



Objet: Schéma du réseau
des modes doux

Gérard Collomb
Président du Grand Lyon
20, rue du Lac
69003Lyon

Monsieur le Président,

Nous souhaitons réagir vivement à l'étude réalisée par l'Agence d'Urbanisme au sujet du futur schéma des modes doux.

Notre association salue l'ambition affichée, et en particulier le courage politique annoncé de réaliser les futurs aménagements sur l'espace public accaparé par le stationnement automobile. Nous soulignons que si le réseau cyclable actuel est si discontinu, c'est par manque d'un tel courage dans les années précédentes. Combien de fois, au cours des réunions de concertation organisées par vos prédécesseurs, avons nous entendu qu'une bande cyclable devrait s'interrompre parce qu'il était impossible de lui sacrifier trois places de stationnement... Voici un changement bienvenu, et nous espérons que vous saurez traduire cette volonté par des mesures de *mise en continuité* immédiates et toutes simples sur les nombreux pointillés du réseau actuel, par exemple sur les quais de Saône, rue Mazenod, au rond-point de la Guillotière, entre le Rhône et l'avenue Debourg, etc.

Toutefois, sur un plan plus technique, le projet est dans ses détails surprenant de naïveté, et pour le plus gros complètement irréaliste. Voici quelques-uns des reproches que l'on peut lui faire :



1. On ne peut pas inscrire ainsi le vélo dans un projet d'urbanisme en négligeant les spécificités de ce mode de transport, notamment du point de vue de la *sécurité*.
2. À ce sujet, ce travail ne tient aucun compte des expériences françaises et étrangères concernant les aménagements cyclables, ni des références techniques qui les régissent (par exemple le guide *Recommandations pour les aménagements cyclables* du CERTU, ou les fiches techniques CERTU/Club des Villes Cyclables).
3. Ce projet ignore également le travail considérable réalisé (dans la concertation) pour le *schéma directeur vélo* et la *charte vélo* du PDU précédent, dont les objectifs n'ont rien perdu de leur actualité puisqu'ils sont loin d'être remplis.
4. Ce projet fait peu de cas de l'existant, tout maigre soit-il. Par exemple il existe déjà un aménagement des rues Part-Dieu et Mazonod, auquel il ne manque que d'être flêché depuis le Rhône pour être utile.
5. Ce projet privilégie une logique de grands axes alors que le vélo est aussi et avant tout un mode de déplacement local.

Dans tout cela, il est visible que cette étude a été réalisée sans la moindre concertation avec les associations cyclistes (qu'il nous soit présenté sous une forme aussi aboutie ne peut s'appeler de la concertation), et on se demande parfois si un seul de ses auteurs a fait une fois dans sa vie du vélo en ville.

Si nous saluons les grandes lignes du projet et la volonté politique qu'il incarne, le plus gros du document (à partir de la page 12) doit donc être revu en profondeur, et de préférence dans une concertation *préalable* qui a fait défaut jusque là.

Rappelons donc quelques grands principes concernant les modes doux :

1/ La cohabitation piétons vélos n'est réclamée ni par les associations de piétons, ni par les associations de cyclistes. Rappelons que le vélo est un *véhicule*, qui se déplace facilement à 25km/h en terrain plat, et perd toute douceur s'il renverse alors un piéton. La cohabitation avec les piétons est donc à la fois dangereuse pour ces derniers, et pénalisante pour la vitesse des vélos. Notre association a toujours milité avec les associations de piétons pour le respect des trottoirs par les vélos : n'y roulez pas (c'est d'ailleurs la loi), ou bien roulez-y au pas (autorisé uniquement sur les zones piétonnes). Nous ne nous réjouissons donc pas de ce qu'on nous promette des super-trottoirs à la place d'aménagements cyclables. Ce n'est pas favoriser le vélo que lui offrir un espace sur lequel il ne pourra se déplacer qu'au pas.

2/ L'aménagement cyclable bidirectionnel d'un côté de la chaussée, qui est la norme dans ce document, est *extrêmement accidentogène aux intersections*, selon toutes les sources que vous voudrez prendre la peine de consulter. Il n'est donc envisageable



que si les intersections sont très rares, et bien gérées par une signalisation spécifique (et coûteuse). De bons exemples à Lyon sont la piste qui longe le campus de la Doua, boulevard du 11 novembre (une intersection sur 2km), ou celle qui longe la voie ferrée rue Servant et avenue Berthelot (deux intersections sur 1km5). Cet aménagement serait tout-à-fait envisageable sur les quais de Saône, comme dépeint sur la vue d'artiste p. 6 (pas d'intersection entre les ponts Juin et Koenig). Par contre, un tel aménagement est hors de question dans les quartiers du centre avec des intersections tous les 50m.

3/ En plus, et avant une logique de grands axes, qui est la seule que vous semblez considérer, il faut instaurer la *perméabilité* de la ville au vélo : le vélo, comme le piéton et les autres modes doux, doit pouvoir se rendre partout.

- En particulier les sens uniques sont des obstacles pour les cyclistes. Les quartiers essentiellement composés de sens uniques sont nombreux à Lyon, et il convient d'y instaurer de manière systématique des aménagement à *double sens dont un sens réservé aux vélos*. Il existe une littérature abondante sur cet aménagement simple et de bon sens, mis en oeuvre avec succès dans de nombreuses villes de France. Il est parfaitement compris par les autres usagers de la voirie dans le Code de la Route usuel, il assure la visibilité réciproque des cyclistes et des automobilistes, il protège les cyclistes des portières qui s'ouvrent, et leur évite la tentation d'utiliser le trottoir pour couper les détours dûs aux sens uniques.

Ainsi, plutôt que de commander encore une énième étude pour déterminer laquelle, des rues Part-Dieu et Mazonod, il convient d'aménager pour les vélos, nous vous invitons, pour le même coût, à les traiter toutes les deux, avec chacune son double-sens réservé aux cyclistes. En prime, elles ont le gabarit suffisant pour que cela ne nécessite aucune suppression de stationnement, sauf sur la petite moitié de la rue de la Part-Dieu actuellement démunie d'aménagement cyclable.

- La perméabilité passe aussi par le traitement systématique des coupures urbaines (grands boulevards, cours d'eau, etc), qui doit être prévu en amont des réalisations.
- Nous vous rappelons d'ailleurs que la loi oblige les aménageurs à prendre en compte le vélo en amont de *tous* les projets d'aménagement. Notre association a vocation à ester en justice pour faire appliquer cette loi, qui si elle était respectée pendant ce mandat aboutirait à un réseau beaucoup plus étoffé que ce qui est prévu par ce projet.
- Un fléchage spécifique pour les cyclistes se fait toujours attendre.
- Le vélo a d'autres spécificités, dont voici un exemple concret. Nous réclamons depuis longtemps un aménagement rue Laennec (8ème). Sur la carte il ne se justifie pas, car il y a un itinéraire par Ambroise Paré et Rockefeller. Mais cet itinéraire fait grimper, puis redescendre, et le cycliste en



ville rechigne à cet effort inutile. L'aménagement existant a du être pensé sur carte, ou après visite à moteur.

4/ Nous voulons enfin rappeler qu'il n'existe pas d'aménagement type pour les modes doux. Un aménagement s'étudie au cas par cas, tronçon par tronçon, et en concertation avec les futurs usagers. Il n'existe d'ailleurs pas non plus de cycliste type, ou en tout cas il en existe au moins deux types : celui qui, sur le pont de la Guillotière, roule sur l'ancien aménagement sur le trottoir (cycliste prudent), et celui qui roule sur la chaussée au milieu des voitures (cycliste aguerrri/rapide). Si notre association a par le passé surtout défendu les cyclistes aguerris (à une époque où il ne restait plus qu'eux), elle représente actuellement les deux sensibilités, et nous avons conscience que la vocation d'un bon réseau cyclable est désormais d'attirer de nouveaux cyclistes. De ce point de vue, cette quatre-voies cyclable du pont de la Guillotière, sans doute unique à Lyon, est exemplaire et mérite d'être copiée. Et pour commencer, il serait grand temps de la rénover, et de traiter de même les autres ponts, en séparant mieux (physiquement) vélos et piétons.

Au vu des ambitions de votre projet, il n'est pas déraisonnable d'exiger au moins *une heure de concertation par kilomètre aménagé en centre-ville*. La municipalité précédente organisait plusieurs de ces réunions techniques entre deux comités de pilotage, et nous en attendons toujours de votre part. Idéalement, une telle réunion commence ou se termine par une visite sur place à vélo, et se tient à des horaires adaptés à des bénévoles qui ont leurs contraintes professionnelles.

On peut supposer que s'il y avait eu une telle concertation préalable avec l'Agence d'Urbanisme, le document qui nous a été présenté ne serait pas bon pour la corbeille à partir de la page 12.

En espérant vous rencontrer à l'occasion de l'une de ces réunions, veuillez recevoir, M. le président, l'expression de notre plus profond respect.

Pour la ville à vélo, son président