

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



les Voies
Lyonnaises



MÉTROPOLE

GRAND LYON

SOMMAIRE

- ▶ [Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable](#) p. 3
- ▶ [Généralités](#)
 - [Préambule](#) 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
- ▶ [Secteur 1 : de la rue du Sergent Berthet à la rue Pierre Audry](#) p. 16
 - [Tracé et projets connexes](#)
 - [Analyse urbaine et paysagère](#)
 - [Aménagements de la L12](#)
- ▶ [Secteur 2 : de l'avenue Barthélémy Buyer à l'avenue Adolphe Max](#) p. 38
 - [Tracé et projets connexes](#)
 - [Analyse urbaine et paysagère](#)
 - [Aménagements de la L12](#)
- ▶ [Secteur 3 : du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller](#) p. 65
 - [Tracé et projets connexes](#)
 - [Analyse urbaine et paysagère](#)
 - [Aménagements de la L12](#)
- ▶ [Secteur 4 : de l'avenue Roosevelt au carrefour de la Boutasse](#) p. 87
 - [Tracé et projets connexes](#)
 - [Aménagements de la L12](#)
- ▶ [Cahier destiné à recevoir les observations du public](#) Annexe

Arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable

ARRÊTÉ D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

REPUBLIQUE FRANCAISE



EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRÊTÉS DU PRÉSIDENT DE LA METROPOLE DE LYON

ARRETE N° 2023-02-14-R-0110

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

Objet : Aménagement de la Voie lyonnaise n° 12 - Ouverture et modalités de la concertation

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

n° provisoire 7985

Le Président de la Métropole de Lyon,

Vu le code général des collectivités territoriales et, notamment, son article L 3611-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et, notamment, le 3° de l'article L 103-2 et le 2° de l'article R 103-1 ;

Vu l'arrêté du Président de la Métropole de Lyon n° 2021-12-23-R-0934 du 23 décembre 2021 donnant délégation de signature à monsieur Fabien Bagnon, Vice-Président ;

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ligne 12 des Voies lyonnaises, de la rue Sergent Michel Berthet à Lyon 9ème au carrefour giratoire de la Boutasse à Bron ;

Considérant que cette concertation est obligatoire et, conformément au 2° de l'article L 103-3 du code de l'urbanisme, qu'il appartient au Président de la Métropole de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ;

arrête

Article 1^{er} - Objectifs de la concertation et du projet

Les objectifs de cette 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 le projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

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 chaleur urbains).

Métropole de Lyon

n° provisoire 7985

2

Article 2 - Périmètre du projet

Le périmètre du projet, tel que matérialisé sur le plan en annexe, est 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 Carrès 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 9ème,
- 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.

Article 3 - Modalités de la concertation

Une information du public est 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 horaires habituels d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 9ème, 8 place du Marché,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 5ème, 14 rue Docteur Edmond Locard,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 2ème, 2 rue d'Enghien,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 3ème, 18 rue François Garcin (au 2ème étage de la mairie),
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 7ème, 18 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 8ème, 12 avenue Jean Memoz,
- 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", ainsi que sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- le présent 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.

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

Des réunions publiques seront organisées pendant la période de la concertation. Elles s'adresseront à l'ensemble du public.

Métropole de Lyon

n° provisoire 7985

3

Article 4 - Durée de la concertation

La concertation débutera entre février et mars 2023 pour une durée prévisionnelle d'environ 8 semaines (jours ouvrés).

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté, le plan de périmètre et un avis administratif seront publiés par tous procédés en usage à la Métropole et dans les Mairies de Lyon 2ème, Lyon 3ème, Lyon 5ème, Lyon 7ème, Lyon 8ème, Lyon 9ème et Bron.

Un avis indiquant les dates de la concertation sera inséré dans un journal local.

À l'issue de la concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération de la Métropole.

Article 6 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'une contestation devant le Tribunal administratif de Lyon dans un délai de 2 mois à compter de la publication du présent arrêté.

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à :

- mesdames les Maires de Lyon 3ème, Lyon 5ème, Lyon 7ème, Lyon 8ème et Lyon 9ème,
- messieurs les Maires de Lyon 2ème et Bron.

Article 8 - La Directrice générale est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable après publication et transmission au représentant de l'Etat dans le département.

Lyon, le 14 février 2023

Pour le Président,
le Vice-Président délégué,

Signé

Fabien Bagnon

Publié le : 14 février 2023

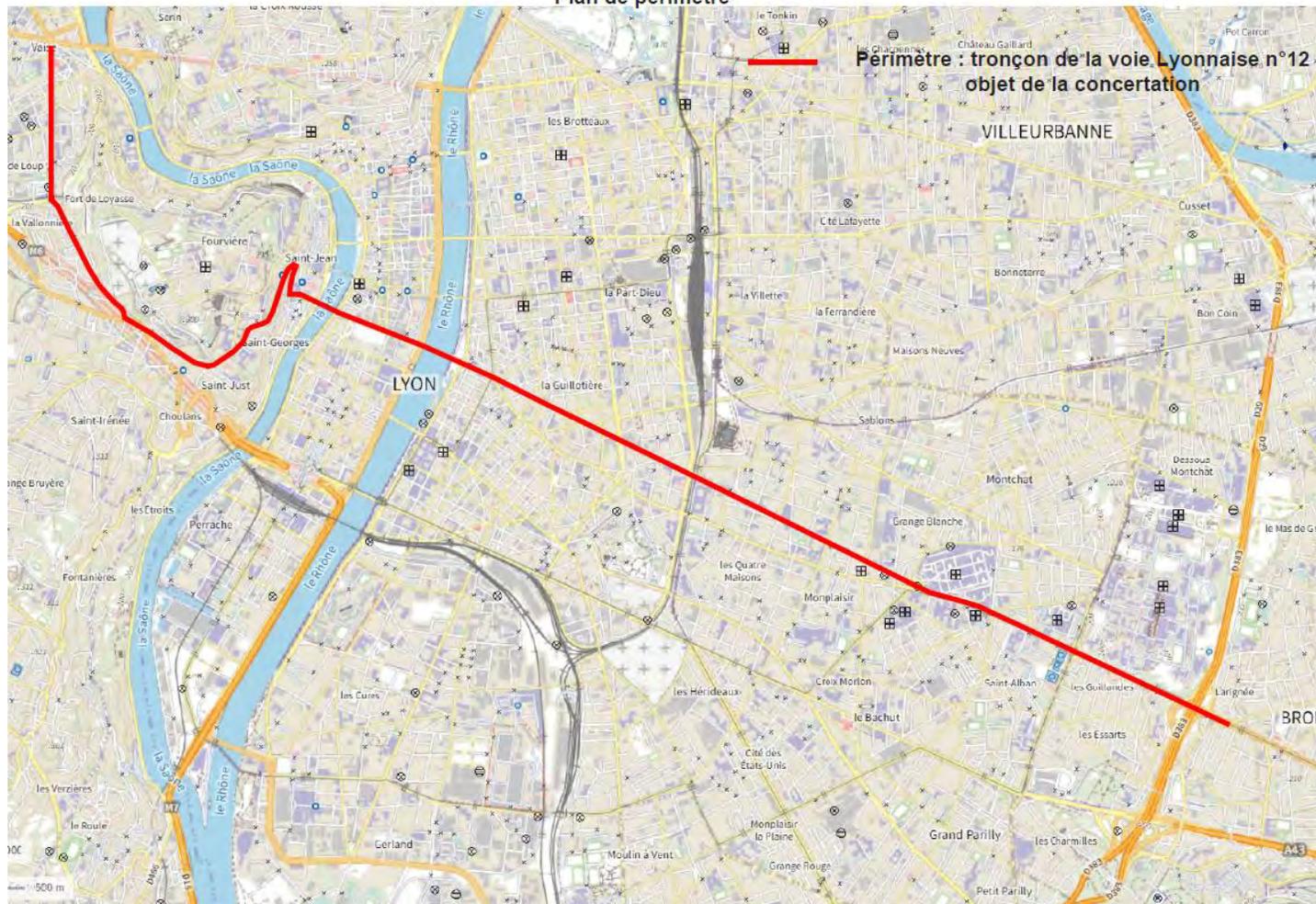
Accusé de réception en préfecture :
059-200046977-20230214-301513-AR-1-1
Date de télétransmission : 14 février 2023
Date de réception préfecture : 14 février 2023

Lien vers l'arrêté en ligne :

https://agora.grandlyon.com/webdelib/files/unzip/seance_301331/d1507499095563079_11193.pdf

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://agora.grandlyon.com/webdelib/files/unzip///seance_301331/Annexe-Perimetre_Voie%20Lyonnaise%202012.pdf

Généralités

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

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^e,
- 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.

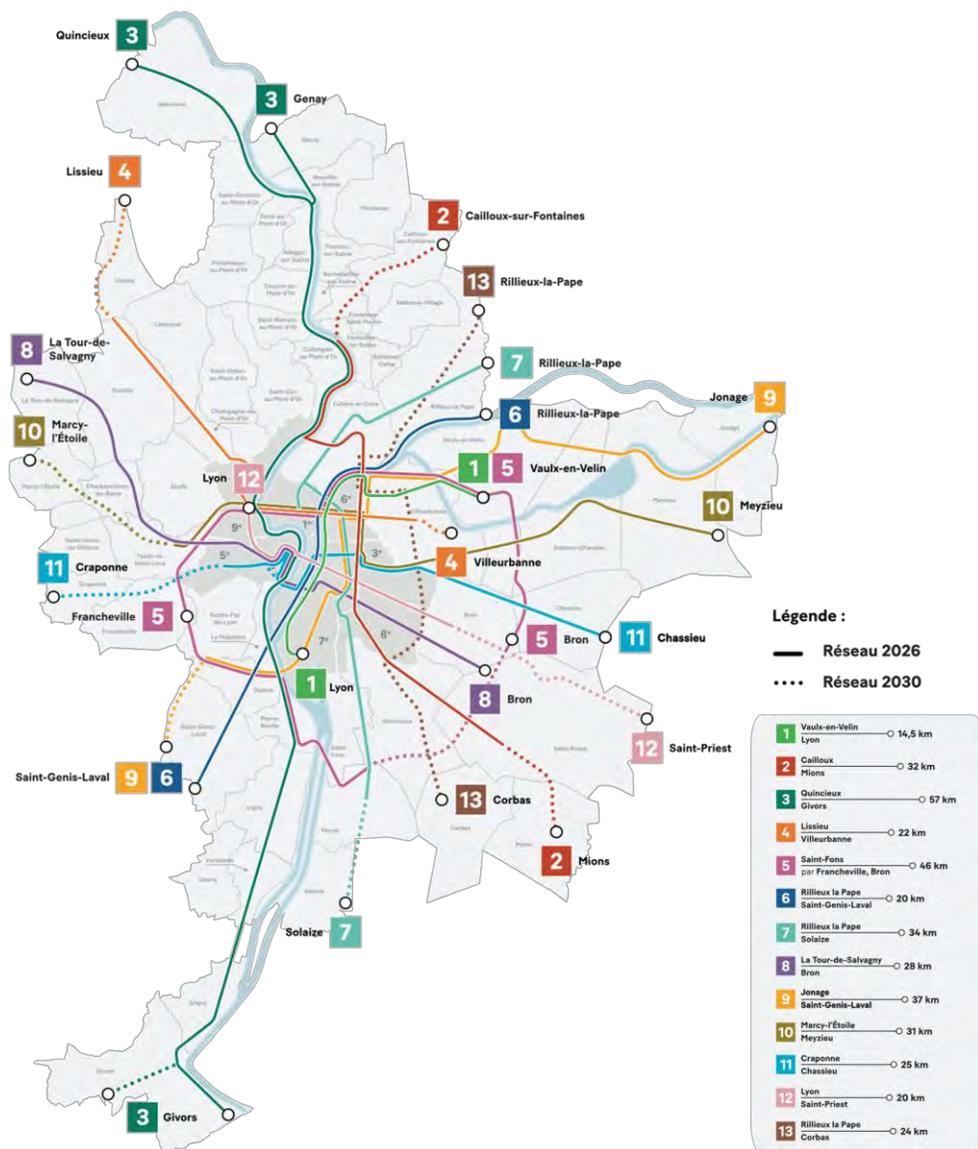
Le dossier de concertation préalable comprend :

- 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.

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 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 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)



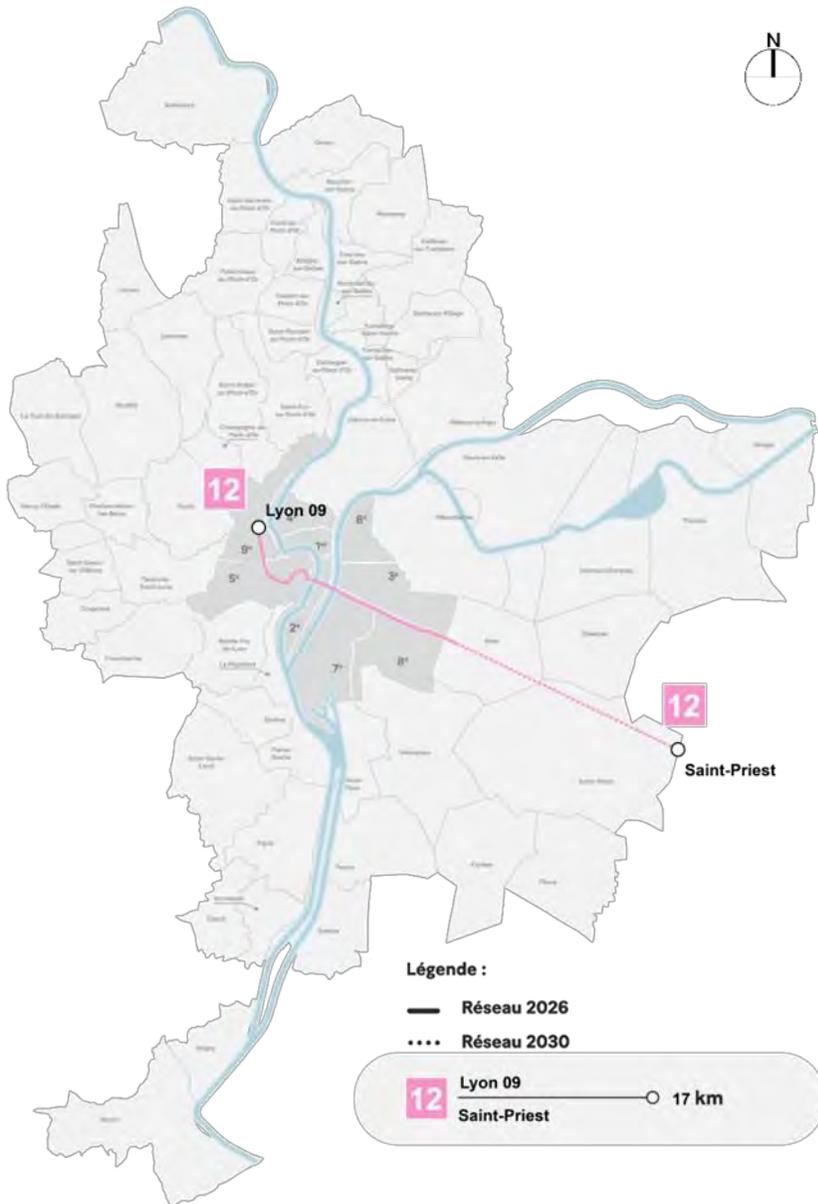
- ✓ Un confort d'usage pour les personnes de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité : revêtement roulant, du mobilier urbain, végétalisation et ombrage
- ✓ Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine



MÉTROPOLE

GRAND LYON

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.

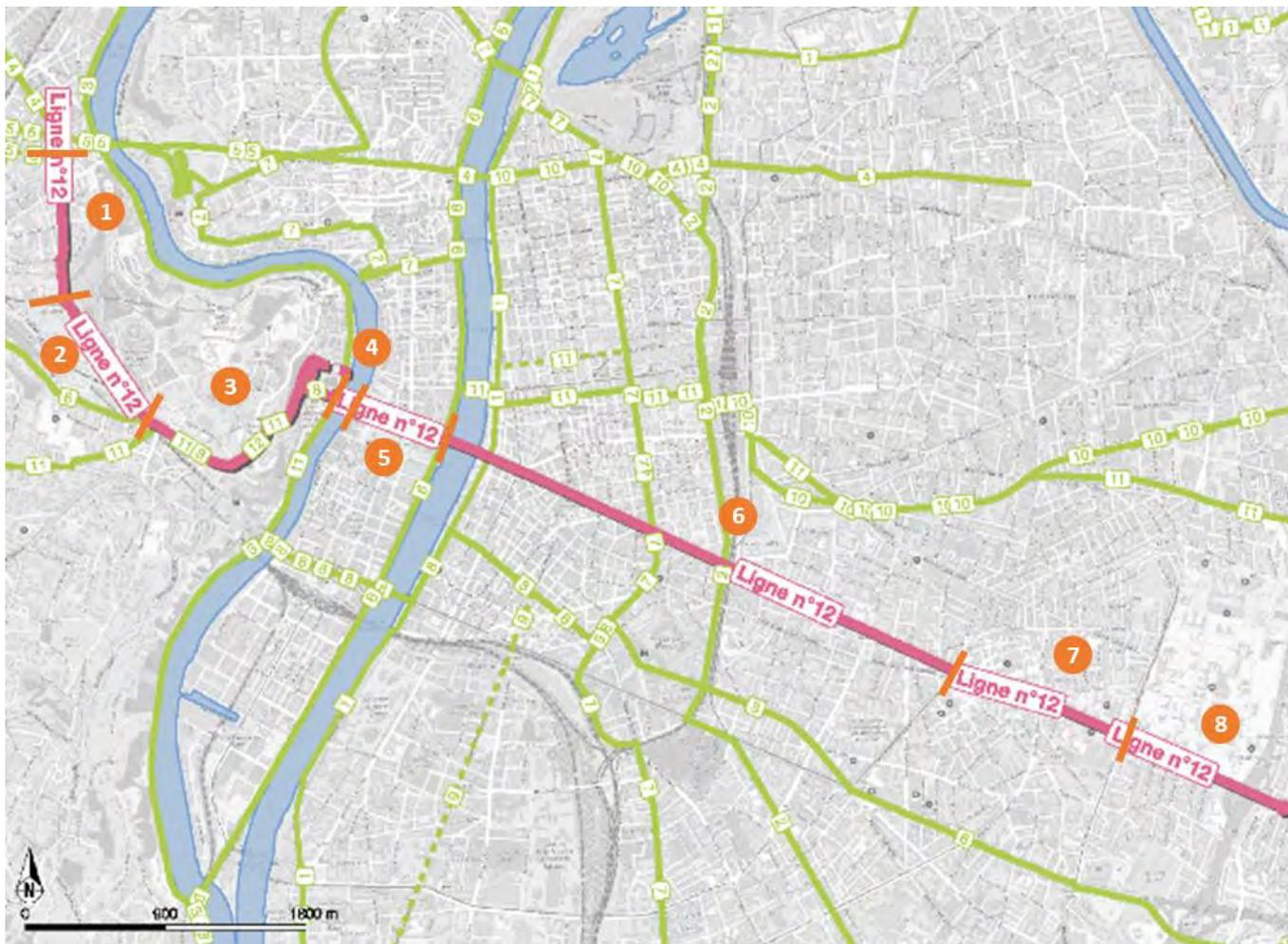
À horizon 2026, 10 kms du linéaire seront aménagés entre le 9ème arrondissement de Lyon et Bron et font l’objet de la présente concertation préalable du 28 février au 21 avril 2023. Les aménagements prévus débutent à l’extrémité Nord de l’avenue du Sergent Michel Berthet (hors place Valmy) à Lyon jusqu’au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

LE TRACÉ DE LA LIGNE 12 : 8 SÉQUENCES DE TRAVAIL

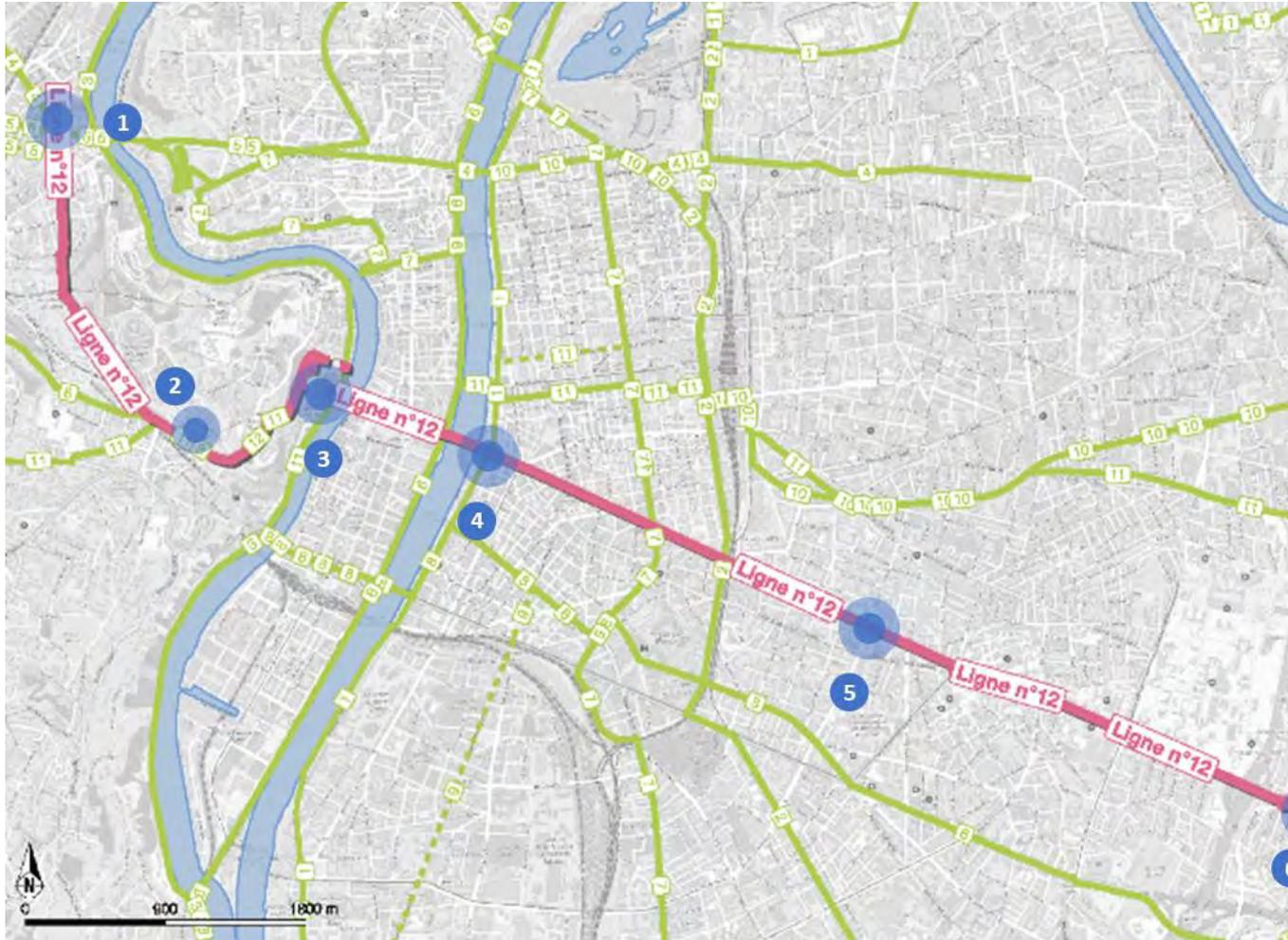


- 1 **BERTHET** - Rue du Sergent Michel Berthet – Lyon 9^e,
- 2 Rue Pierre Audry - Lyon 9^e et 5^e,
- 3 **TRION - VIEUX LYON** - Buyer, Trion, Farges, Chemin Neuf, Tramassac, Carriès, Max - Lyon 5^e,
- 4 Pont Bonaparte - Lyon 5^e et 2^e,
- 5 **PRESQU'ÎLE** - Chambonnet, Bellecour, Barre - Lyon 2^e,
-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

MÉTROPOLE

GRAND LYON

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

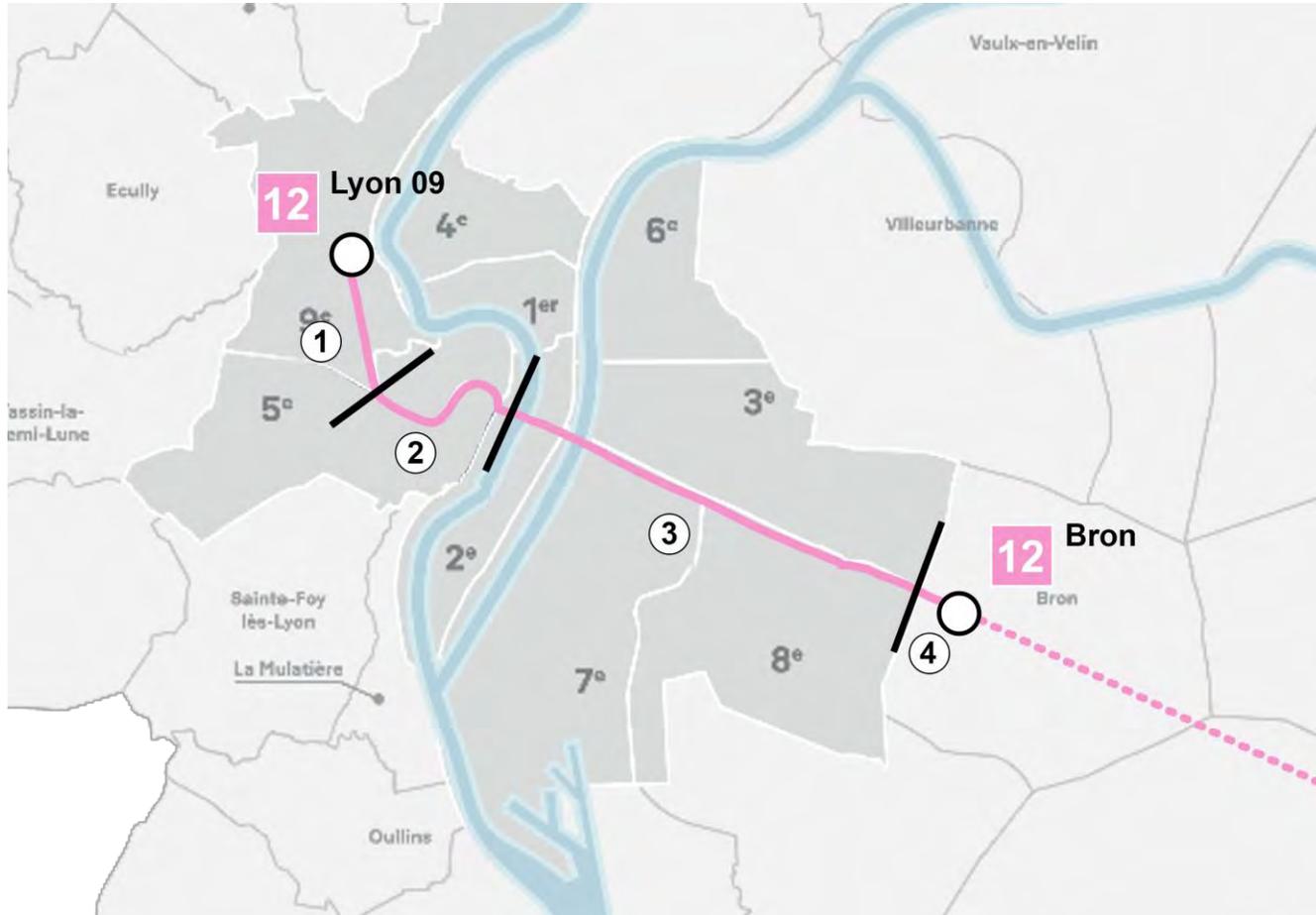
CALENDRIER PRÉVISIONNEL GLOBAL



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

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : PROJETS CONNEXES



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.

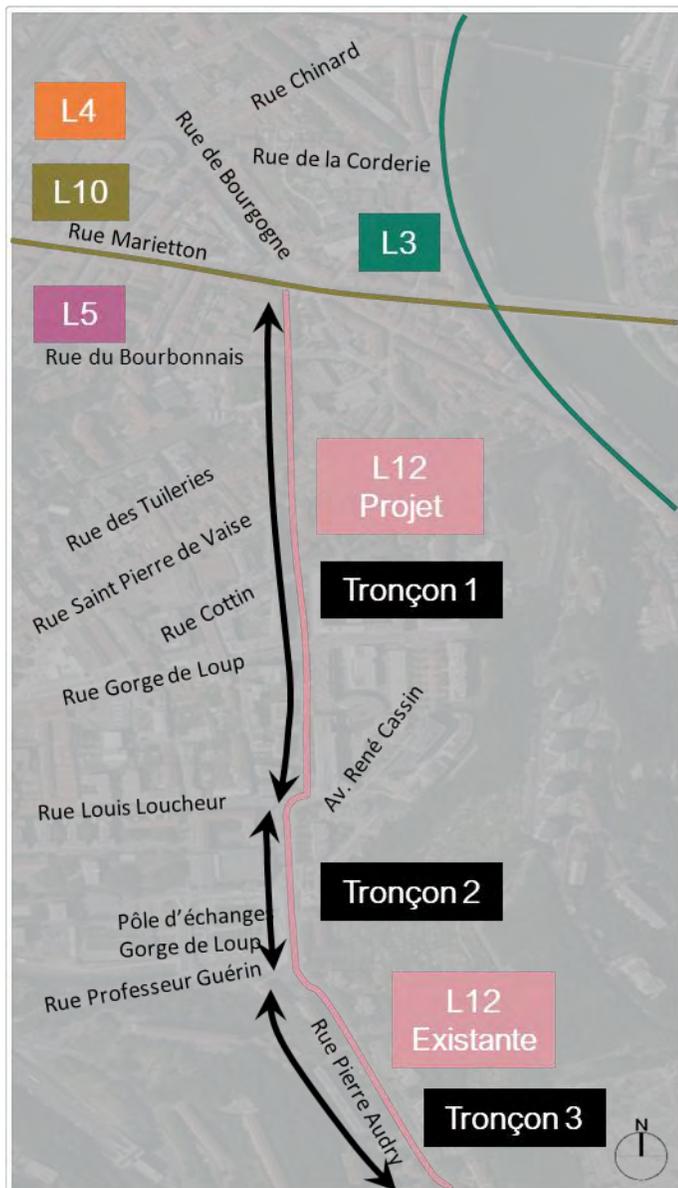
La ligne circule donc le long d'un axe majeur, jalonné de commerces, bureaux ou encore campus universitaires, à forts enjeux de conflits d'usages. Sur ce secteur, la ligne 12 est en lien avec d'autres voies lyonnaises :

- La L3 par les Quais H. Jaÿr et Arloing : <https://jeparticipe.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 :

- ① : Réduction viaire pont G. Clémenceau avec aménagement d'une piste cyclable (réalisé) ;
- ② : Réaménagement de la place Port Mouton ;
- ③ : Projet de piétonisation de la Grande rue de Vaise ;
- ④ : Piétonisation de la rue du Bourbonnais.

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : DÉCOUPAGE



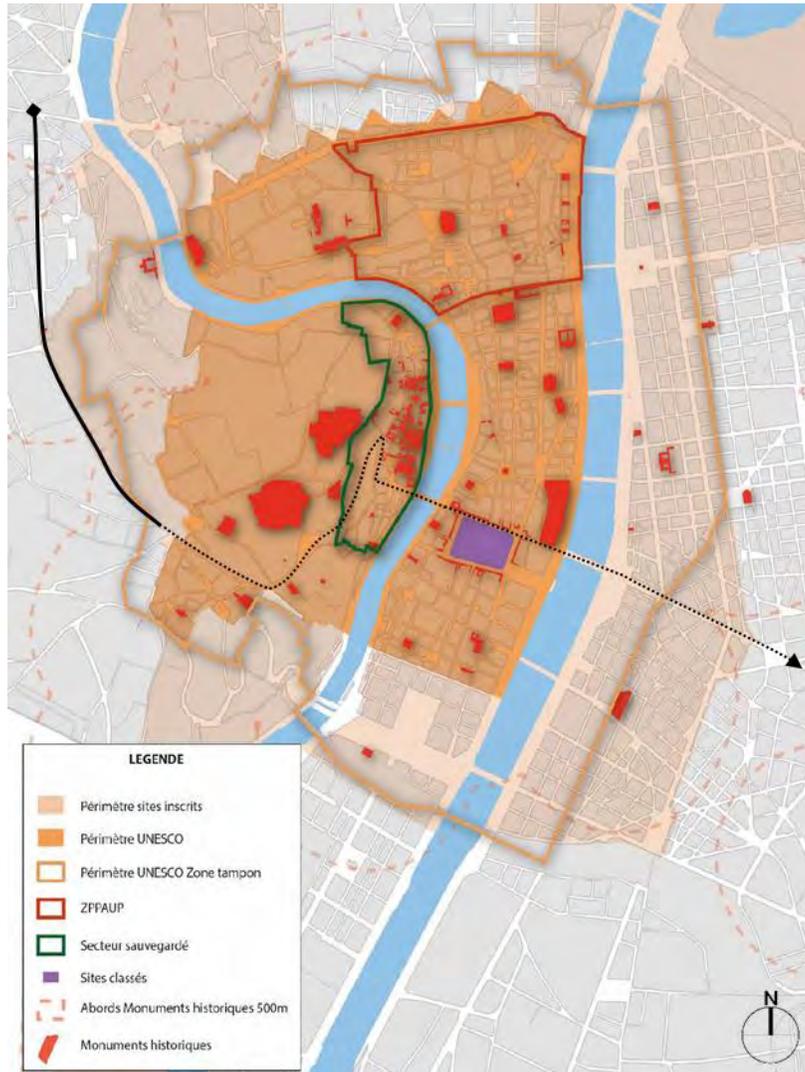
Dans le cadre de cette concertation, le secteur concerné a été divisé en trois tronçons d'aménagements.

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.

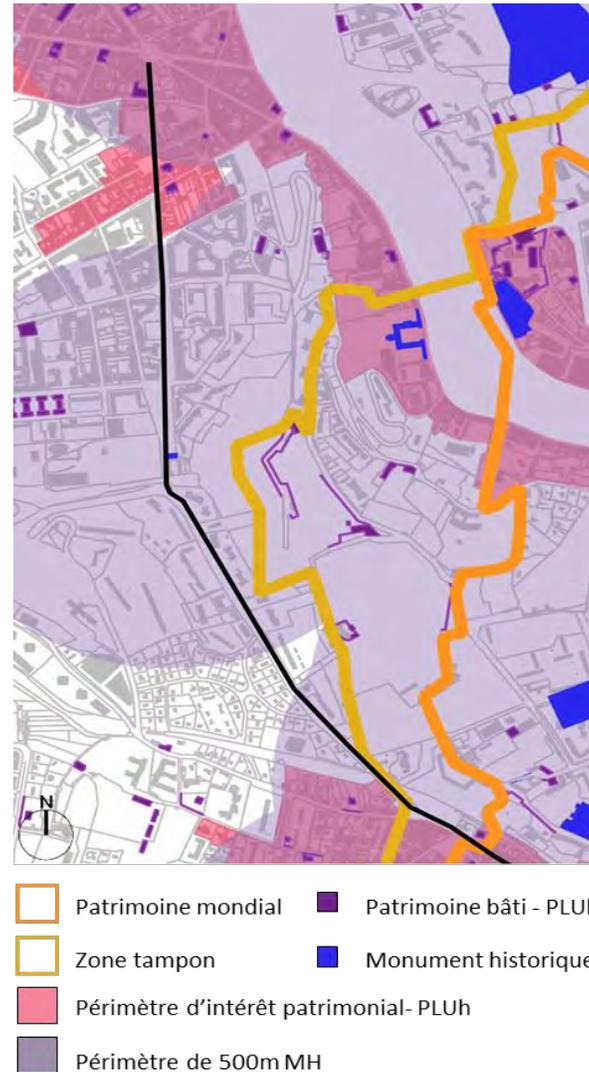
Le second tronçon continue sur la rue de Sergent Michel Berthet, du croisement avec la rue Louis Loucheur jusqu'à la jonction avec la rue Pierre Audry.

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.

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.



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.



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.

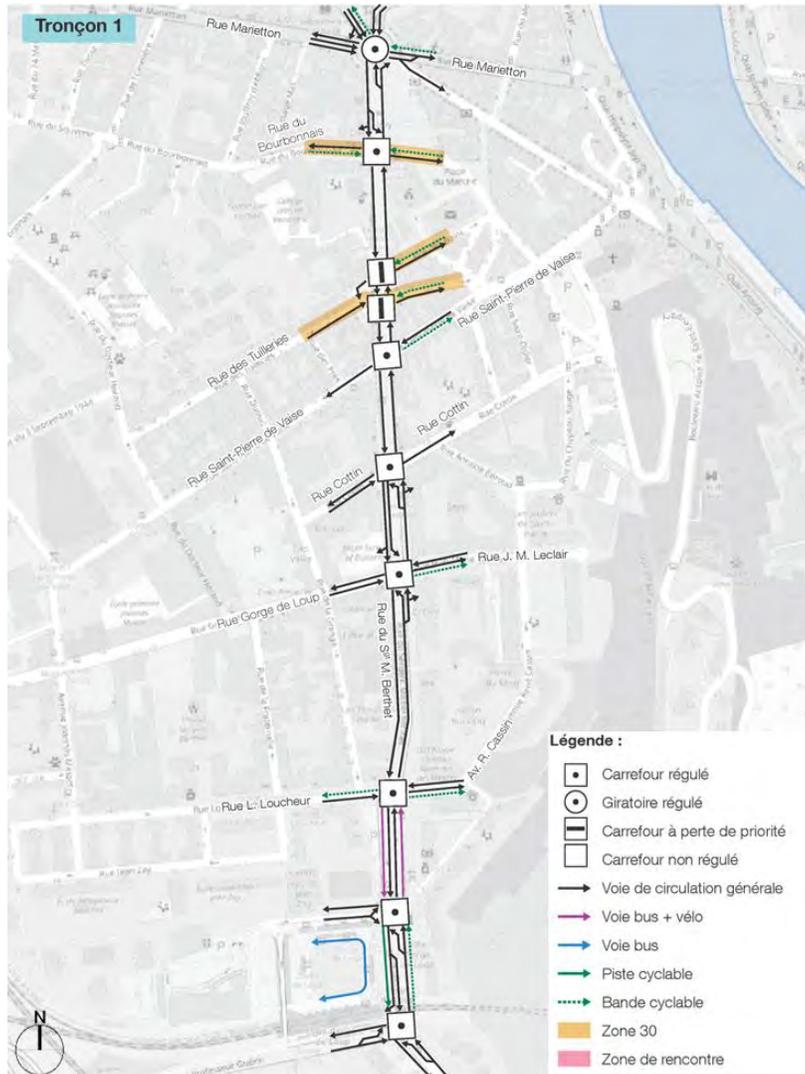
Les trottoirs sont confortables, et en partie protégés de la circulation par des plantations. Ces dernières permettent aussi un confort visuel du piéton vis-à-vis du stationnement.



Photos aménagements cycles et piétons



ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DE DEPLACEMENT



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

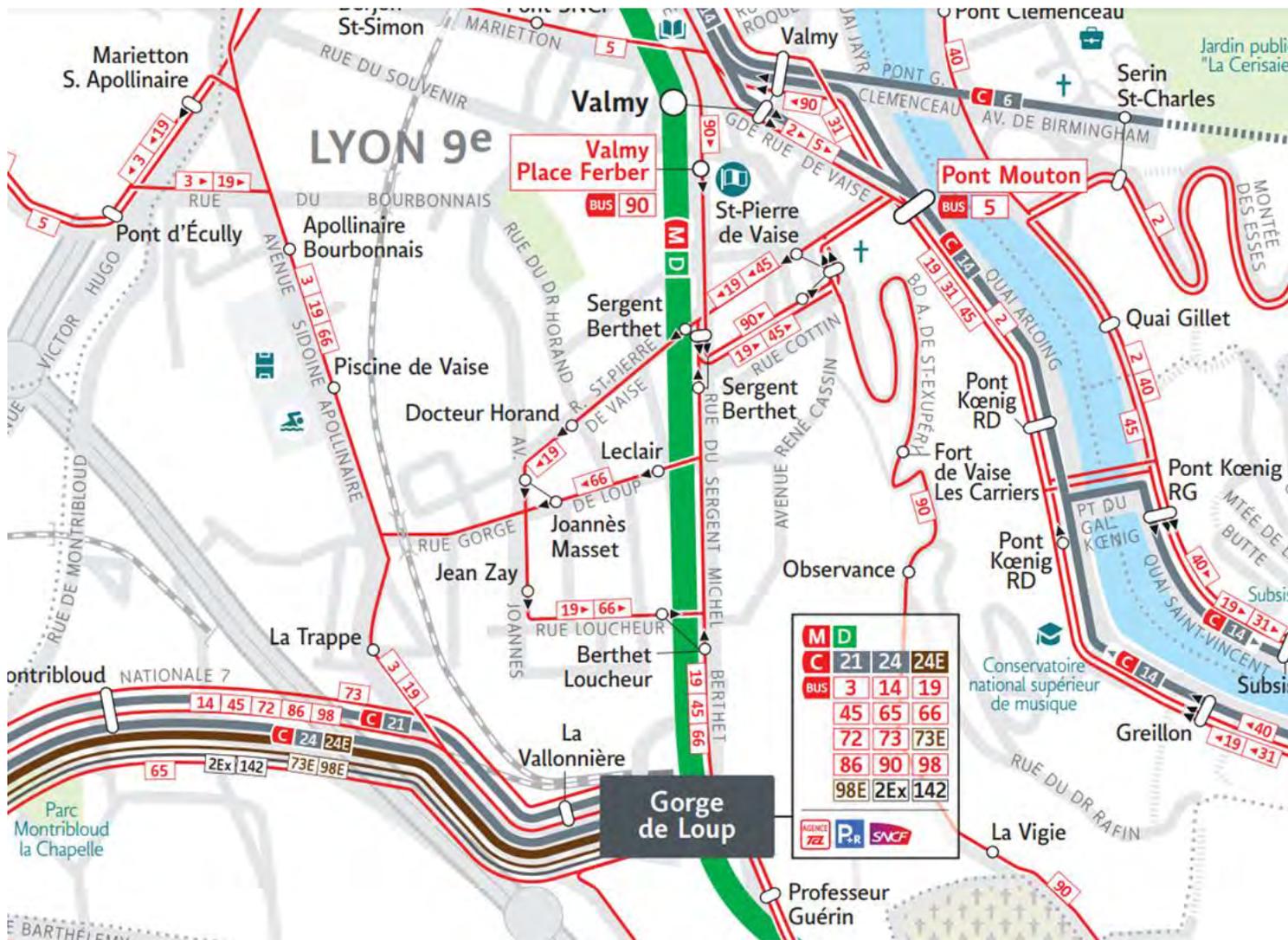
Sur ce secteur, la rue du Sergent Michel Berthet présente un double sens de circulation sur l'ensemble du linéaire considéré, avec des voies de présélection en approche des carrefours d'extrémité (Valmy et Gorge de Loup) et à l'intersection avec certaines voies transversales.

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.

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE : ENJEUX DE DEPLACEMENT



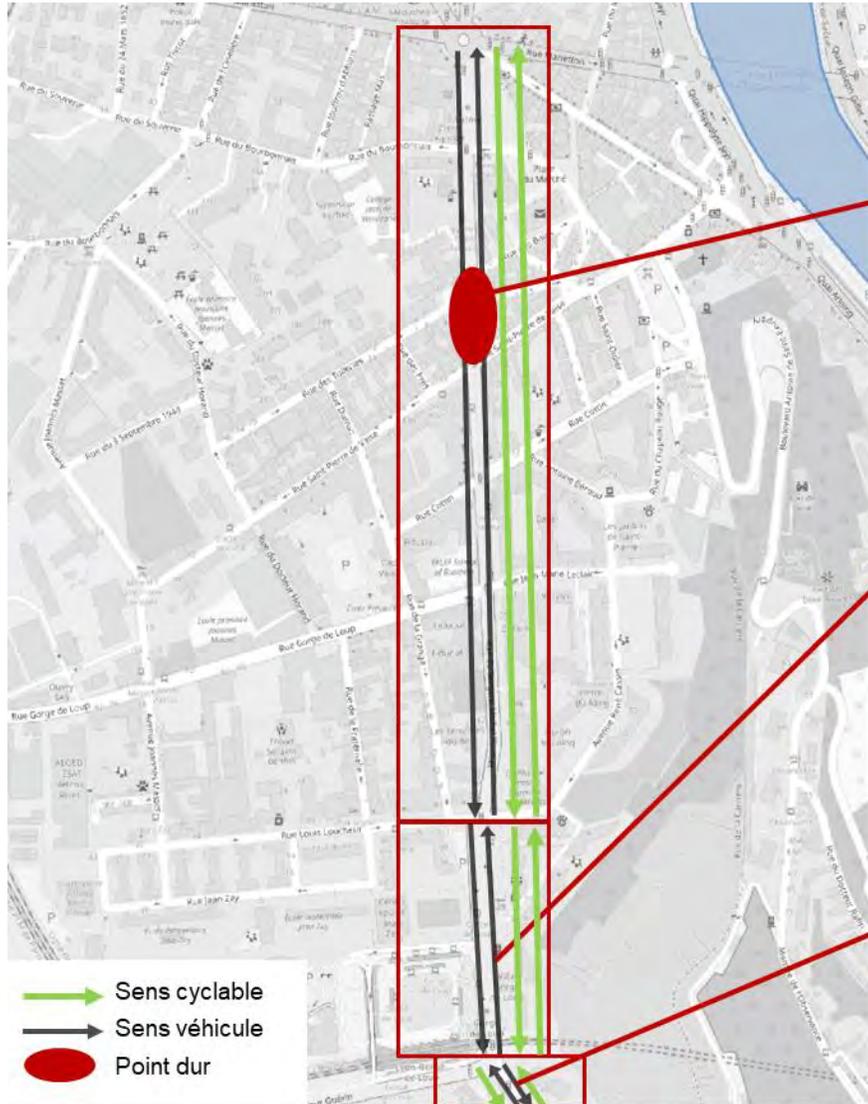
Carte du réseau de transports en commun sur le secteur

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.

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 :

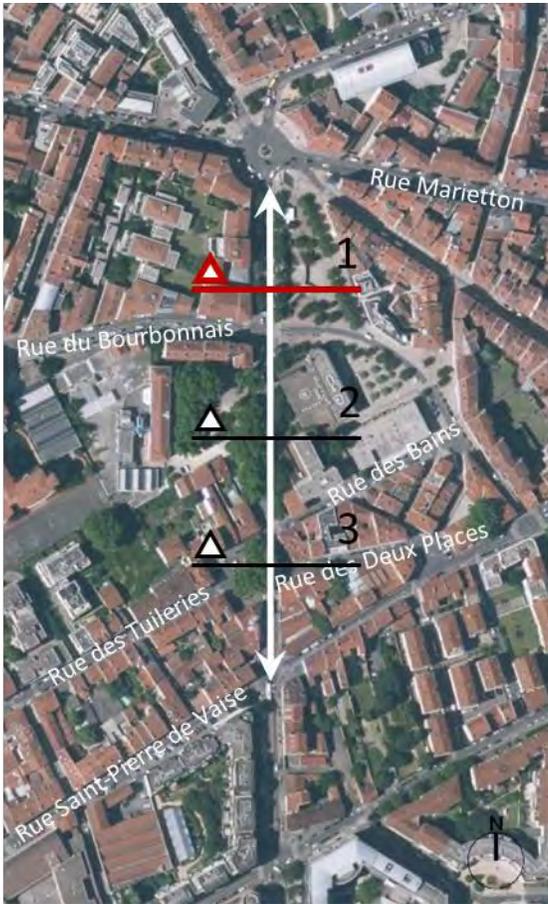
- **Emprises larges.**
- Insertion en piste cyclable à double sens pour une continuité avec la section Nord.
- **Point de basculement** entre la piste à double sens, rue Berthet, et les pistes sens unique de chaque côté, rue Audry.

Tronçon 3 : rue Pierre Audry

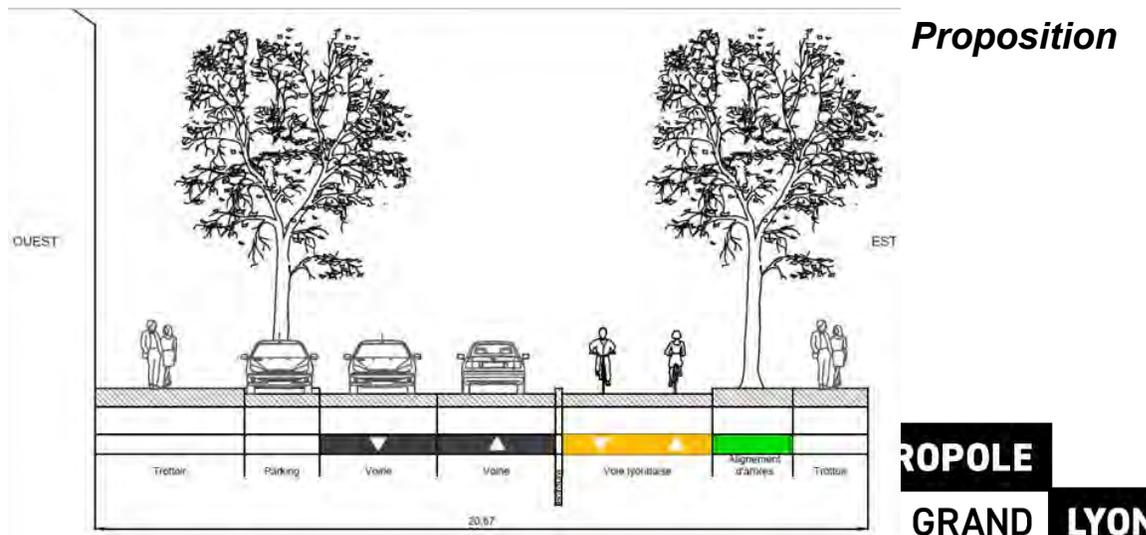
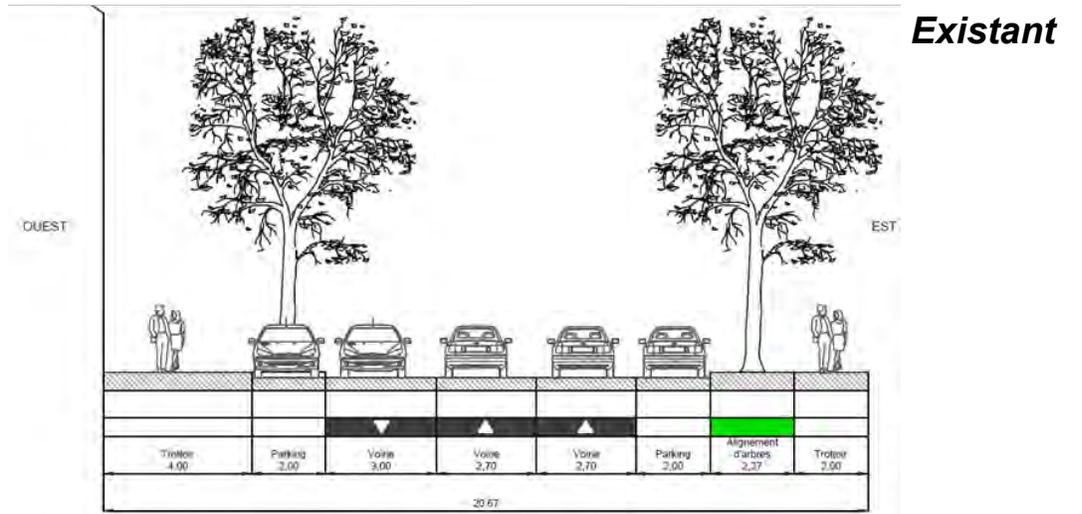
- Aménagements réalisés récemment : **une piste cyclable sens unique d'un côté et une bande cyclable sens unique de l'autre.**

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

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 1

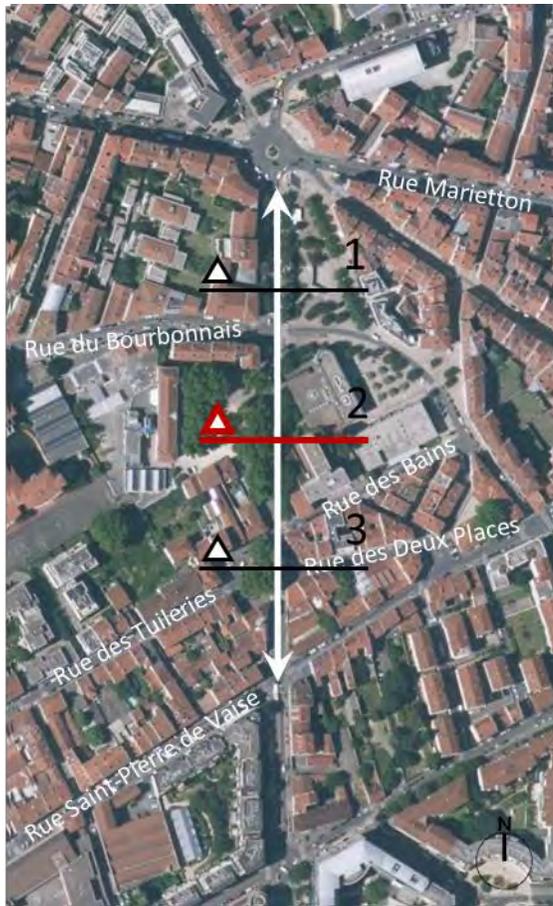


L'aménagement proposé a pour objectif d'apaiser la rue et de sécuriser et favoriser la présence des cycles. Une voie véhicules serait supprimée pour permettre l'aménagement d'une voie lyonnaise à double sens, et séparée de la voirie. A l'Est, une partie du stationnement serait supprimée dont un emplacement 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.

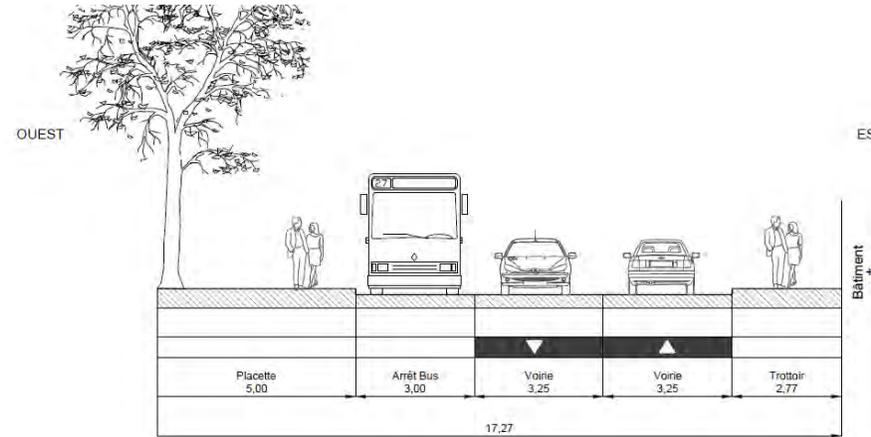


TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA RUE DU BOURBONNAIS ET LA RUE DES BAINS

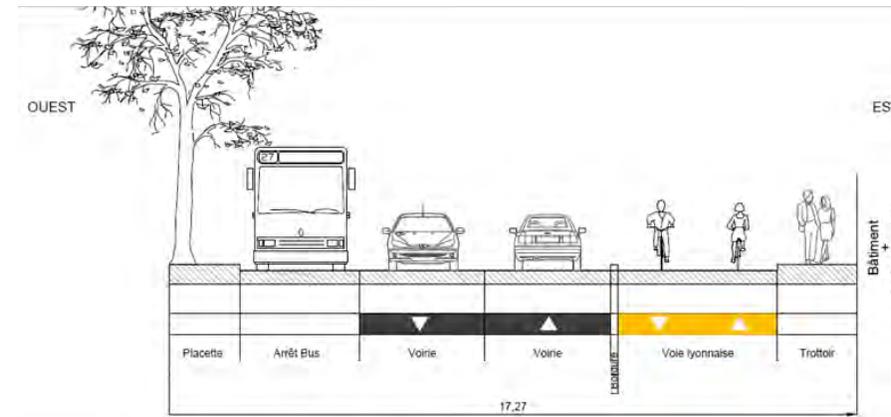
Piste bidirectionnelle Est – Coupe 2



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.



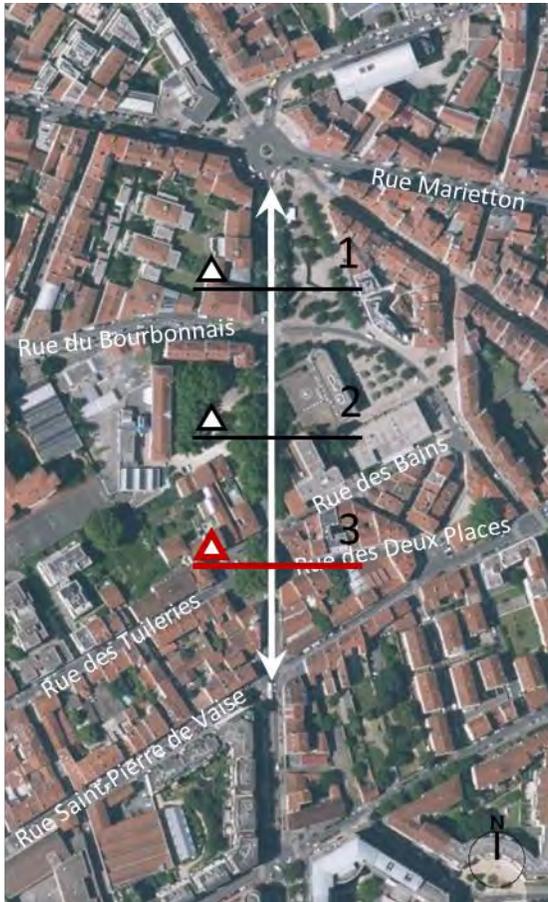
Existant au droit de l'arrêt de bus



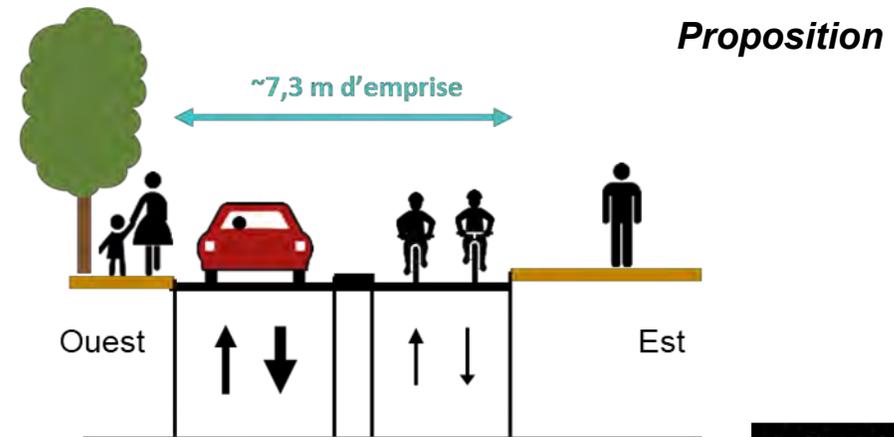
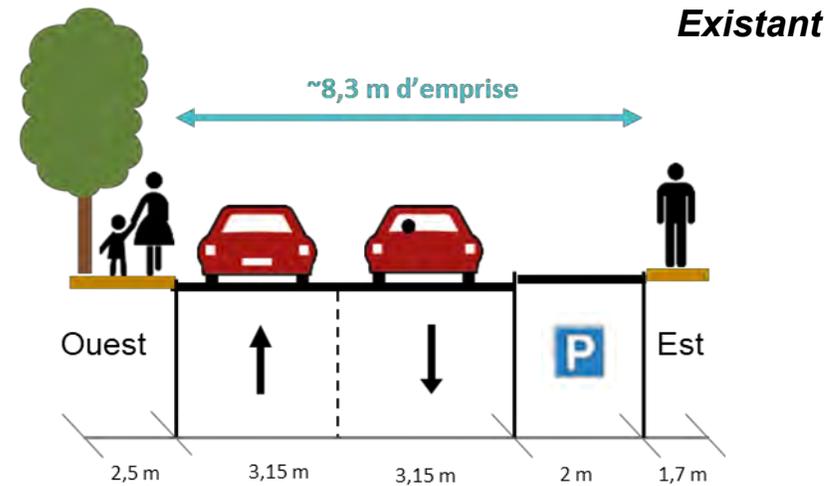
Proposition

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).

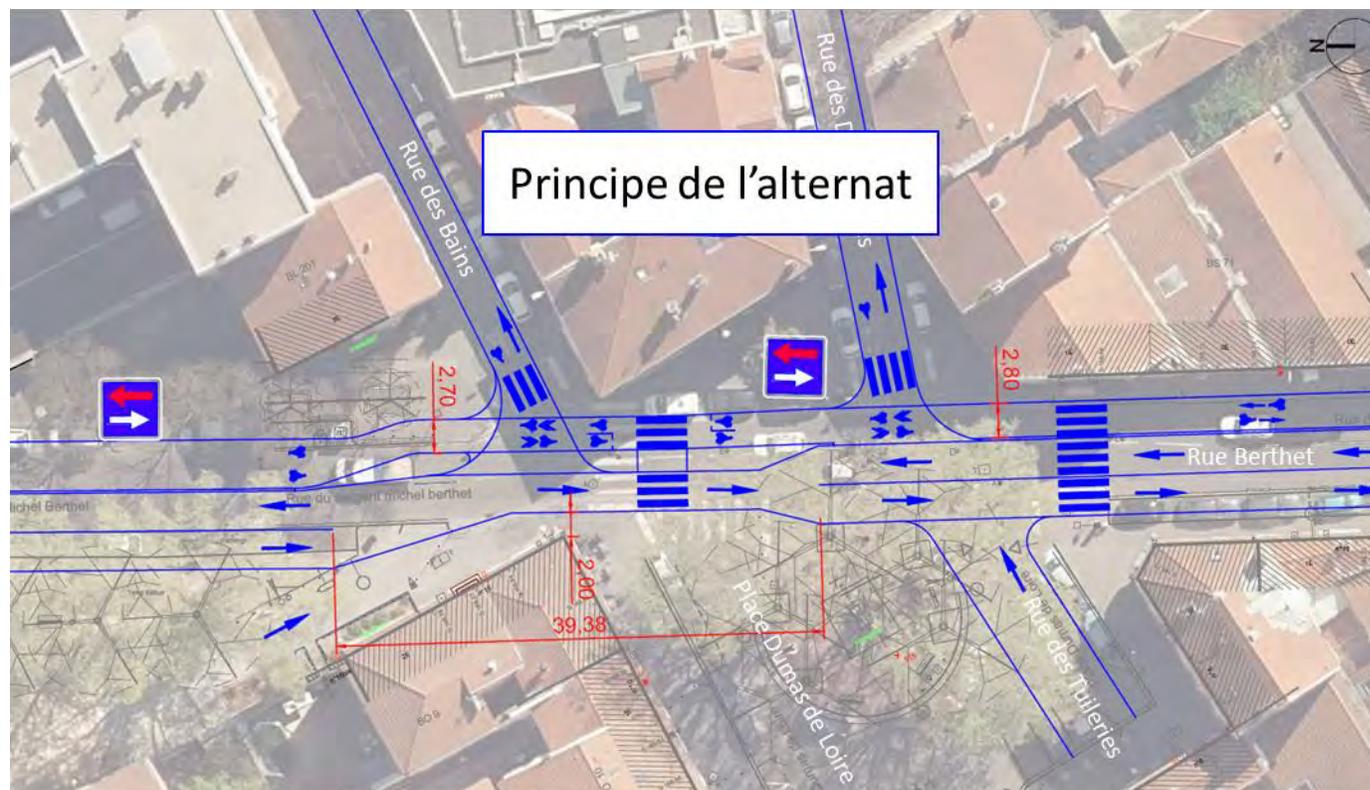


TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET A LA PLACE DUMAS DE LOIRE – POINT DUR

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.

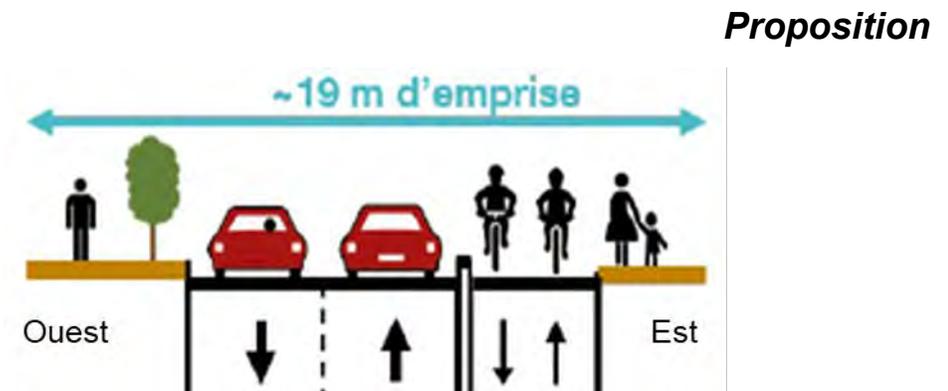
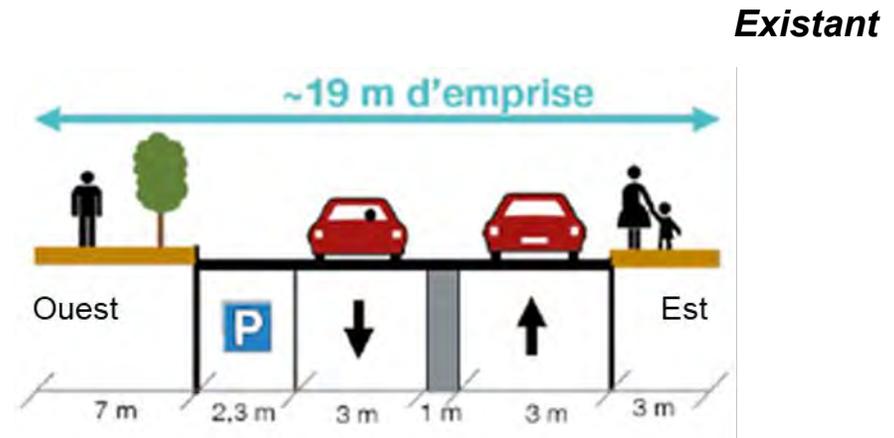


TRONÇON 1 : RUE BERTHET ENTRE LA RUE SAINT-PIERRE DE VAISE ET LA RUE COTTIN

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 4



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



MÉTROPOLE

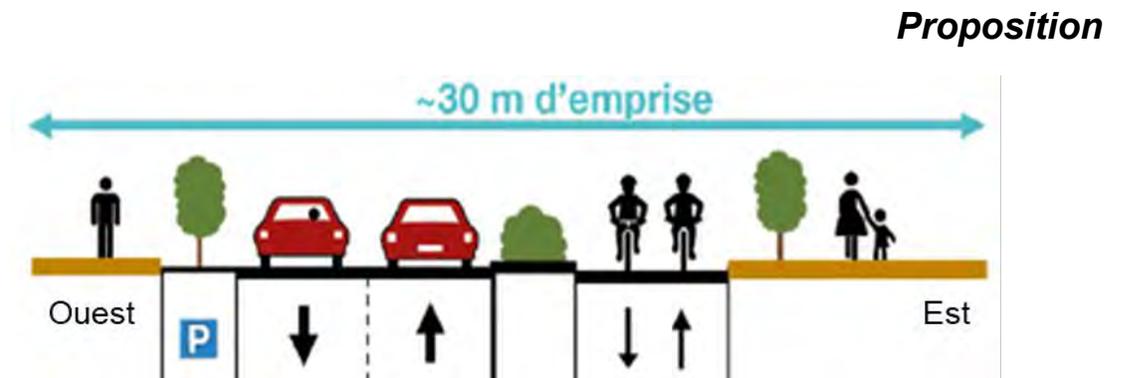
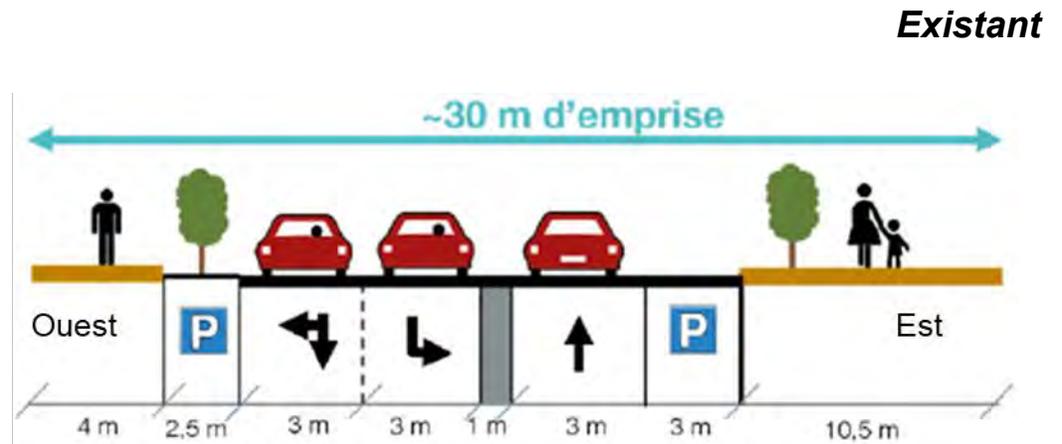
GRAND LYON

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

Piste bidirectionnelle Est – Coupe 5



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.



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.

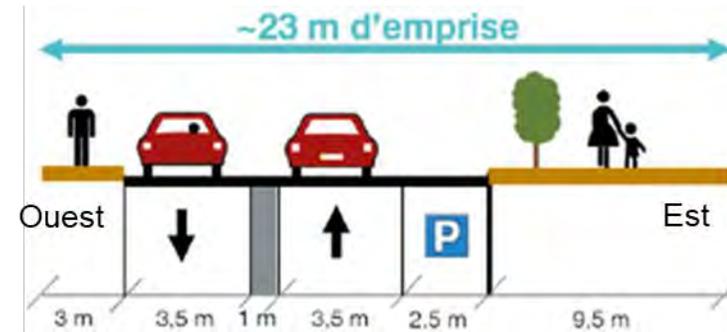
TRONÇON 1 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET ENTRE LA RUE GORGE DE LOUP ET LA RUE LOUIS LOUCHEUR

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

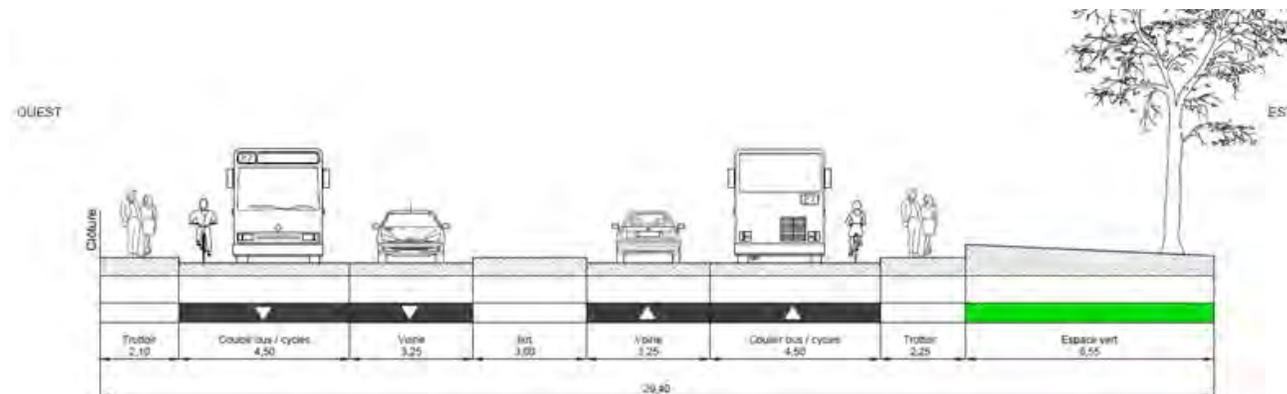
Piste bidirectionnelle Est – Coupe 7



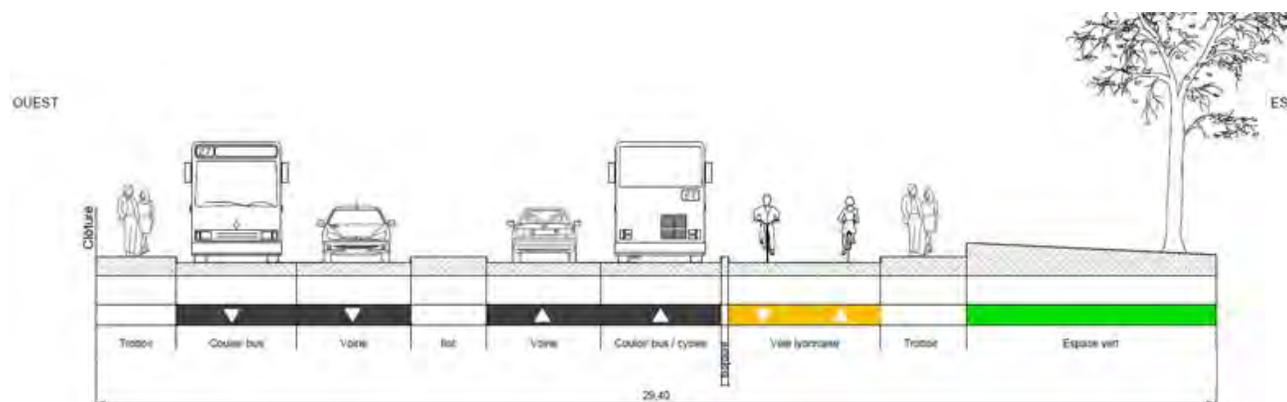
L'aménagement d'une voie lyonnaise à double sens généreuse permettrait d'assurer une continuité d'aménagement depuis la rue Berthet. La transition vers l'aménagement de la rue Audry en deux pistes de part et d'autre de la voirie se ferait au croisement avec la rue Louis Guérin.

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

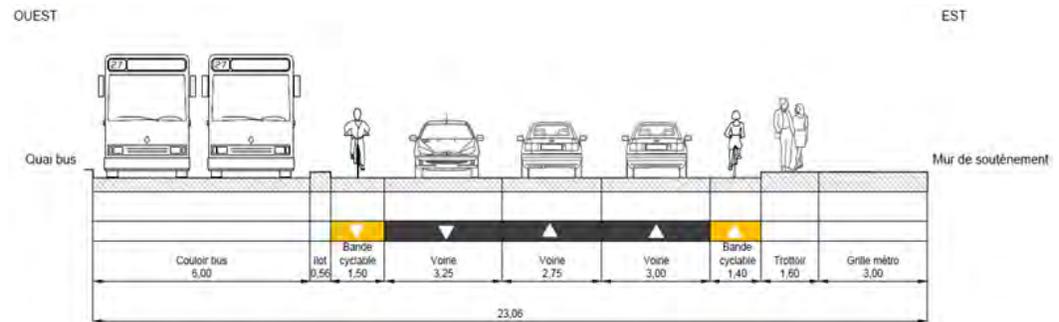
Piste bidirectionnelle Est – Coupe 8



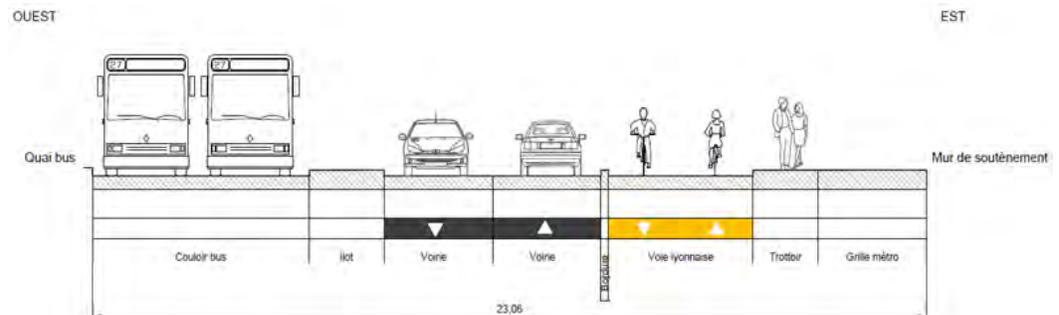
Ici, la voie lyonnaise serait en site propre, séparée et sécurisée de la voirie. L'une des trois voies de circulation serait supprimée et les gabarits optimisés. La place ainsi trouvée serait donnée à la voie lyonnaise mais aussi au trottoir Est.

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.

Existant



Proposition

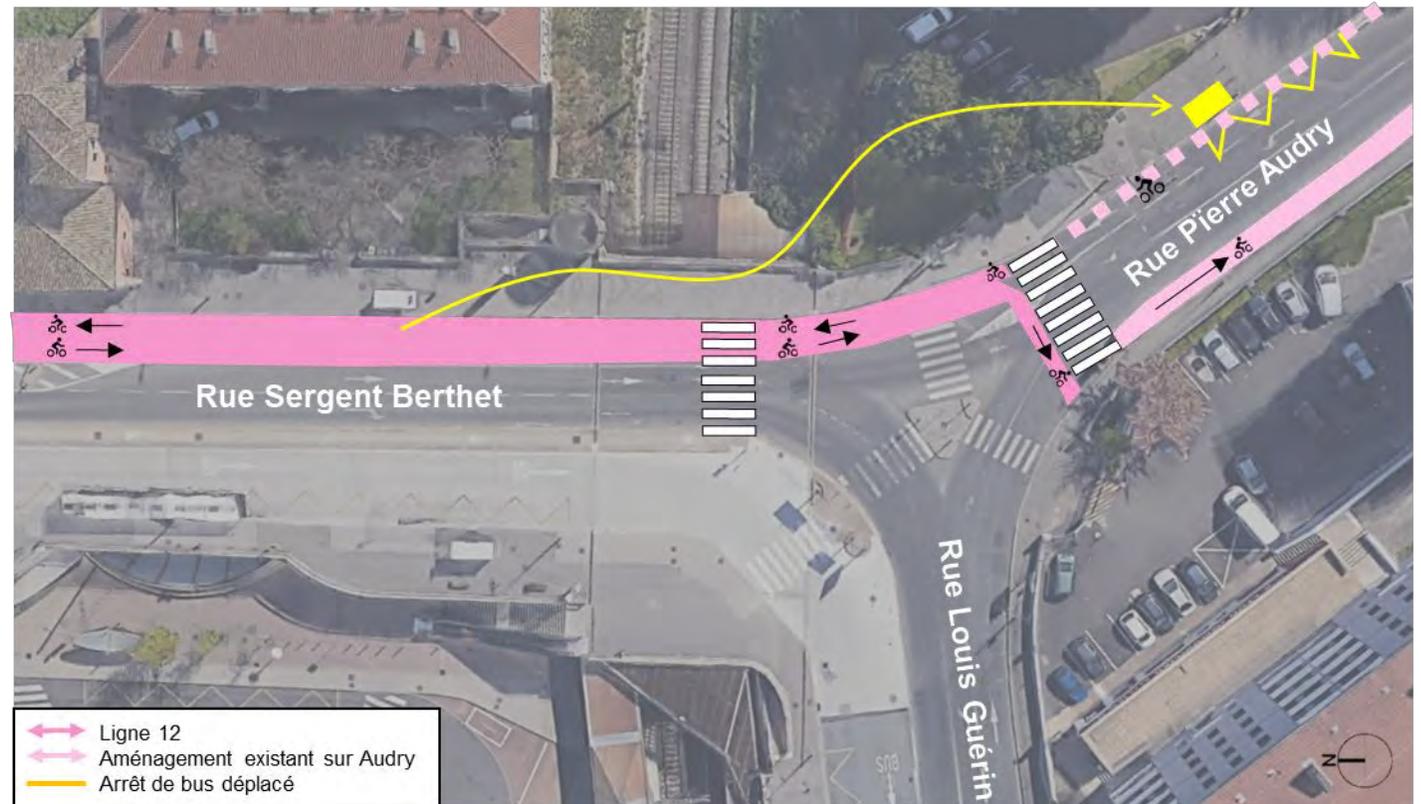


TRONÇON 2 : RUE DU SERGENT MICHEL BERTHET À LA JONCTION DE LA RUE PIERRE AUDRY – POINT DE BASCULE

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.



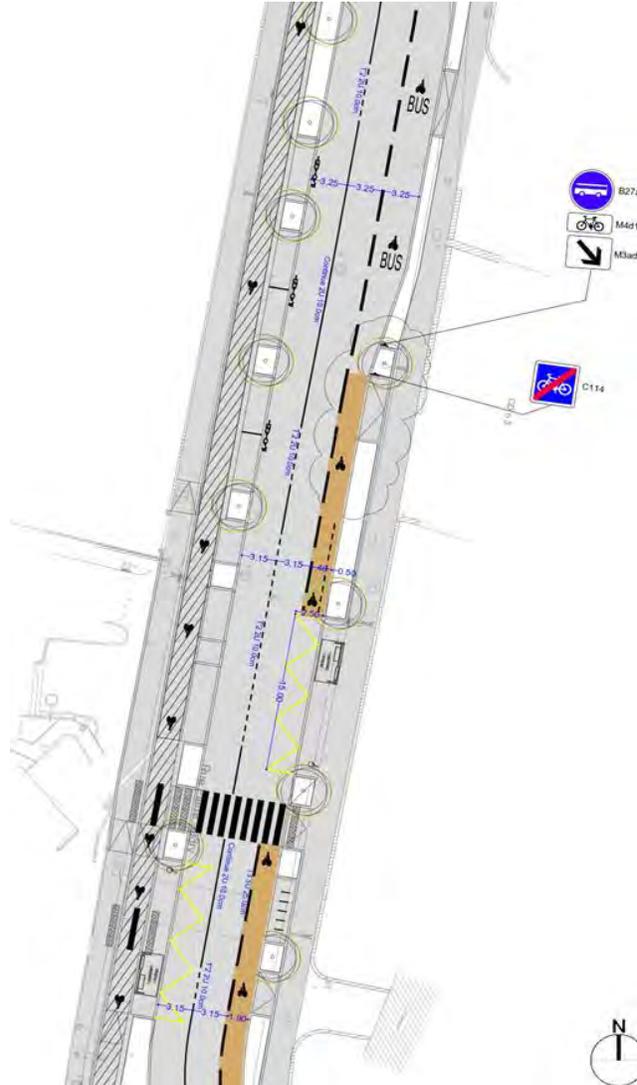
TRONÇON 3 : RUE PIERRE AUDRY

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.



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

SOMMAIRE

► Secteur 2 : de l'Avenue Barthélémy Buyer à l'avenue Adolphe Max

- [Enjeux de flux piétons et cycles](#) p. 41
- [Enjeux patrimoniaux](#) p. 42
- [Enjeux de déplacements](#) p. 43
- [Principes d'aménagement : la vélorue, une solution mixte](#) p. 45
- [Circulation véhicules – Variante 1](#) p. 46
- [Circulation véhicules – Variante 2](#) p. 49
- [Variantes circulatoires : analyse multicritères](#) p. 54
- [Aménagement cyclable : avenue Buyer](#) p. 55
- [Aménagement cyclable : rue de Trion](#) p. 56
- [Aménagement cyclable : rue des Farges](#) p. 60
- [Aménagement cyclable : Chemin Neuf](#) p. 62
- [Aménagement cyclable : rue Tramassac](#) p. 63
- [Aménagement cyclable : avenue Adolphe Max](#) p. 64

► Cahier destiné à recevoir les observations du public Annexe

LES AMÉNAGEMENTS DE LA CONCERTATION : SECTEUR 2



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.

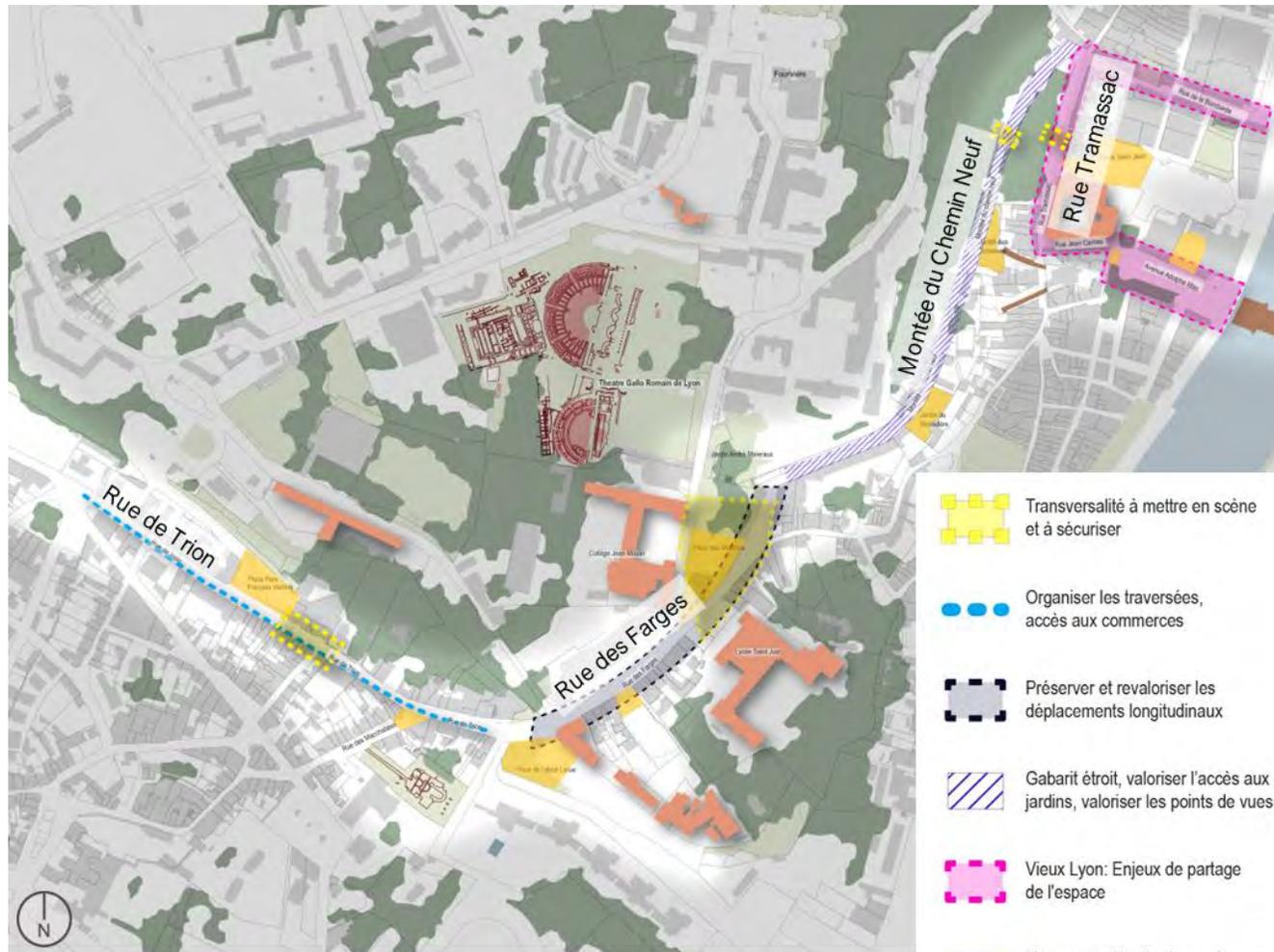
La L12 est connectée à d'autres voies lyonnaises sur ce secteur :

- 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.

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 Carries 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

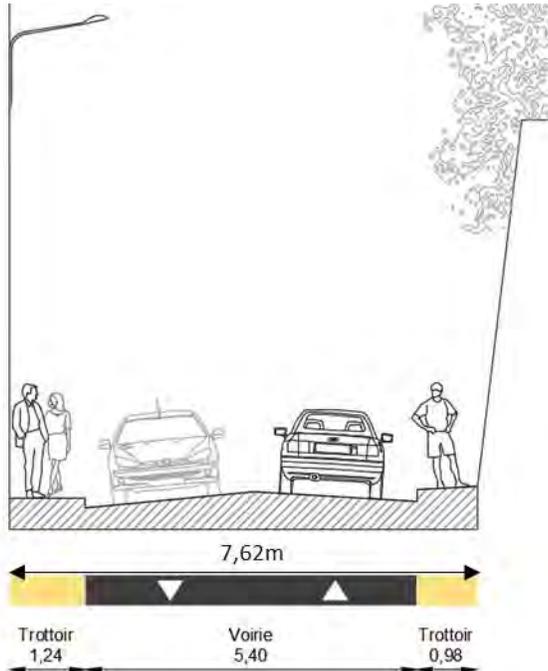
Rue des Farges, montée du Chemin Neuf

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX DE CIRCULATION

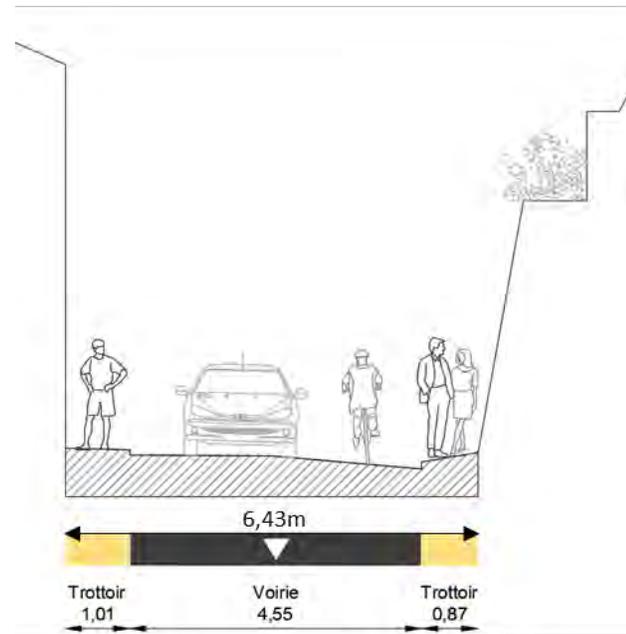
→ Les largeurs des rues existantes ne permettent pas l'insertion d'une piste bidirectionnelle comme préconisé sur la plupart des autres voies lyonnaises, excepté sur l'avenue Adolphe Max. **Une solution mixte de partage de la voie entre voitures et vélos est donc envisagée.** Cette solution est dérogatoire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

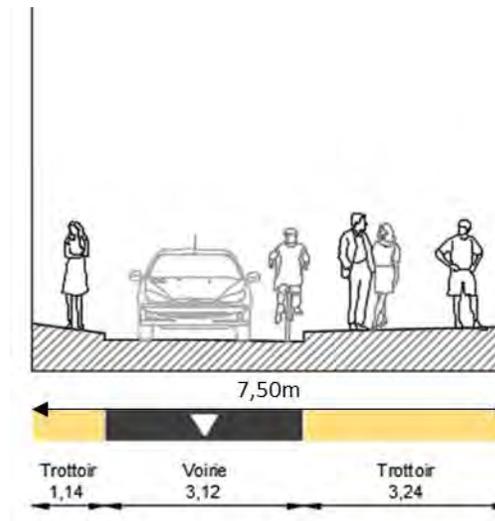
L'objectif des Voies Lyonnaises est également de redonner une place au piéton. Pour une grande partie des rues, les trottoirs sont très étroits (80cm au minimum) dans un secteur touristique.



Coupe de l'existant sur la rue de Trion

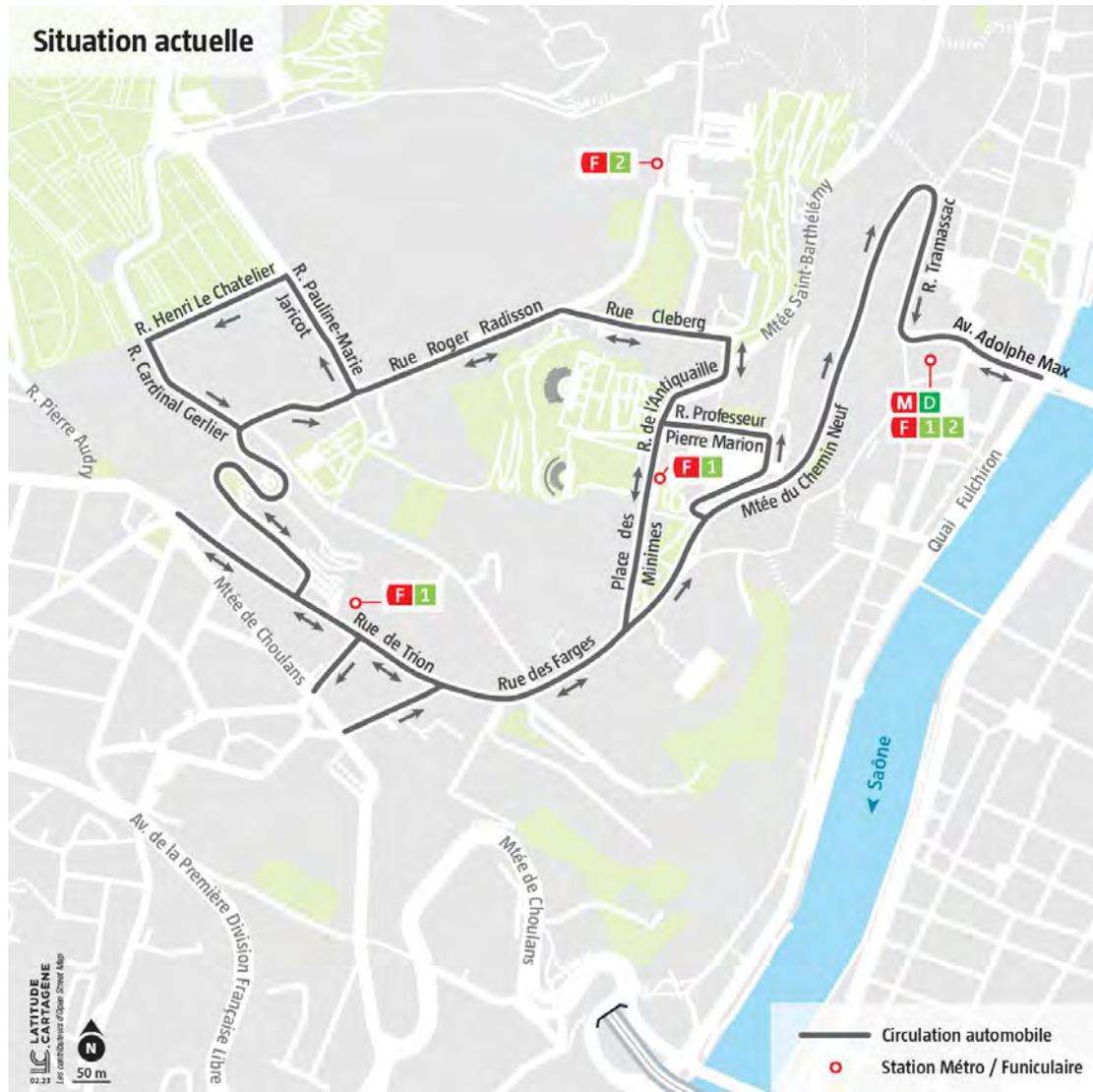


Coupe de l'existant sur la montée du Chemin Neuf



Coupe de l'existant sur la rue de Tramassac

ANALYSE URBAINE-PAYSAGÈRE : ENJEUX DE CIRCULATION



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

La 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.

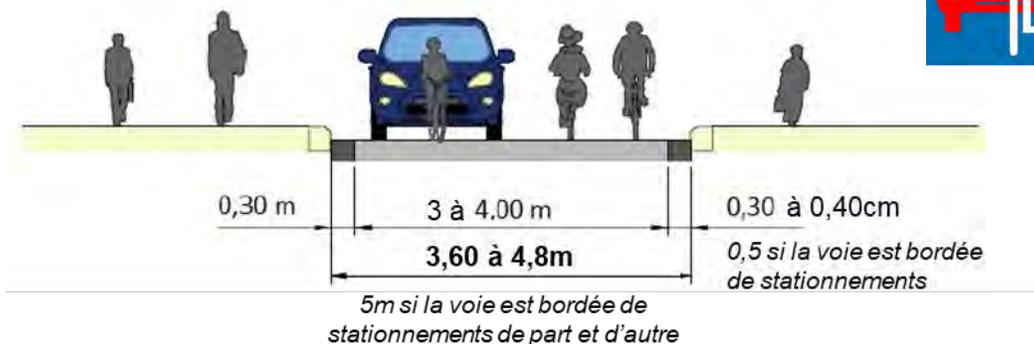
Enfin, l'avenue Adolphe Max est à double sens.

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.

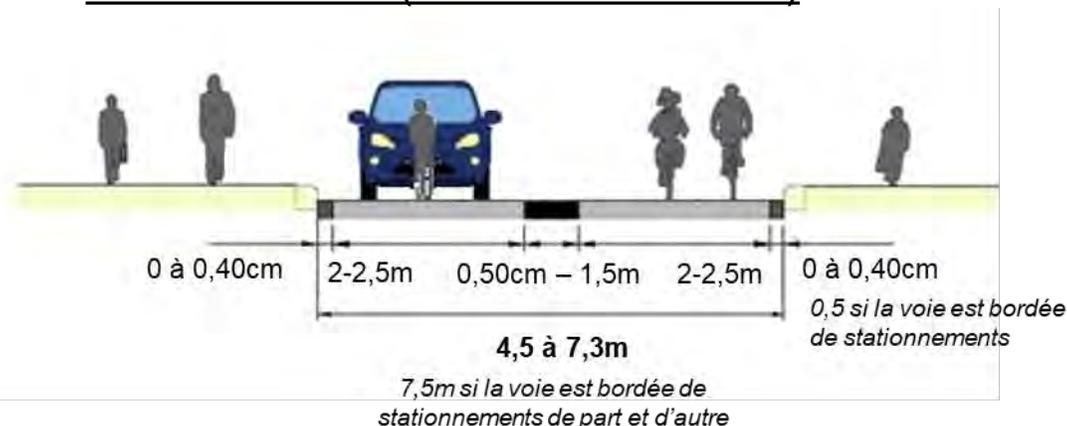
Les transports en commun ne circulent que de la place de Trion à la place Varillon. La présence des arrêts de funiculaire Saint-Just et Minimes ainsi que le métro D Vieux Lyon génèrent une forte intensité d'usages piétons.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : LA VÉLORUE, UNE SOLUTION MIXTE

SENS UNIQUE (véhicules motorisés)



DOUBLE SENS (véhicules motorisés)



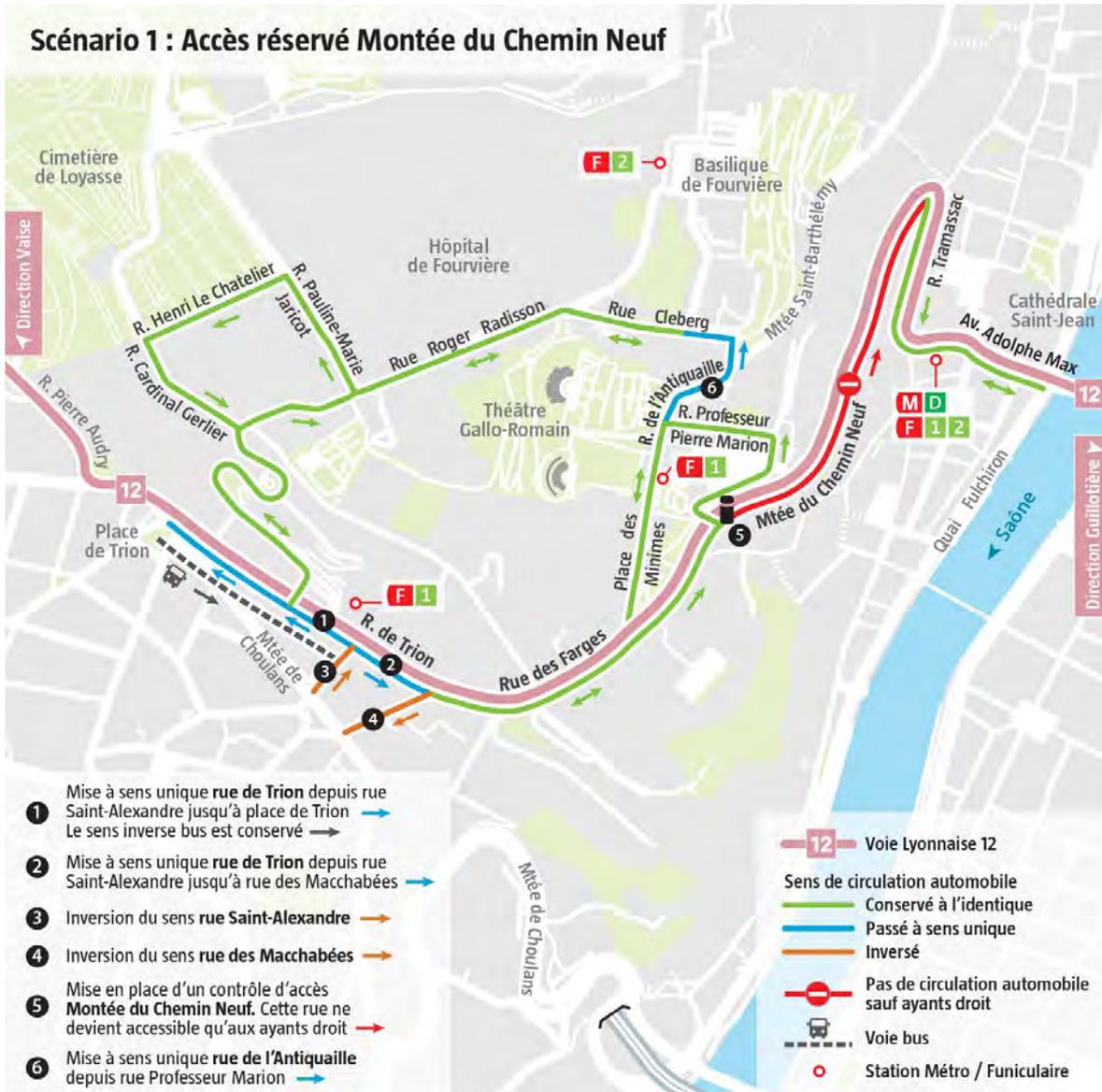
La vélorue offre aux cyclistes un espace de circulation mixte vélos-voitures, d'un très bon niveau de service pour les cyclistes, sans avoir recours à des aménagements cyclables séparatifs. Pour ce faire, la création d'une vélorue nécessite souvent de mettre en place des mesures contraignant le trafic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

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 1



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.

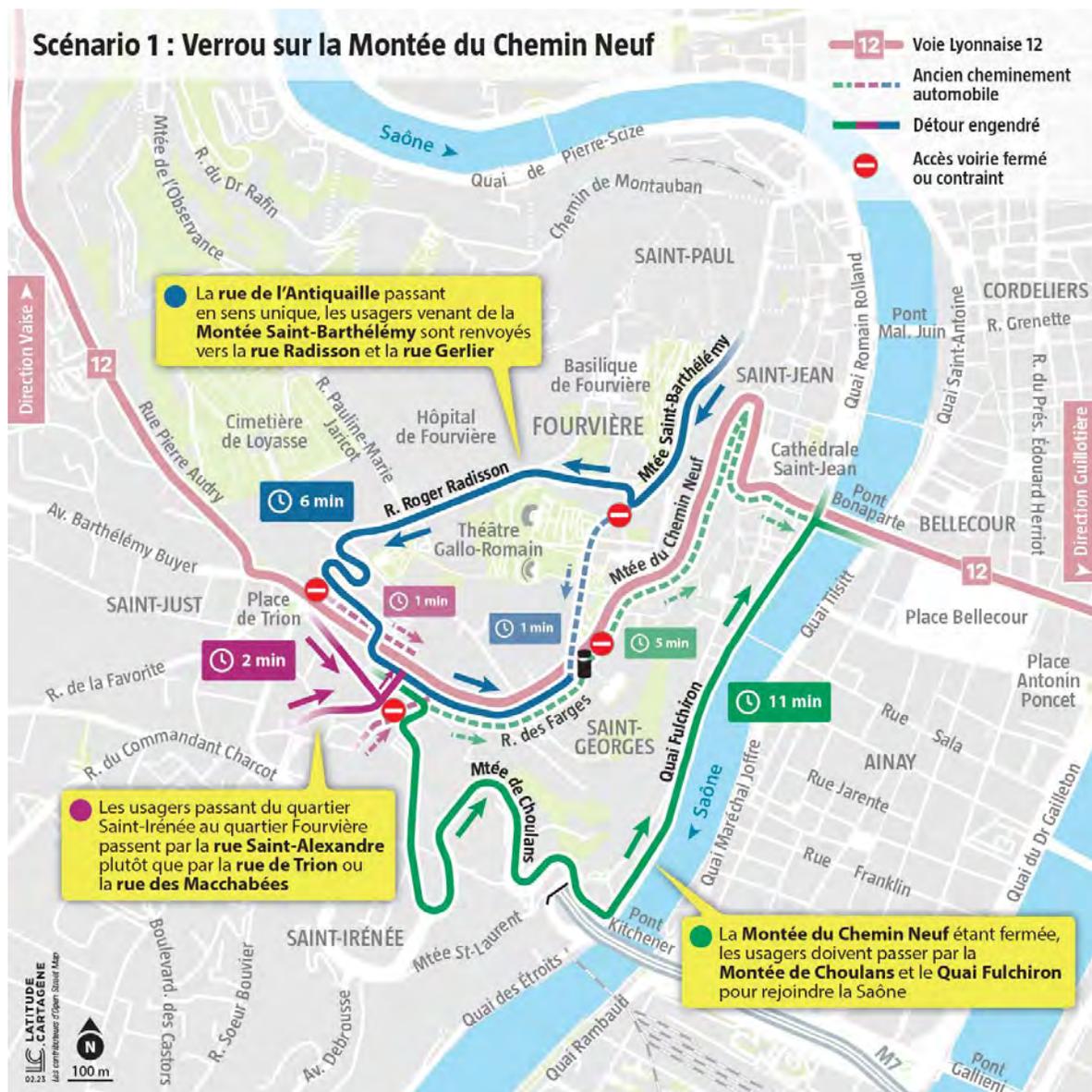
La rue de Trion étant réservée aux bus depuis la place de Trion, l'entrée Ouest du quartier se ferait par la rue Saint-Alexandre dont le sens serait inversé.

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).

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 1



Le verrou sur la montée du Chemin Neuf réduirait efficacement le trafic de transit. Les principaux flux véhicules restants seraient les transports en commun, les trajets quotidiens des habitants et les livraisons.

Le détour de transit induit par la fermeture de la montée du Chemin Neuf via la montée de Choulans ajouterait environ 6min aux trajets descendant sur la Saône.

La mise à sens unique d'une partie d'Antiquaille implique que les usagers empruntant la montée Saint-Barthélemy soient renvoyés vers les rues Radisson et Gerlier. Le détour serait d'environ 5min.

Enfin, les habitants voulant passer du quartier Saint-Irénée au quartier Fourvière passeraient par la rue Saint-Alexandre plutôt que par la rue des Macchabées ou la rue de Trion. Le détour engendré est minime.

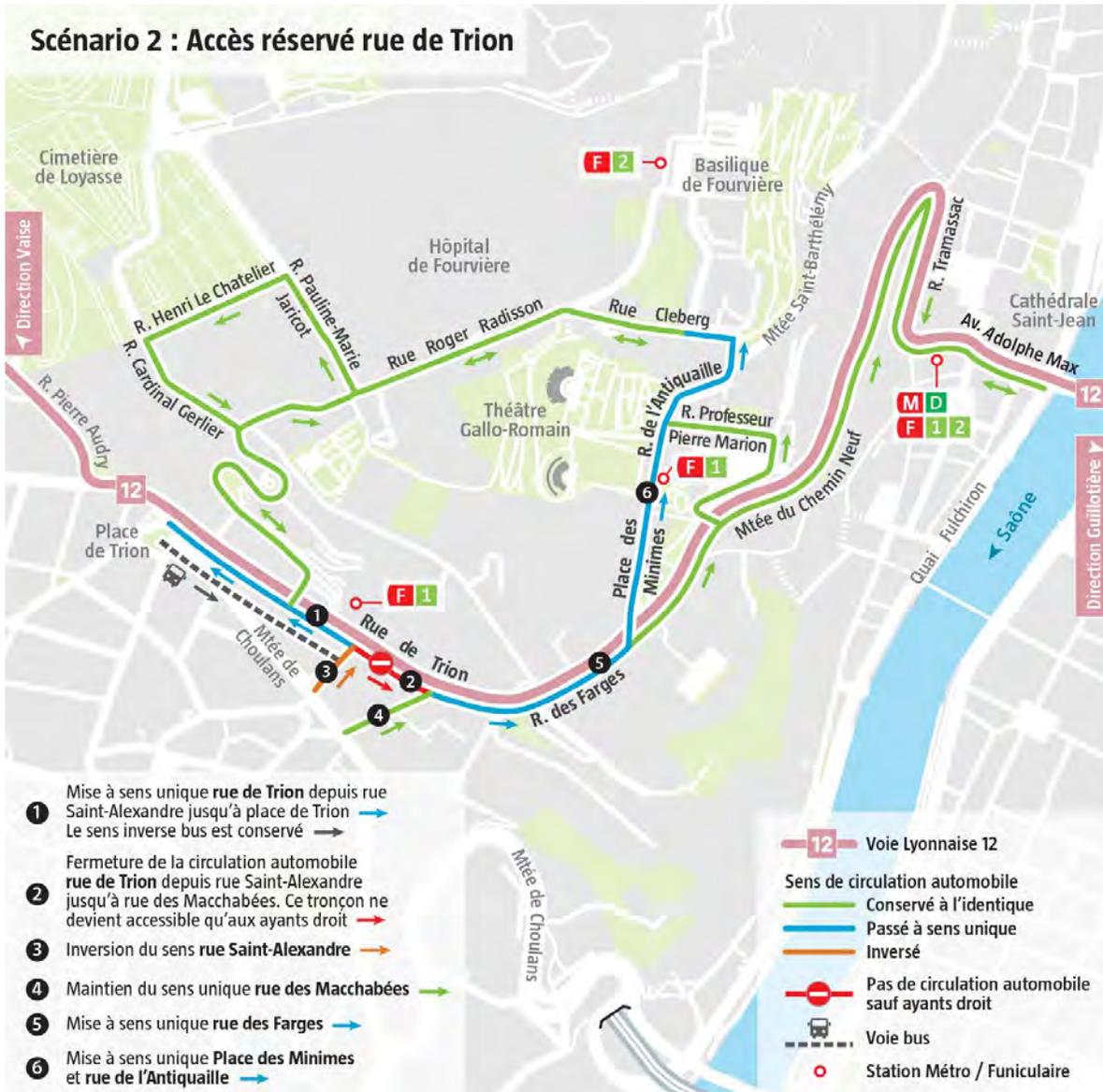
L'entrée du plateau de Fourvière se fait donc en trois points :

- montée Saint-Barthélemy,
- rue Saint-Alexandre,
- montée de l'Observance et rues Gerlier et Jaricot.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

PRINCIPES DE CIRCULATION VÉHICULES – SCÉNARIO 2



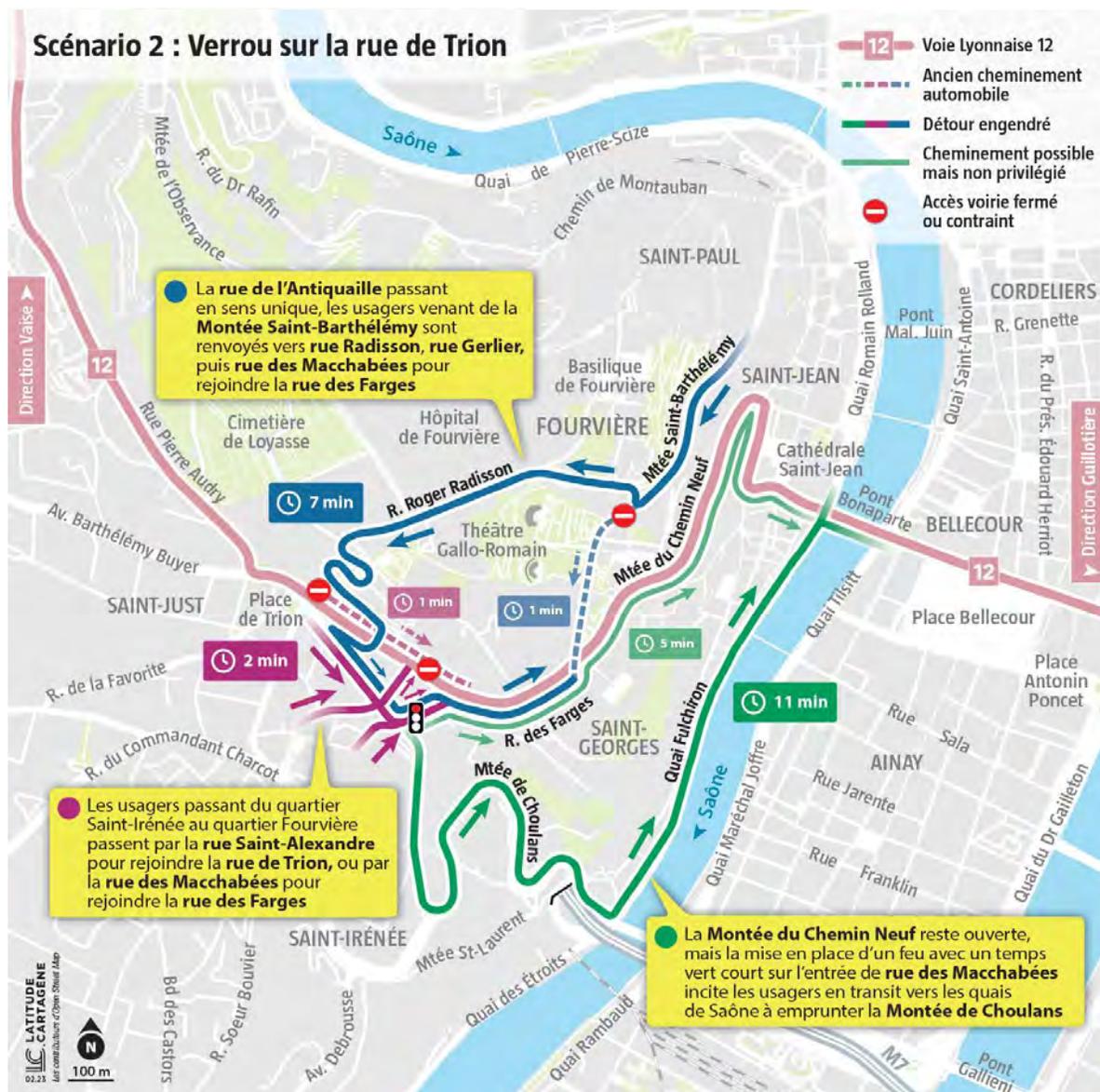
Dans le second scénario, l'accès au quartier serait limité par la fermeture du tronçon de la rue de Trion, de St. Alexandre à Macchabées, à la circulation des véhicules motorisés (hors bus lors des Nuits de Fourvière et touristiques).

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



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

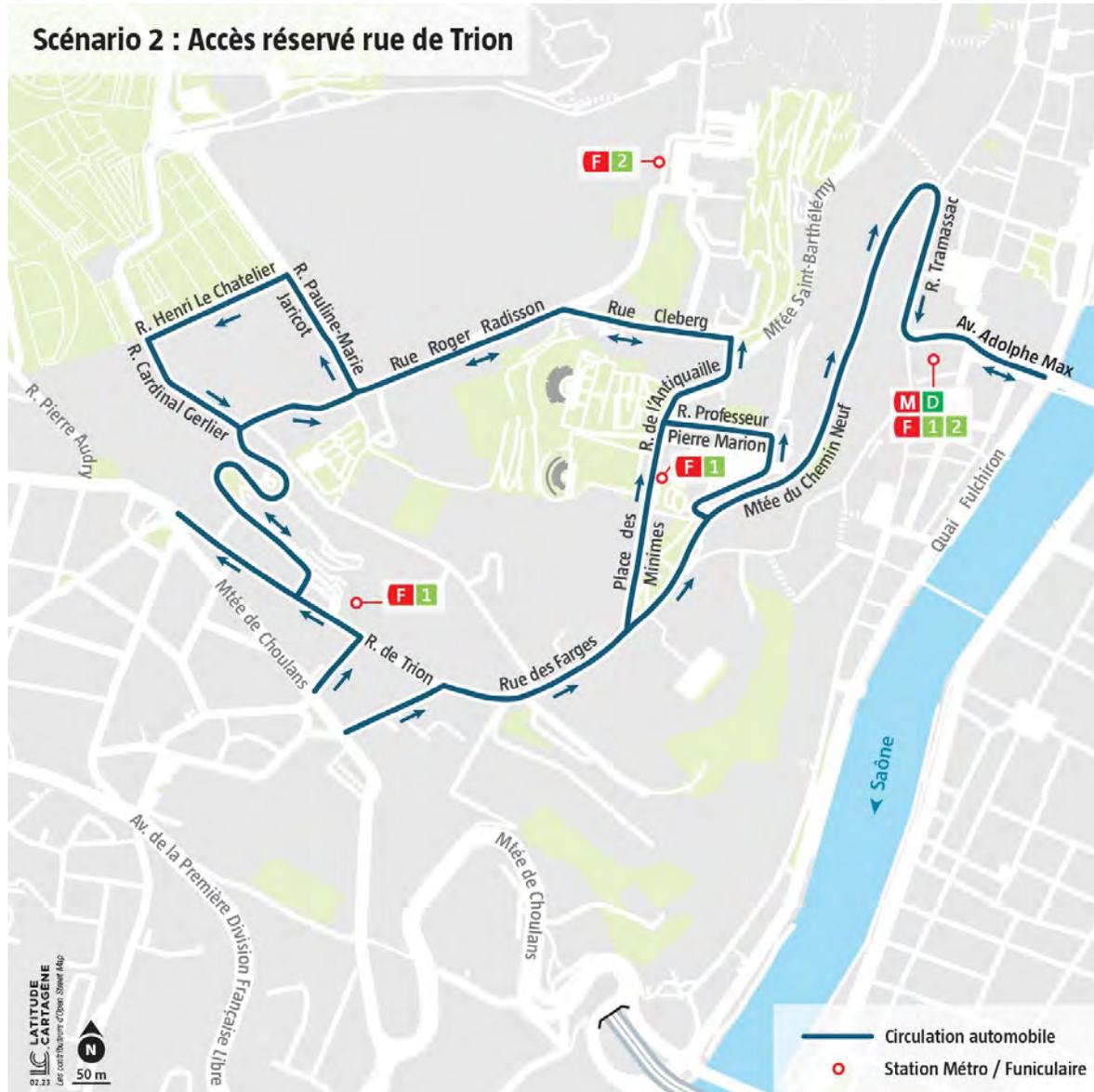
Comme dans la variante 1, la mise à sens unique d'Antiquaille impliquerait que les usagers empruntant la montée Saint-Barthélemy soient renvoyés vers les rues Radisson et Gerlier. Le détour serait d'environ 5min.

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.

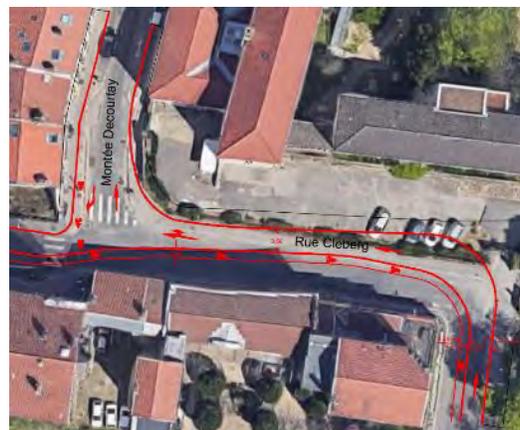
PRINCIPES DE CIRCULATION – Focus sur le projet Parvis des théâtres



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.

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-Barthélémy

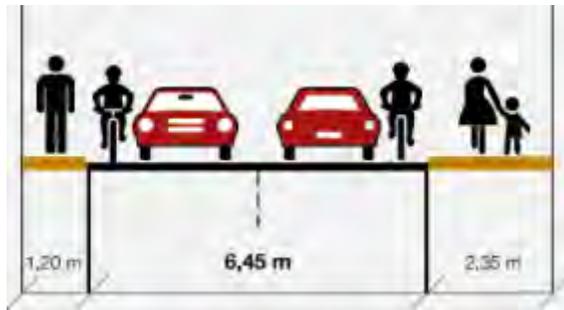


Rue de l'Antiquaille

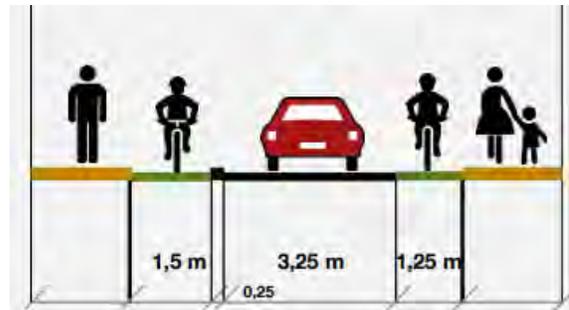
Sur le volet voirie et circulation, le projet Parvis des théâtres vise à améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétons ; à intégrer des continuités cyclables et à réduire la place de l'automobile sur ce tronçon qui accueille aujourd'hui un trafic de transit important.

Sur la rue de l'Antiquaille il est prévu de traiter le tronçon entre les Montées Decourtray et Saint-Barthélémy 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

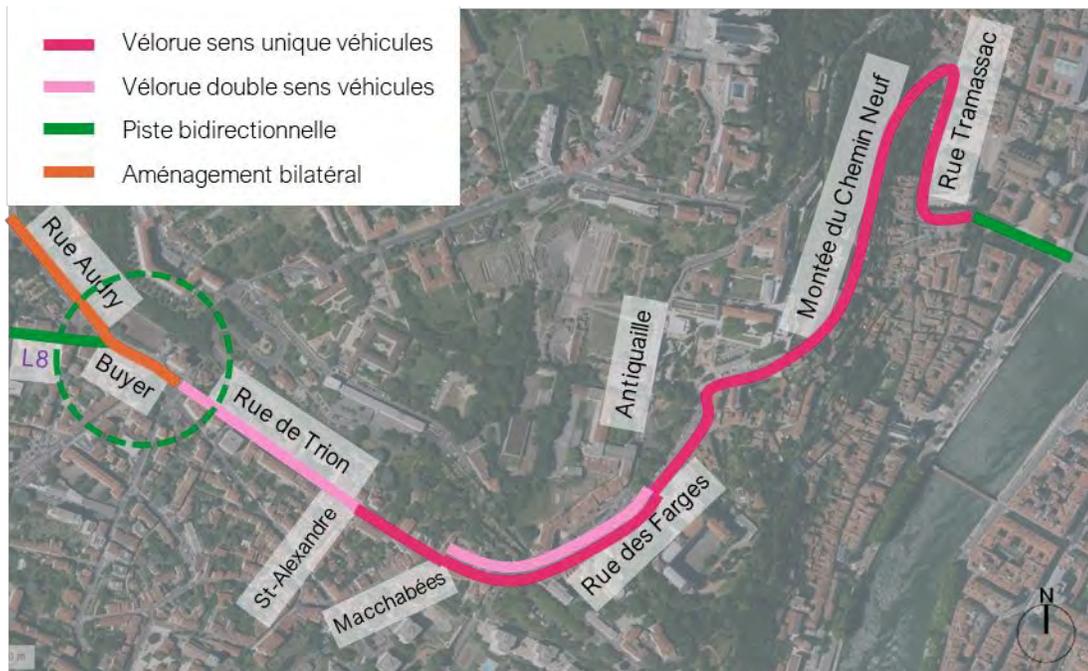


Profil projeté rue de l'Antiquaille

VARIANTES DE CIRCULATION : ANALYSE MULTICRITÈRES

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

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : AVENUE BUYER

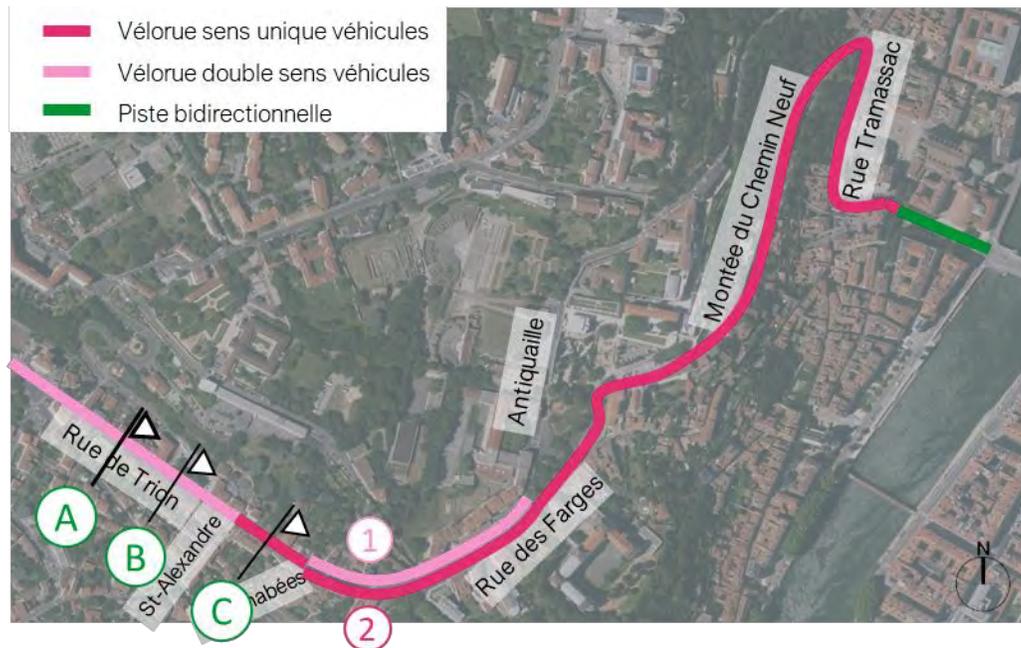


Le tronçon de l'avenue Buyer entre la rue Audry et la place du Trion est une réelle articulation entre les rues, les trajets et les différentes Voies Lyonnaises.

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.

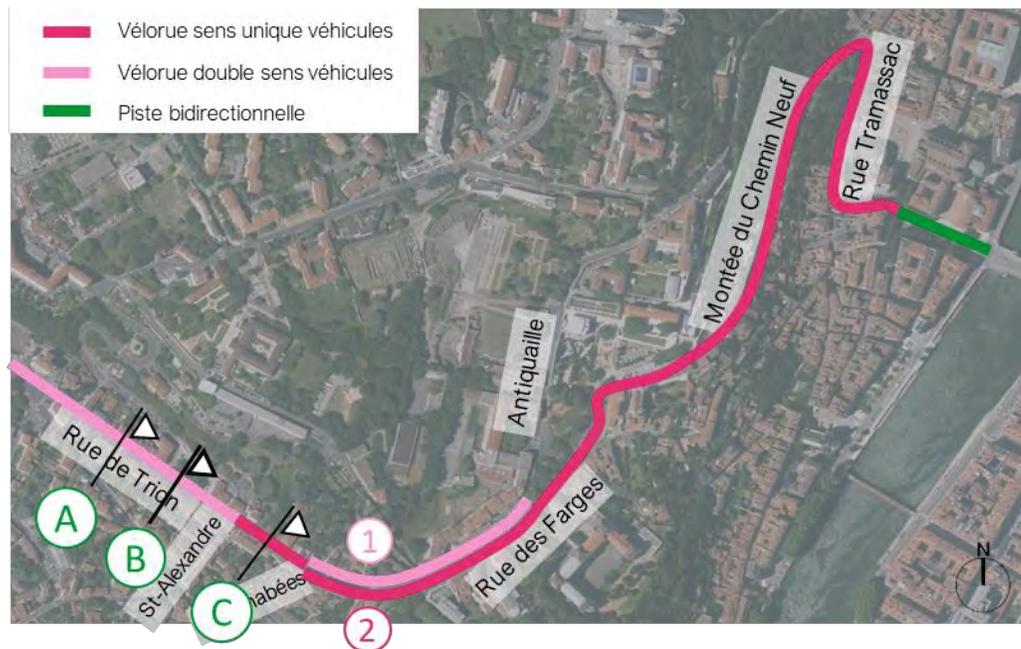
L'arrêt de bus ainsi que la place de transport de fonds seraient conservés.



- Trottoirs (Yellow)
- Vélorue (Red)
- Voie BUS vélorue (Brown)

Insertion de la vélorue sur la Rue de Trion.

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.

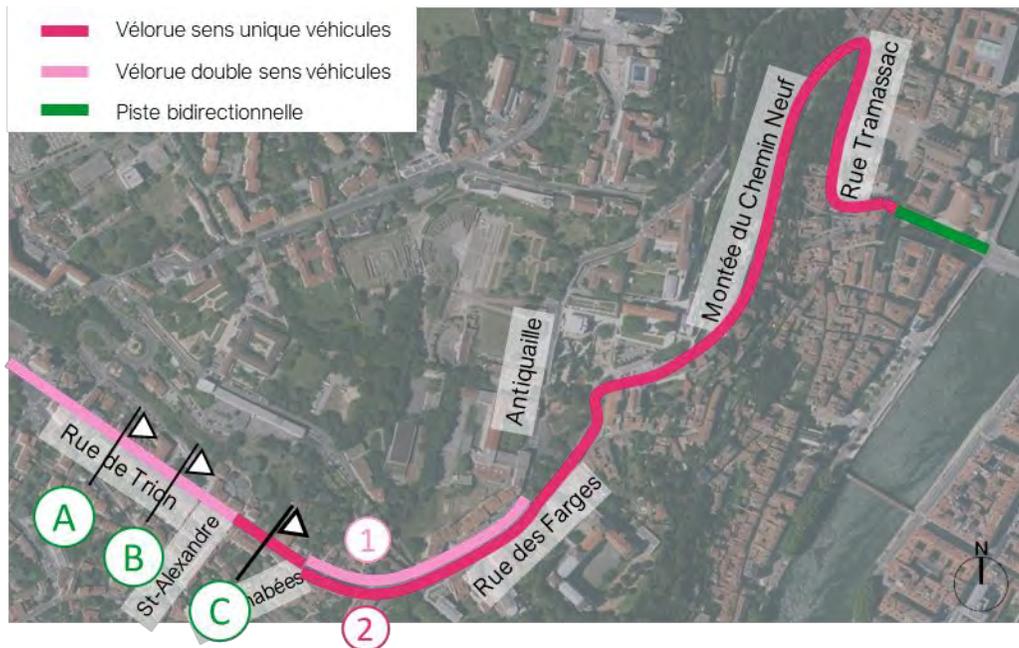
Seul le trottoir étroit visible en jaune à gauche de l'image, actuellement étroit, serait modifié pour être élargi.



- Trottoirs
- Vélorue
- Voie BUS vélorue

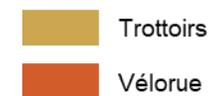
Insertion de la vélorue sur la Rue de Trion.

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.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DE TRION

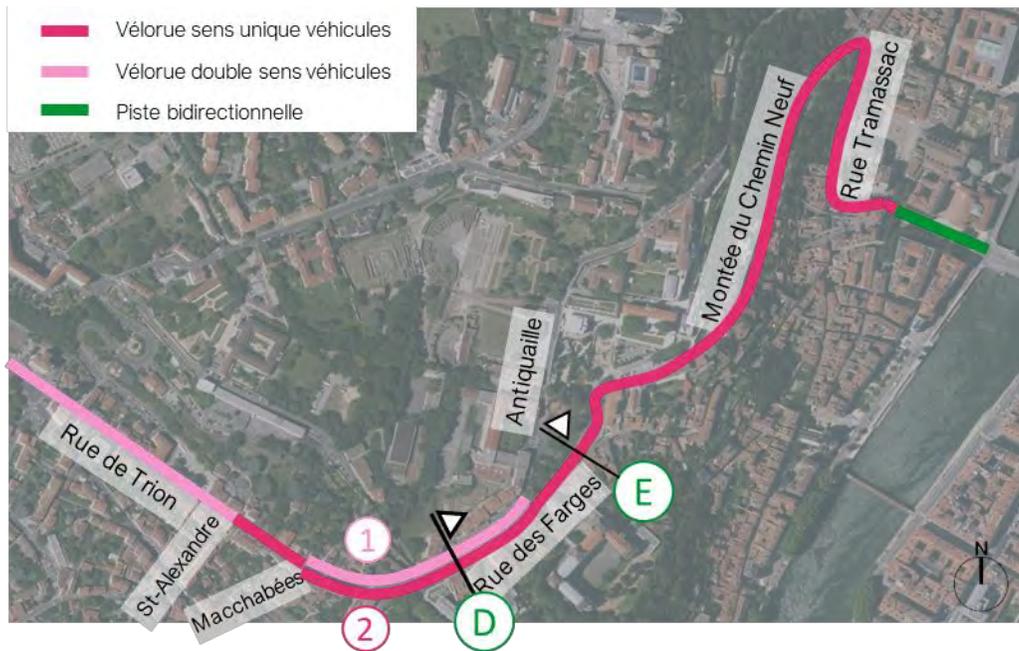


Photographie de la rue de Trion, vue en direction de la place Varillon.



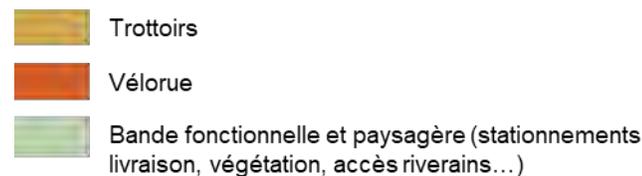
Perspective de la vélorue sur la rue de Trion, vue en direction de la place Varillon.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : RUE DES FARGES



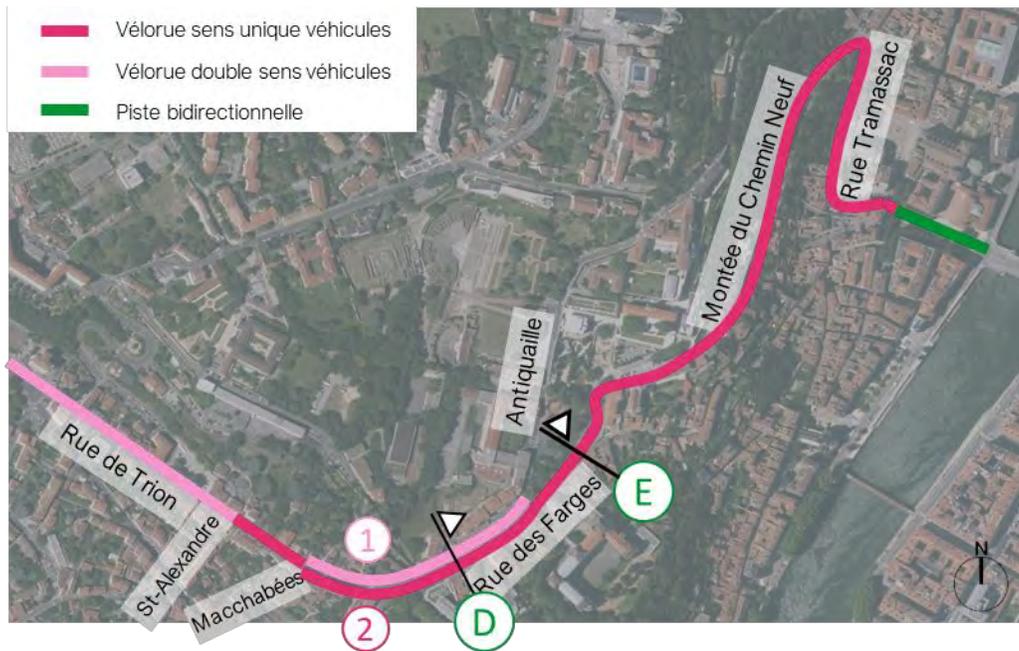
Rue des Farges variante 1 : La vélorue s'insère entre les bordures de stationnement existantes. Le projet prévoit, suite à la baisse de trafic, une disparition d'une partie des places, pour une bande plantée par exemple.

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...).



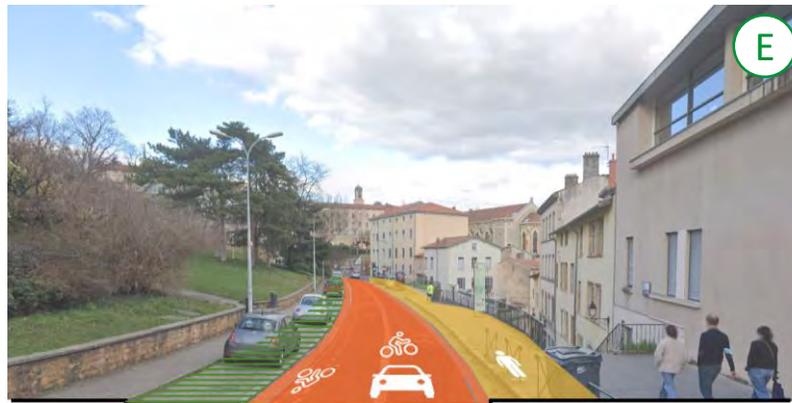
Insertion de la vélorue sur la rue des Farges

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.



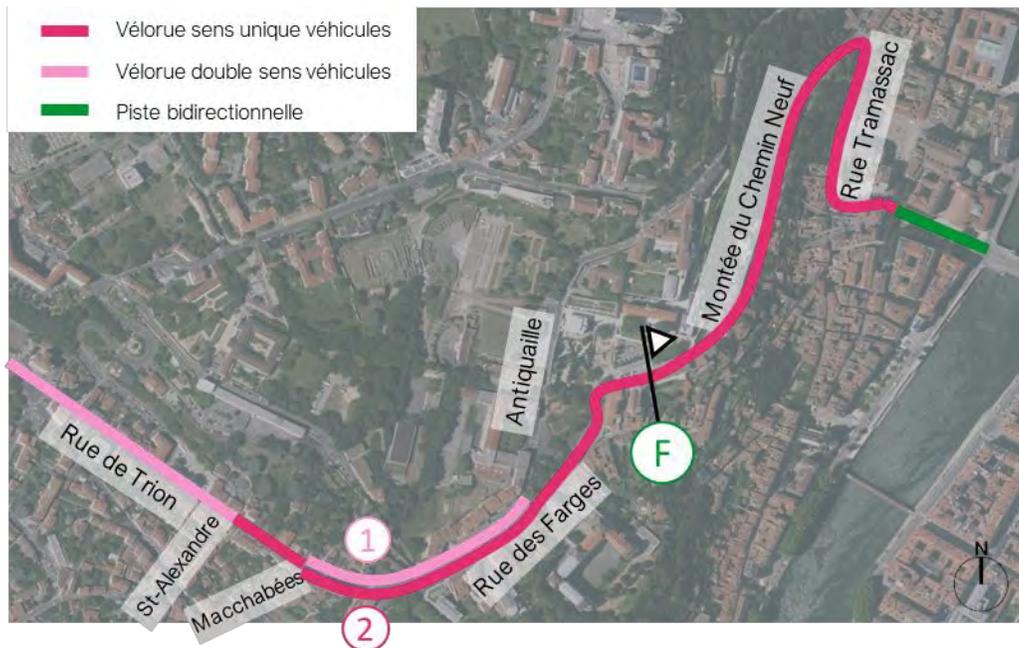
Insertion de la vélorue sur la rue des Farges

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

MÉTROPOLE

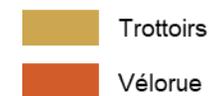
GRAND LYON

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : MONTÉE DU CHEMIN NEUF



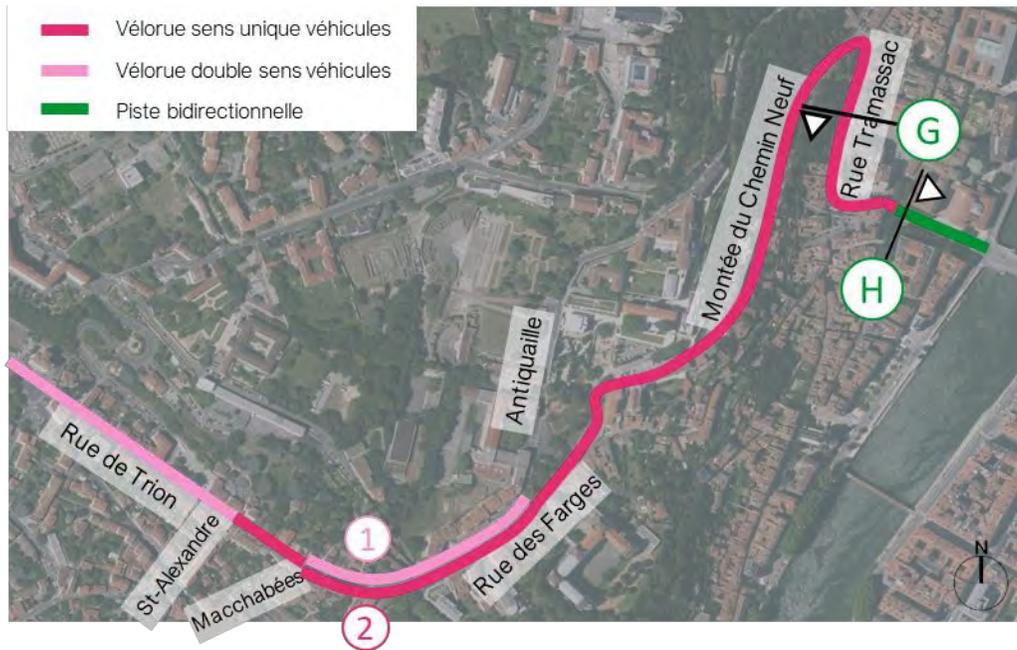
Existant : Très en pente et étroite, cette section soulève des enjeux de cohabitation des usagers. La montée du Chemin Neuf a été récemment sécurisée pour les cycles avec la séparation du sens cyclable montant de la voirie générale à l'aide de peinture.

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

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.

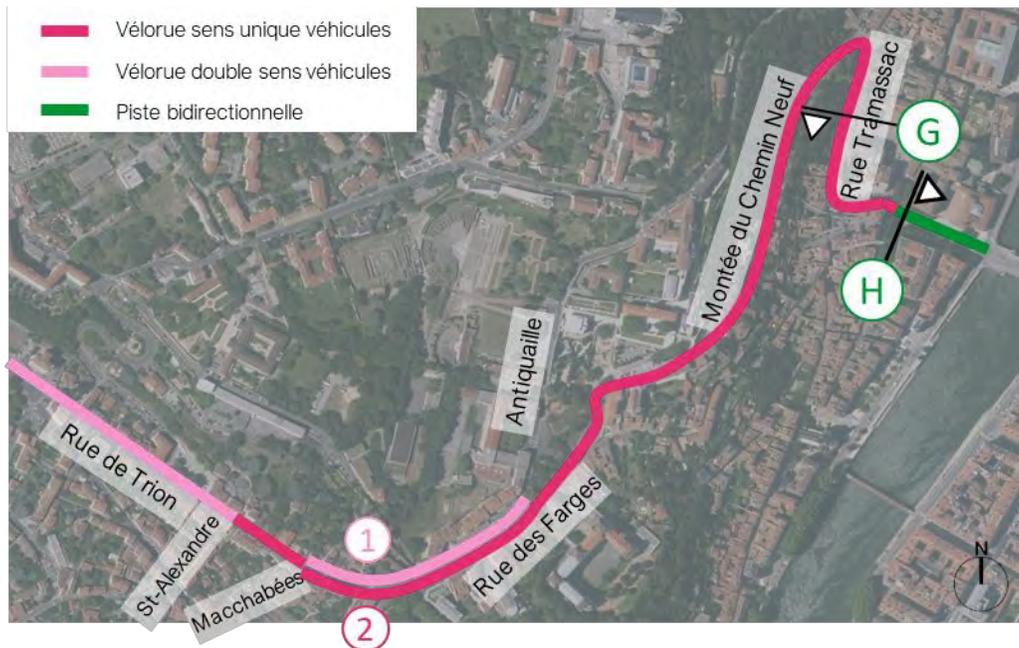
Projet : Une grande partie du stationnement serait supprimée, ce qui permettrait d'élargir les trottoirs. Une bande paysagère et fonctionnelle longitudinale permettrait de maintenir quelques places de stationnement dont des places de livraison et potentiellement de végétaliser pour épaissir le futur Parc des Balmes.



Insertion de la vélorue sur la rue Tramassac

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

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE : AVENUE ADOLPHE MAX

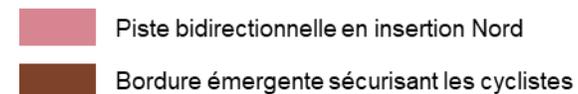


Existant : L'avenue Adolphe Max est actuellement à double sens avec deux voies dans chaque sens.

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 magistraux 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

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

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

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

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.

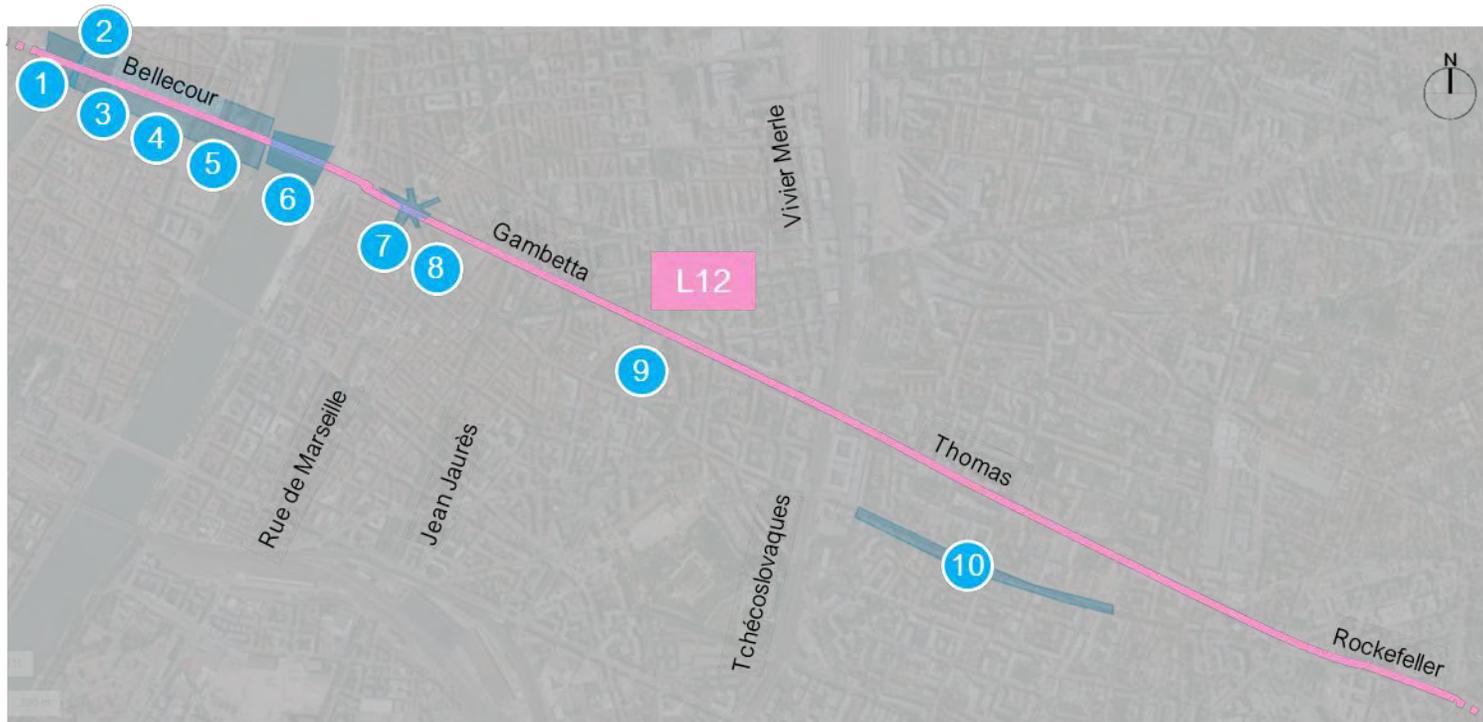
La ligne suit le tracé de rues structurantes, commerçantes et touristiques, à fort enjeu de cohabitation des usages. Elle traverse également des zones à fort caractère patrimonial.

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

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://jeparticipe.grandlyon.com> ;
- 6 Requalification de la Rive Droite et du Pont de la Guillotière : <https://jeparticipe.grandlyon.com> ;
- 7 Requalification de la Place Gabriel Péri : <https://jeparticipe.grandlyon.com> ;
- 8 Allongement des quais du T1 ;
- 9 Requalification de la Rue Garibaldi.
- 10 Requalification de l'Avenue des Frères Lumières : <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

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.

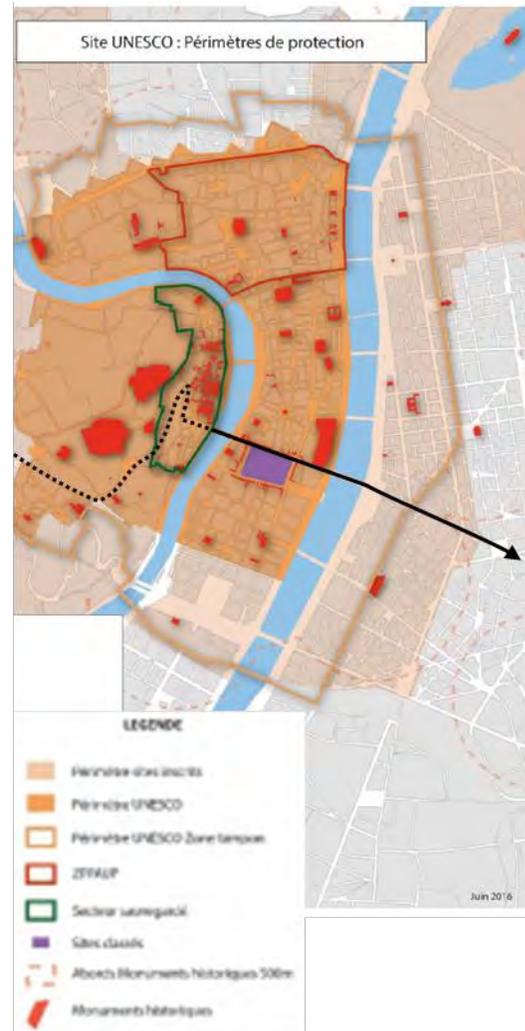
De nombreux monuments historiques ponctuent le linéaire de leur périmètre. Tout projet est donc soumis à l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France.

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.

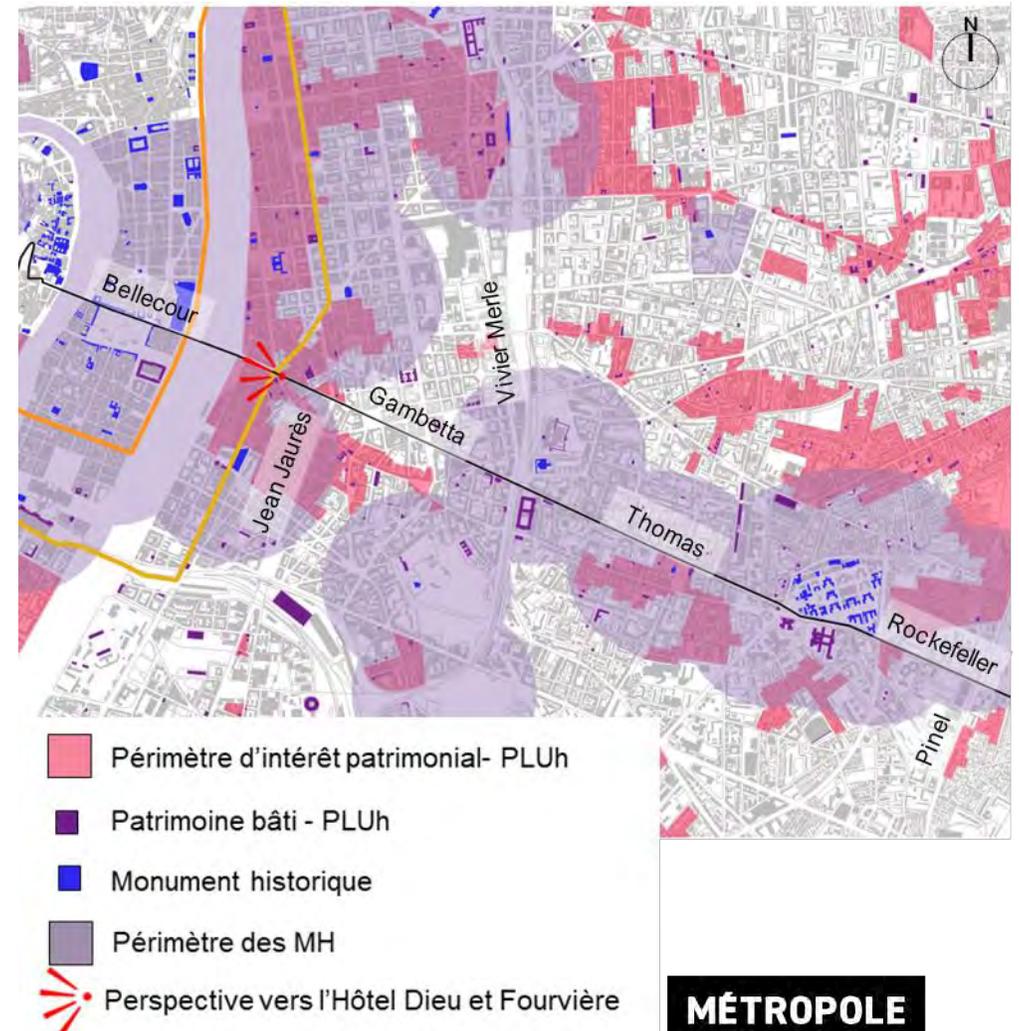
L'architecture paysagère des cours du XIXème siècle a créé de longs alignements de platanes patrimoniaux qui cadrent également la perspective.

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 (ilots 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.

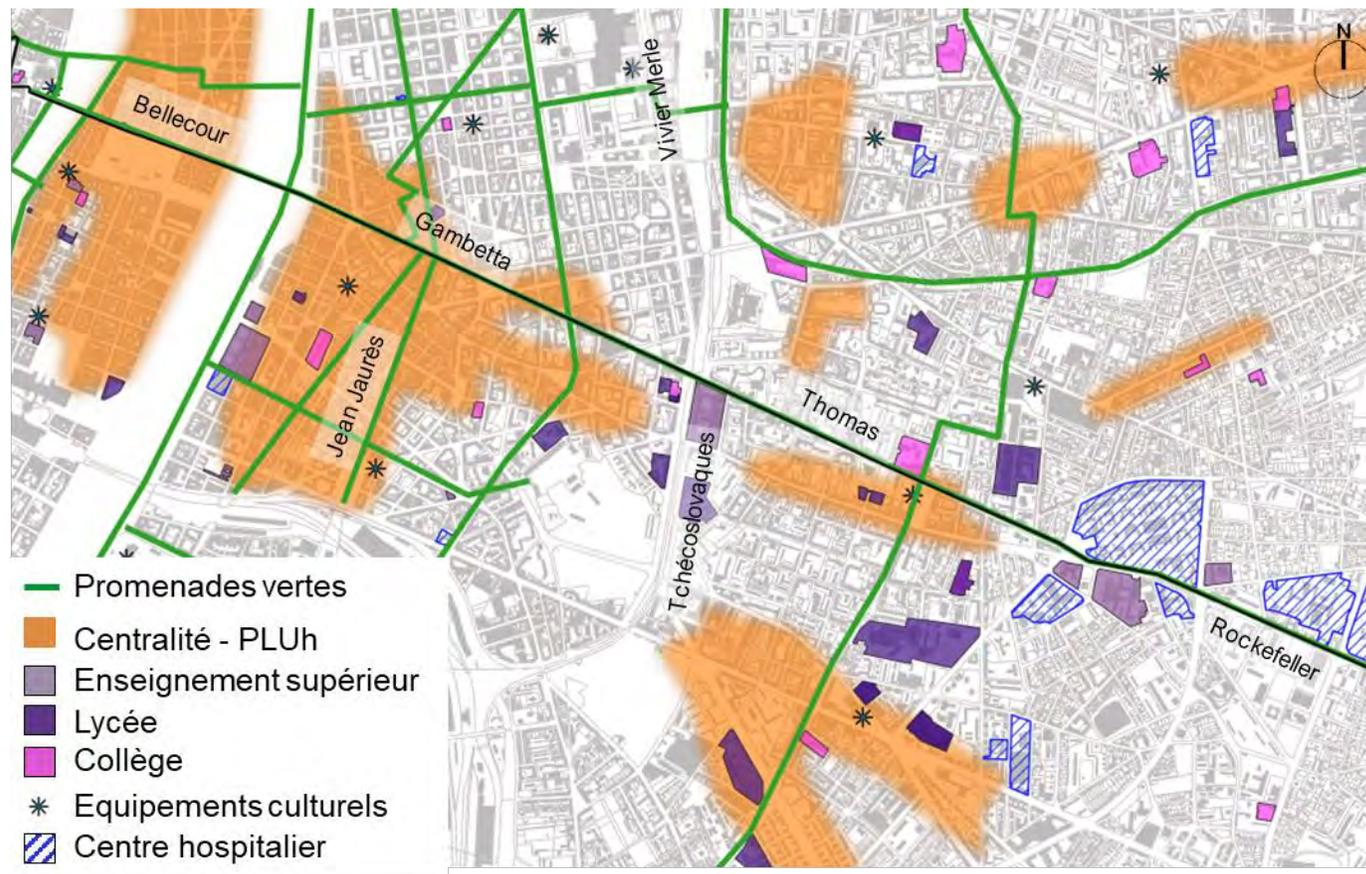


Place Bellecour : structure arborée patrimoniale. La place a été pour partie arborée lors du projet de 1999 et 2008.



Cours Gambetta et Thomas : alignements de platanes.

Les promenades vertes (PLUh)



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

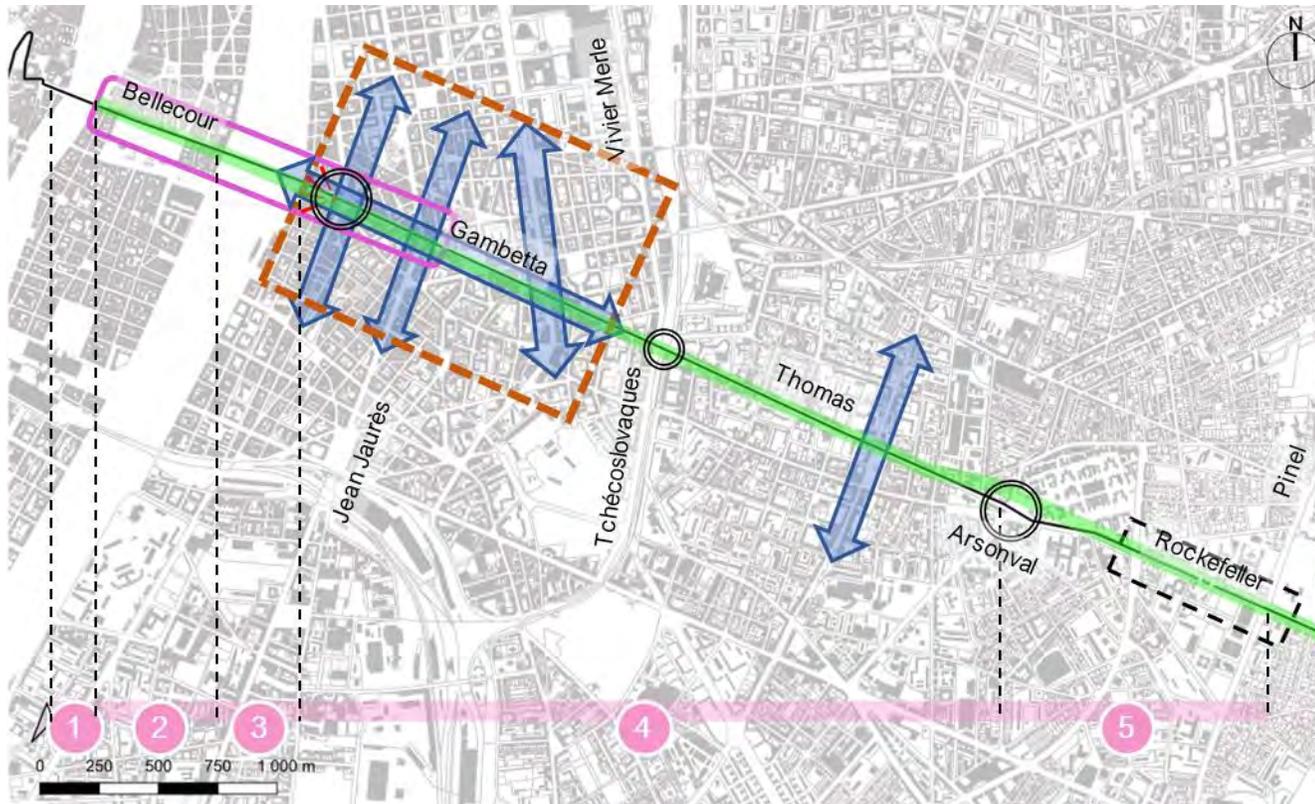
L'animation de l'espace public



MÉTROPOLE

GRAND LYON

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET SÉQUENÇAGE



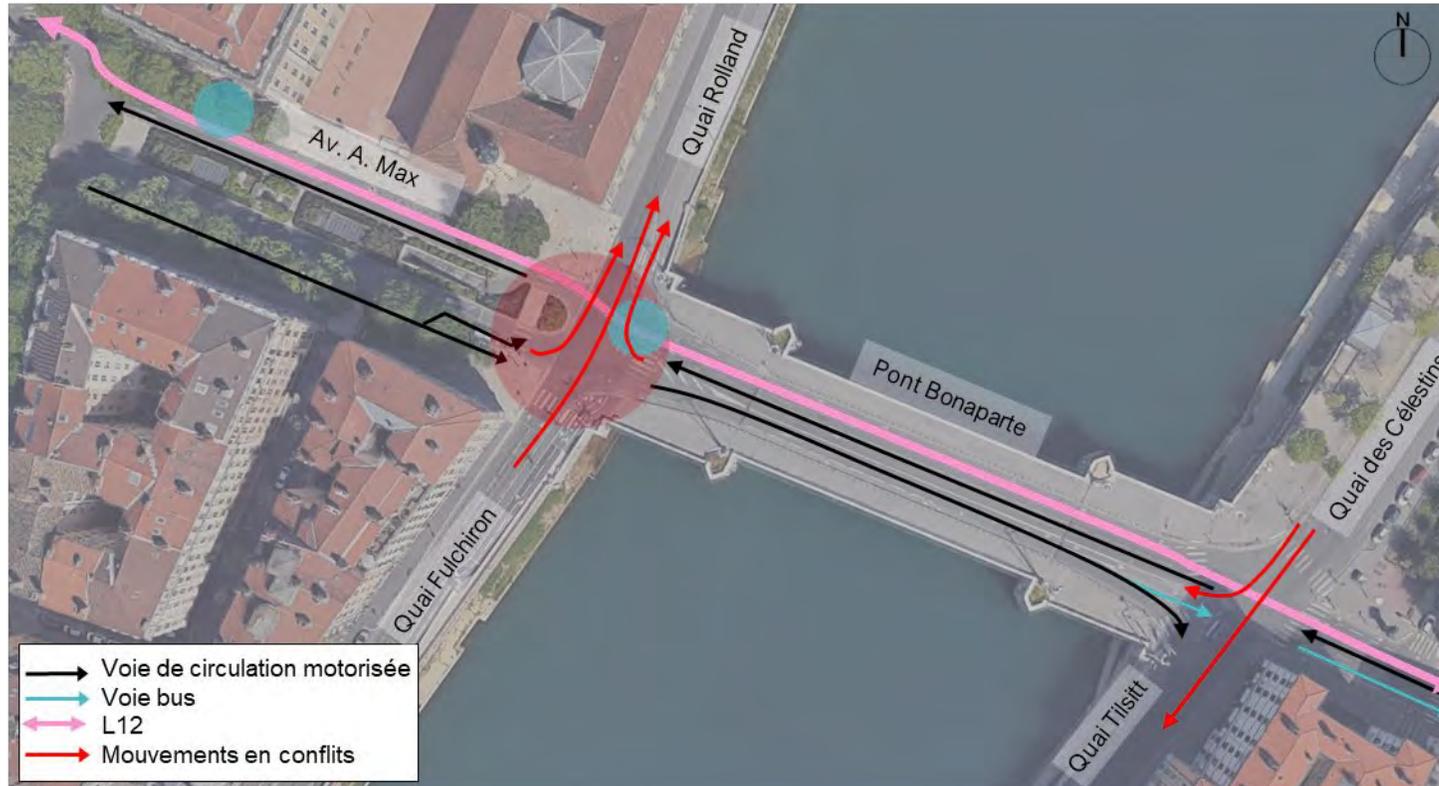
Séquences

- | | |
|---|--|
| 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. | |

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.

SÉQUENCE 1 : PONT BONAPARTE



■ Travaux Pont Bonaparte prévus à l'été 2023

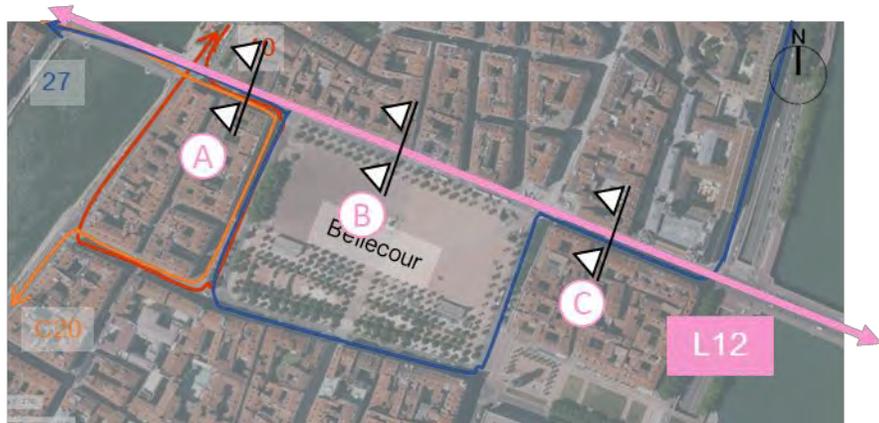
Insertion d'une piste bidirectionnelle côté Nord

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.

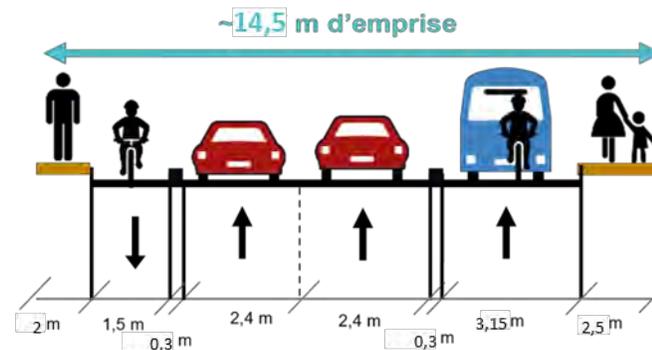
SÉQUENCE 2 : PRESQU'ÎLE – A/ RUE DU COLONEL CHAMBONNET



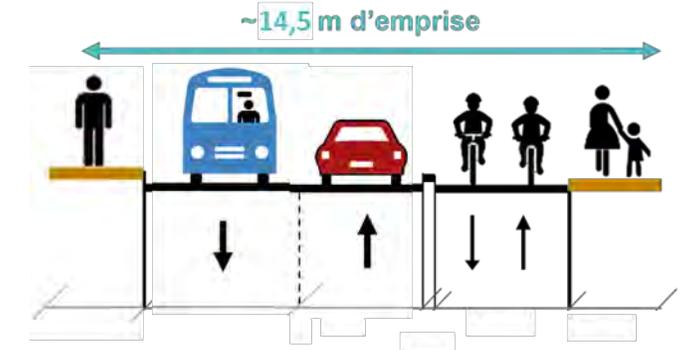
Existant : La rue du Colonel Chambonnet est actuellement en sens unique véhicules motorisés. En contre-sens, les cyclistes sont protégés en sens Ouest-Est (direction Guillotière) par une piste séparée par une bordure. Une voie mixte bus-vélos assure le sens cyclable en sens Est-Ouest (direction Vieux-Lyon)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

SÉQUENCE 2 : PRESQU'ÎLE – B/ PLACE BELLECOUR

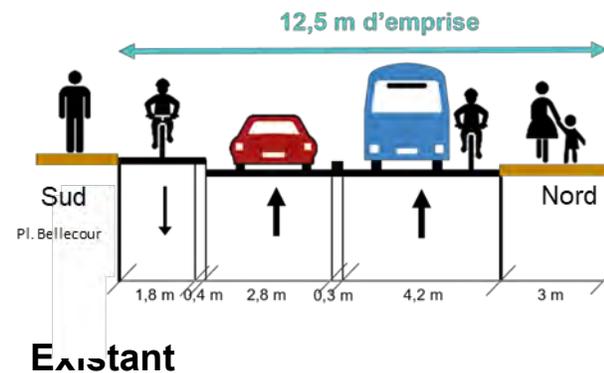


Existant : La place Bellecour au Nord est actuellement en sens unique véhicules motorisés. En contre-sens, les cyclistes sont protégés en sens Ouest-Est (direction Guillotière) par une piste séparée par une bordure. Une voie mixte bus-vélos assure le sens cyclable en sens Est-Ouest (direction Vieux-Lyon)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

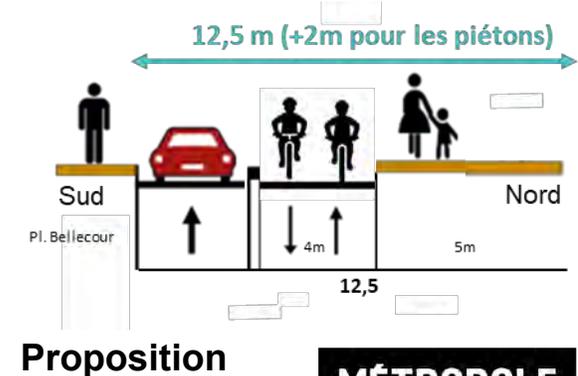
Paradoxalement dans un secteur actif, le confort piéton est le moins assuré. Le trottoir de 3m côté façade est bien en-deçà de la capacité nécessaire à cette zone très touristique et commerciale de par notamment l'empiètement des barrières.

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.

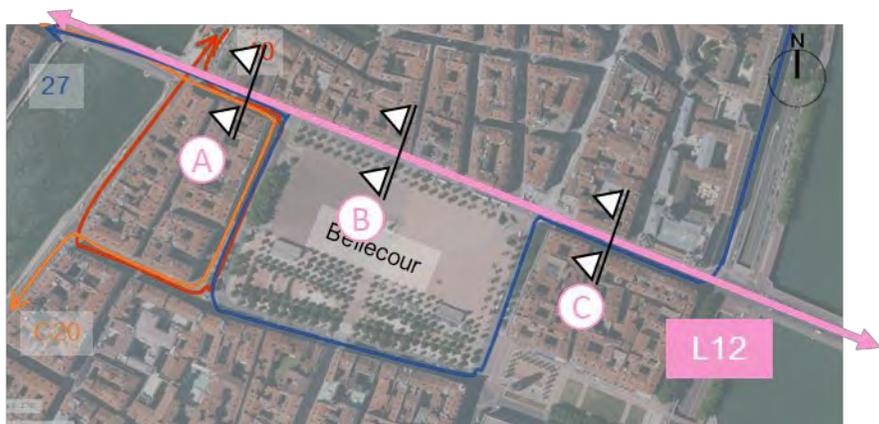


Existant



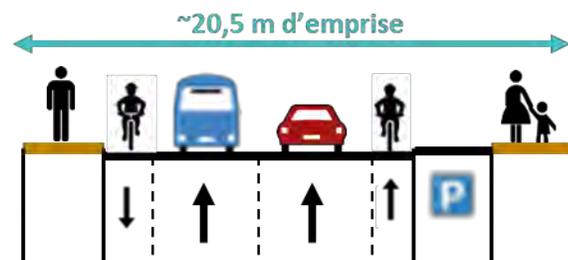
Proposition

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

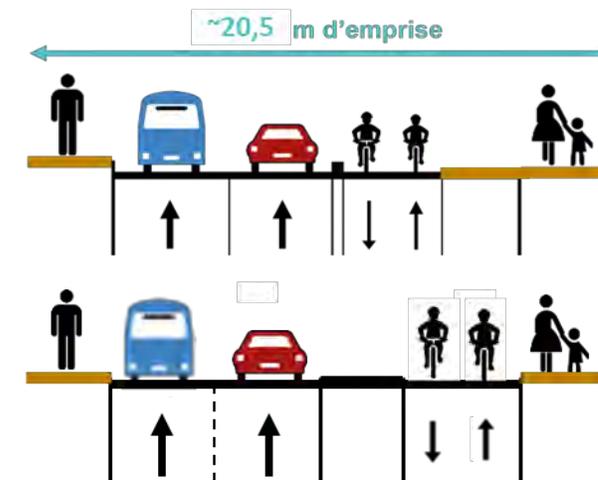


Existant : La rue de la Barre est actuellement très routière dans un secteur extrêmement fréquenté par les piétons (entre l'Hôtel Dieu et la place Antonin Poncet). Elle est actuellement à sens unique avec un couloir bus et une voie voiture. Deux bandes cyclables sont aménagées dont l'une longe une bande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

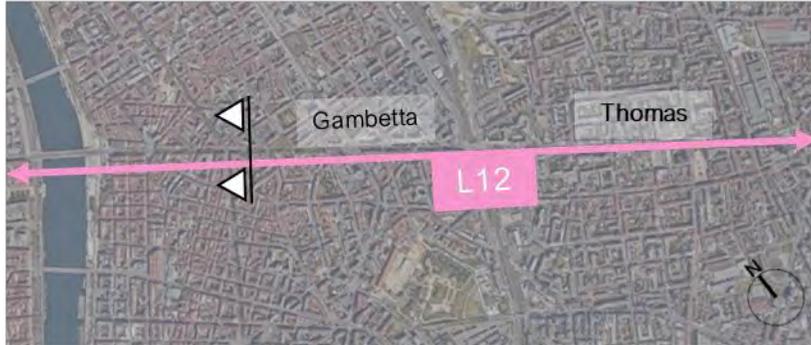


Propositions

MÉTROPOLE

GRAND LYON

SÉQUENCE 4 : COURS GAMBETTA ET COURS ALBERT THOMAS



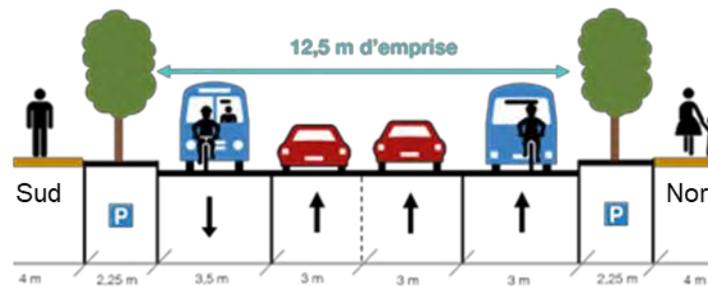
Existant : Les cours Gambetta et Thomas montrent des profils similaires. Ils sont actuellement très routiers. La traversée piétonne est longue avec 12,5m de voirie.

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.

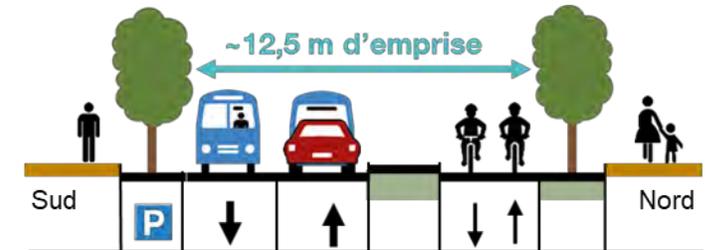
Projet : Une voie propre bus serait supprimée. Le sens Est-Ouest bus serait donc mêlé à la circulation générale. Deux voies de circulation seraient maintenues dont une voie bus Ouest-Est.

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**.

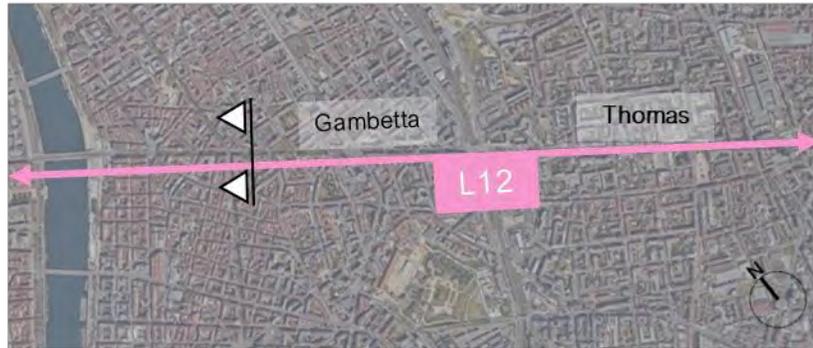


Existant



Proposition

SÉQUENCE 4 : COURS GAMBETTA ET THOMAS - BUS

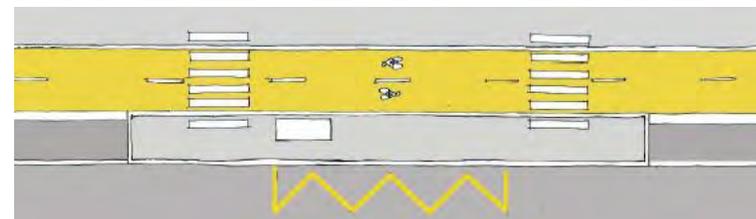
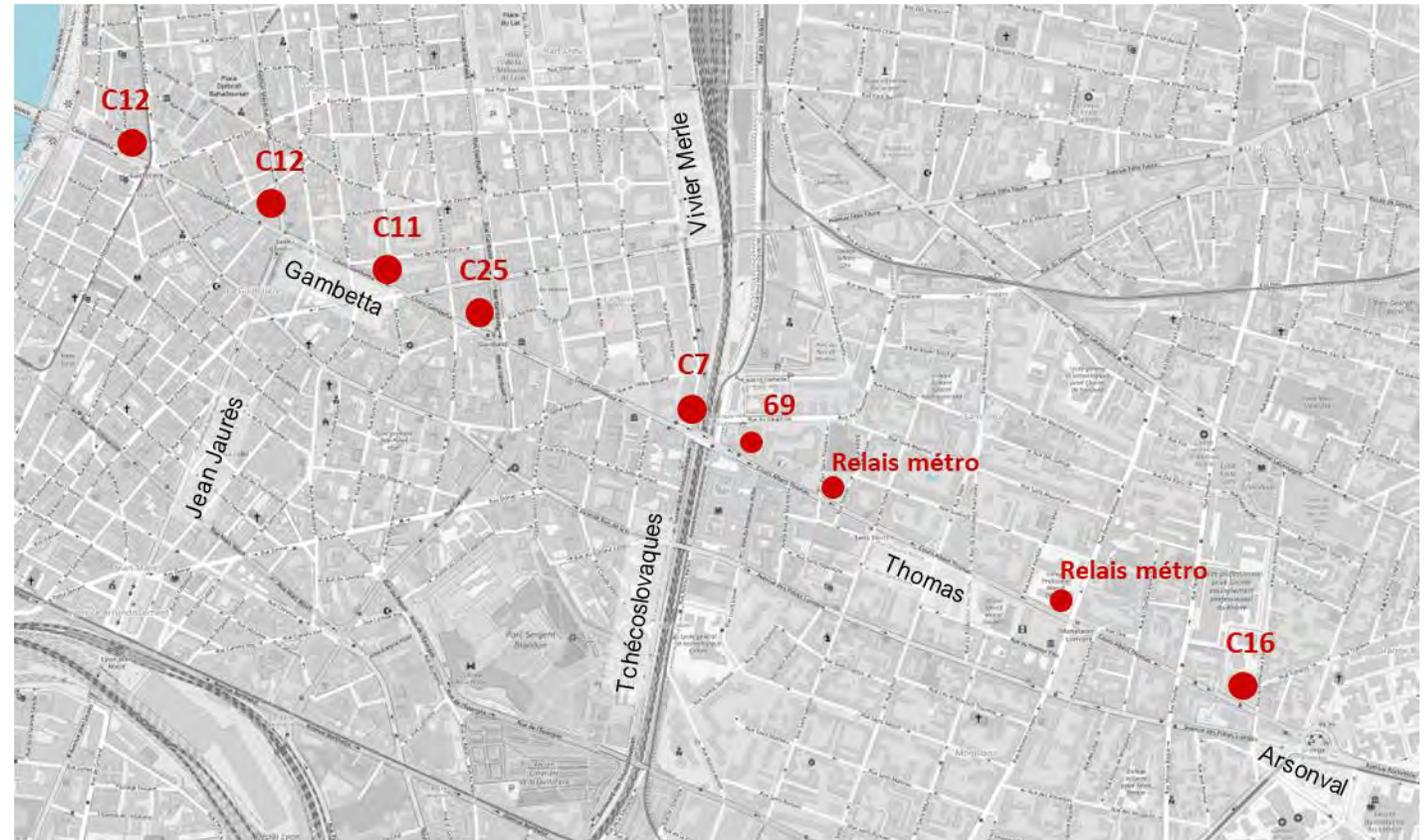


Existant : Il existe actuellement un site propre bus dans chaque sens sur les cours Gambetta et Thomas. Ceux-ci desservent plusieurs lignes structurantes (7 arrêts de lignes régulières et 2 relais métro).

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

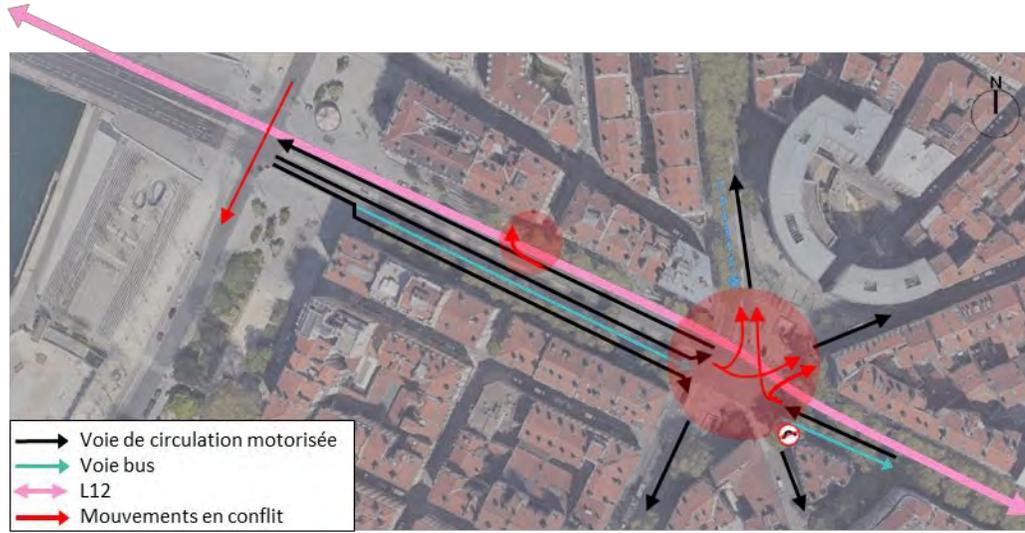
GRAND LYON

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.

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.

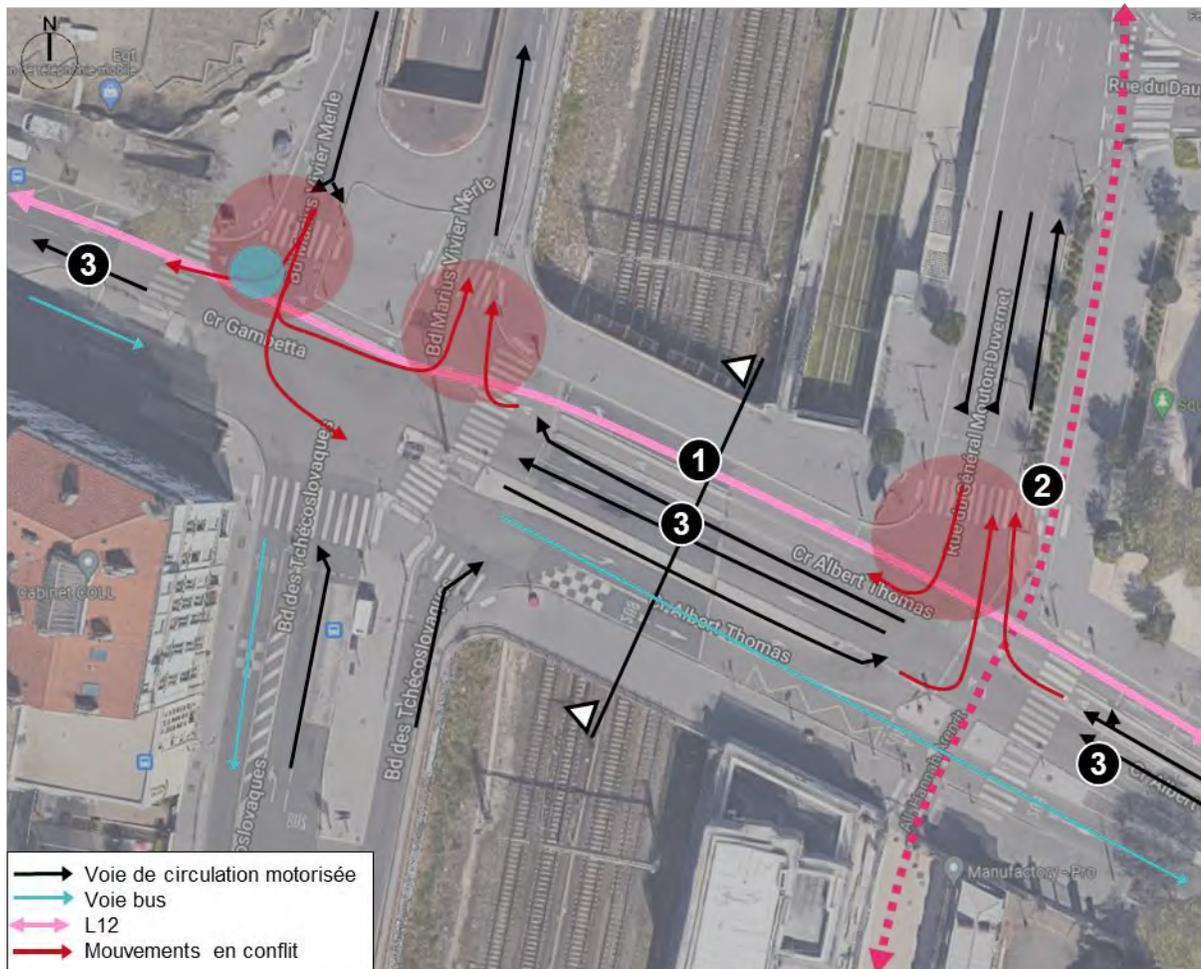
Le projet sur ce secteur particulier se construira en lien étroit avec ses projets connexes : aménagements à court terme sur les espaces publics autour de la place Gabriel Péri dont l'apaisement de la rue Paul Bert et le projet de requalification Péri de plus long terme, mais aussi le réaménagement de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

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

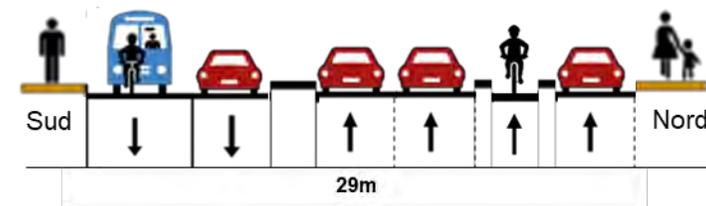


Perspective de la ligne 12 sur le Cours Gambetta depuis la Place Gabriel Péri.

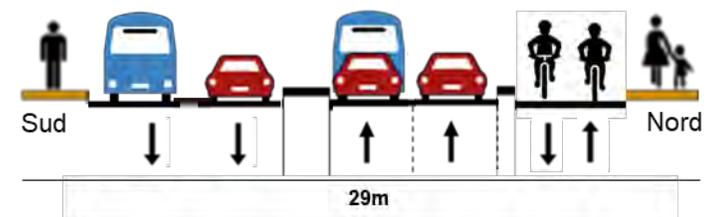
SÉQUENCE 4 : FOCUS SUR LA MANUFACTURE DES TABACS



- 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

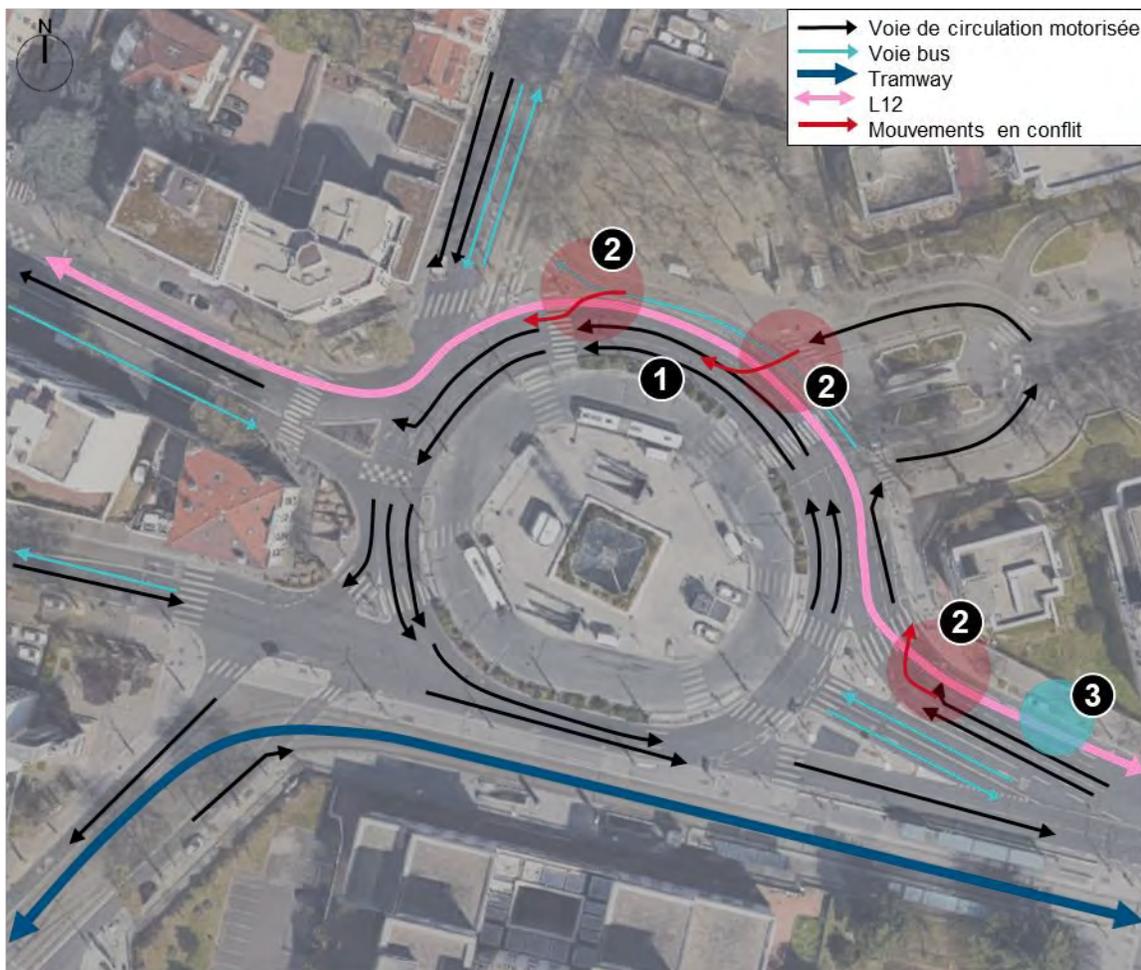


Proposition

MÉTROPOLE

GRAND LYON

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.

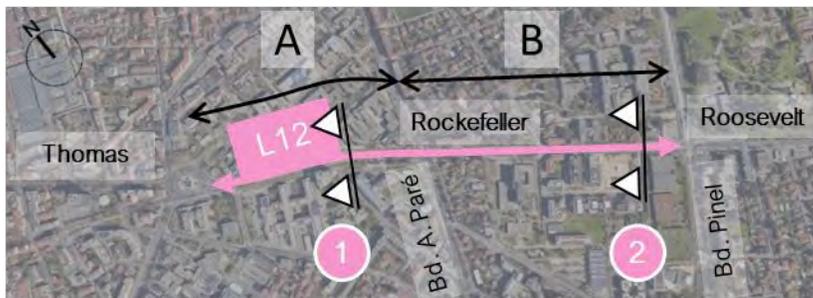
- 1 Projet :** L'insertion au Nord serait ici favorisée en raison d'une emprise de voirie permettant de mobiliser une voie de circulation pour la mise en place d'un aménagement cyclable en maintenant une partie du couloir Bus Nord.
- 2** Les mouvements tournants pouvant cisailer la piste cyclable seraient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



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.

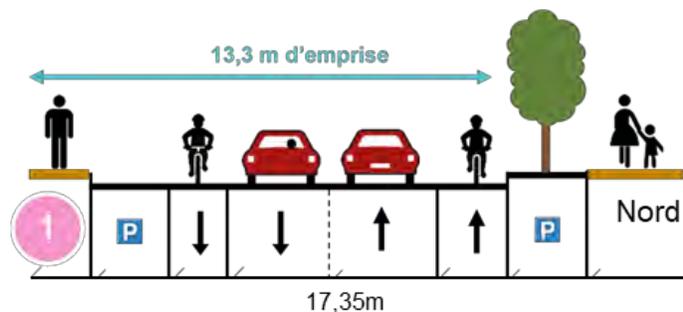


Existant : Deux pistes cyclables unidirectionnelles bordent la voirie de part et d'autre et longent les stationnements. Cet aménagement n'est pas sécurisé car sujet à l'ouverture des portières des voitures stationnées. Les alignements de féviers constituent un éléments fixe et intouchable.

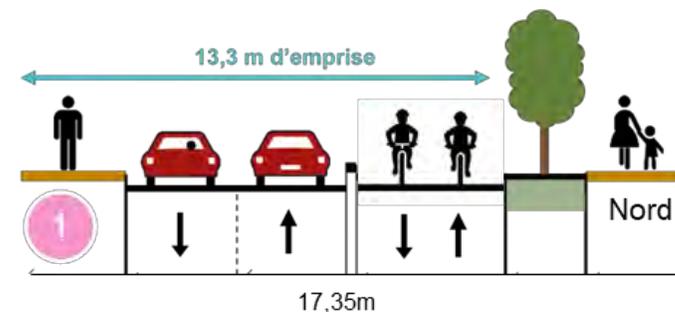
Le trottoir Sud est relativement étroit avec seulement 1,7m.

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 replacés sur les rues adjacentes.

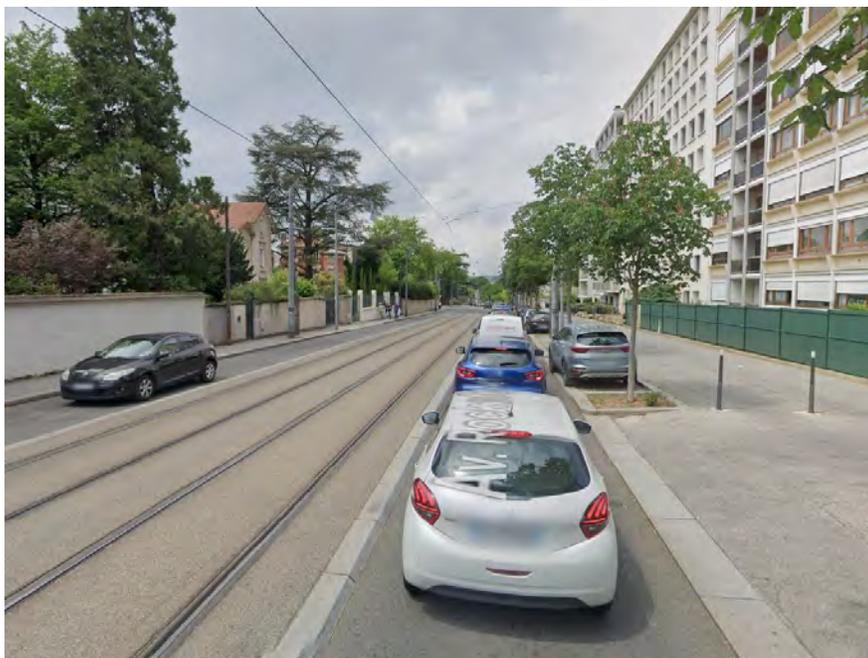
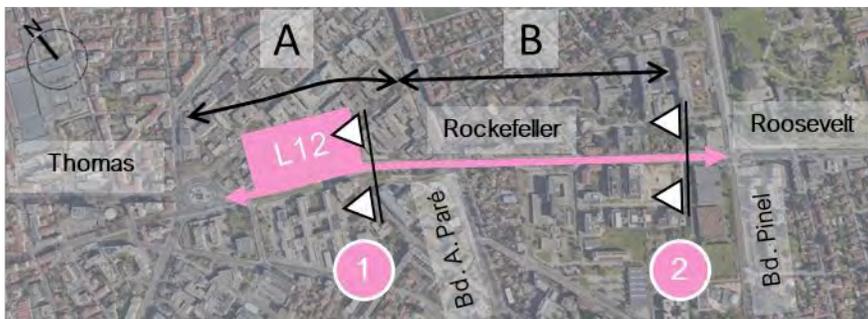


Existant



Proposition

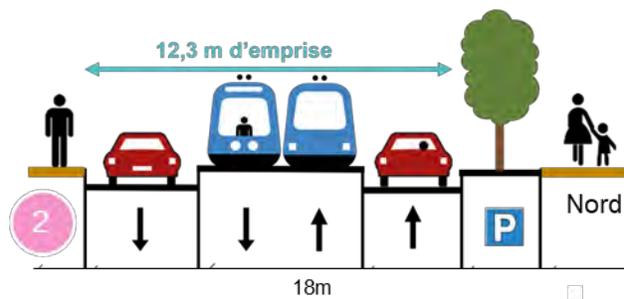
SÉQUENCE 5-B : AVENUE ROCKEFELLER



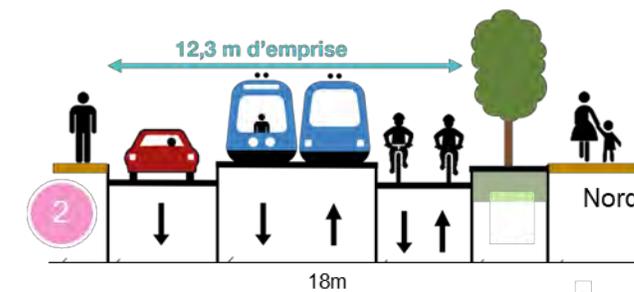
Existant : L'aménagement cyclable présent sur l'avenue Rockefeller avant le boulevard Ambroise Paré cesse brusquement en raison d'une emprise très contrainte avec notamment les lignes des tramway T2 et T5 qui se placent en partie centrale.

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.



Existant



Proposition

SÉQUENCE 5-B : AVENUE ROCKEFELLER

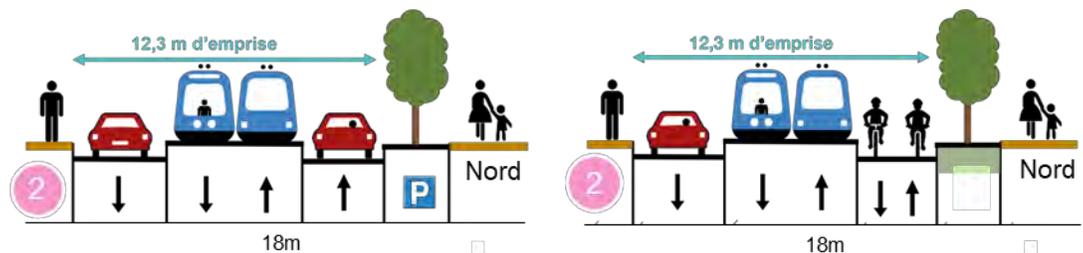
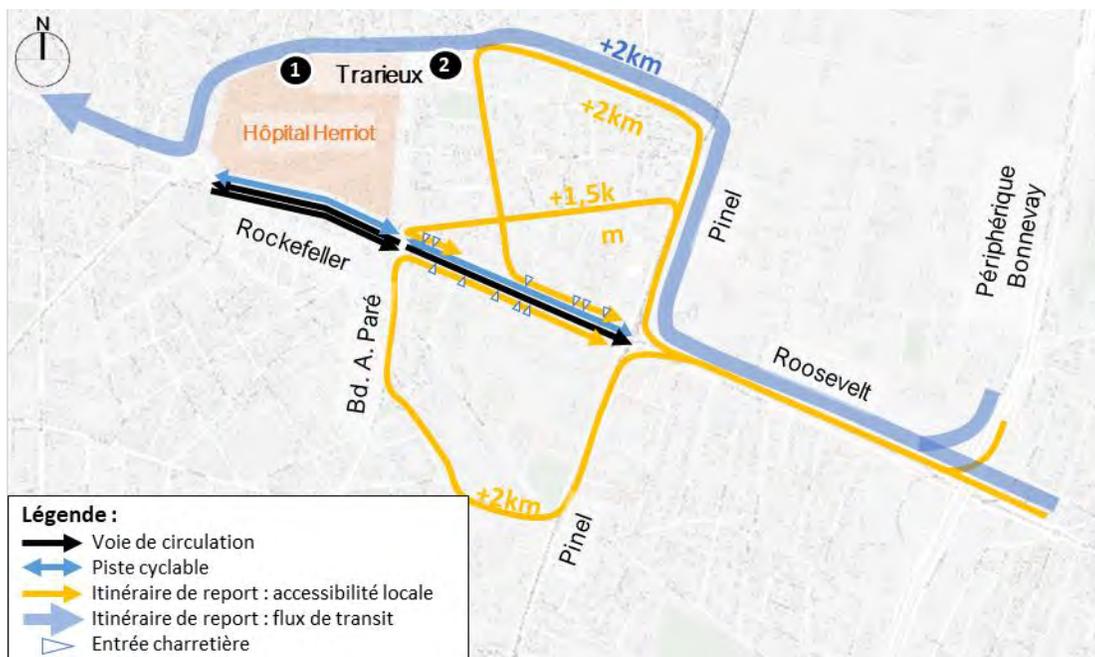


Photographie de l'avenue Rockefeller.



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

SOMMAIRE

► Secteur 4 : Avenue Roosevelt

- [Section courante de l'avenue Franklin Roosevelt](#) p. 90
- [Passage de l'échangeur Bonnevey](#) 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



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 Bonnevey, les enjeux de mobilité sont prégnants. L'insertion est notamment sensible sur les trois carrefours traversés : Pinel/Rockefeller, l'échangeur du périphérique Bonnevey 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

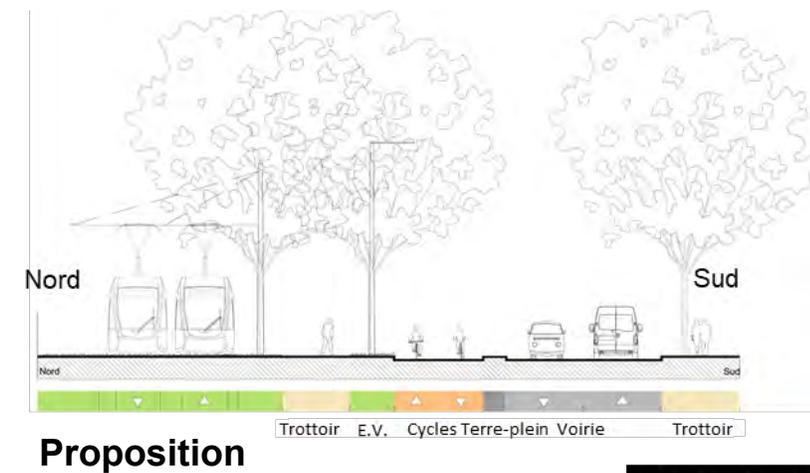
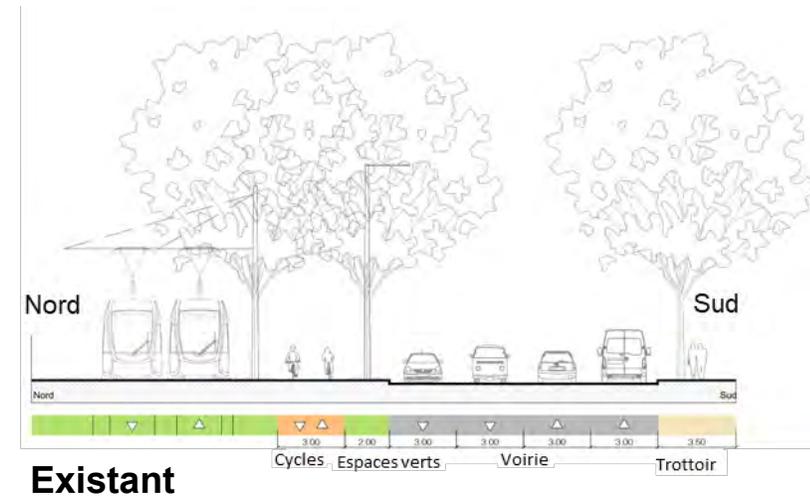
- 1 Allongement des quais du T2
- 2 Réouverture de la rue Jean Voillot (octobre 2022)
- 3 Liaison modes actifs vers la ZAC de la Clairière (fin des travaux en 2026)

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.

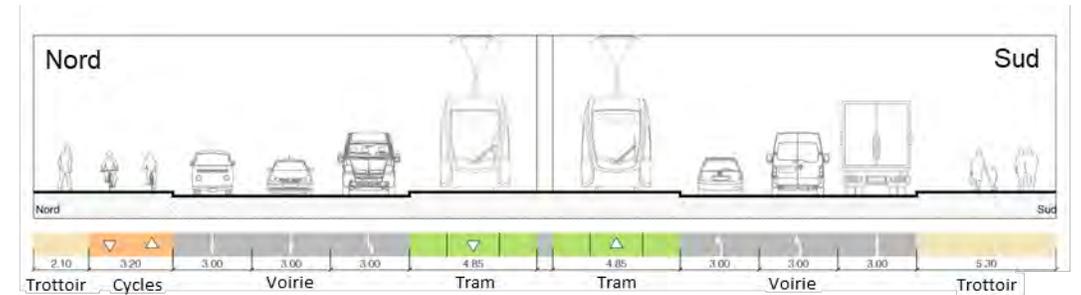


Perspective de la proposition d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Roosevelt.

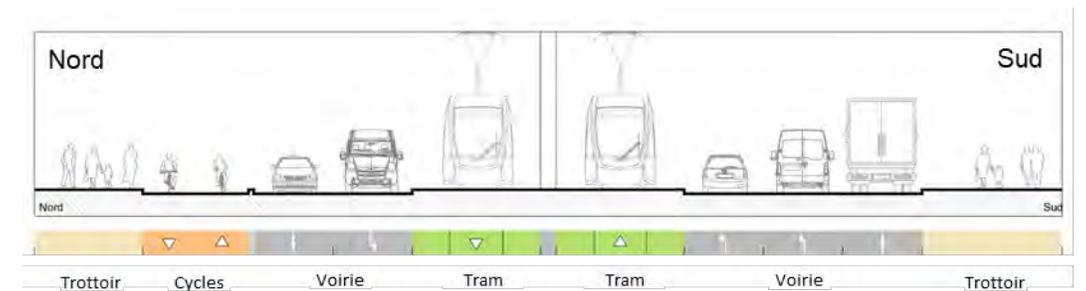
CAS PARTICULIER : PASSAGE DE L' ECHANGEUR BONNEVAY

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

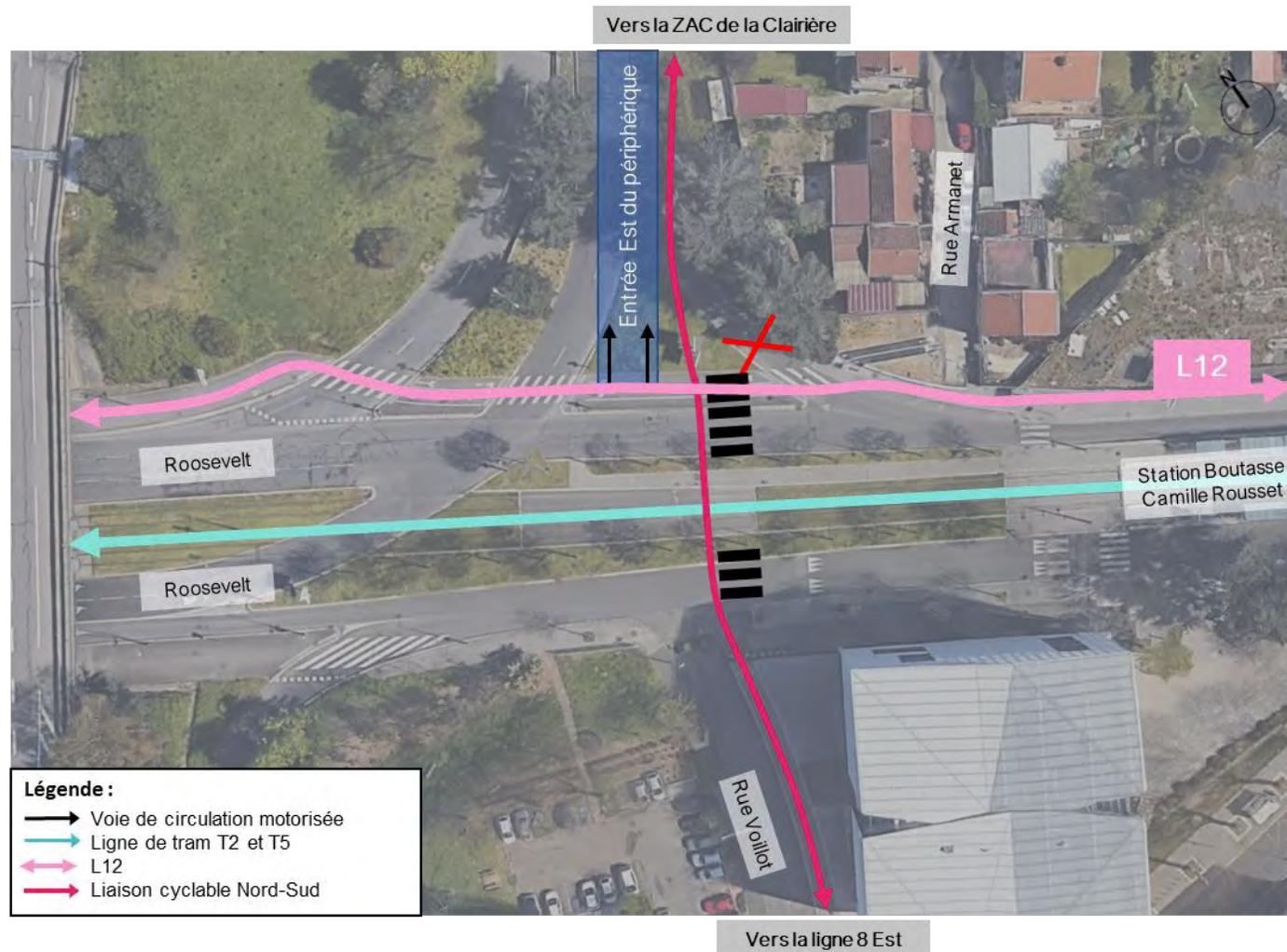


Proposition

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.

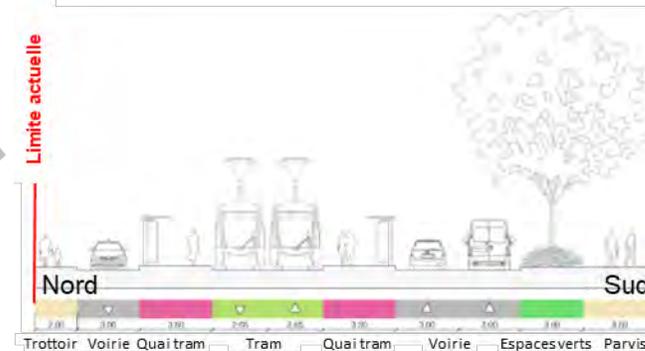
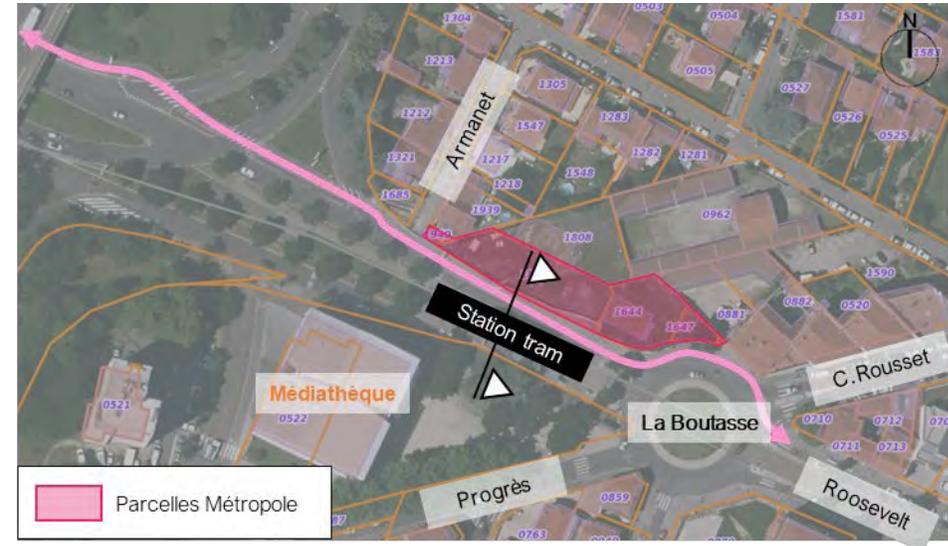
Une traversée cyclable Nord/Sud (schématisé en rose foncé sur le plan) est créée. Elle relie au Nord le projet de piste modes actifs depuis la ZAC de la Clairière et au Sud la rue Jean Voillot en direction de la voie lyonnaise 8 Est.



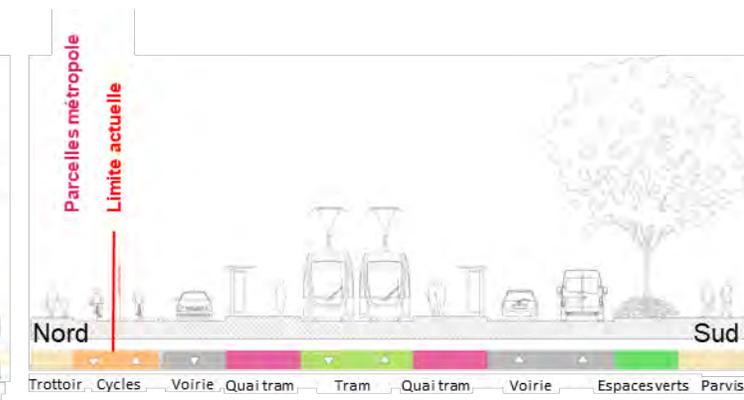
CAS PARTICULIER : STATION LA BOUTASSE – CAMILLE ROUSSET

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

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.

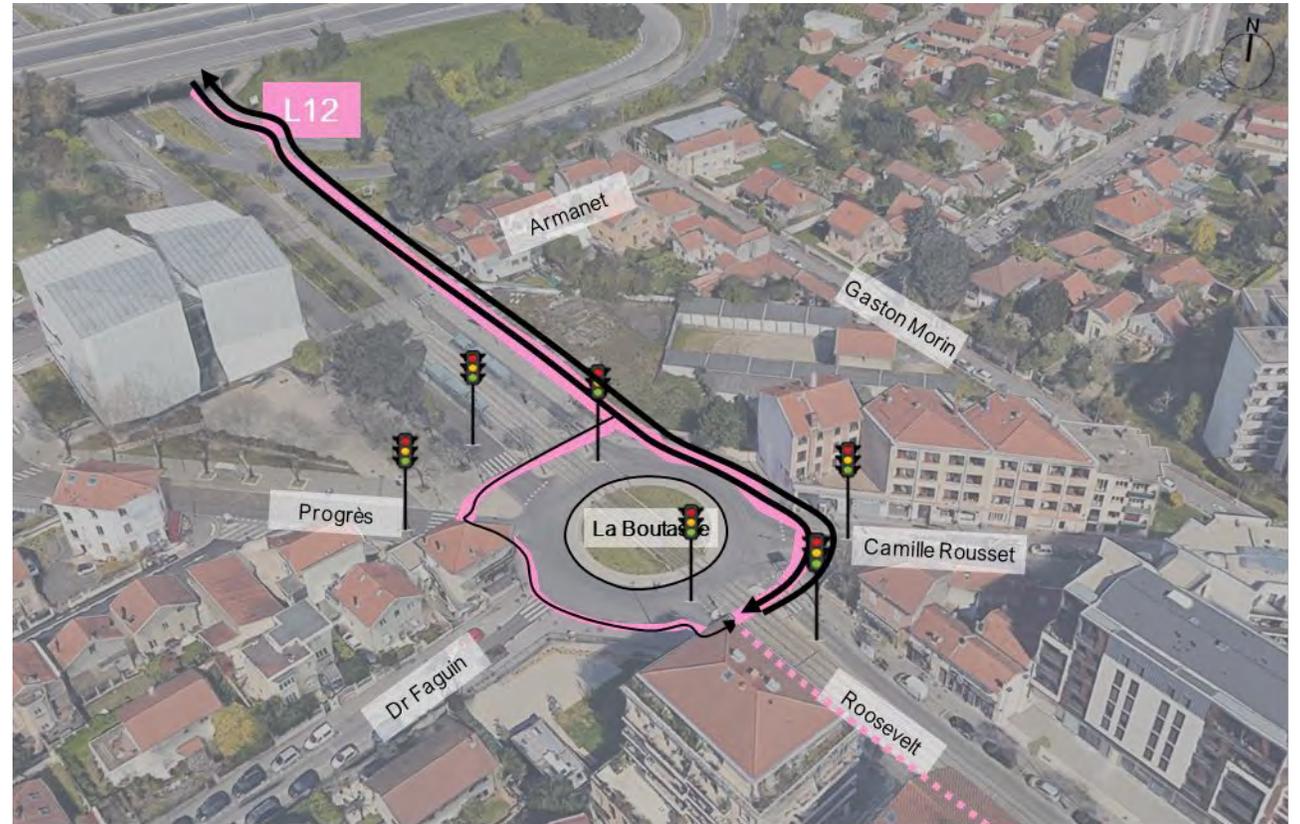
Les études de circulation et de géométrie concluent ainsi :

- **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).

Exprimez vos questions et avis sur la
plateforme Je Participe !

jeparticipe
grandlyon.com



les Voies
Lyonnaises

MÉTROPOLE

GRAND LYON