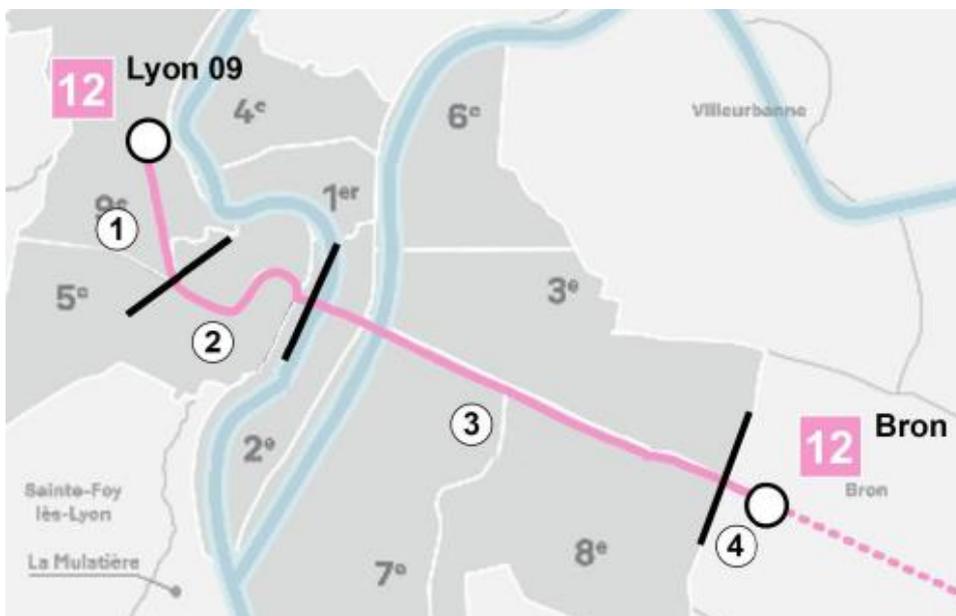


COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**La Voie Lyonnaise 12 : un axe essentiel pour relier l'Est et l'Ouest
de la Métropole de Lyon**

La Voie Lyonnaise 12 vise à sécuriser les déplacements à vélo et à rendre plus agréables les déplacements à pied. Avec une longueur de 19 kilomètres à horizon 2030, elle permettra de traverser la Métropole de Lyon en toute sécurité. Elle desservira Lyon (arrondissements n°9, 5, 2, 3, 7 et 8), Bron et Saint-Priest. Les premiers travaux démarreront en fin d'année 2024 et se poursuivront jusqu'en 2026 pour les secteurs en « cœur » de ville (5^{ème}, 2^{ème}, 3^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon). Aux extrémités (9^{ème} arrondissement de Lyon, Bron et Saint-Priest), les premiers aménagements seront lancés en 2026.

Après plus d'un an de consultations et concertations avec les riverains, commerçants, scolaires, services d'urgence et de sécurité ou les différents usagers de l'axe emprunté, la Métropole de Lyon a tenu compte des retours et commentaires émis durant les précédentes consultations. Grâce à ce travail préparatoire, un bilan de concertation sera soumis en commission permanente en mai prochain. Le tracé présenté sera découpé en 4 secteurs :



Secteur n°1 : de Valmy à
la rue de Trion
Page 2

Secteur n°2 : du 5^e
arrondissement de Lyon à
la place Bellecour
Page 3

Secteur n°3 : du pont
Bonaparte à l'avenue
Rockefeller à Lyon
Page 4

Secteur 4 : de l'avenue
Roosevelt jusqu'au giratoire
de la Boutasse à Bron
Page 5

Le secteur 5, de Bron à Saint-Priest, sera réalisé à l'horizon 2030. Comme l'ensemble des Voies Lyonnaises, la ligne 12 sera reliée au réseau de transports en commun. La ligne 12 permettra également d'améliorer les déplacements pour les piétons en élargissant les trottoirs, comme à Lyon 5^e, ou en aménageant la piste cyclable sur la chaussée, comme à Lyon 3^e ou à Bron, de façon à faire descendre les vélos des trottoirs qui doivent être empruntés uniquement par les piétons. Ce nouvel axe de circulation offrira un accès à vélo confortable et sécurisé aux polarités commerciales, aux emplois et aux sites patrimoniaux de la Métropole de Lyon, notamment la colline de Fourvière, la Presqu'île, les paysages de la Saône et le Rhône. L'arrivée de la Voie Lyonnaise 12 est également l'opportunité de planter des arbres et de végétaliser de grandes artères.

Les chiffres clés de la consultation

Organisée du 27 février au 21 avril 2023



2
mois de concertation préalable, suivi d'un an
de concertation en continu



555
personnes ont participé
aux réunions publiques

3

réunions publiques

1

atelier circulation

1 250

participants ont contribué sur
la plateforme « Jeparticipe »

Suite à cette concertation préalable, de nombreuses réunions de travail ont eu lieu avec les riverains et les commerçants des différents quartiers traversés.

Secteur n°1 : de Valmy à la rue de Trion

Début des travaux sur ce secteur : 2026

La Voie lyonnaise n°12 débutera place Valmy dans le 9^{ème} arrondissement de Lyon. Elle circulera le long de la rue Sergent Michel Berthet, un axe majeur jalonné de commerces, de bureaux ou de campus universitaires, sous forme d'une piste cyclable bidirectionnelle, jusqu'à la gare de Gorge de Loup.



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



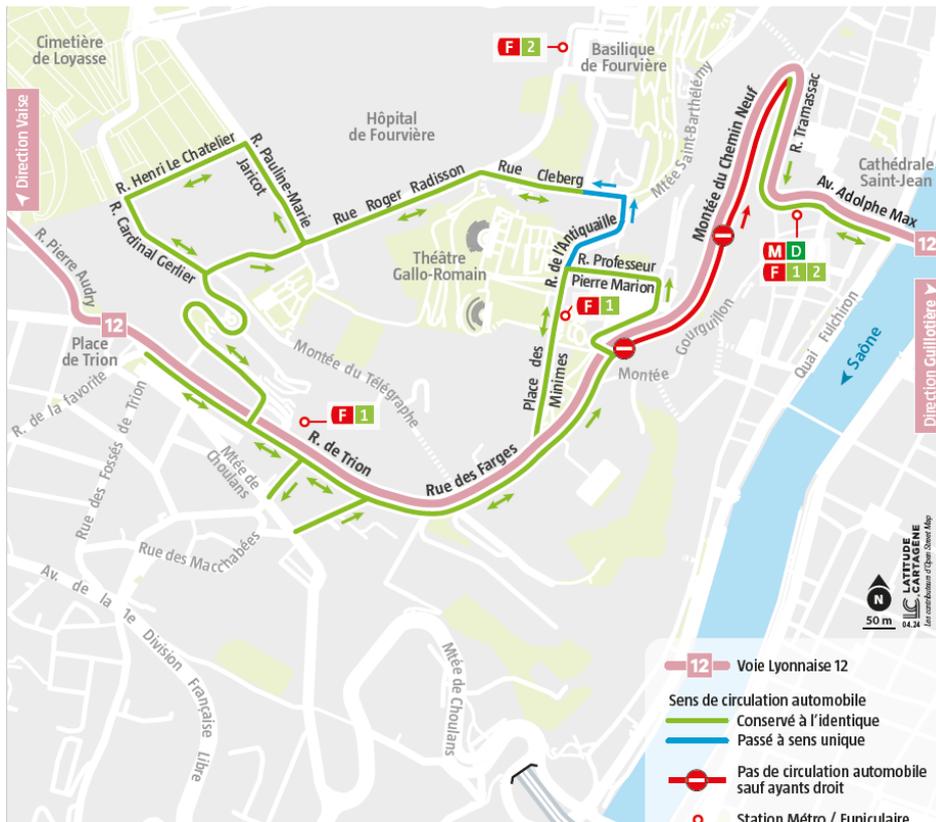
Perspective de l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue du Sergent Berthet.

À partir de Gorge de Loup, la VL12 montera vers le 5^{ème} arrondissement par les aménagements cyclables déjà existants dans la rue Pierre Audry, jusqu'à la place de Trion. Des études complémentaires seront nécessaires pour affiner le tracé définitif.

Secteur n°2 : du 5^e arrondissement de Lyon à la place Bellecour

Début de l'expérimentation sur ce secteur : été 2024

Le secteur n°2 débute place de Trion sur la colline de Fourvière, et se termine à l'avenue Adolphe Max dans le Vieux-Lyon. L'aménagement de cette section permet de répondre au manque d'accès vélo sécurisé entre le plateau du 5^{ème} et le centre-ville de Lyon et d'élargir les trottoirs qui ne respectent pas aujourd'hui les minimums exigés par la loi handicap de 2005. Près de 10 000 cyclistes par jour sont attendus sur ce secteur d'ici 2030.



Sur cette portion, la VL 12 emprunte des rues étroites sur lesquelles la cohabitation entre les usagers représente un fort enjeu. Sur la rue des Farges, la rue de Trion et la Montée du Chemin Neuf, un aménagement cyclable séparé de la chaussée ne peut pas être réalisé car les largeurs sont insuffisantes. La Métropole a retenu la solution de vélorue pour son caractère mixte, qui ne requiert pas d'aménagements cyclables séparatifs. Ce dispositif nécessite de retravailler le plan de circulation automobile pour ramener le trafic automobile à un niveau compatible avec la sécurité des personnes à vélo, tout en maintenant l'accessibilité locale en voiture.

À la suite de la concertation qui proposait deux plans de circulations pour le quartier, c'est finalement une troisième solution qui a émergée. Ce troisième scénario modifiera l'organisation de la circulation et bénéficiera aux cheminements piétons : le haut de la rue de l'Antiquaille passera en sens unique et la montée du Chemin neuf sera réservée aux ayants droit.

En début d'année, des séances de travail se sont tenues avec l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux pour évoquer ce 3^e scénario. À leur demande, la Métropole de Lyon va donc expérimenter la mise en place du nouveau plan de circulation durant 9 mois après le festival des Nuits de Fourvière, à l'été 2024. L'expérimentation permettra de vérifier les évolutions réelles des flux, des temps de parcours et de la sécurité sur les axes concernés et sur les axes de reports.

« Milieu du mois de mai, nous allons rencontrer de nouveau l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux afin de leur présenter les contours de cette expérimentation, **détaille Fabien Bagnon, Vice-président en charge de la voirie et des mobilités actives.** Ce secteur est fortement contraint en matière d'espace et de dénivelé : les enjeux de cohabitations entre les usagers sont forts. Nous devons mener cette expérimentation pour avoir une approche réaliste et ainsi mesurer factuellement les impacts et bénéfices. »



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.

La Métropole de Lyon a travaillé en étroite collaboration avec la Mairie de Lyon et celle du 5^e arrondissement afin de faire émerger un projet cohérent pour les différents usages, adapté à l'aménagement urbain de ce secteur.

« Je me réjouis de l'amélioration que cette Voie Lyonnaise 12 va apporter à notre arrondissement, notamment en matière de cohabitation entre les différents modes de transports, **explique Nadine Georgel, Maire du 5^e arrondissement de Lyon.** Les trottoirs vont notamment être agrandis sur des zones actuellement contraintes pour laisser plus d'espace aux piétons. Nos nombreux échanges avec les habitants et commerçants ont également porté sur l'amélioration de la desserte des transports en commun sur le secteur : c'est un sujet sur lequel les élus vont travailler avec les équipes SYTRAL Mobilités. »

Secteur n°3 : du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller à Lyon

Début des travaux par secteur : Fin d'année 2024 pour l'expérimentation sur le secteur Rockefeller – Début 2025 pour le secteur Presqu'île, Cours Gambetta et Cours Albert Thomas – 2026 pour le secteur Roosevelt.



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

Près de 20 000 cyclistes par jour sont attendus sur cet axe très lisible, long de 5,5 kilomètres. Depuis le vieux-Lyon jusqu'à Grange Blanche, la Voie Lyonnaise sera aménagée de façon similaire et continue en piste bidirectionnelle du côté Nord (Lyon 3^e).

En plus de sécuriser les déplacements cyclables, l'arrivée de la Voie Lyonnaise est une opportunité de planter des arbres et de végétaliser les cours Gambetta et Albert Thomas de façon cohérente, à l'image des aménagements en cours place Gabriel Péri par exemple.

La Voie Lyonnaise 12 se poursuivra sur les cours Gambetta et Albert Thomas avant de rejoindre l'avenue Rockefeller. Sur cette artère, l'aménagement du tramway T2 au début des années 2000 n'avait pas anticipé les besoins en matière d'infrastructures piétonnes et cyclistes. L'inexistence d'aménagements dédiés crée un point noir majeur et rend le partage de l'espace public difficile. Afin de pouvoir réserver le trottoir aux seuls piétons, une piste cyclable bidirectionnelle sera insérée en lieu et place d'une voie automobile. Depuis boulevard Ambroise Paré au boulevard Pinel, l'avenue sera mise à sens unique sur cette section dans le sens Bron vers Lyon. De la végétation sera plantée à l'emplacement des places de stationnement du côté nord de la rue.



Photographie de l'avenue Rockefeller.



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

Les riverains du quartier Montchat ont été rencontrés à plusieurs reprises par les élus de la mairie du 3^e arrondissement, de la ville de Lyon et de la Métropole de Lyon pour échanger sur le projet de mise en sens unique. Là aussi, sur leur proposition, il a été décidé de mettre en œuvre une phase d'expérimentation de 6 mois à partir de la fin d'année 2024 pour permettre d'évaluer les flux réels autour des axes concernés. Un atelier circulation est également prévu avec les riverains qui souhaitent limiter le report de trafic dans leur quartier.

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

Début des travaux sur ce secteur : 2026

Ce secteur suit l'avenue Roosevelt sur 1,1 km pour arriver sur la commune de Bron et le giratoire de la Boutasse. Actuellement équipé d'un aménagement cyclable très routier, il soulève de nombreux enjeux de cohabitation des usagers et de confort des modes de déplacements doux. Il n'y a notamment pas de trottoir au nord de l'avenue Roosevelt côté Vinatier. Le tracé, qui suit les deux lignes de tramway (T2 et T5) et la liaison routière avec le périphérique Bonneville présente de gros enjeux notamment de sécurité avec les trois carrefours traversés : Pinel/Rockefeller, l'échangeur du périphérique Bonneville et le carrefour de la Boutasse. Les travaux débuteront en 2026 sur ce secteur.



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.

Service Presse - Métropole de Lyon

Louis-Marie Le Noc – lmleoc@grandlyon.com
04 26 99 34 27 – 06 19 94 77 71

Léa Cordonier – lcordonier@grandlyon.com
04 26 99 31 17 – 06 98 73 61 96