



Demandes d'améliorations des déplacements à vélo dans le 7^e arrondissement

Janvier 2016

INTRODUCTION

La Ville à Vélo, association de promotion et de défense des droits du cyclisme utilitaire

Le vélo est un mode de déplacement urbain sain, sûr, silencieux, économique, vélocé, durable et convivial ! En général excellent pour les problèmes de circulation de la ville et du citoyen. Depuis 1994, l'objectif de l'association (loi de 1901) La Ville à Vélo est de promouvoir ce mode de transport dans l'agglomération lyonnaise.

Nous agissons auprès des acteurs locaux pour obtenir des aménagements cyclables (pistes et bandes mais surtout sas, stationnements, signalisation, etc) et plus généralement pour que soit mise en place une vraie politique cyclable favorisant ce moyen de transport, pour que l'agglomération soit plus perméable au vélo. Nous participons de manière active aux réunions « Modes Doux » du Grand Lyon et à l'élaboration du PDU.

Nous agissons auprès des habitants du Grand Lyon pour les inviter à faire l'expérience du vélo pour chaque déplacement urbain où la voiture est plus une contrainte qu'un objet de liberté. Dans ce but nous participons à de nombreuses manifestations (fête du vélo, opérations de sensibilisation, semaine de la mobilité, etc).

Nous éditons, tenons à jour et diffusons le Manuel pour la Ville à Vélo.

Nous effectuons mensuellement une balade nocturne tranquille en ville à vélo, qui rassemble des centaines de cyclistes lyonnais dans les rues du Grand Lyon chaque premier vendredi du mois (et cela depuis le mois d'Avril 2004).

Un trafic en forte hausse et des changements à anticiper :

Les comptages effectués par les services du Grand Lyon montrent un trafic, avec un nombre de vélo augmentant en moyenne de **+15% par an depuis 2010**. En 2015, le trafic vélo représentait par exemple jusqu'à **36%** du trafic total sur les berges du Rhône et **12%** rue Jean Jaurès.



Le dimensionnement des aménagements doit ainsi intégrer ces évolutions et anticiper un doublement des usagers dans les années à venir.

Organisation et objectifs des groupes d'arrondissements :

La Ville à Vélo a organisé des groupes d'arrondissement afin de mieux collaborer avec les mairies et améliorer la cyclabilité de chaque quartier et renforcer les échanges locaux. Le groupe d'arrondissement du 7^e se compose d'habitants et usagers du quartier et a une bonne connaissance du terrain.

Nous avons constaté avec plaisir la réalisation de nombreux aménagements qui améliorent le confort et la sécurité des cyclistes de notre arrondissement et qui démontre la volonté de la collectivité de considérer et de développer ce mode de transport urbain.

Nous souhaitons établir un dialogue pour vous accompagner dans ces actions et vous présenter nos demandes en terme d'aménagements sur le territoire du 7^e arrondissement.

Nous abordons dans les pages suivantes certaines demandes et remarques générales. Tous les points ne relèvent pas forcément de la compétence directe de la mairie d'arrondissement mais il nous paraît utile de vous en faire part et de travailler avec tous les acteurs de collectivités (élus, associations, conseils de quartier, services techniques...) pour construire ensemble une politique de mobilité ambitieuse et améliorant notre cadre de vie.

Contacts :

coordination du groupe La Ville à Vélo pour le 7^e arrondissement :

Julien Demeusy

julien.demeusy@lavilleavelo.org

182 avenue Berthelot 69007 LYON

06 77 75 76 76

Président de l'association :

Mathias Aubert

contact@lavilleavelo.org

La Ville à Vélo

10 rue Saint Polycarpe 69001 LYON

Stationnement cyclable :

La Ville à Vélo a constaté les efforts mis en place par la collectivité pour augmenter le nombre d'arceaux pour vélos ces dernières années. Cependant ils ont été rapidement victime de leur succès et le nombre croissant d'utilisateurs ainsi que la création de logements, d'espaces verts et de commerces dans le 7^e arrondissement entraîne un besoin encore accru de stationnements vélos, sécurisés ou non.



L'absence de stationnement vélo ou leur saturation entraîne :

- des problématiques de vol (absence de point fixe où attacher son vélo)
- des conflits sur les trottoirs (vélos attachés prenant de la place aux piétons)



Or stationnement des vélos prend un espace minime par rapport à celui d'une voiture (1 place voiture = 10 places vélo) et nécessite peu d'investissements.



Ces problèmes pourraient être donc rapidement résolus en accélérant l'installation et la signalisation des arceaux vélo dans l'arrondissement. Comme pour les voitures, les zones de stationnement vélo doivent avoir une connexion directe avec la route et ne pas être mis sur les trottoirs afin de limiter leur usage par les vélos.



Le stationnement vélo doit être augmenté dans tous les quartiers du 7^e, avec pour secteurs prioritaires :

- les écoles, facultés, centres d'enseignement-
- les commerces- les hôpitaux et centres de soins-
- les centres associatifs et culturels (MJC)

Leur installation doit être accompagnée d'une signalisation verticale adaptée et visible depuis les routes et les trottoirs.

Un effort doit être également fait sur l'installation de stationnements sécurisés, accessibles avec ou sans abonnement TCL.

Double sens cyclables :



Les doubles sens cyclables amènent avant tout un **gain de sécurité** conséquent car :

- 1) *Ils permettent aux usagers du vélo de ne pas rouler sur le trottoir.*
- 2) *Ils assurent une excellente visibilité réciproque entre usagers de l'automobile (circulants ou stationnés) et usagers du vélo en sens inverse*
- 3) *Ils atténuent l'effet « sens unique » qui incite les automobilistes à rouler à des vitesses dangereuses (source : fiche CEREMA).*

En zone 30, il n'y a **pas de limite minimum à la largeur de voie** pour l'installation d'un double sens cyclable. Depuis leurs instaurations, un seul accident a été constaté dans un double-sens cyclable dans le Grand Lyon, entre un cycliste circulant sur la bande cyclable et un automobiliste sortant d'un garage, et ce sans aucune gravité pour les personnes impliqués.

Les services du Grand Lyon ont annoncé la fin de l'interdiction des double sens cyclables sur certains secteurs avant 2020. Les secteurs prévus nous semble peu ambitieux et ne concerneront le 7^e arrondissement que dans plusieurs années. La Ville à Vélo demande la généralisation et le respect des double sens cyclables sur le 7^e arrondissement partout où cela est possible, à commencer par toutes les zones limitées à 30km/h.

La Ville à Vélo vous proposera prochainement une liste de tronçons où les double sens cyclables peuvent être autorisés, en tenant compte des recommandations faites dans le guide pour la conception des aménagements cyclables du Grand Lyon. Voici déjà quelques rues qui nous semble être prioritaires :

- Grande rue de la Guillotière sur sa totalité
- Rue Chevreul (cf p.9)
- Rue du Repos et route de Vienne
- Rue Domer dans sa totalité

Cédez le passage cycliste au feu :

Extrait de la fiche du Cerema - Cédez-le-passage cycliste au feu rouge (en annexe)

« L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuite en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes. En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi. »



Dans le 7^e arrondissement, plusieurs intersections pourraient être équipées de cédez le passage cycliste au feu considérant les critères de la direction de la voirie (pour rappel : visibilité dans le carrefour, importance du trafic, présence d'aménagement cyclable, trajectoire du cycliste et importance du flux piéton).

La Ville à Vélo vous transmettra prochainement une liste des intersections où un cédez le passage cycliste au feu nous paraît possible.

Renforcement de la signalisation et respect des aménagements cyclables :

Les aménagements cyclables du 7^e arrondissement sont en général connus des cyclistes mais pas forcément par les autres usagers de la voirie. Un renforcement de la signalisation horizontale et verticale de ces aménagements est souhaitable pour une meilleure cohabitation des usages. Aussi, La Ville à Vélo demande un renforcement de l'entretien des marquages au sol, de la signalisation verticale, et l'installation généralisée de panneaux « débouchés de cyclistes » lorsque les voies de circulation coupent une piste cyclable.



signalisation dégradée



La piste rue Servant est difficilement identifiable par les conducteurs

Nous demandons également que la Police Municipale soit plus vigilante sur le respect des aménagements cyclables par des actions de préventions et/ou de répressions. Trop d'aménagements cyclables sont détournés et sont utilisés comme places de stationnement (bandes, pistes, double sens cyclables...). Nous souhaitons qu'une information (panneaux, communication diverse...) soit mise en place par la ville de Lyon pour informer les automobilistes du montant des amendes lors d'un arrêt sur un aménagement cyclable (pour rappel considéré comme stationnement dangereux et passible d'une amende de 135€).

Développement des « zones 30 » dans le 7^e arrondissement :

Extrait de la fiche CERTU (en annexe) :

Objectifs fondamentaux :

« Si l'objectif principal des zones 30 est de rendre les déplacements plus faciles, plus confortables et plus sûrs pour les piétons, c'est aussi un aménagement favorable aux cyclistes, dans la mesure où l'homogénéisation des vitesses pratiquées – moins de 30 km/h pour tous les usagers – permet aux vélos et aux modes motorisés de cohabiter sur la chaussée, sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables.

En outre, toutes les rues des zones 30 devront être mises à double sens pour les cyclistes d'ici juillet 2010, sauf dispositions différentes prises par le maire. La zone 30 correspond donc à des lieux où l'on souhaite favoriser les déplacements en modes doux, essentiels pour le développement de la vie locale, en modérant la vitesse des véhicules motorisés. »

Le développement des zones 30 dans l'arrondissement, notamment au nord de l'avenue Berthelot répondrait au besoin d'un apaisement de la circulation et contribuerait au développement de la vie locale et des commerces de proximité. De plus sa généralisation faciliterait l'acceptation des règles du double sens cyclable (instauré par défaut sur ces zones).

Le passage en zone 30 de toutes les rues du 7^e arrondissement situées au nord de l'Avenue Berthelot est la meilleure solution pour améliorer la circulation à vélo dans ce quartier, que cela soit en terme de sécurité et de déplacements avec une généralisation des doubles sens cyclables.

Cet aménagement renforcera aussi l'attractivité du quartier et des commerces de proximité et apaisera la circulation et réduira les inconvénients qui en découlent (bruits de moteurs, klaxons, insécurité lors des traversées de voies...).



Zone 30 rue Cheureul



Secteur concerné par notre demande de passage en zone 30

Aménagements de voiries:

Le 7^e arrondissement est étendu et présente un urbanisme très diversifié. Cela se traduit sur un vélo : des berges du Rhône au secteurs sud en passant par le quartier de la Guillotière, les conditions de circulations sont très différentes. Les quartiers de l'arrondissement ont été modelés à des époques différentes, et les aménagements cyclables, bien que nombreux, sont souvent sectorisés. Il occupe de plus une place centrale de passage et de connexion entre les 3^e, 2^e et 8^e arrondissements et est traversé par les voies les plus fréquentées à vélo. On relève donc des manques d'aménagements et de connexion entre axes structurants à certains endroits.

Après concertation avec les usagers de l'arrondissement, nous avons ciblé certains tronçons qui nécessiteraient d'être aménagés prioritairement (nous nous coordonnons avec les comités LVV voisins pour les aménagements proposés en limite d'arrondissement) :

- Pose de bandes cyclable rue de Gerland :

La rue de Gerland offre un axe nord/sud très utilisé. Elle présente une largeur suffisante pour la pose de bandes cyclables des deux côtés sur la totalité de la rue. Cet aménagement sécuriserait les déplacements à vélo, permettrait aux cyclistes de remonter les files d'attente aux feux pour se sortir de la pollution émise par la trafic motorisé, et créerait une continuité avec la piste cyclable à double sens Avenue Tony Garnier et les aménagements place Jean Macé.



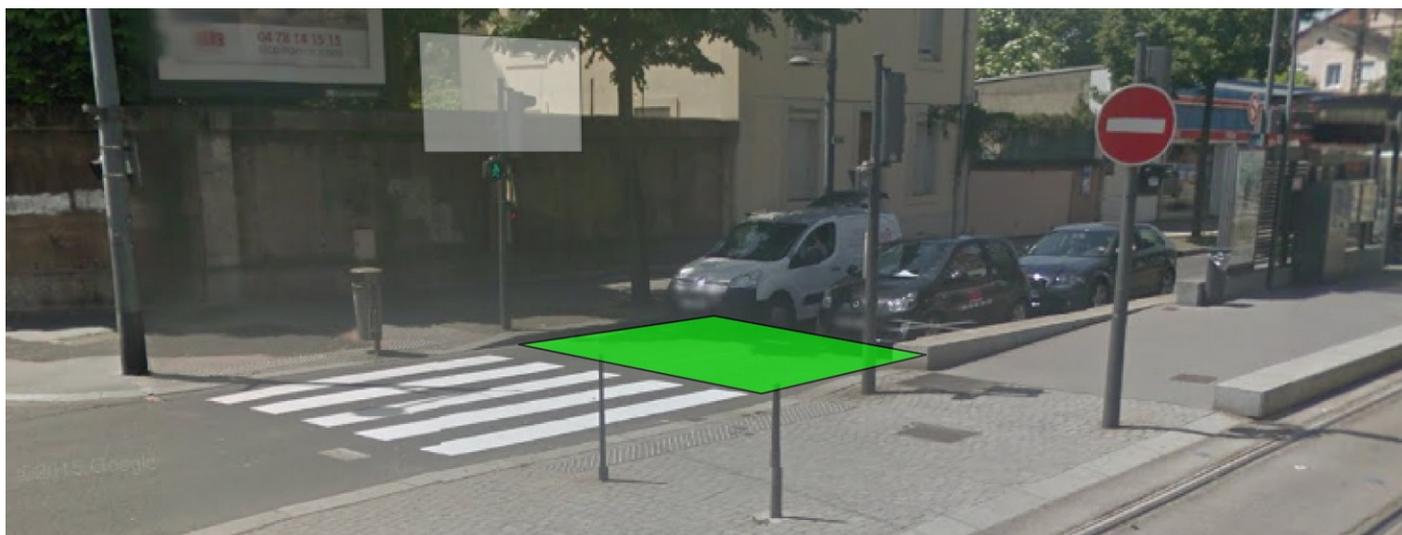
Pose d'un feu cycliste au croisement Avenue Berthelot – Garibaldi :

Les cyclistes circulant sur la piste de l'avenue Berthelot et souhaitant continuer sur cet axe après la rue Garibaldi se confrontent à de grosses difficultés d'insertion dans le trafic.



L'insertion au Berthelot est compliquée au croisement de la rue Garibaldi

La pose d'un feu « cyclistes » en fonctionnement décalé par rapport au feu destiné au trafic motorisé ou d'un sas vélo en amont du feu (avec pose d'un bateau pour descendre de la piste) permettrait une insertion sécurisée des cyclistes sur l'avenue Berthelot.



Emplacement conseillé pour le sas vélo (en vert) avec accès depuis la piste

- Création d'un cheminement cyclable quai du Rhône / Bachut (8^e arr) par les rues Chevreul, Camille Roy et rue de l'épargne :

Au delà de l'instauration en double sens cyclable de la rue Chevreul sur la zone 30 actuelle, nous demandons le passage de la totalité de la rue Chevreul en zone 30 et la signalisation d'un double sens cyclable entre le quai du Rhône et l'avenue Garibaldi. Sa largeur est amplement suffisante sur la totalité de la rue et le passage en zone 30 apaiserait la circulation sur cet axe où se trouvent commerces de proximité et écoles.



Cela permettra le prolongement de cet axe par un aménagement de la rue Camille Roy en double sens cyclable et un axe cyclable structurant en double sens rue de l'épargne comme prévu dans le plan mode doux 2009-2020 du Grand Lyon (cf carte annexe). La Ville à Vélo transmettra prochainement un dossier de demandes d'aménagement sur cet axe.

Aménagement des ponts :

Les accès aux ponts enjambant le Rhône doivent faire l'objet d'une attention particulière pour éviter les effets de coupures urbaines.

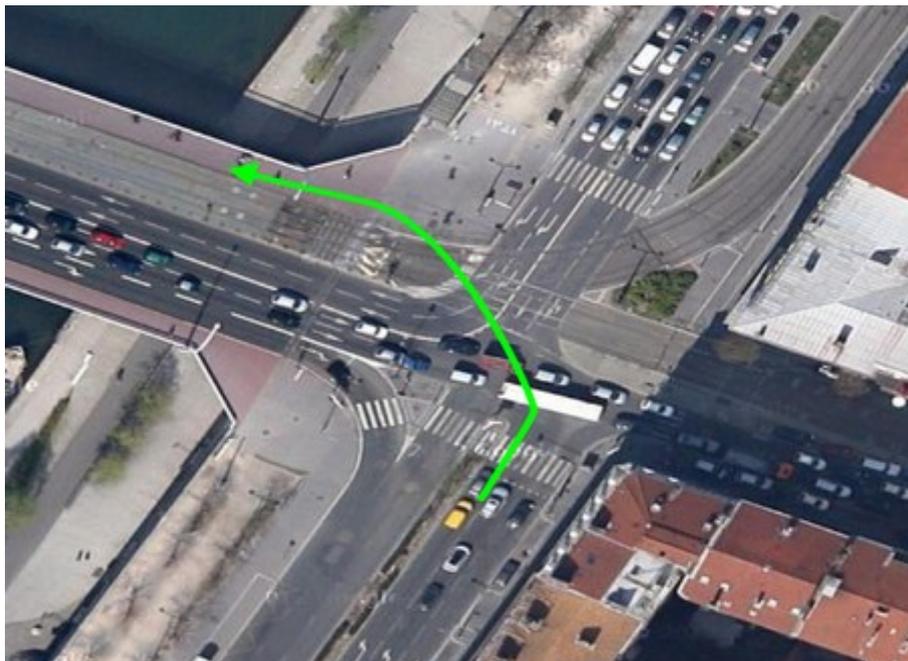
- pont de l'Université :

La récente matérialisation de bandes cyclables sur le pont de l'Université répond à un besoin et nous sommes ravis de constater la prise en compte de ce mode de déplacement par la municipalité. Toutefois, comme pour beaucoup d'aménagements cyclables, La Ville à Vélo préférerait une piste sur la voie de circulation et non pas sur le trottoir, afin que le vélo soit considéré comme une vraie alternative à la voiture, soit mieux respecté par les automobilistes et pour éviter de faire cohabiter piétons et cyclistes sur les trottoirs, entraînant des conflits fréquents d'usagers .

- pont Galiéni

La Ville à Vélo s'est réjoui de la volonté d'aménagement du Pont Galiéni, axe structurant pour les déplacements entre Perrache et le 7^e arrondissement, même nous aurions préféré un aménagement sur les voies de circulation plutôt que sur le trottoir.

Nous souhaitons que le carrefour Pont Galiéni / Quai Claude Bernard soit aménagé de façon à pouvoir s'insérer facilement sur les quais depuis le pont Galiéni et établir une liaison entre la piste rue Raoul Servant et l'accès au Pont Galiéni dans les deux sens.



L'accès à la piste du pont Galiéni depuis le sud est compliquée

- pont Raymond Barre :

Ce grand projet de la Métropole vient sécuriser les cyclistes qui prenaient jusqu'alors le pont Pasteur, en proposant une piste cyclable en site propre. Cependant, l'insertion depuis l'avenue Debourg demeure compliquée dans le sens Est-Ouest, obligeant les usagers du vélo à s'insérer sur le trottoir au lieu de continuer sur la route. Un lien direct depuis la bande cyclable serait préférable.

CONCLUSION

Le 7^e arrondissement a beaucoup évolué au cours des deux dernières décennies et continue de se transformer. Cette évolution modifie nos besoins en mobilité et le nombre d'usagers à vélo ainsi que l'utilisation toujours grandissante des aménagements cyclables qui en découle en témoigne. La Ville à Vélo souhaite vous accompagner dans ces évolutions et le développement d'une politique cyclable ambitieuse dans le 7^e arrondissement, qui sera **favorable non seulement aux cyclistes mais surtout au cadre de vie de tous ses habitants.**

La pratique du vélo « utilitaire » a en effet des impacts positifs sur :

le commerce : les vélos peuvent se garer facilement et faire leurs courses dans les magasins de proximité, ce qui n'est pas le cas en voiture ou beaucoup ne font que passer apportant leurs nuisances (pollution, bruit, klaxons, occupation stérile de l'espace urbain...) mais aucun bénéfice.

la santé : le vélo permet de faire les 30 minutes quotidienne d'activité physique recommandés par l'OMS, tout en s'abstenant de polluer, élément d'importance, alors qu'en 2015 notre agglomération a compté 84 jours de pollution (qualité d'air médiocre à très mauvaise) soit 1 jour sur 4!.

En développant l'usage du vélo par rapport à la voiture on contribue donc à une amélioration de la qualité de l'air pour tous les habitants.

L'image de notre quartier qui est marqué sur certaines axes par d'importants bouchons quotidiens s'améliorera nettement en favorisera les commerces de proximité et les échanges locaux.

Si nous voulons voir augmenter encore le nombre de cyclistes dans notre arrondissement, nous devons rendre les déplacements en vélo **faciles, pratiques, sécuritaires** pour qu'ils soient accessibles à tous (enfants, personnes âgées, familles, débutants...)

Nous vous invitons à découvrir sur un vélo nos propositions !



