

## BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE CONCERTATION POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA  
VOIE LYONNAISE N°11 ENTRE LA RUE DE BONNEL ET LA RUE  
DU DAUPHINÉ

LYON 3<sup>E</sup>

## SOMMAIRE

BILAN DE LA CONCERTATION.....	1
1. Le projet.....	3
1.1. Contexte .....	3
2. Les modalités de la concertation .....	4
2.1. Réglementation et objectifs.....	4
2.2. Modalités.....	5
2.3. Réception et participation .....	6
3. Les observations et les réponses apportées .....	6
-- SECTION 1 : la rue de Bonnel entre le quai Augagneur et la rue Garibaldi .....	7
-- SECTION 2 : rue Paul Bert entre la rue Garibaldi et le Bd Vivier Merle .....	9
-- SECTION 3 : Les rues J. Hachette, Renoir et du Dauphiné.....	10
4. Les contributeurs .....	13
5. La synthèse .....	17

# 1. Le projet

## 1.1. Contexte

Le projet porte sur l'aménagement de la Voie Lyonnaise n°11 entre la rue de Bonnel et la rue du Dauphiné, dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

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

Le réseau des Voies Lyonnaises, fort de 13 lignes en 2030, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de sécurité et de fluidité des déplacements actifs (en particulier cyclistes), sur l'ensemble du territoire métropolitain. Les Voies Lyonnaises concourent à l'objectif de triplement des déplacements cyclables à l'horizon 2026. Le réseau est dessiné en « toile d'araignée » pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables.

En 2026, la Voie Lyonnaise n°11 reliera Lyon 5<sup>ème</sup> à Chassieu sur un parcours de 19 kilomètres, traversant le Vieux Lyon, la presqu'île, Lyon Part Dieu, la route de Genas et Chassieu. À terme, elle s'étendra en 2030 jusqu'à Craponne à l'ouest sur un trajet de plus de 25 km.

La ligne n°11 a été divisée en plusieurs tronçons. La présente concertation démarre au carrefour Quai Augagneur / Rue de Bonnel et se termine au carrefour Rue du Dauphiné / Avenue Lacassagne à Lyon 3<sup>e</sup>. Il emprunte la rue de Bonnel (secteur 1), la rue Paul Bert (secteur 2) et les rues Hachette, Renoir et du Dauphiné (secteur 3).



Pour les aménagements de la rue Garibaldi, du boulevard Vivier Merle et de l'avenue Felix Faure, les concertations sont respectivement portées par la Voie Lyonnaise n°7, la Voie Lyonnaise n°2 et le projet de BHNS de la Ligne Centre-Est.

## 1.2. Enjeux du projet

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

- proposer une alternative à la mobilité carbonée, permettant l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- offrir un espace public sécurisé, favorable à la pratique des modes actifs (marchabilité de l'espace public) et des cyclistes,
- maintenir la qualité de desserte par les transports en commun.

## 2. Les modalités de la concertation

### 2.1. Réglementation et objectifs

La Métropole de Lyon a lancé une procédure de concertation préalable obligatoire conformément au sens des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme. Elle s'est déroulée du lundi 12 juin au jeudi 13 juillet 2023.

Par arrêté du Président de la Métropole n° 2023-04-28-R-0353 du 28 avril 2023, les objectifs poursuivis par le projet et les modalités d'ouverture à la concertation préalable ont été approuvés.

Les objectifs poursuivis étaient les suivants :

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

## 2.2. Modalités

Conformément à l'arrêté cité ci-avant, la concertation s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 2023 selon les modalités suivantes :



### Objet

L'arrêté du Président de la Métropole de Lyon n° 2023-04-28-R-0353 du 28 avril 2023 (disponible sur le site institutionnel [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com), à la rubrique « Actes et séances ») fixe les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable relative à l'aménagement de la Voie Lyonnaise n° 11, tronçon entre le carrefour quai Augagneur / rue de Bonnel et le carrefour rue du Dauphiné / avenue Lacassagne à Lyon 3ème.

### Durée

La concertation préalable sera ouverte **du 12 juin au 13 juillet 2023**.

### Modalités de la concertation

Le dossier de concertation et le registre seront consultables, aux heures habituelles d'ouverture :

-à l'accueil de l'Hôtel de Métropole de Lyon, 20 rue du Lac à Lyon 3ème

-à la Mairie d'arrondissement de Lyon 3ème, 18 rue François Garcin.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com), rubrique « Une métropole en actions », sous-rubrique « Projets urbains », page « Participation du public », ainsi que sur la plateforme [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com).

En outre, les observations pourront aussi être déposées sur la boîte mail créée à cet effet : [concertation.voieslyonnaises11@grandlyon.com](mailto:concertation.voieslyonnaises11@grandlyon.com)

### Réunion publique

Elle se tiendra vendredi 16 juin à 18h30 à la mairie de Lyon 3ème.

Avis dans *Le Progrès*

- Durant toute la durée de la concertation, un **dossier de concertation** accompagné d'un **registre papier** destiné à recevoir les observations du public étaient disponibles dans chacun des lieux suivants : à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à la mairie du 3<sup>e</sup> arrondissement. Le dossier a également été mis en ligne sur le site officiel du *grandlyon.com*.
- Une **adresse électronique ad hoc** (concertation.voieslyonnaises11@grandlyon.com) a été créée pour recevoir les observations du public.
- Une **page internet** a été créée sur le site *jeparticipe.grandlyon.com*, résumant les principaux éléments mis à la concertation, indiquant les lieux de mise à disposition du dossier de concertation et du registre papier, et permettant la consultation du dossier de concertation en version numérique. Durant toute la durée de la concertation, les internautes pouvaient déposer une **contribution sur le registre numérique**, laisser un commentaire et/ou exprimer son soutien à une contribution *via* un vote.

- Un **avis a été publié dans le journal *Le Progrès*** en date du 8 juin 2023.
- Durant toute la durée de la concertation, un **avis administratif a été affiché aux emplacements réservés aux publications officielles** à la Métropole et dans les mairies citées ci-dessus pour présenter les modalités de la concertation.
- Une **réunion publique s'est tenue le vendredi 16 juin 2023** à 18h30 à la mairie du 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

### 2.3. Réception et participation

Au terme de cette concertation :

- **58 contributions** ont été saisies sur la plateforme [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com).  
*En réaction à ces 58 contributions :*  
312 votes de soutien ont été exprimés,
- **17 contributions** ont été envoyées sur la boîte mail dédiée pour la concertation. Deux d'entre elles ont également été transmises sur la plateforme [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com).
- La réunion publique a rassemblé environ 50 personnes et a permis l'expression de **13 questions / contributions**.
- **Aucune contribution** n'a été portée dans les registres papier disponibles à l'Hôtel de la Métropole ou en mairie du 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

**Au total (sans compter les doublons plateforme/mail), 86 contributions ont été émises** concernant le projet d'aménagement de la Voie Lyonnaise n°11 la rue de Bonnel et la rue du Dauphiné dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

## 3. Les observations et les réponses apportées

Chaque contribution émet une ou plusieurs expressions, rassemblées ci-dessous par thématique. Certaines contributions concernent plusieurs thématiques, la somme des expressions reportées ci-dessous est donc supérieure au total des contributions indiqué ci-avant.

-- ENSEMBLE DU TRACÉ (22 expressions)

**13 expressions** s'expriment en faveur du projet. Elles considèrent notamment que ce projet répond à un besoin de sécurisation et d'apaisement des axes. Cependant, la lutte contre les îlots de chaleur et le besoin de confort des usagers n'est pas suffisamment pris en compte :

- 7 expressions demandent plus de végétation ;
- 4 expressions demandent des revêtements clairs ou perméable ;
- 2 expressions expriment leur accord au projet tout en s'interrogeant sur l'itinéraire et les conséquences pour les riverains en termes de bouchons, de pollution et de nuisances.

**8 expressions** ne formulent pas d'avis explicites pour ou contre le projet d'aménagement de la VL11. Elles ne sont pas défavorables à la création d'un itinéraire cyclable, mais s'interrogent sur les conséquences sur la circulation, les livraisons ou le choix des itinéraires.

**1 expression** s'exprime clairement contre le projet en soulignant les impacts sur la circulation des véhicules mais aussi des transports en commun.

## -- SECTION 1 : la rue de Bonnel entre le quai Augagneur et la rue Garibaldi

### L'impact sur la circulation, les accès aux parkings et la vitesse (11 expressions)

- **6 expressions ne forment pas d'adhésion ou d'opposition explicites** mais toutes soulignent leur inquiétude face à la suppression d'une partie du stationnement et de la réduction du nombre de voies. Parmi elles, 4 expressions craignent trop de conflits avec les entrées/sorties de garage (notamment résidence Zumbrunnen).
- **2 expressions sont contre le projet** au regard de l'impact sur la circulation et le risque d'engorgement du quartier de la Part Dieu. Une des expressions précise les conséquences pour son commerce avec les contraintes d'accès pour les clients et pour ses livraisons.
- **2 expressions** soulignent les problèmes de vitesse et demandent des aménagements (type plateau) aux intersections.
- **1 expression** s'interroge sur la nécessité d'une voie bus au regard de sa fréquence et de la proximité du cours Lafayette et de la rue Servient équipées en voies dédiées.

### LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

*Une étude de mobilité, intégrant tous les projets dans un périmètre élargi du projet, est prévue dans le cadre des études à venir pour définir si des mesures d'accompagnement sont nécessaires.*

*Les études de conception permettront de préciser le traitement des entrées/sorties de garages pour une bonne visibilité.*

### Les usages liés aux équipements et services présents (7 expressions)

- **5 expressions** concernent la problématique des livraisons : 3 ciblent les livraisons des Halles Paul Bocuse et 2 les livraisons de manière générale.
- **2 expressions** s'interrogent sur les conditions de collecte, notamment les 16 bacs de la résidence Zumbrunnen.

Les points communs des 7 expressions relèvent du conflit avec la traversée de la Voie Lyonnaise et du risque de stationnement sur la voie.

### LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

*Les emprises de livraison sont restituées dans la bande fonctionnelle. Le cas spécifique des Halles Paul Bocuse est en cours d'approfondissement et des échanges sont en cours.*

*Le service de collecte, comme tous les services de la Métropole concernés par le projet, sera associé lors des études de conception afin de maintenir des conditions de collecte satisfaisantes.*

### La végétalisation (8 expressions)

Le projet de végétalisation recueille les avis suivants :

- **5 expressions** jugent le projet de végétalisation insuffisant au regard des enjeux de lutte contre les îlots de chaleur.
- **3 expressions** donnent un avis positif.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Le projet végétal prend en compte la présence de nombreux réseaux souterrains et le maintien nécessaire de certaines fonctions comme les places de livraison. Les plantations dans la bande fonctionnelle seront optimisées au regard de ces contraintes.*

**Le tracé par la rue de Bonnel (8 expressions)**

- **4 expressions** s'expriment favorablement pour l'aménagement cyclable (saturation des autres aménagements, besoin de sécurité sur la rue de Bonnel).
- **3 expressions** s'interrogent sur le choix de ce tracé alors que des aménagements existent sur le cours Lafayette et la rue de la Part Dieu.
- **1 expression** est contre ce tracé considérant que le cours Lafayette répond aux besoins, et est contre la réduction du nombre de voie de circulation.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*L'objectif des Voies Lyonnaises est d'encourager et soutenir le développement des modes actifs pour tous les publics. Continuité et sécurité sont les maîtres-mots du réseau, les déplacements à vélo en ville étant souvent considérés comme dangereux et inconfortables du fait d'aménagements hétérogènes, obsolètes et peu sécurisés : de nombreux usagers déclarent ne pas oser circuler à vélo en dehors de zones protégées comme les parcs. La séparation des cycles et des voitures par une bordure, qui est la règle dans le programme-cadre des Voies Lyonnaises, pourra tranquilliser et sécuriser tous les usagers, des plus habitués aux moins confiants. Le cours Lafayette, par la mixité bus-vélo dans un sens et une bande cyclable de l'autre, ne répond pas à cet objectif. La rue de la Part-Dieu est aujourd'hui chargée et ne répond pas à une future augmentation des flux cyclistes du fait de sa largeur.*

**D'autres thématiques variées font l'objet de remarques uniques :**

- Cas spécifique de la préfecture avec la présence de file d'attente sur les trottoirs et le besoin de traversées des agents.
- Proposition de compléter les arceaux vélos, insuffisants actuellement.
- Proposition de mise en œuvre de revêtement clair.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Les traversées piétonnes sont maintenues avec la rue Molière, permettant d'accéder à la Préfecture. Le trottoir est élargi offrant plus de confort entre la file d'attente et le flux piétons.*

*L'avancement du projet permettra d'affiner les possibilités d'implantation d'arceaux vélos supplémentaires.*

*Les études à venir permettront de définir le revêtement mis en œuvre sur la Voie Lyonnaise.*

-- SECTION 2 : rue Paul Bert entre la rue Garibaldi et le Bd Vivier Merle

**L'accès au centre commercial et la rue des Cuirassiers** (4 expressions)

- **4 expressions** s'inquiètent de l'accès au centre commercial par la rue des Cuirassiers. Le flux important de véhicules va couper la Voie Lyonnaise positionnée au nord. Sont également notés les embouteillages et les nuisances sonores importantes sur les rues Paul Bert et Cuirassiers, générés par les véhicules se rendant au centre commercial. Il est demandé de revoir les conditions d'accès au parking du centre commercial.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Les études de conception permettront de proposer un traitement sécurisé du carrefour rue Paul Bert / rue des Cuirassiers. Les inquiétudes sur les conditions d'accès au centre commercial seront remontées aux acteurs concernés.*

**Position et choix de l'itinéraire** (2 expressions)

- **2 expressions** soulignent la complexité du carrefour avec Vivier Merle. D'une part, il y a une interrogation sur le positionnement de la Voie Lyonnaise au nord, positionnement jugé plus compliqué pour relier Vivier Merle. D'autre part, le tracé par la rue des Rancy est jugé plus pertinent.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*La Voie Lyonnaise est proposée au nord pour maintenir la fonctionnalité des commerces au sud (ex : place de livraison-carrefour city, place PMR-pharmacie). Les études de conception permettront de définir l'insertion dans le carrefour.*

**D'autres thématiques variées font l'objet de remarques uniques :**

- Demande de plus de végétalisation avec une bande plantée,
- Questionnement sur la continuité des aménagements avec la rue Paul Bert à l'ouest de Garibaldi, avec un contre sens non aménagé.

**LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Le maintien des besoins de fonctionnement (place livraison, PMR) conditionne le nombre de plantations. Les plantations sont envisagées dès que l'opportunité se présente et que les contraintes techniques le permettent. L'aménagement d'un contre-sens cyclable sur la rue P. Bert à l'ouest de Garibaldi pourrait être étudiée pour assurer la continuité cyclable Est-Ouest.*

## -- SECTION 3 : Les rues J. Hachette, Renoir et du Dauphiné

### L'itinéraire et les propositions alternatives (21 expressions)

Le CIL de Sans Souci s'est notamment exprimé sur ce point et a fait des propositions de parcours alternatifs (*voir partie Contributions collectives*).

- À noter que **7 expressions** font directement référence aux propositions du CIL Sans Souci et expriment leur accord avec les constats et propositions du comité.
- Le caractère étroit des rues, associé à la suppression du stationnement et aux conflits vis-à-vis des garages et intersections, conduit à d'autres propositions d'itinéraires pour tout ou partie du secteur :

**11 expressions** proposent d'autres tracés :

- Par Lacassagne : 6 expressions,
- Par Félix Faure : 1 expression, cycles mutualisés avec le BHNS,
- Par Pompidou : 2 expressions, par le futur tunnel apaisé,
- Par Mouton-Duvernet : 1 expression,
- Par Flandin : une 1 expression.

### LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

*Différentes hypothèses de tracé ont été étudiées. Sur l'avenue Lacassagne, les emprises disponibles ne sont pas suffisantes pour insérer une Voie Lyonnaise sécurisée compte tenu des lignes fortes de bus et cet itinéraire a été écarté en comité de pilotage (dans le cadre de la Voie Lyonnaise n°10). Sur l'avenue Félix Faure, la circulation des vélos sera possible sur les voies bus mais pour de l'usage de quartier sans création d'un aménagement séparé des autres modes au gabarit « voie lyonnaise ».*

- **3 expressions** ne trouvent pas justifié l'aménagement de la Voie Lyonnaise, la voie sécurisée le long du T3 répondant au besoin.

### LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

*La mixité des cycles et piétons le long du T3 ne répond pas aux objectifs de la Voie Lyonnaise. Cette mixité est conflictuelle. De plus, à l'approche du quai Dauphiné-Lacassagne, il existe aujourd'hui une zone de conflit entre cycles et piétons et plus particulièrement avec les usagers des transports en commun et les clients des commerces.*

*L'aménagement de la voie lyonnaise permettra donc de diminuer les conflits piétons / vélos le long du tramway T3, en améliorant ainsi le confort et la sécurité des piétons.*

## Le stationnement (15 expressions)

Les contributeurs qui se sont exprimés sur ce thème se questionnent principalement sur la manière dont les habitants des résidences sans garage, les clients et livraisons des commerces et artisans pourront se stationner.

Parmi les 15 expressions :

- **10 expressions** ne s'opposent pas au principe d'une Voie Lyonnaise mais souhaitent que le projet soit revu pour maintenir des places de stationnement. Ils mettent en avant la problématique des livraisons, des commerces, des déménagements, des besoins des commerçants, des riverains sans garage.
- **5 expressions** s'opposent davantage au projet arguant des bouchons supplémentaires créés, des conséquences sur les rues voisines, de l'existence d'un aménagement le long du T3, de l'absence de places de livraisons.

### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Le réseau des Voies Lyonnaises a un objectif réel de desserte des habitations et des commerces. Son objectif est de passer là où il y a de la vie de quartier car il y contribue largement.*

*Des emprises de stationnement pour les livraisons seront étudiées afin d'assurer la continuité de desserte des activités.*

## Le choix de la position de la Voie Lyonnaise au Sud (8 expressions)

- **8 expressions** expriment leur incompréhension face au choix d'une localisation de la Voie Lyonnaise au sud : moins de garage au nord, aurait permis d'éviter le croisement de la rue du Dauphiné dans le virage.

### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*L'insertion sud sur Dauphiné Lacassagne semble, à ce stade des études, plus sécurisante. Cela reste à confirmer dans la suite des études.*

## La sécurité des déplacements (6 expressions)

L'insertion de la Voie Lyonnaise soulève les craintes et conflits suivants :

- **1 expression** évoque : la traversée de la rue J. Hachette pour aller à l'école Nove-Josserand ;
- **4 expressions** évoquent : la traversée de la Voie Lyonnaise devant le collège G. Dru ;
- **1 expression** évoque : le carrefour Dauphiné-Lacassagne.

### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*La proposition de mise à sens unique de la rue Hachette répond à l'objectif de sécurisation et d'apaisement au droit du collège.*

*Le projet maintient des traversées piétonnes avec un rétrécissement de la Voie Lyonnaise prévu au droit des traversées et une signalisation renforcée.*

### Les cycles le long du T3 (4 expressions)

- **2 expressions** s'interrogent sur le devenir de l'aménagement le long du T3.
- **1 expression** demande le maintien des cycles sur cette emprise.
- **1 expression** indique que la suppression des cycles en faveur des piétons est positive au vu des conflits d'usage.

#### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*La Voie Lyonnaise par les rues Hachette, Renoir et du Dauphiné permettra de diminuer le flux de vélos sur l'aménagement le long de T3 qui sera utilisé principalement par les habitants du quartier et d'éviter le conflit d'usage entre les piétons et les cyclistes au droit de la station Dauphiné-Lacassagne.*

### Le profil (8 expressions)

- **3 expressions** proposent de supprimer la voie bus et certains arrêts pour insérer les cycles et maintenir du stationnement sur Dauphiné,
- **2 expressions** proposent une mixité des bus et vélos, afin de permettre le maintien du stationnement,
- **2 expressions** trouvent plus pertinent d'élargir le trottoir au nord plutôt qu'au sud ; le trottoir nord étant étroit,
- **1 expression** s'interroge sur l'aménagement de la rue du Dauphiné entre la rue du Prof. Sisley et l'avenue Lacassagne.

#### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Le profil proposé prend en compte les arbres existants qui marquent une limite fixe et conditionnent donc les gabarits. Il permet également de conserver la présence d'une voie bus en contre sens, de restituer les arrêts de bus et de créer un aménagement cycle sécurisé.*

### La végétation (3 expressions)

- **3 expressions** demandent plus de végétation sur les rues Renoir et Hachette.

#### **LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :**

*Les études de conception sont à mener et l'opportunité de plantations pourra être vérifiée.*

### D'autres sujets et sites font l'objet de remarques uniques :

- Que va-t-il se passer sur la rue du Prof. Sisley ?
- Qu'est-il prévu sur l'esplanade Mandela ?
- Pourquoi ne pas fusionner les Voies Lyonnaises 10 et 11 ?
- Il est dommage que le bruit ne soit pas traité sur la rue du Dauphiné

— SUJETS DIVERS

Les modalités de la concertation (5 expressions)

- 5 expressions critiquent le manque de communication sur la tenue de la concertation, mentionnant une information tardive et insuffisante aux riverains.

## 4. Les contributeurs

La plateforme *jeparticipe.grandlyon.com* permet de recueillir des informations sur l'âge et le genre des contributeurs qui choisissent de s'y exprimer.

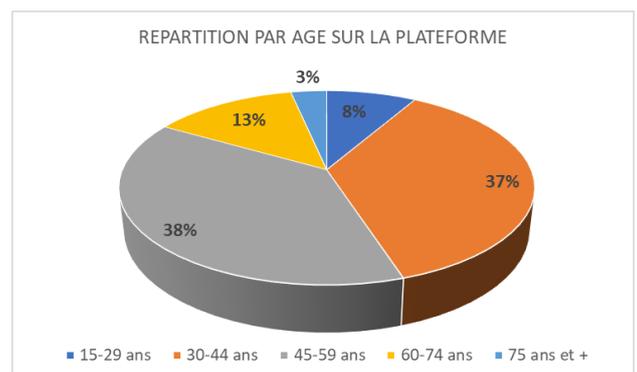
Contributions collectives : une / des contribution(s) a/ont été déposée(s) collectivement (association, conseil de quartier, etc.)

Pour cette concertation, sur les 60 contributions :

- 22 ont été émises par des femmes, soit 36,7 %,
- 33 ont été émises par des hommes, soit 55 %,
- 5 ont été émises par des personnes ne se prononçant pas sur leur genre, soit 8,3 %.

Par ailleurs :

- 5 ont été émises par des personnes entre 15 et 29 ans, soit 8%,
- 22 ont été émises par des personnes entre 30 et 44 ans soit 37%,
- 23 ont été émises par des personnes entre 45 et 59 ans, soit 38 %,
- 8 ont été émises par des personnes entre de 60 ans et 74 ans, soit 13 %,
- 2 ont été émises par des personnes de plus de 75 ans, soit 3 %.



TOP 5 des contributions qui ont reçu le plus de votes de soutien des participants sur la plateforme :

### 25 votes (ensemble du tracé)

« Un aménagement très minéral.

Cette Voie Lyonnaise traverse un quartier très minéral, des rues très larges également très minérales aux revêtements en général noir ou gris conduisant à un inconfort certain pour les usagers et les habitants, qui ne va faire qu'empirer du fait de l'aggravation du réchauffement global.

Ne pouvez-vous pas profiter de ces projets induisant des travaux de voirie importants pour améliorer sensiblement l'effet îlot de chaleur urbain par une végétalisation des abords ambitieuses en inversant le postulat de départ : mettre du végétal partout et ensuite positionner le minéral indispensable. ici vous faites comme sur tous les projets, de l'aplat minéral partout puis le végétal sur quelques trames (sans minimiser vos efforts par rapport aux mandatures précédentes. Mais ça ne reste pas à la hauteur d'un futur à +4°C....).

Ça éviterait les grands délaissés de bitume que l'on voit sur les perspectives, où l'on va tous cuire en été.

De même ne pouvez-vous pas favoriser les revêtements vraiment clairs ? »

### **25 votes (ensemble du tracé)**

« Un aménagement bienvenu.

Les secteurs 1 et 2 étaient dangereux pour les cyclistes avec des conflits importants vélos/véhicules motorisés. Cette piste cyclable sécurisée, séparée de la chaussée, va permettre un apaisement dans les déplacements.

Sur le secteur 3, la majorité des cyclistes allant dans cette direction emprunte actuellement la rue Jean Pierre Levy avec des conflits piétons/cycles du fait de la forte affluence piétons et cyclistes. Cette alternative proposée par la VL11 est bienvenue, elle permettra de désengorger cette section.

Merci pour ces propositions d'aménagement ! »

### **20 votes (ensemble du tracé)**

« Bonnel et Paul Bert : où sont les arbres ?

Les visuels présentés dans le dossier ne font apparaître que de la végétation basse ; a priori aucun arbre de haute tige n'est planté dans le cadre du projet.

Pourtant, les rues de Bonnel et Paul Bert en ont amplement besoin : elles sont larges, et sont d'abominables fournaies l'été.

S'il y a des contraintes insurmontables (réseaux souterrains au mauvais endroit et bien trop chers à dévier ?), pourquoi ne pas en faire mention ? L'absence de plantation d'arbres est incompréhensible en l'état. »

### **19 votes (ensemble du tracé)**

« Ajouter du végétal à ce superbe projet.

Cela a déjà été dit : merci pour ce beau projet. Nous manquons cruellement d'un axe sécurisé vélo sur ce trajet. Les autres axes vélos sont saturés ou non sécurisés. La rue Bonnel est en effet, comme dit plus haut, une autoroute en ville. Rajouter des arbres dans ce projet me semble indispensable, si c'est réalisable.

Je suis convaincue que la mairie prévoit des solutions en parallèle pour les voitures avec des projets de parcs relais supplémentaires en périphérie. »

### **16 votes (Secteur 1 : rue de Bonnel)**

« Un aménagement nécessaire.

Ravie de voir enfin un projet d'apaisement de la rue Bonnel, véritable autoroute urbaine. L'intégration de voie cyclable est une vraie nécessité sur cet axe. J'aimerais voir encore plus de végétal dans ce quartier très minéral et qui surchauffe l'été. »

#### -- CONTRIBUTIONS COLLECTIVES : DES CONTRIBUTIONS ONT ÉTÉ DÉPOSÉES COLLECTIVEMENT (ASSOCIATION, CONSEIL DE QUARTIER, ETC.)

**Un représentant de La Ville à Vélo** (association à but non lucratif dont la mission est de promouvoir l'usage du vélo) indique en réunion publique que :

- la rue de Bonnel est une rue accidentogène pour les vélos et les jeunes cyclistes. La rue est aujourd'hui très large avec peu de bouchon.  
C'est une fournaise, et il est surpris de ne pas voir d'arbres sur les visuels.  
Concernant l'implantation côté nord de la piste cyclable, il souligne le risque de conflits, avec les pompiers qui viennent de la rue Pierre Corneille, sur l'avenue de Saxe, et enfin en connexion avec la rue Garibaldi. Il ajoute que la piste cyclable est le long de la préfecture, des hôtels, et des livraisons des Halles ; et qu'elle est exposée en plein soleil.
- Aux abords du collège, il demande à ce que le fonctionnement des bordures séparatives soit opéré malgré le dépose-minute.
- Sur la partie Dauphiné, la personne alerte sur la protection de la piste cyclable vis-à-vis des usages déviants.

**Le Comité d'Intérêt Local (CIL) de Sans Souci** représentée par son président Régis Favier s'exprime au nom des adhérents. Il souligne que les points noirs liés aux déplacements de tous les modes (et déjà exprimés depuis plusieurs années) n'ont pas été pris en compte dans le projet (point noir du carrefour accidentogène Dauphiné/Lacassagne, point noir qui est en train de se former au croisement de la rue Jean-Pierre Lévy et du passage cycliste/piéton qui mène vers la rue du Dauphiné).

Il est estimé que la proposition présentée ne résout pas ces 2 problèmes mais au contraire, en crée de nouveaux en déplaçant simplement ces 2 points noirs à 2 autres croisements du quartier :

- de Dauphiné/Lacassagne vers Sisley/Dauphiné
- de JP Lévy/Dauphiné vers Renoir/Dauphiné

Concernant le stationnement, la suppression de places aura un impact sur les habitants du quartier. En effet, les rues Hachette, Renoir et du Dauphiné sont très fréquentées et participent à de nombreuses dessertes locales scolaires/pré-scolaires ou font l'objet de déplacements pour de nombreuses familles du quartier (Collège public Gilbert Dru, Jeux pour enfants et esplanade Mandela de manière générale, Future crèche de plein air, Crèche Renoir, Ecole publique Nové-Josserand). De plus, de très nombreux anciens logements « Habitation Bon Marché » (HBM), ancêtres des HLM, ne disposent pas de garage ou parking en sous-sol et la suppression complète des places de parking sur les 3 rues ne ferait qu'empirer le problème de stationnement.

Le CIL propose des tracés alternatifs et des modifications de l'aménagement (supprimer certains tronçons de voies bus, supprimer 2 arrêts, ...) :

- Emprunter directement Lacassagne depuis la rue Paul Bert avec la simple suppression d'une voie voiture et le passage de 2 à 1 voie comme sur l'ensemble du reste de l'avenue Lacassagne. Cette proposition s'accompagne d'une réorganisation de la circulation avec la suppression d'une voie de circulation, la consolidation de la ligne C13 avec option de voie bus sur les 800m les plus contraints, la suppression d'un arrêt de bus, le gain de temps pour le C13 grâce à la synchronisation des feux.

- Utiliser le futur tunnel apaisé de l'avenue Pompidou + la rue de la Villette ou Flandrin.
- Passer par l'avenue Félix Faure entre la rue Hachette et la place Rouget de l'Isle avant de tourner dans l'avenue Lacassagne en direction de Dauphiné.
- Depuis Garibaldi, emprunter la rue Bouchut plutôt que la rue Paul Bert, puis le nouveau tunnel Pompidou.

Au cours de la réunion publique, un représentant du CIL et un membre du conseil de quartier Dauphiné Sans Souci se sont également exprimés, avec les inquiétudes similaires à celles exprimées par le CIL sans Souci.

**Le Comité d'Intérêt Local (CIL) Paul Bert s'est exprimé en réunion publique par l'intermédiaire de son président Bernard Pichon.** L'intervention concerne les revêtements avec la demande d'intégrer des revêtements clairs sur tous les projets de Voies Lyonnaises, permettant de différencier les pistes des voitures. Cela permettrait de limiter les îlots de chaleurs, et de prendre en compte la toxicité de l'enrobé.

**Un membre du collectif Part Dieu** présent en réunion publique signale les problèmes d'accès au centre commercial rue des Cuirassiers. Ceux-ci se sont aggravés depuis l'agrandissement du centre commercial. Il juge nécessaire d'étudier une alternative, pourquoi pas depuis Vivier Merle par un tunnel. Il souhaite que la Métropole se pose la question et ne l'évacue pas par une évaporation du trafic.

**Un membre du conseil de quartier de la Part Dieu** présent en réunion publique indique que le parking du centre commercial est sponsorisé par Carrefour et s'interroge sur la possibilité de ne plus proposer de parking gratuit. Sur le secteur Bouchut, il serait préférable de proposer des feux tricolores (même provisoires) pour limiter les flux voitures. Lors de travaux il y a quelques temps, il y avait beaucoup moins de transit car des morceaux de rues étaient fermés, et le quartier était plus apaisé.

**Les propriétaires de l'Hôtel Mercure Lyon Centre Saxe** se sont exprimés à trois reprises (2 expressions sur la plateforme et 1 expression par courriel).

Sans exprimer une opinion tranchée sur le projet, ils expriment différents points d'attention à prendre en compte dans l'aménagement :

- Créneau client / voiturier empiétant sur la seule voie de circulation,
- Ouverture des portes voitures sur la piste cyclable et/ ou voie de circulation,
- Déchargement et traversée des bagages,
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite : ils notent l'absence de passage piéton et d'un cheminement sécurisé pour les personnes porteuses de handicap séjournant à l'hôtel,
- La voie pompiers : le projet ne leur semble pas prendre en compte l'accès des pompiers à la façade de l'immeuble,
- L'hôtel dispose de 3 places de stationnement + parking bus : à la lecture du projet, ils pensent qu'un bus ne pourra jamais stationner sur l'axe central (voies cyclables & voie de circulation). De plus, l'ouverture des soutes à bagages présenterait un risque d'accident,
- Ouverture des soutes de bus soit sur la piste ou sur la circulation + déchargement des bagages des groupes / compagnies aériennes sur ces mêmes voies.

## 5. La synthèse

La concertation a permis de partager les enjeux et les intentions du projet d'aménagement de la Voie Lyonnaise 11 entre la rue de Bonnel et la rue du Dauphiné.

Une synthèse des principales observations et réponses apportées par la Métropole est exposée ci-après.

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

La réalisation de l'aménagement de Voie Lyonnaise n° 11 sur la rue de Bonnel est accueillie positivement. Au-delà de la sécurisation des cycles par un aménagement dédié, une plus forte végétalisation est demandée. Plusieurs contributions s'interrogent sur l'impact pour les livraisons. Ce secteur fait aussi l'objet d'une vigilance spécifique avec la présence de l'hôtel Mercure et des Halles Paul Bocuse qui génèrent des contraintes qui leur sont propres et qui seront étudiées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. Plusieurs contributions s'inquiètent de la suppression de voies de circulation.

En réponse, il est précisé qu'une étude de mobilité, intégrant tous les projets dans un périmètre élargi du projet, est prévue dans le cadre des études à venir pour définir si des mesures d'accompagnement seront nécessaires.

Sur la rue Paul Bert, la réalisation de la Voie Lyonnaise ne rencontre pas d'opposition mais soulève des inquiétudes quant aux conflits avec l'accès au parking du centre commercial par la rue des Cuirassiers. En réponse, les inquiétudes sur les conditions d'accès au centre commercial seront remontées aux acteurs concernés.

Sur le secteur Dauphiné, plusieurs contributions proposent des itinéraires alternatifs pour la Voie Lyonnaise et s'inquiètent de l'impact sur le stationnement. D'autres contributions s'interrogent de la proposition d'insertion de la Voie Lyonnaise au sud.

En réponse, il est précisé que les itinéraires alternatifs ont été étudiés préalablement et qu'ils n'ont pas été retenus car ils présentaient des impacts négatifs sur les transports en commun ou les piétons. L'insertion de la voie lyonnaise au nord ou au sud sera validée dans la suite des études, au regard des contributions de la concertation sur ce secteur.

La concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci. Elle met toutefois en avant des éléments à approfondir dans la suite des études, notamment sur le secteur Dauphiné.