplacer en vélo en ville est considéré par beaucoup de nos concitoyens comme trop dangereux. Avec une infrastructure entièrement dédiée aux vélos avec des voies

cyclables séparées de la chaussée sur les 13 lignes que comprendra, à terme, le réseau, nous apportons une réponse pour que le vélo devienne un mode de déplacement à part entière. En reliant les communes de la périphérie au cœur de l'agglomération, mais aussi les villes de la première couronne entre elles, les Voies Lyonnaises permettront, j'en suis intimement persuadé, de donner à notre territoire un visage apaisé, confortable et sécurisant. En créant ce réseau long de 355 kilomètres en 2030 et 250 kilomètres en 2026, notre majorité dessine le visage de nos villes pour les années à venir : un territoire où il fera bon vivre, où la population sera en meilleure santé avec un air moins pollué et où il sera aisé de se déplacer autrement qu'en voiture. »

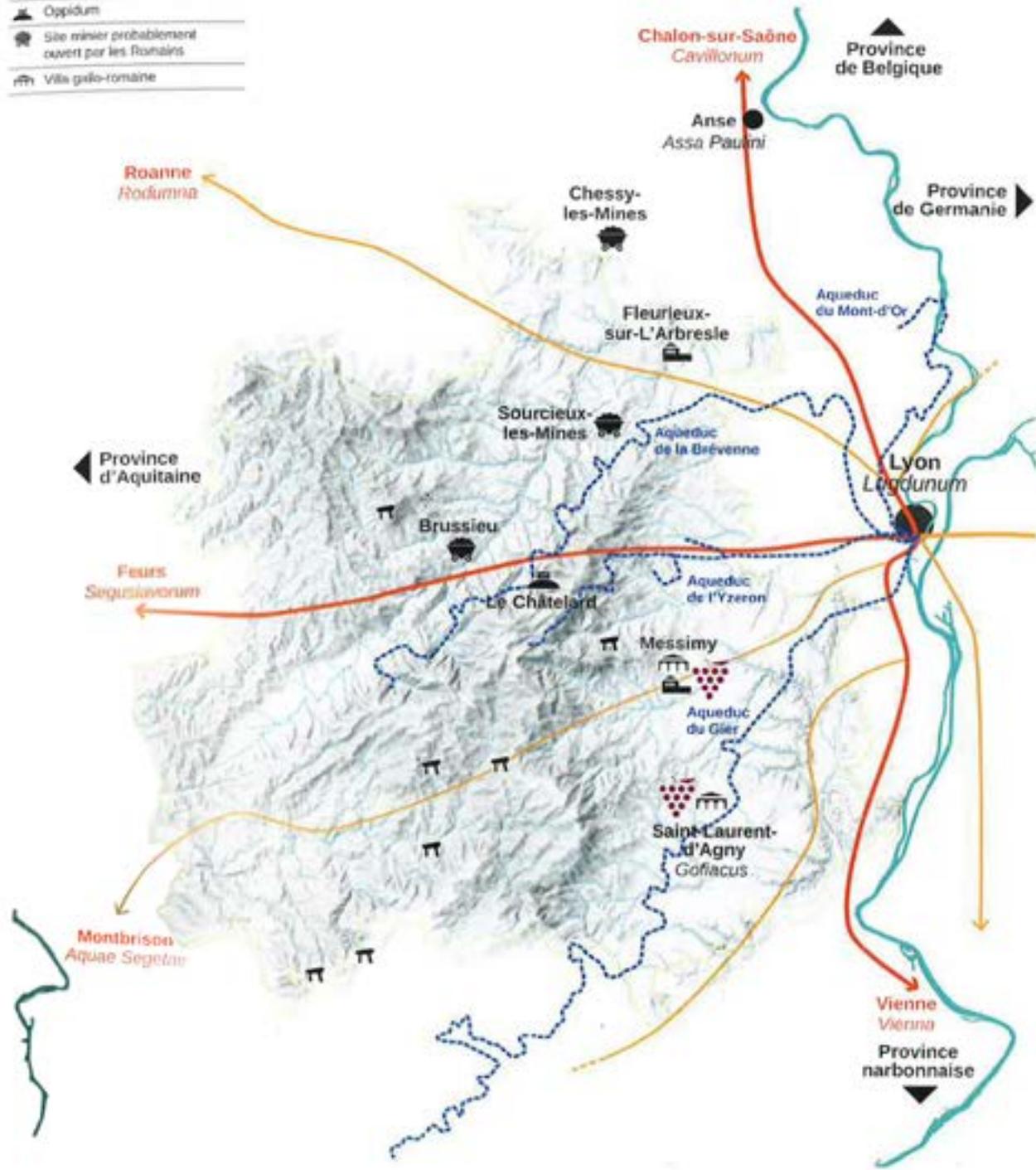
**Bruno Bernard**, président de la Métropole de Lyon



Perspective des aménagements réalisés pour la ligne 6 - Seuil de la Feyssine, horizon 2026.

## L'époque gallo-romaine

|  |   |  |              |
|--|---|--|--------------|
|  | Etablissement humain présumé antérieur à l'âge du fer |  | Voie romaine |
|  | Culture viticole probable                             |  | Piste        |
|  | Ferme antique   |  | Aqueduc      |
|  | Oppidum   |  |              |
|  | Site minier probablement ouvert par les Romains       |  |              |
|  | Villa gallo-romaine                                   |  |              |



Carte des voies romaines à l'époque gallo-romaine - ©CAUE. Carnet de territoire.

# Les Voies Lyonnaises : les raisons d'un choix

**Le choix du nom de ce réseau fort de 13 lignes relève presque de l'évidence quand il se déploie sur un territoire dont l'histoire bi-millénaire s'écrivait d'abord sur ce qui s'appelait les Voies romaines. Si la référence est ancienne, l'état d'esprit incarné par ce nom, lui, est résolument moderne. Les Voies Lyonnaises font donc écho aux Voies romaines. Deux siècles plus tard, à l'heure où le dérèglement climatique et la nécessité de changer d'échelle dans la lutte contre le réchauffement de la terre implique des mesures fortes et déterminées, les Voies Lyonnaises s'imposaient pour marquer cet engagement de la Métropole en faveur d'un changement de paradigme mettant les mobilités actives au cœur de son plan des mobilités. Les Voies Lyonnaises promettent aux Grandes Lyonnaises et Grands Lyonnais une infrastructure qui répond à leurs attentes, leur assurent des déplacements fluides pour impulser une nouvelle expérience de mobilité dans la métropole.**

Ce nom symbolise une nouvelle référence en matière de mobilité active, il représente déjà le plaisir de parcourir la métropole sereinement sur des voies agréables, confortables et végétalisées.

Les Voies Lyonnaises sont aussi synonymes de fluidité, c'est un nom qui coule de source sur ce territoire traversé par la Saône et le Rhône. Les Voies Lyonnaises traversent elles aussi le territoire, du nord au sud, d'est en ouest et ses 13 lignes deviennent autant de repères pour une mobilité douce, sereine, fluide, en harmonie avec le territoire qu'elles traversent.

Ce nom de « Voies Lyonnaises » dit aussi l'ambition d'un projet dont on mesure encore mal l'ampleur de la transformation qu'il implique pour le paysage urbain. Pour la première fois, un réseau de déplacements se construit à partir d'un rêve, celui d'une ville apaisée, paisible, facile à vivre. Les Voies Lyonnaises ce sont des artères vivantes qui viennent irriguer le cœur du territoire, elles montrent un chemin, elles montrent la voie vers ce que sera la ville de demain : la ville du bien-vivre, du bien se déplacer.



# Un réseau construit en concertation

©Éric Soudan / Alpaca Productions



**Fabien Bagnon, vice-président délégué à la voirie et aux mobilités actives a rencontré les maires des 59 communes du territoire lors de réunions de travail par secteur géographique. Suite à ces rencontres locales, un séminaire de travail les a tous réunis au printemps dernier et s'est traduit par un nombre considérable de contributions au projet (300). « Les maires et les responsables de la mobilité des communes**

**connaissent parfaitement leur territoire, explique Fabien Bagnon. Ils sont donc les mieux placés pour nous suggérer des solutions de tracés que nous n'aurions peut-être pas imaginées. Les échanges permanents que nous avons au sein des comités de pilotage – et que nous aurons au fur et à mesure de la construction du réseau – sont la garantie que les 13 lignes déployées à terme sur le territoire, s'intégreront de façon harmonieuse à la réalité des paysages urbains des communes de la métropole. »**

Plusieurs tronçons représentant 49 km ne sont pas encore déterminés avec précision et restent à expertiser. C'est tout l'enjeu des réunions régulières des comités de pilotage par ligne. Ces comités seront présidés par un membre de l'exécutif métropolitain et composés des maires concernés et de deux conseillers métropolitains. Ils permettront de définir les tracés les plus pertinents, en concertation avec les élus locaux et métropolitains. Il peut en effet exister des difficultés d'insertion ou des interrogations quant à la rue dans laquelle aménager la voie.

#### **C'est notamment le cas :**

- Sur la Grande rue d'Oullins,
- Aménagement de la Rue Lanessan ou de l'avenue de Montlouis à Champagne au Mont D'Or,
- Accès au plateau de Caluire depuis la Saône et le Rhône,
- Rue de la Part-Dieu ou rue de Bonnel à Lyon (3<sup>e</sup>),
- Rue Aristide Briand et route d'Heyrieux à Saint-Priest.

### Enfin des choix devront être faits sur les tronçons à aménager entre 2026 et 2030 :

- Itinéraire de la Rcade (Ligne 5) entre Bron, Saint-Priest, Vénissieux et Saint-Fons,
- La liaison entre Tassin-la-Demi-Lune, Charbonnières et Marcy-l’Etoile,
- La liaison Alaï-Francheville-Craponne,
- L’itinéraire La Doua-Gratte Ciel à Villeurbanne, le quartier de Montchat, Grange Blanche et États-Unis à Lyon.

L’ensemble de ces tronçons de lignes nécessitent des études plus poussées. Dans certains secteurs, les attentes de certains maires sont différentes des projections. Ces points seront tranchés après discussions avec les maires et les associations dans le cadre des comités de pilotage de ligne.

## AVEC LES HABITANTS ET LES USAGERS

### Si les élus locaux sont étroitement associés à la construction du projet, il en est de même pour les habitants et les associations de mobilités actives.

Les Voies Lyonnaises s’appuient sur les résultats d’une étude conduite auprès des habitants par le cabinet NOVA 7\*.

Elles se construisent aussi avec les associations de cyclistes qui, de par les pratiques quotidiennes de leurs adhérents, sont des experts en la matière. Cette expertise a permis au projet de se bâtir avec le souci permanent de répondre à des préoccupations précises, identifiées, en cohérence avec la pratique des cyclistes, qu’ils soient réguliers ou occasionnels. La concertation avec les associations est toujours en cours et se poursuivra tout au long de la construction du réseau, sa définition et l’élaboration des lignes. Dans cet ordre d’idées, un programme-cadre, inspiré de référentiels d’aménagements des villes les plus cyclables comme Amsterdam, La Haye ou Copenhague permettant de définir finement et opérationnellement les Voies Lyonnaises sera présenté aux associations ce 22 septembre.

Tous les projets de tracés seront donc proposés en amont aux représentants des associations modes actifs pour recueillir leurs remarques, critiques et suggestions. L’ensemble des études de faisabilité débutent au cours de cet automne et la réalisation des différentes lignes s’échelonne tout au long du mandat.

Plusieurs constats sont ressortis de cette étude sur la pratique du vélo au cours de laquelle les personnes interrogées se rejoignent sur plusieurs points :

- Le souci de **l’écologie**. Pour de nombreuses personnes interrogées lors de l’étude, se déplacer à vélo est bon pour la planète, bon pour la santé et permet de diminuer la pollution en ville.
- La **liberté**. Le vélo est presque toujours associé à l’idée d’une liberté retrouvée, maîtrisée, qui permet de se déplacer sans se soucier d’horaires contraignants, sans se préoccuper des embouteillages ou du stationnement.
- Une façon d’avoir une **activité physique**. Souvent par manque de temps, les gens interrogés ne font pas ou peu de sport. Utiliser le vélo comme moyen de déplacement est considéré comme une façon ludique de se dépenser physiquement.
- Un moyen de **déplacement économique**. Une voiture individuelle coûte cher alors même qu’elle est très peu utilisée. Pour les citoyens interrogés, le vélo est bon marché et permet de faire des économies dès lors qu’il est utilisé de façon régulière, notamment pour les trajets domicile-travail.

\*Le réseau dédié au vélo a été conçu afin de répondre aux attentes des habitants de la métropole utilisant le vélo pour se déplacer, que ce soit de façon régulière ou occasionnelle. Une enquête qualitative a été menée par le bureau d’études spécialisé NOVA 7 et a permis de mesurer très précisément les attentes et les besoins des habitants du territoire en matière de déplacement à vélo.

**Mais au-delà de ces constats partagés, les personnes interrogées, qu'elles soient « pratiquantes » régulières ou occasionnelles, mettent TOUTES l'accent sur l'impérieuse nécessité de sécuriser les pistes cyclables.** En effet, si la possibilité d'effectuer des trajets rapidement séduit les cyclistes réguliers, les personnes interrogées insistent d'abord et avant tout sur leur besoin de se sentir en totale sécurité sur les pistes cyclables qu'elles empruntent. Aujourd'hui en effet, en dépit des nombreux aménagements déjà mis en place par la Métropole, personne ne se sent réellement tranquille sur les voies cyclables. C'est donc à partir de ce constat sans ambiguïté que le projet a été bâti avec pour conséquence la décision de **séparer physiquement de la chaussée les 250 kilomètres des Voies Lyonnaises.**

Plusieurs autres préoccupations émanant des citoyens ont évidemment été prises en compte pour l'élaboration du projet :

- La nécessité de parcours ininterrompus
- Le besoin d'une signalétique claire et visible par tous, y compris les automobilistes
- Le besoin d'un éclairage digne de ce nom pour les trajets de nuit
- La nécessité de disposer de places de stationnement sécurisées sur l'espace public
- La volonté de lier le réseau vélo aux réseaux de transports alternatifs à la voiture individuelle et notamment le réseau de transports en commun du territoire (TCL)
- L'attente d'équipements installés le long des lignes : postes de gonflage, fontaines d'eau, bordures hautes servant de repose-pieds aux intersections...

## AVEC LES COLLECTIVITÉS VOISINES

À ce stade, les Voies Lyonnaises sont imaginées pour couvrir l'ensemble du territoire métropolitain.

Néanmoins, la mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole souhaite se coordonner avec les collectivités territoriales voisines.

Ainsi, le réseau va bientôt être présenté aux élus et à l'administration du département du Rhône et de l'Ain, de la Communauté de Communes de Miribel et du plateau, de la Dombes, de Dombes Saône vallée de l'Est

Lyonnais, du pays de l'Ozon, de la vallée du Garon, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle et du Beaujolais Pierres Dorées.

*« Par les Voies Lyonnaises, nous souhaitons approfondir la coopération avec les territoires voisins plutôt que la compétition. J'ai donc demandé à ce que le réseau soit bientôt présenté aux élus des collectivités voisines pour trouver des synergies et permettre une continuité cyclable entre nos territoires », explique Bruno Bernard.*



les Voies  
Lyonnaises

RÉSEAU 2026 / 2030



Cartographie du réseau les Voies Lyonnaises à l'horizon 2026.

# 12 lignes à l'horizon 2026

**Les lignes composant le réseau feront, dans la majorité des cas, entre 3 m et 4 m de large et seront systématiquement séparées de la chaussée.**

**Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :**

- **le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, ...),**
- **la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants,**
- **l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuel stockage des vélos aux intersections**

La solution retenue pour que les piétons ne s'aventurent pas sur la piste cyclable est celle d'une différenciation maximale entre piste et trottoir. La seule exception concerne des voies vertes où les flux piétons et cyclistes permettraient d'envisager la mixité dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Pour empêcher le stationnement sauvage de véhicules sur tout ou partie de la piste cyclable, des dispositifs complémentaires aux bordures pourront être installés et adaptés à chaque contexte. Ce sera le cas à l'endroit des intersections ou lorsque le séparateur des voies doit être interrompu pour les différents usages de l'espace public (écoulement des eaux, collecte des ordures ménagères, accès des services de secours...).

Une signalétique dédiée permettra de distinguer le réseau de tous les autres aménagements de voirie existants. Ainsi, chacune des lignes des Voies Lyonnaises sera identifiable par une couleur spécifique. Dans le même ordre d'idées, les intersections prin-

cipales et les grandes entrées et sorties du réseau seront matérialisées au sol par un revêtement coloré aux intersections. Ce revêtement coloré a été choisi pour :

- **Améliorer** la sécurité des cyclistes en interpellant les autres usagers de la route sur leur passage.
- **Faciliter** sa mise en œuvre et sa maintenance en s'appuyant sur une couleur maîtrisée par les équipes techniques.
- **Garantir** une bonne insertion paysagère et répondre aux enjeux d'insertion aux abords des monuments historiques.
- **Obtenir** un niveau de contraste suffisant avec les marquages au sol existants (passages piétons, signalétiques diverses...). La signalétique verticale a été conçue de telle sorte qu'elle permette d'augmenter la visibilité à moyenne distance.
- **Aider à réduire** la chaleur de la ville. Les revêtements choisis disposeront d'un albedo performant, autrement dit, un pouvoir réfléchissant fort qui renverra la chaleur plutôt qu'ils ne la stockeront.



Perspective des aménagements réalisés pour la ligne 1 - Au droit du Palais de l'Université quai Claude Bernard, Lyon 7<sup>e</sup>

**Le réseau cible à l'horizon 2026 représentera environ 250 km d'infrastructure dont 100 km existants.**

**À la fin du mandat, le réseau sera organisé en 12 lignes totalisant 311,5 km (compris tronçons communes) répartis dans 40 communes.**

**Ainsi, en 2026, 3 habitants sur 4 vivront à moins de 10 minutes en vélo d'une Voie Lyonnaise.**

### **LIGNE 1**

La construction de la première ligne débute au mois d'octobre 2021. Elle reliera Vaulx-en-Velin à Saint-Fons sur une distance totale de 20,5 kilomètres et sera ouverte en partie au printemps. Elle part du quartier du Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin. Cette décision témoigne de la volonté de l'exécutif métropolitain d'offrir une infrastructure à tous les publics, à tous les habitants des quartiers et de la déployer en proximité des lignes de transports en commun.

La ligne 1 traversera également le quartier de Saint Jean à Villeurbanne où la Métropole conduit un ambitieux projet de développement urbain.

La première ligne des Voies Lyonnaises desservira le campus de la Doua par l'avenue Albert Einstein et le boulevard du 11 novembre 1918 à Villeurbanne. Au centre de l'axe, la ligne passe par la ville de Lyon et sa rive gauche du Rhône. La section de la rive gauche du Rhône entre le pont Winston Churchill et le pont Lafayette seront ponctuellement reprises afin d'améliorer la fluidité et la sécurité dans les carrefours.

**La section entre le pont Lafayette et le pont de la Guillotière sera en revanche reprise courant 2022 pour offrir une largeur de 4 mètres.** Cet élargissement répond à l'extraordinaire augmentation de la fréquentation de cyclistes empruntant cet axe.

L'aménagement récent et qualitatif entre le pont de la Guillotière et la place Ollier sera conservé.

Au droit de l'université Jean-Moulin Lyon 3, la réduction à deux voies de circulation permettra l'insertion de cette première ligne des Voies Lyonnaises sur chaussée afin d'augmenter le confort des piétons et la végétalisation du quai haut. L'aménagement se poursuivra jusqu'au pont Gallieni dont la traversée pour les cycles sera améliorée.

**Cette séquence qui ne dispose pas encore de liaison cyclable sera aménagée en priorité avec une livraison livrée en mars 2022.**

La liaison entre le pont Gallieni et la station Halle Tony Garnier Debourg à Lyon 7<sup>e</sup> reste à définir. Elle permettra la connexion aux pistes prévue le long du futur tramway T10 dont les travaux sont prévus de 2024 à 2026.

La liaison avec la gare de Saint-Fons et la Vallée de la chimie témoigne de la volonté métropolitaine de faire de ces lignes un réseau en intermodalité, avec les TER d'une part, et un réseau améliorant la desserte des grandes zones économiques d'autre part. **Le premier tronçon aménagé de cette première ligne des Voies Lyonnaises se situera donc juste devant l'Université Jean Moulin Lyon 3.**

### LA LIGNE 2

**Elle reliera Cailloux-sur-Fontaines à Mions.** Longue de 31,5 kms, elle passera par Rochetaillée, Collonges-au-Mont d'Or, l'île Barbe, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux et Saint-Priest.

### LA LIGNE 3

**Elle ira de Quincieux à Givors et sera la plus longue des 13 lignes des Voies Lyonnaises : 55 km !** Cette liaison passera par les communes de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Genay, Neuville-sur-Saône, Albigny-sur-Saône, favorisant ainsi l'intermodalité vélo-TER pour l'ensemble des usagers du Val de Saône. Depuis Lyon, cette ligne traversera La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, Irigny, Grigny et Givors.

### LA LIGNE 4

**Elle reliera Lissieu à Villeurbanne (canal de Jonage) sur 22 km.** Cette liaison desservira tout à la fois la zone économique Techlid et le centre-ville de Villeurbanne.

### LA LIGNE 5,

**Rocade de première couronne de 46 km en 2030,** elle permettra de connecter au campus de Bron, Oullins, Sainte-Foy-les-Lyon, Francheville ou encore Tassin-la-Demi-Lune sans passer par la ville-centre.

### LA LIGNE 6

**Elle reliera Rillieux-la-Pape à Saint-Genis-Laval sur 19,5 km** en suivant notamment la rive droite du Rhône.

### LA LIGNE 7

**Longue de 30,5 km, elle ira de Rillieux-la-Pape à Solaize.** Il s'agit d'une liaison nord-sud qui traversera le territoire de la métropole en passant par l'hyper-centre de la ville de Lyon. Elle se révélera comme une desserte importante de plusieurs zones économiques : Perica à Rillieux-la-Pape, la Part-Dieu à Lyon et toute la Vallée de la chimie au sud du territoire.

### LA LIGNE 8

**Elle reliera La Tour de Salvagny à Bron sur 24,5 km.** Quoi de mieux que le prolongement d'une des plus anciennes voies romaines qu'on nommait « voie d'Aquitaine » pour relier les campus de l'Université Lyon 2 directement ! Pour le côté balade, cette ligne 8 emmènera les promeneurs depuis les Berges du Rhône vers le parc de Parilly en passant par le parc Blandan ou, à l'ouest, en direction de Charbonnières.

### LA LIGNE 9

**Elle permettra d'aller de Jonage à Saint-Genis-Laval sur 42,5 km à travers les 2 200 hectares de nature du Grand parc Miribel Jonage.** Cette ligne présentera un caractère particulier, spectaculaire même, car elle empruntera la nouvelle passerelle modes actifs prévue au-dessus du canal de Jonage dans le cadre de la construction du tramway T9 et la passerelle sur le Rhône entre le quartier de Gerland et Oullins.

#### **LA LIGNE 10**

**Elle ira de Meyzieu à Marcy-l'Etoile sur 31 km.** Il s'agira d'une liaison qui recouvrira l'actuelle piste cyclable située le long de la ligne de tramway T3 qui fera l'objet d'aménagements aux carrefours et une vigilance particulière apportée aux traitements des lieux dangereux pour les piétons. Dans la partie ouest, la ligne desservira à la fois le parc de Lacroix-Laval et la zone économique dans laquelle sont installés les laboratoires de Biomérieux et de Sanofi.

ligne de bus à haut niveau de service pour assurer une desserte performante entre la Part-Dieu et la plaine de Saint-Exupéry en passant par Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-velin, Bron, Chassieu et Genas. Dans sa partie ouest, cette ligne permettra la desserte du plateau du 5<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

**LA LIGNE 12,**  
**Longue de 17 km, elle permettra de relier Lyon (9e) à Saint-Priest en accompagnement du développement du Grand Parilly.**

#### **LA LIGNE 11**

**Elle reliera les communes de Chassieu à Craponne pour un parcours total de 24,5 km.** Cette ligne sera réalisée lors des travaux de la Ligne Centre Est (LCE) du SYTRAL, une

### **Les premiers travaux commencent déjà et ceux de plusieurs tronçons seront lancés dès 2022 :**

#### **LIGNE 1**

Travaux sur la partie Gallieni-Guillotière puis de Guillotière à Winston Churchill

#### **LIGNE 2**

Travaux sur le boulevard Vivier Merle du cours Gambetta à la rue Paul Bert puis sur le tronçon boulevard des Tchécoslovaques-Vivier Merle-boulevard Stalingrad

#### **LIGNE 10**

Fin des travaux sur l'avenue Victor Hugo à Tassin

#### **LIGNE 12**

Depuis Vaise jusqu'à Bellecour par la rue Pierre Audry en cours de travaux et le pont Bonaparte dont les travaux de réparation seront l'occasion d'aménager un premier tronçon sont prévus courant juillet-août 2022.

**100 MILLIONS D'EUROS** sont affectés à la réalisation des Voies Lyonnaises, un budget global adopté par les élus métropolitains lors du vote de la programmation pluriannuelle des investissements en janvier. Le montant des premières études de faisabilité, des études de maîtrise d'œuvre et des **travaux sur les premières lignes est de 10 580 000 €.**



©Olivier Chassignole / Métropole de Lyon

Photo avant aménagement de la voirie au restaurant Paul Bocuse, Collonges au Mont d'Or.

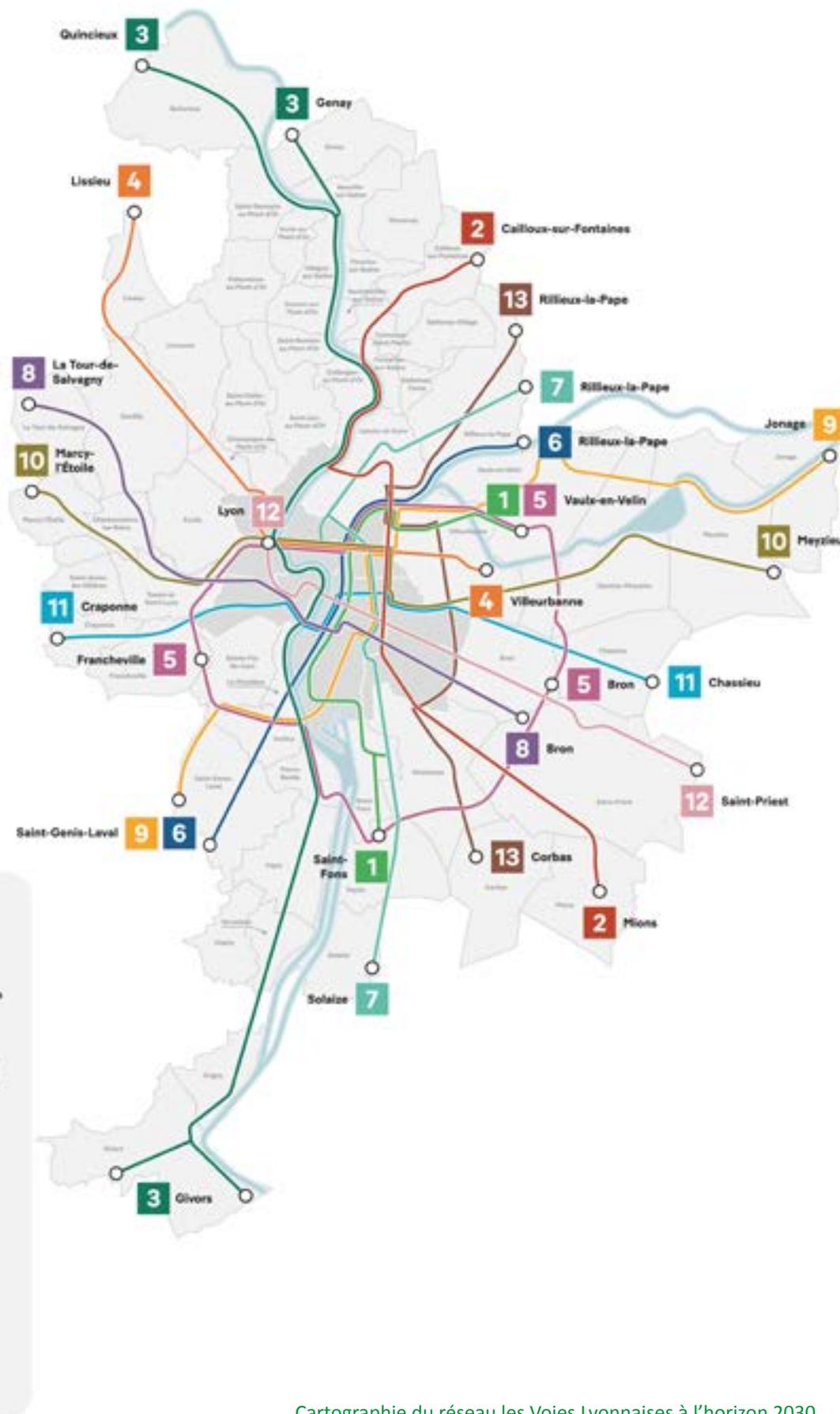


Perspective des aménagements réalisés pour les lignes 2 et 3 - Restaurant Paul Bocuse, Collonges au Mont D'Or



les Voies  
Lyonnaises

RÉSEAU 2030



Cartographie du réseau les Voies Lyonnaises à l'horizon 2030.

# Le réseau à l'horizon 2030

De la même façon que pour les lignes de tramway, des extensions des lignes réalisées pendant ce mandat seront réalisées entre 2026 et 2030. À l'horizon 2030, les Voies Lyonnaises, fortes de 13 lignes, seront longues de 396 kilomètres. Elles seront toutes entièrement achevées et connectées entre elles.

**Au total, 49 communes seront concernées par le tracé du réseau :**

Albigny-sur-Saône | Bron | Cailloux-sur-Fontaines | Caluire-et-Cuire | Champagne-au Mont-d'Or | Charbonnières-les-Bains | Chassieu | Collonges | Couzon-au-Mont-d'Or | Corbas | Curis | Dardilly | Solaize | Décines | Écully | Feyzin | Francheville | Genay | Givors | Grigny | Irigny | Jonage | La Mulatière | La Tour-de-Salvagny | Limonest | Lissieu | Lyon | Marcy-l'Étoile | Meyzieu | Neuville | Oullins | Pierre-Bénite | Quincieux | Cailloux | Rillieux-la-Pape | Saint-Fons | Saint-Genis-Laval | Fontaines-Saint-Martin | Fontaines-sur-Saône | Saint-Germain | Saint-Priest | Saint-Romain | Sainte-Foy-les-Lyon | Tassin-la-Demi-Lune | Vaulx-en-Velin | Craponne | Vénissieux | Vernaison | Villeurbanne

Le réseau les Voies Lyonnaises, sans même tenir compte de variantes potentiellement plus longues, atteindra 355 km d'infrastructures dédiées.

**Ligne 1 :** 21 km

**Ligne 2 :** 32 km

**Ligne 3 :** 57 km

**Ligne 4 :** 22 km

**Ligne 5 :** 46 km

**Ligne 6 :** 19,5 km

**Ligne 7 :** 33,5 km

**Ligne 8 :** 28 km

**Ligne 9 :** 37 km (jusqu'à Saint-Genis-Laval, par Givors via réseau à développer par CG69)

**Ligne 10 :** 31 km

**Ligne 11 :** 25 km

**Ligne 12 :** 20 km

**Ligne 13 :** reliera Rillieux-la-Pape à Corbas sur une distance de 26 km



Photo avant aménagement du giratoire de Saint-Fons - Route de Lyon (D307) dans le prolongement du Boulevard Yves Farge à Saint Fons



Perspective des aménagements réalisés pour la ligne 7 - Giratoire de Saint-Fons, horizon 2026.

# Un projet ambitieux et innovant

**Avec les Voies Lyonnaises c'est un nouveau réseau de transport à l'échelle du territoire qui se crée. Il a pour objectif de développer la pratique quotidienne du vélo et la longueur des déplacements réalisés à vélo.**

**Il repose sur un triptyque :**

- **Sécurité et confort**
- **Continuité**
- **Insertion urbaine et paysagère**

## SÉCURITÉ ET CONFORT

La sécurité est la première demande des adeptes du vélo, qu'ils se déplacent pour des raisons professionnelles ou pour les loisirs. **Le principe même du réseau est l'absolue séparation des pistes cyclables du trafic motorisé.** Les 13 lignes du futur réseau ont toutes des itinéraires propres, distincts des infrastructures routières ou en tant que pistes séparées de la chaussée quand elles longent des voies de circulation automobile. Dans ce cas, la piste cyclable sera clairement séparée des espaces piétons afin de minimiser le plus possible les conflits cyclistes-piétons. **Ces pistes seront suffisamment larges pour faciliter les dépassements.** Dans une situation idéale, un cycliste régulier devra toujours être en capacité de dépasser un cycliste

se promenant, qu'il soit seul ou en famille. Par ailleurs, la largeur des Voies Lyonnaises variera en fonction des volumes du trafic selon les tronçons. Elle tient aussi compte de l'augmentation du trafic cycliste constatée depuis 10 ans dans la Métropole et encore davantage depuis un an, afin d'assurer l'avenir de ces nouvelles pistes et d'en assurer la pérennité sur le long terme. Les pistes créées doivent être suffisamment larges pour accueillir des cyclistes de plus en plus nombreux et roulant à des vitesses différentes.

**Le confort des pistes est une autre priorité pour la Métropole.** Des revêtements adaptés seront ainsi mis en œuvre pour rechercher le confort de roulement le plus élevé possible.

## CONTINUITÉ

La création d'un réseau entièrement dédié aux déplacements vélo doit aussi répondre à des critères d'efficacité pour les usagers qui vont l'utiliser. C'est pourquoi le tracé des 13 lignes du réseau privilégie le chemin le plus direct avec le moins d'arrêts, le moins d'obstacles possibles pour les cyclistes. Les itinéraires choisis sont également conçus pour faciliter l'accessibilité des destinations les plus fréquentées par les habitants. Il s'agit de permettre à celles et ceux qui le souhaitent de changer leurs habitudes de déplacement, en particulier pour les dépla-

cements courts, facilement réalisables en vélo, dès lors que les liaisons s'effectuent de façon simple et linéaire. En dehors des questions de sécurité, l'un des freins à l'utilisation du vélo comme moyen de mobilité à part entière est la discontinuité des parcours. En créant des chemins directs, visibles, identifiés et confortables, ce frein disparaît et permet aux citoyens qui n'osent pas encore, de se lancer dans l'exercice d'une mobilité active, sécurisante, économique, performante en terme de temps... et bonne pour la santé.

## INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Au-delà d'être une infrastructure entièrement dédiée au vélo, les Voies Lyonnaises représentent une opportunité d'amélioration du cadre de vie en articulant les enjeux des politiques publiques. Le réseau s'inscrit dans une approche croisée : mobilités, environnement, paysage. Comme l'ensemble des projets portés par la nouvelle majorité, le réseau doit participer aux objectifs quantitatifs et qualitatifs de végétalisation

du territoire métropolitain. L'idée du réseau est de « **faire paysage** », tout comme un réseau de tramway qui s'inscrit dans le tissu urbain et le transfigure, qu'on soit à bord du tram ou qu'on le regarde passer. De la même façon, les Voies Lyonnaises qui vont traverser l'ensemble du territoire auront un impact sur les ambiances qu'elles génèreront et permettront aux habitants de se l'approprier.

## Un projet ambitieux et innovant



Gestion d'une intersection type entre les différents usagers



Perspective des aménagements réalisés pour la ligne 6 - Seuil de la Feysine, horizon 2026.



les Voies  
Lyonnaises

RÉSEAU 2030



Légende :

- 1** Vaulx-en-Velin — Saint-Fons — 21 km
- 2** Caluire — Mions — 32 km
- 3** Quincieux — Givors — 37 km
- 4** Lissieu — Villeurbanne — 22 km
- 5** Saint-Fons — Francheville, Bron — 46 km
- 6** Rillieux la Pape — Saint-Genis-Laval — 20 km
- 7** Rillieux — Solaise — 34 km
- 8** La Tour-de-Salvagny — Bron — 28 km
- 9** Jonage — Saint-Genis-Laval — 37 km
- 10** Marcq-l'Étoile — Meyzieu — 31 km
- 11** Craponne — Chassieu — 25 km
- 12** Lyon — Saint-Priest — 20 km
- 13** Rillieux — Corbas — 24 km

Cartographie du réseau les Voies Lyonnaises à l'horizon 2030.

# Un réseau relié aux autres modes de déplacement

**Les Voies Lyonnaises s'inscrivent parfaitement dans la nouvelle politique de déplacements portée par la Métropole. Elle vise à développer l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle comme l'illustre le doublement du budget consacré aux transports en commun par le Sytral. En développant aussi l'autopartage avec l'arrivée de nouveaux opérateurs, le covoiturage avec la création de stations et des voies réservées et les aménagements cyclables, l'objectif est d'offrir un bouquet de mobilités aux habitants du territoire afin qu'ils puissent, de la façon la plus simple et la plus fluide possible, passer d'un mode de transport à un autre sans difficulté.**

Au sein de la métropole, la distance moyenne d'un déplacement d'un habitant est d'environ 5 km (Enquête Ménage Déplacement, 2015) soit une distance réalisable en 20 minutes en vélo. Derrière cette moyenne, se cache un nombre de réalités importantes avec parfois des trajets beaucoup plus longs. C'est la raison pour laquelle les Voies Lyonnaises ont été conçues de sorte à être en correspondance avec les lignes fortes existantes ou à venir du réseau de transports en commun de l'agglomération. **Cette intermodalité voulue les rend complémentaires à la fois du réseau TER et de celui des TCL du SYTRAL.**

Dans cette perspective, 40 km du réseau seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du SYTRAL au moment de la création des nouvelles lignes T9 et T10 du tramway et des Lignes de Bus à Haut Niveau de Service de Centre-est (LCE) et de Centre-Ouest (LCO).

L'intermodalité avec le réseau des trains express régionaux sera particulièrement prégnante sur la ligne 3 de Quincieux à Givors pour l'ensemble des usagers du secteur du Val de Saône. De la même façon, cette connexion entre les Voies Lyonnaises et les TER sera particulièrement performante dans le secteur de la Vallée de la chimie à partir de la gare de Saint-Fons.

**Ainsi, les Voies Lyonnaises permettront de se connecter aux gares de :**

- Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- Albigny-sur-Saône
- Couzon-au-Mont-d'Or
- Collonges-au-Mont-d'Or
- Crépieux
- Tassin-la-Demi-Lune
- Ecully
- Vaise, Gorge de Loup, Saint-Paul, Perrache, Jean-Macé et Part-Dieu à Lyon
- Oullins
- Pierre-Bénite
- Vernaison
- Grigny
- Givors
- Feyzin
- Saint-Fons
- Vénissieux
- Saint-Priest

***« Les Voies Lyonnaises ont été conçues en cohérence avec notre politique globale de mobilités, explique Bruno Bernard. Trop souvent, on a opposé les modes de déplacement alors même que nous souhaitons les rendre complémentaires pour***

***qu'ils offrent des alternatives à la voiture individuelle pour l'ensemble des habitants. Le monde change et les façons de se déplacer aussi. Les Voies Lyonnaises représentent une des réponses que nous souhaitons apporter aux besoins des citoyens. »***



