

Retour sur le projet du REV sur Lyon et le Val de Saône

Ce document est la synthèse des remarques des adhérents de La Ville à Vélo et de la Maison du Vélo sur les cartes du REV sur Lyon / Villeurbanne et sur le Val de Saône.

NB : Le document précédemment transmis comportait des commentaires sur les tracés du REV sur Villeurbanne, Lyon 1, Lyon 4, Lyon 5, Lyon 7 et Lyon 9, nous ne les reprenons pas ici.

Lyon 1	2
Lyon 3	3
Lyon 4	6
Tracé socle	6
Tracé alternatif	7
Tracé PAMA	7
Lyon 6	9
Lyon 8	11
Val de Saône	12
Axes Nord-Sud	12
Tracé Socle	12

Lyon 1

Rappel du tracé proposé:



Socle : axe nord-sud le long du Rhône : Nécessaire de séparer non seulement physiquement mais aussi par de la végétalisation la piste cyclable de l'autoroute afin de diminuer l'exposition des cyclistes aux particules fines. Il faudra présenter les options possible pour pouvoir réagir.

Tracé alternatif : Axe est/ouest :

Une trajectoire au nord de la place Pradel semble peu pertinente à cause du conflit avec les piétons, qui ne sera pas amoindri par les plans d'aménagements prévus/connus de la place. De plus, le pavage du sol à cet endroit comme les gouttières/bords de route dans les rues avoisinantes est dangereux (glissant). Les rues liées au nord de la place Pradel sont étroites avec peu de visibilité et entraînent de nombreux changements de directions, ce qui ne correspond pas à un REV.

Une trajectoire possible, serait la rue Joseph Serlin / place des Terreaux sud / rue Constantine, une fois le trafic voiture supprimé et une réflexion à mener avec le SYTRAL, les bus prenant une place importante sur la voirie, notamment au sud de la place des Terreaux.

Quelle que soit la solution retenue, elle passera par des réaménagements importants d'autant plus que se greffe là-dessus la gestion des échanges entre les quais (Lassagne et Jean-Moulin) et le pont Morand.

Notamment, une réduction du trafic automobile vers la presqu'île depuis les ponts Morand et de la Feuillée permettront de faire de la place à 1) une voie cyclable de bonne

largeur 2) à une voie piétonne permettant aux usagers de se croiser : actuellement les piétons descendent souvent sur les pistes cyclables, ils n'ont donc pas assez d'espace. Les trajets traversants (auto) pourront avoir lieu par le tunnel de la Croix Rousse au nord.

Le rond-point à l'ouest du pont Morand gagnerait à être simplifié : actuellement les flots automobiles forcent les cyclistes à traverser en deux fois. Limiter la possibilité de tourner à gauche pour le flot nord-sud ou sud-nord, et obliger le tourne à droite en arrivant du pont Morand, permettrait de créer une traversée plus sereine pour les cyclistes comme pour les piétons. Les besoins de traverser en ces points seront limités une fois le traboulage réduit par les actions d'apaisement prévues dans le quartier des pentes. Ces trajectoires automobiles pourraient être effectuées plus au nord ou plus au sud de l'actuel rond-point, pour une perte de temps minimale pour les automobilistes. Le trafic auto serait aussi simplifié en ce point, qui présente actuellement des conflits et des bouchons. Les automobilistes s'arrêtent sur les passages cloutés et les pistes cyclables lorsqu'ils sont coincés dans les bouchons. La zone est aussi accidentogène car les conducteurs des véhicules qui arrivent du pont Morand vers la presqu'île (et surtout vers le parking souterrain) ont tendance à griller un ou deux feux rouges et donc à se précipiter sur la piste cyclable/passage clouté.

Tracé alternatif : Axe nord/sud :

La pente la plus douce (rue Terme/ rue de l'Annonciade/bd de la croix rousse) permet un accès pour tous, et est notamment la trajectoire la plus acceptable pour les enfants (que ce soit pour la montée ou pour gérer sa vitesse en descente). Une attention particulière sera à porter sur la partie la plus étroite de la rue de l'Annonciade, où s'engagent les bus.

La difficulté majeure est d'allier les différents usages du boulevard de la Croix-Rousse, notamment lors du marché qui entraîne du stockage de véhicules sur la chaussée. Une piste séparée est alors nécessaire et pourrait satisfaire les différents usagers.

Connexion des tracés alternatifs : à travers la place Tobie Robatel, plus large que les autres rues à proximité et limitant donc la création de conflit avec les piétons sur cette zone très piétonne. En effet, la rue des Terreaux longe la place des Terreaux, ce qui pourrait donner lieu à des trajectoires non souhaitées des cyclistes à travers la place piétonne. Le passage rue Terme/rue d'Algérie/rue Lanterne entraîne de nombreux changements de direction qui rendent la trajectoire peu intéressante pour les usagers.

Lyon 3

- Sur la rue Bouchut, il faut que le trajet soit le plus rectiligne possible ! Et donc à terme, utiliser la réservation qui est actuellement la zone de vie des travaux Part-Dieu. Le passage devant la Bibliothèque Municipale pouvant être encore plus végétalisé par exemple.
- L'absence d'axe REV sur la rue Bonnel nous semble incompréhensible au vu de la place disponible.

- Sur l'avenue Pompidou : ne pas toucher aux arbres (voie ombragée), il faudra limiter la circulation automobile à un sens ?

- Il y a clairement un manque d'axes Nord-Sud sur l'est de l'arrondissement. Le "PAMA Structurant" doit venir en soutien, mais il faudra bien le défendre. Un axe REV de plus sur la rue Rochaix puis la rue Bonnand par exemple ne serait pas de trop. De plus, la rue Rochaix est largement dimensionnée pour accueillir une PC alors qu'elle n'apparaît ni en REV ni en PAMA Structurant.



Photo Google Maps Rue Bonnand

- Pour le choix possible sur le Nord de Montchat on voit plus le REV sur le Cours Richard Vitton. De nombreux commerces, une école à proximité, place Antoinette Lieu social (AMAP, extension de la terrasse de la Gamelle,...)
- Concernant l'axe T3, axe vélo déjà existant avec un trafic vélo important un simple marquage REV ne suffira pas : état des enrobées catastrophique, carrefours accidentogènes, usages vélos/piétons mixtes de nombreux points de vigilances sont à prendre en compte.
- Axe route de Genas depuis place Kimmerling (sens est-ouest) : La partie près de la place Kimmerling est étroite et devrait nécessiter l'expropriation de maisons. Sur le reste de la route de Genas La largeur de la voirie d'environ 12 à 13 m de voirie devrait permettre cohabitation tram T6N et/ou BHNS Centre Est + 1 voie voitures + bidirectionnelle vélos. La circulation voitures ouest-est peut s'envisager par cours Richard Vitton qu'il faudra sécurisé pour les piétons (Nombreux commerces, sortie d'école assez proche, et Place Antoinette lieu de vie social important,...)
- Axe Albert Thomas – Franklin Roosevelt :
Place d'Arsonval, gros point noir ! Carrefour à la hollandaise ?
Entre le cours Eugénie et le bd Pinel, la seule solution semble être la suppression d'un sens de circulation voitures et de revoir le plan de circulation (ne pas toucher aux arbres).

Focus sur le quartier Part-Dieu :

Nous avons tenté d'évaluer l'axe sur lequel il y aurait la plus grande pertinence pour faire passer le REV à la Part-Dieu : côté Vivier Merle à l'ouest, ou côté Vilette à l'est.

Or, les deux axes représentent de grands enjeux de desserte et nous ne saurions pour l'instant nous positionner dans davantage de précisions techniques.

Nous proposons également de pousser un scénario alternatif en conservant pour le REV la desserte de la gare par les deux côtés. Conscients que cela représente un linéaire de REV supplémentaire non-négligeable, il nous semble crédible de ne pas inclure l'axe Garibaldi dans le REV en contrepartie.

En effet, Garibaldi et Vivier Merle sont relativement proches. Garibaldi dispose également d'une piste cyclable récente, qu'il pourrait être malvenue de détruire si tôt pour la mettre aux standards REV.

Dans un premier temps et pour la prochaine décennie, nous pourrions donc simplement compléter au nord le réseau cyclable en mode léger, entre le boulevard des Belges et la rue Vauban. Au sud, le projet de 3e tranche de réaménagement de l'axe pourra lui d'ors et déjà se faire aux standards REV en prévision.

	Côté Vivier Merle	Côté Vilette
+	<ul style="list-style-type: none"> Desserte du centre-commercial Desserte des tours Accès au futur parking-vélo Beraudier Facilité d'insertion au Nord de la gare ou sur Jules Favre Connecté au REV au nord Tête d'Or et quais du Rhône 	<ul style="list-style-type: none"> Itinéraire direct depuis Caluire / La Doua / Charpennes Connecté au REV de l'est lyonnais le long du T3
-	<ul style="list-style-type: none"> Insertion dans le pôle d'échange de surface bus/tramway Déplacement de LAC de trolley en cas de modification de tracés de trolleybus Proche de l'axe REV Garibaldi 	<ul style="list-style-type: none"> Si reprise de l'emprise de la voie de taxi : dangerosité en sortie immédiate de la gare Présence d'un itinéraire existant correct au sud de la gare le long du T4, et au nord via la rue Bellecombe

Lyon 4



Tracé socle

Axe Nord-Sud Cours d'Herbouville :

Le tracé de cet axe structurant et plat le long du fleuve est cohérent et la continuité va beaucoup changer les conditions de circulation dans cette zone. Une attention particulière est à porter à l'intersection Herbouville / Montée de la Boucle, Rue Eugène Pons, Pont Churchill / Quai Aristide Briand. L'état actuel de ce carrefour très transité ne donne pas des conditions d'attente et circulation satisfaisantes pour les cyclistes. Notamment un mouvement de cisaillement arrière accidentogène entre le trafic motorisé s'engageant dans la rue Eugène Pons et le flux cycliste continuant sur Herbouville.

Tracé alternatif

Axe Nord-Sud, boulevard des Canuts :

Le boulevard des Canuts est un axe structurant naturel en direction de Caluire avec un gabarit suffisant, cet axe mérite un aménagement cyclable sécurisé et continu dans chaque sens, depuis le boulevard de la Croix Rousse jusqu'à la montée de la boucle. Une attention particulière est à porter sur ce boulevard dans le cadre des projets de piétonnisation et réduction du trafic de transit sur la partie Est du plateau (grande rue de la Croix Rousse, ...), les reports de trafic de transit résultants vont probablement intensifier la pression du trafic motorisé sur le boulevard des Canuts, justifiant d'autant plus une sécurisation.

Accès au plateau depuis le Rhône :

La montée de la boucle, bien que notablement pentue, est la meilleure option disponible pour l'accès vers le plateau depuis l'Est. La piste créée mérite une pérennisation et une sécurisation de la traversée de la bretelle d'accès à la rue de Margnolles dangereuse dans l'état.

NB. depuis Caluire et la rue de Margnolles : prévoir aussi un cheminement à contre sens de la bretelle pour l'accès à la piste de la montée de la boucle dans le sens descendant.

Axe Nord-Sud par le tunnel de la rue Terme :

Ce tracé semble peu adéquat vu la très forte déclivité du tunnel :

Sans mécanisation, ce tunnel présente une trop forte pente à la montée, et un cheminement particulièrement dangereux à la descente en débouchant sur la Terme.

Le projet d'un ascenseur à vélo (si l'inspiration est l'ascenseur de Trondheim en Norvège : <http://www.velo-design.com/ascenseur-pour-velo/>) semble illusoire en considérant la longueur et la pente du tunnel.

A part un retour aux origines avec un funiculaire disposant d'une rame adaptée au chargement des vélos, poussettes, ...) l'exploitation du tunnel comme axe structurant cycliste paraît peu réaliste.

La proposition décrite sur Lyon 1er d'un itinéraire sécurisé via Annonciade / Cours Giraud / Bd de la Croix Rousse devrait quant à elle faire partie du réseau structurant pour un accès à vélo (électrique ou pas) au plus grand nombre.

Tracé PAMA

Boulevard de la Croix Rousse :

Le boulevard est un axe structurant Est/Ouest de l'arrondissement. Son aménagement est nécessaire pour protéger les cyclistes et réduire les vitesses pratiquées. Le défi réside en un aménagement cohérent de l'espace pour concilier flux motorisé, desserte des transports en communs et bus scolaire et accès des véhicules du marché quasi quotidien.

Accès au plateau depuis la presqu'île :

La proposition décrite sur Lyon 1er d'un itinéraire sécurisé via Annonciade / Cours Giraud / Bd de la Croix Rousse devrait faire partie du réseau structurant.

La pacification des pentes par une politique de suppression du trafic motorisé de transit (notamment côté Saint Sébastien) est porteuse de beaucoup de progrès pour les cyclistes. Il existe en effet une multitude d'options plus ou moins sportives pour accéder au plateau par ces rues.

Accès au plateau depuis la Saône :

La montée des Esses est l'axe naturel, dans l'état le sens de la montée est sécurisé par la piste unidirectionnelle. Le sens de la descente n'est pas sécurisé (état de la chaussée qui laisse à désirer sur plusieurs portions sur le bord droit, fort volume de trafic motorisé léger et lourd, dépassement dangereux). Une sécurisation à la descente est nécessaire :

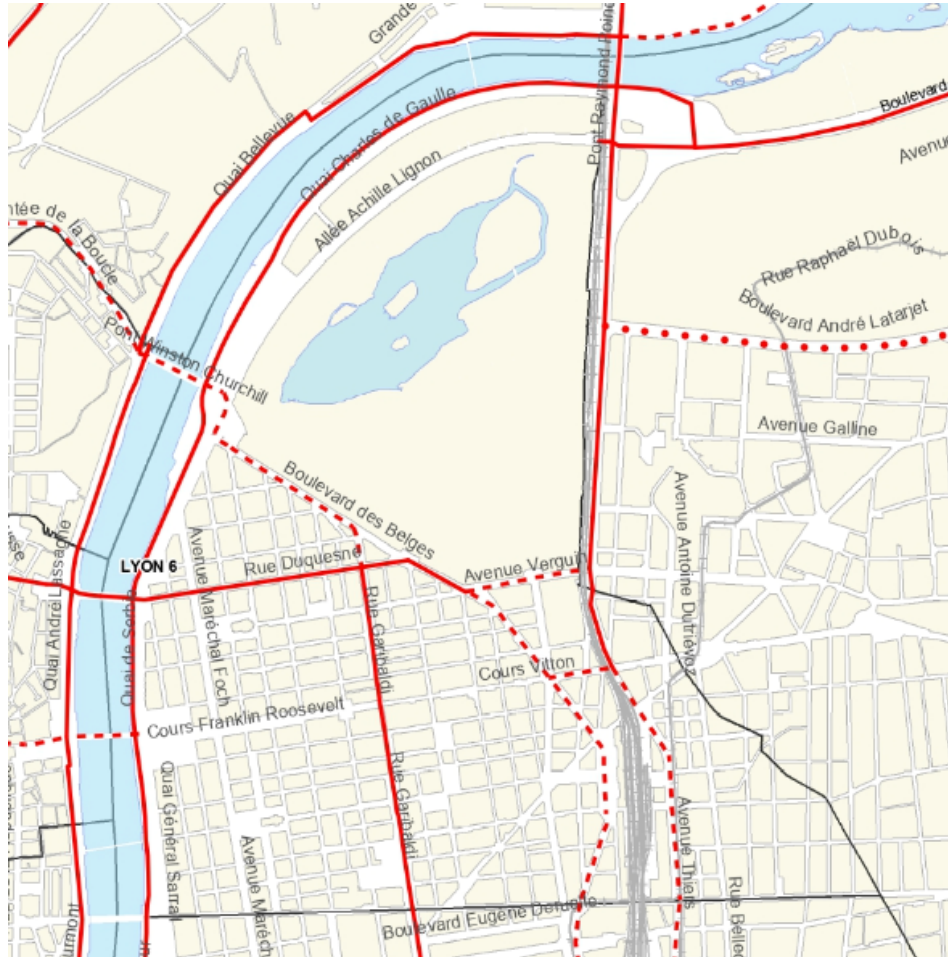
sur cet axe (le gabarit semble néanmoins vraiment limité),

ou via un traitement judicieux de la montée de la Butte pour supprimer le trafic motorisé de transit opportuniste et en faire un axe (vraiment) apaisé accessible aux cyclistes vulnérables autant en montée qu'en descente.

Axes sur le plateau :

Les axes secondaires proposés (Hénon, De Lassalle, Denfert Rochereau, Chazière) sont cohérents pour une sécurisation des flux cyclistes, leur gabarit le permet. Il sera nécessaire de compléter ce schéma par un cheminement Nord/Sud sûr plus ou moins au droit de la Place de la Croix-Rousse, ce cheminement devrait s'obtenir vraisemblablement par des mesures d'apaisement de vitesse et de suppression du trafic motorisé de transit dans cette zone, le gabarit des rues ne permettant pas des aménagements cyclables.

Lyon 6



Rappel du tracé proposé par le Grand Lyon

Axes nord/sud :

Sur les axes nord/sud, trois itinéraires ont été identifiés et satisfont nos usagers locaux :

- Le tracé sur les quais demande des précisions : s'agit-il d'utiliser le quai bas ou le quai haut ? Nous préconisons un aménagement sur le quai haut en voirie, le quai bas étant déjà saturé pour l'aménagement d'une piste cyclable aux standards REV et est un itinéraire davantage de promenade.
- Le tracé par la rue Garibaldi est pertinent et un aménagement est indispensable sur la partie au nord des Vauban et au Sud de Félix Faure. Suivant l'option choisie pour le passage du REV au niveau de la Part-Dieu, la mise aux standards REV des parties déjà réaménagées, notamment en termes de largeur et de gestion des carrefours pourra éventuellement être différée..
- Si la rue de la Villette n'est pas aménagée en REV, nous préconisons un raccord du REV au boulevard de Stalingrad à Villeurbanne par la rue Waldeck Rousseau.

Axes ouest/est :

Sur les axes ouest/est :

- Sur le débouché vers l'est de la rue Duquesne, nous préférons un passage par l'avenue Verguin au cours Vitton.

Pour pallier l'absence de REV ouest/est dans Villeurbanne, nous nous joignons à la demande de Villeurbanne de prolonger le REV après l'avenue de Verguin sur le cours André Philip et la rue Francis de Pressensé.



Extrait du tracé proposé par LVV Villeurbanne, tiré du retour de mars 2021 sur le REV

- L'hypothèse d'un passage sur le boulevard des Belges se justifierait grandement. Cela permettrait de raccrocher l'axe Garibaldi au nord de la métropole, mais également d'assurer l'amorce de la desserte de la Croix Rousse via la montée de la Boucle. Cela serait en outre cohérent avec un apaisement plus global qui s'amorcerait plus bas sur l'avenue Jules Favre.

Lyon 8



Tracé Socle

L'axe Mermoz-Berthelot nous paraît indispensable et est très attendu.

L'alternative avec Berthelot, pour éviter les difficultés d'insertion sur l'axe du tramway T2, serait la rue Marius Berliet, rue de l'Épargne, pont de l'Épargne, la rue Marc Bloch, la rue de l'Université et le pont de l'Université.

Cette alternative doit être privilégiée comme tracé alternatif si Berthelot s'avère impossible. Le profil des rues Berliet et Épargne est proche de celui de l'avenue Mermoz (couloir bus vélo continu déjà existant en coronapiste).

Passer le REV par le dangereux pont de l'Épargne viendrait résoudre les problèmes de sécurité piétons et vélos, partagés par les Conseils de Quartier et les associations locales, et viendrait offrir un apaisement définitif de ce pont pour permettre à toutes et tous d'accéder au parc Blandan, en sécurité, en faisant cohabiter piétons et vélos.

Tracé alternatif

Il nous paraît essentiel de transformer le tracé alternatif du boulevard des Etats-Unis/ Avenue de l'Europe en tracé socle. Cet axe offrirait de nombreux avantages dans la cohérence et la sécurité du réseau :

- Il est essentiel pour connecter l'Ouest du Parc de Parilly (qui est déjà difficile d'accès et qui resterait délaissé du reste du réseau cyclable) et Saint Priest, par l'avenue Viviani, côté sud, vers Part Dieu par la piste du T4, déjà protégée entre la rue de l'Eternité et Part Dieu, côté Nord.
- Il viendrait offrir une alternative aux axes Route de Vienne et Mermoz qui sont

relativement éloignés.

- Il permettrait de résoudre la dangerosité du carrefour du Jet d'Eau pour traverser l'avenue Berthelot vers l'Avenue de l'Europe et Audibert et Lavirotte.
- Il terminerait l'aménagement cyclable manquant de la piste cyclable du T4 sur l'avenue de l'Europe. L'aménagement existant, décrié par les riverains, est un marquage cyclable avec un contre sens cyclable dans une zone 30 avec stationnements bilatéraux, très étroits. Les vélos privilégient les trottoirs car le croisement avec les voitures est trop dangereux.
 - Une alternative éventuelle à l'avenue de l'Europe serait que le tracé socle du REV Etats-Unis passe par le tronçon de Audibert et Lavirotte entre Berthelot et Berliet, et se prolonge sur la rue Marius Berliet en passant devant l'hôtel de police pour rejoindre la piste cyclable du T4 (a minima, nous pensons que cette alternative doit être dans le PAMA dit "structurant");
- Il permettrait de prolonger un éventuel axe Doua - Sud Est métropole (Bron, Vénissieux, Corbas, St Priest) que nous pensons indispensable. Voir § "Axes Est Ouest".

Le tracé du boulevard Pinel vers le REV Mermoz est également à retenir. Le profil et la largeur de la chaussée sur ce tronçon ouvrent un accès direct aux REV Mermoz, REV Rockefeller ou offrent la possibilité de continuer vers Hôpitaux et récupérer la piste cyclable du T6.

Les socles ainsi tracés viendraient résoudre 5 des principaux points noirs du 8ème :
La rue de l'Épargne et le pont de l'Épargne, la place d'Arsonval, le carrefour du Bachut, le carrefour du Jet d'Eau, la Route de Vienne.

Val de Saône

Axes Nord-Sud

Tracé Socle

La piste provisoire mise en place à la fin de l'été 2020 sur la D51 constitue une préfiguration intéressante et bienvenue de la ligne REV du Val de Saône dans son tronçon Couzon-Lyon.

Cependant, ce tracé provisoire a engendré 3 points noirs qu'il faudra résoudre, dans le sens où les cyclistes venant dans le sens nord-sud perdent la priorité :

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

À ces trois points, il faut mettre pied à terre, traverser la route avant d'aborder un carrefour qui nécessitera ensuite de regagner à nouveau la voie cyclable située à gauche de la chaussée. À chaque fois, la traversée fait courir un risque important.

Sur les ronds points, le danger est non seulement pour la traversée de la chaussée proprement dite, mais aussi pour le retour à la piste cyclable, où l'angle de trajectoire des

vélos dans le rond-point est totalement inattendu pour les voitures devant céder le passage, amenant les vélos à les frôler (schéma ci-dessous). L'arrivée dans Lyon 9 au niveau de l'île Barbe est devenue très dangereuse, avec une traversée de voirie où les véhicules roulent très vite.

Plusieurs solutions sont sans doute possibles pour traiter ces 3 points. Pour les ronds-points, la modification de la circulation, l'ajout de ralentisseurs... ? Pour la traversée à l'approche de Lyon (trémie St Rambert) la poursuite de la bidirectionnelle jusqu'à l'île Barbe ? Ou alors le retour à un tronçon avec deux sens cyclables unidirectionnels, mais séparés de la chaussée voitures, de l'île Barbe à Saint Romain. En effet, avant l'aménagement bidirectionnel provisoire sur ce tronçon, le seul danger était le partage de la chaussée entre les voitures et les vélos. La réalisation de deux pistes cyclables unidirectionnelles sur chaque côté de la chaussée permettrait de sécuriser le trajet pour les cyclistes, tout en leur permettant d'aborder ces carrefours de manière plus fluide et intuitive. Les cyclistes pourraient rejoindre la voie bidirectionnelle à l'aval de l'île Barbe et à l'entrée de St Romain (feux tricolores).

La section entre la trémie de St Rambert et le carrefour au niveau du pont de l'île Barbe n'a pas été traitée dans le tracé provisoire. Les vélos se retrouvent avec les voitures, sur une chaussée étroite et souvent embouteillée. Quelle solution est envisagée pour ce court passage ?

Enfin, l'accès à cette ligne REV doit être sécurisé pour les communes desservies, notamment pour la rejoindre de l'autre rive. Les 4 ponts concernés ne comportent pour l'instant aucun aménagement sécurisé pour les cyclistes, alors même qu'ils sont très empruntés par les écoliers du Val de Saône : Le pont de Neuville-Albigny, le pont de Couzon-Rochetaillée (actuellement fermé aux automobiles), le pont de Collonges-Fontaines et le pont de Collonges-Paul Bocuse.