

<p style="text-align: center;">Saisines du CVAL présentées au Conseil d'arrondissement du 18 octobre 2022</p>

Saisine n°1

Madame Laure Le Bihan, directrice de la crèche Les Septimousses, a été désignée pour rapporter en séance la question suivante :

Les contre-sens cyclables sont parfois dangereux, en particulier lorsqu'ils sont aménagés sur des rues étroites (par exemple la rue Jaboulay). Les élus peuvent-ils faire des propositions pour repenser les aménagements de mobilité douce dans les rues étroites de l'arrondissement ?

Réponse

Mme LA MAIRE : Merci, Madame LE BIHAN. Effectivement, c'est Monsieur MONOT qui va répondre au nom de l'exécutif du 7^e arrondissement.

M. MONOT : Merci. Merci, Madame la Maire, merci, Madame LE BIHAN, pour votre question. Je ne sais pas si ce soir je pourrai vraiment vous faire des propositions très concrètes pour ces aménagements, mais au moins, je vais tâcher de rassurer, du moins d'expliquer ces doubles sens cyclables. Commençons par un petit point juridique. La généralisation des doubles sens cyclables a été introduite dans le Code de la route en 2008. Il est ainsi stipulé qu'en zone de rencontre ou en zone 30, donc lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police. En l'occurrence, il s'agit du Maire de Lyon pour ce qui nous concerne. Il s'agit concrètement de rues dont l'un des sens est réservé aux cyclistes et aux autres utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés tels que les trottinettes. Donc, sémantiquement parlant, il ne s'agit pas d'un contresens comme on l'entend parfois, d'ailleurs, c'est écrit dans la question, mais bien d'un double sens avec un sens qui est autorisé uniquement pour les cyclistes. Et c'est d'ailleurs la faible utilisation de l'espace public, l'agilité des cyclistes qui leur permet en effet de circuler là où des véhicules moins adaptés à des milieux urbains denses, contraints, comme nos villes, ne pourraient pas se croiser. Différentes études ont montré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que, je vous le concède, certains aménagements puissent parfois être impressionnants au premier abord et notamment dans les rues étroites que vous mentionnez dans votre question. Mais depuis plus de 15 ans, après des périodes d'expérimentation concluantes, de nombreuses villes françaises ont généralisé ces doubles sens cyclables avec succès ; et les études d'accidentologie qui ont été faites montrent un risque particulièrement faible et pour plusieurs raisons. Déjà, les utilisateurs se voient mutuellement en se croisant et ralentissent naturellement ; le risque de choc frontal est largement diminué et en ça, les doubles sens, je le crois, participent pleinement à la réussite des zones 30 et encore plus des Villes 30 comme Lyon, et apaisent les vitesses de chacune et de chacun. Ensuite, en cas d'ouverture inopinée d'une portière de voiture, le cycliste va heurter le plat de la portière qui va se refermer sur elle-même.

Et donc, c'est vraiment le faible taux d'occupation des voitures qui est compris, je vous le rappelle, entre 1 et 1,3, donc très faible, en fonction de l'heure de la journée, qui réduit très fortement ce risque de voir une portière du côté passager située le long du double sens cyclable s'ouvrir. Ainsi, cette cause majeure d'accidentologie pour les cyclistes qui porte le doux nom d'emportierage est largement réduite sur les doubles sens cyclables. Et puis, enfin, on peut noter que ces doubles sens, ils ont un atout de raccourcir les trajets des cyclistes, ils leur permettent d'éviter certaines situations à risque à certains croisements particulièrement dangereux et au final, ils vont diminuer la présence des vélos qui circulent sur les trottoirs ce qui est, il faut le rappeler, interdit, dangereux, sauf pour les enfants de moins de 12 ans.

Donc, les doubles sens cyclables, notamment dans les rues étroites, oui, peut-être qu'ils ne répondent pas à tout le monde et à toutes les situations, mais ils ont prouvé leur avantage indéniable et c'est vraiment l'un des maillons essentiellement d'une ville cyclable et apaisée tel que nous le souhaitons à Lyon. On peut s'y croiser, lentement, parfois très lentement quand la configuration l'exige, mais tout en se voyant et en se respectant. Là encore, très peu d'accidents à signaler dans ces rues étroites, bien moins en tout cas que sur d'autres aménagements cyclables, sur des rues larges où les vitesses sont élevées qui peuvent parfois sembler plus sécurisées par certains. Chacun est libre d'emprunter ou de passer ailleurs quand un double sens cyclable paraît un peu trop étroit et d'ailleurs, le fait qu'un double sens cyclable étroit existe n'enlève rien à un cycliste qui ne veut pas l'emprunter. On peut penser là à certains vélos larges que l'on croise de plus en plus, tels que les vélos cargos pour transporter des enfants, effectuer des livraisons décarbonées du dernier kilomètre, ou qui peuvent être de plus en plus utilisés par les artisans, ou encore des jeunes enfants et des cyclistes débutants, inexpérimentés, qui sans doute, préféreront rallonger leur trajet pour emprunter des aménagements cyclables qu'ils peuvent juger plus confortables et plus sécurisés. Et là, il faut dire que ces doubles sens cyclables aménagés par la Métropole de Lyon dans notre ville, c'est loin d'être la politique phare cyclable ; là, on peut citer le projet des Voies Lyonnaises, 250 km de pistes cyclables confortables, sécurisées, 280 millions d'euros de budget dans le mandat qui, là, vraiment, sont des aménagements tout à fait sécurisés qui correspondent à l'ensemble des situations quel que soit l'âge, le niveau d'expérience, la taille du vélo. Ce sont vraiment ces Voies Lyonnaises qui sont le projet phare, mais la Métropole de Lyon va continuer d'aménager les doubles sens cyclables dans nos rues, d'autant plus à Lyon qui est devenue une Ville 30 depuis le printemps dernier pour renforcer la sécurité de chacune et de chacun. La Métropole de Lyon le fera conformément aux préconisations du CEREMA, Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, avec à chaque fois des études systématiques sur les bonnes conditions de covisibilité, de sécurité de tous les usagers de la voirie quand c'est mis en place. Pour finir, on peut rappeler que le partage de la voirie et le respect de chacune et de chacun du Code de la route et des règles de sécurité sont indispensables pour garantir la sécurité des usagers dans nos rues, en particulier les plus fragiles qui sont les piétons et les cyclistes. Plus que jamais, la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon sont engagées pour la sécurité routière, en témoigne le lancement récent de la démarche Vision zéro inspirée de pays du nord de l'Europe pour tendre au maximum possible vers le zéro mort et zéro blessé grave dans notre métropole dans les décennies à venir. La Ville 30 et les doubles sens cyclables qui en découlent y participent pleinement. Merci.

Mme LA MAIRE : Merci, Monsieur MONOT. Madame LE BIHAN, est-ce que vous souhaitez réagir ?

Mme LE BIHAN : Oui, merci, Monsieur MONOT. Oui, il n'était pas question par la question du CVAL de remettre en question ce contresens – enfin, c'est vrai qu'on l'appelait contresens, c'est un double sens, on est d'accord – mais simplement pour signifier, parce qu'il y avait des cyclistes expérimentés, des automobilistes lorsque l'on s'est posé cette question et que concrètement, quand vous avez quand même sur des voies très étroites des stationnements de véhicules + un véhicule qui roule + un vélo en face, là... alors, évidemment, il n'y aura pas de blessé grave et heureusement, puisque justement, on va tous très, très, très lentement et les cyclistes vont plutôt choisir d'aller ailleurs, parce qu'en fait, personne ne se sent en tout cas en sécurité. Donc, ce n'est pas la question de remettre... effectivement

qu'il y a un problème de sécurité, mais voilà, est-ce que vraiment il y a un intérêt pour ces petites rues-là et plutôt privilégier effectivement dans des voies plus larges. J'ai eu l'occasion d'aller dans des pays du nord où effectivement, il y a beaucoup de cyclisme et c'est bien mis en valeur, les voies sont très larges et vous n'avez pas trop de doubles sens dans ces conditions-là. Merci.

Mme LA MAIRE : Merci, Madame LE BIHAN, pour cette précision. On entend le scepticisme sur les doubles sens cyclables.

Saisine n°2

Madame Laure Le Bihan, directrice de la crèche Les Septimousses, a été désignée pour rapporter en séance la question suivante :

Les emplacements sécurisés pour les vélos ne sont aujourd'hui pas suffisamment nombreux, et pas adaptés aux vélos cargo notamment. Serait-il possible de concevoir l'aménagement des futures voies lyonnaises en lien avec l'aménagement d'emplacements sécurisés pour tous les formats de vélo ?

Réponse

Mme LA MAIRE : Merci, Madame LE BIHAN. Je passe la parole à Monsieur MONOT pour la réponse.

M. MONOT : Merci, Madame LE BIHAN, pour cette deuxième question. Alors, vous avez raison, vous parlez des emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos et c'est vrai, le vol de vélos est un véritable fléau pour les propriétaires de vélos. Ça reste l'un des freins majeurs au développement du vélo derrière la sécurité des usagers pour lequel on agit, et vous l'avez cité, à travers les Voies Lyonnaises pour renforcer cette sécurité. Et puis, cette problématique du vol de vélo, elle est d'autant plus vraie avec l'arrivée des vélos à assistance électrique ou des vélos cargos qui sont des matériels particulièrement onéreux en plus d'être volumineux, donc pas toujours entreposables aussi dans les locaux vélos des immeubles quand ils existent ou alors dans les caves et les garages des propriétaires. La Métropole de Lyon, face à ce constat, a lancé dans le mandat, ça a été voté, un grand plan de stationnements sécurisés vélos avec un objectif ambitieux qui est déjà de multiplier par 4 le nombre d'arceaux en voirie pour atteindre 60 000 à la fin du mandat, implantés sur le territoire de la métropole de Lyon. On en avait 15 000 au début du mandat. Mais aussi, ce plan qui a été voté en janvier 2022 à la Métropole, il prévoit au niveau du stationnement sécurisé de multiplier par 10 le nombre de places de stationnements vélos sécurisés. Là, l'objectif, c'est de passer à 15 000 places en 2026, nous étions à 1 500 places en 2020. Et aussi de mailler l'ensemble du territoire tel que vous l'avez dit à proximité d'équipements importants tels que les Voies Lyonnaises ou à proximité des transports en commun pour favoriser l'intermodalité. Donc, on a différents équipements, différents mobiliers et emplacements sécurisés qui seront adaptés aux besoins et aux contextes urbains qui vont permettre de répondre aux besoins de stationnement, que ce soit des résidents, des salariés ou encore des visiteurs qui peuvent venir à Lyon via de l'intermodalité. Tout d'abord, le nombre de places vélos dans les parcs publics de stationnement métropolitain, on souhaite le passer à 5 000 places à la fin du mandat pour répondre aux besoins des résidents et des salariés, donc sur l'ensemble des parcs en ouvrage de la métropole, tous ces parcs devront aménager, augmenter le nombre de places de vélos à disposition pour réduire les délais d'attente qui sont assez élevés depuis plusieurs années et pour renforcer largement l'offre pour les cyclistes. Là, vous avez parlé des vélos cargos, oui, on a en effet beaucoup de personnes qui peuvent avoir un vélo cargo, ne pas pouvoir le stocker chez eux et qui veulent bénéficier d'un emplacement sécurisé dans un parc en ouvrage à proximité de leur domicile.

On a aussi les nombreux parkings relais vélos qui sont amenés à fortement se développer et eux, ils sont aménagés à proximité à la fois des gares ferroviaires et des arrêts des transports en commun du Sytral, et ils vont permettre de faire des rabattements efficaces pour des gens qui viennent en vélo prendre les transports en commun et qui veulent le laisser pendant la journée dans ces parcs relais. Donc, une intermodalité qui va s'en trouver largement facilitée, on aura des nouveaux abris vélos qui vont voir le jour, notamment dans le cadre de l'aménagement des quatre nouvelles lignes fortes de transport en commun qui ont été lancées par le Sytral dans ce mandat, mais également à proximité de l'ensemble des pôles d'échange forts du réseau TCL.

On aura aussi, pour l'intermodalité, des vélos stations dans les gares et les pôles d'échange multimodaux, notamment à la Part-Dieu et à Perrache. Là, c'est 3 000 places de stationnement sécurisé vélos qui vont voir le jour dans les prochaines années. Ça, ce sont les vélos stations qui sont prévus, qui sont en travaux, et puis on a d'autres dispositifs qui sont étudiés. On va parler d'implantation de boxes en voirie, de petits abris vélos sur l'espace public au plus près des habitants qui vont répondre à leurs besoins de stationnement. Très prochainement, la Métropole va publier un formulaire en ligne où il sera possible de faire directement une demande d'installation d'un tel équipement. Les premières installations sont prévues en 2023, d'ici la fin de l'année 2023, pour une mise en service prévue au 1^{er} janvier 2024.

Vous l'avez compris, la sécurité des vélos, c'est un enjeu essentiel pour que dans la ville, dans la métropole de Lyon nous réussissions ensemble cette grande transition des mobilités que nous appelons tous et toutes de nos vœux, nous y travaillons. Et en parallèle de tous les aménagements cyclables à l'étude ou en travaux, vous avez cité les Voies Lyonnaises dans votre question, c'est le projet phare, mais ce n'est pas le seul, il y en a beaucoup. Et donc, ce plan d'action stationnements vélos sécurisés, il est très large, il y a un vaste panel de solutions qui seront proposées aux cyclistes. Il y a plusieurs actions déjà bien engagées, déjà lancées, on aura des premiers résultats qui arriveront bientôt pour bientôt avoir une offre digne d'une grande capitale européenne du vélo que Lyon (et la métropole plus généralement) est en train de devenir.

Mme LA MAIRE : Merci, Monsieur MONOT. Madame LE BIHAN, est-ce que vous souhaitez réagir ?

Mme LE BIHAN : Non, merci, c'était très clair. Merci, Monsieur MONOT.

M. MONOT : Merci.