

# Retour sur le projet de REV

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
Concertation	3
Calendrier	3
Observations générales	3
Equipement et standards du REV	4
<b>Analyse par secteurs</b>	<b>5</b>
2.1 Nord métropole (entre Saône et Rhône)	5
Remarques générales sur la zone	5
Val de Saône	5
Axes Nord-Sud	5
Tracé Socle	5
Tracé alternatif	6
Itinéraire bonus	6
Plateau Nord	6
Axes Nord-Sud	6
Tracé Socle	7
Tracé alternatif	8
Itinéraire bonus	9
Axes Est-Ouest	9
Tracé Socle	9
Tracé alternatif	10
Itinéraire bonus	10
2.2 Croix-Rousse	10
Axes Est-ouest	10
Tracé Socle et alternatif	10
2.3 Sud-Ouest métropole (Lônes et Côteaux)	12
Remarques générales sur la zone	12
Axes Nord-Sud	12
Tracé Socle	12
Tracé alternatif	12
Axes Est-ouest	13
Tracé Socle	13
2.4. Nord-Ouest métropole (entre Saône et Francheville)	13
Remarques générales sur la zone	13
Champagne/Vaise	13
Axes Nord-Sud	13
Tracé Socle	13

	2
Marcy / Charbonnières les bains	14
Axes Nord-Sud	14
Tracé Socle	14
Lyon 5ème	16
Axes Est-Ouest	16
Tracé Socle	16
Vaise/Tassin	18
Tracé Socle	18
Tracé alternatif	19
Itinéraire bonus	19
2.5 Centre-Est métropole (entre Rhône et Boulevard Périphérique Est)	20
Remarques générales sur la zone	20
Axes Nord-Sud	22
Tracé Socle	22
Tracé alternatif	22
Itinéraire bonus	22
Axes Est-Ouest	23
Tracé Socle	23
Tracé alternatif	23
Itinéraire bonus	24
2.6 Grand Est métropole (entre Rhône, périphérique et A43)	24
Remarques générales sur la zone	24
Axes Nord-Sud	25
Tracé socle	25
Tracé alternatif	25
Itinéraire bonus	26
Axes Est-Ouest	26
Tracé socle	26
Tracé alternatif	26
Itinéraire bonus	27
2.7 Sud-Est métropole (entre A43, périphérique et Rhône)	27
Remarques générales sur la zone	27
Axes Nord-Sud	28
Tracé socle	28
Tracé alternatif	28
Itinéraire bonus	29
Axes Est-Ouest	29
Tracé socle	29
Tracé alternatif	30
Itinéraire bonus	30

# 1. Introduction

## Concertation

La Ville à Vélo avec la Maison du Vélo de Lyon et Janus remercient la Métropole de les avoir invités à cette consultation et d'être à l'écoute de ses propositions.

Nous avons travaillé (essentiellement d'un point de vue fonctionnel voire de faisabilité) sur le REV depuis plusieurs mois et nous avons à cœur d'aider l'équipe projet REV de la Métropole dans la conception de ce réseau essentiel.

Aussi, nous nous tenons prêts à des rencontres et des consultations orales pour vous expliquer les observations et suggestions contenues dans ce document. Nous espérons que ce premier retour synthétisé en amènera d'autres, peut-être plus ciblés par secteurs ou par ligne, et nous avons hâte de participer tout au long du processus de conception puis de réalisation quand vous le jugerez nécessaire.

## Calendrier

Le nombre de cyclistes ne cesse d'augmenter et certaines des infrastructures actuelles sont déjà saturées aux heures de pointe, ce qui engendre des conflits entre cyclistes (largeur insuffisante, potelet empêchant les dépassements...), entre cyclistes et piétons sur les itinéraires partagés, et aussi entre cyclistes et automobilistes, en particulier à certains carrefours : le REV est donc un projet qui suscite beaucoup d'intérêt. Nous serons très vigilants quant au calendrier de sa mise en oeuvre, et aux moyens humains et financiers qui lui seront alloués.

## Observations générales

Ce document constitue la synthèse des retours par secteur de l'association La Ville à Vélo, de la Maison du Vélo et parfois d'autres acteurs locaux, sur les premières propositions d'axes REV. Chaque secteur a été commenté par les référents locaux LVV grâce à leur connaissance fine du terrain.

D'une manière générale, nous pensons qu'il est nécessaire de bien définir les trois niveaux d'aménagements cyclables : REV/PAMA structurant/PAMA secondaire.

- Environ 100 km du futur REV sont des itinéraires déjà aménagés. Il sera nécessaire de labelliser ces itinéraires et de faire des travaux pour les mettre aux standards REV. Exemples : piste le long du tramway T3 : revêtement à revoir, priorité aux vélos aux intersections sans feux, élargissement sur certaines portions (dans certains cas contraintes de bâti existant)..., tunnel modes doux de la Croix-Rousse : la bidirectionnelle vélos n'est pas assez large et conflits existants avec piétons, la solution peut être de réserver tout le tunnel aux modes actifs.
- Maillage du REV avec les autres aménagements cyclables : l'accès au REV se doit d'être lisible et facile pour toucher tous les publics. En complément de la signalétique propre au REV, une signalétique d'accès aux axes du REV est à mettre en place pour drainer les flux vers ces axes et les rendre plus attractifs. Ce document ne

comporte pas de remarques/suggestions sur le PAMA mais nous nous tenons à disposition pour partager nos suggestions et coordonner le REV avec le maillage nécessaire en PAMA structurant. Un maillage avec axes structurants, depuis/vers les cœurs de quartier est en effet à prévoir.

- Nous accorderons une vigilance particulière sur les voies vertes retenues comme axes du REV. Ces voies sont en général à l'écart de zones plus denses, faiblement connectées au réseau PAMA, structurant comme secondaire, et sont souvent l'objet de conflits avec les piétons. Nous attacherons une grande importance à ce que l'esprit du REV et ses standards soient bien respectés sur ces axes.
- Végétalisation : Nous sollicitons qu'il n'y ait pas d'intervention sur les arbres existants (ou à la marge) car nous souhaitons des itinéraires du REV végétalisés et ombragés.
- Nouveaux projets de tramway ou de lignes de bus à haut niveau de services : Il est dommage de ne pas avoir indiqué ces projets sur la carte et ainsi pouvoir étudier quel lien il pourrait y avoir avec le projet REV.
- Interrogation sur la pertinence des axes Est-Ouest (partie Est de la métropole) sur la desserte et leurs convergences et l'absence d'axes nord-sud en nombre suffisant.

## Equipement et standards du REV

Au-delà du choix des tracés, primordial, le REV se doit d'être équipé d'un certain nombre d'éléments qui renforceront son attractivité et son utilité.

En voici quelques suggestions :

- Nécessité d'un éclairage de bonne qualité pour des questions de sécurité (en particulier sur les voies vertes transformées)
- Compteurs à des positions stratégiques
- Clarté des lignes et lisibilité des itinéraires (numérotation, couleurs, est-ouest, nord-sud, circulaires, désignation des "terminus" etc.)
- Signalétique (panneaux de direction, d'indication de dénivelés, de taux de pente, de longueur, de temps de parcours, etc.)
- Priorité aux carrefours sans feux et feux synchronisés et/ou longs temps de vert aux carrefours à feux
- Bonne visibilité du revêtement en particulier dans les carrefours (couleur différenciante)
- Pompes pour gonfler les pneus à intervalles réguliers et fontaine à eau pour les cyclistes au long trajet
- D'un point de vue technique, il est indispensable que le REV respecte les recommandations du [CEREMA](#), et en particulier celles relatives au chanfreinage des bordures. Les bordures droites et bien acérées actuelles, y compris dans les réalisations récentes (quai St Vincent) ou en cours (quai St Antoine, alentours de l'île Barbe) envoient bien trop de cyclistes aux urgences, car au moindre écart de trajectoire, souvent pour une bonne raison (piéton qui traverse, obstacle vu un peu tard...), c'est la chute lourde assurée.

## 2. Analyse par secteurs

### 2.1 Nord métropole (entre Saône et Rhône)

#### Remarques générales sur la zone

Cette zone couvre le val de Saône, le Plateau Nord, et plusieurs arrondissements de Lyon Croix-Rousse et Presqu'île pour lesquels nous n'avons pas l'ensemble des plans. L'axe nord-sud naturel suit la Saône. Un second axe nord-sud permet de traverser le Plateau Nord et de soulager l'unique axe est-ouest passant par le tunnel de Croix-Rousse.

### Val de Saône

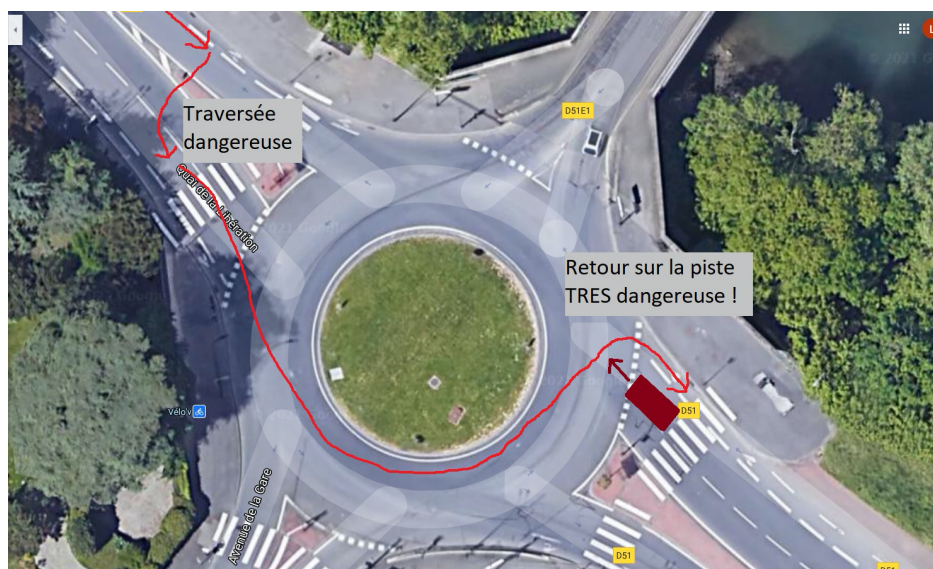
#### Axes Nord-Sud

##### Tracé Socle

La piste provisoire mise en place à la fin de l'été 2020 sur la D51 constitue une préfiguration intéressante et bienvenue de la ligne REV du Val de Saône dans son tronçon Couzon-Lyon. Cependant, son gros point faible réside dans ces trois points de l'itinéraire où les cyclistes venant dans le sens nord-sud perdent la priorité :

- à l'approche du rond-point de la gare de Collonges-Fontaines
- à l'approche du rond-point du pont Paul-Bocuse
- avant la trémie à l'entrée de Saint-Rambert.

À ces trois points, il faut mettre pied à terre, traverser la route avant d'aborder un carrefour qui nécessitera ensuite de regagner à nouveau la voie cyclable située à gauche de la chaussée. À chaque fois, la traversée fait courir un risque important. Les points dangereux sont non seulement pour la traversée de la chaussée proprement dite, mais aussi pour le retour à la piste cyclable, notamment dans le rond point de Collonges-Fontaines, où l'angle de trajectoire des vélos dans le rond-point est totalement inattendu pour les voitures devant céder le passage, amenant les vélos à les frôler (schéma ci-dessous).



*La future voie devra donc notamment aborder les rond-points en intégrant mieux la circulation cycliste afin d'éviter les traversées de chaussée automobile.*

### Tracé alternatif

Un tracé remonte le coteau depuis Fontaine sur Saône jusqu'à Cailloux sur Fontaine. Ce parcours est intéressant mais n'est pas une alternative aux besoins de transit nord-Sud contrairement à un axe non mentionné reliant Fontaines sur Saône à la Voie verte de la Dombes (Caluire). Cet itinéraire pourrait passer par la rue de la Libération puis rue du 8-mai-1945 et avenue des Bruyères (si aménageable dans son segment septentrional) pour rejoindre la voie verte dite "de la Dombes" qui rejoint le métro Cuire (et le futur aménagement du pont Poincaré).

Une autre possibilité, plus efficace en distance, passe par une montée Roy qui serait sécurisée, ou encore le chemin de la Creuzette, puis avenue des Marronniers et rue Buatier de Kolta.

Prévoir aussi de sécuriser le pont de Fontaines pour les modes actifs, ainsi que la traversée du quai.

### Itinéraire bonus

On pourrait aussi envisager plusieurs trajets "bonus" ou liaisons avec d'autres secteurs.

- À Couzon, prévoir de rejoindre le Mont d'Or pour un usage récréatif (et surtout sportif) du vélo via l'ancienne route du Tignot, aujourd'hui fermée à la circulation, qui peut devenir une route exclusivement cyclable, et sécuriser l'itinéraire d'accès via des bandes cyclables ou "chaucidou".

- Un autre accès au Mont-d'Or pourra se faire par un aménagement le long de la Route de la Rivière entre le pont de Neuville et Poleymieux. Prévoir aussi de sécuriser le pont de Neuville pour les modes actifs.

## Plateau Nord

### Axes Nord-Sud

La problématique ici est de créer de toute pièce l'axe Nord-Sud. Il est très attendu, que ce soit par les habitants du Val de Saône qui font aujourd'hui un détour de plusieurs km pour rejoindre le tunnel mode doux de Croix Rousse, ou que ce soit par les habitants du Plateau Nord (PN, regroupant les communes de Caluire, Rillieux, Sathonay-Camp, 80000 habitants) qui n'ont pas de possibilité de basculer vers le Rhône et la Saône où sont situés les bassins d'emploi de Lyon/Villeurbanne et de Vaise. Aujourd'hui AUCUN axe cyclable structurant n'existe, même en empruntant de petites rues, et les ponts (notamment côté Rhône) ne sont pas cyclables pour un public tout âge. L'objectif à 5 ans est de limiter les effets de la densification de la première et deuxième couronne, de la ZFE (forts transits pendulaires depuis le Val de Saône, depuis l'A46 qui débouche à Rillieux et depuis la Côtière du Rhône), et de l'absence de Transport en Commun lourd (pour au moins les 15 ans à venir).

Les propositions sont issues de la carte fournie après la réunion CTM du 5 mars. Elles sont numérotées par priorité et discutées ci-dessous:

## Tracé Socle

**La continuité REV entre le Val de Saône et le Rhône passant par l'île Barbe-Montée Castellane-Avenue Pierre Terrasse-Montée des Soldats-Poincaré-Bvd Stalingrad (n°1).** Cet axe est très pertinent. Il permet de basculer de la voie verte de la Dombes en directions du Rhône et de la Saône, avec les pentes les plus favorables aux usagers du vélo tout public, avec ou sans assistance électrique. La Montée Castellane (côté Saône) a fait l'objet d'une demande en aménagement provisoire dit "d'urbanisme tactique" par courrier adressé au Président de la Métropole Monsieur Bruno Bernard le 11 octobre 2020. Les travaux actuels sur la Montée Castellane font qu'elle est depuis quelques semaines à sens unique montant pour les véhicules motorisés. Cela n'a semble t'il que peu de répercussions sur le trafic auto, ne bloque pas d'accès à des résidences, et ne concerne aucun stationnement. Cela offre un réel confort aux usagers du vélo sur ce kilomètre de tracé en pente douce. Pourquoi ne pas garder cette configuration, et ouvrir la voie libérée au REV? Notre association a écrit à Monsieur le Président de la Métropole le 29 mars 2021 dans cet objectif. Resterait à traiter le raccordement à la voie verte de la Dombes par la rue Pierre Terrasse qui est déjà pour partie à sens unique et dessert l'école Saint Marie.



On nous a laissé entendre que le REV n'est pas réalisable dans l'immédiat côté Rhône. Nous pouvons imaginer des raisons de coût, de conflits d'usage avec le Sytral (voie en site propre du côté Montée des soldats). A défaut de REV, nous proposons dans ce paragraphe des aménagements non-REV et des alternatives REV en points 2/ et 3/. Le sens montant est parcouru par une bande cyclable, difficilement utilisable car interrompue au niveau de l'arrêt Sytral "Montée des soldats" assez peu fréquenté. Le collectif "Vivre Montée des

soldats” signale le talus côté ouest. Il est possible de gagner en largeur l'équivalent de la bande cyclable montante. La bande cyclable s'interrompt aussi avant le rond-point de la place Foch alors que les véhicules motorisés gagnent une double voie. Légitimer les usagers du vélo dans ce rond-point passe nécessairement par la suppression des doubles voies entrantes, afin également de favoriser les transports en commun.

Le **Pont Poincaré** et ses bretelles d'insertion du périphérique posent problème mais c'est un passage crucial pour l'axe Nord-Sud. Le côté Ouest semble le plus facile à aménager, sur chaussée surélevée ou un encorbellement. La passerelle de la Paix est malheureusement trop excentrée pour assurer le trafic nord-sud et son accès est médiocre via la grande rue de Saint Clair ou via le quai Charles de Gaulle. L'absence de bouton d'appel piéton pour traverser les 6 voies du quai, 7 ans après la construction de la passerelle, n'aide pas. Le viaduc du périphérique du Rhône n'est pas listé, un encorbellement sur celui-ci aurait le mérite de relier Caluire et Rillieux au Carré de Soie en 10 min.

### Tracé alternatif

#### **Penchons-nous sur l'alternative proposée pour cet axe Nord-Sud et les basculements vers les rivières (n°2) .**

Cette alternative emprunte la **Route de Strasbourg** côté Rhône mais n'est pas renseignée côté Saône alors que l'Avenue des Marronniers sur les communes de Caluire et Fontaines-Sur-Saône a déjà fait l'objet d'études en 2019. Sur le plateau, le raccordement pourrait se faire via le boulevard des oiseaux-la gare Sathonay/Rillieux-l'Avenue Victor Hugo. Cela occasionne un détour, mais permet de relier une gare multimodale et un ensemble scolaire (maternelle à lycée - Saint Charles). L'angle Avenue Victor Hugo/Route de Strasbourg est d'ailleurs en phase de démolition. Côté Rhône, la route de Strasbourg offre de nombreux avantages en termes de dénivelé, de raccordement des quartiers, et passe devant le seul atelier de réparation de vélo du PN. La commune de Rillieux (30 khab) est concernée par d'importants programmes immobiliers pilotés par la Métropole dans les 5 ans à venir (320 M€ d'investissement: Sermenaz, Bottet, Mas Rillier, Osterode). Le bas de la Route de Strasbourg est large (3 voies) et planté de platanes dans la partie 2 voies (largeur 15.5m). Il est cependant possible de détourner le trafic auto, voir bus, de ce secteur sur le viaduc Joseph Picot. Pour plus de détails, ce secteur a fait l'objet d'une demande en aménagement provisoire dit "d'urbanisme tactique" par courrier adressé au Président de la Métropole Monsieur Bruno Bernard le 10 octobre 2020.

#### **Une troisième alternative (n° 3a-3b) est possible pour favoriser les bascules Saône-Rhône et la jonction avec la Voie Verte de la Dombes.**

Dans les grandes lignes, ce trajet a fait l'objet d'une demande en aménagement provisoire dit "d'urbanisme tactique" par courrier adressé au Président de la Métropole Monsieur Bruno Bernard le 15 octobre 2020. Il permet au départ de Fontaine sur Saône, toujours par l'Avenue des Marronniers, de rejoindre la voie verte de la Dombes pour sortir vers Chemin Petit (en partie en PC bidir actuellement, avec un rond-point bien dégueulasse), puis

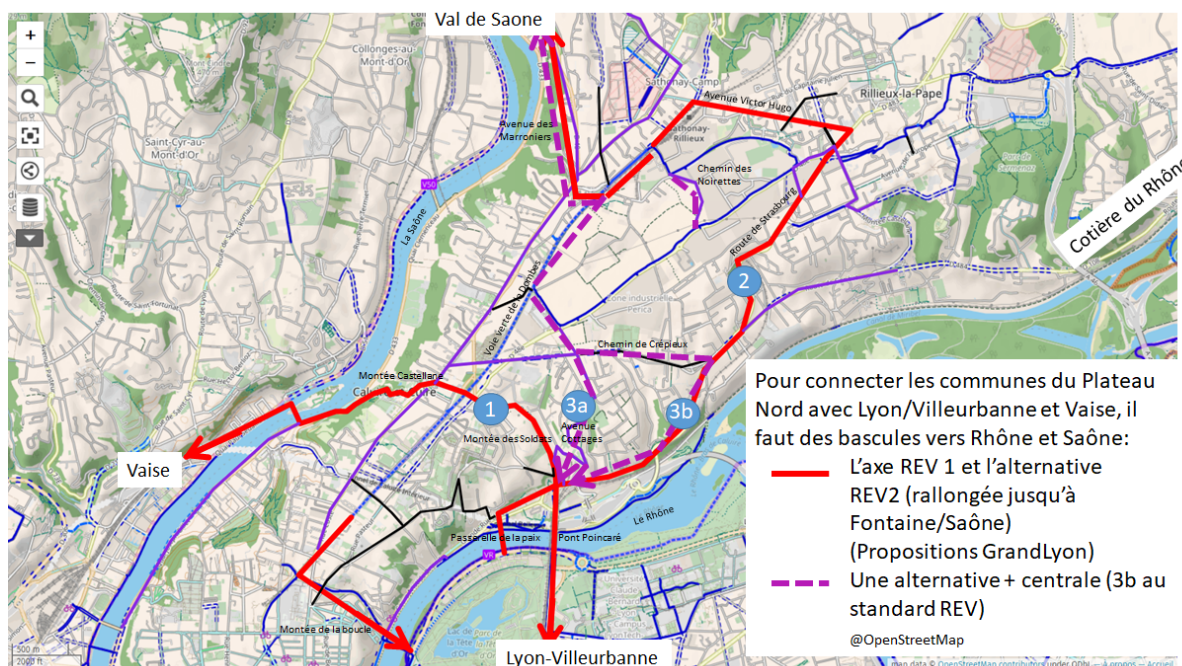
- 3a) Chemin Vassieux (il y a la place de supprimer le stationnement en quinconce sur la chaussée dans ce quartier résidentiel pour récupérer la largeur pour une bidir), Chemin de Bel-Air (attention programme immobilier en cours, il faut aller très vite), Avenue des cottages (mise en sens unique montant pour les véhicules motorisés et



double sens vélo; ou Chaucidou, dans tous les cas il faudra faire la chasse au stationnement sauvage illégitime dans ce quartier résidentiel),

- ou 3b) Chemin Petit (qui est en cours d'aménagement en PC bidir), Route de Strasbourg entre Vieux Crépieux jusqu'au Pont Poincaré. Cette dernière partie reprend donc certains des commentaires adressés à l'itinéraire REV2.

Si cet axe devait finalement retenir l'attention, il conviendrait de lui adjoindre la mise en cyclabilité du Chemin des Noirettes entre la rue des Mercières et l'avenue de l'Hippodrome pour soulager la voie verte des usagers de Sathonay-Camp qui utiliseraient ainsi la piste cyclable bidirectionnelle le long du Trolleybus C2.



*Le résumé: par priorité, c'est 1-2-3, par faisabilité-coût-rapidité, c'est 3b -1Castellane.*

Itinéraire bonus

Pas d'itinéraire bonus

## Axes Est-Ouest

### Tracé Socle

La carte mentionne la mise au standard REV de la voie verte de la Dombes et son extension naturelle sur le "Parc linéaire" de Rillieux.

Côté Caluire, ceci est très problématique pour plusieurs raisons. La première est le classement en zone UL au plan local d'urbanisme (zone destinée à recevoir des constructions, installations et/ou équipements à vocation culturelle, sportive, touristique et/ou de loisirs), difficilement compatible avec l'installation d'une voirie permanente « de 3 ou 4 m de largeur avec un revêtement de qualité supérieure ». La deuxième découle de cette situation, les cyclistes n'étant qu'une partie des utilisateurs de la voie verte, les poussettes,

promeneurs, jeunes enfants, joggeurs et animaux de compagnie étant très largement majoritaires. D'où de gros conflits d'usage à prévoir, et d'ailleurs déjà présents actuellement. Enfin, la zone fait toujours l'objet d'une réservation par le Sytral pour un transport en commun en site propre, réservation confirmée lors de la révision du PLU en 2019.

Côté Rillieux: que ce soit sur la Voie verte du loup pendu ou le parc linéaire, l'usage principal est récréatif et le parcours non éclairé (la commune a refusé de profiter que le Grand Lyon ouvre des tranchées pour déployer le réseau de chaleur). Cela aiderait à régler le point noir du Rond-Point Charles de Gaulle à Rillieux. En revanche, ce trajet ne permet pas le basculement vers les rivières. Il améliore peu la cyclabilité du Plateau Nord car il est faiblement irrigué par un réseau cyclable peu dense (probablement pour éviter les conflits d'usage sur ce parc). Bien qu'utile, ce projet n'est pas prioritaire à nos yeux pour les manquements présentés précédemment, le risque de conflit d'usage, et la possibilité qu'il soit reconditionné pour du TC lourd.

Des alternatives semblent néanmoins possibles, en faisant passer les vélos, dans les grandes lignes, par l'avenue Marc Sangnier (qui longe la voie verte) dans la partie sud, et par la rue Pierre Bourgeois dans la partie nord, en y restreignant bien sûr la circulation automobile, le stationnement et en créant les raccordements nécessaires. Une autre solution serait de **rendre (enfin!) cyclable l'axe principal de Caluire** (rue François Peissel, rue Jean Moulin, puis l'avenue du Général de Gaulle actuellement en pleins travaux et où on ne sait pas si un aménagement cycliste est prévu). Dans tous les cas, une grosse partie de bras de fer s'annonce avec la municipalité de Caluire, dont on connaît l'engagement en faveur du vélo, malgré quelques déclarations récentes !

### Tracé alternatif

Un peu trop loin de la problématique de mobilité du quotidien dans le Plateau Nord et depuis le val de Saône, mais intéressant les habitants de la Côtière. Il s'agit des communes de Beynost, Miribel...qui sont en dehors du Grand Lyon mais à 10 minutes en vélo de la passerelle de la Paix et représentant plus de 15 000 habitants. Cet axe alternatif emprunte l'actuelle voie sur berge en galets et non éclairée, propriété CNR et usage SNCF. A noter qu'une partie des habitants de la Côtière pourraient davantage être intéressés par un itinéraire via le parc de Miribel ou le viaduc de Sermenaz tel que décrit dans la partie "secteur Lyon Est".

### Itinéraire bonus

Pas concerné

## 2.2 Croix-Rousse

### Axes Est-ouest

#### Tracé Socle et alternatif

Sur la base de ce qui peut être déduit des cartes dans leur état actuel, plusieurs constats :

A la Croix-Rousse (pentes et plateau, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements), le REV se limite, outre le

tunnel mode doux de la Croix-Rousse, à la pérennisation de l'aménagement provisoire de la montée de la Boucle, ou, en alternative, au passage par le tunnel de la rue Terme.

Le **tunnel de la rue Terme** pose lui aussi une série de **problèmes**. A la montée (18 % continus), il impose un système de « pousse-vélos » qui n'existe pas sur étagère prêt à l'emploi. Le cyclocable toujours cité en exemple n'a jamais été validé par l'expérience sur une pente aussi raide et aussi longue, et, vu le pourcentage, il est préférable de ne pas avoir à « descendre en marche » en chemin. Et en 4-5 minutes de trajet, la crampe est largement possible. A la descente, la sortie serait très dangereuse, et l'itinéraire risque fort d'être limité à la montée pour cette raison. Un système plus lourd et plus élaboré (et donc encore plus onéreux) serait nécessaire, pour un gain de temps faible par rapport à l'itinéraire « long » (cours du Général Giraud puis boulevard de la Croix-Rousse) et nul par rapport à l'itinéraire « sportif » qui suit plus ou moins le trajet du bus S6. Pourquoi ne pas améliorer l'aménagement rue Terme - cours du Général Giraud – Boulevard de la Croix-Rousse, itinéraire très largement utilisé par les vélos et accessible même aux Velov, malgré les problèmes liés au stationnement (matins de marché et bus scolaires qui stationnent pendant des heures l'après-midi sur la bande cyclable pour desservir les Chartreux) ?

Par ailleurs, sur cet itinéraire, le segment allant de l'extrémité de la voie verte (métro Cuire) jusqu'au boulevard de la Croix-Rousse par le boulevard des Canuts, dont l'état s'est très dégradé avec le temps, passe par le carrefour du métro Hénon saturé des heures tous les matins et tous les soirs, et qui demanderait un aménagement lourd. Tant qu'à faire, pourquoi ne pas reporter le trafic vélos sur la rue de Cuire à partir de l'échangeur avec la montée de la Boucle ?

Le passage par le tunnel de la rue Terme semble associé à une **liaison Rhône-Saône** plus ou moins à hauteur de la **place des Terreaux**. Cette liaison est bien sûr indispensable indépendamment du passage par le tunnel. Néanmoins, l'itinéraire assez tortueux envisagé depuis longtemps (nord de la place Louis Pradel, rue Désirée, un bout de la rue Romarin, rue Ste Catherine, rue Ste Marie des Terreaux ou rue Terme puis rue d'Algérie doit être simplifié et rationalisé. Faire passer les vélos par la partie nord de la place Louis Pradel, qui est un espace piétons, plein d'obstacles, avec un revêtement inspirant tout sauf la confiance n'est pas raisonnable. Tirer tout droit le long du côté nord ou du côté sud de la place des Terreaux aurait plus de sens, et permettrait aux édiles d'admirer le passage des vélos depuis leurs fenêtres, mais pose aussi sa série de difficultés (bus, cafés, desserte de l'Opéra...). Quelle que soit la solution retenue, elle passera par des réaménagements importants d'autant plus que se greffe là-dessus la gestion des échanges entre les quais (Lassagne et Jean-Moulin) et le pont Morand.

A côté, la **montée de la Boucle** s'avère moins problématique, mais il sera indispensable de réaménager le bas ainsi que la traversée de la première sortie vers Caluire et la grande rue de la Croix-Rousse. La gestion du carrefour compliqué en bas (pont Churchill) pour éviter que les cyclistes attendent longuement aux feux sera un autre problème à résoudre. Reste que la pente est bien raide pour la majorité des cyclistes, et il ne reste que le gain de temps obtenu en poussant son vélo par rapport à un autre itinéraire pour motiver les utilisateurs à la montée.

Quant au **tunnel mode doux de la Croix-Rousse**, son accès dans le sens ouest-est depuis Vaise, la montée des Esses (chemin de Serin) ou le quai doit être impérativement **signalisé** et si possible simplifié. Le labyrinthe actuel, des deux côtés du pont Clémenceau, est un défi redoutable voire dangereux pour ceux qui ne s'y aventurent pas souvent, les habitués prenant de leur côté des raccourcis pas non plus des plus sûrs .

## 2.3 Sud-Ouest métropole (Lônes et Côteaux)

### Remarques générales sur la zone

Les usagers cyclistes espèrent être associés le plus en amont possible aux projets et sont prêts à proposer une méthodologie de travail de co-élaboration entre associations et collectivité locale.

### Axes Nord-Sud

#### Tracé Socle

Comment est envisagée l'articulation avec les territoires voisins (ici la CCVG Communauté de Communes de la Vallée du Garon) ?

Pour ce secteur, elle est d'autant plus importante qu'une liaison entre Givors et Oullins / Sainte Foy passe tout aussi logiquement par la Vallée du Garon. Cette dernière n'est pas située sur le territoire métropolitain mais sur celui de la communauté de communes du même nom (CCVG) qui déploie, elle aussi, progressivement des aménagements selon, justement, un axe nord/sud (<https://www.ccvalleedugaron.com/itinerairescyclables/>).

==> Quelle(s) articulation(s) est (sont) prévue(s) ? **Ces articulations sont à aménager aux extrémités des 2 trajets alternatifs Route de Brignais ou Route de Lyon**

Plus au Sud, du côté de Givors, on voit apparaître l'amorce de la liaison Givors - Saint-Etienne correspondant à l'axe V72 du schéma national des véloroutes (<https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/04/carte-24juin-BD-1.pdf>). De son côté, Saint-Etienne Métropole a aussi prévu d'avancer sur cet axe. Entre Saint-Etienne Métropole et la Métropole de Lyon, il y a une commune intercalée : Saint-Romain-en-Gier. Elle fait partie de "Vienne Condrieu Agglomération".

==> Peut-on s'assurer que l'articulation est prévue à l'extrémité du tracé socle, sur la commune de Saint Romain en Gier ou avec l'Agglomération VCA ?

- Via Rhôna entre le pont de la Mulatière et Pierre-Bénite centre : attention l'aménagement récent n'est pas au standard REV
- Boulevard de l'Europe à Pierre-Bénite : très dangereux actuellement, il faut faire beaucoup de place pour les vélos, en prenant par ex. sur le terre-plein central.
- Très gros point noir du rond-point de la Mouche, à traiter avec beaucoup d'attention.

#### Tracé alternatif

- Pointillés sur la route de Brignais : la portion entre les aqueducs et la chapelle de Beaunant intéresse fortement les cyclistes de Chaponost, qui descendent par la Vieille route
- Les pointillés Oullins — Saint-Genis — Brignais : itinéraire très intéressant.

## Axes Est-ouest

### Tracé Socle

- Proposition de passer par le chemin du Pras plutôt que par Stéphane Déchant pour relier le pont d'Oullins au pont de la Mulatière, même si le passage par la rue privée peut poser des problèmes.
- On ne voit pas comment on peut faire passer un REV sur le bas de la Grande rue d'Oullins et l'est de la rue Emile Zola sans bouleverser le plan de circulation. On peut imaginer faire un grand circuit tournant en sens unique Grande rue / Camille / Buisset / Émile Zola.
- La voie verte actuelle longeant l'Yzeron au nord d'Émile Zola n'est pas au standard REV.
- On ne voit pas non plus comment faire passer un REV sur l'ouest d'Emile Zola et le bd de l'Aqueduc de Beaunant. Point noir identifié lors du baromètre des villes cyclables : le virage du bd Émile Zola à l'ouest du pont Blanc. Ce serait impensable de le traiter avec uniquement de la peinture au sol... À l'ouest on pourrait peut-être passer par la rive droite de l'Yzeron, mais pas sûr qu'il y ait la place non plus.
- Passerelle Oullins — Gerland très attendue mais plus au nord, dans l'axe de l'Yzeron et pour arriver sur l'aménagement cyclable existant Avenue Jean Jaures.

## 2.4. Nord-Ouest métropole (entre Saône et Francheville)

### Remarques générales sur la zone

Les plans du projet REV qui nous ont été présentés mettent en évidence une densité de ces axes structurants plutôt faible sur le nord-ouest Lyonnais. La topographie et la moindre densité de population peuvent expliquer le maillage peu développé de ce secteur. **Le développement des axes du PAMA non réalisés jusque-là (qu'ils soient structurants ou non), très nombreux dans ce secteur, est indispensable pour se rabattre sur le REV, relier les communes entre-elles et casser les coupures urbaines, par exemple générées par l'A6, entre Ecully, Champagne et la Duchère.** Pour ces axes, un aménagement dans les standards REV n'est pas nécessaire mais des pistes séparées de gabarit classique permettraient de sécuriser les déplacements dans des zones où il y a souvent du dénivelé et où les différentiels de vitesse sont plus importants que dans le centre de la métropole.

## Champagne/Vaise

### Axes Nord-Sud

#### Tracé Socle

Ce secteur est le passage quasi obligé pour accéder à la zone Techlid, les communes de Saint Didier, Limonest, Dardilly, et tout le nord ouest de Lyon, la vallée d'Azergues, les Echets...

Deux avancées capitales ont eu lieu dans le secteur dans le cadre de l'urbanisme tactique :

- la transformation d'une 2x2 voies en 1 voie de bus/velo + 1 voie voiture sur toute la longueur de l'avenue du 25ième RTS depuis Vaise jusqu'à Champagne

- ainsi qu'à la sortie de Champagne jusqu'au centre commercial "Porte de Lyon" Dardilly. C'est le tracé de l'ancienne N6.

Nous partons du principe que ces deux aménagements seront conservés voire améliorés pour le REV. Dans les deux cas il y a largement la place de créer une bidirectionnelle en supprimant le terre plein central, tout en sachant qu'il n'y a pas un énorme trafic bus sur ces sections, la cohabitation n'est pas très compliquée.

Deux difficultés majeures à prendre en compte, tout en sachant que le tracé proposé est le **plus naturel, continu et logique** pour se rendre dans ce coin de la région des monts d'or :

- d'abord le rond-point au pied de l'avenue du 25ième Régiment des Tirailleurs Sénégalais. De l'avis de nombreux cyclistes peu expérimentés, son franchissement est quasi impossible si on n'est pas en confiance. On n'ose jamais se lancer s'il y a des voitures en vue. Ce rond point dessert le périphérique nord en entrée et en sortie dans les deux sens, plus l'entrée dans Vaise par la rue du bourbonnais et la montée du 25ième RTS. Un rond point nouvelle norme CEREMA type hollandais serait parfait.
- puis la traversée de Champagne centre, avenue Lanessan sur toute la zone 30 de l'hyper centre. On susurre qu'un projet de suppression d'un rang de stationnements est en cours d'étude pour l'hyper centre, afin de créer enfin une piste réelle. Il n'y a réellement pas beaucoup de largeur disponible et les commerçants font pression sur la municipalité pour conserver ces places. L'aménagement le moins contraignant serait de supprimer un rang de stationnement pour créer deux bandes cyclables en continuité avec l'amont et l'aval de Champagne. Il faudrait alors limiter plus drastiquement la vitesse des voitures/bus en transit. Aujourd'hui la zone 30 n'est pas respectée. Plus ambitieux, la création depuis Vaise d'une bidirectionnelle jusqu'au centre commercial "Portes de Lyon" soit en gros 6 km de 2x2 voies à requalifier.

## Marcy / Charbonnières les bains

### Axes Nord-Sud

#### Tracé Socle

Le tracé socle de La Tour de Salvagny vers Tassin, via Charbonnières et la route de Paris "paraît incontournable". Les voiries sont larges et ne devraient pas poser de problème de partage avec une voie vélo. Cependant cet itinéraire dessert peu de zones remarquables si ce n'est le campus numérique à Charbo. Au nord de ce campus en direction de la Tour, on trouve finalement peu d'habitations. Le trajet total fait 8 km (La tour/Campus numérique 6 km - campus numérique/Tassin 2 km).

A l'inverse, le trajet "bonus" de Marcy l'étoile vers Tassin via la route de Sain Bel dessert plusieurs zones remarquables :

- Loisirs et détente avec le Parc de Lacroix Laval
- Zones Etudiantes avec l'Ecole Vétérinaire et l'Institut du Travail
- Zone d'emplois avec les 7 000 salariés des entreprises Sanofi et Biomérieux

- Les scolaires avec le Lycée Blaise Pascal
- Accès TER avec les gares de La Tour de Salvagny, Charbonnières et Le Méridien

C'est également une route de sortie des cyclistes lyonnais pour rejoindre les monts du Lyonnais.

Il avait été envisagé de mettre cette route de Sain Bel en trois voies. Il existe donc des emprises terrain pour un aménagement vélo ou vélo/piétons. Le trajet Ecole Vétérinaire (Marcy) à Trois Renards (Tassin) fait 6,5km.

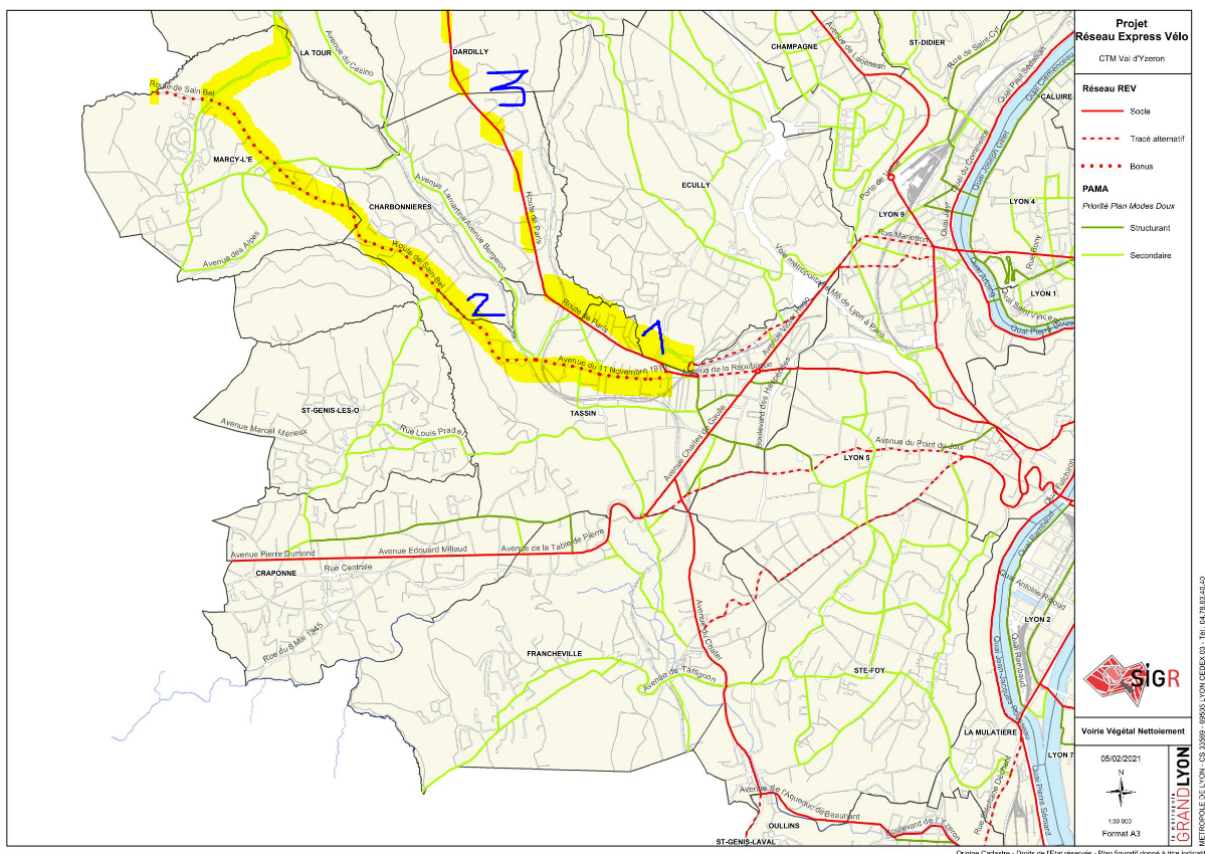
L'idéal serait de démarrer ce tronçon à partir de la Gare de La Tour de Salvagny via l'Avenue Bourgelat pour relier la gare à Marcy puis à Tassin.

Cette voie bonus permet également le rabattement des utilisateurs de Ste Consorçe (via le chemin de Méginand qui pourrait être mis en Chaucidou et relier la voie verte de la CCVL) et des utilisateurs de St Genis les Ollières via la rue Georges Kayser.

En conséquence, **ce tracé paraît tout aussi important que le tracé socle** via la route de Paris alors qu'il n'est envisagé que pour un prochain mandat métropolitain.

Ce tracé pourrait, semble-t-il, être budgété après l'aménagement du sud de la route de Paris (Campus Numérique à Tassin - 2,5 km de voirie à aménager) **mais avant l'aménagement du nord** de cette même route de Paris.

Cet aménagement de la Route de Sain Bel est en cohérence avec l'aménagement de l'avenue du 11 novembre à Tassin (accès complémentaire aux écoles et Lycée St Joseph).



**En conclusion : Prioriser le tracé “bonus” via la route de Sain Bel (2), après le traitement sud du tracé “Socle” de la route de Paris côté Tassin (1), mais avant son traitement côté nord (3).**

## Lyon 5ème

### Axes Est-Ouest

#### Tracé Socle

Deux lignes REV sont prévues pour accéder au plateau en partant du centre ville:

1. **Chemin neuf** : OK (mais descente partagée avec les voitures, non conforme REV)
2. **Montée de choulans** (jusqu'à l'avenue Debrousse) : ok

Au-delà de ces voies, certains axes présentent un gabarit trop limité pour pouvoir accueillir à la fois une voie de circulation dans chaque sens et une piste cyclable bidirectionnelle : le REV pourrait y être aménagé, seulement si ces axes passaient en sens unique.

Il s'agit de :

1. la **rue de Trion** : sens unique vers la rue Saint Alexandre depuis le croisement avec la rue des Macchabées, ainsi que depuis la place Varillon ; suppression du stationnement entre la rue Jean Prevost et la place de Trion
2. la **montée de Choulans (partie haute, après l'avenue Debrousse)**, proposition d'une circulation voiture en sens unique descendant place de Trion -> Avenue Debrousse, et sens unique montant via 1ère DFL et rue des Fossés de Trion (nécessité de modifier le feu au croisement avec Appian pour fluidifier la circulation motorisée sur cet axe). Cela permettrait



de minimiser l'impact sur la desserte TC du secteur.

Concernant l'axe Avenue **Debrousse**->1<sup>ère</sup> **DFL**->**rue du Commandant Charcot**, celui-ci est identifié comme axe structurant sytral et présente un passage étroit au début de la rue du commandant Charcot au pied du fort St-Irénée qui rend inconciliable le passage à la fois des flux voitures, des TC et du REV (la circulation des différentes lignes de bus en radiales de Ste Foy/Tassin/Francheville vers Lyon centre contraint fortement les possibilités d'insertion). Nous suggérons donc de plutôt faire passer cette ligne REV par la montée de Choulans partie haute, en direction de la place de Trion, puis d'aménager la continuité vers l'ouest via la rue de la Favorite.

Par ailleurs, le passage en REV de l'avenue **Barthélémy Buyer** pose question dans sa partie haute entre les rues Sidoine Apollinaire et Pierre Audry. Y aménager un REV nécessiterait de passer ce tronçon en sens unique pour les véhicules motorisés, ce qui couperait une partie du lien entre le reste de l'avenue et le quartier de St-Just, TC y compris.

Concernant **la poursuite vers l'ouest lyonnais**, 2 alternatives sont proposées par la métropole:

- L'une passant par le Point du jour vers le quartier d'Alaï à Tassin
- L'autre passant vers la rue du commandant Charcot, vers Francheville.

Ces axes, bien que rectilignes et directs, soulèvent des remarques :

- La rue du **Commandant Charcot** est identifiée comme axe structurant Sytral. Vu le gabarit de cet axe, il n'est pas possible de concilier axe fort sytral et REV et le besoin de desserte en transport en commun de la zone est très fort.
- La rue **Joliot Curie** est également particulièrement utilisée en desserte bus, et certaines sections sont trop étroites pour y aménager le REV sans la passer en sens unique pour les motorisés (notamment entre l'allée des Garennes et le chemin de la Raude, ainsi qu'entre l'avenue de Ménival et la rue Arnoud).

Nous privilégierions donc le passage du REV sur des **axes secondaires**, d'autant plus que sur le plateau du 5<sup>ème</sup>, il existe plusieurs emplacements réservés sur ces axes secondaires qui permettraient d'aménager des continuités cyclables est ouest via la rue de Tourvielle et offriraient ainsi des continuités nord sud par Jeunet-Fauconnet et Rivet avec l'avenue du Commandant Charcot. '

Nous proposons donc une **3<sup>ème</sup> alternative**, au départ de la place de Trion :

Rue de la Favorite ->Avenue du point du Jour -> rue F Genin -> rue de Tourvielle (après préemption de 2 ER modes doux)

Puis, d'une part :

- Vers Tassin : Avenue de Ménival puis avenue Brosset

d'autre part:

- Vers Francheville :

o Rue Elisabeth Rivet-> rue de Valdo ou rue J Fauconnet->rue Jeunet

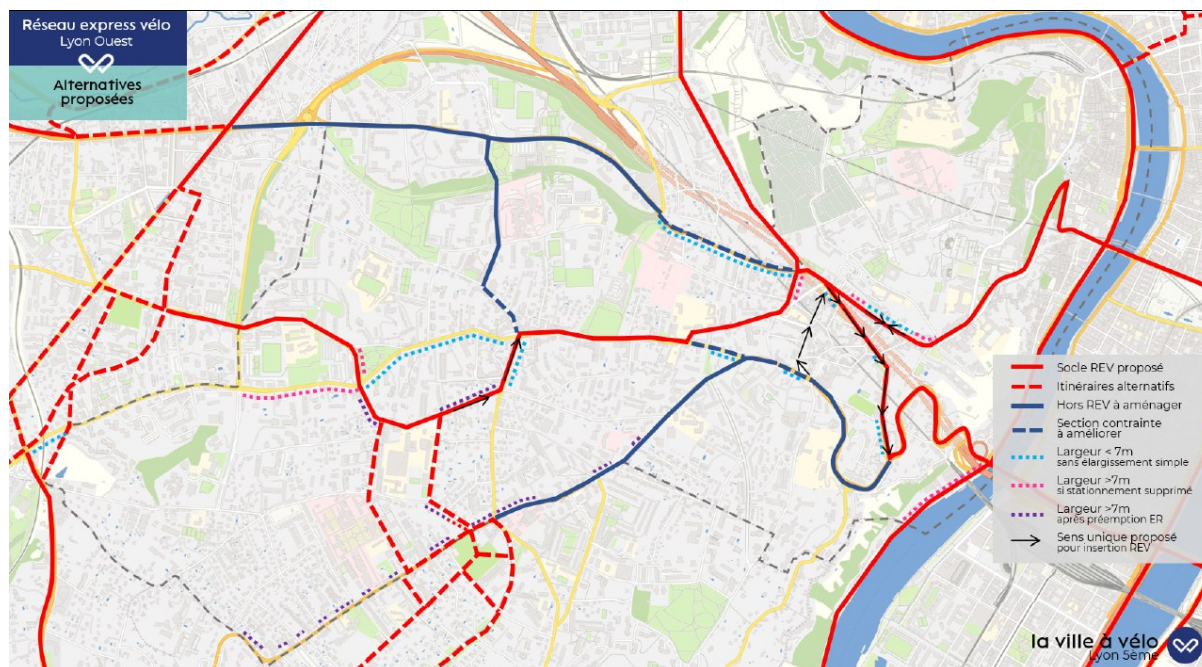
o Pour rejoindre ensuite Francheville via un axe parallèle à la rue du Commandant Charcot côté Sainte-Foy comme le chemin de Chantegrillet ou le Grand Vallon (boulevard de l'Europe -> chemin des prés -> chemin des Razes). Sur ce secteur également, la présence d'un emplacement réservé entre Chantegrillet et la clinique Charcot via les terrains de N D de la Salette permettrait ce passage alternatif à la rue du Commandant Charcot.

Cette contre-proposition permet de relier efficacement l'Ouest lyonnais à la presqu'île, via deux itinéraires bien distincts desservant deux bassins de populations séparés : un tronçon nord pour Tassin puis Craponne et St-Genis-les-Ollières (surtout si la continuité du REV sur Barthélémy Buyer est compromise dans sa partie haute) ; un tronçon sud pour Sainte-Foy,

Francheville voire Chaponost.

Ces propositions ont été présentées auprès de la maire-adjointe en charge de la mobilité du 5<sup>ème</sup>, avec un grand intérêt de sa part.

Pour illustrer notre contribution:



## Vaise/Tassin

### Tracé Socle

- Pour l'axe venant de Tassin, l'alternative par la rue Marietton paraît difficile à mettre en place, surtout en considérant que la rue de Bourgogne est déjà impactée par l'implantation d'une autre ligne du REV. L'alternative par la rue du Souvenir/Rue du Bourbonnais paraît plus réaliste.
- Le pont Clémenceau est un maillon qui est déjà saturé aujourd'hui. Des alternatives à court terme sont indispensables pour détourner une partie du trafic convergeant vers cet ouvrage avant sa reprise qui risque de prendre du temps. Par exemple, le flux en provenance de la ligne RD de la Saône pourrait emprunter le pont Masaryk puis le quai Joseph Gillet pour ensuite rejoindre le tunnel mode doux. 300m d'aménagements sont nécessaires sur le quai Joseph Gillet pour gérer 2 carrefours à feu complexes aujourd'hui + remplacement des bandes cyclables par un aménagement plus sécurisant. Exemple de proposition ci-dessous :



## 2.5 Centre-Est métropole (entre Rhône et Boulevard Périphérique Est)

*La Ville à Vélo n'a pas reçu l'ensemble des cartes détaillées du centre de Lyon. Les remarques sur ces secteurs seront donc partielles et demanderont à être complétées.*

### Remarques générales sur la zone

La Ville à Vélo pointe un déséquilibre en termes d'axes nord-sud, nombreux entre le Rhône et la Part-Dieu, et inexistant entre la Part-Dieu et le périphérique.

Côté axes est-ouest, l'équilibre n'est également pas atteint avec aucun axe ne traversant Villeurbanne en son cœur et en revanche deux axes très proches desservant la Part-Dieu depuis l'Est, puis encore 2 voire 3 axes supplémentaires un peu plus au sud, relativement rapprochés.



## Axes Nord-Sud

### Tracé Socle

L'axe en rive gauche du Rhône (Via Rhôna) paraît naturel et sera globalement facile à aménager en standard REV. Qu'il soit en quai haut ou sur les berges reste une question à trancher. Le tracé berge semble plus efficace pour de longues distances, évite les carrefours, mais nécessitera un travail concernant la cohabitation avec les piétons notamment. Au niveau du parc de Gerland, nous imaginions une passerelle traversant le Rhône plus au nord que le tracé proposé par la métropole. Nous pensons ce "détour" peu attractif et préférons un passage à la fois dans l'axe de l'Yzeron et son axe REV et dans l'axe de Jean-Jaurès côté parc de Gerland.

L'axe Garibaldi en revanche n'apparaît pas utile en standard REV. Il est en effet proche des axes Rhône et Part-Dieu/Faisceau ferroviaire et ne s'inscrit dans aucun maillage intercommunal important. La Ville à vélo n'est pas opposée à ce que cet axe soit en standard REV, mais cela ne doit pas se faire aux dépens d'axes nord-sud plus demandés (voire partie tracés bonus). Une qualification en axe PAMA structurant pourrait suffire.

### Tracé alternatif

L'axe le long du faisceau ferroviaire qui permet depuis le pont Poincaré de rejoindre la Part-Dieu puis la route de Vienne au sud, est indispensable à un bon maillage. En revanche, nous ne préconisons pas de passer par l'avenue Thiers peu adaptée à un axe roulant (parallèle au tramway, insertion urbaine difficile...). Nous préconisons une traversée des voies ferrées via Waldeck-Rousseau pour rejoindre ensuite Brotteaux et Part-Dieu via par exemple Juliette Récamier puis Bd des Brotteaux - ou encore en restant sur Waldeck-Rousseau qui manque cruellement de végétalisation - pour aboutir naturellement sur Vivier Merle où la place le permet et sans conflit tramway au-delà de la gare. Il s'agit ensuite de se connecter à la route de Vienne ou de longer le faisceau ferroviaire.

### Itinéraire bonus

Un axe Doua - Sud Est métropole (Bron, Vénissieux, Corbas, St Priest) est indispensable. Il desservirait de nombreuses centralités : la Doua, Gratte-Ciel, Grandclément, Montchat, Hôpitaux Est, Campus Bron, Lyon 8, Vénissieux et les communes au-delà. De plus, il connectera de nombreux axes est-ouest proposés dans le socle. Cet axe accompagnera notamment la desserte du tramway T6, peu compatible avec des aménagements cyclables de gabarit REV dans sa partie nord.

Cet axe permet également de se connecter au plateau Nord : dans un premier temps via le bd du 11 novembre puis le pont Poincaré mais, à terme, par exemple via une passerelle vers l'île de la Pape (au-delà de ce mandat).

Son tracé serait : rues Bienvenus, Rollet, Blanqui, Perin, tronc commun avec REV T3, Feuillat, Bastié, Beauvisage, Etats-Unis et Joliot-Curie.

## Axes Est-Ouest

### Tracé Socle

L'axe le long de la Doua côté bd Laurent Bonnevey ne nous paraît pas du tout pertinent. D'une part, il dessert peu de populations et emplois et semble difficile d'accès (peu connectable au reste du réseau). Il est concevable que la via Rhôna soit maintenue dans le parc de la Feyssine, axe pertinent pour rejoindre la Cité internationale et le centre de Lyon depuis l'Est. Mais en ce qui concerne le REV, pour les déplacements au quotidien (et donc nocturnes une bonne partie de l'année), pour desservir La Doua et mieux mailler le secteur, nous soutenons l'itinéraire alternatif (voir paragraphe dédié) Einstein / 11 novembre.

L'axe Rue Duquesne nous paraît en effet indispensable dans le prolongement du tunnel de la Croix-Rousse. Mais il ne débouche actuellement sur rien vers l'Est. Nous proposons donc un itinéraire bonus pour y remédier (voir paragraphe dédié).

L'axe longeant le tramway T3 semble facilement aménageable en axe REV structurant. Cependant, un point de vigilance sera le traitement difficile des carrefours et de gestion de priorités avec les nombreux tramways ainsi que la cohabitation avec les piétons qui partagent actuellement de nombreux troncs communs. Des problématiques foncières sont également probablement à prévoir pour atteindre les standards REV à ne pas sous-estimer.

Concernant l'axe route de Genas, celui-ci est pertinent mais il nous semble intéressant d'envisager une alternative via l'avenue Paul Krüger afin de faciliter son insertion urbaine. Côté Part-Dieu, nous n'avons pas d'avis particulier en ce que le tracé fait doublon avec l'axe T3 qui mène également à la Part-Dieu. Il est de fait moins intéressant que dans sa partie T3<->Bron.

Côté prolongement ouest de ces deux axes, au-delà de la Part-Dieu vers le Rhône, les données fournies ne nous permettent pas de comprendre la rue utilisée. Nous avons envisagé à La Ville à Vélo, d'utiliser la rue Paul Bert (voire plus au sud, via Felix Faure) jusqu'à la Guillotière avec ensuite traversée du Rhône au niveau de Bellecour.

Nous n'avons pas envisagé d'axe sur l'intégralité du Cours Gambetta puis Albert Thomas, mais ceci peut se révéler en effet une pénétrante intéressante bien que proche de l'axe Berthelot-Mermoz.

L'axe Mermoz-Berthelot nous paraît en revanche indispensable et est très attendu. A l'ouest, une alternative avec Berthelot, rue Marius Berliet puis Marc Bloch et Pont de l'université, pourrait être une alternative intéressante notamment pour éviter les difficultés d'insertion sur l'axe du tramway T2. Il permet également d'éviter le nœud de transport complexe et le centre d'échanges de Perrache en traversant la Presqu'île jusqu'au bas de la montée de Choulans en empruntant la rue de Condé et le nord de la place Carnot.

### Tracé alternatif

L'axe proposé le long du bd du 11 novembre qui relie l'axe Stalingrad et le Parc de la Tête d'Or à Vaulx-en-Velin nous paraît plus pertinent que le tracé socle actuellement proposé au nord du campus sur Laurent Bonnevey. L'enjeu est de permettre une bonne connexion au niveau du périphérique Est et de la jonction avec Vaulx-en-Velin centre et la via Rhôna, éventuellement via la création d'une passerelle.

### Itinéraire bonus

De la même manière que pour le maillage nord/sud, il nous semble manquer cruellement d'un axe est-ouest traversant Villeurbanne permettant de connecter l'ouest lyonnais via le Tunnel de la Croix-Rousse et l'avenue Duquesne, à l'ensemble de l'Est lyonnais. L'axe partirait du bd des Belges pour longer la Tête d'Or et traiter le point noir actuel qu'est l'Avenue Verguin. Il emprunterait ensuite le Cours André Philip pour parcourir ensuite toute la longueur de la rue de Pressensé. Le Cours Emile Zola ayant été récemment rénové et étant difficile à planter du fait du métro, il nous semble judicieux d'utiliser la rue Pressensé qui dessert notamment beaucoup de groupes scolaires, le Tonkin sud/Charpenne, les Gratte-Ciel Nord, Flachet, Cusset / La Soie et Grande Île et sert de shunt au trafic de transit. Elle pourrait être mise en sens unique. Une fois à Cusset, plusieurs options sont possibles : passage via la création d'une passerelle pour St Jean enjambant le périphérique et le canal de Jonage et connection à la piste le long du canal OU passage plus au sud pour traverser le périphérique, notamment dans le cadre d'un éventuel projet de couverture de l'axe autoroutier.

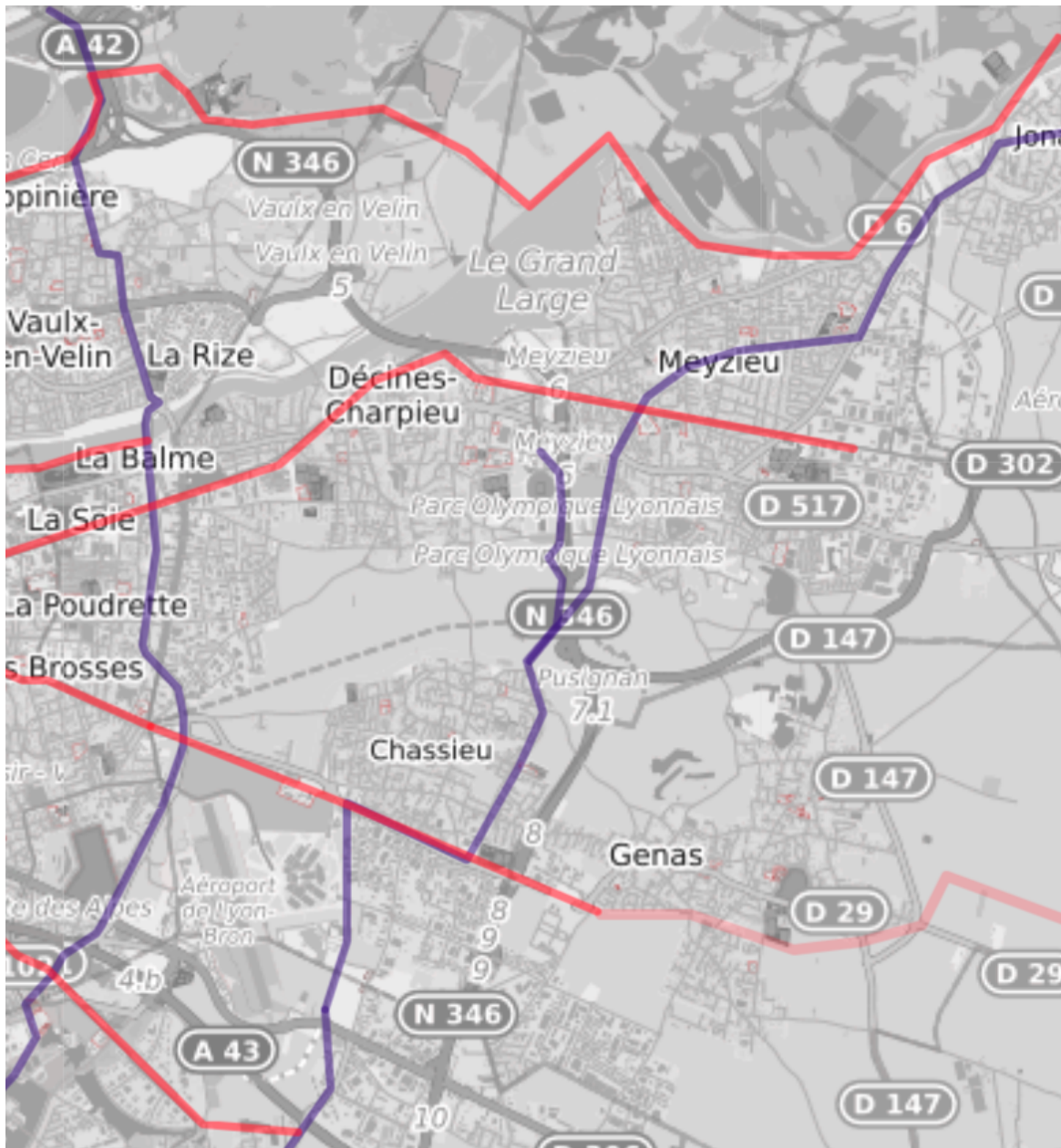
Dans tous les cas, cette liaison est indispensable pour désenclaver Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines et Meyzieux et les connecter efficacement au 6ème arrondissement, au 4ème, au 9ème et à une bonne partie de l'ouest lyonnais.

## 2.6 Grand Est métropole (entre Rhône, périphérique et A43)

### Remarques générales sur la zone

Un travail avec la CCEL doit être mené pour relier la ville de Genas, ville non-négligeable de l'Est lyonnais, et éviter des tracés qui s'arrêtaient aux portes de la métropole..





## Axes Nord-Sud

### Tracé socle

Le tronçon de REV qui relie Vaulx-en-Velin à Bron via le bvd des Droits de l'Homme est bien un axe important identifié par La Ville à Vélo. Pour les commentaires sur sa partie nord et sud, voire paragraphes sur les tracés alternatifs et bonus.

### Tracé alternatif

Au sud du Bvd des Droits de l'Homme, le tracé plus à l'ouest (carrefour de Décathlon) a notre préférence, dû entre autres à la piste cyclable existante.

Le 2<sup>nd</sup> carrefour (alternative proposée) mériterait lui aussi un aménagement PAMA structurant.

Est-ce que la traversée sera dictée par le projet tram Vaulx-en-Velin / Gare de Vénissieux ?

### Itinéraire bonus

Au nord, l'axe du Bvd des Droits de l'Homme doit traverser Vaulx-en-Velin pour rejoindre la Via Rhôna puis l'axe actuellement identifié en PAMA structurant pour traverser le Rhône au niveau de l'A46. Cette traversée est importante pour relier Rillieux et les communes de l'Ain à l'Est lyonnais et devrait être requalifiée en PAMA.

On regrette fortement qu'à l'Est il n'y ait pas un tracé périphérique (type Rociade A46), entre Jonage/Meyzieu et St Priest/Corbas/Mions , pour venir concurrencer réellement l'utilisation de l'automobile. La liaison Chassieu/Meyzieu, actuellement non intégrée au REV, devrait être requalifiée d'axe PAMA à axe REV. Dans sa continuité au sud, la traversée A43 à l'Est, également non intégrée au REV, devrait passer d'axe PAMA au REV pour permettre cette rocade cyclable jusqu'à St Priest.

### Axes Est-Ouest

#### Tracé socle

L'axe de la Via Rhôna permettant de rejoindre le parc de Miribel est un axe important mais déjà en bon état cyclable et ne permet pas d'être utilisé au quotidien par beaucoup d'habitants (en particulier, il ne dessert pas Vaulx-en-Velin). C'est un axe régional qui, pour nous, ne doit pas monopoliser les financements de la métropole (plutôt région), contrairement aux axes desservant les centralités urbaines.

L'axe du T3 est également identifié par La Ville à Vélo comme important en REV.

L'axe route de Genas prolongé sur Chassieu est également identifié comme structurant REV par la Ville à Vélo. A clarifier cependant, entre le tracé REV et la future ligne BHNS, les 2 semblent emprunter des couloirs différents. Liaison avec Genas à prévoir, au-delà de la limite de l'A46.

L'axe Franklin-Roosevelt/Général de Gaulle à Bron, n'avait pas été identifié par La Ville à Vélo comme REV mais peut s'avérer en effet utile.

#### Tracé alternatif

Il est en effet nécessaire de relier d'une manière ou d'une autre l'axe REV venant de Villeurbanne/Pressensé au REV du T3. Ce tronçon pourrait en effet emprunter la rive gauche du canal de Jonage. Il sera nécessaire de veiller à sa bonne connexion au réseau structurant PAMA permettant d'irriguer Vaulx-en-Velin nord.

Il peut être également intéressant de prolonger le REV venant du Boulevard du 11 novembre et de la Doua, vers le centre de Vaulx-en-Velin pour en capter les flux.

Itinéraire bonus

Pas d'itinéraire bonus est-ouest demandé. Le maillage nous paraît adéquat.

## 2.7 Sud-Est métropole (entre A43, périphérique et Rhône)

### Remarques générales sur la zone

L'examen du projet de tracé socle sur le sud-est lyonnais amène les commentaires généraux suivants :

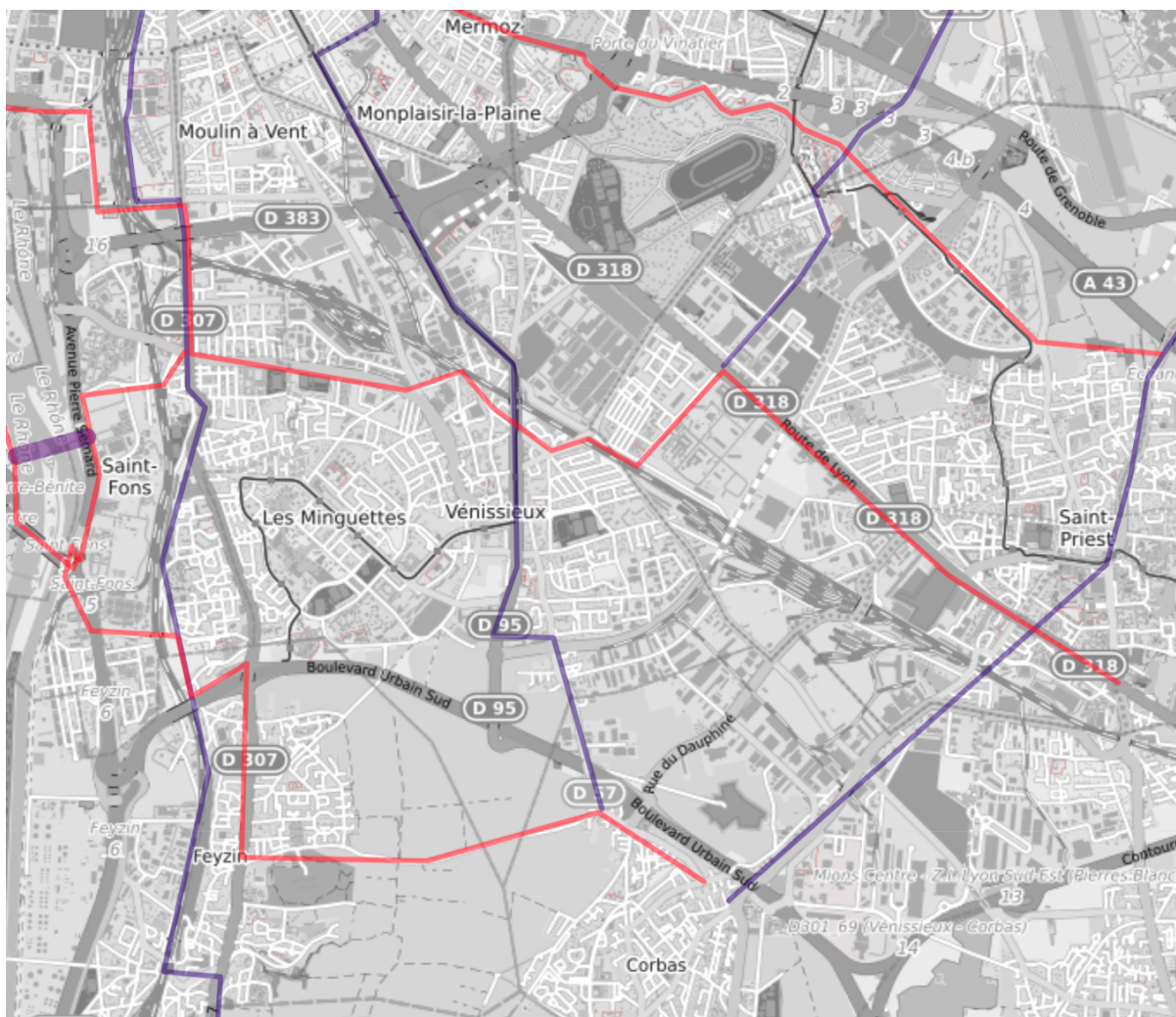
- Les dénivelés sont assez marqués sur Saint-Fons et Feyzin (axes radiaux, plutôt Nord-(Sud) et Vénissieux (axes périphériques, plutôt Est-Ouest). Le tracé ne les a parfois pas pris en compte, un cycliste pouvant faire un détour pour une route plus plate. (D307 et autour du plateau des Minguettes)
- Les zones d'activités sur Feyzin (et Saint-Fons) se situent dans la vallée du Rhône, pas sur les hauteurs. Aucun axe ne les dessert venant de Lyon, et en particulier de Gerland, malgré le projet de tramway T10.
- Certains tronçons ont déjà été réalisés et ne sont pas du tout pris en compte dans le projet actuel. Les modifications proposées s'appuient dessus, dans un souci d'économie, de continuité et de cohérence territoriale.

L'examen du projet s'est fait sur le tracé Socle. L'examen du PAMA sur Lyon sud-est conduit également à proposer des ajustements significatifs sur les tracés structurants et secondaires, qui ne sont pas rapportés dans ce document.

Nous sommes surpris, pour ne pas dire déçus, qu'une ville de la taille de Vénissieux (65 000 habitants - 3ème ville du Rhône) ne soit desservie par le REV qu'en extrême **limite** de sa périphérie sur des axes **peu perméables** (les possibilités de rejoindre le boulevard Yves Farge ou l'avenue Charles de Gaulle depuis Vénissieux sont très limitées).

Nos propositions visent à notamment améliorer les liaisons suivantes particulièrement difficiles à vélo actuellement :

- Vénissieux <> Saint Fons <> Pierre-Bénite et au-delà...
- Vénissieux <> Bron <> Vaulx-en-Velin/Villeurbanne
- Vénissieux <> Saint Priest <> Décines/Jonage.



## Axes Nord-Sud

### Tracé socle

L'axe via la route de Vienne/Avenue Jean-Jaurès est également identifié comme prioritaire par La Ville à Vélo. Il pourrait cependant éventuellement longer le faisceau ferroviaire au plus proche. Réfection du pont de Bourgoin : Doublement du pont ou encorbellement ? Il est indispensable d'aller vers une solution pérenne sécurisée pour ce point noir qui est aujourd'hui un des freins majeurs, pour les sainfoniards, à l'utilisation de leur vélo pour des trajets aussi simple que rejoindre le centre nautique intercommunal situé de l'autre côté du carrefour (rue du Dr Lévy, axe structurant). Plus au sud, sur Saint Fons, nous proposons donc le passage en socle de la Rue Descartes, le long de la voie ferrée et remontée vers le futur tram T10 via la rue Diderot pour rejoindre l'avenue Léon Blum et la gare de Feyzin – Raccordement avec le socle Ouest-est à l'ouest par le chemin Fauré. Pas de commentaires particuliers sur le tracé le plus au sud vers Solaize.

### Tracé alternatif

L'axe venant de Bron, en cohérence avec les tracés du secteur "Grand Est", est préféré sur l'alternative nord jusqu'à la route de Lyon. Ensuite voir axes "est-ouest" pour la continuité.

Voir "Itinéraire bonus" comme variante préférée pour le secteur Lyon 8/Vénissieux. En effet, le tracé via Pinel/Charles de Gaulle présente de nombreuses difficultés : connexion avenue Charles de Gaulle - boulevard Pinel complexe car elle doit s'insérer au milieu d'une trémie, de l'habitat et d'axes résidentiels étroits, passage sous le périphérique par boulevard Pinel (depuis place Grandclément) relativement dangereux car partagé avec les **piétons**, avec une **visibilité** réduite (angles et manque de luminosité), débouché du périphérique sur le boulevard Pinel (**cisaillement** avec les voitures rejoignant les bretelles d'accès)

### Itinéraire bonus

L'axe venant de Villeurbanne via Bastié et Beauvisage, rejoint les Etats-Unis puis continue sur Joliot-Curie. Il nous semble indispensable que cette branche du REV rejoigne ensuite l'axe Curie-Croizat jusqu'à Corbas. Cet axe est identifié comme axe structurant au PAMA, néanmoins il comporte à ce jour 3 points noirs dont 1 majeur (trèfle / alternat pont de la gare / trottoir partagé vers Houël) et n'est pour le moment pas connecté à Corbas. Malgré cela, il est déjà le plus emprunté malgré un franchissement du périphérique pour le moins inconfortable (2 fois plus de passage que les autres franchissements), preuve qu'il répond à un fort besoin de déplacement. Direct, central, lisible et déjà fortement identifié par les usagers, cet axe-socle serait totalement cohérent avec les objectifs du REV. Ce serait en outre l'occasion de traiter ses points noirs, et, en intégrant les routes de Corbas et de Lyon, de connecter enfin Corbas au reste de la métropole. Et desservant la gare de Vénissieux (pôle multimodal en développement : train-métro-tram-bus) cet axe serait un excellent moyen de rabattement non-motorisé pour le sud de la Métropole voire au-delà et une réponse aux enjeux de plurimodalité des déplacements. **Cet axe est préféré à celui de l'avenue Charles de Gaulle** afin de mieux desservir les centralités et faciliter son insertion.

L'axe REV alternative à la rocade Est venant de Jonage/Meyzieu pourrait traverser St Priest pour ensuite se finir sa course à Corbas selon un tracé à déterminer.

## Axes Est-Ouest

### Tracé socle

L'axe traversant le Parc de Parilly depuis Mermoz via Lionel Terray est également une priorité de La Ville à Vélo. Cependant, nous proposons que cet axe soit prolongé jusqu'à Saint-Priest pour desservir la commune, les zones commerciales et les bassins d'emploi du secteur. Il pourra ainsi desservir le Parc Technologique puis se connecter à l'axe REV nord-sud "rocade est".

Le seul autre tronçon socle proposé sur le secteur depuis la rive droite du Rhône jusqu'à Feyzin est un axe REV identifié par La Ville à Vélo mais nous proposons plutôt une connexion à l'axe nord-sud via le chemin de Fauré, un peu plus au nord que la proposition actuelle.

## Tracé alternatif

Au regard du besoin de déplacement au sein de la première couronne évoqué ci-dessus, l'alternative **la plus au sud n'est pas pertinente** pour le territoire de Vénissieux. Selon nous, cet axe devrait être traité d'abord en axe structurant. Une grande partie est déjà particulièrement qualitative et ne demanderait qu'à être complétée en créant la continuité rue de la Garaine. Une fois le prolongement du boulevard Urbain Est réalisé, cet axe pourra facilement devenir une circulaire supplémentaire du REV.

L'alternative **plus au nord** passant par le **pont Berliet** est beaucoup plus prioritaire et pertinente, d'autant qu'elle traiterait la cyclabilité du pont Berliet et qu'elle desservirait le pôle multimodal de la gare de Vénissieux. Néanmoins, le passage **au sud Minguettes est pour nous inenvisageable** en raison du dénivelé (qui représente +60m de dénivelé par jour pour un trajet pendulaire), sauf si une solution technique de remontée des vélos est prévue dans les 2 sens. C'est pourquoi nous proposons une alternative qui assurerait la connexion intercommunale avec **Saint Fons** (et au-delà Pierre-Bénite) et la desserte de la ville Vénissieux pour ceux qui y vivent ou la traversent.

Proposition de nouvelle alternative :

Nous proposons que la circulaire du REV emprunte les voies suivantes : **Coblod > (Zola) > Jean Vilar > Ancienne Gare > Eugène Maréchal > Norbert Kugler > République > Carnot** (Saint Fons). Au-delà, cette circulaire traverserait (et donc desservirait au passage) la **zone industrielle** (Solvay, Aguetant...) pour rejoindre une traversée du Rhône en direction de **Pierre Bénite**. Dans l'idéal, un nouvel enjambement du Rhône au niveau du barrage CNR permettrait un trajet plus direct, plus lisible, plus incitatif que la piste relativement étroite longeant l'autoroute.

## Itinéraire bonus

Prolongement du socle circulaire Gerland vers St Fons et Vénissieux le long du futur T10, suivant les propositions faites pour Vénissieux (création d'une circulaire "cœur de ville". Deux options sont possibles : tronç commun avec l'axe nord-sud si aménagement en profondeur du pont Bourgoin. Ou création d'une traversée du périphérique plus à l'ouest pour rejoindre la rue St Jean de Dieu puis récupération de l'Avenue Tony Garnier jusqu'au stade de Gerland. Ce trajet répond aux besoins pendulaires et de loisirs ("anneau des parcs") vers et depuis Gerland, actuellement réalisés soit par la rue de Surville, soit par la traversée (bien qu'interdite et soumise à des horaires restreints) du port Edouard Herriot.

La création d'une passerelle mode-doux au niveau du barrage CNR permettrait de relier Pierre-Bénite à St Fons en faisant la jonction avec le socle circulaire Gerland-Vénissieux (proposition précédente).

Au sud, le lien vers Corbas et au-delà (Mions) ne prévoit aucun tracé socle, ce qui manque, notamment pour assurer l'accès aux zones d'activités de Saint-Priest/Vénissieux. Nous proposons donc une continuité d'axe (depuis le tracé nord-sud) via rue du Docteur Jean Long et route de Feyzin jusqu'à Corbas.