



CONTRIBUTION DE L'UCIL - 21 AVRIL 2023 VOIE LYONNAISE 12

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) sont des associations loi 1901 créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants engagés et bénévoles, dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie.

Leur fédération, **l'Union des Comités d'intérêt locaux de la Métropole de Lyon (UCIL)**, qui existe depuis 60 ans, est l'interlocuteur des pouvoirs publics, au niveau de la Métropole de Lyon et de l'Etat, pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

PRELIMINAIRE

Retour sur la position de l'UCIL sur le développement du Vélo dans la Métropole et sur le projet spécifique de Voies Lyonnaises

L'UCIL a toujours été favorable au développement du vélo dans la Métropole, en témoignent les travaux de la Commission Vélo de l'UCIL, ainsi que de la Commission Piétons, qui participent activement à différentes instances participatives de la Métropole, comme les réunions techniques "modes actifs" en amont des projets.

L'UCIL a accueilli favorablement le projet de voies lyonnaises, même si nous avons pointé certaines limites, dans notre contribution au plan Vélo de la Métropole en juin 2022.

**Un an après, nous ne pouvons que confirmer le bien fondé des limites que nous avons pointées :
La Métropole confond en effet vitesse et précipitation dans la mise en oeuvre des voies lyonnaises :**

- **Elle se fait à marche forcée, dans des conditions de concertation dégradées :**
 - **Le projet de Voies Lyonnaises, bien perçu à sa sortie, nécessitait une vaste concertation en amont sur les tracés et le nombre de voies à réaliser.** Au lieu de cela, nous avons eu une belle présentation sur plan, où chacun s'est demandé "bravo, excellente idée, mais comment ce projet va t'il se faire, concrètement, par où vont ils passer ?". On voit bien, maintenant qu'on entre dans le réel, les incohérences de certains tracés. La VL 12 en est un exemple, d'où notre intervention dans cette concertation spécifique.
 - **Le projet de Voies Lyonnaises est un projet global qui a été découpé en autant de voies lyonnaises, pour aller au plus vite et éviter l'obligation légale d'organiser une vaste concertation dans le cadre défini par la Loi**, avec des garants de la Commission Nationale du Débat Public. Il s'agit ici d'un déni de Démocratie. L'UCIL se réserve d'ailleurs le droit d'interpeller la CNDP pour connaître son avis sur la légalité de la procédure suivie par la Métropole.
 - **Nous disions en 2022 que les habitants devaient être davantage associés à ces projets :** Ce ne sont pas les concertations en cours, limitées dans le temps et une faible participation, sans implication réelle de la population qui apporteront l'adhésion de la population.
 - En conséquence, au lieu de mûrir des projets en lien avec les acteurs locaux et la population, la Métropole avance à la hussarde, au risque de braquer une partie de la population pourtant soucieuse du bien-être et favorable au développement du vélo.
- => Au lieu de faire consensus, le vélo devient un objet de conflit. Quelle erreur !**

- **Il s'agit d'un projet trop ambitieux pour être mené correctement à bien dans les délais requis.**
Nous reprenons les termes de notre précédente contribution :
 - la difficulté d'une étude sérieuse des projets en réunions techniques vu les délais trop brefs
 - le manque de discussion sur la mise en oeuvre des projets (les travaux)
 - le manque d'anticipation sur les conflits d'usage ("on verra bien à l'usage" nous répond-on, alors qu'il sera trop tard...)
 => **On peut ainsi aller vite, mais dans quelles conditions de qualité de l'aménagement ?**

- **Ce projet semble conçu par des personnes actives valides, pour des personnes actives valides,** en oubliant les conséquences sur des personnes moins actives : les personnes à mobilité réduite au sens large, ne se limitant pas aux seules personnes handicapées.
 - **On le voit dans les croisements piétons**, où la situation de stress des piétons va être renforcée. Ces traversées doivent être traitées avec moins de légèreté. La Métropole répond à nos craintes que « des modifications pourront être apportées avec l'expérience d'usage », mais pourquoi ne pas y réfléchir en amont, dès aujourd'hui ? Après il sera trop tard...
 - **On le voit aussi dans les distances marchables de référence prises en compte** dans les aménagements, qui ne correspondent pas au vécu acceptable par les personnes âgées et handicapées. Les distances trop longues vont dégrader les conditions de vie de ce public, dissuadé de sortir de chez lui ou incité à utiliser sa voiture (un comble...).
 - **On le voit aussi à travers les transports en commun dont les tracés seront parfois dégradés et les déplacements de leurs usagers remis en cause** du fait d'une mauvaise prise en compte des distances piétonnes acceptables pour certains publics.
 - **"La ville inclusive", la ville "à hauteur d'enfant" et la ville "amie des aînés" ne doivent pas être des slogans, mais une réalité...**
 => **Les transports en commun ne sont pas la variable d'ajustement des projets cyclables !**
 Si la prise en compte des cyclistes (après les piétons) est prioritaire sur les véhicules automobiles et doit amener à une diminution du trafic auto, le développement d'un réseau cyclable ne peut se faire au détriment du développement d'un réseau de transport en commun fiable et efficace, qui profite au plus grand nombre.
L'UCIL fera parvenir prochainement un courrier spécifique au Président du Sytral pour rappeler notre position en ce sens.

Suite page suivante

EN CE QUI CONCERNE L'OBJET SPECIFIQUE DE CETTE CONCERTATION :
LA VOIE LYONNAISE 12 DE SAINT PRIEST à LYON VAISE

L'objet d'une Voie Lyonnaise est d'offrir un aménagement sécurisé de qualité pour relier de manière directe et rationnelle deux points de la Métropole, ici une liaison Est/Ouest entre Bron et Lyon-Vaise.

Or, le trajet retenu est incohérent, puisqu'il emprunte la colline de Fourvière en montée et en descente, alors que le trajet direct se fait via les quais de Saône ou les quais du Rhône (et le tunnel mode doux sous la Croix Rousse).

Or, une Voie Lyonnaise n'est pas adaptée au secteur St Jean / St Just / Vaise qu'emprunte la VL12 : Le réseau viaire dans ces quartiers ne correspond pas au réseau classique de la Ville Centre, qui offre en général des possibilités de délestage de la circulation automobile et des offres de stationnement alternatives sur d'autres axes.

Ce secteur bénéficie, certes, de quelques axes centraux, mais ce qui le caractérise, ce sont des rues trop étroites pour bénéficier d'un aménagement de type "Voie Lyonnaise" et l'absence d'axes de délestage, qui rend impossible un tel aménagement.

La Métropole l'a d'ailleurs bien compris en faisant de nombreuses exceptions aux principes des Voies Lyonnaises dans son projet de VL12 dans ce secteur,, d'où notre incompréhension devant ce choix de faire passer une VL par là, alors que l'alternative par les quais de Saône ou du Rhône est plus évidente.

=> L'UCIL demande à la Métropole :

- **de revoir le trajet de VL12 en l'orientant via les quais de Saône ou du Rhône pour aller à Vaise.**

- **pour ce secteur St Jean / St Just / Vaise, de sortir du "diktat" des voies lyonnaises et d'étudier des liaisons cyclables traditionnelles qui sont déjà préfigurées mais pas encore bien organisées :**

La demande de la population n'est pas de multiplier les autoroutes à vélos dans des secteurs où ils n'ont pas leur place, mais d'offrir dans ces secteurs des parcours qui permettent des déplacements cyclables plus sécurisés et reliant les différents points..

- Dans le secteur Vaise / Gorge de Loup :

La rue Sergent Berthet est trop étroite au niveau de la Place Dumas de Loire pour avoir deux double sens VL12 et Voitures (Page 28). Le choix d'un aménagement en voie lyonnaise conduit la Métropole à maintenir le double sens cyclable et à créer un alternat sur environ 50 mètres pour le passage des voitures avec suppression de stationnements. Les conséquences d'un tel choix ont été mises en avant par la concertation, la Mairie du 9ème a même exprimé son désaccord, ce qui justifie notre position d'un autre aménagement qu'une VL.

Plus haut, à Gorge de Loup, le "basculement" d'une piste double (Sergent Berthet) vers une piste de chaque côté de Pierre Audry va poser un problème d'intersection piétons, vélos et bus, avec une priorité assumée aux vélos. Et si on accepte ce basculement ici, pourquoi ne serait il pas accepté en d'autres lieux, comme notre proposition sur Romain Rolland en direction de Bombarde ?

Enfin pour rejoindre Trion, un aménagement cyclable de qualité est déjà présent rue Pierre Audry.

- **La question de la fermeture de la Montée du Chemin Neuf :**

Sa mise en sens unique il y a 3 ans a fait l'objet de nombreux débats durant des années.

L'absence de liaison cyclable et le danger du déplacement cyclable à la montée imposait ce choix. La faiblesse du trafic automobile dans le sens de la montée (1/3 montant, 2/3 descendant) rendait également possible ce passage à sens unique, avec l'existence de deux voies de délestage (Saint Barthélémy et Choulans).

Le choix de la Métropole de fermer Chemin Neuf ou de limiter drastiquement son trafic peut être une vision partagée par tous à long terme, une fois le trafic vélo largement développé et le trafic automobile limité et le TEOL réalisé (à défaut de métro E et de bouclage du périphérique), mais ne saurait être un choix de court terme, vu l'importance actuelle de ce trafic et l'existence d'une seule alternative (Choulans) .

- **Mise en place d'un "vélo-rue" sur le quartier St Just**

L'UCIL considère que la pacification du trafic rue de Trion est souhaitable. Mais le projet proposé est incompatible avec les usages actuels.

La Métropole propose un projet de vélo-rue avec une forte réduction du trafic automobile, peu compatible avec les usages actuels :

- Le détour du trafic montant par St Barthélémy vers Radisson / Gerlier pour rejoindre la place de Trion, en mettant la rue de l'Antiquaille en sens unique montant. Cela conduit à une très longue déviation et à la dégradation des conditions de vie d'un quartier actuellement protégé (Fourvière).

Si l'option de fermeture de Chemin Neuf est retenue, cela ferait une double peine, avec un détour d'une vingtaine de minutes aux heures creuses pour les riverains de la Montée Saint Barthélémy, pour "faire le tour du pâté de maison", ce qui n'est pas acceptable.

- L'orientation du trafic descendant par Choulans, avec deux options :

Une option interdit l'accès à Chemin Neuf, sauf riverains (choix drastique pénalisant tous les riverains n'habitant pas Chemin Neuf et les autres habitants du plateau),

L'autre option limiterait ce trafic par un plan de circulation "baroque" (dont une privatisation d'une partie de la rue de Trion !) et la mise en place d'un carrefour à feu régulé de telle manière qu'il contraindrait les véhicules à s'orienter vers Choulans plutôt que vers Chemin Neuf.

Ce choix entre les deux scénarios n'en est pas un, car d'autres solutions existent, moins pénalisantes, mais qui ne sont pas proposées par la Métropole.

L'UCIL demande l'étude sérieuse de scénarios alternatifs dans le secteur et pourquoi pas la réouverture du débat sur le circuit des bus (le 90 en particulier) qui pourrait passer en sens montant par la rue de l'Antiquaille et la rue Radisson pour rejoindre son trajet actuel, rendant ainsi de nombreux services à un secteur enclavé (Collège, Lycée, Conservatoire, Fourvière...)

De manière pragmatique, l'UCIL considère que ce quartier mérite un projet global de long terme, avec un aménagement en deux grandes étapes :

- une première étape permettant de relier les aménagements cyclables existants de Chemin Neuf à Pierre Audry, hors champ des voies lyonnaises.
- et une deuxième étape à plus long terme qui pourrait s'inspirer du projet prévu par la Métropole pour la VL12.

- **Le projet de VL12 est imprécis sur la place laissée aux piétons rue de Trion.**

"L'objectif des Voies Lyonnaises est de redonner une place au piéton. Pour une grande partie des rues, les trottoirs sont très étroits (80cm au minimum) dans un secteur touristique". (Page 43)

Il est donc juste suggéré un aménagement piéton plus agréable rue de Trion, mais rien de précis, alors que le document de concertation précise la place donnée aux piétons avec un plan de coupe dans les autres secteurs.

Or, la réglementation impose un cheminement piéton de 1,40 au minimum. La Métropole va-t-elle respecter la Loi dans son aménagement en donnant la priorité aux piétons, avant de donner la priorité aux vélos ?

- **Passage par la rue Tramassac, trop étroite pour absorber le trafic automobile et une VL 12.**

Là aussi d'autres possibilités existent qui ne sont pas proposées par la Métropole.

D'une part, la Montée du Chemin Neuf est directement reliée à la rue de la Bombarde dont le trafic automobile est quasi nul. Que demander de mieux pour une liaison cyclable ? Et la rue de la Bombarde rejoint le Quai Romain Rolland déjà aménagé en termes cyclables.

La difficulté réside dans l'organisation du carrefour Romain Rolland/Bombarde, où la circulation automobile à 3 voies au feu pourrait être ramenée à 2 voies pour permettre l'élargissement sur quelques mètres de la piste cyclable pour stocker au feu les cyclistes venant de Bellecour désireux d'aller à Chemin Neuf.

D'autre part, pour Tramassac, l'UCIL est favorable à une meilleure organisation du stationnement, en le mettant en long des deux côtés, permettant la création d'un véritable trottoir côté Fourvière.

- **La désorganisation des transports en commun Place Bellecour.**
Le choix par la Métropole de faire passer la VL 12 par la partie Nord de la Place Bellecour à double sens implique la suppression de la voie bus Nord et l'interdiction du passage des bus par le Nord. Ces bus sont donc déviés sur l'Ouest de la Place vers la statue de St Exupéry.
Non seulement l'UCIL rappelle sa position sur les priorités des modes : le réseau cyclable ne doit pas se développer au détriment de la bonne organisation des transports en commun. Ici, la priorité est à une bonne correspondance entre les modes de déplacements (et tout particulièrement bus / métro). Le passage de la VL 12 doit s'organiser en fonction de cette contrainte, et pas l'inverse.
Dans le cas d'espèce, l'allongement important des distances entre le terminus des bus et les deux lignes de métro A et D est inacceptable. Cela renvoie à notre remarque liminaire sur les distances acceptables de marchabilité qui ne sont pas les mêmes selon les publics.
L'UCIL doublera cette contribution à la VL 12 par un courrier au Président du Sytral pour rappeler la priorité du SYTRAL d'organiser les transports en commun dans la Métropole.

- **La suppression d'un site propre bus cours Gambetta (page 78)**
Le projet prévoit la suppression d'un site propre de bus qui se retrouve mêlé à la circulation avec les aléas de régularité.
L'UCIL réitère sa position sur les priorités des modes : le développement du réseau cyclable ne doit pas se faire au détriment de la bonne organisation des transports en commun

- **De Vivier Merle à Grange Blanche : Cours Albert Thomas**
Si on peut comprendre la limitation à une seule voie cours Gambetta, cela n'est pas justifié Cours Albert Thomas, d'autant que l'avenue Mermoz puis la rue Marius Berliet ont aussi été réduites à une seule voie générant déjà de nombreux ralentissements.
Les lignes de bus empruntant le cours Gambetta dans les deux sens bifurquent avant la Manufacture pour aller Boulevard des Tchecoslovaques, ou vers la Part Dieu et rue du Dauphiné.
Aucune ligne de bus du Sytral ne circule donc entre le Boulevard Vivier Merle et place d'Arsonval, car il y a la ligne de métro D. Or, il existe actuellement 2 voies de bus empruntées par les cyclistes + les taxis et quelques cars de transport extra métropole.
Il est donc possible de conserver 2 voies de automobiles sur ce secteur car le trafic y est important: il s'agit d'un accès principal à la Part Dieu (quartier d'affaires, Gare et Centre Commercial). Il ne faut pas que le secteur de la Part Dieu et son environnement deviennent une forteresse inaccessible

- **Place d'Arsonval : Cisaillement VL12 par les voitures et le bus (page 82/86)**
Le passage de la VL12 va conduire à plusieurs croisements avec des circulations voitures et en particulier avec la circulation reportée par la fermeture est ouest de Rockefeller.
La VL 12 va aussi croiser de nombreux passages piétons dans un environnement de gare routière et donc de nombreux déplacements piétons.
Ce site est déjà complexe en cohabitation des modes. L'ajout d'une VL prioritaire ne va pas améliorer les choses et créera une situation de stress et de risques supplémentaires pour les piétons.

- **De la Place d'Arsonval au Boulevard Pinel**
- **Suppression du stationnement Avenue Rockefeller :** Les patients, accompagnants et visiteurs de l'Hôpital Edouard Herriot et du Centre Léon Bérard ne peuvent pas tous se déplacer en transport en commun ou en véhicule sanitaire... Ils ne sont pas tous lyonnais, ni habitants de la Métropole, certains ne sont même pas rhodaniens. Ces déplacements ne sont pas tous éligibles à un transport médicalisé ou un taxi. La situation est déjà critique, donc la suppression prévue du stationnement sur ce secteur est excessive et doit être révisée.
- **Mise en sens unique de l'Avenue Rockefeller :** Elle conduit à un détour de circulation (ex : Trarieux). Si ces détours apparaissent "simples" sur plan, ils sont plus complexes dans la réalité avec des voies plus étroites, et, comme à Fourvière, vont dégrader les conditions de vie et de stationnement d'un quartier assez paisible.
Quant à l'accès riverain à leur domicile côté Nord de Rockefeller, ce sera un parcours du combattant

L'idée émise par l'association « J'aime Montchat » est intéressante et permettrait de conserver la voie de circulation est/ouest entre le boulevard Pinel et le carrefour Rockefeller/Viala/A.Paré La VL12 pourrait emprunter le Bd Pinel jusqu'au rond point du Vinatier et redescendre l'avenue Esquirol jusqu'à la rue Viala puis reprendre l'avenue Rockefeller pour arriver place d'Arsonval. Cela ferait certes un détour aux cyclistes, mais c'est un trajet plus sécurisé, car ne comportant pas de sorties voitures des immeubles importants de l'avenue Rockefeller. D'autant que la suppression du stationnement avenue Esquirol permettrait le passage de la VL et n'est pas trop pénalisante (axe bordé de grandes propriétés «bourgeoises» où l'on peut se garer aisément).

La portion rue Viala/place d'Arsonval peut conserver une voie automobile et la VL 12 : Le trottoir est très large et peu fréquenté (ni habitations, ni commerces en partie nord) et le stationnement pourrait être supprimé ce qui permettrait l'aménagement cyclable

Cette solution éviterait le détour par la rue de Trarieux (+ 800m) mais surtout un temps supplémentaire pour les services d'urgence arrivant par l'est.

Il serait surprenant que la direction de HEH ait avalisé le circuit proposé par la Métropole (Trarieux, Pr Florence).

- **Aménagement du rond point de la Boutasse à Bron (page 95)**

Ce rond point est déjà très difficile. Le passage du tram est déjà régulé par un feu tricolore le rendant prioritaire. Le projet vise à supprimer le fonctionnement en rond point pour un croisement avec feu sans beaucoup de précision sur les séquences en particulier sur la priorité de la VL sur les autres modes. Il va devenir impossible d'accéder à ce secteur...

- **Secteur Boulevard Pinel jusqu'au périphérique.**

Dans le sens Périphérique/Pinel, il y a un fort trafic d'ambulances et taxis en direction d'HEH et Léon Bérard. C'est également l'accès à la clinique Natecia, la Fondation Richard, la grand Mosquée de Lyon, l'Hôpital Desgenettes, des établissements d'enseignement supérieur, Biopôle, le Vinatier... Soit des établissements qui drainent des milliers de personnes quotidiennement même s'il y a une excellente desserte par les TC.

=> **Nécessité de conserver 2 voies automobiles pour éviter des embouteillages préjudiciables**, d'autant que le projet détourne ensuite le trafic sur Pinel sud (rue Laennec et Léon Bérard), soit Pinel nord (rue de Trarieux et HEH).La suppression d'une voie vers Lyon, aurait aussi pour autre conséquence un report de circulation dans les petites rues du quartier des Essarts.

Le maintien de deux voies est possible en utilisant pour la VL12 la voie cyclable existante et une partie de la chaussée abandonnée par la suppression d'une voie auto dans le sens allant vers Bron. Le délaissé de terrain entre la voie de tramway et le mur du Vinatier est suffisant pour les piétons peu nombreux sur l'itinéraire, ne disposant ni d'habitations ni de commerces.

En sens inverse, en direction de Bron, l'intérêt de deux voies de circulation est moindre.

En conclusion, l'UCIL reste très favorable au développement d'un réseau cyclable dans la Métropole et comprend qu'il est nécessaire de faire des choix difficiles pour assurer ce développement, tout particulièrement dans le cas de la création des voies lyonnaises.

Mais cela ne doit pas se faire "à la hussarde", au détriment des autres modes de déplacement et du fonctionnement harmonieux des quartiers traversés, d'où notre demande :

- **de modification du parcours de la VL12 par les quais pour rejoindre directement Vaise**
- **d'un aménagement cyclable "hors Voie Lyonnaise" sur Fourvière dans un premier temps**
- **de repenser la VL Avenue Rockefeller pour la bonne desserte d'urgence du pôle HEH/Bérard**
- **de garantir le bon fonctionnement du réseau de transport en commun et les correspondances.**