

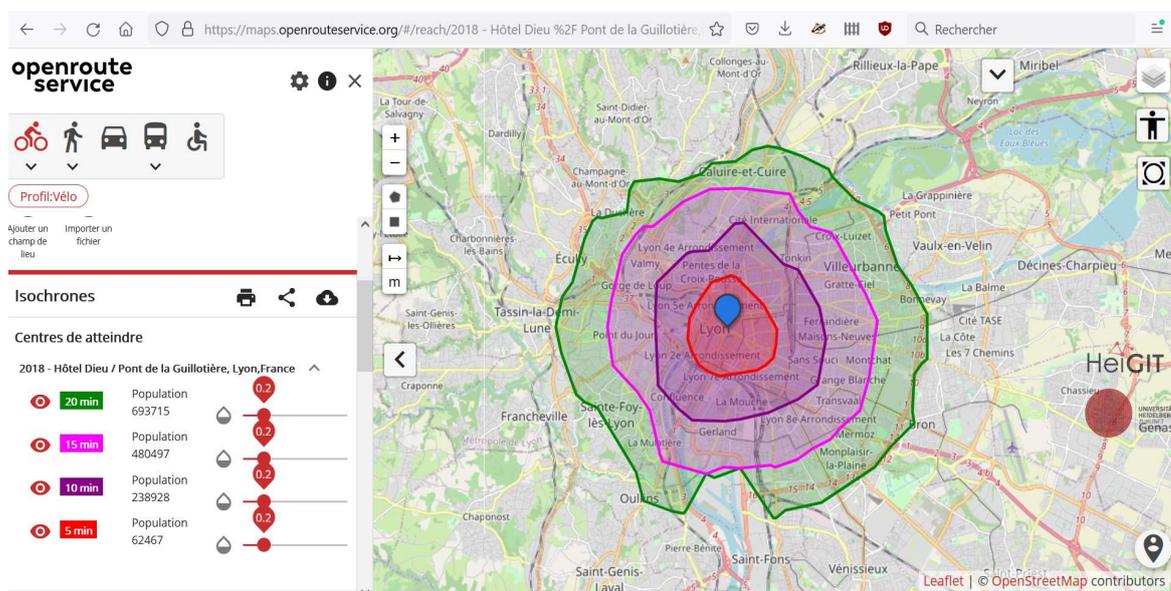
# Contribution à la consultation sur le projet Rive Droite du Rhône

Décembre 2021

La Ville à Vélo a pris connaissance avec intérêt du projet de restructuration de la rive droite du Rhône entre les ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni. La diminution de l'espace dédié à l'automobile permet de rendre de la place à la marche, au vélo, et aux transports en commun, rendant la ville plus agréable, de végétaliser le secteur, et donc de le rafraîchir, et de mettre en valeur le patrimoine architectural. Les quais bas permettront de créer des lieux de convivialités ou de culture : jeux d'enfant, espaces de détente, agrès sportifs, bars ou guinguettes, espaces d'exposition...

## Voies Lyonnaises

Le quai haut de la Rive Droite doit accueillir d'ici 2026 la Voie Lyonnaise n°6 (VL 6) : un itinéraire cyclable large, végétalisé, bien identifiable, et séparé à la fois des déplacements motorisés et des piétons. Cette VL6 contribuera à favoriser les déplacements en vélo depuis et vers la Presqu'île : selon le site [OpenRoute Service](https://www.openrouteservice.org/), 700 000 personnes habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'Hôtel Dieu (dont 480 000 à moins de 15 minutes). Rappelons qu'actuellement aucun aménagement cyclable séparé ne permet de se déplacer de façon sécurisée sur l'ensemble de la Presqu'île, que ce soit en Nord-Sud ou en Est-Ouest.



Même si tous les déplacements, même de courte distance, ne se feront pas à vélo ou à pied, il est tout à fait crédible de voir l'usage du vélo augmenter de façon substantielle si les conditions favorables sont réunies : itinéraires cyclables séparés de la circulation générale, formation au vélo à tous les âges, promotion de modes de déplacement non polluants.

Cette VL6 contribuera également à renforcer la végétation nécessaire sur l'ensemble de la Presqu'île : la voie cyclable pourrait prendre place entre la double rangée de platanes, qui serait donc complétée là où des arbres ont été supprimés, et renforcée par de la végétation basse entre les arbres et en approche des carrefours, tout en laissant une large promenade piétonne le long du fleuve.

Au niveau des carrefours, les conflits entre cyclistes et piétons d'une part, et entre cyclistes et automobilistes d'autre part, seront diminués par une signalisation renforcée des itinéraires (revêtements de couleurs différentes pour les différents modes de déplacement, marquages au sol, signalisation verticale ...). Pour limiter les accidents, les masques à la visibilité (dont panneaux publicitaires et végétation importante) sont à éviter en approche des intersections et des traversées piétonnes.

Les quais de la rive droite constitueront à terme un axe fort des déplacements cyclables, et leur aménagement soulagera sans doute en partie les quais de la rive gauche du Rhône. Un espace dédié à l'entretien des vélos (pompe à vélo, quelques outils) et au repos des cyclistes et piétons (bancs et tables de pique-nique ombragés, point d'eau) pourrait être aménagé côté fleuve. La largeur des Voies Lyonnaises doit permettre à des cyclistes de se croiser et se dépasser confortablement, sans risque d'accident et de chute.

La Presqu'île sera également traversée en Est-Ouest par les Voies Lyonnaises n°4, 5, et 10 au niveau du tunnel de la Croix Rousse, n°12 au niveau de Bellecour, et n°8 et 11 au niveau de Perrache. Ces différentes Voies Lyonnaises croiseront donc la VL6, avec une signalétique et des aménagements dédiés.

## ZFE

Avec la mise en place de la ZFE pour les particuliers, le nombre de véhicules automobiles dans le Grand Lyon, et en particulier dans Lyon, devrait baisser dans les prochaines années. Sur la Rive Droite, cette baisse sera induite par la diminution du nombre de voies automobiles, mais elle sera d'autant plus importante que les alternatives à la voiture individuelle seront attractives sur le secteur et au-delà : piétonnisation de la Presqu'île, itinéraires cyclables (dont les Voies Lyonnaises) permettant d'y accéder et de circuler sur le secteur, transports en commun en sites propres.

La réduction du nombre de voies automobiles doit s'accompagner d'une diminution de la capacité de stationnement automobile : la suppression du stationnement de surface doit être volontariste, seules quelques places étant à terme dédiées aux livraisons et aux personnes à mobilité réduite, aussi bien sur les quais (dont la Rive Droite) que sur l'ensemble des rues de la Presqu'île.

## Stationnement vélo

Le stationnement vélo est actuellement insuffisant sur la Presqu'île : du bas des pentes de la Croix-Rousse jusque Perrache, on trouve des vélos accrochés au mobilier urbain, faute d'arceaux

disponibles. Il est donc nécessaire d'ajouter des grappes d'arceaux régulièrement le long de la Rive Droite, en rapport avec la part modale du vélo visée.

Pour du stationnement moyenne/longue durée (au domicile ou à proximité du lieu de travail), il manque également du stationnement sécurisé : si les accès aux parkings souterrains ne permettent pas d'y créer des stationnements vélos, il doit être envisagé d'en créer soit en rez-de-chaussée / cour d'immeuble, soit en sous-sol (par exemple en convertissant une partie des trémies actuelles de la rive droite).

D'autres usages peuvent être imaginés pour ces trémies reconverties : par exemple, un hub de logistique urbaine, avec des livraisons du dernier kilomètre en vélo cargo depuis ce point.

## Projet Presqu'Île

La restructuration de la Rive Droite du Rhône sera nécessairement faite en cohérence avec l'aménagement de l'ensemble de la Presqu'Île, en lien avec les projets de piétonnisation et apaisement du secteur : limitation des déplacements en voiture, facilitation des déplacements à pied et à vélo (dont stationnement de courte, moyenne et longue durée). Elle doit s'accompagner d'aménagement des différents ponts en faveur des modes actifs (dont création de pistes cyclables) et des transports en commun. Les traversées de la Rive Droite à pied et à vélo, notamment aux intersections avec les ponts, doivent être pensées pour être simples et fluides en modes actifs : des feux trop longs, des traversées en plusieurs temps, ou des cheminements compliqués, conduisent à un moindre respect des règles et à la mise en danger des usagers vulnérables. Concernant les traversées piétonnes : toutes les branches des carrefours doivent être munies de passages piétons.

La piétonnisation de la Presqu'Île structurera les déplacements motorisés, mais aussi à vélo sur l'ensemble du secteur : en nord-sud, les quais du Rhône et de la Saône constitueront l'ossature du réseau cyclable. Il conviendra de maintenir quelques points de traversée est-ouest, en lien avec les Voies Lyonnaises au niveau de Perrache et de Bellecour, et au niveau des Cordeliers et de la place des Terreaux. Les déplacements à vélo sur l'ensemble du périmètre piétonnisé resteront possibles, mais à vitesse réduite.

## Tunnel de la Croix-Rousse

Les flux automobiles sur le secteur à l'étude sont liés en partie au tunnel de la Croix Rousse, dont le tube modes doux doit accueillir d'ici 2026 les Voies Lyonnaises 4, 5 et 10. Il sera donc nécessaire à court terme de faire circuler les bus dans le tunnel principal. Pour leur assurer une circulation fluide et maintenir l'attractivité des transports en commun, nous suggérons qu'au moins une des voies de ce tunnel devienne réservée aux bus et/ou covoiturage (avec mise en place de contrôles effectifs).

De plus, les actuelles voies d'accès au tunnel côté Rhône contribuent à donner un aspect autoroutier au carrefour Quai Jean Moulin / Pont de Lattre de Tassigny (trémies, bretelles). La réglementation Mont-Blanc implique un dimensionnement des voies de sortie de sorte qu'il n'y ait pas de bouchon à l'intérieur du tunnel. Pour que la partie nord du secteur du projet puisse être aménagée de façon aussi qualitative que la partie centrale, et aussi bien sûr pour limiter la pollution subie par les écoles et habitants du bas des pentes de la Croix-Rousse, il importe de réduire les flux à l'entrée de l'ouvrage.



Cette mise en sens unique rend possible une forte baisse de circulation, et donc de pollution aux NOx et au bruit, dans le secteur des bas des pentes de la Croix-Rousse / pont de Lattre de Tassigny. Elle facilite la liaison cyclable entre le quai d'Herbouville, le quai Jean Moulin et le tube modes doux.

À l'extrémité Sud, elle permet d'envisager la réduction des bretelles d'accès aux différentes trémies sous le centre d'échange de Perrache et à la M6/M7, et donc de récupérer de l'espace pour, par exemple, végétaliser ce secteur et assurer une véritable continuité cyclable entre le quai Perrache et le quai Gailleton (un des points durs de la VL6).

La circulation des véhicules de secours pourrait être assurée sur la voie de bus (ou sur la VL6 si elle est suffisamment large).

La largeur nécessaire aux circulations en quais hauts se trouverait ainsi fortement réduite et permettrait de supprimer les surlargeurs au niveau des ponts et de recréer une vaste berge au niveau du Rhône, constituant un espace de loisir et de détente allant du pont de Lattre de Tassigny au pont Gallieni.

## Qui sommes nous ?

Créée en 1994, La Ville à Vélo est une association à but non lucratif. 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. 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'empport 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.