



la ville à vélo

Ligne de tramway T10

Participation de La Ville à Vélo à la concertation

23/10/2021

Préambule

[La Ville à Vélo](#) se réjouit de la création de la ligne T10 du réseau de tramway métropolitain, qui permettra d'amorcer cette ligne de rocade et de démultiplier les liaisons possibles. Nous souhaitons cependant faire part de notre recommandation et de nos avertissements quant à l'intégration des cycles dans les aménagements de voirie qui seront réalisés. La ligne T6 sud, dernière en date réalisée sur le réseau, n'est pas à niveau des usages actuels : en effet le trafic vélo est croissance soutenue depuis de nombreuses années, il est donc impératif de prévoir des aménagements dimensionnés pour les 30 prochaines années. Nous serons donc vigilants pour que cette nouvelle ligne respecte les standards qualitatifs d'un aménagement sécurisé et confortable. Vous trouverez par ailleurs dans notre contribution à cette concertation un certain nombre de recommandations et de points de vigilance. **La Ville à Vélo est donc favorable au projet, quelle que soit la variante de trajet choisi.**

Pour une métropole multimodale.



Proscrire absolument les itinéraires cyclables sur trottoir

Les cyclistes doivent circuler **sur la chaussée** et non mélangés avec les piétons. En particulier les secteurs contraints qui, justement parce qu'ils sont plus étroits, revêtent un risque bien plus élevé pour tous les usagers.



Boulevard Edmond Michelet (tram T6 sud) : la bande cyclable monte sur le trottoir.



Quai Fulchiron : une piste cyclable bi-directionnelle seulement séparée des piétons par de la peinture

Soigner les carrefours et leur traversée

Les cycles peuvent traverser en même temps que les passages piétons mais leurs itinéraires doivent être **distincts** et disposer chacun de **leur propre SLT** (feux de signalisation tricolore).

La mise en place de **panneaux M12 ou de feux R19**, l'utilisation du passage du tram pour faire passer les cycles (dans la même direction) doit faire l'objet d'études par le STRMTG. En ce sens, la Ville à Vélo demande à ce que les expérimentations mises en place sur le cours Charlemagne ou sur le cours Lafayette deviennent la norme sur les nouvelles lignes de tramway.

Enfin, les axes importants comme ceux sur lesquels sont créées des lignes de tramway draineront nécessairement un flux important de cyclistes, qu'il s'agit de gérer dans les **carrefours**. Ainsi, les éventuels **sas** en cours de traversée d'une voirie doivent être justement dimensionnés pour stocker plusieurs vélos : nous demandons des sas de 3 m de large. Par ailleurs, dans les **croisements** avec d'autres axes cyclables importants (et en particulier entre deux lignes du réseau de Voies Lyonnaises), des voies de tourne-à-gauche et/ou tourne-à-droite sont demandées pour répondre à l'enjeu de la gestion des flux attendus.



Quai Victor Augagneur : piétons et cyclistes se mélangent dans une traversée unique. En outre, le stockage à mi-parcours se fait dans un minuscule sas très accidentogène.



Quai du général Sarrail : une voie de tourne-à-gauche permet aux cyclistes qui patientent pour traverser de ne pas bloquer la piste cyclable.

Mailler les aménagements cyclables avec le réseau global

Les aménagements créés dans le cadre des travaux de la ligne de tramway devront être mis en lien avec les pistes cyclables connexes, qu'elles soient existantes ou bien futures, en soignant les **raccordements** et les carrefours. Un point de vigilance particulier sera donné à la réalisation de carrefours permettant une évolutivité facile en cas de raccord.

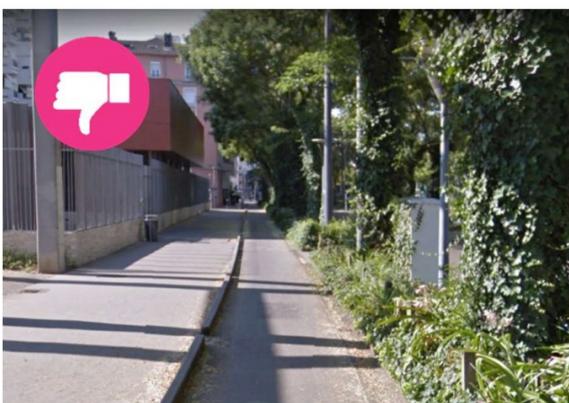
Réfléchir à une harmonisation de l'identité du réseau

En lien avec les réflexions en cours pour les Voies Lyonnaises mais pas seulement : le réseau secondaire ne doit pas être négligé et doit aussi bénéficier de certaines avancées en termes de sécurité. Les itinéraires cyclables longeant un mode lourd de transport en commun ne peuvent par définition pas constituer un itinéraire mineur. Nous demandons donc la mise en place d'**enrobés colorés** sur la totalité de l'itinéraire et pas seulement aux carrefours, permettant une réelle différenciation et donc une forte vigilance des automobilistes. Par ailleurs, nous demandons la mise en place d'une **signalétique complète** sur tout l'itinéraire (jalonnement) et sur les rues transversales, même si elles ne font pas partie directement du périmètre de projet, tel que cela a été fait sur la ligne C3.

Dimensionner les aménagements cyclables pour l'avenir

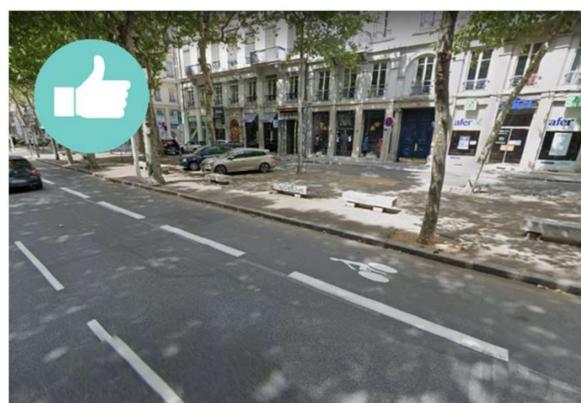
Et de manière à anticiper l'évolution future dans les prochaines années. Les largeurs ne peuvent plus être minimales, en particulier aux carrefours et dans les zones de rétention (sas vélo). Les virages et raccordements à des pistes transversales doivent également prévoir d'éventuelles **voies de stockage** séparées permettant le stockage des cycles en attente pour changer de direction.

Le développement des vélos cargos, notamment pour la logistique, doit aussi être pris en compte pour le gabarit des aménagements cyclables. En ce sens, le Cerema a publié des recommandations sur la **largeur des voies cyclables**, qu'il s'agira *a minima* de respecter pour les concepteurs.



Google Streetview

Avenue Thiers : une piste cyclable bi-directionnelle le long du tramway T1 qui permet à peine de se croiser.



Google Streetview

Quai du général Sarrail : une voie de tourne-à-gauche permet aux cyclistes qui patientent pour traverser de ne pas bloquer la piste cyclable.

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
< 1500	2,0 m
> 1500	2,5 m

Source : Cerema.

Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
< 1500	3,00 m
1500 – 3500	3,50 m
> 3500	4,00 m

Mettre en place une séparation physique avec les voitures

Une **séparation physique** permet une sécurisation accrue notamment pour les plus jeunes cyclistes. Ces principes sont indispensables pour **éviter le stationnement sauvage** sur la piste cyclable obligeant un déport dans la circulation, parfois à contresens des voitures. En lien avec cela, les **espaces de livraison** doivent permettre à tous les professionnels de stationner pour éviter qu'ils ne s'arrêtent en double-file. Cela s'accompagne naturellement d'une vigilance au quotidien pour leur permettre ensuite d'utiliser ces espaces sans qu'ils soient occupés par des utilisateurs non-légitimes.



Place Bellecour : un contre-sens cyclable séparé des voitures par une bordure.



Rue du Général Mouton-Duvernet : une démarcation avec les voitures et les piétons.

Ne pas faire tourner les vélos en angle droit

Les pistes cyclables sont fréquemment dessinées avec des angles droits ou des rayons minimums. Or, un vélo n'a pas cette capacité de **giration**. En résulte des croisements accidentogènes. Le Cerema stipule dans ses recommandations de ne pas aménager de piste cyclable avec un **rayon de courbure intérieur** inférieur à 10 m pour un passage à 20 km/h.



Quai Victor Augagneur : un enchaînement de deux angles droits.



Rue Jean-Pierre Lévy : un rayon de courbure ample.

Ne pas créer d'effet de canyon

Si la piste cyclable est souhaitable avec un séparateur physique, il faut veiller à ce qu'il ne constitue néanmoins pas un danger. Ainsi, des bordures trop hautes constituent un obstacle à risque auquel le cycliste pourrait s'accrocher, notamment avec la pédale. La chute peut alors s'avérer lourde de conséquence sur une bordure généralement saillante.

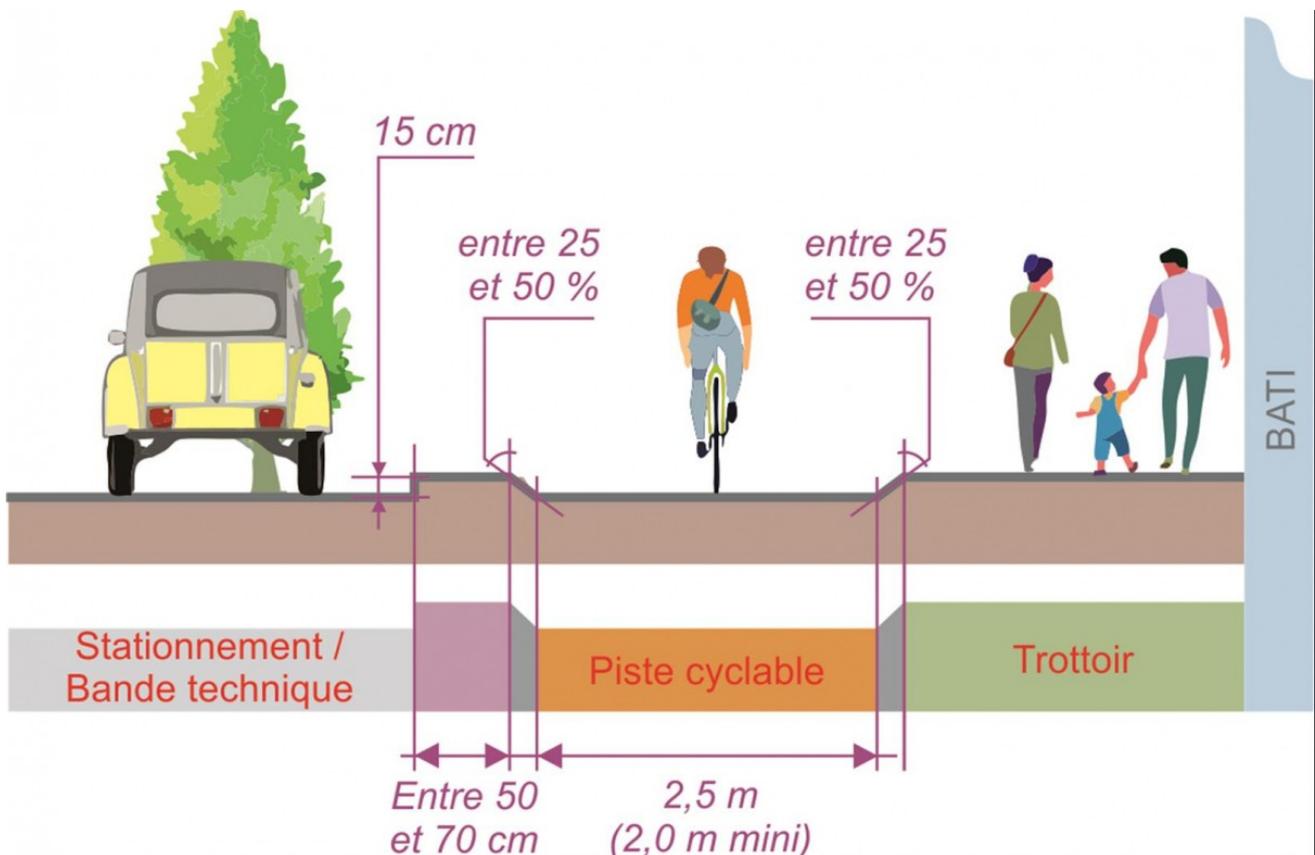
Le Cerema recommande pour cette raison de **chanfreiner les bordures** sur toute leur hauteur du côté de la piste cyclable (bordures dites « pardonnantes »).



Un contre-sens cyclable étroit et bordé de bordures hautes : le moindre écart ne pardonne pas.



Une bordure pardonnante marque une délimitation claire entre les usagers tout en ne créant aucun danger ou obstacles.



Source : Cerema.

Dimensionner généreusement le stationnement vélos

Le stationnement vélo doit être réalisé avec des **arceaux** Wilmotte Grand Lyon (et non des arceaux creux), en particulier à proximité des stations mais pas seulement. Sauf exception, les arceaux doivent être disposés à niveau de chaussée, à proximité immédiate de la piste cyclable. Et non sur trottoir dans un espace de mélange de flux. Sur le **secteur de Surville notamment**, nous souhaitons l'installation d'arceaux supplémentaires et d'une station Vélov pour desservir les habitants.

La mise en place d'arceaux adaptés aux **vélos cargos** est aussi à prévoir de manière régulière.

Proposer des parkings relais vélos sur des secteurs clés du parcours

Halle Tony Garnier (mutualisé T1), Gerland (mutualisé métro B), Techsud, Saint-Fons, gare de Vénissieux (renforcer l'existant ou en ajouter un second)... Ces locaux doivent être **dimensionnés au plus juste** pour l'usage actuel **et futur** avec des emprises foncières suffisante afin d'anticiper les croissances de trafic prévues pour ne pas se retrouver avec des parkings relais sans cesse saturés.

La Ville à Vélo suggère en outre l'installation de ce genre de consignes dans des **locaux commerciaux vacants**, des hangars abandonnés ou des parkings automobiles : un parking-relais ne se résume pas forcément à un kiosque dans l'espace public. Cela peut être un vrai enjeu urbanistique de réutiliser les espaces libres en place pour leur redonner une seconde vie.



Favoriser l'intermodalité avec des stations Vélo'v

Le déploiement, par ajouts ou repositionnement, des stations Vélo'v en lien avec le placement des stations de tramway est primordial : le **Vélo'v** est un mode déplacement parfait pour favoriser l'**intermodalité** avec le tramway. Nous identifions des secteurs sur l'itinéraire de la ligne **qui ne disposent pas de station** Vélo'v et pour lesquels nous demandons leur mise en place avec le tramway (ou la réservation d'espaces si le contrat actuel avec le prestataire ne le permet pas encore) : Carteret, Saint-Jean-de-Dieu, Sembat, gare de Saint-Fons, square Aulagne, les Marronniers, rue Emile Zola.

Accompagner les aménagements cyclables de points de services

Sommaires mais réguliers, ils peuvent permettre le gonflage, l'autoréparation sommaire, de boire... Le vélo est un mode de transport comme les autres, qui mérite à ce titre des infrastructures de **service** minimale. Nous serons vigilants à leur intégration.



Google Streetview

Quai Victor Augagneur : certaines stations Vélo'v sont équipées de pompe qui ont un franc succès !



initiative.ca

De nombreux fabricants proposent des petits totems s'outils pour l'auto-réparation des vélos.

Respecter le patrimoine végétal en place

La Ville à Vélo reste attentive à la **végétalisation** de nos communes et en particulier au maintien du patrimoine arboré existant. Par conséquent, et contrairement à ce qui peut se faire habituellement, nous ne préconisons pas un abattage des arbres en place pour la réalisation d'un itinéraire cyclable. La **variable d'ajustement** doit s'étudier plus largement pour que les arbres ne soient pas **les premiers sacrifiés** mais plutôt le stationnement automobile ou le nombre de voies de circulation.

Nous avons un point de vigilance sur les végétaux, qui ne doivent pas créer de masque à la visibilité, entre cyclistes et automobilistes (carrefours, entrées charretières) et aussi entre cyclistes et piétons. Donc préférer des arbres ou de la végétation très basse.



Google Streetview

Le cours Lafayette avant et après son réaménagement. Certes, certains arbres nécessitaient d'être abattus pour des raisons de santé et de sécurité. Mais la réalisation du site-propre pour la ligne C3 a transformé le cours en un immense tapis minéralisé sans quasiment aucune présence végétale.

Ne pas chercher à tout prix à suivre le tramway à vélo

Lorsque le passage d'un itinéraire cyclable n'est réellement pas possible sur le même itinéraire que le tramway, le réseau cyclable doit passer dans les **rues adjacentes** de part et d'autre. Il faut parfois mieux déporter les modes pour que chacun prenne toute sa place avec un dimensionnement généreux. Attention cependant : **les cyclistes utiliseront toujours l'itinéraire le plus court et direct**. Les détours et chemins détournés ne seront alors pas suivis, mettant en danger des cyclistes qui emprunteraient quand même le chemin du tramway, à même les rails ou la circulation automobile.

En cas de largeur insuffisante pour la mise en place d'une piste cyclable, alors il faut rendre le trafic routier quasi nul sur la section problématique pour rendre possible une cohabitation de type zone de rencontre. Un travail sur le plan de circulation, pour mettre certaines rues en tête-bêche par exemple, produit ce genre de diminution très efficace.

Assurer une cohérence de typologie d'aménagement cyclable sur l'ensemble du parcours

La ligne T6 sud se caractérise par une grande pluralité de typologies de pistes cyclables : bande cyclable sur chaussée, piste cyclable bidirectionnelle, circulation sur trottoir... En résulte un itinéraire peu lisible et complexe, ou l'alternat d'insertion dans la voirie oblige à de multiples traversées de voirie. Nous souhaitons donc que sur cette nouvelle ligne, un point d'attention particulier soit donné à la **cohérence globale** de ces aménagements.

Le cheminement cycliste doit être lisible et « évident », tant pour les cyclistes que pour les autres utilisateurs (éviter les changements trop fréquents de types d'aménagements (bande cyclable > piste cyclable, etc.).

En phase travaux, des itinéraires de substitution complets

Il est primordial que la circulation des cycles lors de l'ensemble de la **phase travaux** soit prise en compte. La mise en place d'**arceaux provisoires** (notamment dans les zones de commerces) est aussi indispensable.

De même que pour la circulation des cycles, le maintien de la fonctionnalité des stations Vélo'v lors des phases de travaux est indispensable : la mise en place de stations provisoires est possible dans les rues adjacentes (comme cela a récemment été fait place Bellecour). Priver des quartiers entiers de stations Vélo'V pendant 3 ou 4 ans n'est pas tolérable tant c'est devenu un mode de transport majeur pour les grand-lyonnais.

En particulier sur le secteur de Saint Fons : les itinéraires cyclables sont actuellement discontinus et parfois dans un état dégradé et nous demandons une vigilance particulière à la **prise en compte des déplacements de cyclistes pendant les travaux**, ainsi qu'un maintien du stationnement vélo.

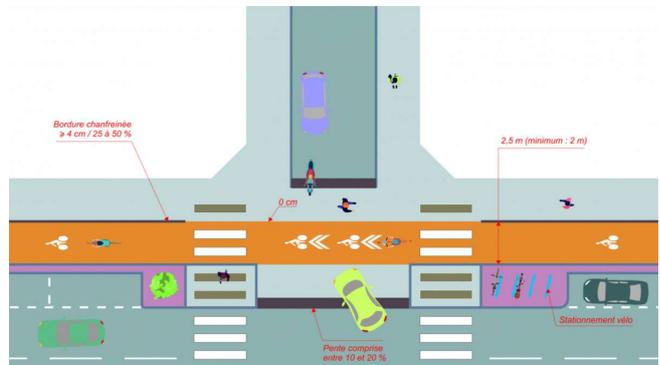
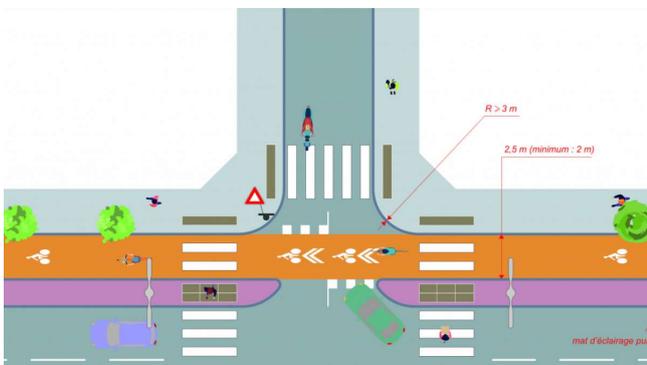
En ce qui concerne la **traversée du périphérique par la nouvelle trémie** : les itinéraires cyclables actuels sur le secteur sont dangereux (passage par le port Edouard Herriot ou traversée des multiples voies d'entrée/sortie du périph). Pour sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes au plus tôt, nous demandons à ce que la trémie existante soit accessible aux cyclistes en attendant la fin des travaux du nouvel ouvrage.

Réaliser des revêtements continus

Certains aménagements cyclables récents obligent les vélos à **franchir de nombreuses bordures**, pour monter et descendre à répétition des trottoirs ou bien pour franchir la circulation automobile. Or, ces bordures sont extrêmement accidentogènes, en particulier pour les plus petits. Sur un itinéraire long, elles sont en plus très inconfortables. Nous insistons sur la nécessité de **tirer le revêtement sans discontinuité ni franchissement**. Ce sont d'ailleurs désormais les recommandations du Cerema mais très peu d'aménagements les intègrent aujourd'hui : on met encore systématiquement des bordures pour les piétons et les cyclistes à tous les carrefours, alors que leur vulnérabilité doit les rendre prioritaires sur la voiture. Ce point particulier sera suivi sur ce projet avec une grande attention.

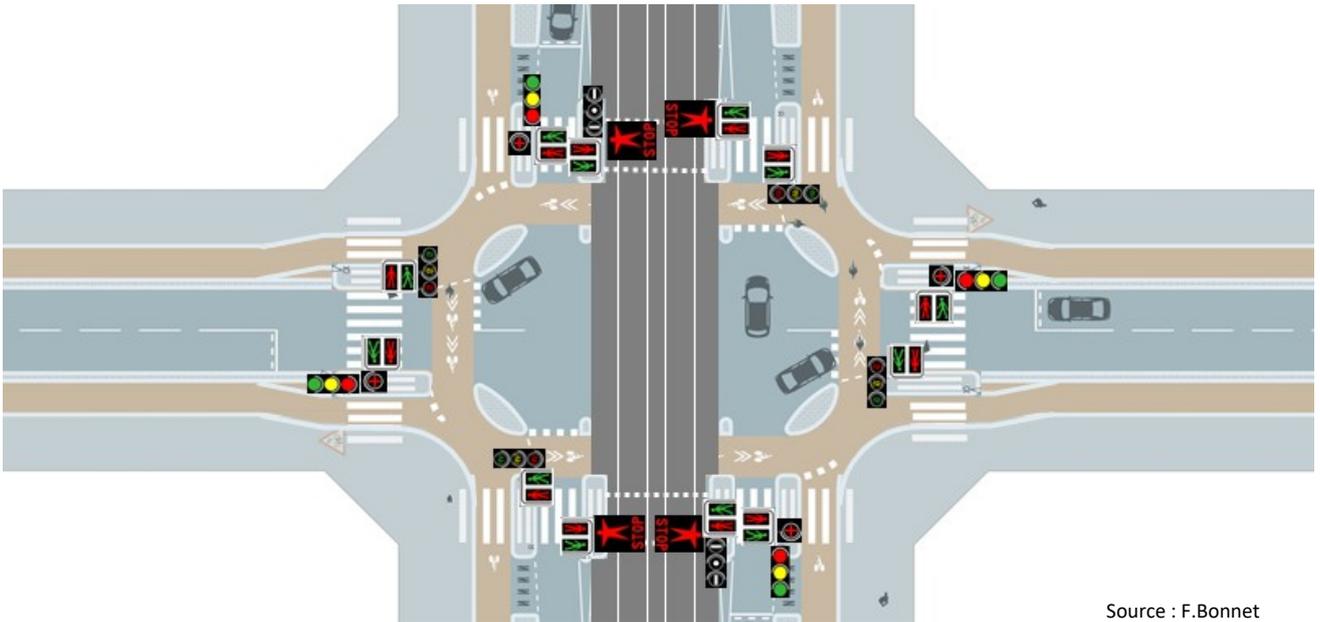
Attention aux bordures à franchir donc. Et s'il n'y a pas d'autres solutions, il faut bien prévoir un angle d'attaque nul afin de limiter les risques de chutes graves.

Par ailleurs, en lien avec les questions de sécurisation évoquées plus haut et d'identité du réseau, la mise en place d'un **revêtement coloré** (en accord avec le développement du REV) est souhaitée pour baliser les itinéraires et rassurer les usagers, notamment dans les carrefours. Souligner les traversées cyclistes, c'est drastiquement **diminuer les risques de conflits et de chocs**.

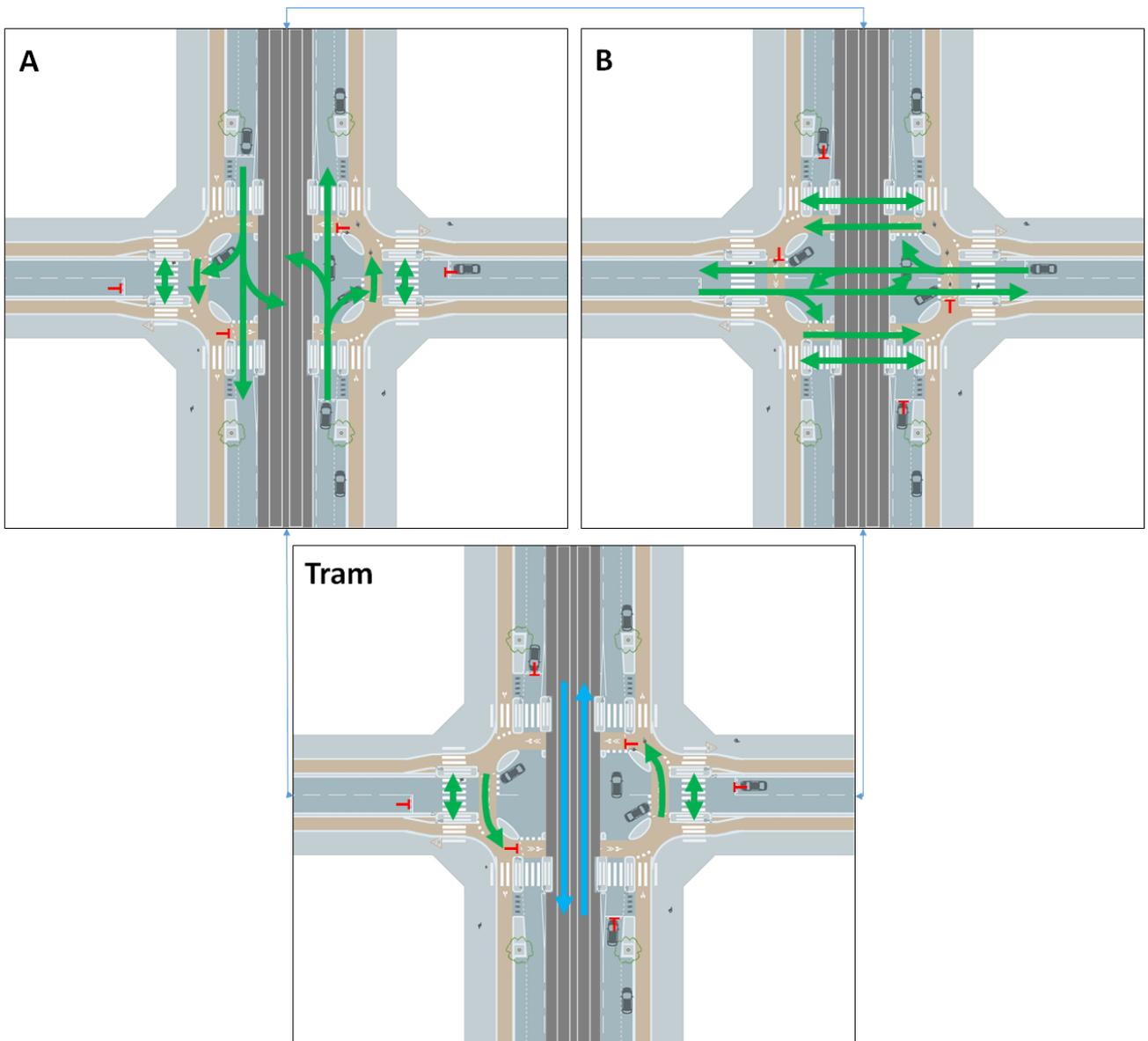


Source : Cerema

Exemple de carrefour tramway avec bandes cyclables



Source : F.Bonnet



Remarques sur quelques secteurs

- **Pont Sembat** (entre le secteur Vallée de la Chimie et Saint-Fons centre) : La solution avec une **passerelle mode doux dédiée doit être privilégiée**, à défaut un élargissement du pont mais le passage de vélos sur les voies voitures doit absolument être évité ici (pont trop étroit et trafic important)
- **Traversée du périph** : nous souhaitons que le tunnel existant et la future trémie ne soient pas accessibles aux automobilistes, pour **ne pas créer une incitation supplémentaire à l'usage de la voiture**.
- Sur le **secteur Tech Sud – Surville**, une attention particulière doit être portée sur **l'éclairage et la végétation** : l'éclairage doit être suffisant et la végétation ne doit pas créer de lieux à l'abri des regards, propices aux trafics en tout genre.
- La signalétique (panneaux de signalisation, jalonnement ...) et les totems publicitaires doivent être choisis et positionnés de sorte à **ne pas nuire à la visibilité et à ne pas diminuer la largeur circulée**.
- Au **niveau des stations**, les circulations des piétons d'une part et des cyclistes d'autre part, doivent être suffisamment guidées pour ne pas générer de conflit.



la ville à vélo