

Visite à vélo du premier arrondissement

Elections municipales et métropolitaines 2020



la ville à vélo

Présentation

Créée en 1994, La Ville à Vélo est une association à but non lucratif. Elle agit auprès des élus et des aménageurs pour promouvoir l'usage du vélo, demander des aménagements cyclables et faire respecter la loi LAURE.

Elle compte aujourd'hui 1 500 adhérents dont 80 dans le premier arrondissement. Elle s'appuie sur une soixantaine de bénévoles : un conseil d'administration de 12 personnes, plus de 40 représentants locaux et des référents thématiques.

Elle est représentée dans les 9 arrondissements de Lyon et 16 communes de la Métropole de Lyon.



**Le vélo pour tou·te·s
dans la métropole lyonnaise**



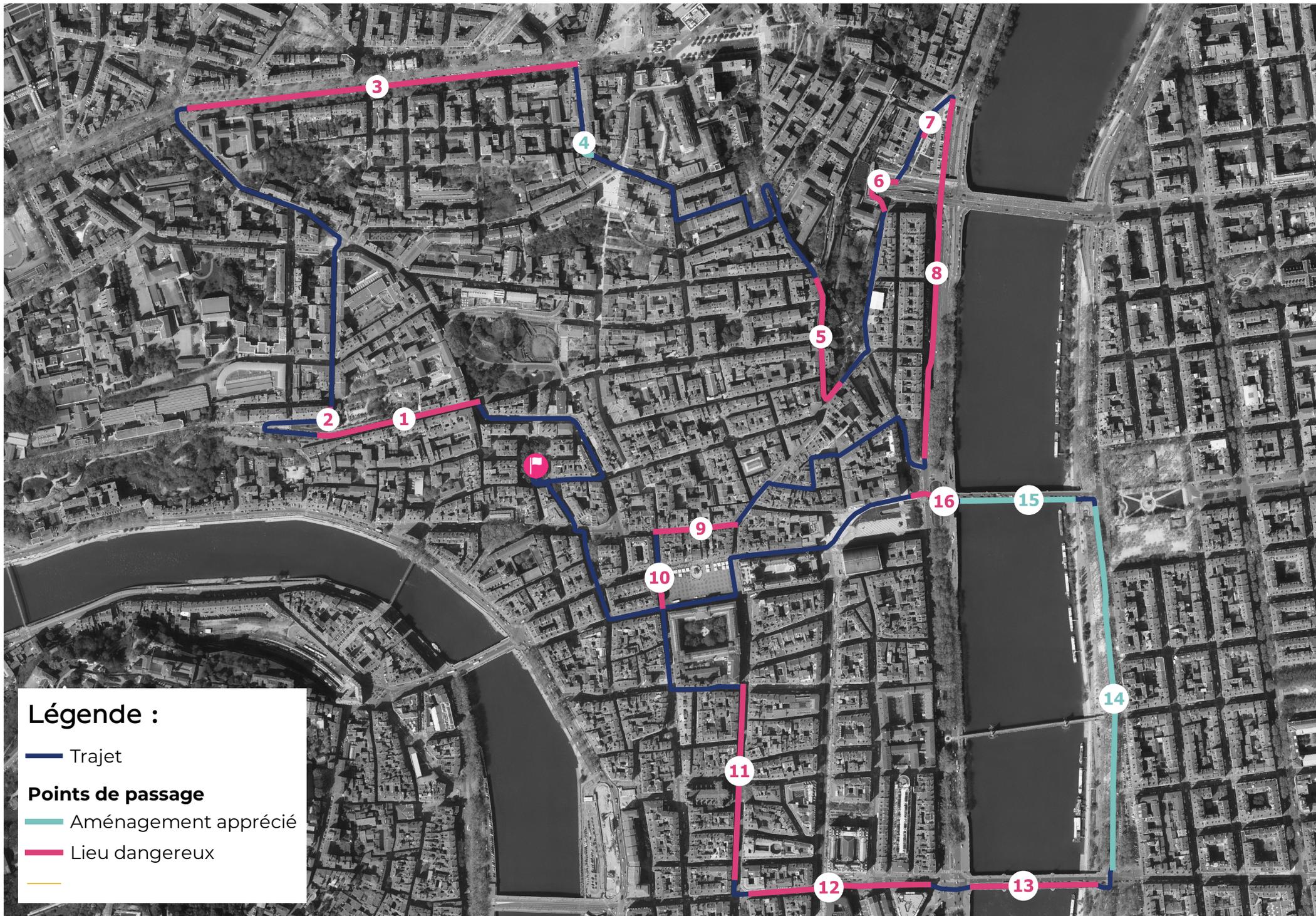
Visite

Les objectifs de notre visite de l'arrondissement sont simples :

- Rendre compte des points que nos adhérents jugent dangereux
- Sensibiliser sur l'usage du vélo

Pour cela, le parcours que nous avons préparé passe par une quinzaine de lieux répertoriés dans ce document. Ces lieux ont été choisis suite aux remontées des adhérents et ne constituent pas une liste exhaustive des points problématiques de l'arrondissement. Ils peuvent être regroupés en cinq catégories :

- Les montées : il s'agit des lieux où l'effort à fournir est important et où les vitesses des voitures sont généralement élevées, il s'agit donc de lieux assez sensibles.
- Les manques de continuité : lorsque par exemple, une piste cyclable s'arrête brutalement sur un trottoir, ces problèmes freinent la pratique du vélo car ils rendent les itinéraires illisibles.
- Les voies "rapides" : dans l'arrondissement, il s'agit principalement des voies où les vitesses sont élevées sans qu'il n'y ait d'aménagement pour les cyclistes.
- Les carrefours : ils sont généralement prévus pour des voitures, leur traversée peut être complexe et dangereuse puisque des voitures peuvent venir de toutes part.
- Les doubles-sens cyclables : ces aménagements sont pratiques et permettent de donner une place aux vélos. Lorsque la voie est étroite car le stationnement a été conservé, ils peuvent être vécus comme dangereux, notamment par les cyclistes avec enfants.



Légende :

— Trajet

Points de passage

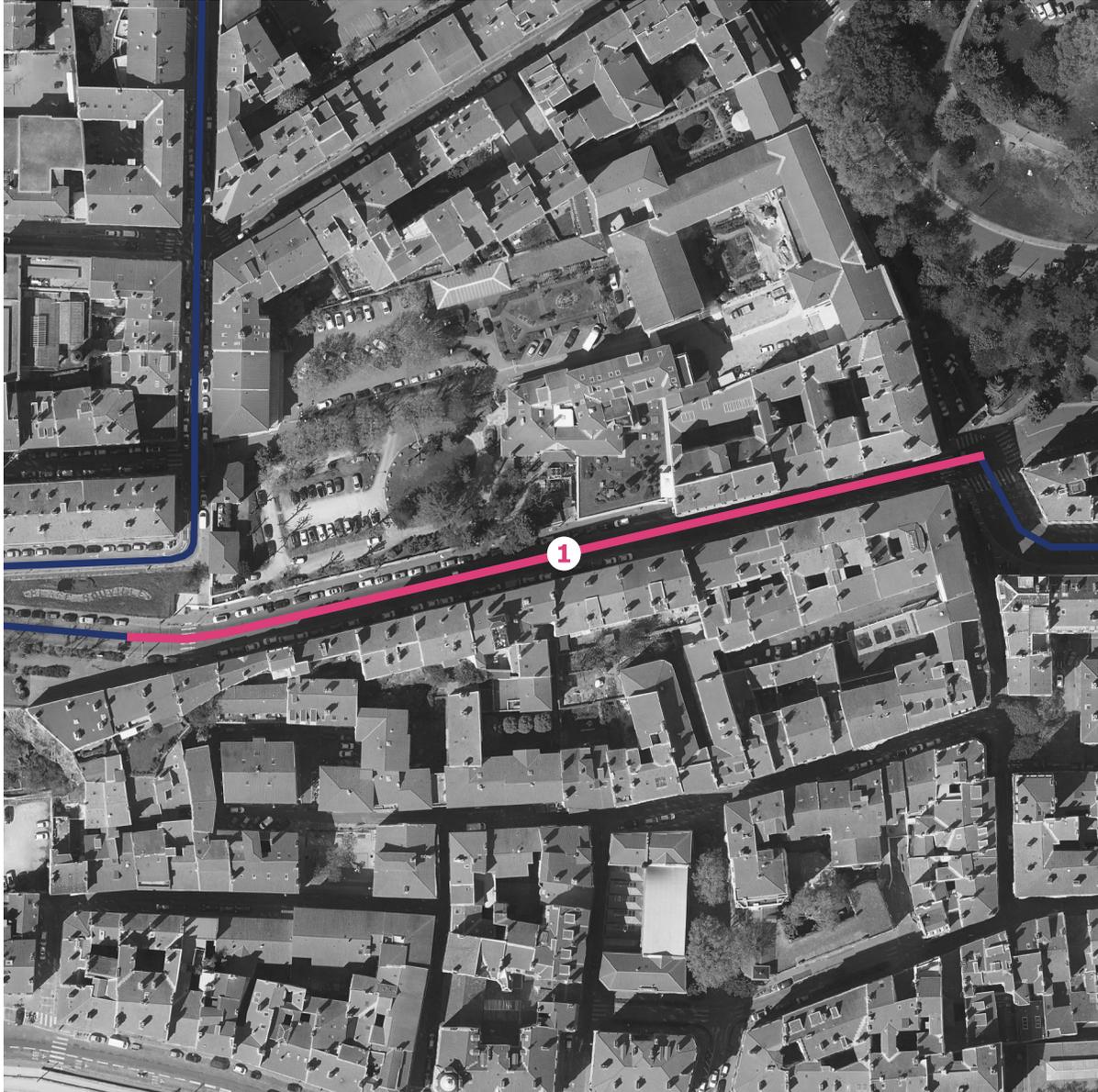
— Aménagement apprécié

— Lieu dangereux

—



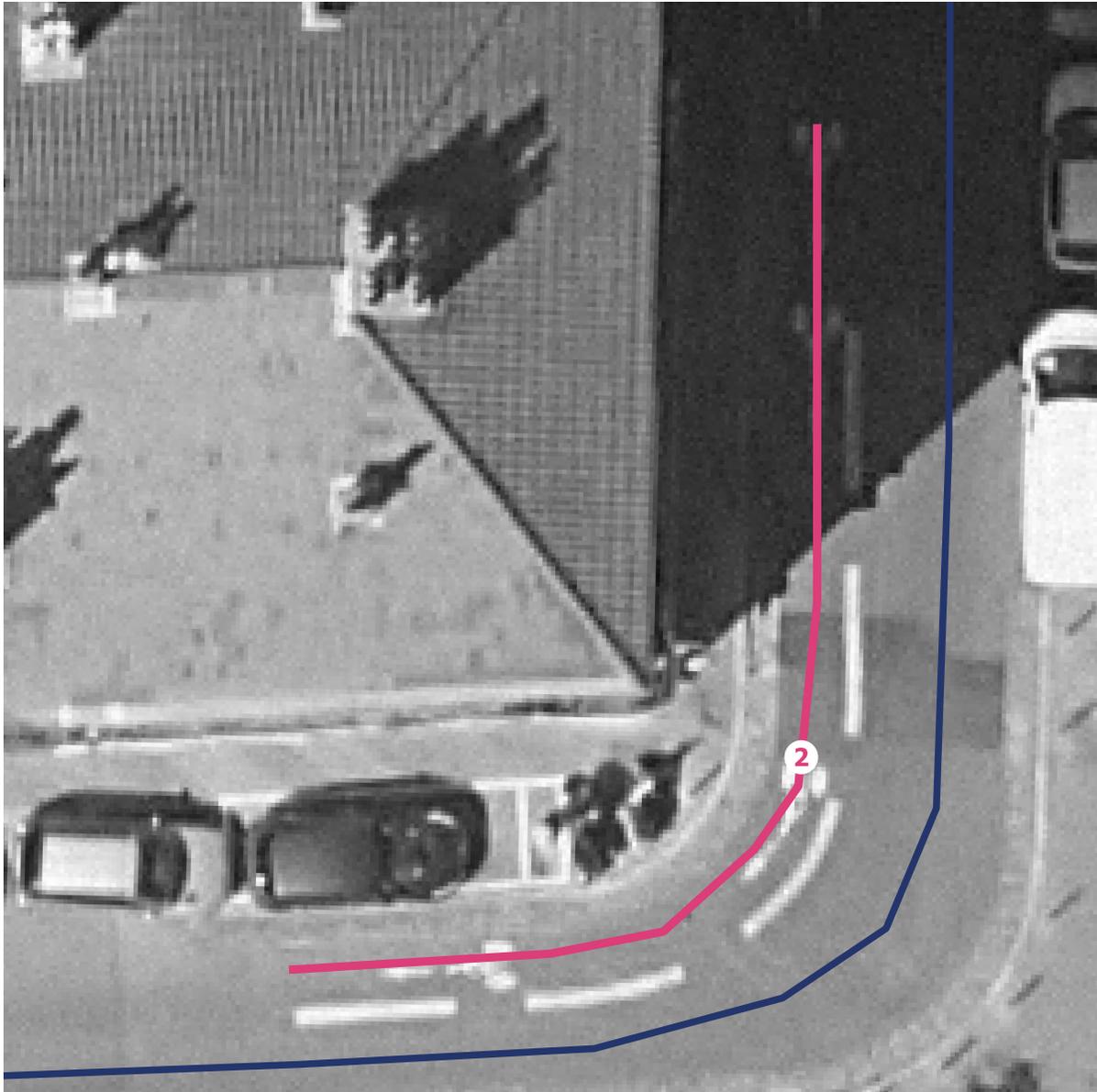
1 - Rue de l'Annonciade



Montée sans aménagement cyclable alors que les voitures et bus doublent rapidement. Les cyclistes se trouvent dans une position peu sécuritaire et rassurante.



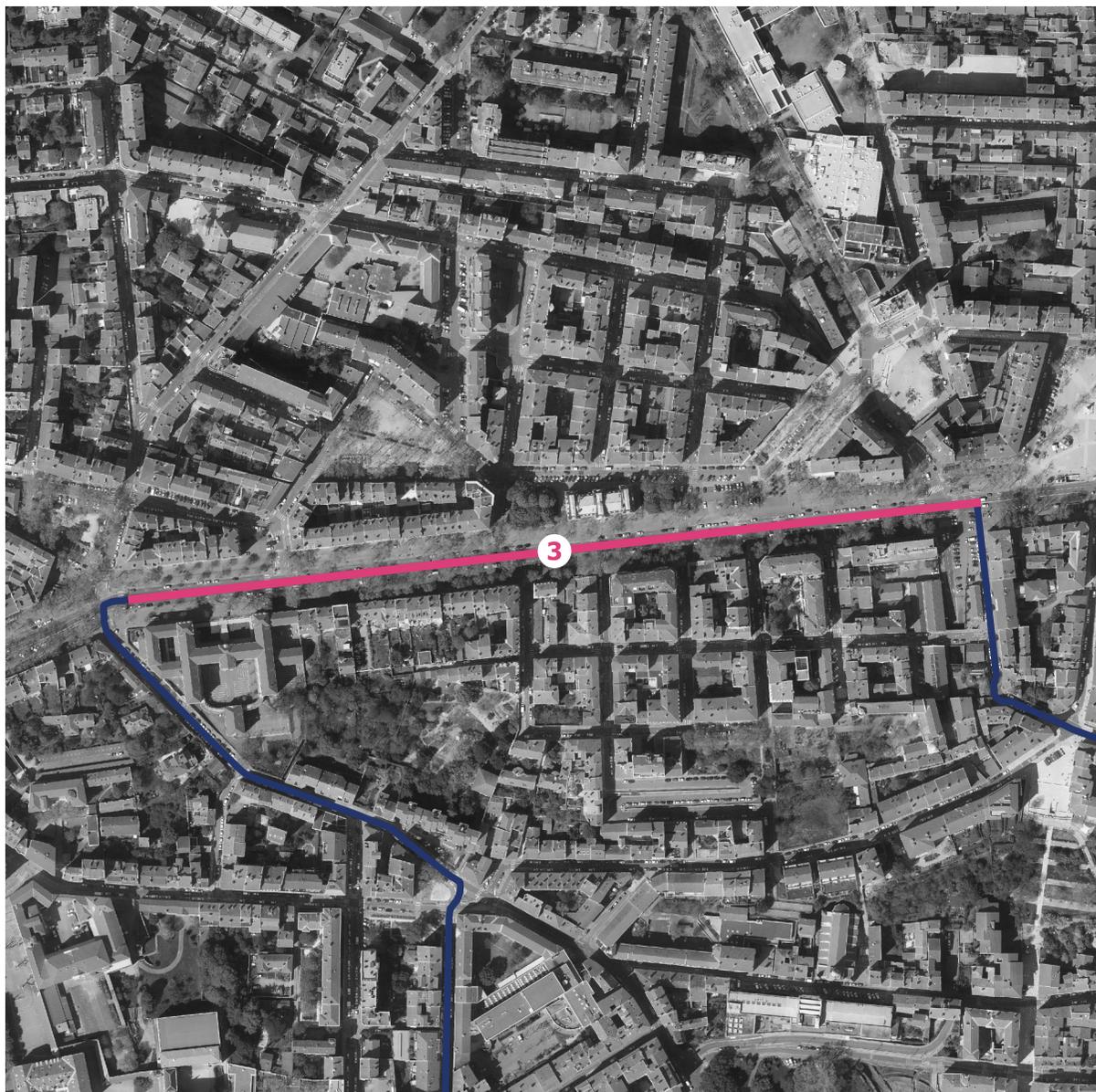
2 - Angle place de Rouville



Aucune protection pour les cyclistes en descente alors que des voitures coupent le virage à angle droit sans visibilité. Une bordure pourrait être mise en place pour remédier au problème.



3 - Boulevard de la Croix-Rousse



Le boulevard n'a pas d'aménagement pour les cyclistes alors que le profil en travers le permettrait facilement.





4 - Rue Jean-Baptiste Say



Une protection des cyclistes en descente a été mise en place. Il s'agit d'une bordure qui empêche le stationnement des voitures. Cet aménagement permet de supprimer un point dangereux mais pourrait être complété par une piste sur toute la rue.



5 – Montée Saint Sébastien

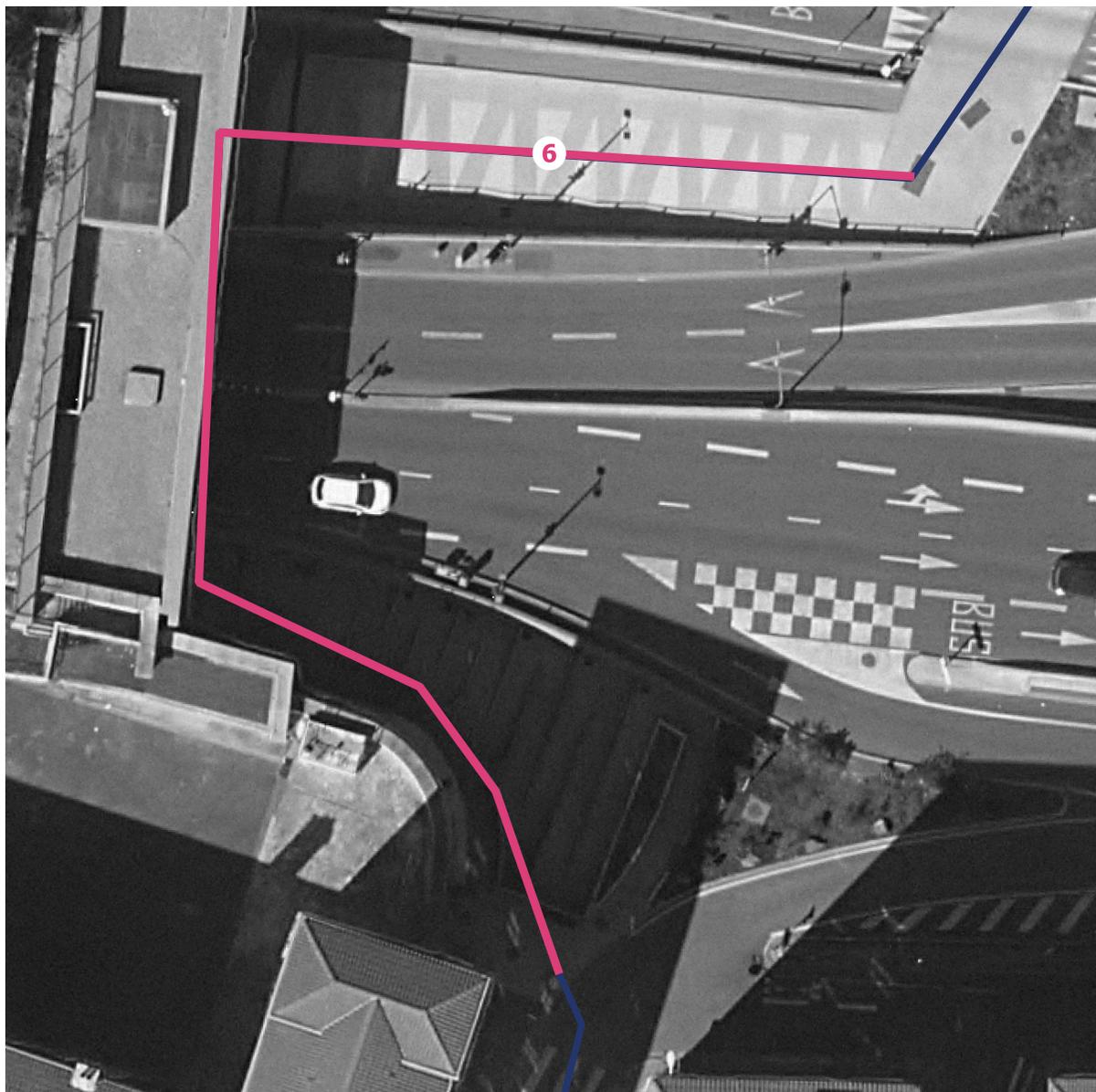


Cette montée est en forte pente sans aménagement cyclable, les cyclistes se font doubler en plein effort. De plus, le revêtement en pavé n'est pas très adapté en particulier sous la pluie.





6 - Accès au tunnel de Croix-Rousse



Le passage sous la sortie du tunnel est peu confortable, ce qui est dommage vu que cela complexifie l'accès au tunnel. Côté Sud, deux trajets sont possibles : une forte pente sans visibilité ou une succession de virages très serrés.



7 - Place Chazette

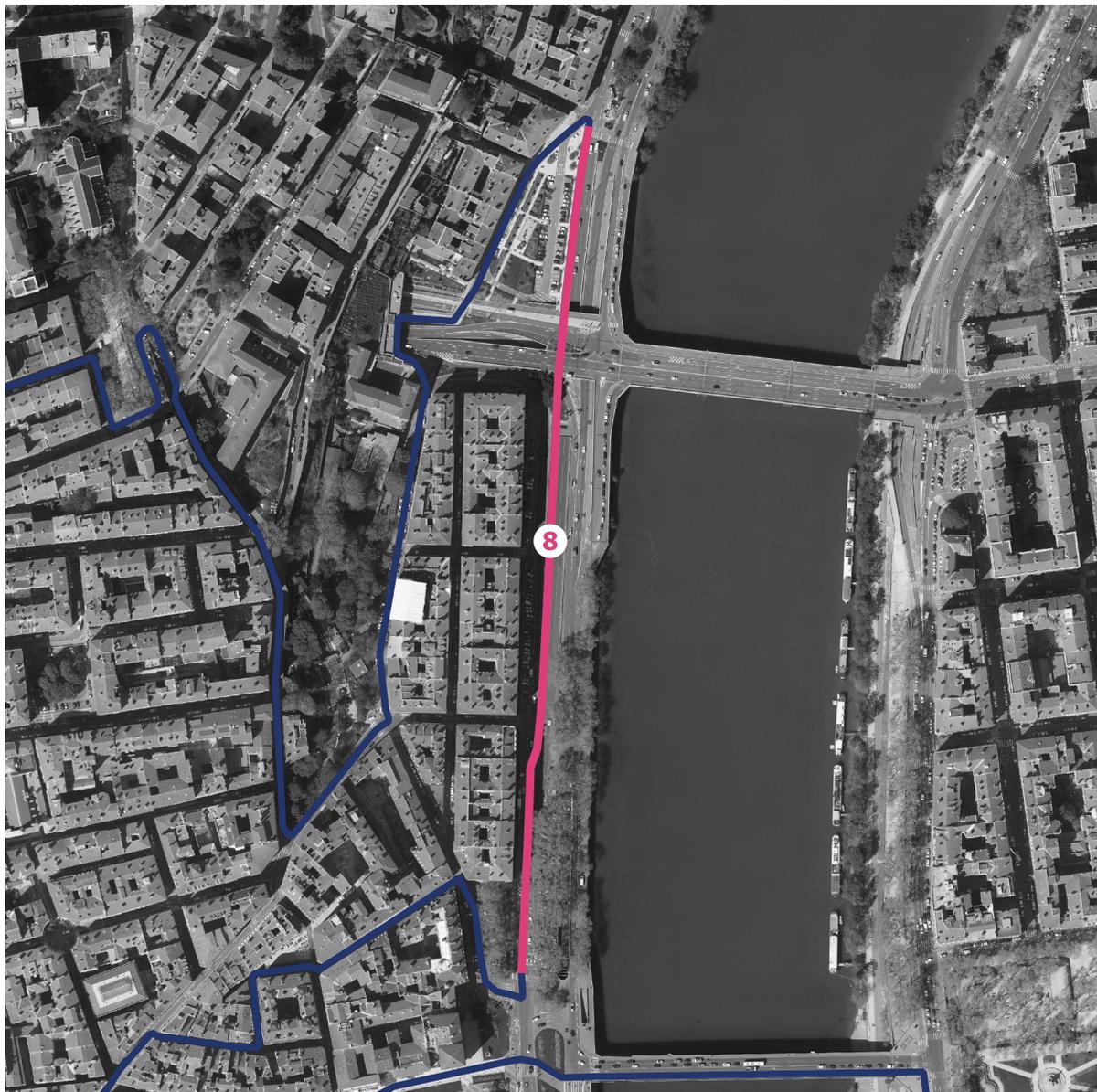


Si des infrastructures de déplacement de qualité sont nécessaires, c'est également le cas d'espaces de stationnement. Les points de stationnement sont souvent sous-dimensionnés et les places sécurisées en ouvrages sont rares (190 dans le 1er).





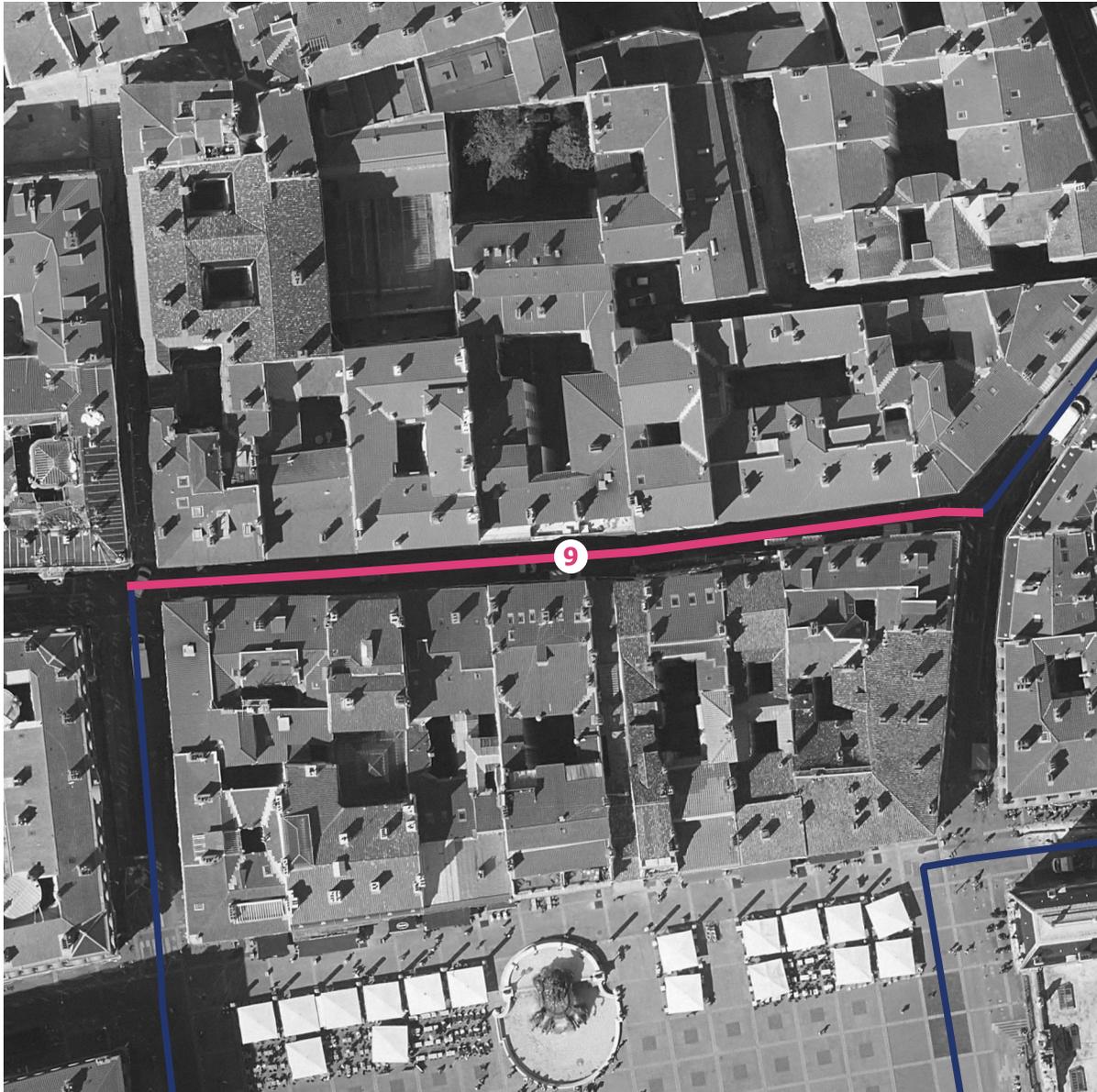
8 - Quai du Rhône - Rive droite



Le seul aménagement consiste en voie bus partagée. Sur un axe avec un trafic motorisé très important et dont le profil en travers le permet, la création d'une piste cyclable sur le modèle de la rive gauche est assez attendue.



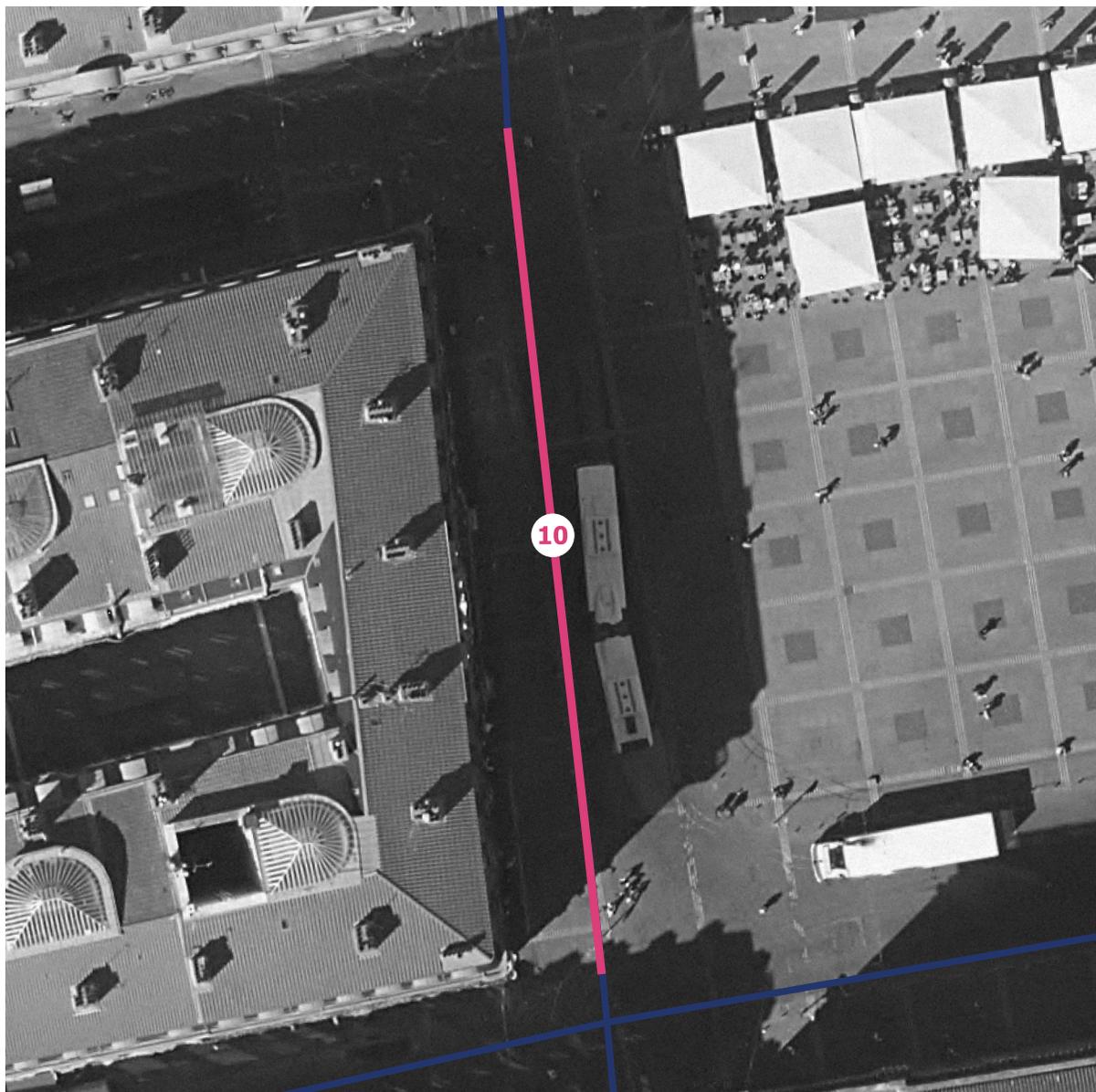
9 – Rue Sainte-Catherine



La rue étant étroite, les cyclistes utilisant le double-sens cyclable sont en conflit avec les voitures. La rue étant fréquentée par les piétons, une piétonnisation pourrait être envisagée.



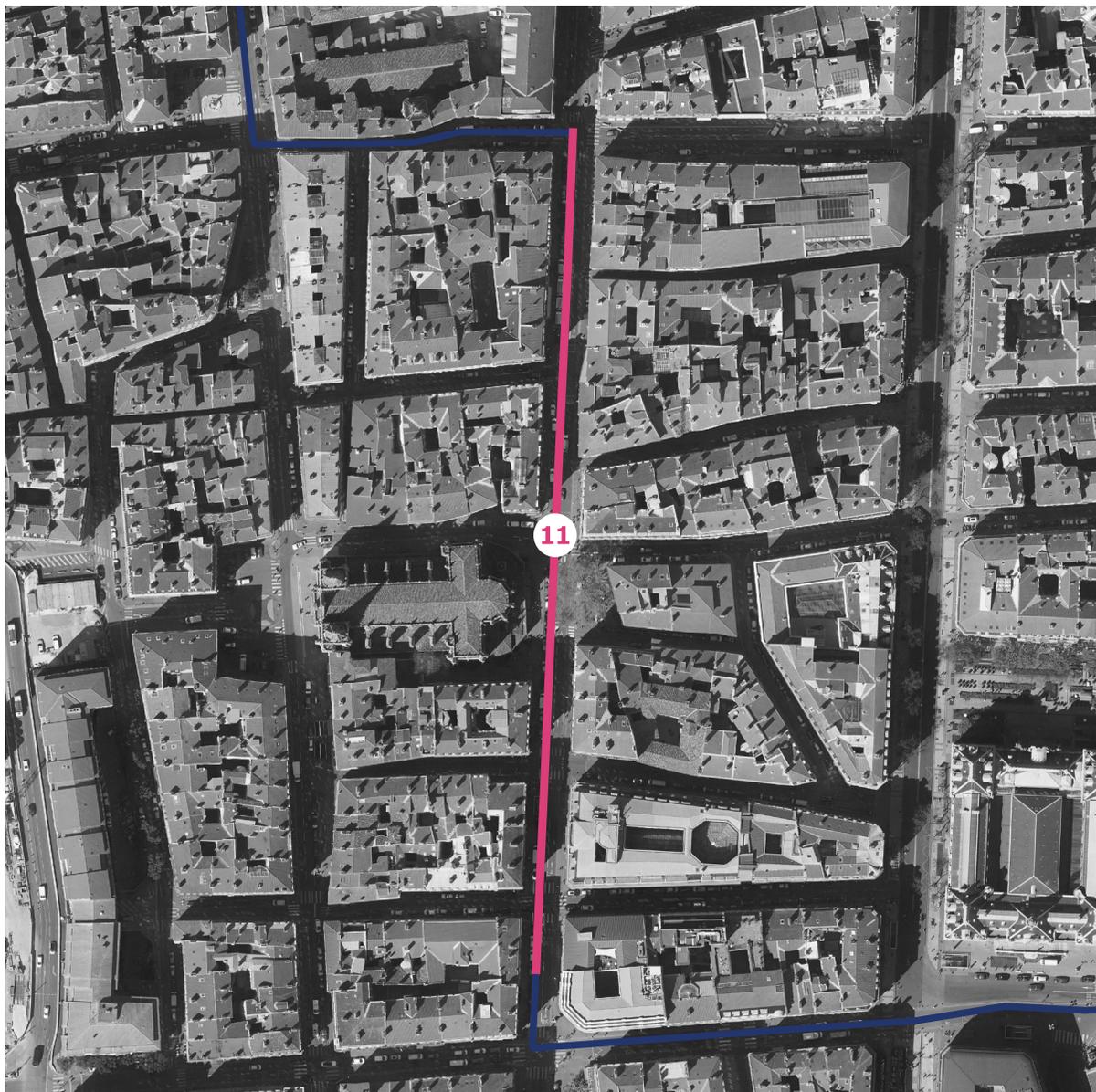
10 - Place des Terreaux



Les grilles de ventilation du parking sont glissantes les jours de pluie, en particulier celles dont les barreaux sont orientés dans le sens de la circulation.



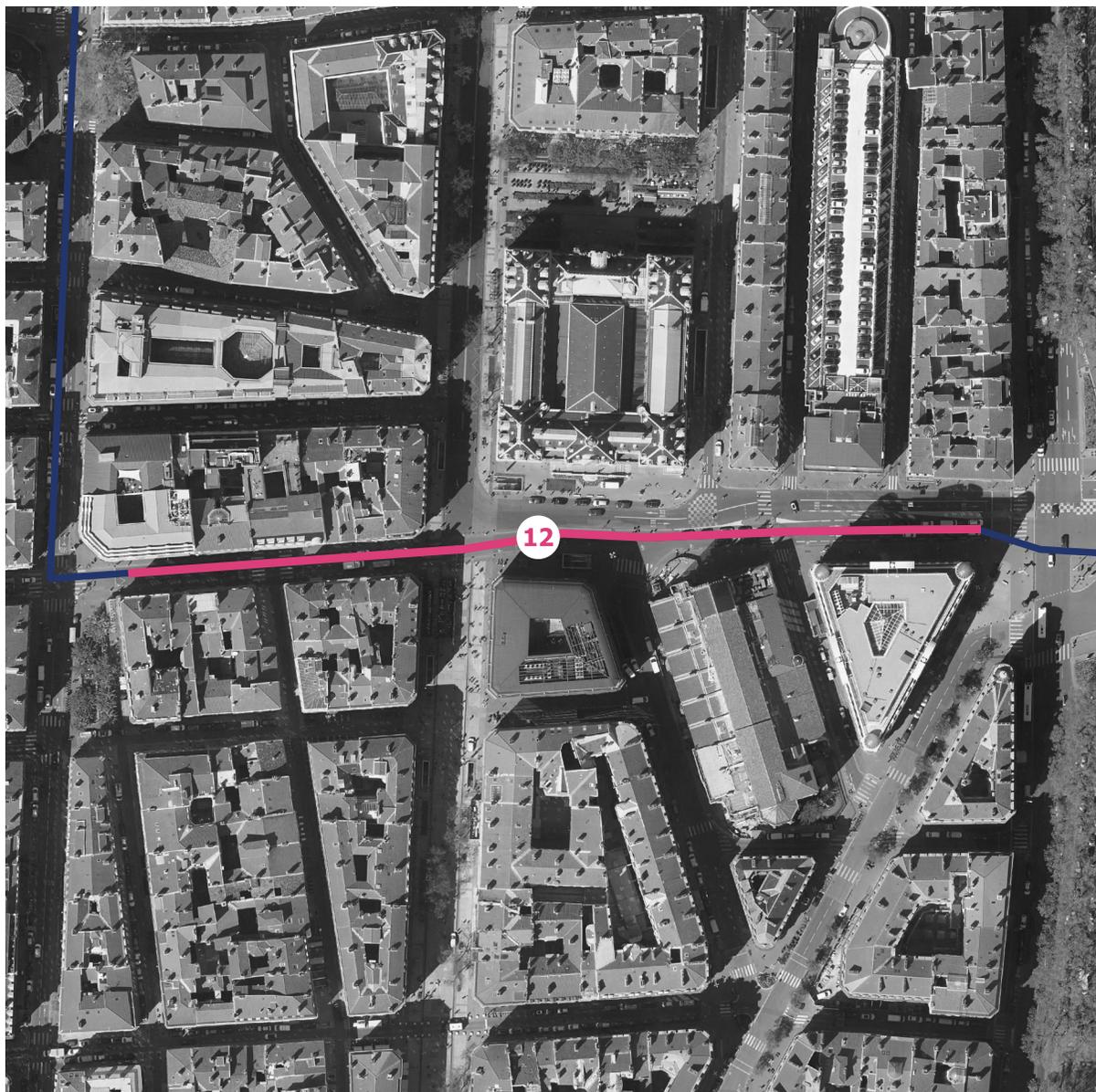
11 - Rue Edouard-Herriot



Suite à l'installation des bacs à fleur, le contre-sens cyclable est étroit. De plus, la suppression de la voie bus est une régression dommageable des conditions de circulation des bus et vélos.



12 - Rue Grenette

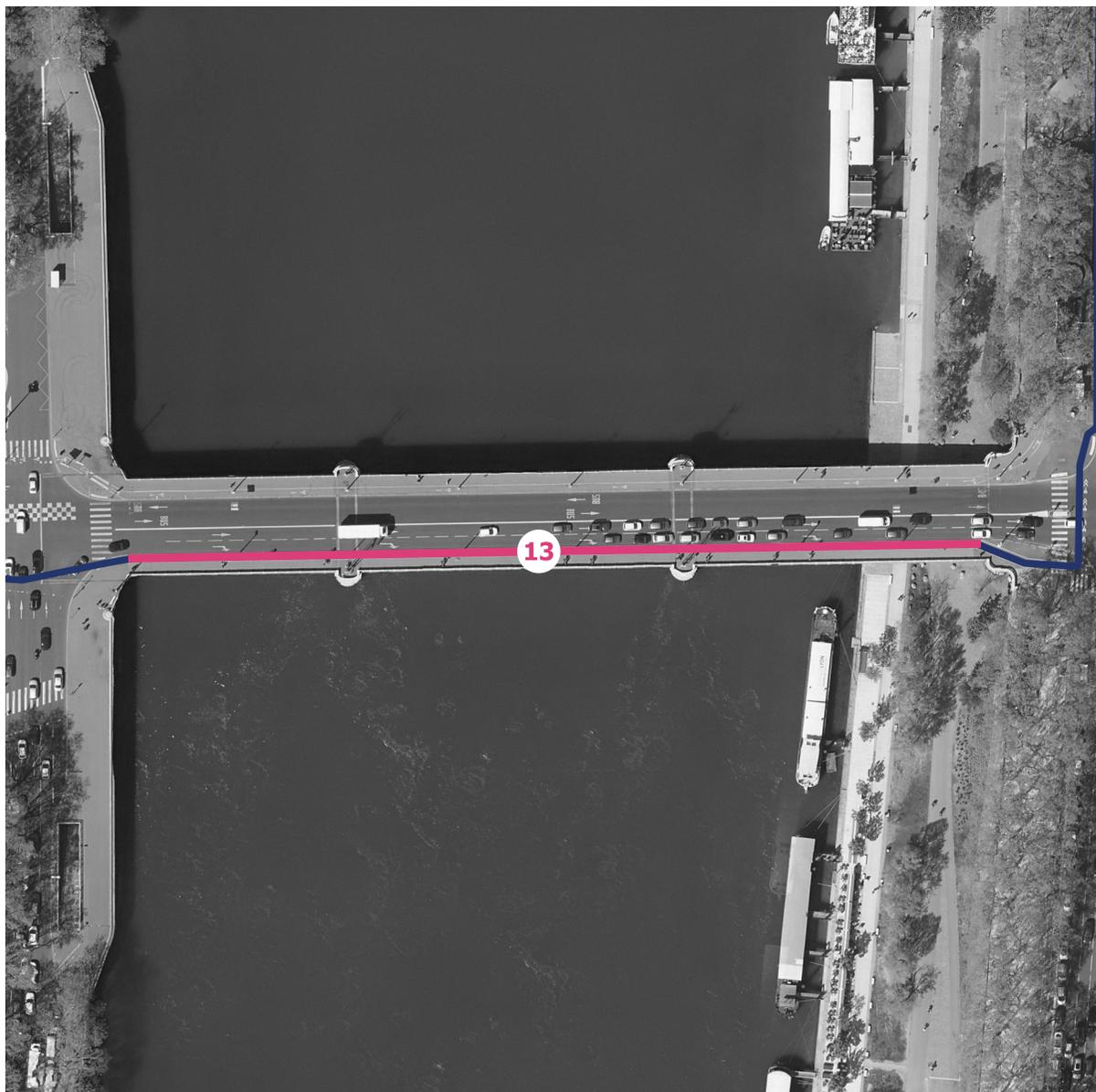


Aucun aménagement n'est réalisé sur cette traversée de la Presqu'île. Les voitures vont assez vite sur cette section ce qui la rend dangereuse. De plus, le parcours entre la rue de la République et le pont Lafayette n'est pas évident.





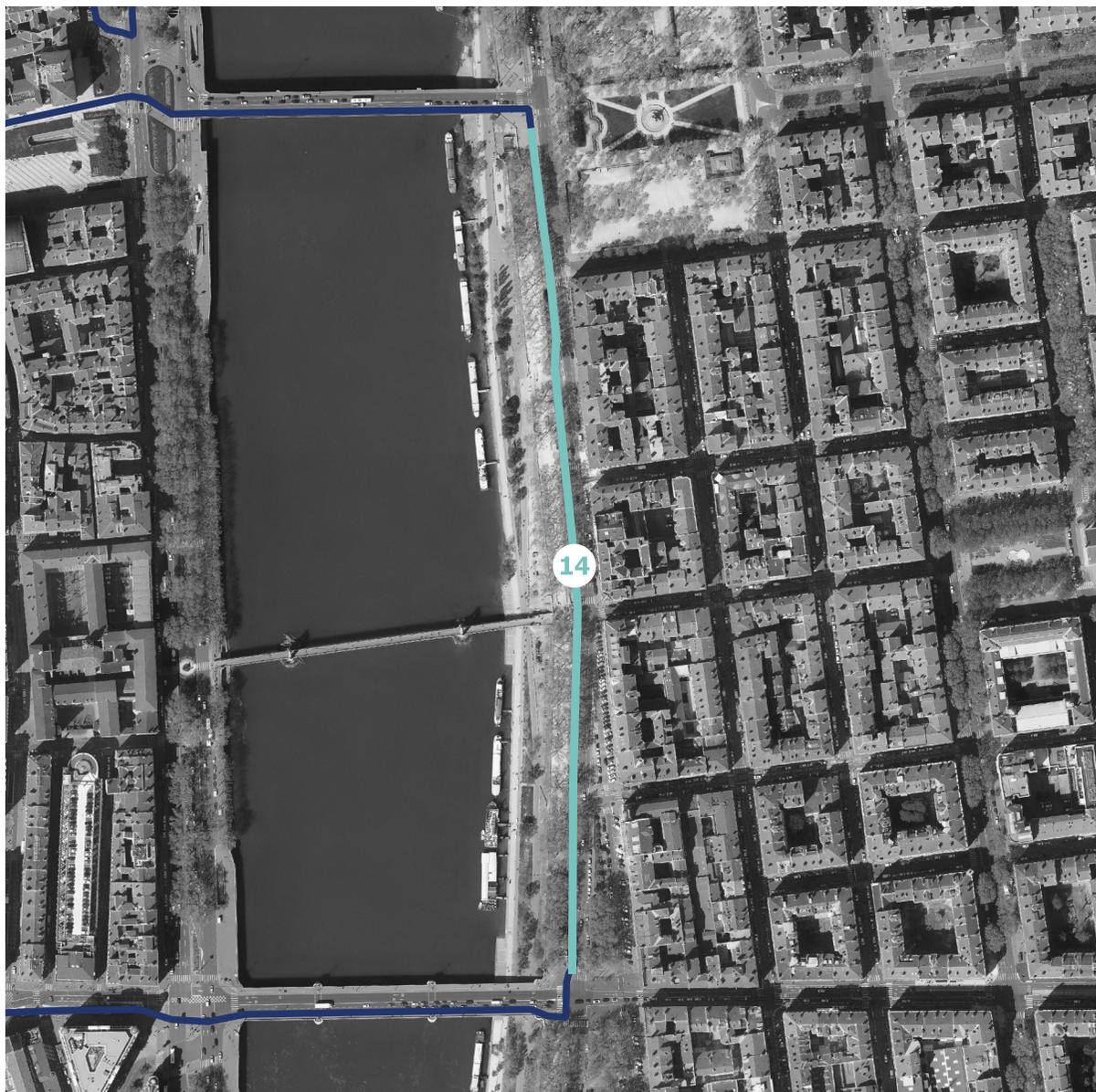
13 - Pont Lafayette



La piste cyclable au niveau du trottoir est souvent empruntée par les piétons. De plus, sa taille est réduite par les poteaux d'éclairage installés dessus.



14 - Quai du Rhône - Rive gauche



Cette piste cyclable bidirectionnelle est très pratique et permet de monter et descendre le long du Rhône rapidement. Le gabarit est également assez large. Ce type d'aménagement est plébiscité par les cyclistes de l'arrondissement.





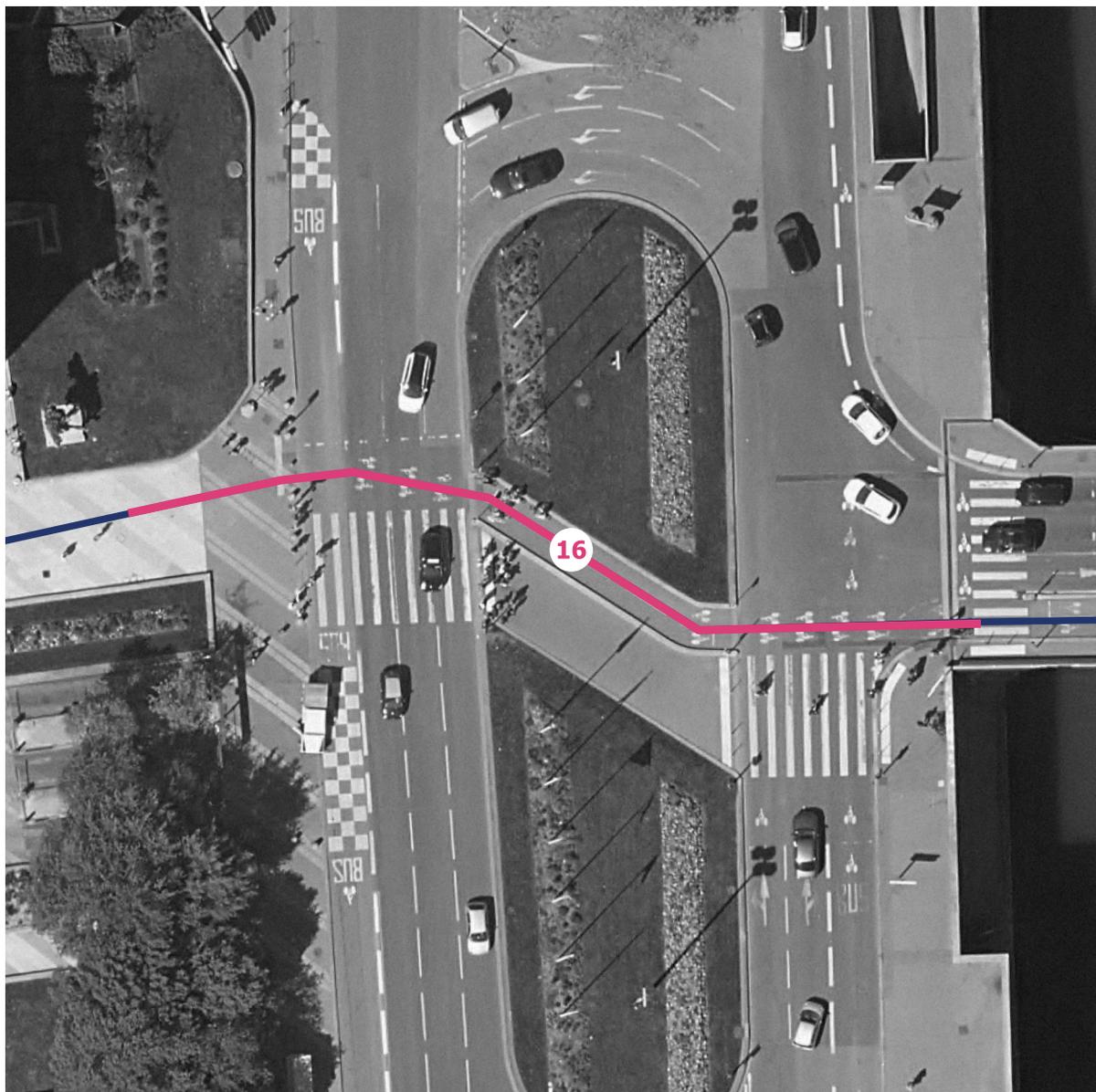
15 - Pont Morand



Par comparaison avec le pont Lafayette, cet aménagement est bien mieux adapté à la pratique du vélo comme mode de déplacement pour tous.



16 - Débouché du pont Morand



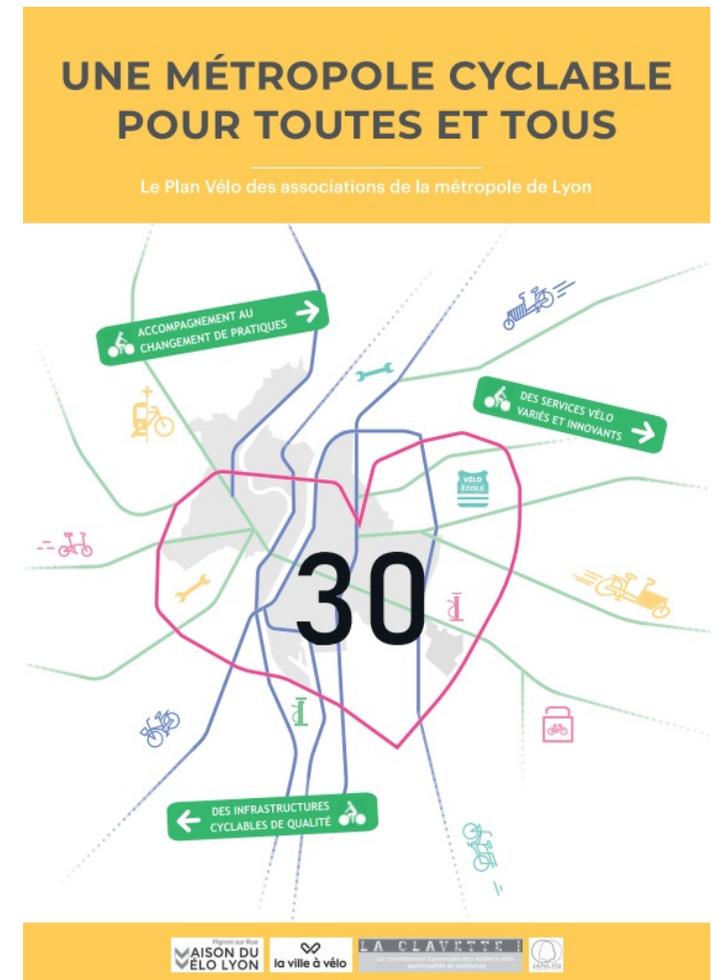
Le cycle du carrefour à feux est fait de telle manière que les cyclistes sont obligés de s'arrêter sur le terre-plein central pour traverser. De plus, la continuité de l'aménagement n'est pas assurée puisque la piste débouche sur un espace piéton.

En plus

La Ville à Vélo et les autres associations de cyclistes de la Métropole (La Maison du Vélo, Janus France et la CLAVette) ont proposé un Plan Vélo Citoyen. Il contient une trentaine de mesures réparties dans trois axes pour permettre de créer un véritable système vélo dans la Métropole de Lyon :

- Accompagnement au changement de pratiques
- Des infrastructures cyclables de qualité
- Des services vélo variés et innovants

Ce Plan Vélo Citoyen est disponible sur le site de la Ville à Vélo : lavilleavelo.org



En plus

L'enquête Parlons vélo de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) a permis de recueillir l'avis des cyclistes lyonnais sur les aménagements de la ville. Il était notamment demandé d'indiquer les points noirs ainsi que les tronçons à aménager en priorité. Vous pouvez les retrouver ici : carto.parlons-velo.fr

La FUB a également lancé un questionnaire adressé aux candidats des élections municipales sur le vélo. Chaque candidat est invité à répondre aux questions préparées par l'association pour détailler ses ambitions concernant le vélo en ville.

Le questionnaire pour l'arrondissement est disponible ici :

municipales2020.parlons-velo.fr/q/35089

Le questionnaire pour la circonscription métropole est disponible ici :

municipales2020.parlons-velo.fr/q/35099

