



la ville à vélo

Ligne de bus à haut niveau de service Part-Dieu Sept-Chemins

Participation de La Ville à Vélo à la concertation

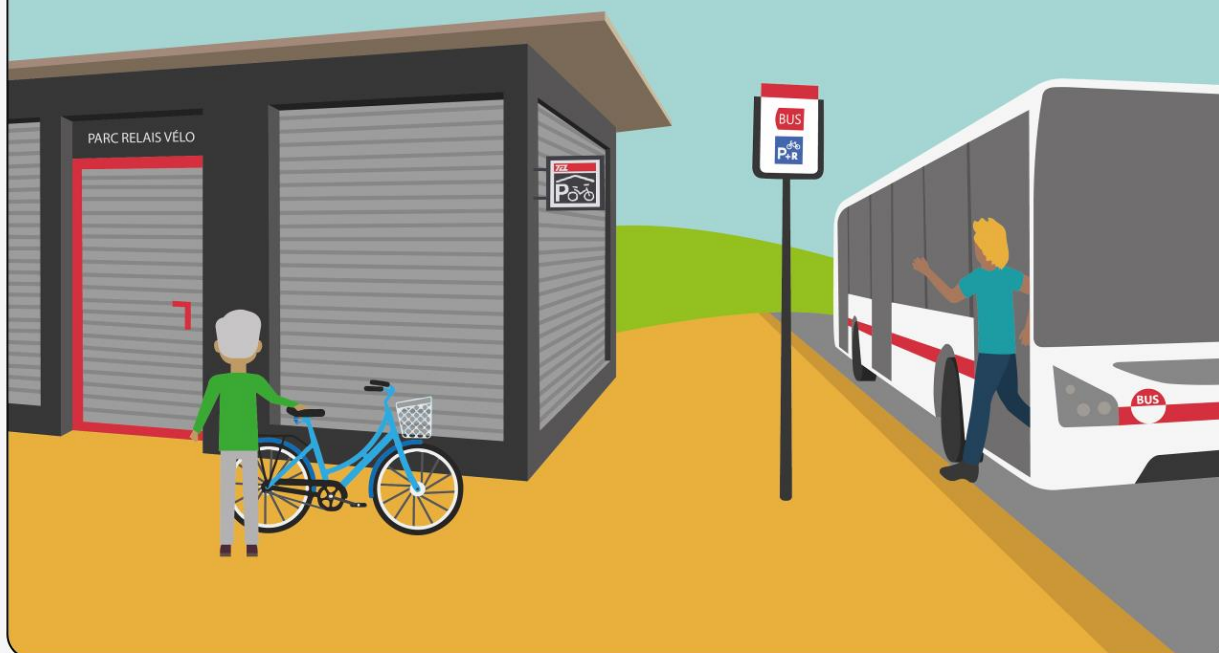
19/11/2021

Préambule

La présente contribution fait suite à la prise de connaissance du **dossier de concertation** et de sa synthèse.

La Ville à Vélo se réjouit de la création de la ligne de bhns Part-Dieu Sept Chemins qui permettra d'améliorer les liaisons radiales pour 4 communes de l'est lyonnais. 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. Il est impératif de prévoir des aménagements cyclables 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**, avec cependant un intérêt particulier pour la variante Mistral/Pompidou qui comporte de notre point de vue un potentiel supérieur en matière d'intermodalité avec le train et de maillage cyclable.

Pour une métropole multimodale.



Qui sommes-nous ?

Créée en 1994, La Ville à Vélo est une association à but non lucratif (statuts, règlement intérieur). Elle agit auprès des élu-es et des aménageur-ses pour promouvoir l'usage du vélo, demander des aménagements cyclables et faire respecter la loi LAURE (*).

La Ville à Vélo compte 1400 adhérent-es, 12 membres du CA, plus de 80 bénévoles impliqués, plus de 60 représentant-es locaux, dans plus de 30 communes. L'association a pour objet la **promotion du vélo comme moyen de transport dans la métropole de Lyon**, et en tant que de besoin, dans les communes limitrophes de la Métropole.

La Ville à Vélo milite pour un respect permanent des dispositions légales et réglementaires (Lois, Décrets, Arrêtés, Plan Local d'Urbanisme, etc..) relatives à l'usage du vélo (aménagement d'itinéraires cyclables, de stationnements des vélos dans les bâtiments publics ou privés, l'emport des vélos dans les transports collectifs...). Elle soutient ou initie les actions, démarches ou expériences en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des cyclistes, dans le respect d'un partage équilibré des espaces de circulation, sur l'ensemble des territoires définis ci-avant.

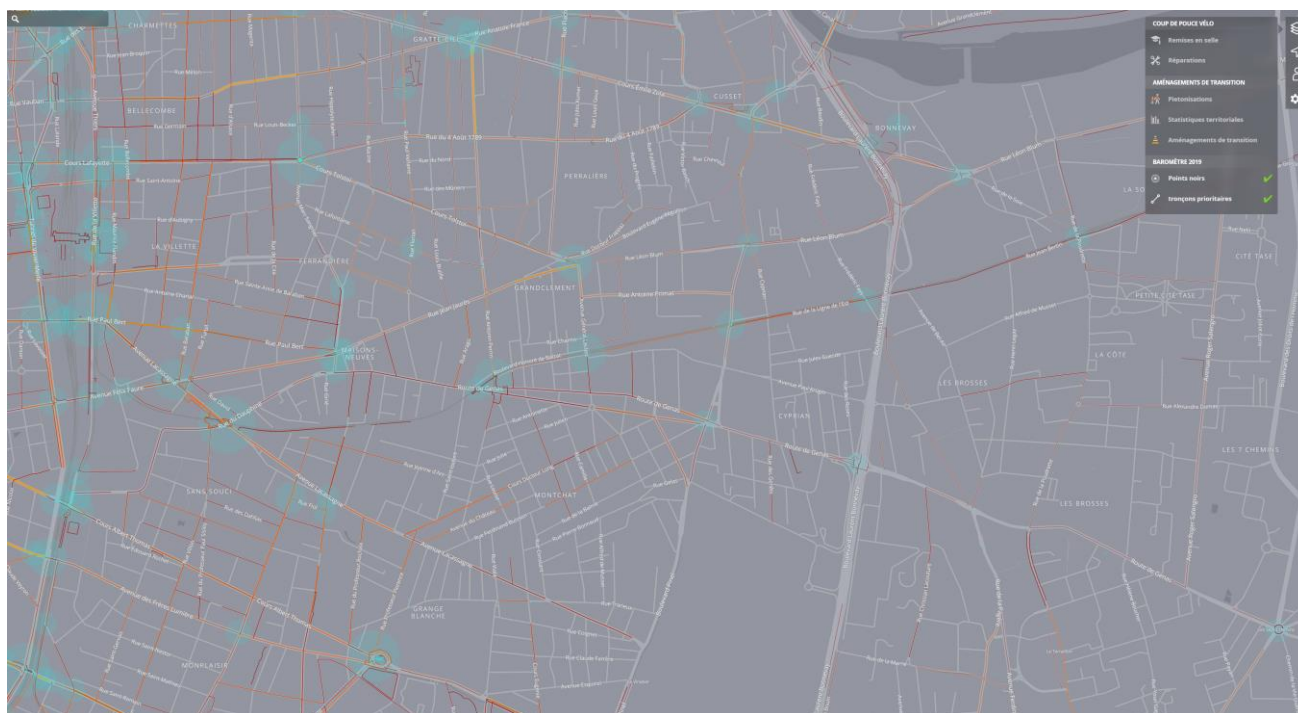
Le projet de BHNS

Inscrite au plan de mandat, cette ligne est destinée à compléter le réseau de transport métropolitain. Elle sera en correspondance à terme avec une future ligne bhns La Soie – Aéroport de St Exupéry. Ces deux lignes ont pour objet d'améliorer l'accessibilité des territoires de l'est lyonnais à Part-Dieu.



Le constat

La route de Genas est actuellement un axe très emprunté, peu confortable voire dangereux. Le baromètre cyclable nous a permis lors de son édition 2019 de collecter de nombreuses doléances et d'indiquer une forte attente de la part des utilisateurs en matière de résorption des points noirs. Notamment, au droit des grands carrefours que sont Sept Chemins, l'échangeur Laurent Bonnevey, Place Kimmerling, Reconnaissance Balzac, Maisons-neuves, secteur Part-Dieu. Des attentes également en matière d'amélioration des sections courantes, notamment sur Felix Faure, F. Mistral, Route de Genas...

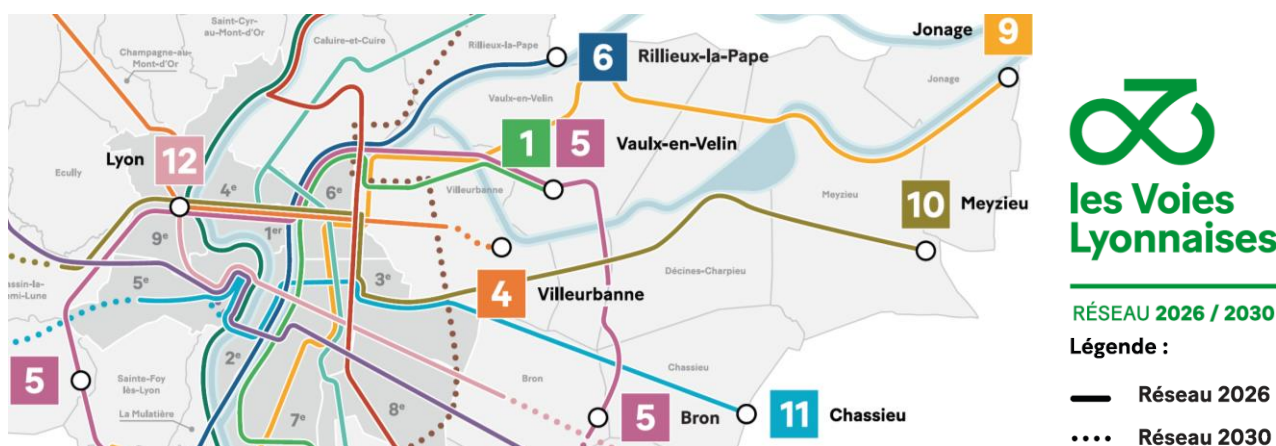


Baromètre cyclable 2019, FUB, carte collaborative (<https://carto.parlons-velo.fr/#13.83/45.77328/4.88145>)

Les Voies Lyonnaises

Nous relevons avec intérêt dans le dossier de concertation, que le trace coïncide avec celui du REV / la VL11 sur la route de Genas.

Le jumelage des infrastructures nous apparaît porteur de sens puisqu’il permet de constituer une alternative crédible à la voiture pour toutes et tous, dans la perspective de la ZFE et de la ville 30. Nous appelons cependant de nos vœux de **limiter au maximum les chevauchements de plateformes TC** par les voies cyclables pour prévenir au maximum les risques de chute et de heurt.



Extrait de la carte Les Voies Lyonnaises, Métropole de Lyon, 2021

Ainsi, et même si les projets des Voies Lyonnaises pourront grandement répondre à ces enjeux, la création d’une ligne de bhns dans ce secteur constitue une opportunité pour améliorer le maillage cyclable et qualifier et sécuriser l’axe route de Genas, ainsi que l’accès à la gare et au quartier Part-Dieu.

Nos observations au fil de la ligne, d'est en ouest

De manière générale, les aménagements cyclables le long du BHNS devront être connectés de manière claire et sécurisée au réseau cyclable de desserte.

TERMINUS SEPT CHEMINS

Le terminus 7 chemins devra comporter une prolongation cyclable naturelle vers l'est (Chassieu/Genas).

Un parking de type P+R pour les vélos nous semble important au terminus des 7 chemins. Il permettra à des cyclistes d'opérer une intermodalité vélo+bhns.

FRANCHISSEMENT SOUS LE PERIPHERIQUE

Il apparaît important que le bhns et les voies Lyonnaises permettent d'offrir une traversée sécurisée mais aussi sécurisante de cet échangeur qui est actuellement très dégradé et congestionné. Ainsi un travail devra être fait sur la géométrie, les revêtements, la priorisation, l'éclairage, les ambiances... de sorte à offrir des conditions enviables de circulation aux futurs utilisateurs.

TRONÇON COMMUN AVEC T6N

Les propositions d'insertion au sud de la voie Lyonnaise et de partage de la plateforme avec T6N nous semble être adaptée pour disposer d'une piste bidirectionnelle protégée de la circulation. Ainsi, sur le principe LVV se positionne en faveur du profil avec Voies Lyonnaises au sud, plateforme axiale - arbre et stationnement au nord comme proposé dans les études T6N qui a pour avantage de protéger naturellement l'aménagement cyclable tout en implantant les arbres du côté le plus favorable d'un point de vue de l'orientation et des ombres portées sur les façades.

RECONNAISSANCE-BALZAC

C'est un futur hub cyclable qui articulera plusieurs axes des futures voies lyonnaises. Une attention particulière devra être accordée pour disposer d'un espace d'échange suffisamment confortable et lisible pour que jouer un rôle de futur carrefour névralgique cyclable

VARIANTES ENTRE MAISONS-NEUVES ET PART-DIEU

Concernant le choix des variantes, nos observations portent sur le principe et non pas l'insertion. Nous comprenons que des variantes d'insertion seront regardées avec des possibilités de mutualisation de la plateforme. Les documents proposés ne permettent pas en l'état d'apporter un avis sur l'insertion des cycles dans l'espace public. Cependant, sur le principe nous observons que les deux variantes présentent des propositions contrastées que nous souhaitons commenter.

La variante mistral concerne un axe inscrit au PAMA important pour la liaison nord/sud métropolitaine de la Doua au Totem et Lyon via les Maisons-Neuves. En empruntant F. Mistral, Sangnier et Gillet, puis G. Pompidou, ce tracé offre une prime majeure pour l'intermodalité BHNS-TRAIN (TER, TGV...) car dessert directement nouvelle entrée Part-Dieu Pompidou en cours de construction par SNCF G&C

En outre, cette variante permet de desservir un secteur assez mal desservi par le TC et où les aménagements cyclables sont rares. Toutefois l'avenue Felix Faure et le Bd Vivier Merle sud sont également des secteurs à enjeu.

La correspondance avec le train : un enjeu pour de nombreux cyclistes et passagers

On observera que quelle que soit la variante retenue, la liaison avec la gare Part-Dieu (actuellement en travaux mais bientôt agrandie) est un atout fort de ce projet.



Projet Part-Dieu et nouvel accès Pompidou (source SPL Lyon Part-Dieu)

Au regard du document de concertation, il apparaît que la variante Mistral favorisera une correspondance en amont de la gare, avenue Pompidou et en ligne direct avec la future galerie/vélo station, ce qui sera très pertinent pour les cyclistes en correspondance avec le train.

Pour les utilisateurs du bhns et du train le temps de parcours de la correspondance sera significativement écourté avec la variante nord.

Une attente forte : le stationnement vélo pour favoriser le rabattement sur la ligne

Nous faisons le constat (source TCL) que le stationnement vélo en rabattement est encore très peu développé sur la Métropole avec 569 places (7%) contre 8036 places (93%) pour les voitures individuelles. Aucune place vélo dans les parcs relais historiques. Les Parc-Relais ne sont ainsi pas très attractifs pour les cyclistes et incitent même parfois les automobilistes à venir se garer plutôt qu'utiliser une alternative. Il apparaît donc urgent de trouver des solutions pour que les places des Parcs-Relais bénéficient à ceux qui en ont vraiment besoin.

L'enjeu est important pour les habitants de la Métropole si l'on veut inciter à l'abandon de la 2ème voiture réservée essentiellement aux courts déplacements, que l'on peut faire à pied, en vélo ou en TC.

C'est pourquoi nous souhaiterions que les nouveaux parcs relais comptent à minimum 50% de places vélos et favorisent le covoiturage.

Avec un mode de fonctionnement compatible avec un usage ponctuel et des itinéraires de rabattement à vélo vers la future ligne du BHNS, le projet devrait ainsi comporter au moins un P+R dédié au rabattement des cyclistes vers la future ligne.

Rappel de quelques principes à respecter pour les aménagements cyclables.

Les aménagements cyclables devront suivre les règles que nous rappelons dans les pages suivantes. Les sections labellisées Voies Lyonnaises devront en outre atteindre les objectifs du programme cadre établi par la Métropole.

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

Enfin, les axes importants comme ceux sur lesquels sont créées des lignes de tramway et bhns 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 bhns 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.

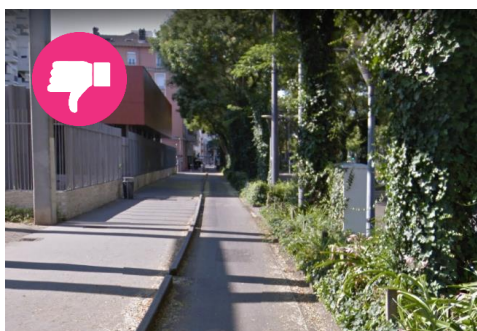
Réfléchir à une harmonisation de l'identité du réseau

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 parties directement du périmètre de projet, telle que cela a été fait sur la ligne C3.

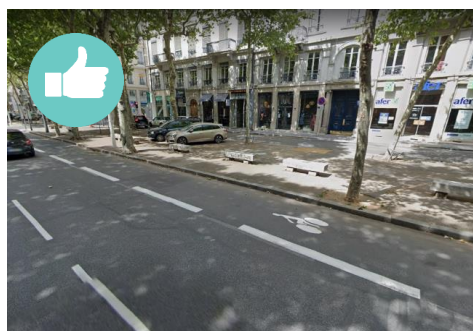
Dimensionner les aménagements cyclables pour l'avenir

Et de manière à anticiper l'évolution future dans les prochaines années. Les largeurs ne peuvent plus être minimale, en particulier aux carrefours et dans les zones de rétention (sas vélo). Les virages et raccordement 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 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.



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



Une bande cyclable confortablement dimensionnée

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.



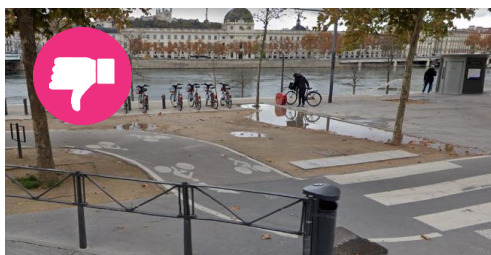
Place Bellecour : un contre-sens cyclable séparé des voitures par une bordure.



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

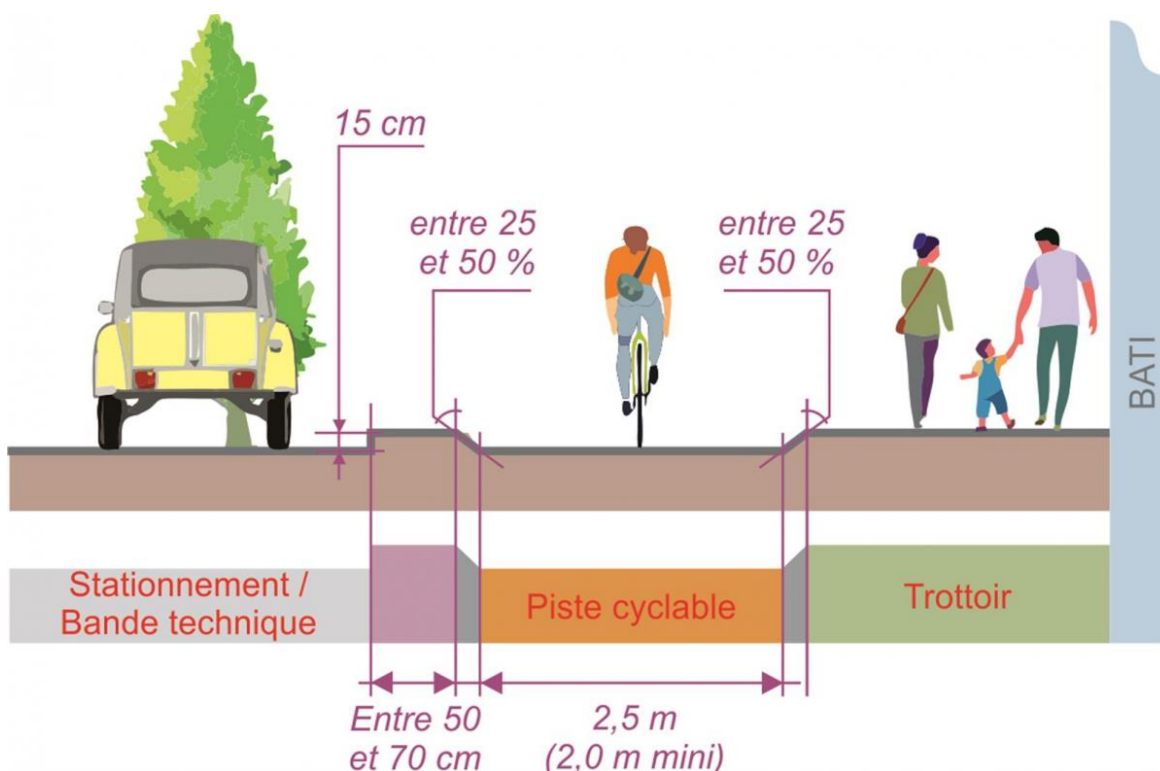
Si la piste cyclable est souhaitable avec un séparateur physique, il faut veiller à ce qu'il ne constitue néanmoins pas un danger. Ainsi, des bordures trop hautes constituent un obstacle à risque auquel le cycliste pourrait s'accrocher, notamment avec la pédale. La chute peut alors s'avérer lourde de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

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

Ces locaux doivent être **dimensionnés au plus juste** pour l'usage actuel **et futur** avec des emprises foncières suffisantes 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.



Parking-relais vélo à la station Meysieu Z.I. : le tramway est aussi un pôle d'intermodalité.



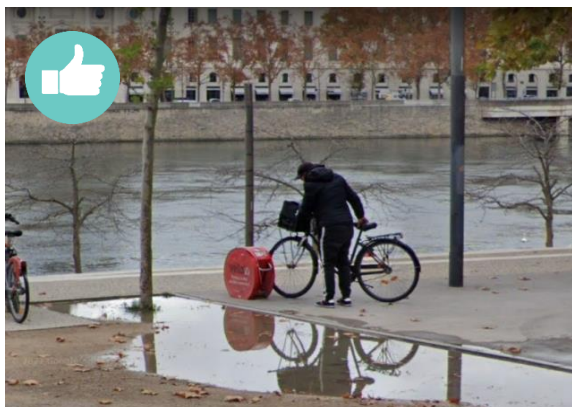
Installer un local dans un commerce vacant : une intégration urbaine optimale (parking Cordeliers).

Favoriser l'intermodalité avec des stations Vélo'v

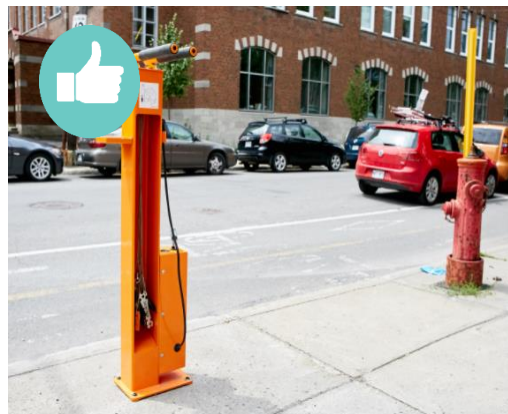
Le déploiement, par ajouts ou repositionnement, des stations Vélo'v en lien avec le placement des stations est primordial : le **Vélo'v** est un mode déplacement parfait pour favoriser l'**intermodalité** avec le TCSP. Des secteurs sur l'itinéraire de la ligne **ne disposent pas de station** Vélo'v : leur mise en place doit être envisagée avec l'arrivée du bhns.

Accompagner les aménagements cyclables de points de services

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



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



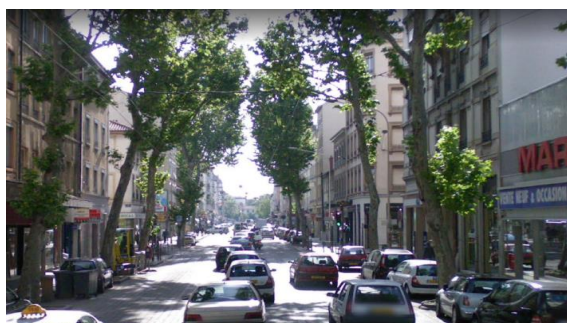
De nombreux fabricants proposent des petits totems s'outils pour l'auto-réparation des vélos.

Respecter le patrimoine végétal en place

LVV reste attentif 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.

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



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.

Lorsque le passage d'un itinéraire cyclable n'est réellement pas possible sur le même itinéraire que le TCSP, 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 TCSP, 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 ses 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.).

Prévenir et lutter le stationnement gênant et dangereux

L'expérience montre que plusieurs configurations sont de nature à encourager le stationnement sauvage : notamment lorsque le stationnement sur voirie s'organise à droite de la bande cyclable et de manière discontinue (tel que la rue Emile Decorps à Villeurbanne). Il convient d'éviter ces configurations.



Stationnement illicite et dangereux sur bande cyclable (M. Coquery, LVV)

En outre les mesures de surveillance de la voirie et de contrôle du respect des aménagements cyclables doivent être pensées dès la conception de l'aménagement puis anticipées par l'autorité compétente.

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.

Réaliser des revêtements continus

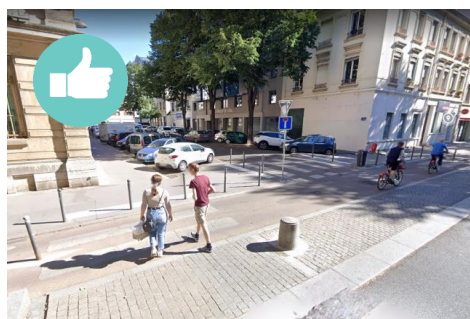
Certains aménagements cyclables récents obligent les vélos à **franchir de nombreuses bordures**, pour monter et descendre à répétition des trottoirs ou bien pour franchir la circulation automobile. Or, ces bordures sont extrêmement accidentogènes, en particulier pour les plus petits. Sur un itinéraire 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.

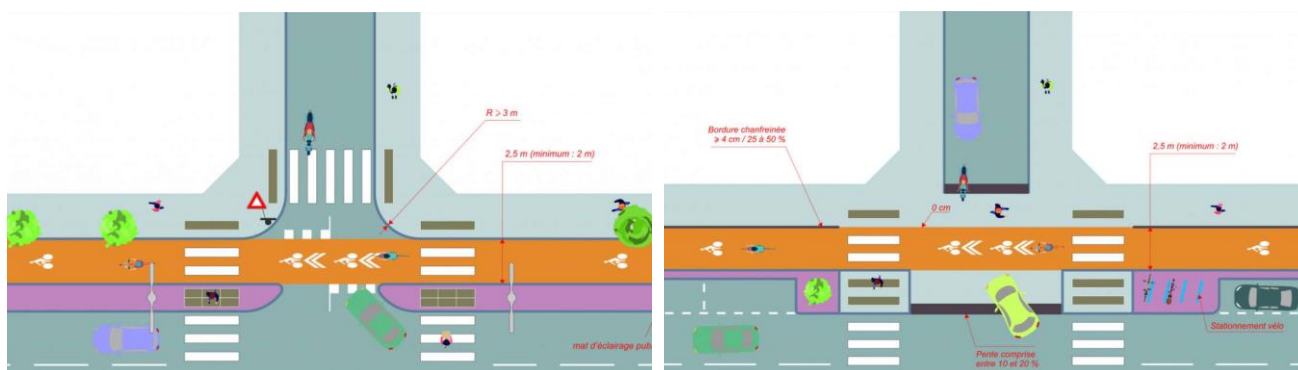
Par ailleurs, en lien avec les questions de sécurisation évoquées plus haut et d'identité du réseau, la mise en place d'un **revêtement coloré** (en accord avec le développement du REV) est souhaitée pour baliser les itinéraires et rassurer les usagers, notamment dans les carrefours. Souligner les traversées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



Rue Garibaldi : une piste cyclable ponctuée de nombreux franchissements de bordures à chaque carrefour.

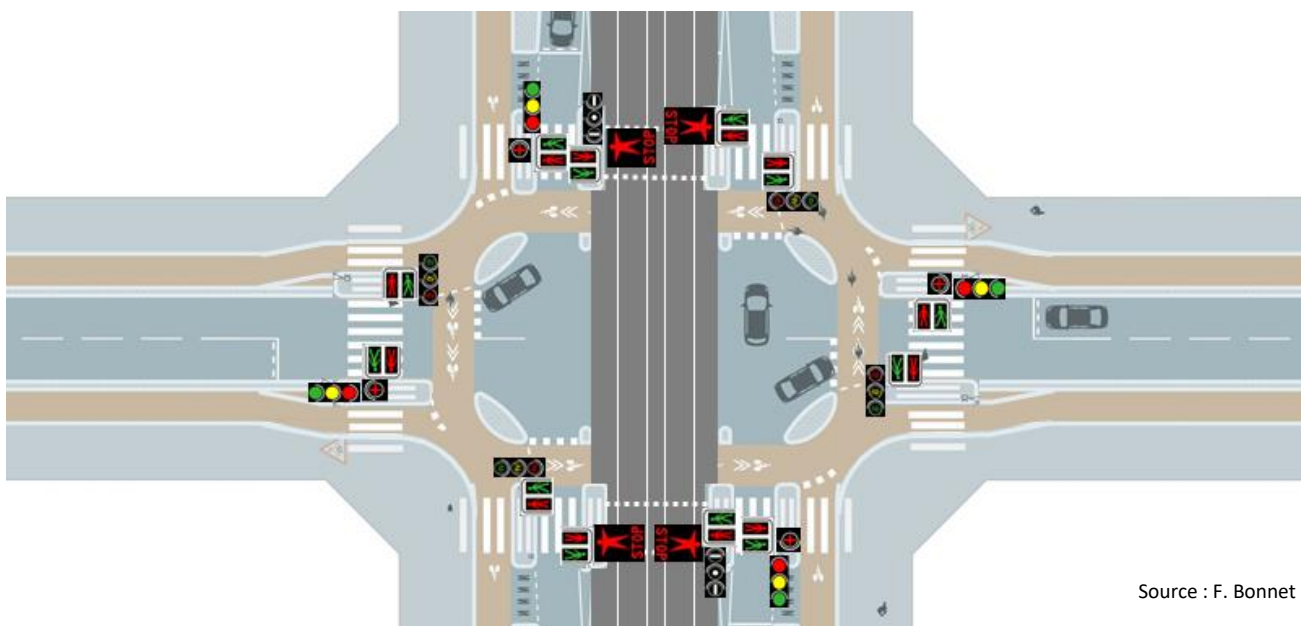


Rue de la Part-Dieu : un ruban d'enrobé continu pour la piste cyclable.



Source : Cerema.

Exemple de carrefour tramway avec bandes cyclables



Source : F. Bonnet

En conclusion

Au fil de la ligne, des mesures devront être privilégiées pour assurer la cyclabilité de l'infrastructure. Pour la réussite du projet il nous semble essentiel que les aménagements cyclables ne soient pas réalisés au détriment des espaces naturels (plantations) ni même du piéton, mais que la variable d'ajustement soit bien les voies de circulations motorisées et le stationnement ; pléthoriques dans les secteurs traversés et qui incitent à la vitesse autant qu'au recours systématique à la voiture.

Le projet aura pour effet de réduire des inégalités manifestes qu'engendre un système de mobilité motorisée, en pénalisant l'accès à l'emploi, aux études, aux soins et à la culture des jeunes, des femmes et des personnes fragiles.

Nous vous remercions pour cette concertation riche en propositions. Nous nous tenons à votre disposition pour expliciter nos observations et pour vous accompagner dans l'insertion fine du projet.



la ville à vélo