



**GROUPE DES ELU-ES VERT-ES  
AU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND LYON**

# **POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DU VELO**

---

## **PROPOSITIONS DES VERTS POUR LA POLITIQUE MODES DOUX 2003-2007**

# SOMMAIRE

<b>1. Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Objectifs .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Bilan et enseignements des politiques cyclables antérieures .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 Les différentes étapes .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 Bilan détaillé des années 1995-2002 .....</b>	<b>9</b>
<b>3.3. Une inertie technique et politique .....</b>	<b>10</b>
<b>4. L'effet de réseau .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1. Logique du plan modes doux. ....</b>	<b>11</b>
▪ Réseau rouge, jaune, et vert,	
▪ Avant scène et coulisses	
<b>4.2. Les axes rouges .....</b>	<b>13</b>
<b>4.3. Des projets à court terme .....</b>	<b>15</b>
▪ Améliorer et valoriser les aménagements existants :	
▪ Traversée des parcs (Tête d'Or et Gerland) :	
▪ Liaison Presqu'île Part-Dieu en axe rouge :	
▪ Liaison quais de Saône en axe rouge :	
▪ Réouverture de la piste de Miribel à Solaize.	
▪ Réalisation d'une station vélo à la Part-Dieu	
▪ Mise en place de parkings vélo dans les parcs relais :	
▪ Autorisation des vélos à circuler dans les couloirs de bus :	
▪ Accepter les vélos dans le tramway :	
<b>4.4. Des projets phares à l'échéance du mandat. ....</b>	<b>17</b>
▪ Berges du Rhône :	
▪ Lutter contre les effets de coupure :	
▪ Poursuite du réseau urbain :	
- Valoriser les surcapacités de voirie	
- Créer un effet d'aubaine pour les cyclistes	
- Protéger les intersections tourne à droite par des plots réfléchissants :	
- Elargir les couloirs de bus de façon à permettre la circulation des vélos :	
- Généraliser les sas vélos :	
- Soigner la qualité du marquage	
- Saisir les opportunités de pistes sur trottoir	
▪ Lyon, carrefour de véloroutes	
▪ Valoriser la capacité des campus et des hôpitaux à devenir des maillons d'itinéraires cyclables :	
▪ Couverture du périphérique dans la tranchée de Cusset à Villeurbanne.	
▪ Remonte-pente Terreaux Croix-Rousse :	
▪ Requalification des grands axes du tout voiture des années 60-70 :	
▪ Sécuriser les carrefours et les points noirs.	

<b>4.5. Des aménagements de proximité réalisables partout .....</b>	<b>20</b>
▪ Quartiers cyclables	
▪ Vélos à contresens dans les rues résidentielles et les centres de quartiers	
▪ Sécurisation des carrefours	
▪ Protection contre le stationnement par piquets et barrières alternés	
▪ Protection des entrées riverains pour les pistes cyclables sur trottoir	
▪ Rainurage pour la suppression des « tape-cul »	
<b>4.6. La nécessaire réduction des vitesses automobiles. ....</b>	<b>22</b>
▪ Casser la vitesse dans les quartiers :	
▪ Modifier la coordination des feux	
▪ Réduire les surcapacités de voirie	
<b>4.7. Carte de synthèse (sur Lyon Villeurbanne) .....</b>	<b>24</b>
<b>4.8. Garantir la qualité d'usage des aménagements. ....</b>	<b>25</b>
▪ Créer une brigade de patrouilleurs de pistes cyclables	
▪ Jalonner les itinéraires .	
▪ Créer une brigade de policiers à vélo.	
▪ Assurer la viabilité hivernale des aménagements :	
<b>5. Effet de parc. ....</b>	<b>25</b>
<b>5.1. Favoriser la mise sur le marché de vélos et d'accessoires spécifiques .....</b>	<b>25</b>
▪ Convention pluriannuelle d'objectifs avec les professionnels du cycle	
▪ Recyclage des vélos	
▪ Relance de la filière vélo électrique :	
<b>5.2. Mener une action déterminée pour le stationnement sécurisé des vélos. ....</b>	<b>27</b>
▪ Inclusion du stationnement des vélos au cahier des charges des futurs parkings publics	
▪ Extension des aires de stationnement existantes	
▪ Recherche de conventionnement avec l'ANAH pour les OPAH	
▪ Transformation de locaux commerciaux vacants en garages à vélos :	
▪ Animation territoriale en direction des régies immobilières et des syndicats de copropriétés	
▪ Le stationnement sécurisé des vélos dans les parcs relais	
▪ Stations vélos dans les deux grandes gares lyonnaises :	
<b>5.3. Lutter contre le vol. ....</b>	<b>28</b>
<b>5.4. Bornes vélos et mise à disposition de vélos publics. ....</b>	<b>28</b>
<b>5.5. Cyclopolitain .....</b>	<b>28</b>

<b>6. Effet de club</b> .....	<b>29</b>
<b>6.1 Adhésion du Grand Lyon au Club des Villes Cyclables.</b> .....	<b>29</b>
<b>6.2. Maison du vélo.</b> .....	<b>29</b>
<b>6.3. Présence médiatique permanente du vélo</b> .....	<b>29</b>
▪ Création d'une rubrique « la vie à vélo » dans le Progrès	
▪ Fête du vélo et autre évènementiel	
▪ Poursuivre les journées sans voitures, notamment les jours de fêtes locales.	
<b>6.4. Développer le vélo en milieu étudiant et scolaire.</b> .....	<b>30</b>
<b>6.5. Renforcer le lobby du vélo</b> .....	<b>30</b>
<b>6.6. Créer un pôle de compétences vélo urbain dans le Grand Lyon.</b> .....	<b>32</b>
<b>6.7. S'impliquer dans les Plans de Déplacement d'entreprise.</b> .....	<b>32</b>
<b>6.8. Communication institutionnelle.</b> .....	<b>32</b>
▪ Prise en compte du vélo dans les différents documents d'urbanisme et de prospective	
▪ Diffusion de documents de promotion.	
▪ Campagnes d'affichage et de promotion à destination des automobilistes.	
▪ Mise en place d'un numéro vert consacré au vélo urbain	
<b>6.9. Action spécifique sécurité.</b> .....	<b>33</b>
▪ Créer un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste	
▪ Vente à prix réduits de gilets fluorescents de sécurité	
▪ Etre préparé à la communication de crise en cas d'accidents.	
▪ Formation spécifique des jeunes cyclistes par l'intermédiaire de sorties vélo.	
▪ Mise en place d'un service de vélo école dominicale.	
<b>6.10. Utiliser le vélo pour la promotion touristique de Lyon.</b> .....	<b>33</b>
▪ Adjoindre une option vélo à la Lyon City Card, produit phare de l'office du tourisme.	
▪ Organiser à grande échelle des actions de découverte de Lyon à Vélo.	
<b>7. Conclusions</b> .....	<b>34</b>
▪ Un nouveau contexte juridique ?	
▪ Une nouvelle compétence ?	
▪ Des mesures symboliques à prendre rapidement.	
▪ Des difficultés politiques à anticiper.	
▪ La nécessité d'études d'impact soignées.	

## 1. Introduction

Malgré l'insuffisance historique de leur prise en compte dans les politiques publiques, les déplacements non motorisés s'inscrivent complètement dans le développement durable. A ce titre, leur place ne doit pas se limiter à une simple citation dans les agendas 21 locaux, mais être celle d'un véritable levier d'intervention des politiques urbaines. Outre leur intérêt dans la lutte contre les nuisances atmosphériques et sonores, les modes doux permettent de créer du lien social, d'insérer des populations les plus en difficulté, et de valoriser du tissu urbain.

Tout dans le contexte actuel nous y invite. Au plan local, la saturation de l'espace urbain par l'automobile et l'incapacité à y faire face par le seul biais des transports collectifs redonne aux modes doux une pertinence qu'ils avaient perdue.

Sur le plan départemental et régional, les modes doux, et en particulier le vélo, émergent enfin comme un domaine d'intervention publique à part entière. Enfin, sur le plan national et européen, le vélo commence à trouver sa place sous la forme de dispositifs certes encore modestes et méconnus, mais qui peuvent mobiliser des crédits globaux pour des projets locaux.

Le groupe des élus verts de la communauté urbaine de Lyon se félicite de **l'inscription d'une ligne budgétaire de 30 millions d'euros sur le mandat** pour la mise en place d'une politique des modes de déplacement non motorisés, dits modes doux, qui sont un élément déterminant pour la réussite du prochain PDU.

Le vélo, qui en est l'élément phare, a été retenu comme axe privilégié de notre réflexion, mais les intérêts des autres usagers non motorisés n'ont pas été perdus de vue, d'autant plus que la question de leur développement futur est autant une question d'aménagement que de prospective sociale. **Le cœur de cible des modes doux, ce sont les non-utilisateurs actuels**, car il s'agit de créer les conditions d'un usage massif, et non de mener une politique en fonction des desiderata des usagers existants.

Si la pratique du roller sur la chaussée dans les conditions actuelles de circulation requiert un niveau technique que peu de participants atteignent, et qu'elle est de plus interdite par le code de la route, celle-ci pourrait se développer si les pistes en site propre étaient plus nombreuses et maillées en elles.

Quant à la pratique de la trottinette, le tassement de l'effet de mode semble la requalifier en phénomène marginal, et on constate qu'elle est surtout choisie pour son aptitude à rester sur les trottoirs, avec le sentiment de sécurité que cela procure, mais le développement des sites propres pourrait là aussi changer la donne. Le tableau page suivante apporte des éléments qu'il faut garder à l'esprit dans la réflexion sur les modes doux.

La marche est le deuxième mode de déplacements urbains après la voiture. Elle est agréable et facile à pratiquer pour la grande majorité des citadines et citadins dans la mesure où les conditions de confort et de sécurité sont assurées. Si le présent rapport n'est consacré qu'au vélo, il est évident que la marche doit constituer un volet important du prochain PDU.

Tableau 1 : avantages comparés des différents modes non motorisés

	<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<b>Marche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facile et agréable à pratiquer (sauf personnes à mobilité réduite)</li> <li>- Intermodalité obligatoire avec les autres modes de transport.</li> <li>- Faculté à se protéger de la pluie en utilisant un parapluie.</li> <li>- Favorise la vie de quartier</li> <li>- Activité physique bénéfique pour la santé</li> <li>- non polluant, non bruyant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faibles distances parcourues (1km)</li> <li>- Lenteur</li> </ul>
<b>Vélo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distances parcourues (jusqu'à 5/7 km)</li> <li>- Rapidité</li> <li>- Stationnement plus facile (gain de temps)</li> <li>- Puissance disponible en montée (développements)</li> <li>- Fiabilité de freinage</li> <li>- Capacité à porter des charges (porte-bagages, sacoche)</li> <li>- Activité physique bénéfique pour la santé</li> <li>- non polluant, non bruyant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté fréquente de rangement à domicile</li> <li>- risques de vol</li> <li>- Nécessité une aptitude physique</li> <li>- Perception d'insécurité due à la circulation automobile</li> </ul>
<b>Roller</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande aptitude à éviter les obstacles.</li> <li>- Forte image ludique et festive, liée au coté « glisse » et à l'état d'esprit des associations existantes.</li> <li>- Passe indifféremment du trottoir à la chaussée.</li> <li>- Activité physique bénéfique pour la santé</li> <li>- non polluant, non bruyant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande un niveau de pratique élevé pour l'usage urbain, et des équipements de sécurité.</li> <li>- Exige un terrain absolument plat : les descentes requièrent un niveau de pratique extrêmement poussé.</li> <li>- Obligation de se rechausser pour rentrer dans les bâtiments et les transports publics</li> <li>- Exige une surface de roulement parfaite.</li> <li>- Le code de la route assimile le patineur à un piéton, avec interdiction d'emprunter les aménagements cyclables.</li> <li>- Pas d'aptitude à porter des charges autrement qu'en sac à dos.</li> </ul>
<b>Trottinette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intermodalité parfaite avec les transports collectifs</li> <li>- Grande souplesse d'usage.</li> <li>- Permet de rester sur le trottoir, mais les patineurs les plus aguerris peuvent atteindre 15 km/h sur la chaussée si celle-ci est dégagée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exige une surface de roulement parfaite</li> <li>- Vide juridique.</li> </ul>

## 2. Objectifs

Les objectifs théoriques des politiques cyclables sont à présent bien identifiés par la plupart des PDU français ou dans les documents de référence édités par les services du Ministère de l'Équipement (CERTU, CETE). Ces objectifs ne dérogent pas à la règle pour l'agglomération lyonnaise, à savoir :

- Créer un réseau d'itinéraires cyclables attractifs et sécurisés.
- Permettre le stationnement des vélos dans l'espace public et dans les logements.
- Permettre une véritable intermodalité entre vélo et autres modes de transports.

A ces conditions, il est indispensable d'ajouter l'apaisement de la circulation automobile, condition essentielle de développement de la pratique des modes non motorisés.

Les conditions institutionnelles de réussite d'une telle politique supposent :

- D'organiser la diffusion du réflexe vélo dans la culture professionnelle des différents aménageurs, sans se cantonner au seul secteur de la voirie.
- Mettre en cohérence les actions entre les différents partenaires publics impliqués (SYTRAL, Grand Lyon, Région, Département, Communes, Etat).
- De prendre en compte le vélo dans l'emboîtement des différents documents de planification (SCOT, PLU), comme la Loi SRU nous y incite.

Toute la difficulté est de concrétiser ces objectifs d'aménagement dans la ville. Le savoir-faire technique nécessaire est à présent disponible dans des documents de référence comme les Recommandations pour les Aménagements Cyclables (CERTU, 2001) ou encore le Guide technique des Aménagements Cyclables (Grand Lyon, Direction de la Voirie, 1999). On y trouve une diversité d'aménagements adaptés aux différents tissus urbains.

A ce stade de la réflexion, il est intéressant de faire une analogie avec l'automobile. Selon G. Dupuy<sup>1</sup>, «la dépendance à l'égard de l'automobile est liée au développement d'un système automobile. Trois effets d'auto-accroissement de ce système existent : l'effet de club, l'effet de parc, l'effet de réseau. Ces effets se traduisent par des gains de vitesse et d'accessibilité qui incitent à entrer dans le système automobile (attractivité) et à ne pas en sortir (dépendance). »

**➔ Cette analyse sera la trame de nos propositions pour un usage massif du vélo : l'effet de réseau, l'effet de parc, et l'effet de club, sont les facteurs d'une politique globale du vélo.**

En effet, vu les pratiques actuelles de déplacement dans l'agglomération lyonnaise, et les difficultés constatées sur le terrain, les collectivités ne peuvent pas se contenter d'une action qui ne concernerait que la voirie. La politique cyclable du Grand Lyon doit être une politique transversale, ambitieuse et globale. Elle doit conduire à une véritable animation territoriale autour du vélo, sous peine de voir ses aménagements futurs sous-utilisés parce que les aspects annexes du développement d'une pratique à grande échelle ne seront pas traités. Le Grand Lyon doit donc :

- Se doter d'une politique globale de promotion du vélo. Le vélo a l'avantage de pouvoir être abordé sous plusieurs angles selon la sensibilité des différents publics.
- Engager des actions ciblées avec différents partenaires de la société civile, qui sont des leviers indispensables au développement de la pratique du vélo.
- Agir sur les problèmes de vol et de sécurité, qui constituent aujourd'hui un frein important à l'usage du vélo.

<sup>1</sup> G. Dupuy, la Dépendance Automobile, éditions Anthropos, 1999

### 3. Bilan et enseignements des politiques cyclables antérieures

#### 3.1 Les différentes étapes

- Sous Francisque Collomb (1976-1989). Alors que se développait le réseau de métro, et que le vélo représentait encore de 3 à 4% des déplacements, la première politique cyclable a consisté en la réalisation de tronçons de pistes sur trottoirs isolés sur des axes sans contraintes d'espace, par exemple le Bd Pinel et l'avenue Paul Santy (Lyon 8<sup>ème</sup>) et les ponts sur le Rhône. La philosophie de ces aménagements de qualité inégale était d'enlever le vélo de la chaussée pour ne pas qu'il gêne la circulation, (voir le document de campagne de Francisque Collomb aux élections municipales de 1983). Leur fonctionnement est correct si leur largeur est suffisante, les intersections espacées et dégagées, les piétons peu nombreux, et les bateaux de descente sur la chaussée au niveau du fil d'eau ; plusieurs d'entre eux sont inutilisables et inutilisés pour cette dernière raison.
- Sous Michel Noir (1989-1995). Une politique de développement du vélo loisirs est menée, avec comme réalisation la piste cyclable reliant Gerland à Miribel. Entre temps, le vélo tombe à son plus bas niveau historique selon les résultats de l'enquête ménages de 1995 : 0.7% des déplacements totaux !
- Sous Raymond Barre (1995-2001). Dans le cadre du premier Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, le discours politique évolue vers une reconnaissance du vélo comme mode de déplacement urbain. La charte du vélo du Grand Lyon est votée en 1999 et se fixe pour objectif d'atteindre 5% de part modale pour le vélo en 2005, objectif revu à la baisse en 2001 et ramené à 3% suite à une intervention mal identifiée des services. Il est question pour la première fois de reprendre à la voiture de l'espace de circulation et un peu de stationnement. La concertation avec les associations, dotées d'une sensibilité d'usagers endurcis, conduit à réaliser une majorité de bandes cyclables sur chaussée, dont quelques unes à contresens, ce qui est une première. L'ébauche d'un réseau apparaît. Ce schéma urbain sera réalisé à 60%. L'effort dans le domaine du vélo loisirs se poursuit avec la réalisation de la voie verte de Caluire et le prolongement de la piste cyclable Miribel Gerland jusqu'à Vernaison. En parallèle, les parkings Lyon Parc Auto du centre ville se dotent de places de stationnement pour les vélos. Enfin, l'opération « Lyon en piste » est lancée tous les dimanches de mai à octobre sur les bas-ports libérés des voitures pour l'occasion.
- Sous Gérard Collomb (depuis 2001 ) : Bien qu'aucune réalisation n'ait encore commercé (les seuls projets réalisés depuis les élections étaient programmés du mandat précédent), la volonté de reprendre de l'espace sur la voiture dans un degré encore plus important est réaffirmée par la nouvelle équipe. Cette fois-ci, le stationnement est concerné dans une forte proportion. En parallèle, le plan vélo du Conseil Général du Rhône monte en puissance (schéma directeur, organisation de l'opération Roue Libre dans le Val de Saône) et concerne certains axes dans l'agglomération.

Par ailleurs, Lyon participe pour la première fois en à la journée « En ville, sans ma voiture ! » en 2001 et 2002 ».



### 3.2 Bilan détaillé des années 1995-2002.

Ces années nous intéressent en priorité puisqu'elles représentent la première politique cyclable urbaine.

#### Aspects positifs :

- Changement de discours politique, avec réhabilitation du vélo et procès des nuisances automobiles perceptible en réunions publiques.
- Aménagements améliorant la situation des cyclistes déjà aguerris, et qui constituent une première pour l'agglomération : couloir bus élargi mixte (cours Gambetta, rue de la Barre), aménagements cyclables à contresens (rue Bellecombe, rue Colonel Chambonnet, rue du Bourbonnais, pont Mazaryk, rue Domer). Tous ces aménagements ont repris de l'espace de circulation à la voiture.
- Stationnement des vélos dans les parkings en ouvrage de Lyon Parc Auto (vrai service pour les résidents des quartiers anciens). Aires de stationnement vélos de surface reprenant des places de parking voiture, avec un vrai succès pour certaines d'entre elles.
- Un aménagement exemplaire en matière de loisirs (voie verte de Caluire), et un prolongement de l'itinéraire le long du Rhône jusqu'à Vernaison.
- Quelques actions de communication ont été menées : journées « en ville, sans ma voiture ! » (Villeurbanne, puis Lyon depuis 2001).
- L'idée du vélo a progressé, comme en témoigne la création de l'interconseils de quartiers de Villeurbanne sur ce thème.

#### Aspects négatifs :

- La logique de réseau n'a pas pris en compte l'action sur les points noirs et les effets de coupure,
- **Stationnement illicite permanent sur les aménagements cyclables, au point de remettre en cause leur usage, de constituer un danger, et de donner une image pathétique de la politique cyclable. Absence de répression sérieuse.**
- Au niveau du fonctionnement des services techniques, effet pervers de la logique de schéma directeur, qui a conduit à laisser passer de nombreuses opportunités, et à des ratés<sup>2</sup> dans certaines zones 30, où l'élargissement des trottoirs avec rétrécissement de chaussée a transformé les cyclistes en « ralentisseurs vivants » (rue Roger Salengro à Villeurbanne).
- Les crédits de la politique cyclable n'ont pas été consommés en totalité. Une part importante de ces crédits a permis la remise aux normes de la signalisation lumineuse des carrefours concernés, sans aucun bénéfice pour les usagers du vélo.
- Absence d'animation territoriale : les communes ont été peu sollicitées, et les schémas de secteurs du PDU ignorent le vélo.
- Aménagements réduits à la portion congrue ou bloqués lors des arbitrages avec les élus locaux.

---

<sup>2</sup> La non continuité cyclable le long du tramway n'est pas rangée dans cette catégorie car les aménagements ont été réalisés partout où la largeur le permettait, à une exception près, qui est l'esplanade Vivier-Merle. Néanmoins, la situation des cyclistes sur les étroites chaussées résiduelles est celle de « ralentisseurs vivants », ce qui explique la tendance de beaucoup d'entre eux à utiliser la plate-forme du tramway pour rouler. Il faudrait aussi communiquer sur le droit qu'ont les voitures d'empiéter sur la plate-forme pour dépasser un cycliste.

- Aucune action contre le vol, alors qu'une majorité des abandons est due à ce problème.
- Dans l'ensemble, mauvaise image auprès du public non cycliste des bandes cyclables réalisées, qui correspondent à la sensibilité des cyclistes urbains aguerris.
- Communication insuffisante, mal comprise, non coordonnée, impersonnelle, sans partenariats

Le bilan est donc plutôt mitigé. Les cyclistes sont surtout exaspérés au quotidien par le stationnement sauvage. Pourtant, l'extrapolation à partir de comptages réalisés par la direction de la voirie suggère que le nombre de cyclistes a doublé en 5 ans pour atteindre environ 1.5% des déplacements, ce qui est d'ailleurs assez visible dans la circulation. Il semble peu probable que ce soit l'attractivité des itinéraires qui ait converti les nouveaux cyclistes. Plus raisonnablement, la congestion généralisée du centre de l'agglomération, participe à faire du vélo un mode de déplacement malin.

Quant à la cohabitation avec les voitures, elle demeure problématique, d'autant plus que les efforts d'amélioration du système automobile se sont poursuivis dans des proportions tout à fait considérables. L'attractivité de la voiture a très bien résisté au premier PDU.

Une des clés de ce PDU a été d'utiliser les réserves de capacité du périphérique pour absorber l'arrivée du tramway (ces réserves n'existent plus à présent). Mais d'autres facteurs interviennent pour conforter la voiture dans sa situation de mode de déplacement dominant :

- Plan de circulation toujours conçu en fonction de l'automobile.
- Laxisme en matière de comportement : l'automobiliste lyonnais s'affranchit des inconvénients de son choix de transport en ne respectant pas les règles contraignantes du code de la route en matière de circulation et de stationnement. Le stationnement gênant, le non paiement du stationnement sur voirie sont autant d'infractions d'autant plus nombreuses que la verbalisation est trop faible.
- Fluidité automobile par onde verte ignorant les cyclistes, avec phases de feux longues incitant les voitures à accélérer. De façon générale, les techniciens des déplacements bénéficient « d'une boîte à outils ... routière, ce qui conduit, très insidieusement, mais très sûrement, à produire des villes ... routières<sup>3</sup> ».
- Améliorations du réseau routier : les contournements de centres secondaires suscitent une large adhésion, mais sont utilisés comme des pénétrantes par du trafic pendulaire d'agglomération.
- Déneigement axé sur les chaussées automobiles. La viabilité hivernale des aménagements cyclables n'est pas assurée, alors que le nombre de cyclistes reste élevé.
- Service info-Trafic : mis en place par la Communauté urbaine, il bénéficie de plusieurs emplois à temps plein et d'actions de promotion sur des salons. Son fonctionnement actuel constitue une incitation permanente à téléphoner en conduisant.

Cette situation favorise l'étalement urbain et joue en la défaveur du vélo, efficace sur de courtes distances ou en intermodalité. D'ailleurs, dans La Transition urbaine<sup>4</sup>, M. Wiel explique comment dans notre pays, les acteurs institutionnels sont globalement « complices » de l'étalement urbain : malgré les discours qui déplorent ses effets pervers, la périurbanisation est soutenue par une convergence d'intérêts économiques (création de richesse à court terme dans la construction et l'automobile), fonciers (spéculation), culturels (mythe de la maison individuelle), et politiques (décentralisation) qui font qu'elle s'impose comme une réalité agissante de ces dernières décennies.

<sup>3</sup> Yan Le Gal, Urbanisme, sept./oct. 2000

<sup>4</sup> M. Wiel, La Transition urbaine, collection « Architecture et recherches », éditions Mardaga, 1999, cité par Urbanisme sept./oct. 2000

### 3.3. Une inertie technique et politique

Malgré une image redevenue positive, le vélo a été oublié dans la plupart des politiques communautaires, notamment celles avec lesquelles des articulations pouvaient être pressenties (logement, espace public, ville). La culture vélo n'a pas pénétré d'autres univers techniques que celui de la voirie, et le vélo a été prisonnier d'une logique de schéma directeur qui a conduit à laisser passer les opportunités qui n'y figuraient pas. Nous pouvons citer comme exemple l'avenue du 8 mai 1945 à Vaulx en Velin (trottoirs exagérément larges et voies rétrécies), ou encore le boulevard Stalingrad à Villeurbanne (aménagement d'un terre-plein central et oubli de toute voie cyclable).

Quant aux élus, ils considèrent ce mode comme marginal et ne sont presque jamais cyclistes eux-mêmes. Nous avons remarqué que du fait qu'ils n'ont qu'une attention limitée à accorder au vélo, ils sont demandeurs d'un credo d'aménagement applicable partout (éternel débat piste contre bande). Répondre à une telle demande fait courir le risque de créer des aménagements qui auront du mal à fonctionner correctement car ils ne seront pas en phase avec la réalité des quartiers.

Mais c'est surtout sur la question du stationnement que le blocage a été insurmontable. S'il a été possible d'argumenter sur les réductions de voirie sous le prétexte de surcapacités ou d'une capacité déjà réduite par le stationnement en double file, la suppression de places de parking fait monter au créneau les commerçants et des riverains, et incite les élus à bloquer le projet, comme par exemple la rue Chevreul, dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement. Dans ce cas, le lobby cycliste n'est, hélas, pas de taille à s'opposer à cette levée de bouclier.

## 4. L'effet de réseau

La création du réseau est une compétence de plein droit et le domaine d'intervention traditionnel du Grand Lyon.

### 4.1. Logique du plan modes doux.

**Le plan mode doux présenté par le Président du Grand Lyon à la presse le 24 octobre 2002 va dans le bon sens, mais nous proposons d'aller plus loin.**

En effet, un facteur important pour la pratique du vélo urbain est la coexistence d'au moins deux réseaux adaptés aux cyclistes « lièvres » et « tortues », dont les besoins diffèrent.

A terme, la capacité des usagers à se déplacer sur différents types d'aménagements est un facteur de réussite de la politique du vélo, et se fait naturellement en passant d'un type d'aménagements à l'autre.

La coexistence pour des raisons historiques ou urbanistiques de différents types d'aménagements n'est pas un handicap pour la constitution du réseau.

Pour mémoire, la politique 2003-2007 proposée par l'exécutif du Grand Lyon a pour objectif de créer un réseau constitué de plusieurs types d'axes :

- Les axes rouges : il s'agit des aménagements urbains en site propre étudiés par l'Agence d'urbanisme dans son étude d'octobre 2002, qui récupèrent au détriment du stationnement l'espace situé le long du fil d'eau, protégé de la circulation générale par une bordure paysagée.
- Les axes jaunes : bandes cyclables sur chaussée dans la logique de celles du mandat précédent ; le grand public et les usagers souhaiterait les voir améliorées.

- Les axes verts, constituées de voies vertes, qui sont des continuités interdites aux véhicules motorisés, qui constitueront à la fois un espace de loisirs et une possibilité alternative de déplacements. Certains axes verts à forte identité auront par ailleurs une forte valeur d'usage urbaine.

A cette nomenclature, il nous semble donc devoir rajouter le concept de coulisses développé par Jean-Luc Marchal, chargé de mission vélo à la Ville de Paris. En complément de l'avant-scène (axes rouges, axes verts à forte identité et valeur d'usage), des axes civilisés (axes jaunes), il retient la nécessité de travailler sur l'effet « coulisses », à savoir le réseau des quartiers.

Cet effet « coulisses » consiste à donner toute leur place aux modes doux, dans un contexte de circulation automobile possible mais fortement ralentie, condition favorable aux cyclistes débutants qui pourront s'aguerrir dans un premier temps sur leurs déplacements de proximité.



La Communauté urbaine élabore un ambitieux « Plan vélo » qui pourrait être adopté en janvier prochain. Amélioré, prolongé et hiérarchisé, le futur « réseau vélo » du Grand Lyon devrait atteindre 500 kilomètres d'ici 2007. Des axes rouges feront leur apparition, entraînant la suppression de places de stationnement.

La mise en place du « plan vélo » demandera un travail sur la voirie beaucoup plus approfondi, se traduisant par une délimitation très nette de la zone vélo et de celle réservée à l'automobile.

# Vélo : le Grand Lyon passe à la vitesse supérieure

**S**TRASBOURG, exemple hexagonal, revendique 10 % des déplacements mécanisés effectués à vélo. Plus récemment, Paris a fait des efforts pour favoriser la pratique de la bicyclette, auxquels son statut de Capitale a donné une médiatique résonance. Plutôt classée parmi les mauvais élèves durant de longues années, l'agglomération lyonnaise a commencé à faire une place un peu plus grande au vélo lors de la mandature de Raymond Barre, en application du Plan des déplacements urbains. La réalisation la plus emblématique de cette période est la création d'une piste cyclable, supprimant une voie de circulation automobile entre Grange-Blanche et le Vieux-Lyon en empruntant notamment les cours Albert-Thomas et Gambetta.

À la veille de la journée sans voitures, le 20 septembre, Gérard Collomb, maire de Lyon et président de la Communauté urbaine,

a dévoilé très officiellement son intention de passer à la vitesse supérieure, et parallèlement au développement du réseau de transports en commun, de définir un plan des « déplacements doux », eux aussi alternatives à la voiture. Des déplacements qui englobent la marche, la circulation en rollers mais concernent, en premier lieu, le vélo. Gérard Collomb a chargé Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon, responsable des nouvelles utilisations de l'espace public, d'élaborer un « plan vélo » à la fois rapidement mais aussi en concertation avec les associations concernées. Ce plan devrait être soumis à ces dernières fin décembre afin de pouvoir être adopté par le conseil de Communauté urbaine en janvier 2003.

Le projet se veut ambitieux et le témoignage d'un geste politique fort. L'intention est de faire passer de 300 à 500 kilomètres, à la fin du mandat municipal, les

bandes et pistes cyclables du Grand Lyon. Pour atteindre cet objectif, le budget consacré au vélo doit s'élever de deux à six millions d'euros par an. Avant même le vote du « plan vélo », le Grand Lyon a décidé de s'attacher à améliorer un certain nombre de tronçons du réseau existant en les rendant plus sûrs et plus cohérents entre eux.

## Combinaison avec les transports en commun

Si la sécurité des déplacements cyclistes est l'un des maîtres mots du futur plan, sa dimension ne s'arrête pas là. Gilles Vesco explique que « la volonté de la Communauté urbaine est de rendre le réseau vélo beaucoup plus lisible et hiérarchisé ». On pourrait ainsi voir apparaître des axes jaunes, correspondant sensiblement au type de voies cyclables actuelles, des axes verts traversant des sites verdoyants ou appelés à le devenir comme

les bas ports du Rhône, et enfin, c'est ce qui sera le plus marquant, des axes rouges. Des axes qui vont demander un travail sur la voirie beaucoup plus approfondi, se traduisant par une délimitation très nette, et peut-être végétale, de la zone vélo et de celle réservée à l'automobile. Ces restructurations se feront au prix de la suppression d'un nombre conséquent de places de stationnement en surface. Plusieurs variantes, plus ou moins fortes, sont actuellement à l'étude afin de déterminer où ces axes rouges feront leur apparition. La rue de la Part-Dieu ainsi que les quais de Saône font notamment partie des hypothèses de travail.

Destiné à créer les conditions de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens de type domicile/travail, le « plan vélo » va au-delà de la structuration d'un réseau qui sépare aussi clairement l'espace deux-roues de celui octroyé aux piétons. Il in-

tègre aussi l'implantation de lieux de stationnement « en toute sécurité » des bicyclettes, certains pouvant permettre de jumeler la pratique du vélo et l'usage des transports en commun. Le Grand Lyon entend également développer la location de vélos dans les parkings et confirme qu'il va acquérir un parc de mille vélos qui sera géré par un prestataire de services. Des vélos loués en un lieu et éventuellement restitués dans un autre.

FRANÇOIS SAMARD

## Des axes phares

Plusieurs grandes traversées nord/sud et est/ouest donneront du relief au « plan vélo ». Un équipement novateur devrait être mis au service des piétons et des cyclistes pour emprunter le tunnel menant de la rue Terme au boulevard de la Croix-Rousse.

**C**ENE SERA PAS un remonte-pente pour vélos. Mais piétons et cyclistes pourront emprunter sans effort, dans le futur, le tunnel qui a abrité dans le passé la « ficelle » et permet aujourd'hui aux automobilistes de rallier directement la rue Terme, au pied des pentes, au boulevard de la Croix-Rousse. Une étude va être lancée pour mettre en compétition les systèmes les plus appropriés qui vont du tapis roulant

à un funiculaire d'un nouveau type ou des wagonnets comme ceux circulant dans le tunnel qui permet aux piétons de traverser, en souterrain, le fleuve Huangpu à Shanghai. La nuise en lumière très dynamique du ce tunnel chinois pourrait servir aussi d'exemple pour rendre le petit tunnel lyonnais (500 mètres) attractif et exemplaire. Outre l'aspect « paillettes » de ce projet, la possibilité pour les cyclistes de grim-

per aisément la colline de la Croix-Rousse constitue l'un des maillons d'un des grands axes nord/sud de la traversée de Lyon.

Dans cette logique, une liaison Terreaux/Perrache devrait voir le jour avec un recours possible, dans un sens, aux rues Chenavard/Brest/Charité et dans l'autre, aux rues Auguste-Compte et Edouard-Herriot.

## Traversée du parc de la Tête d'Or

Les bas ports de la rive gauche du Rhône sont, par ailleurs, le support d'une autre liaison nord/sud, alors que des réflexions sont menées pour joindre la Part-Dieu à la Doua via la rue Tête-d'Or et une traversée du parc de la Tête d'Or pendant la totalité de ses heures d'ouverture. Ce projet impose que ce parcours cycliste soit isolé et ne mette pas en danger les promeneurs du parc, notamment les enfants.

De grands axes est/ouest se profilent aussi. Le vélo pourrait trouver sa place dans rues de Sèze et Tronchet et prendre ses aises rue de la Part-Dieu.

F. S.

## 14<sup>e</sup> congrès des villes cyclables

Il se tient durant trois jours à Chambéry sur le thème « Le vélo, construisons la ville qui va avec ».

**L'**AGGLOMÉRATION lyonnaise n'est pas la seule ville qui, après avoir délaissé de longues années durant le vélo, cherche aujourd'hui à lui faire une place dans l'espace public, limitant ainsi celui octroyé à l'automobile. Le développement du Club des villes cyclables qui tient son congrès annuel à partir d'aujourd'hui à Chambéry est assez révélateur de ce phénomène. Il a été créé par dix villes françaises, dont la capitale savoyarde, en 1989. Treize ans plus tard, 550 villes sont adhérentes. Durant deux jours, le troisième étant consacré à une petite promenade cycliste, leurs représentants vont à travers des débats et ateliers décliner le thème « Le vélo, construisons la ville qui va avec ». Comment rendre la ville plus douce, quelles sont les attentes des cyclistes pour leurs loisirs et leurs déplacements quotidiens, sont autant de thèmes qui seront abordés par des élus, des spécialistes des déplacements et des militants d'associations cyclistes. Des intervenants étrangers, notamment suisses et italiens, viendront enrichir les réflexions et les échanges d'expérience.

F. S.

## Les opérations envisagées en dehors des grands axes

**O**UTRE les grands axes nord/sud et est/ouest prévus dans la traversée de Lyon, voici la liste des voiries qui doivent faire l'objet d'amélioration ou de créations de bandes ou de pistes cyclables.

D'ores et déjà décidées, les premières opérations doivent être achevées dans le courant 2003. Elles concernent le boulevard Pinel à Bron; la rue Jean-Mermoz et la route de Lyon à Chassieu; la rue Elise-Reclus à Décines; le boulevard Laurent-Bonnevay/allée du frère-Benoît; l'avenue commandant-Lherminier; la rue Anatole-France; la rue Alexis-Perroncel; la rue de Venise et la rue de Chambfort à Villeurbanne; la rue du Dauphiné; le boulevard des Tchecoslovaques; la rue de la Madeleine; la rue Rachais à Lyon; la montée Castellane; l'avenue général-Leclerc; l'avenue de l'Europe à Rillieux; l'avenue Paul-Marcellin à Vaulx-en-Velin.

D'ici la fin du mandat communautaire, en 2007, d'autres aménagements cyclables, certains complémentaires des précédents, sont au programme: avenue de l'Europe à Rillieux; rue des Calabres à Meyzieu; rue du Lyonnais à Saint-Priest; boulevard Pinel à Bron; avenue Paul-Marcellin et avenue du bataillon Carmagnole-Liberté à Vaulx-en-Velin; rue Jean-Mermoz; route de Lyon; boulevard Kaufmann; rue des Roberdières à Chassieu; rue Georges-Bizet; avenue Paul-Marcellin à Décines; cours Charlemagne; rue Montrochet; quai Rambaud; rue Chevreul; avenue Debourg; rue Simon-Fry; rue Challemeil-Lacour; rue Cazeneuve; rue Professeur-Beauvisage; boulevard Michelet; boulevard Ambroise-Paré à Lyon; rue des Antonins; rue Edouard-Vaillant; rue Jean-Bourget; rue Jean-Baptiste-Clement; rue Château-Gaillard; rue des Bienvenus à Villeurbanne.

## 4.2. Les axes rouges

Ce type d'aménagements serait une première en France. Ils permettraient un effet d'affichage fort, mais les conditions de leur faisabilité, de leur fonctionnement, et de leurs déviances doivent être étudiées.

Nous ne pouvons que valider le principe de pistes bidirectionnelles réalisées sur l'espace anciennement dévolu au stationnement. Ce parti d'aménagement est une façon de contourner par le haut le problème du stationnement sur les aménagements cyclables, mais attention aux points suivants :

▪ **Les itinéraires proposés par l'Agence d'urbanisme dans son étude d'octobre 2002 nous semblent avoir été conçus en fonction de l'intérêt patrimonial des quartiers traversés, et non en fonction de leur valeur d'usage et de leur facilité de réalisation.** Il nous semble indispensable pour la prise de décision de disposer :

- D'études de stationnement, notamment de la fonction urbaine des places supprimées, ainsi que des possibilités de report vers les parkings publics.

- De données sur le nombre d'entrées de garages et de commerces au droit des itinéraires projetés.

- De données sur l'obligation de poser des réseaux dans les prochaines années (neutralisation totale de l'aménagement par les travaux).

▪ **Le principe de la bidirectionnalité des pistes peut être validé** : en effet, cela permet d'obtenir un réseau plus lisible, d'augmenter la visibilité des cyclistes pour les autres usagers en créant un effet de masse dans l'usage de l'aménagement, d'éviter un effet pervers qui serait d'obliger les cyclistes à rouler dans un sens sur l'étroite chaussée résiduelle et de devenir des ralentisseurs vivants.

▪ **Les trottoirs actuels doivent rester en l'état** : la place des piétons est sans ambiguïté sur les trottoirs, et non sur les axes rouges, en raison du différentiel de vitesse existant avec les usagers des modes roulants. D'ailleurs, les associations sont unanimes à ne pas vouloir de la mixité vélo/piéton, même si dans certains cas, celle-ci est possible, notamment si les usagers roulants sont nombreux et que leur présence est tolérée ; c'est le cas des zones piétonnes, autorisée depuis le décret de septembre 1998 aux cyclistes « circulant à une allure adaptée ».

▪ **Le problème des arbres d'alignement est posé** : dans certaines rues, ces arbres se situent entre les places de stationnement, donc sur l'emprise des axes rouges prévus. Si la largeur de la chaussée le permet, l'axe peut être décalé et le trottoir élargi, mais la présence de ces arbres peut créer l'obligation de renoncer à un projet d'axe ou d'interrompre provisoirement son tracé.

▪ **En cas d'espace contraint, la configuration où la piste bidirectionnelle est intercalée entre le trottoir et le stationnement résiduel nous semble acceptable, mais pour de petites distances seulement.** Cet aménagement fonctionne bien en section courante, mais pose de vrais problèmes de visibilité aux intersections, surtout quand vélos et voitures vont dans le même sens. Il oblige aussi les cyclistes à la prudence en raison des piétons qui peuvent surgir d'entre les voitures. Sur les sites très urbains envisagés, cette configuration pose problème en raison des nombreuses intersections.

▪ **Une largeur de 2m20 pour un aménagement bidirectionnel est insuffisante.** Les Recommandations pour les Aménagements Cyclables du CERTU préconisent 3 m. Mais du fait de l'admission souhaitée des patineurs sur cet espace, **il nous semble souhaitable de porter cette largeur à 3m40**, ce qui permet aussi de tenir compte de « l'effet de paroi » créé par les délimitations physiques de la piste, conformément aux préconisations du Guide des Aménagements cyclables de la Communauté urbaine de Strasbourg (cité par l'Interquartiers Vélo de Villeurbanne dans son rapport final).

Si les itinéraires sont réalisés à 2m20, ils risquent :

- D'être complètement inutilisables en cas d'encombrement (feuilles mortes, stockage de poubelles).
- De ne pas permettre de cohabitation harmonieuse entre les usagers non motorisés ayant des vitesses différentes, et en conséquence d'être boycottés par les plus lents et les plus rapides.
- De servir de « crottoirs » à chiens.
- D'être difficiles à nettoyer avec des balayeuses mécaniques

▪ **Pour garantir la visibilité des usagers entre eux, la hauteur de l'ensemble bordure de séparation d'avec la chaussée résiduelle plus mobilier urbain (jardinières ou autres) doit être inférieure à 70 cm**, conformément aux préconisations du CERTU. Cela a des conséquences en terme de choix de mobilier urbain et des plantations.

▪ **Le traitement des intersections doit faire l'objet d'études très approfondies.** Vingt ans d'expérience avec les pistes cyclables ont montré une accidentologie concentrée aux intersections. **Nous préconisons que ces axes rouges soient prioritaires sur les rues adjacentes**, et que les intersections soient traitées en plateau. Dans cette configuration, qui existe déjà rue Raoul Servant à Lyon 7<sup>ème</sup>, on constate que les voitures mordent sur la piste cyclable bidirectionnelle pour disposer d'une visibilité suffisante à droite, alors que le cycliste est prioritaire (présence de deux panneaux « cédez le passage » successifs pour les voitures). Une solution technique existe, à savoir intercaler une aire de stockage voiture entre la piste et la chaussée automobile selon le schéma ci-dessous,

mais cela peut nécessiter la reprise du fil d'eau (problème de coût) et les rues du centre sont trop étroites pour accueillir ce genre d'aménagements. En tous cas, il semble indispensable que la largeur des rues adjacentes à leur arrivée sur la piste ne permette pas le stationnement en double file, sous peine de neutraliser totalement

l'aménagement. Mais le fait de dégager totalement la visibilité aux intersections et de garantir l'impossibilité de stationner en double file à l'heure hauteur pourrait amoindrir considérablement ce type de problèmes.

▪ **Comment organiser les livraisons** et la desserte? Ce problème avait été mal anticipé à Paris lors de la protection des couloirs de bus en août 2001, mais les axes concernés étaient des axes rouges à la Parisienne (pas de stationnement à supprimer), et dotés de trottoirs haussmanniens (8 mètres des façades au fil d'eau) dont la largeur a permis d'accueillir des aires de livraison. Sur les axes rouges à la lyonnaise, la largeur des trottoirs ne le permet pas, et cette fonction devra rester localisée sur la chaussée. La typologie des livraisons pratiquées est un paramètre à prendre en compte : horaire, véhicule utilisé, durée, pour déterminer si le blocage de la circulation automobile est acceptable ou s'il faut prévoir une largeur de chaussée permettant le dépassement.

▪ **Quel impact sur la collecte des ordures ménagères ?** La réflexion sur la création de ces axes rouges doit être confrontée aux impératifs techniques de ce service public. Le dépassement des camions de collecte restera-t-il possible (faudra-t-il modifier l'itinéraire des tournées) ? Quel impact sur l'accessibilité des bacs de collecte pour les éboueurs, et pour leur transport vers le camion ? L'incidence de la mise en place des axes rouges sur le fonctionnement en service complet de la collecte tel qu'il est pratiqué aujourd'hui doit également être débattu avec les services concernés. Par ailleurs, si du stationnement est maintenu, il y a un risque que la disposition des voitures ne corresponde pas à celle des indispensables passages aménagés dans les bordures pour l'écoulement des eaux et le roulement des bacs.



→ Nous pensons qu'il est nécessaire de réaliser très rapidement des axes rouges sur des sites pilotes. En effet, toutes les raisons que nous venons d'évoquer démontrent la nécessité d'avoir un retour d'expérience assez long sur le fonctionnement de tels sites en cœur de ville, comme préalable à un programme de grande envergure. La rue de la Part-Dieu qui est pressentie nous semble un bon choix, que nous détaillerons au paragraphe suivant, et compléterons d'autres sites choisis pour la diversité des tissus urbains dans lesquels ils s'insèrent, de façon à fournir des retours d'expérience exhaustifs.

→ En second lieu, nous pensons que l'effort de ce mandat doit concerner de façon équitable les différents types d'aménagement et les différents secteurs de l'agglomération. Le document d'étude de l'Agence d'urbanisme ne fait pas état de projets d'axes jaunes, moins lourds à réaliser, mais qui participent à part entière au maillage du réseau.

→ Toutefois, le fait de différer l'aménagement d'autres axes rouges ne doit pas nous faire perdre de vue d'autres actions à mener en complément, de façon à donner rapidement un contenu à la politique cyclable.

### 4.3. Des projets à court terme :

Nous listons dans ce paragraphe des projets réalisables à court terme, pour un coût faible et sans difficultés politiques majeures. Leur réalisation rapide a pour objectif de convaincre les sceptiques et les déçus que le vélo a changé d'ère.

#### ▪ Améliorer et valoriser les aménagements existants :

En 20 ans d'histoire, trois politiques cyclables ont laissé derrière elles des aménagements, mais aucune n'a eu pour réel souci d'améliorer les héritages de la précédente. S'il est satisfaisant, leur fonctionnement est perfectible, mais certains d'entre eux sont parfois à reprendre totalement ou à supprimer. On distingue :

- Les bandes cyclables en périphérie : dans ces lieux sans contraintes d'espace, il apparaît nécessaire de les protéger (en dur ou avec des plots, selon les cas) à cause des vitesses excessives des voitures. Cette mesure permettra d'améliorer l'image des aménagements cyclables et de répondre de façon raisonnable à l'attente qu'a le grand public d'aménagements protégés. On veillera à élargir les bandes si besoin de façon à ce que ces pistes protégées permettent le passage des balayuses, à adapter la protection au droit des changements de direction, à favoriser la réintégration aux grands carrefours (en offrant le choix de monter sur le trottoir si sa largeur le permet).

- Les bandes cyclables en centre-ville : il faut rester fidèle au parti d'aménagement retenu, qui est adapté à un milieu urbain dense (intersections nombreuses et rapprochées, piétons), mais procéder à l'amélioration suivante. Aux carrefours où s'opère un tourne à droite, il semble souhaitable de poser des plots caoutchouc au droit du passage piétons de façon à empêcher les voitures d'utiliser la voie cyclable pour tourner à droite, et à les obliger à tourner sans cisailer la trajectoire du cycliste. Cela dissuade aussi les deux-roues motorisés d'emprunter la bande cyclable à grande vitesse. Ce parti suppose parfois de supprimer la place de stationnement la plus proche du carrefour sur l'axe concerné (la voiture ne peut plus y rentrer en marche arrière du fait de la présence des plots). Gérard Collomb parle de la remplacer par des parkings à vélo (Le Progrès, 31.01.2003), dont la présence dégage aussi le carrefour.

- Les pistes cyclables sur trottoir : celles-ci fonctionnent convenablement quand le trottoir est large, les intersections espacées, les piétons<sup>5</sup> et les portes cochères rares (Bd Pinel, avenue Jules

<sup>5</sup> La piste cyclable sur trottoir de la rue Bouchut dans le quartier de la Part-Dieu est une exception, car les piétons sont nombreux. Avec le temps, ils intègrent de mieux en mieux la présence des cyclistes plus nombreux par ailleurs, mais la

Guesde à Vénissieux). Néanmoins, il conviendrait de supprimer les bordures trop hautes en mettant l'abaissement de trottoir au niveau du fil d'eau, et de sécuriser les intersections soit en supprimant le stationnement à 10 mètres de part et d'autre, soit en créant des sas de réintégration sur la chaussée protégés par des plots réfléchissants.

- Traversée des parcs (Tête d'Or et Gerland) : les parcs s'imposent comme un maillon essentiel d'itinéraires cyclables importants ou créent au contraire un effet de coupure s'ils sont interdits à la traversée. Dans des modalités à définir, nous souhaitons remettre à l'étude les conditions de traversée du parc de la Tête d'Or<sup>6</sup>, conformément aux recommandations de l'étude de Circulation Rive Gauche (Transitec, 2000) et aux revendications des associations de cyclistes lyonnais.

Quant au parc de Gerland, il est déjà partiellement ouvert aux vélos, et constitue un maillon d'un futur itinéraire d'Oullins à Gerland.

- Liaison Presqu'île Part-Dieu en axe rouge : il nous semble judicieux de localiser l'axe rouge pilote dont le besoin se fait sentir sur la liaison Presqu'Île Part Dieu. C'est intéressant en matière de vie urbaine, et cela remédie également à une lacune grave du réseau de transports en commun, dépourvu de liaison forte et directe entre ces deux pôles essentiels de la centralité lyonnaise. La rue de la Part-Dieu semble effectivement la plus propice : largeur, pas de pose de réseaux à l'horizon (fibres optiques posées en 2000), priorité sur les rues adjacentes, proximité du parking LPA Nouveau Palais de Justice (qui dispose encore de 300 places), tramway en parallèle. Les difficultés se situent au niveau des commerces, et aussi des sections qui comprennent des arbres d'alignement, ce qui nous amène à dire que la possibilité d'emprunter la rue Mazonod rendue prioritaire doit aussi être étudiée, car cette dernière voie se raccorde sans baïonnette à la rue Bouchut, et ne comporte aucun commerce. Enfin, il faudra que son gabarit permette au Cyclopolitain (service de taxi urbain à vélo qui débute à Lyon au printemps 2003) de l'emprunter, puisque le secteur constitue sa zone de chalandise.

- Liaison quais de Saône en axe rouge : longeant le fleuve, cet axe rouge n'a pas d'impact sur le stationnement légal existant, notamment entre les ponts de la Feuillée et Maréchal Koenig. Il faut choisir entre protéger par des bordures « à la parisienne » le couloir de bus déjà élargi ou la création d'un axe rouge bidirectionnel autonome nécessairement interrompu au niveau des arrêts de bus. La première solution semble mieux adaptée, sachant qu'elle peut exiger d'interrompre ou de décaler la protection un peu avant les feux de façon à garder une capacité de stockage aux carrefours et de déplacer le feu de signalisation sur la bordure. Un lien peut être trouvé avec le quai Paul Sédaillant (passage sous le pont Georges Clemenceau), dont la refonte est prévue dans le cadre des travaux de la ZAC de l'industrie qui a le gabarit pour un prolongement jusqu'au pont de l'île Barbe. Cet axe bénéficie par ailleurs d'un soutien fort de la part du Président Collomb (Le Progrès, 31 janvier 2003).

- Réouverture de la piste de Miribel à Solaize. Cette piste fermée depuis le printemps 2001 doit être réouverte. L'incongruité de cette fermeture officiellement liée aux usines SEVESO apparaît quand on pense aux milliers de voitures qui transitent sur le boulevard Chambaud de la Bruyère, mais dans l'optique de ne pas accroître le risque et de remédier à des inconvénients propres à cette liaison (enclavement et isolement), il pourrait être intéressant de rechercher un itinéraire de substitution avec des soutiens extérieurs dans le cadre du plan véloroutes. Un passage en rive droite du Rhône pourrait présenter des avantages de par un milieu naturel intéressant et la moindre proximité des usines SEVESO.

---

présence du débouché de trois garages souterrains avec des flux très localisés dans le temps est responsable de conflits qui nuisent à la qualité d'usage de l'aménagement.

<sup>6</sup> Cette interdiction vaut de 13h à 19h tous les jours. Elle a été assouplie sous le mandat de Raymond Barre puisqu'avant, cette interdiction valait à partir de 13h tous les jours.

- Réalisation d'une station vélo à la Part-Dieu Le contexte institutionnel semble favorable. Dans ses conclusions sur une affaire récente, le Médiateur de la SNCF a conclu son rapport par la proposition de mettre en place sur ce projet un groupe de travail réunissant les différentes parties concernées. Ce projet correspond à un vrai besoin (Le Progrès, 27/10/2002), et pourrait être aménagé dès 2004 dans les volumes situés sur le coté sud de la place Charles Béraudier, près de la station des taxis. Pour Perrache, des espaces sans fonction urbaine existent près de l'aire de stockage des tramways au terminus, sous les travées du centre d'échange.
  
- Mise en place de parkings vélo dans les parcs relais des TCL : sauf quelques initiatives de type boxes, fermés dès que le plan vigipirate se renforce, les cyclistes n'ont pour le moment aucune faculté de stationner en sécurité dans les parcs relais gérés par le SYTRAL. Les sites pouvant être pourvus d'arceaux sans investissement majeur doivent l'être courant 2003.
  
- Aménagement d'arceaux de stationnement aux stations de tram et de métro, le vélo étant un moyen intéressant de rabattement sur les transports en commun (500m à pied, 2/3 km à vélo). Pour cela, les stations doivent être accessible par des itinéraires cyclables et bien équipées en places de stationnement, si possible surveillées .
  
- Autorisation des vélos à circuler dans les couloirs de bus : une information récente en provenance du SYTRAL indiquerait que les vélos seraient admis à circuler dans les couloirs de bus à 3m50 dès lors que la charge de trafic (bus seuls ou bus et taxis ?) n'excède pas 300 véhicules jours. La liste de ces couloirs pourrait être rendue publique et les arrêtés correspondants pris dans la foulée en 2003, mais certains couloirs peu fréquentés s'imposent comme l'évidence même : rues professeur Florence et Trarieux (Lyon 3<sup>ème</sup>), avenue des Frères Lumière (Lyon 8<sup>ème</sup>).
  
- Accepter les vélos dans le tramway et dans le métro : il semblerait que rien ne s'oppose à l'acceptation du vélo dans le tramway et le métro pendant les heures creuses. D'ailleurs, il faut savoir que le tramway de Lyon était à l'origine muni de dispositifs de transport des vélos, et que ces derniers ont été démontés après l'exposition des rames place Bellecour en 1998. Par ailleurs, l'association « La ville à Vélo » détient un courrier de la SLTC affirmant que le transport des vélos est autorisé dans le tramway. Pour ce qui est du métro, le transport des vélos est autorisé pour les franchissements de collines, mais les contrôleurs ne sont pas toujours au courant, et le règlement présente encore des ambiguïtés. Il y a nécessité de clarifier la situation, et d'étudier des possibilités de transports plus volontaristes par la mise en place de dispositifs de transport de vélos adaptés.

#### 4.4. Des projets phares à l'échéance du mandat.

Cette partie établit la liste des projets importants réalisables à l'échéance du mandat de par l'importance de l'enveloppe budgétaire allouée aux modes doux ou parce qu'ils sont adossés à des opérations de grande envergure dotées d'importants budgets individualisés ou encore parce qu'ils peuvent être cofinancés dans le cadre de partenariats à l'échelle nationale ou européenne.

- Berges du Rhône : on ne présente pas ce projet phare du mandat. Il vient conforter les bas-ports rhodaniens dans leur vocation d'épine dorsale du réseau cyclable urbain. Peu pratiqué par les patineurs en raison de la mauvaise qualité du revêtement, la donne est amenée à changer dans le futur. La place des modes doux dans la reconquête des berges est acquise, mais il reste à rendre cet espace facilement accessible depuis la ville, en permettant notamment l'usage des rampes d'accès dans les deux sens.

- Axes rouges : après s'être dotés des études nécessaires, la poursuite du développement du réseau rouge pourra être envisagée. La réalisation de l'axe Bugeaud Anatole France sur Lyon 6<sup>ème</sup> et Villeurbanne entre le Rhône et les Gratte-Ciel, et de la liaison nord sud par Créqui qui relie la route de Vienne au parc de la Tête d'Or, sont un minimum intéressant proposé par l'agence d'urbanisme dans son étude intermédiaire rendue en décembre 2002, mais la possibilité d'aller au-delà devra être recherchée.

- Lutter contre les effets de coupure :

- passerelles modes doux entre le parc de Gerland et Oullins et entre St Clair et la Cité internationale. Ces deux passerelles sont les plus évidentes : elles seraient les maillons manquants d'itinéraires cyclables attractifs qui permettraient d'éviter deux points noirs de la route, à savoir le pont de la Mulatière et le pont Poincaré. Il est facile d'obtenir un consensus politique sur ces deux projets qui peuvent de plus faire l'objet de financements de la part de l'Etat (au titre de la circulaire du 10 juillet 2001 sur le financement des PDU, même si une baisse des crédits a été annoncée pour 2003), voire même de l'Europe.

- autres passerelles modes doux à étudier : Port Edouard Herriot (entre la rue d'Arles et St Fons), canal de Jonage et bd Laurent Bonnevey (entre les Buers et St Jean), bd Laurent Bonnevey (entre Bron et le Vinatier), tranchée SNCF de la Guillotière entre le futur parc Sergent Blandan et le bd de l'Europe actuellement en impasse.

- Amélioration des franchissements en passage inférieur (voies ferrées, voies rapides), avec si besoin suppression du stationnement,

- Prévoir le passage d'un itinéraire cyclable à travers les nouveaux parcs, notamment le parc Sergent Blandan, maillon potentiellement intéressant dans le cadre des liaisons Part-Dieu/Bachut et Monplaisir/Jean Macé.

- Poursuite du réseau urbain : si l'étude de l'agence d'urbanisme répertorie des possibilités d'axes rouges et verts, les axes jaunes ne font pas partie de sa réflexion, alors qu'ils sont essentiels au développement du réseau et plus économiques à la réalisation. Ces axes jaunes peuvent être mis en place en suivant les recommandations suivantes :

- Valoriser les surcapacités de voirie : en insérant des bandes cyclables dans les deux sens de circulation, y compris dans les rues à sens unique. Cela augmente la lisibilité du réseau pour les cyclistes, évite parfois des voies étroites et dangereuses, et contribue à réduire la vitesse des voitures. Il

peut s'agir d'aménagements provisoires avant la mise à double sens voitures dans le cas d'un élargissement en cours. On distingue

Les réductions de voies trop larges :

- rue de Marseille (entre Raoul Servant et Université, Lyon 7<sup>ème</sup> )
- rue Domer, Lyon 7<sup>ème</sup>
- rue Grenette (sur la demie voie résiduelle suite à l'élargissement des trottoirs), Lyon 2<sup>ème</sup>
- rue Etienne Richerand (Lyon 3<sup>ème</sup>)
- rue de France (Villeurbanne)
- rue Anatole France (Villeurbanne)
- Rue du 1<sup>er</sup> Mars 1943 (Villeurbanne)

Les suppressions de voies trop nombreuses :

- rue de Bonnel (4 voies !) à Lyon 3<sup>ème</sup>
- cours Lafayette entre Garibaldi et le Rhône (Lyon 3<sup>ème</sup>)
- boulevard des Belges (Lyon 6<sup>ème</sup>)
- boulevard des Brotteaux (Lyon 6<sup>ème</sup>)
- rue docteur Rebatel (Lyon 3<sup>ème</sup>)
- rue Auguste et Antoine Lumière (Lyon 8<sup>ème</sup>).

- Créer un effet d'aubaine en autorisant les contresens pour les cyclistes : là où le plan de circulation empêche les voitures de transiter, les cyclistes devraient être autorisés à poursuivre leur route à contresens. L'entrée devrait être contrôlée par des sas de façon à empêcher le passage des voitures et des motos. La perte de vitesse qui en résulte pour les cyclistes est compensée par le gain de distance sur l'itinéraire, sachant que sur certains d'entre eux, le régime de priorité devrait être rendu plus favorable qu'il ne l'est à l'heure actuelle avec le cas échéant modification du sens de circulation automobile.

- Rue Professeur Sisley entre la rue St Philippe et la rue du Dauphiné (Lyon 3<sup>ème</sup>)
- Rue du Rhône, Lyon 7<sup>ème</sup>
- Rue Delandine : permet le franchissement des vouîtes (Lyon 2<sup>ème</sup>)
- boulevard Desruelle (Lyon 3<sup>ème</sup>)
- rue Bara (Lyon 3<sup>ème</sup>), entre Lacassagne et Rebatel.
- Axe St Antoine Convention (Lyon 3<sup>ème</sup> / Villeurbanne)
- Axe Aubigny, St Victorien, 4 septembre 1797 (Lyon 3<sup>ème</sup> / Villeurbanne)

- Protéger les intersections tourne à droite par des plots réfléchissants : cela permet d'éviter le cisaillement et l'emprunt de la voie cyclable pour tourner à droite. Ces plots sont très visibles pour les cyclistes et ne les emprisonnent pas dans une trajectoire imposée.
- Elargir les couloirs de bus de façon à permettre la circulation des vélos : la largeur doit être portée à 4m30 si le trafic bus est important, et 3m80 suffisent si celui-ci est modéré. La circulation dans des couloirs non élargis (3m20 à 3m50) peut être tolérée si la section concernée est courte.
- Généraliser les sas vélos : par la sécurité qu'ils apportent aussi aux piétons, les sas vélos devraient être créés aux feux, y compris hors itinéraires cyclables.
- Généraliser les 50 cm de protection contre les ouvertures de portières pour les bandes cyclables : le principe de doubler les bandes cyclables d'une largeur tampon de 50 cm contre les voitures permet un accroissement important de la sécurité des cyclistes contre un type d'accident fréquent et impossible à

anticiper : l'ouverture inopinée de portière. **Cette largeur tampon de 50 cm doit être systématique dès lors que la bande cyclable longe des voitures en stationnement.**

- Soigner la qualité du marquage : les marquages en résine doivent être convenablement entretenus, notamment après des travaux de voirie. Ils doivent être renforcés aux carrefours, où ils sont actuellement insuffisants pour marquer la présence des cyclistes (pictogrammes ou damiers). Strasbourg a ajouté aux traits blancs réglementaires un surlignage vert qui est un plus en matière de perception de l'aménagement. **Nous préconisons l'ajout d'un tel surlignage d'une couleur à déterminer pour les aménagements lyonnais (pourquoi pas rouge, jaune, et vert).**

- Saisir les opportunités de pistes sur trottoirs : la piste sur trottoir est intéressante en terme de confort et de sécurité quand le trottoir est large et en bon état, les intersections espacées, les entrées riverains protégées, et **à condition qu'il soit facile d'y entrer et d'en sortir** (sas d'intégration et de réintégration, bateaux au niveau du fil d'eau). Ce dernier point explique la mauvaise opinion de certaines associations à propos de ce genre de pistes, mais nous pensons que ces inconvénients peuvent être supprimés dans le cadre de bonnes pratiques, et que ces pistes correspondent à certaines attentes du grand public, notamment en milieu périurbain. De façon générale, il vaut mieux longer la chaussée que les façades.

- Avoir une politique de piétonnisation dans les centres secondaires : après la journée sans voitures de septembre 2002, une association de commerçants du 6<sup>ème</sup> arrondissement a fait paraître dans le Progrès une prise de position inédite : tout en manifestant son hostilité à cette « manifestation gadget », elle a fait part de son intérêt à voir piétonniser les rues Masséna et Tête d'Or dans leurs sections proches du cours Vitton. Ces piétonnisations sont susceptibles de soutenir l'activité commerciale des centres de quartiers, et les cyclistes y sont autorisés.

▪ Lyon, carrefour de véloroutes : les voies vertes sont des aménagements en site propre distincts réservés aux modes doux, qui permettront d'ici 10 ans de relier entre elles les différentes villes françaises et européennes. De par sa position géographique, Lyon s'impose comme un point de passage obligé des véloroutes et voies vertes. Plusieurs projets sont engagés ou à l'étude, portés par différentes structures d'envergure régionale ou nationale : le Rhône à vélo du Lemane à la mer, la « Voie Bleue » dans le val de Saône, le schéma directeur du Conseil Général du Rhône, et le futur schéma directeur Rhône-Alpes des véloroutes voies vertes. De plus, nous disposons sur l'agglomération d'un acteur en situation d'expertise sur le sujet, à savoir l'association « Vélos et Chemins de Traverse », délégation Rhône Alpes Auvergne de l'AF3V (Association Française de développement des Véloroutes et des Voies Vertes). Le Grand Lyon et ses collectivités membres doivent s'engager sur ces projets, les intégrer dans leurs documents d'urbanisme aux différentes échelles, et en faire des éléments de leur développement. Ils concernent des emprises variées :

- Les chemins de halage du Rhone, de la Saone, et des canaux de Miribel et de Jonage.

- Les itinéraires verts tels que définis dans l'étude de l'agence d'urbanisme. Cette liste n'est pas exhaustive : on pourrait par exemple rajouter le prolongement de la voie de la Dombes en suivant la ligne SNCF Lyon Bourg. Une étude d'opportunités plus détaillée sur le réseau vert (voir plus loin) devrait par ailleurs être menée.

- Le linéaire du CFEL entre la Part-Dieu et la frontière avec l'Isère, avec le projet d'une piste cyclable continue le long de LEA et LESLYS. Pour information, la traversée du 3<sup>ème</sup> arrondissement comprendra probablement des portions étroites, mais l'élargissement de l'emprise peut se faire en ne détruisant que des murs de propriétés. Une autre solution consisterait à faire passer le tramway en tranchée couverte à ces endroits là, ce qui permettrait de réaliser la coulée verte en surface.

▪ Valoriser la capacité des campus et des hôpitaux à devenir des maillons d'itinéraires cyclables : les cyclistes en transit sont autorisés dans l'enceinte des Hospices Civils de Strasbourg. Cela serait envisageable pour l'Hôpital Edouard Herriot. Quant aux campus de la Doua et de Bron, il est nécessaire

de les doter de schémas de déplacements vélos à usage interne, et de permettre leur traversée aisée, ce qui est loin d'être le cas à l'heure actuelle.

- Couverture du périphérique dans la tranchée de Cusset à Villeurbanne. Des projets de ce type sont menés depuis une décennie en région parisienne (A1, A6, projets autour du périphérique extérieur), avec une aide de l'Etat indispensable vu le coût et la technicité des travaux. Un tel projet permettrait une reconquête de la partie Est de Villeurbanne sinistrée par la saignée du périphérique, ainsi qu'une liaison de type voie verte entre la piste le long de LEA LESLY et le halage du canal.
- Remonte-pente Terreaux Croix-Rousse Caluire : lancer rapidement des études approfondies sur ce projet (par exemple sous la forme d'un mémoire de fin d'études d'ingénieurs). La solution tire-fesses accroché au mur de soutènement du tunnel, avec pose d'une glissière au sol pour guider la trajectoire de la roue avant, semble pouvoir être retenue sous réserve de faisabilité technique. En ce qui concerne le métro, il faut savoir que la longueur des quais en station est supérieure à celle des rames, car ils avaient été conçus pour pouvoir accueillir les deux voitures et un wagonnet spécial vélos. En effet, quand la ligne C a remplacé la ficelle au début des années 80, celle-ci disposait d'une plate-forme pour monter les vélos, et le service était encore très utilisé. Hélas, la belle idée du wagonnet à vélos a été abandonnée en chemin.
- Requalification des grands axes du « tout voiture » des années 60-70 : les axes Garibaldi, Vivier Merle, et Tchecoslovaques sont tous en surcapacité, sauf au niveau des carrefours. Ils ont tous un caractère prioritaire, et présentent l'intérêt de disposer d'une bonne continuité le long des voies ferrées. Quant au projet de la rue Garibaldi, il présente des difficultés de par la nécessité de gérer les échanges, mais les contre-allées peuvent accueillir des aménagements cyclables. De plus, un rétablissement d'une continuité entre la rue d'Arménie et la rue du Pensionnat présenterait un intérêt important : casser la vitesse automobile au débouché de la trémie Paul Bert, permettre la création d'une liaison cyclable entre le quartier Danton et le cours de la Liberté, et montrer que la requalification de la rue Garibaldi reste une priorité qui n'a pas été totalement abandonnée par le nouvel exécutif.
- Sécuriser les carrefours et les points noirs. La question des points noirs pour la pratique du vélo dans l'agglomération doit faire l'objet d'études de voirie spécifiques, dans l'optique de leur aménagement ou de leur évitement. Ce point n'est pas aussi difficile qu'il paraisse, car ces lieux sinistrés par la circulation disposent souvent d'emprises inutilisées et inutilisables, auxquelles l'aménagement cyclable permet de donner une fonction urbaine. Si besoin, on peut supprimer du stationnement (exemple de la rue Paul Bert à son passage sous les voies ferrées, où seul les pendulaires de la CAF seraient affectés). La nécessité de lancer des études au cas par cas sur ces points noirs dans le cadre d'un schéma directeur de résolution est une évidence.

Par ailleurs la sécurisation des carrefours peut être sensiblement améliorée en dégagant la visibilité. Cela est possible en supprimant une place de stationnement au minimum au droit des carrefours, notamment au débouché d'aménagements en contresens, pour installer par exemple du stationnement vélo, et en pinçant la chaussée au moyen d'élargissements de trottoirs que les techniciens surnomment familièrement « oreilles de Mickey ». Sur le plan réglementaire, la France a d'ailleurs ratifié la Convention de Vienne de 1968 qui a retenu la suppression du stationnement aux carrefours dans ses recommandations officielles.

#### **4.5. Des aménagements de proximité réalisables partout**

**Ces aménagements doivent être réalisés dans le cadre de schémas directeurs cyclables locaux établis à l'échelle des communes et des arrondissements**, sollicités en ce sens dans le cadre d'une politique d'animation territoriale. Ces schémas doivent être établis dans une optique d'apaisement de la circulation et de desserte fine des pôles générateurs du quartier. Quand elles

existent, il est nécessaire d'intégrer les initiatives locales, comme à Villeurbanne, Rillieux-la-Pape, Montchat ou encore Bron. Certaines villes auraient d'ailleurs un potentiel pour devenir de véritables villes cyclables, comme Bron, Caluire, ou Villeurbanne, qui disposent en cela d'une topographie favorable.

- Quartiers cyclables : en complément du maillage général communautaire, il faudrait arriver à l'échelle des quartiers à un maillage de détail attractif utilisable pour les déplacements de proximité ou encore comme zone d'apprentissage apaisée pour les nouveaux cyclistes. **Il s'agirait donc d'étudier la mise en place, en complément du schéma directeur communautaire, d'un réseau vert urbain empruntant des rues à faible circulation, des contre-allées, des parcs, des impasses ouvertes aux modes doux, et qui permette, dans des conditions agréables, de relier les différents pôles générateurs.**

- Vélos à contresens dans les rues résidentielles et les centres de quartiers : Alors que l'on dispose maintenant d'une décennie complète de retour d'expérience (voir à ce sujet l'étude « contresens » de la Fubicy, 2002), le contresens valorise une capacité intéressante du vélo, celle de croiser les usagers motorisés grâce à son faible encombrement, et apporte un réel confort aux cyclistes en supprimant détours, blocage de l'automobiliste, et risque d'ouverture des portières (16% des accidents en 1996).

**Il représente un parti pris en faveur du vélo, qui va à l'encontre de la vitesse de l'automobiliste, et non de sa présence. Le contresens débouche sur la création de zones 30 de fait, avec deux avantages pratiques importants : le coût puisqu'il n'y a pas à modifier le fil d'eau des trottoirs, et la faisabilité politique, puisqu'on peut en général le réaliser sans affecter le stationnement, au prix seulement d'un effort de pédagogie.**

La seule contrainte réside au niveau des débouchés (à protéger par des plots réfléchissants ou à étudier au cas par cas), et des intersections avec les rues adjacentes (nécessité d'une signalisation à la fois verticale et horizontale). **Le vélo à contresens peut devenir un élément d'urbanité et un signe de centralité** : il est bien adapté aux tissus urbains où les rues sont devenues étroites depuis que des voitures stationnent des deux côtés.

- Protection contre le stationnement sur trottoir par piquets et barrières alternés : pour être optimal et ne pas obliger les voitures à des ralentissements intempestifs, le fonctionnement des aménagements à contresens peut exiger la pose de dispositifs anti stationnement sur le trottoir opposé. Le mobilier urbain peut par ailleurs jouer ce rôle. Dans les zones déjà dotées de tels poteaux ou destinés à en recevoir, il est judicieux de faire alterner un poteau et une barrière de façon à ce que, si la largeur du trottoir le permet, les cyclistes puissent stationner leur vélo au plus près de leur destination.

- Protection des entrées riverains pour les pistes cyclables sur trottoir : un des dangers de ces pistes est le débouché de riverains à pied ou en voiture (un accident à Montchat en 2002 dans ce cas de figure). Il est possible de diminuer ce risque en obligeant les cyclistes à ne pas s'approcher à plus d'1m50 des façades par la pose de grilles de protection de part et d'autre des entrées concernées, comme cela a par exemple été fait sur la voie verte de Caluire au droit des portes d'une salle de sport.

- Rainurage vélo dans les ralentisseurs pour la suppression des « tape-cul » : le franchissement des plateaux de zone 30, des bordures de pistes sur trottoir ou encore des ralentisseurs, est fréquemment inconfortable pour les cyclistes. Il faudrait remédier à cette situation par meulage d'une largeur d'environ 1m accompagné d'un petit marquage vélo, comme cela se pratique à Paris (un bel exemple à côté de la place d'Italie).

- Suppression des pavés autobloquants : ces revêtements de sols déjà anciens sont fortement dégradés et sont très inconfortables en vélo. Leur disparition progressive semble déjà entamée et doit être poursuivie.



#### 4.6. La nécessaire réduction des vitesses automobiles.

L'agglomération lyonnaise, où la vitesse des automobilistes est plus proche des 70 km/h que des 50, est une des plus dangereuses de France. Un parisien déménageant à Lyon verra sa prime d'assurance automobile augmenter ! Cela en dit long sur le comportement des Lyonnais au volant.

**Le développement des modes doux n'est envisageable que si l'usage de l'automobile est amendé, au sens politique du terme.** On ne peut pas attendre des Lyonnais un changement massif de comportement en direction des modes doux tant que qu'on obtiendra pas une baisse réelle des vitesses pratiquées sur l'agglomération, en mettant en place **un plan de contrôle de la vitesse automobile**. L'articulation entre les deux politiques trouve les points de convergence suivants :

Casser la vitesse dans les quartiers : c'est possible par la pose de « coussins lyonnais », mis aux point par une entreprise de Saint Priest, mais non encore utilisés sur Lyon ville. Ils ont l'avantage d'obliger les voitures à respecter la limitation de vitesse, mais sans gêner ni les deux-roues, ni les transports en commun. Ils sont à préférer ou à associer aux élargissements de trottoirs<sup>7</sup>, qui dégradent en général la situation des cyclistes, qui sont alors incités à les emprunter, sans parler des automobilistes qui considèrent que la largeur permet de se garer sans gêner les piétons.

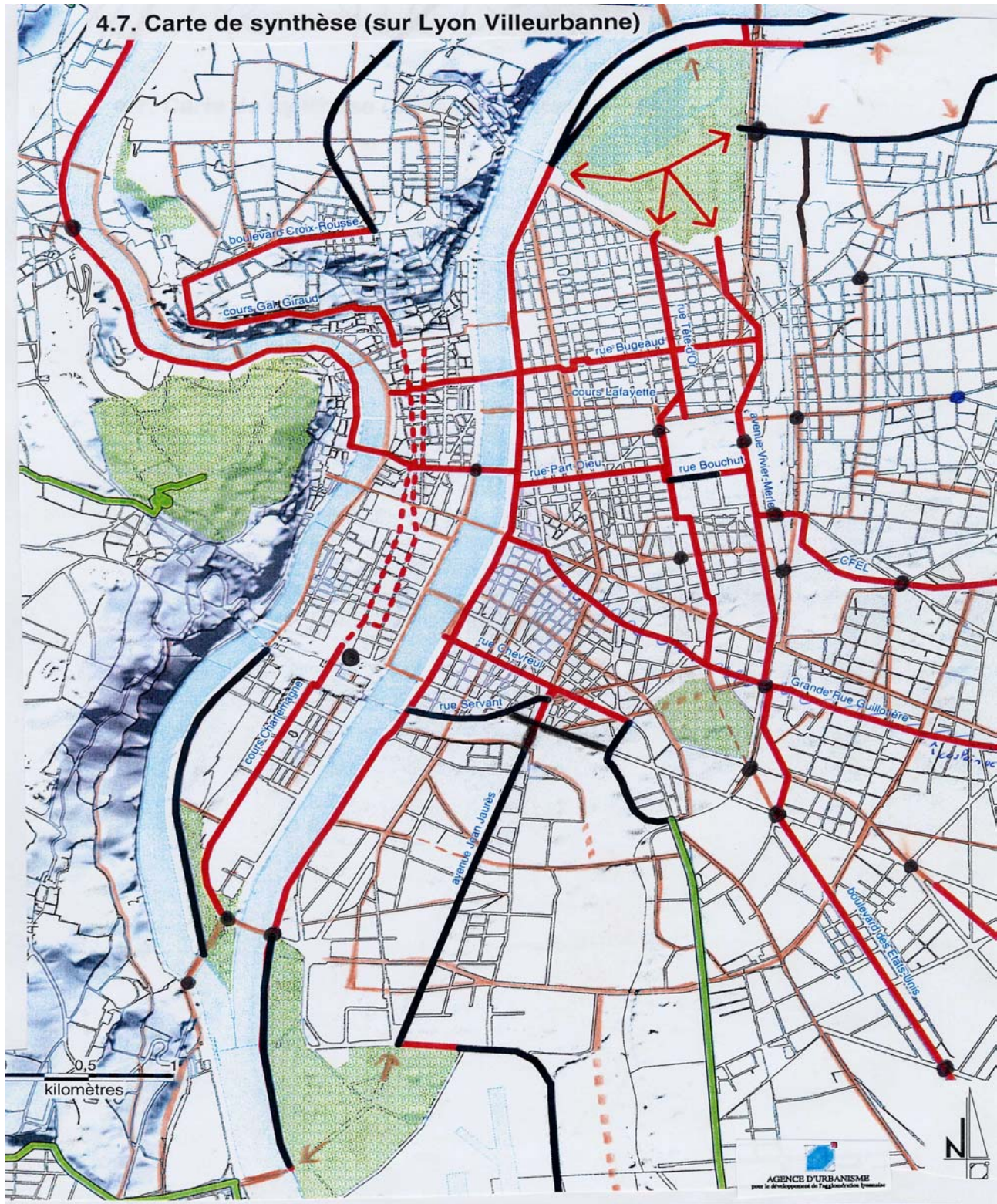
Modifier la coordination des feux : c'est un sujet technique pointu, **mais on peut dire qu'à l'heure actuelle, les phases de feux sont beaucoup trop longues**, ce qui incite les automobilistes encore éloignés à accélérer fortement pour être sûrs d'avoir le vert. Réduire fortement la longueur des phases de feux est possible et aboutirait à une baisse de la vitesse, comme c'est par exemple le cas à Lyon 3<sup>ème</sup> au droit du collège Charles de Foucault. Cela pénalise moins les cyclistes qui peuvent gérer leur vitesse de façon à arriver au feu vert et ne subissent pas d'arrêts trop prolongés.

Réduire les surcapacités de voirie : ces dernières, qui peuvent être dues à un nombre de voies excessives ou à des voies trop larges, se traduisent toujours par des vitesses automobiles trop élevées, et c'est d'ailleurs dans les tissus urbains où elles sont flagrantes que l'on est confronté aux accidents les plus graves (Lyon Gerland et Etats-Unis, Vénissieux). Or, on peut utiliser les aménagements cyclables pour les réduire, en pratiquant notamment l'ouverture aux cyclistes à contresens ou en protégeant entièrement ou partiellement selon les cas des aménagements des bandes sur chaussée (voir paragraphe 3.4). On peut aussi localement récupérer des bandes cyclables sur des moitiés de voies résiduelles suite à des élargissements de trottoirs (comme par exemple rue Grenette) ou réduire la largeur de zébras centraux quand ils ont pris la place du vélo. **D'un point de vue méthodologique, la cartographie des surcapacités de voirie permet de faire apparaître des opportunités d'aménagements cyclables.**

---

<sup>7</sup> Le président de l'association « les Droits du Piéton » considère que certains de ces élargissements ont créé plus de problèmes qu'ils en ont résolus.

#### 4.7. Carte de synthèse (sur Lyon Villeurbanne)



# En toute sécurité avec

Le Progrès  
7 janvier 2003

## « le coussin lyonnais »

Créateur d'une nouvelle génération de ralentisseurs baptisés « le coussin lyonnais », Gérard Gerbelot-Barillon qui fourmille d'idées dans son entreprise de béton Aménagement Lyonnais » installée à Saint-Priest, a mis au point également un système le « sécuri-sas » destiné à parfaire la protection des convoyeurs de fonds.

**C**RÉER, inventer et innover. Ces trois mots résument parfaitement la passion qui anime Gérard Gerbelot-Barillon, lequel mène son activité depuis 1999, date de la création de son entreprise « Aménagement Lyonnais » basée à Saint-Priest.

Spécialisé dans le domaine du béton (il est surnommé d'ailleurs affectueusement le roi du béton !) ce quinquagénaire débordant de vitalité, se veut être avant-gardiste sur les techniques à adopter. Et c'est en discutant avec un ami, il y a quatre ans, que l'idée d'une nouvelle génération de ralentisseurs, baptisés le « coussin lyonnais » lui est venu à l'esprit : « *Je pense qu'il fallait un nouveau système pour la sécurité routière qui ne pénalise pas les transports en commun et qui soit efficace* ». Un système qui repose essentiellement sur la pose d'une dalle en béton de forme rectangulaire.



La nouvelle génération de ralentisseurs : les « coussins lyonnais ».

Depuis, le projet a été breveté et des « coussins lyonnais » sont installés dans une quarantaine de départements en France : « *Nous sommes présents dans de nombreuses agglomérations et même à Paris. Il est cependant regrettable que la ville de Lyon ne s'intéresse pas à ce nouveau système de ralentisseurs* ». Un système qui depuis sa création à fait ses preuves comme l'explique le géant sanpriot : « *Même si les chiffres ne sont pas encore officiels, il est facile de constater que cela oblige les automobilistes à ralentir très fortement* ». L'idée est tellement révolutionnaire et porteuse, que l'entreprise est actuellement en procès contre une société parisienne qui fabrique les mêmes ralentisseurs.

### Un tunnel de protection pour les convoyeurs

Alors que le « coussin lyonnais » se porte à merveille, Gérard Gerbelot-Barillon ne compte pas en rester là. Toujours en

quête de nouvelles idées pour améliorer la sécurité, et pas seulement routière, il a imaginé le « sécuri-sas » qui permet par l'intermédiaire d'un tunnel, d'assurer la protection des convoyeurs de fonds. « *Il y a eu pas mal de braquages ces derniers temps. Ce système permet aux transporteurs de ne pas être en contact avec l'extérieur pendant le transfert des fonds, et d'être ainsi moins exposés* » explique-t-il.

Le procédé est novateur, mais pour le moment du moins, il n'est pas rentré dans les mœurs puisque trois cabines seulement ont trouvé preneur à ce jour.

Autre perspective, autre marché : celui du traitement des eaux usagées. « Le Serpam est un système d'évacuation des eaux usées par pression » ajoute-t-il. Un marché qui devrait être, lui aussi, porteur... En attendant, Gérard Gerbelot continue d'inventer !

LAETITIA CHRISTOPHE

« Nous sommes présents dans de nombreuses agglomérations et même à Paris. Il est cependant regrettable que la ville de Lyon ne s'intéresse pas à ce nouveau système de ralentisseurs » souligne Gérard Gerbelot-Barillon.



#### **4.8. Garantir la qualité d'usage des aménagements.**

- Lutter contre le stationnement sauvage par une grande politique de verbalisation : une politique active de verbalisation doit être menée à l'encontre des automobilistes qui stationnent sur les aménagements cyclables. Depuis que la police municipale est habilitée à verbaliser la plupart des infractions au code de la route, la police nationale est devenue dans la pratique moins offensive sur ce créneau. L'utilisation à Lyon du sabot de Denver pourrait changer durablement les comportements, et cette possibilité pourrait être étudiée dans le cadre d'une politique plus globale de contrôle du stationnement en ville.
- Créer une brigade de policiers municipaux à vélo. Ce point est une demande des associations, qui souhaitent que la pratique cycliste de la police municipale ne se cantonne pas à Lyon en Piste, et que cette pratique puisse sensibiliser au vélo les policiers et les motiver pour la répression du stationnement sur les aménagements cyclables. Patrouillant par deux, ils seraient notamment chargés de la verbalisation des voitures en stationnement interdit sur les aménagements cyclables urbains, mais seraient aussi en contact plus rapproché avec la population. De toutes façons, le projet des quais du Rhône nécessite à terme un redéploiement des effectifs vers une brigade cycliste permanente et étoffée.
- Créer une brigade de patrouilleurs de pistes cyclables pour interventions de petit entretien sur réseau vert et réseau rouge notamment, pour la réfection en temps réel des marquages, le nettoyage, le faucardage des plantations, les petites interventions de chaussée. Cette brigade a été mise en place à Nancy, avec une bonne visibilité en terme de communication, et se compose de personnes en insertion encadrées par un technicien titulaire, qui utilisent des véhicules légers d'intervention aptes à se faufiler sur les pistes.
- Jalonner les itinéraires : ce jalonnement est nécessaire en particulier pour utiliser les possibilités offertes par les rues tranquilles. Ce jalonnement peut être cofinancé par l'Etat, de même que l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération (circulaire du 10 juillet 2001 relative à la mise en œuvre des PDU). Nous préconisons que les panneaux soient associés à un marquage au sol directionnel pour pallier à leur éventuelle disparition localisée.
- Assurer la viabilité hivernale des aménagements : celle-ci n'est actuellement pas assurée faute d'effectifs et de matériel, sachant que la tempête de neige du 8 janvier a eu lieu à l'heure de pointe où les embouteillages empêchent de toutes façons toute intervention efficace des véhicules de déneigement et de salage. Un groupe de travail devrait être créé dans les services à ce sujet, car les usagers du vélo restent nombreux en hiver.

## 5. Effet de parc.

L'effet de parc est le second facteur structurel de développement du vélo. La difficulté de pouvoir disposer d'un vélo adapté à la pratique urbaine, et encore plus celle d'être sûr de pouvoir le garder en le stationnant en sécurité s'opposent aux vellétés du public à choisir ce mode de transport.

### 5.1. Favoriser la mise sur le marché de vélos et d'accessoires spécifiques

La pratique urbaine du vélo diffère de la pratique sportive ou récréative, et exige des équipements qui, sans être très onéreux, sont parfois difficiles à trouver sur Lyon dans un bon rapport qualité prix, ou ne sont carrément pas disponible.

- Convention pluriannuelle d'objectifs avec les professionnels du cycle : la filière professionnelle du cycle est fragilisée sur le Grand Lyon par la concurrence de la grande distribution qui propose des vélos de qualité médiocre à des prix cassés. **Le pôle Deux Roues de Saxe Gambetta est en train de devenir un pôle moto** : il ne reste plus qu'un seul vélociste professionnel, depuis que deux ont fermé en 1999 et en 2002, et qu'un dernier aie cessé de diffuser des vélos pour ne plus vendre que des deux roues motorisés. Par ailleurs, il est fréquent que les vélocistes de quartier ne trouvent pas de repreneurs. A l'origine de cette situation, on trouve une vraie difficulté à faire émerger une cohérence de filière, un intérêt encore insuffisant des professionnels pour le marché du vélo urbain, alors que les magasins de sport généralistes comme Décathlon ou Go Sport se montrent offensifs, et un niveau de service inadapté aux exigences de la clientèle du vélo urbain. Il y a nécessité absolue d'enrayer le déclin de la filière en proposant une convention pluriannuelle d'objectifs visant à accroître sa notoriété, à diffuser de l'information, à améliorer la prise en charge des vélos à réparer (prêt de vélos de courtoisie par exemple) et à garantir la disponibilité d'articles nécessaires à une pratique satisfaisante du vélo urbain.
- Relance de la filière vélo électrique : le vélo électrique est parfaitement indiqué à une pratique urbaine, notamment pour les personnes ayant des impératifs vestimentaires. Néanmoins, ce produit tel qu'il est commercialisé actuellement ne marche pas en raison d'un prix beaucoup trop élevé (l'équivalent d'un cyclomoteur de petite cylindrée) et d'une maintenance coûteuse sur les batteries. Pourtant, le vélo électrique a des atouts : il ne requiert pas d'assurance et ne consomme pas d'essence (contre 3-4 litres aux 100 km pour les motocyclettes), et un revendeur existe sur Lyon (EV-Showroom). Par ailleurs, le Solex, qui est devenu introuvable en dehors des brocantes où il s'arrache, est à nouveau fabriqué en Pologne, et les facteurs qui ont contribué à sa désaffection – nombreux rails de tramway et pavés dans les rues, responsables d'une accidentologie importante – ont aujourd'hui disparu. Les professionnels du cycle pourraient le commercialiser à nouveau, avec un certain succès en perspective en raison de son efficacité et du potentiel de sympathie qu'il a gardé dans les mémoires.

- Recyclage des vélos : il est nécessaire de pouvoir disposer d'une offre de vélos bon marché pour certains publics (étudiants, personnes en situation de précarité, personnes ne disposant pas d'un stationnement sûr à domicile). A cet égard, le recyclage des vélos usagés permet tout en diminuant le volume de déchets, de mettre sur le marché des vélos en état de marche pour un coût d'environ 50 euros. **Un soutien à l'association existante le Recycleur sous forme de mise à disposition d'un local adapté semble indispensable, mais la taille de l'agglomération justifierait la création d'autres structures du même type, avec des visées d'insertion.**

**DONNEZ DES ROUES À L'AFRIQUE !**  
**Grande collecte de vélos usagés**  
**samedi 23 juin 2001**  
**de 9h à 18h**  
**Pour déposer vos vélos,**  
**benne à votre disposition**

- CALUIRE Parking angle rues P. Terrasse / Combattants AFN
- ÉCULLY Place de la Libération (devant la Mairie)
- GENAS Parking de la Salle des Genets
- ST GENIS-LAVAL Place Jaboulay

**MOS** Sponsor de "DONNEZ DES ROUES À L'AFRIQUE"  
 Garantir chaque jour la qualité de votre environnement

Annonce pour une opération de collecte de vélos usagés pour le Burkina Faso, organisée par l'association ECLA avec le soutien de l'entreprise de propreté MOS (le Progrès, 22 juin 2001).

Ce type d'opérations ne serait pas nécessaire si les vélos usagés apportés en dans les déchèteries faisaient l'objet d'une collecte à part permanente à destination d'ateliers du type le Recycleur.

Par ailleurs, augmenter les quantités de vélos collectés permettrait de donner des roues aux chômeurs, aux étudiants, aux précaires, et à ceux qui, fragilisés socialement, font les économies qui sont à leur portée en fraudant dans les transports en commun.

## 5.2. Mener une action déterminée pour le stationnement sécurisé des vélos.

- Le stationnement des vélos doit faire partie du cahier des charges de tous les nouveaux parkings en cours d'étude ou de réalisation dans le cadre de la politique publique du stationnement. Ils sont un véritable service public pour les habitants des centres anciens aux immeubles dépourvus de garages à vélos. Il faut noter que Lyon Parc Auto souhaiterait à terme que ce service soit payant (les motards paient déjà), sachant que la surface dévolue aux vélos a doublé ou triplé selon les parcs, notamment aux Terreaux.
- Extension des aires de stationnement existantes quand elles sont saturées (rue Bellecordière côté FNAC, secteur de la Part-Dieu). Le fonctionnement des aires actuelles devrait être étudié, les endroits où subsiste un stationnement sauvage des vélos repérés, de façon à réajuster l'offre après les premières années de fonctionnement en place de parkings à vélo devant les cinémas de centre-ville, pour lesquels existe une forte demande.
- Recherche de partenariats avec l'ANAH pour les OPAH : dans le cadre de la rénovation d'immeubles anciens, il est plus facile de réaliser des garages à vélos que des garages à voitures. Il existe à présent des prestataires spécialisés dans la réalisation de garages vélos résidentiels de qualité professionnelle, avec différentes configurations possibles aussi bien en cours qu'en local fermé. L'ANAH peut, sur demande, subventionner à hauteur de 25% les travaux de construction de garages à vélo avec tous les dispositifs de sécurisation nécessaires (pour un immeuble ou un groupe d'immeubles, en copropriété ou en logement social). Les 50% peuvent même être atteints dans le cadre des OPAH<sup>8</sup>. **La réalisation de ces garages doit faire partie du cahier des charges des OPAH.**
- Transformation de locaux commerciaux vacants en garages à vélo : certains biens identifiés comme inlouables par la bourse aux locaux pourraient être transformés en parkings vélos de proximité dans le cadre de la politique de l'habitat. On peut aussi envisager de créer des parkings vélo grillagés, fermés, et abrités sur des délaissés urbains, qui retrouveraient alors une fonction dans la ville, comme par exemple le terrain inconstructible situé entre les deux funiculaires rue Tramassac à Lyon 5<sup>ème</sup>.
- Amélioration des dispositions du POS : l'article 12 du POS du Grand Lyon oblige les constructeurs d'immeubles nouveaux à aménager un local à vélo fermé dans toutes les zones U de Lyon Villeurbanne, et dans les plus centrales de ces zones dans les communes périphériques. Ce point a été maintenu de haute lutte malgré un lobbying forcené des promoteurs, parce que des remarques lors de l'enquête publique faisaient valoir l'obligation pour le POS d'être compatible avec le PDU qui incluait cette mesure. Outre sa nécessaire transposition dans le PLU, cette disposition doit être améliorée, parce qu'aucune exigence qualitative autre que la surface n'encadre la réalisation des locaux pour vélos. Par ailleurs, des permis sont toujours accordés sans que cette disposition soit respectée, et l'information n'est pas encore convenablement remontée aux instructeurs des permis.
- Animation territoriale en direction des régies immobilières et des syndicats de copropriétés : en partenariat avec les acteurs de la politique du logement, amener les copropriétés à se doter de garages à vélos, ce qui est souvent possible moyennant des reprises modestes des locaux existants ou l'installation de dispositifs fixes. Il s'agit de mettre en place une convention cadre de cofinancement entre les différents partenaires de façon à permettre le montage facile de nombreuses petites réalisations.
- Le stationnement sécurisé des vélos dans les parcs relais et les stations trams et métro permettrait le rabattement des cyclistes sur les lignes fortes de transports en commun. Pour les parcs relais,

<sup>8</sup> ANAH, cité par « Que choisir », janvier 2001



différentes configurations sont possibles pour tenir compte de la diversité des sites : arceaux en libre service près du poste du gardien, boîte collectif grillagé avec code nominatif d'accès, parkings abrités sur la voie publique comme en Île de France. **Une étude spécifique sur le stationnement des vélos en lien avec les transports en commun doit être lancée et aboutir rapidement à des réalisations. Des demandes précises ont déjà été formulées à St Priest et pour la station Grange Blanche (Lyon 3<sup>ème</sup>).**

- Stations vélos dans les deux grandes gares lyonnaises : elles répondraient toutes deux à un besoin réel des usagers, et seraient des lieux phares de propagation de la culture du vélo. Des implantations sont possibles dans les deux gares de Perrache et Part-Dieu et permettraient par ailleurs de créer une présence dans des lieux sans fonction urbaine où se développent des activités illicites. L'étude réalisée par Altermodal en 1999 montre que ces lieux atteindraient assez vite le petit équilibre, en proposant notamment un service de location de vélo. Le projet Part Dieu peut être lancé rapidement.
- Stationnement des vélos dans les établissements scolaires : à partir du collège, la distance à parcourir pour se rendre en classe augmente et une politique de développement du vélo dans les publics scolaires peut répondre à un véritable besoin à l'échelle des familles. Les garages à vélo ont progressivement disparu des établissements d'enseignement secondaire, ou se révèlent obsolètes et inadaptés. En partenariat avec le Conseil Général et la Région, il est nécessaire de relancer une dynamique autour de ce thème.

### **5.3. Lutter contre le vol.**

L'action dans ce domaine est délicate car elle dépend d'initiatives nationales en cours (projet de marquage des vélos dans un fichier national en préparation au sein de la Fubicy), de la connaissance des filières locales, mais surtout et en premier lieu, de l'utilisation par le cycliste d'un antivol de qualité suffisante, dont la solidité soit en rapport avec la valeur de son vélo. Il est encore malheureusement trop courant de voir des vélos neufs d'un certain prix attachés avec de petits filins dérisoires. La prévention du vol devrait être incluse dans la convention pluriannuelle d'objectifs avec les professionnels du cycle, car le vol tire le marché du cycle vers le bas et profite à ceux qui sont capables de proposer des vélos à des prix faibles, à savoir la grande distribution. Cette action pourrait proposer pour l'achat d'un vélo neuf la fourniture d'un antivol adapté pour 1 euro de plus, la communauté urbaine prenant en charge la différence dans le cadre de sa politique cyclable. Cette initiative de prévention permet aussi de constituer un fichier de cyclistes urbains utilisable dans le cadre d'actions de promotion.

Il est par ailleurs nécessaire d'inclure la question des vols de vélo dans les attributions du contrat local de sécurité. Enfin, il est possible de missionner les associations locales de cyclistes sur une action de pose d'un bandeau d'information sur les vélos insuffisamment protégés, de façon à informer leurs propriétaires des risques encourus à utiliser un antivol de qualité insuffisante.

### **5.4. Bornes vélos et mise à disposition de vélos publics.**

Nous ne pouvons qu'approuver ce service de mise à disposition de vélos publics, dont les lieux exacts de dissémination doivent être déterminés. Nous pensons qu'il faut en prévoir au centre-ville, mais aussi à proximité des stations importantes de transports en commun, notamment dans la périphérie du centre ancien mais aussi dans les campus et les communes de première couronne. On peut considérer que ce service ne fait pas concurrence aux taxis tant que subsistera la contrainte de les prendre aux stations ou sur appel (avec facturation de la course depuis la station la plus proche). Ces vélos doivent permettre le transport d'objets, voire même pour certains, d'enfants.

A noter aussi l'initiative de LPA et de Vinci Parc (Gestionnaire du parking Bellecour) de disposer de vélos en location ou en prêt (pour leurs clients). Ce service récent (moins d'un an) est peu connu et semble encore très peu utilisé.

## 5.5. Cyclopolitain.

Ce service privé de pousse-pousse doit démarrer en mars sur la presqu'île et la rive gauche Part-Dieu. Son côté très visuel en fait aussi potentiellement un fort support de communication à utiliser pour promouvoir les déplacements non motorisés.

## 6. Effet de club

Dans un contexte où la pratique du vélo est devenue étrangère à la grande majorité de la population, la politique cyclable doit s'appuyer sur un effort de promotion permanente. Il s'agit **d'une grande politique de petits projets** qui doit trouver sa place dans les compétences communautaires ou être sous-traitée. Elle pourrait s'appuyer sur une capacité délibérative accrue de la Communauté urbaine, qui est à même de voter en bureau de nombreux petits projets. Les principes de base de cette politique sont :

- Mettre en place sur ces aspects annexes de la politique des modes doux un chargé de mission spécifique pour en piloter les différents aspects, ou à défaut, recourir à une assistance à maîtrise d'ouvrage conséquente.
- Logique d'animation territoriale avec implication des différentes collectivités concernées.
- Impliquer la société civile sur des projets en débordant très largement du milieu militant.
- Diffuser la culture vélo dans les pratiques professionnelles des acteurs de l'urbanisme.

### 6.1 Adhésion du Grand Lyon au Club des Villes Cyclables.

Le Grand Lyon devrait logiquement adhérer au Club des Villes Cyclables, dont sont membres la Ville de Lyon et plusieurs autres communes de l'agglomération (Villeurbanne est la dernière à avoir adhéré). Le club a d'ailleurs modifié ses statuts pour favoriser l'adhésion des EPCI (le calcul de la cotisation annuelle se fait toujours au prorata des habitants, mais avec déduction de la population des communes déjà membres).

Le Grand Lyon doit prendre sa place dans ce réseau de partage d'expérience et signer par ce biais la charte du 2 février 2002 avec le Ministère des Transports, qui permettrait la prise en charge à hauteur de 35% des aménagements cyclables réalisés dans le cadre du PDU.

### 6.2. Maison du Vélo.

Le contenu du projet serait à définir précisément dans le cadre d'une étude complémentaire. Elle peut se voir confier la mission d'animation identifiée en préambule, ou tout au moins certains de ses volets.

Il est toujours possible de prendre modèle sur le fonctionnement actuel de la MRE, avec hébergement des associations ayant déposé le projet en possession des services, avec un budget pour leur confier certaines tâches. Des difficultés de fonctionnement sont néanmoins prévisibles en raison de la difficulté de faire travailler ensemble différentes associations avec des sensibilités hétérogènes, mais aussi la nécessité de ne pas oublier en chemin les piétons et les rollers. La Maison du Vélo pourrait par exemple être située dans le quartier de Perrache à proximité de la gare SNCF, et jouer en même temps un rôle de vélostation, en permettant par exemple à l'association « Le Recycleur » d'aménager dans des locaux adaptés au développement de son activité.

### 6.3. Présence médiatique permanente du vélo :

- Création d'une rubrique sur le vélo urbain dans le Progrès, sur le modèle de « la vie dans les transports en commun ». Cette rubrique aurait pour but d'engager le dialogue avec les usagers, cyclistes ou non, et permettrait de faire avancer le débat sur certains points qui polluent le débat politique sur les modes doux, avec des portraits de cyclistes (motivations, situation personnelle).
- Fête du vélo et autre évènementiel : il convient de soutenir officiellement au niveau des villes la Fête européenne du vélo du mois de juin et de remédier au déficit d'identité de Lyon en Piste en lui donnant un contenu. Organiser des défilés de mode, des retraites aux flambeaux, etc., en fonction des partenariats et de l'actualité. Associer les rollers, qui ont une bonne aptitude à rassembler des masses festives, opération vélo et cinémas de centre-ville.
- Poursuivre les journées « en ville, sans ma voiture ! », notamment les jours de fêtes locales où la dimension sans voitures apporte un plus réel à l'évènement. La fête de la musique, le 8 décembre, et les journées du patrimoine gagnent beaucoup à être organisées sans voitures. Ces fêtes peuvent s'accompagner de la réalisation de pistes provisoires (contresens) lors de ces fêtes, comme cela a déjà été fait rue Anatole France à Villeurbanne à l'occasion de la journée sans voiture. La mise à disposition spéciale de vélos publics à disposition à cette occasion participerait également de l'évènement.

### 6.4. Développer le vélo en milieu étudiant et scolaire.

D'après l'étude du cabinet Altermodal en 1999, la part de marché du vélo dans les déplacements des lycéens et des étudiants est à peine plus élevée que dans le reste de la population. Cette situation pourrait évoluer avec la mise en place de dispositifs de promotion au sein de ces milieux, comprenant notamment l'aide à l'acquisition de vélos bon marché et l'amélioration du stationnement sur les campus et dans les établissements. Il est nécessaire d'impliquer les universités, très en retrait sur ce sujet, à commencer par la mise en place de plans de circulation et d'aires de stationnement pour les vélos sur les campus, qui intègrent fort mal ce mode de transport pour le moment.

Dans les communes périurbaines, une action spécifique peut être menée en direction des enfants scolarisés à partir du collège. Des trains d'élèves à vélo pourraient être organisés comme en Angleterre, sur le modèle du Pédibus mis en place dans le quartier du Point du Jour à Lyon 5<sup>ème</sup>, mais le vélo est mieux adapté à la périurbanité, du fait de distances plus longues.

### 6.5. Renforcer le lobby du vélo

- Officialisation du rôle de partenaires de la collectivité ; les associations participent aux comités de pilotage de la politique cyclable et donnent un avis technique qui doit rester consultatif. A ce titre, il faut amener ces associations à se doter d'une représentativité territorialisée sous la forme de correspondants locaux.
- Conventions pluriannuelles d'objectifs aux associations locales les plus dynamiques, avec une sous-traitance possible de certaines tâches : suivi du fonctionnement des itinéraires (utilisation de la méthodologie Démérite Itinéraire Cyclable), des besoins en stationnement des vélos, organisation de promenades pour le grand public et les scolaires, animation d'une vélo école, diffusion des bonnes pratiques et de la communication institutionnelle, animation de Lyon en Piste, actions de communications ciblées, etc...
- Participation accrue des associations vélo aux instances de concertation et pilotages de projets vélo. Dans le cadre de la collaboration avec les associations, il est souhaitable de demander à ces dernières qu'elles se dotent de correspondants locaux dans les communes et les arrondissements.

- Organiser des assises des déplacements doux, avec les différentes associations de piétons et de rollers.

## **6.6. Créer un pôle de compétences vélo urbain dans le Grand Lyon.**

Ce pôle est déjà esquissé avec l'existence sur Lyon du CERTU, du CETE, et de l'ENTPE. Il reste à lui donner corps sous la forme d'un réseau de chercheurs officialisé, avec une capacité d'action pour des actions d'études ponctuelles (mémoires d'étudiants).

## **6.7. S'impliquer dans les Plans de Déplacement d'Entreprise.**

Pilotés en partenariat avec l'ADEME et les entreprises volontaires, ces plans n'ont aucun caractère d'obligation, et le volet incitatif est fondamental. Nous pensons que faire rentrer le nombre de places de parkings répertoriées par les Services Fiscaux dans le calcul de la taxe professionnelle pourrait constituer un levier, comme la création d'une taxe sur le stationnement commercial (parkings des commerces périurbains) pour financer les transports en commun. Le vélo doit évidemment prendre toute sa place dans la concrétisation de ces Plans de déplacement d'entreprises, qui doivent bénéficier des efforts d'animation de la collectivité sous la forme de conventions cadres de financement facilement duplicables. Selon l'étude d'Altermodal en 1999, les mesures d'incitation à l'achat d'un vélo sont particulièrement bien perçues. Cette même étude révèle que la proportion de salariés habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail varie de 20 à 50% d'une entreprise à l'autre, ce qui laisse présager des possibilités de report non négligeables.

## **6.8. Communication institutionnelle.**

- Prise en compte du vélo dans les différents documents d'urbanisme et de prospective : ce point est au cœur des fonctions du chargé de mission mis en place autour de la politique des modes doux. Il s'agit de veiller à ce que les modes doux ne soient pas oubliés en chemin dans des cénacles aussi divers que le conseil de développement, la RUL, la DTA, le SCOT, etc. ...
- Diffusion de documents de promotion. Le guide « le Grand Lyon à vélo » est déjà diffusé avec un certain succès par la Direction de la Communication (envoi à domicile sur demande), et une remise à jour annuelle devrait pouvoir être effectuée. Sa diffusion par les vélocistes dans le cadre de la convention pluriannuelle d'objectifs doit être envisagée, ainsi que celle de certains documents spécifiques publiés par les associations, notamment la Fubicy (Vélo et enfants, Vélo et camion, etc....).
- Campagnes d'affichage et de promotion à destination des automobilistes, axée sur la dégradation prématurée de la voiture urbaine et l'amputation du pouvoir d'achat du fait de la multimotorisation.
- Mise en place d'un numéro vert consacré au vélo urbain (en commun avec le conseil général, qui a déjà lancé le 0800880917). Ce numéro vert pourrait être basé à la maison du vélo, avec pour objectif de répondre aux questions de la population sur la pratique du vélo en ville.

# Piétons, vélos, rollers Lyon en piste revient tous les dimanches sur le bas-port du Rhône



 **Le Plan des Déplacements Urbains**



## **6.9. Action spécifique sécurité.**

- Créer un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste : c'est une obligation de la loi SRU. Nous avons en notre possession une étude sur l'accidentologie des vélos de Lyon à Villeurbanne entre 1991 et 1996 réalisée par une stagiaire. Cette étude devrait dorénavant être actualisée tous les ans dans le cadre de cet observatoire, dont le rattachement doit être déterminé.
- Diffusion à prix réduits de gilets fluorescents de sécurité : ces gilets pourvus de bandes réfléchissantes avec microbilles de verre sont utilisés par les professionnels de la voirie et de la collecte des ordures ménagères. Dans un contexte où l'éclairage des vélos est défaillant (équipements bas de gamme), le port de ces gilets est une mesure de sécurité passive efficace qui permet au cycliste d'être vu quel que soit l'angle sous lequel il est abordé. Dans le cadre de la convention d'objectifs avec les professionnels du cycle, la diffusion de tels gilets pourrait se faire à prix réduits via le réseau des magasins spécialisés. Ces gilets pourraient être fabriqués par la Direction de la Communication, et donner lieu à des recettes publicitaires, à condition que les logos restent discrets et ne transforment pas les usagers en hommes sandwich.
- Formation spécifique à grande échelle des jeunes cyclistes par l'intermédiaire de sorties vélo. En lien avec les écoles, ce point pourrait être sous-traité à des associations existantes ou à créer. Un élément propice de son développement serait de disposer d'un réseau de voies vertes suffisamment dense à l'échelle de l'agglomération.
- Mise en place d'un service de vélo école dominicale. Une telle initiative a existé à Paris. En partenariat avec les instances de la sécurité routière, elle serait transposable à Lyon.

## **6.10. Utiliser le vélo pour la promotion touristique de Lyon.**

- Adjoindre une option vélo à la Lyon City Card, produit phare de l'office du tourisme. Couvrir et doter de dispositifs de sécurité le parking à vélo proche de l'Office du Tourisme (consultation de l'ABF nécessaire). Avoir une action de promotion de ce produit en direction des tour-opérateurs, en particulier quand Lyon sera irriguée par un réseau de véloroutes. Référencer le Cyclopolitain à l'Office du Tourisme.
- Organiser à grande échelle des actions de découverte de Lyon à Vélo. Quelques initiatives privées existent déjà (M. Ray, retraité de la communauté urbaine de Lyon, association La ville à vélo, Interconseil de quartiers de Villeurbanne. Diffuser à cette occasion les documents de la collectivité en faveur du vélo.

## 7. Conclusions

Vu le faible impact de la politique d'aménagement cyclables jusqu'à présent, la collectivité doit « changer de braquet », en développant le resau cyclable mais aussi en créant des effets de club et de parc : le vélo est tombé très bas, et la culture vélo a disparu du grand public. La masse critique cycliste n'est pas encore atteinte, et des aménagements coûteux politiquement et financièrement risquent de ne pas être assez utilisés.

-

- Des mesures symboliques à prendre rapidement : Elles ont déjà été listées et doivent être concrétisées en 2003.
- Des difficultés politiques à anticiper. Même si le budget est là, des difficultés politiques sont attendues et doivent être anticipées. La suppression de places de stationnement pour des modes de transport très minoritaires ne bénéficiant pas du soutien de lobbies puissants peut représenter un coût politique trop élevé et obliger à se rabattre sur des actions plus consensuelles, en particulier de promotion, qui n'ont pas d'inconvénients de ce côté là. C'est pourquoi il ne faut pas attendre les résultats du test sur la rue de la Part-Dieu pour lancer d'autres actions de façon à obtenir rapidement des résultats visibles, et de lancer les projets à plus long terme devant aboutir d'ici la fin du mandat.
- Des études fines de stationnement sont nécessaires. La suppression de places est tout à fait possible dans certains secteurs bien desservis, très fréquentés par des pendulaires, avec une possibilité de report en parkings souterrains, et améliorera effectivement la circulation des modes doux. La connaissance fine des pratiques de stationnement concernées est indispensable, ne serait-ce que pour permettre aux élus d'argumenter et pour ne pas exacerber les oppositions.
- L'importance des mesures d'accompagnement : elles sont indispensables, sous peine de mettre en service des aménagements au coût financier et politique élevé, qui seront épinglés comme idéologiques parce que les utilisateurs effectifs ne seront pas assez nombreux.