

MÉTROPOLE MOBILITÉ

Premiers embouteillages de vélos sur les pistes cyclables de Lyon

Qui l'aurait cru ? Avec l'explosion des trajets à vélo, certains cyclistes ont vécu leurs premiers embouteillages...

Serait-ce donc la rançon du succès ? Ce qui était, il y a quelques années juste inconcevable, serait en train de devenir réalité... Ou presque. Président de la Métropole de Lyon et maire du 4^e, David Kimelfeld n'hésite plus à évoquer l'anecdote en réunion publique : « rue de la Part-Dieu, j'ai vécu un embouteillage de vélos. » Le phénomène de ces nouvelles mobilités est à ce point allé « plus loin et plus vite qu'on a du mal à répondre », a même indiqué l'élu qui, lui-même, a choisi ce mode pour se déplacer. Chiffres à l'appui.



■ Un trafic dense sur les pistes cyclables à la Part-Dieu. Photo La Ville à Vélo

24,7

C'est en millions, le nombre de passages de vélos enregistrés sur les compteurs installés dans le Grand Lyon depuis le 1^{er} janvier 2018.

En septembre dernier, les services de la Métropole de Lyon annonçaient avec enthousiasme, une hausse de 25 % du trafic entre septembre 2017 et 2018. Coprésident de la Ville à Vélo, Fabien Bagnon apparaît presque médusé lorsqu'il constate une « dynamique quand même étonnante ». Et de poursuivre : « Ce rebond, on ne l'avait pas anti-

cipé. Du coup, admet-il, on commence à voir les premiers signaux de saturation, le phénomène est en train d'émerger. Pour l'instant, c'est plutôt à proximité des feux que cela se passe, où l'on voit des remontées de files exactement comme pour les voitures. »

Point noir sur le cours Gambetta
L'impression de "bouchons" est ainsi perceptible au niveau du pont Morand. Les cyclistes parlent aussi de saturation sur des voies, où il est difficile de dépasser, car elles sont souvent trop étroites. Le modèle presque idéal, c'est le "très bel axe" sur les quais Augagneur/Sarrail/Claude-Bernard, qui

est beaucoup plus large. Et qui permet de se doubler ou de rouler côte à côte. « On demande ce qualitatif partout où c'est possible », indique Fabien Bagnon. Et les regards se tournent vers le cours Gambetta, l'itinéraire cyclable le plus utilisé et pourtant bien peu adapté à la circulation des vélos. « Je rêverai d'une vraie piste cyclable dans le cadre d'une réflexion complète de Gambetta », plaide le cycliste. Même vœu pour l'axe Nord-Sud où aucune place n'est faite aux vélos. Partager l'espace et éviter de sous-dimensionner les axes vélos, c'est là tout l'enjeu. Et il ne faudra pas trop attendre...

Aline DURET

« Quand on arrive aux feux, on est à la queue leu leu »

Claire, 40 ans, habite Chaponost



■ Photo C. HOLLIER

« Depuis cinq ans, je fais le trajet de Chaponost à Lyon 3^e. Soit 14 km à vélo électrique. C'est un plaisir même si sur mon trajet, il y a peu de pistes cyclables. En tout cas, je double les bouchons de voitures tout du long. Je croise un grand nombre de vélos. C'est à l'arrivée sur Lyon, par les quais du Rhône, qu'on est de plus en plus nombreux. Je n'ai jamais connu d'embouteillages, mais quand on approche des feux, on est à la queue leu leu. Sur la piste, rue de la Part-Dieu, c'est pénible de dépasser et ça peut être dangereux. D'ailleurs, le frein, pour beaucoup de gens autour de moi, qui veulent se mettre au vélo, c'est la peur. Il faut donc améliorer les infrastructures et les augmenter. »

RÉACTIONS

Pierre Hemon (EELV), conseiller métropolitain, délégué aux Mobilités actives

« Le phénomène embouteillage a déjà été repéré sur la rue de la Part-Dieu et sur la totalité des pistes cyclables qui longent la rive gauche du Rhône. Il faut, à Lyon, apprendre à rouler en groupe. Rouler vite et bien comme dans les pays du Nord. À cela, on peut ajouter les dispositifs comme les sas vélo et le passage aux feux qui ont été mis en place. Mais objectivement, ça ne suffira pas si le trafic progresse. Si tel est le cas, il faudra augmenter

l'espace réservé aux vélos et on proposera des aménagements plus larges et un itinéraire express de vélo. Je pense qu'à terme, quand les travaux pour la ligne C3 seront terminés, il faudra supprimer l'unique voie de circulation du cours Lafayette, en reportant le trafic des voitures rue de Bonnel. En dix ans, ce trafic a baissé de 20 %, celui des vélos a augmenté de plus de 250 % et celui des transports en commun de 20 %. Sous le tunnel mode doux, on tablait sur un million de passages en dix ans. Ce chiffre a été atteint en trois ans. C'est énorme. »

Déplacements à vélo : le trafic devrait exploser

Il pourrait bien y avoir explosion, tant l'alignement des planètes semble parfait : rues embouteillées de voitures, voies cyclables en projet (1000 km prévus d'ici à la fin du mandat), plan vélo de l'État synonyme d'engagement financier, développement du vélo à assistance électrique qui se vend comme des petits pains et des Vélo(+)(+12% d'abonnés en six mois), amélioration de la qualité de l'air... La ville devient de plus en plus cyclable. Et il faudra compter aussi avec de nouveaux usagers venant des com-

munes de la 1^{re} couronne, certaines "coupures urbaines" étant en voie de résorption. En 2020, annonce la Métropole, plusieurs "verrous" vont sauter : Les vélos pourront franchir la **voûte Ouest de Perrache**, le **boulevard périphérique** au niveau du Puisseux entre Vénissieux et Lyon 8^e, le **boulevard urbain sud** entre Feyzin et Vénissieux, le **pont de Cusset** entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin et le **pont de la Mulatière**, dans le cadre de la requalification de l'axe A6/A7.