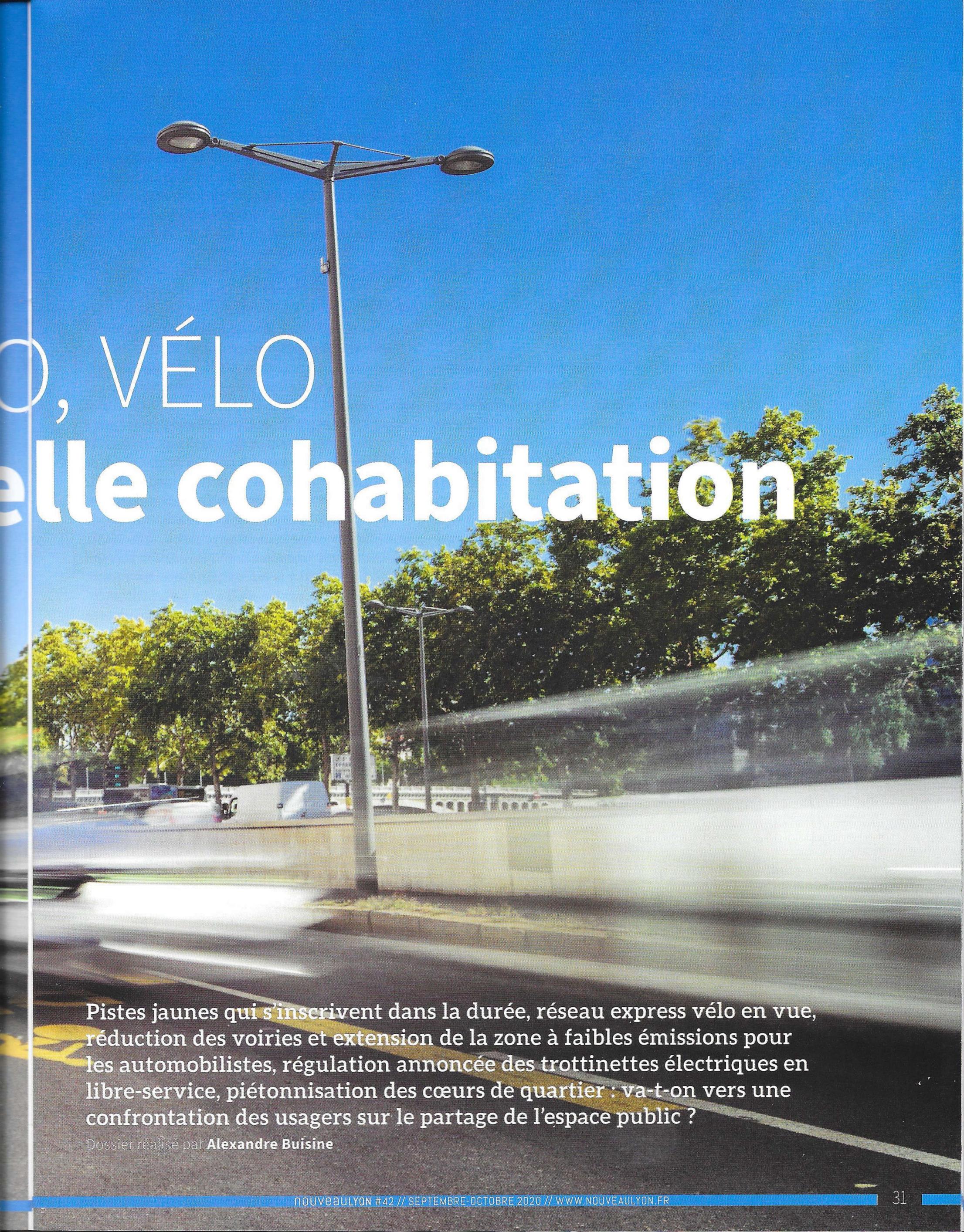


# BUS, AUTO La nouvelle

Pierre-Antoine Piquet



# O, VÉLO elle cohabitation

Pistes jaunes qui s'inscrivent dans la durée, réseau express vélo en vue, réduction des voiries et extension de la zone à faibles émissions pour les automobilistes, régulation annoncée des trottinettes électriques en libre-service, piétonnisation des cœurs de quartier : va-t-on vers une confrontation des usagers sur le partage de l'espace public ?

Dossier réalisé par **Alexandre Buisine**

**N**e dites plus urbanisme tactique mais urbanisme de transition. La nuance est moins anodine qu'il n'y paraît. En mai dernier, pour accompagner le déconfinement, le président de la Métropole - David Kimelfeld - avait lancé les désormais célèbres pistes jaunes. Le but ? Faciliter la circulation des bus et des vélos avec respect de la distanciation physique pour éviter que tout le monde ne se rue sur sa voiture personnelle, par crainte de la contamination, au moment de reprendre le travail. La couleur jaune soulignant l'aspect provisoire des nouvelles voies.

Si Bruno Bernard et sa majorité parlent désormais d'urbanisme de transition c'est pour que chacun - à commencer par les automobilistes - s'habitue à leur existence. Il s'agit en effet d'une transition... vers la pérennisation de ces axes avec des aménagements "en dur". L'ancienne équipe avait promis la livraison de 77 km. 44 km ont été réalisés dont 15 cet été. La nouvelle majorité a porté ce potentiel à 94 km (voir carte page 34). S'il faut choisir un symbole du changement, on prendra sans hésiter l'axe Saxe-Foch. Peinte en jaune au printemps, cette piste a disparu devant les difficultés de circulation générées. L'exécutif mené par Bruno Bernard l'a rétablie... en blanc pour lui donner un caractère pérenne. "Après les bouchons des premiers jours, y compris dans les rues parallèles, le retour d'expérience a montré qu'une partie du trafic s'est évaporée puisque l'on est passé de 11 000 à 8 000 voitures par jour sur cette avenue, confie-t-on dans l'entourage du président de la Métropole. Certes, ces véhicules perdent en moyenne une minute de temps de parcours. C'est-à-dire trois à quatre

minutes en heure de pointe. Mais, sans même compter les autres bus, les 7 000 usagers du C4 gagnent deux à trois minutes - ce qui permet d'augmenter la fréquence de la ligne - et nous sommes passés de 2 000 à 4 000 cyclistes. 11 000 qui gagnent, 8 000 qui perdent : cet aménagement va dans le sens de l'intérêt général."

## NE PAS PROCÉDER N'IMPORTE COMMENT

Conseillère métropolitaine d'opposition et élue du 6<sup>e</sup>, Laurence Croizier ne partage pas du tout ce constat. "Nous avons de nombreuses plaintes, y compris de cyclistes, qui disent que cette piste est une aberration parce que le bruit et les bouchons pourrissent la vie de tous les riverains, remarque l'élue. Les gens s'énervent, un jour il va y avoir des accidents plus graves." Et de rappeler que lors du lancement de l'urbanisme tactique, pour lequel la mairie d'arrondissement a joué le jeu, outre le blocage de Saxe-Foch, la piste

**"L'impact sur le trafic est désormais assumé politiquement"**

jaune rue Duquesne avait démarré avec cinq accidents, pas très graves heureusement. "Nous avons pourtant demandé à ce que l'on ne procède pas n'importe comment, souligne-t-elle. David Kimelfeld a fini par revenir en arrière. La nouvelle majorité nous a simplement informés de sa décision unilatérale." Selon la conseillère municipale, le report de la circulation rue de Créqui... met en danger les cyclistes à contresens sur cette artère qui vient de passer en zone 30. "Même le Sytral n'était pas demandeur d'un couloir de bus supplémentaire avec les vélos dedans sur Saxe-Foch car ils sont bloqués par les livraisons", assure-t-elle.



## L'ÉTAT DU TRAFIC À LA RENTRÉE

La semaine de la rentrée scolaire, le trafic automobile était quasiment à la normale en milieu urbain (96 %) et même un petit peu plus important sur les autoroutes (105 %). Le niveau de congestion était quant à lui plus élevé que les années précédentes à semaine équivalente. Les détracteurs des pistes jaunes auront vite fait de les accuser. Elles ne représentent toutefois que 44 km sur 3 600 km de rues et routes.

En revanche, leur impact est évident sur le trafic vélo. En juin dernier, il était question d'une augmentation de 35 à 45 %. La semaine de la rentrée, on était à +23 % par rapport à la même période l'an dernier. Un niveau jamais atteint jusqu'ici qui se remarque jusqu'en périphérie. Rapporté à mars 2020, le compteur affiche +95 % avec un pic à +231 % le 3 septembre.

L'autre explication de la congestion automobile, c'est la relative désaffectation des transports en commun avec une fréquentation à 80 % de la normale même si le taux de reprise des abonnements (85 %) est encourageant.

Des travaux sont également prévus courant septembre pour reprendre le trottoir au niveau du boulevard des Belges. Objectif : passer le cours Vitton à une seule voie automobile et faire ralentir les véhicules pour sécuriser les cyclistes qui circulent dans les deux sens. L'épilogue d'un long bras de fer sur le réagencement d'un axe qui avait été le théâtre d'un accident mortel en 2016? "L'aménagement entre les rues Tête-d'Or et Garibaldi est déjà un échec. Les livreurs continuent de se garer sur la piste cyclable car on n'a pas résolu le problème des commerçants, remarque Laurence Croizier. Et là, on va boucher un carrefour déjà très dangereux et envoyer des cyclistes dedans?"



melfeld. "La Métropole se targuait d'être en tête de toutes les collectivités en faisant la course aux kilomètres réalisés après le déconfinement. Ne vaudrait-il pas mieux organiser quelques voies intelligentes formant de véritables itinéraires bis pour les vélos où les cyclistes seraient vraiment en sécurité?, s'interroge l'élue. Aujourd'hui, l'idée n'est plus de rendre service mais de décliner une politique anti-voiture."

### UNE VOIE AUTO SUR BERTHELOT ?

La Grande-Rue-de-la-Guillotière offre un autre exemple intéressant. Une piste cyclable était prévue jusqu'au boulevard des Tchécoslovaques... en réduisant le trottoir afin de préserver deux voies automobiles. Le projet a été arrêté pour être repris avec une seule voie. "Lim- ▶

L'avenue Berthelot comptait quatre voies automobiles il y a vingt ans. L'arrivée du tramway les a réduits de moitié. Il est aujourd'hui envisagé d'en supprimer une troisième... sauf si l'impact sur la circulation dans le tunnel de Fourvière est avéré.

## LA COURSE AUX KILOMÈTRES

Pour l'élue, l'objectif d'origine est louable, pas la méthode. "La nouvelle majorité n'a que le mot co-construction à la bouche mais elle ne l'a pratiquée ni avec nous, ni avec les commerçants, ni avec les riverains. Il n'y avait pourtant pas le feu, elles sont vides ces pistes, assure-t-elle. Comment voulez-vous faire accepter des idées qui peuvent être intéressantes en passant en force? Fabien Bagnon m'a répondu qu'il y avait une urgence climatique. Est-ce une raison pour ne pas prendre le temps de discuter? C'est un vrai gâchis."

Sa critique englobe d'ailleurs l'action de David Ki-



► *pact sur le trafic est désormais assumé politiquement, souligne-t-on dans l'exécutif. Auparavant la consigne était : oui aux aménagements cyclables s'ils ne perturbent pas la circulation. Maintenant c'est toujours oui, sauf si ça met la sécurité en jeu."*

La nuance est importante. Outre les 26 km d'axes à l'étude avant travaux (tube totalement réservé aux modes doux dans le tunnel de la Croix-Rousse, montée de la Boucle, quai Jean-Jacques-Rousseau...), les 24 derniers kilomètres envisagés ne sont pas sans risque. Parmi eux, le boulevard de Stalingrad à Villeurbanne mais surtout l'avenue Berthelot. Cette artère qui comptait quatre voies automobiles il y a vingt ans pourrait n'en conserver qu'une à terme. Si elle est avérée, la crainte d'une remontée de file bloquant le tunnel de Fourvière - comme la piste jaune de la rue Duquesne qui congestionnait celui de la Croix-Rousse - pourrait sonner le glas du projet. Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole

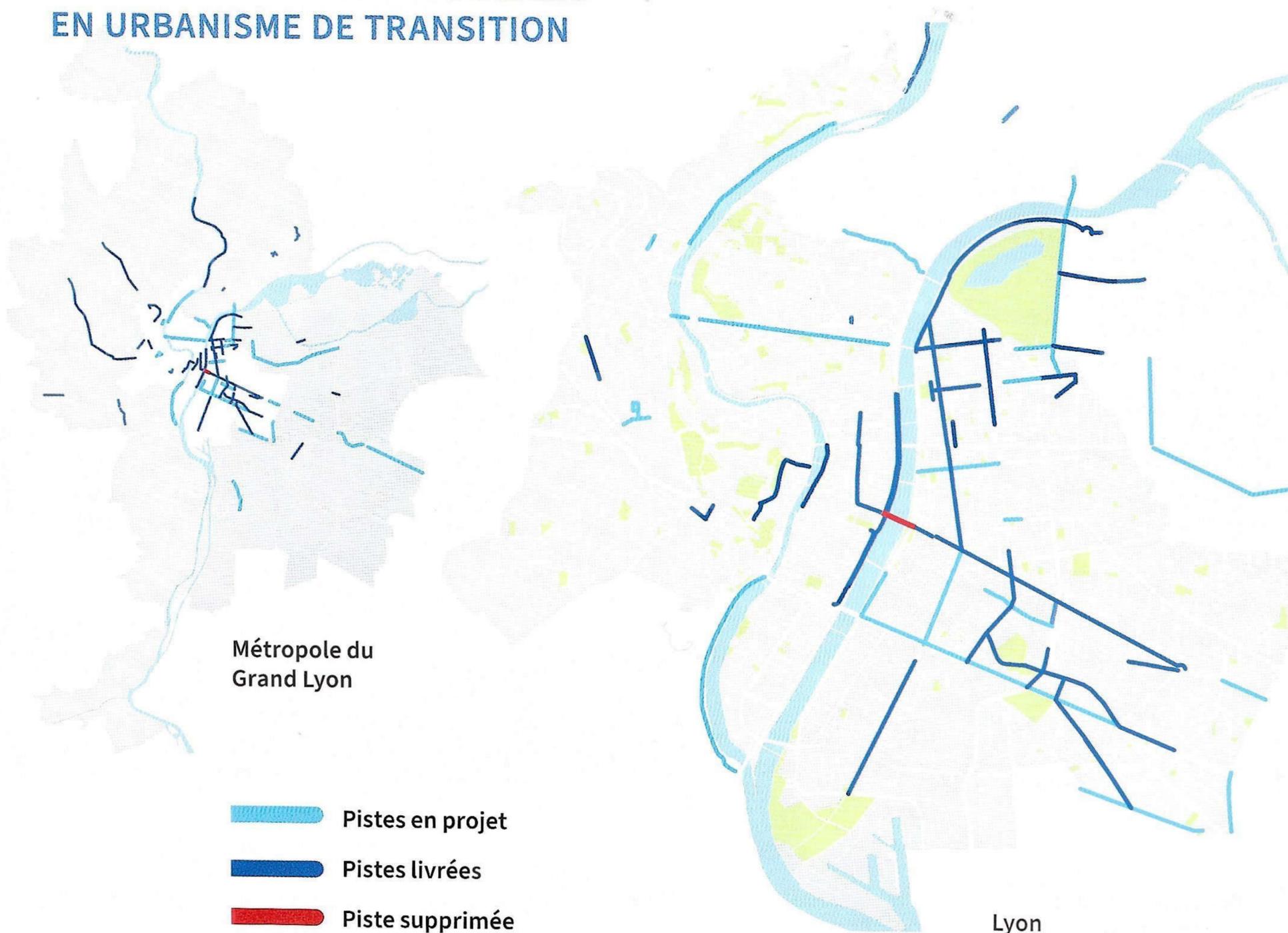
en charge des mobilités actives et de la voirie, envisage d'ailleurs une alternative partielle via la rue de l'Université (lire page 26).

### DES PISTES JAUNES AU REVE

L'objectif de la collectivité est de voir les trois quarts des 94 km d'urbanisme de transition prévus terminés d'ici la fin de l'année. Les réticents n'en auront pas fini pour autant. Un plan vélo doit être présenté début 2021, normalement après concertation avec les élus et les associations. Il comprendra notamment le REVe (réseau express vélo) annoncé durant la campagne électorale. Soit des axes continus, avec généralement priorité sur les voitures aux intersections, où l'on peut rouler à deux de front dans chaque sens. Donc des voies d'un total de quatre mètres de large, végétalisées s'il vous plaît. Huit tracés - dont deux circulaires - sont prévus avec promesse de réaliser 250 km d'ici 2026 et 450 km au total en 2030 (voir carte page 36).

Si l'on ne sait pas encore où passera précisément ce REVe, certaines pistes actuelles le préfigurent vrai- ►

## LES 94 KM DE PISTES CYCLABLES EN URBANISME DE TRANSITION

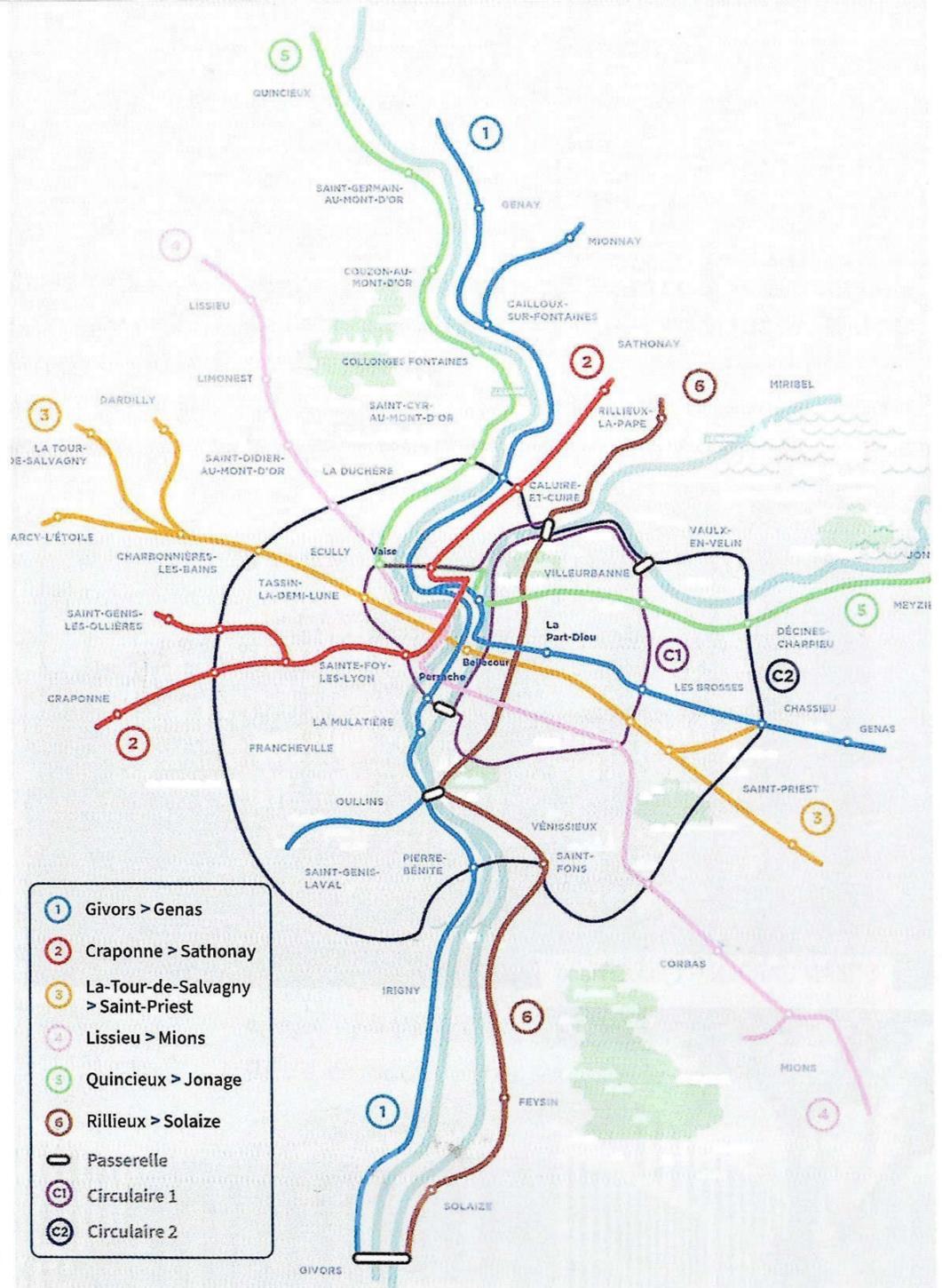


► semblablement. Celles de la rue Garibaldi ou de l'avenue Jean-Jaurès, des cours Gambetta et Albert-Thomas, des quais de Saône sur la RD51, ou du Rhône rive droite et rive gauche au niveau de la Cité internationale. La piste du quai Charles-de-Gaulle va d'ailleurs rapidement bénéficier d'un séparateur en granit. Et ce, bien que sa réalisation soit très critiquée puisqu'il existe déjà un cheminement modes doux sur le quai bas. "Il s'agit d'une voie verte où l'on trouve des piétons, des rollers ou des enfants qui apprennent la bicyclette. On ne peut pas rouler vite, explique Leslie Agabriel, cosecrétaire de "La Ville à vélo". Circuler sur le quai bas ou le quai haut - qui favorise la fluidité -, ce n'est pas le même usage."

## RÉSORBER LES POINTS NOIRS POUR LE VÉLO

L'association, qui revendique 1500 adhérents, a participé à la concertation organisée par le Grand Lyon au printemps dernier pour le déploiement des pistes jaunes. Elle estime donc logiquement que cela répond à la demande. "Il faudra aller vers du qualitatif dans le temps, note la militante. Mais c'est une bonne chose car ça crée des flux de cyclistes et c'est le nombre qui permet la sécurité, les automobilistes devenant plus attentifs." Même si elle reconnaît que "La Ville à vélo" peut avoir des remontées négatives de ses adhérents, Leslie Agabriel souligne que bus et voitures font plutôt attention aux cyclistes. "C'était plus dangereux pendant le confinement où ça roulait vite sur des routes vides. Là, même sur le pont de la Guillotière, il n'y avait pas tant d'automobilistes que ça qui s'engageaient sur la piste transitoire." La nouvelle majorité n'entend néanmoins pas revenir sur la suppression de cet axe jaune.

Certains auront beau jeu de rappeler que Fabien Bagnon, ancien coprésident de "La Ville à vélo", est désormais vice-président de la Métropole aux mobilités actives et

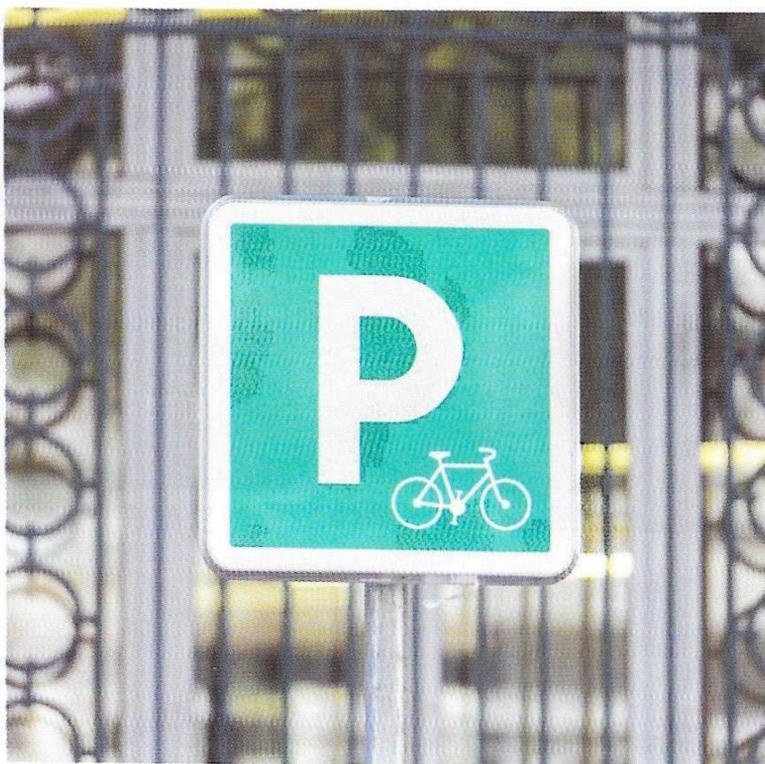


Le réseau express vélo tel que présenté par les écologistes lors de la campagne électorale.

à la voirie. "Avec la nouvelle majorité, il n'y a certes plus besoin de faire de la pédagogie, nous sommes compris, reconnaît la militante. Mais on reste vigilants parce qu'il y a beaucoup d'attentes." Parmi elles, le stationnement sécurisé car "un Lyonnais sur deux s'est déjà fait voler son vélo". La priorité de l'association est désormais de voir solutionner les points noirs qu'elle avait listés en juillet<sup>1</sup>. "Le passage d'une commune à l'autre forme souvent un goulot d'étranglement alors qu'il est tout à fait possible d'aller en vélo jusqu'en deuxième couronne, souligne la cosecrétaire. C'est là que se trouvent les enjeux de mobilité et il y a urgence pour que la bicyclette ne soit pas réservée aux seuls habitants du centre-ville où l'on circule bien."

Normal, diront certains. Il n'y a personne sur les pistes jaunes tandis que ça bouchonne sur les voies automobiles. "Si elles sont vides c'est parce que les cyclistes sont déjà arrivés, sourit Leslie Agabriel. C'est comme pour un couloir de bus : un mode de déplacement fluide qui est vide, ça ne veut pas dire qu'il n'est pas efficace." Et de prendre pour preuve les 68 compteurs vélos du Grand Lyon dont les statistiques montrent une explosion de la pratique depuis le déconfinement.

Faut-il également voir un effet soleil dans cet engouement? Certainement. La militante associative estime néanmoins que l'automne ne le ternira pas. Selon elle, "par temps de pluie, le ratio bénéfice-risque demeure favorable au vélo".



© Pierre-Antoine Pluquet

## L'INCIVISME DES CYCLISTES

Pas de quoi réjouir Claude Polidori, le président de l'Automobile club du Rhône qui vit "très mal" cette évolution. Toutefois, "avant de prendre une position trop agressive, je voudrais entendre les nouveaux élus - que je ne connais pas et que je rencontre bientôt - pour savoir ce qu'ils veulent faire et s'ils sont conscients de la gêne qu'ils occasionnent". À la tête d'une association qui revendique plus de 143000 adhérents dans la région, Claude Polidori s'estime "loin d'être rétrograde". La nécessité de moins polluer et de voir les transports évoluer, d'accord. Mais là, "on congestionne les voies principales de Lyon au nom de la pollution alors que, dans les faits, ça l'augmente. Tout le monde doit s'y retrouver, souligne le président. Les pistes

jaunes ont été testées. Très bien. On a vu le résultat. Vous ne pouvez pas empêcher les gens de circuler, d'aller travailler ou d'emmener leurs enfants à l'école. Tout le monde ne peut pas monter sur une selle de vélo".

Autre sujet de crispation pour le défenseur des automobilistes : "L'incivisme intolérable des cyclistes." Sens interdits, feux rouges, trottoirs : "Ils ne respectent rien. Les modes doux? Je suis le premier à être conscient que c'est l'avenir. Mais pour vivre en bonne intelligence, il ne peut pas y avoir deux poids, deux mesures, insiste Claude Polidori. Il n'y a pas de raison qu'on aille verbaliser un automobiliste parce qu'il passe au feu rouge alors que je ne vois pas un cycliste qui les respecte. Ça ne peut pas perdurer."

► (Suite page 40)

## UN ÉCOSYSTÈME EN PLEIN DÉVELOPPEMENT

**Afin de contribuer à la structuration du secteur, le cluster Mobilité active et durable (Mad) vient de voir le jour.**

Rassembler, promouvoir et donner de la visibilité à la filière vélo. Tel est le but du cluster Mad (Mobilité active et durable) né en juin dernier dans l'agglomération. "Des fabricants de cadres aux concepteurs d'accessoires en passant par les équipementiers, les assembleurs, la réparation, la location ou le tourisme, Auvergne-Rhône-Alpes est la première région française en termes de compétences avec près de six mille emplois liés au vélo. Soit 15 % de plus en cinq ans", explique la présidente de Mad, Anne-Sophie Caistiker. Elle dirige Doctibike, une entreprise spécialisée dans la gestion et le reconditionnement de batteries de vélos.

Autre initiateur du cluster, Renaud Colin a fondé AddBike qui conçoit et fabrique des modules permettant de transformer n'importe quel vélo en cargo pour transporter ses enfants... ou un chargement.

Citons également Benur, un triporteur à assistance électrique pour personnes à mobilité réduite dans lequel on peut monter en fauteuil roulant, ou Kleuster qui fabrique des foodbikes et vélos-cargos utilitaires. "La demande tourne autour de la logistique du dernier kilomètre, des cargos pour les familles, de la formation d'usagers et de mécaniciens pour réparer ou faire réparer son vélo un peu partout", détaille Anne-Sophie Caistiker. Sans oublier les travaux sur la capacité des batteries électriques ou la géolocalisation pour retrouver un vélo volé ou déplacé.

**Un vélo made in Auvergne-Rhône-Alpes**  
Le stationnement sécurisé, c'est l'affaire d'Altinova qui a vu le jour dans la Loire en 2003. Outre les stations de gonflage que l'on trouve à Lyon à côté des bornes Vélo'v, l'entreprise propose des abris à vélos sécurisés personnalisables - individuels ou collectifs - qui peuvent notamment s'installer sur une place de stationnement auto dans l'espace public. Au sein de l'agglomération, des parkings LPA, TCL ou

SNCF en sont équipés en plus de quelques entreprises et résidences. Avec un nombre d'usagers et une demande qui explosent - "certaines sociétés ont multiplié leur chiffre d'affaires par quatre cette année" -, Anne-Sophie Caistiker voit deux tendances se dégager. La première, renforcée par les difficultés d'approvisionnement lors du confinement : des engins conçus, sourcés, assemblés en France et en Europe. "Nous portons le projet d'un vélo à assistance électrique made in Auvergne-Rhône-Alpes, souligne-t-elle. Le but est de démontrer que l'on peut l'assembler avec des pièces produites au plus près tout en ayant des prix compétitifs." L'autre sujet "c'est le 'réusage', le réemploi et la réparation pour proposer des vélos, électriques ou non, durables dans le temps". De quoi alimenter le lieu totem que le cluster espère ouvrir d'ici deux à trois ans dans l'agglomération. Celui-ci devrait à la fois rassembler les acteurs de la mobilité et accueillir le public qui pourrait alors tester les nouveautés.



L'Altao Cover offre cinq places de stationnement sécurisées.



L'AddBike permet de transformer n'importe quel vélo en cargo.

# VOITURES Restrictions en vue

**La nouvelle majorité entend accélérer la transformation de l'autoroute déclassée pour en faire un boulevard urbain apaisé à 2x2 voies d'ici 2026. La zone à faibles émissions (ZFE) doit quant à elle s'étendre à la fois aux véhicules particuliers et géographiquement.**

**C'**est le premier changement visible. Comme prévu depuis le déclassement d'A6-A7, un site propre pour la ligne de bus express Porte de Lyon (Dardilly)-Gare de Vaise vient d'être mis en service. Début 2021, au nord du tunnel de Fourvière, la voie de gauche sera réservée au covoiturage tandis qu'au sud une voie dédiée aux bus et au covoiturage permettra notamment une liaison express entre Bellecour et la gare d'Yvours (Irigny). Les autres véhicules se partageant deux voies dans chaque sens et conservant leur place actuelle dans le tunnel.

Pour la suite, le nouvel exécutif métropolitain entend accélérer le calendrier. Objectif : un boulevard urbain apaisé à horizon 2026 et non 2030 comme prévu initialement. Concrètement, au niveau du quai Perrache, cela se traduirait par une 2x2 voies automobiles limitée à 50 km/h, des bus en site propre, des pistes cyclables, de larges trottoirs, des feux tricolores et des passages piétons permettant d'accéder aux berges du Rhône. On compte aujourd'hui huit voies de circulation à cet endroit. "Il n'y aura pas de contournement autoroutier, prévient Jean-Charles Kohlhaas, le vice-président du Grand Lyon en charge des déplacements. 85 % du trafic est interne à la métropole, essentiellement à destination de Lyon et Villeurbanne. Ceux-là ne vont pas passer par l'A46. Notre objectif dépasse les 15 % de véhicules en transit. Il est de proposer des alternatives - transports en commun ou modes actifs - à ceux qui vont en cœur d'agglomération."

Selon l'élu, "soulager les communes de l'Est lyonnais est un enjeu métropolitain. Mais il est indépendant de M6-M7. Lier les deux est un faux débat". Il entend notamment avancer plus vite avec l'État sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) afin de lutter contre le trafic de transit des poids lourds.

## L'ENSEMBLE DE LA MÉTROPOLE EN ZFE?

Les véhicules seront à la fois contraints par des voies réduites et en fonction de leur vignette Crit'Air. Aujourd'hui, la zone à faibles émissions (ZFE) concerne utilitaires et poids lourds sur Caluire, la quasi-totalité de Lyon et les

quartiers de Villeurbanne, Bron et Vénissieux à l'intérieur du périphérique. "J'ai le sentiment qu'il y a un consensus parmi les conseillers métropolitains et municipaux sur un périmètre élargi et une extension aux particuliers pour éviter le report des véhicules polluants sur les autres communes, souligne le vice-président. Un groupe de travail avec des élus de tous bords va très prochainement se réunir." Selon lui, ces véhicules pourraient à terme être interdits dans toute la métropole si des alternatives en transports en commun permettent de rejoindre le cœur d'agglomération.

D'ici là se profile un sacré défi : inclure M6-M7 et le périphérique dans le périmètre. "Ça va être très chaud", reconnaît l'élu. Mais pour lui, difficile de parler de zone à faibles émissions en laissant de côté les voiries les plus fréquentées. "En ville, nous devons tendre vers la voiture partagée et l'usage raisonné, insiste-t-on dans l'entourage du président de la Métropole. D'un côté, la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres et de l'autre plus de 100 000 personnes sont exposées au-delà des seuils réglementaires français de qualité de l'air. Ce n'est plus possible."

Jean-Charles Kohlhaas souhaite planifier l'évolution des restrictions dans la ZFE sur six à huit ans. Objectif : donner une visibilité aux usagers pour leur achat de véhicule. Lui prône toujours la sortie du diesel en 2026. D'ici là, il estime possible que les particuliers soient concernés par les premières restrictions avec les vignettes Crit'Air dès courant 2021. "Je n'ai toutefois pas de réponse à propos du contrôle vidéo des plaques d'immatriculation, note l'élu. Sans cela, on ne peut pas réellement appliquer la ZFE faute d'effectifs de police suffisants pour contrôler."



Sur M6, la ligne 10E fonctionne en site propre depuis le 24 août. Elle permet de relier Dardilly à Gare de Vaise en moins de vingt minutes.



© Jérôme Chion / Clics

Très décriée pour les bouchons auto qu'elle causait, la piste jaune du pont de la Guillotière a été enlevée. La nouvelle majorité n'envisage pas de la rétablir.

## PROMESSE DE TROTTINETTES MOINS NOMBREUSES ET MIEUX GARÉES

À Lyon, elles seront désormais limitées à quatre mille avec plus de deux mille stationnements dédiés d'ici la fin de l'année.

Fini la jungle des trottinettes électriques en libre-service pour les piétons ? C'est l'ambition affichée par Valentin Lungenstrass, l'adjoint lyonnais en charge des mobilités. À l'issue de l'appel à projets lancé par l'ancienne majorité, la Ville a retenu deux opérateurs : Dott, déjà présent, et Tier qui se déploie actuellement. Soit un total de quatre mille trottinettes contre environ six mille auparavant. *"Nous avons défini une ambition de maillage avec les opérateurs afin qu'au maximum 60 % des trottinettes se trouvent dans la zone la plus active, explique l'élu. Il s'agit de permettre à ceux qui sont en périphérie de l'hypercentre d'en bénéficier également. Pour les usagers, la qualité de service va donc plutôt augmenter."*

Pour les autres – les plus nombreux – demeure la question du stationnement anarchique de ces engins sur les trottoirs. L'adjoint promet plus de deux mille places d'ici la fin de l'année. En Presqu'île, dans le Vieux-Lyon et sur la rive gauche du Rhône, une centaine de stationnements



© Pierre-Antoine Pluquet

auto de surface seront consacrés aux trottinettes électriques. Ce sont les fameux emplacements Lom (loi d'orientation sur les mobilités) situés en amont des passages piétons ou des carrefours sur lesquels les voitures ne pourront plus se garer pour gagner en visibilité et en sécurité. Sachant que la nouvelle majorité ambitionne également de dédier certains de ces espaces au stationnement vélo ou à la végétalisation...

### Statu quo à Villeurbanne

Les mille autres emplacements, virtuels et intégrés aux applications des opérateurs, sont en cours d'identification. On les trouvera dans des espaces piétons – places ou trottoirs très larges – pour ne pas gêner la circulation. *"Il y en aura y compris dans les arrondissements qui ne seront traités qu'en 2021 pour le stationnement physique afin que les trottinettes soient d'ores et déjà rangées correctement", précise Valentin Lungenstrass.*

Pour les usagers, le compteur doit continuer à tourner tant que la trottinette n'est pas sur un emplacement dédié. Le GPS ou une photo du stationnement faisant foi. *"Si les opérateurs n'arrivent pas à sanctionner correctement leurs usagers pour faire respecter les règles, nous aviserons, assure l'élu. Mais le dialogue est bon avec eux."* En réponse aux actions d'Extinction Rebellion contre ce service, il rappelle qu'un bilan sera tiré d'ici la fin du contrat dans deux ans pour savoir si entre le mode de transport auquel elles se substituent, la collecte et la recharge des batteries, ces trottinettes participent ou non à la décarbonation de la mobilité.

De son côté, Villeurbanne reste attentiste. Le remisage sur les trottoirs et les aires piétonnes des trottinettes en libre-service demeure interdit. La Ville a prévu de faire le point début 2021 pour envisager une évolution ou le maintien de l'arrêté d'octobre 2019.



© Jérôme Chion / Clics

## PIÉTONNISATION EN (CO)CONSTRUCTION

À Lyon, la Presqu'île est une priorité pour la nouvelle municipalité tandis que Villeurbanne expérimente déjà l'apaisement de son centre-ville.



À Villeurbanne, l'avenue Henri-Barbusse est non seulement piétonnisée mais aussi végétalisée.

Les Villeurbannais ont tiré les premiers. Si la piétonnisation estivale du centre-ville a commencé voilà plus d'une décennie, Cédric Van Styvendael a décidé de prolonger cette fermeture aux voitures jusqu'à fin octobre. *"Une partie de l'avenue Henri-Barbusse n'a pas vocation à rouvrir, explique le nouveau maire. Depuis 11 ans, elle est piétonnisée ponctuellement. On se sert de ce moment pour finaliser l'organisation de la future piétonnisation."* L'objectif des deux mois qui viennent est de tester l'apaisement de la circulation en période "normale". Sachant évidemment que ni les livraisons ni l'accès des véhicules de secours ou de transports de personnes à mobilité réduite ne sont interrompus. Si l'expérimentation fera l'objet d'une étude et d'un bilan avec les commerçants et les riverains, Cédric Van Styvendael imagine le lancement des travaux en 2021, prenant par ailleurs l'engagement que le tram T6 ne passerait pas sur l'avenue Henri-Barbusse. Symboliquement, cette opération au long cours a été intégrée au dispositif "La voie est libre" lancé par la Ville de Lyon. Les 26 et 27 septembre, la Presqu'île – de la place Carnot au boulevard de la Croix-Rousse – et quelques rues dans chaque arrondissement seront rendues aux piétons avec des animations à la clé. Préfiguration, le temps d'un week-end, de la piétonnisation garantie durant la campagne électorale? *"Il ne s'agit pas d'une suite de l'expérimentation piétonne de la Presqu'île, insiste Valentin Lungenstrass, l'adjoint lyonnais en charge des espaces publics. Cela fera l'objet d'une concertation plus large pour voir à quelle échéance nous souhaitons avoir une Presqu'île piétonne car c'est bien l'objectif."* Cette partie de la ville sera donc prioritaire dans la co-construction promise. Chaque arrondissement pilotant par ailleurs la concertation avec les riverains et les commerçants en vue de piétonniser d'autres quartiers. Lors de la présentation de "La voie est libre", Bruno Bernard a affiché son volontarisme en la matière : *"Dès que les maires voudront réaliser ce type d'opérations, la Métropole sera là pour les aider à modifier la ville."*

Ci-contre, au centre, le rétablissement pérenne de l'axe Saxe-Foch a déclenché l'ire des élus du 6<sup>e</sup> arrondissement, simplement informés de cette décision unilatérale du nouvel exécutif métropolitain.

(Suite de la page 37)

## ▶ LA COLLECTIVITÉ DEVRA COMMUNIQUER

Va-t-on vers une confrontation entre usagers sur le partage de l'espace public? *"Nous sommes dans une période où les gens sont très agressifs, souligne Laurence Croizier. Et là, on n'a pas été dans le sens de l'apaisement."* Jean-Charles Kohlhaas, vice-président en charge des déplacements de la Métropole, préfère prendre la question à l'envers : *"Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas déjà une confrontation entre les usagers les plus importants – les piétons – qui ont droit à moins de 5 % de l'espace public et les autres. La voiture occupe 90 % de l'espace public en représentant moins de 50 % des usagers."* L'exécutif a la conviction qu'un meilleur partage de l'espace va assécher le trafic auto des courtes distances et donc que le temps de trajet pour les moyennes et longues distances ne souffrira pas forcément de cette politique. *"On ne peut pas augmenter la place de la voiture donc nous sommes obligés d'augmenter les alternatives qui demandent de restreindre la place de la voiture"*, résume Jean-Charles Kohlhaas. Chacun étant conscient que la communication de la collectivité sera primordiale pour faire évoluer les habitudes et même une culture très ancienne de la voiture individuelle.



Photos © Pierre-Antoine Pluquet

## L'USAGER RÉUSSIT TOUJOURS À S'ADAPTER

"Il suffit de discuter avec des automobilistes pour s'apercevoir que le conflit est latent mais relativement mesuré, remarque Charles Raux, chercheur au Laboratoire aménagement, économie, transports (Laet). Cela pourrait s'envenimer si l'on constate que ces pistes cyclables ne sont pas utilisées." Selon l'ingénieur de recherche, les pouvoirs publics doivent néanmoins tenir bon et accompagner le "passage à l'acte" permettant aux cyclistes du dimanche d'aller travailler en vélo.

"Seul le fait de se sentir en sécurité lors du déplacement peut les y inciter." Car un fort potentiel existe. "Nous avons réalisé une étude qui montre que, sur l'agglomération lyonnaise, les distances domicile-travail sont – pour 40 % d'entre elles – inférieures à 10 km. Soit une portée assez confortable en vélo électrique, explique Charles Raux. Mais il faut un déclic pour vaincre l'appréhension que fait naître la circulation automobile."

La même étude indique que la stratégie bas carbone est atteignable avec des hypothèses raisonnables de changement de comportement auquel pourrait contribuer le réseau express vélo. "Rouler dessus

**40 % des distances domicile-travail sont inférieures à 10 km**

continuellement à 20 km/h avec un VAE augmenterait fortement la compétitivité du vélo, souligne le chercheur. Une bonne partie de la population a les compétences physiques pour."

Selon lui, l'adaptation est un mélange de carotte (voies de covoiturage, développement des Vélo'v et des transports en commun, subventions à l'achat de VAE) et de bâton (restriction des voiries). Charles Raux ne croit pas pour autant à la thrombose. "Le système est en permanence proche du point de saturation mais avec une adaptation permanente des usagers

de la route, explique-t-il. Les travaux du tunnel de la Croix-Rousse [achevés en 2013, NDLR] sont un très bon exemple. La presse annonçait un chaos qui ne s'est pas produit. Les pouvoirs publics avaient prévu, mis en place des itinéraires alternatifs, et les habitants ont trouvé des solutions. Beaucoup plus de gens qu'on ne le pense peuvent changer." ▶

## "ÇA NE REMPLACERA JAMAIS LES INFRASTRUCTURES D'ENVERGURE"

Pascal Charmot, le maire LR de Tassin-la-Demi-Lune, estime que la ligne E est plus que jamais indispensable à l'Ouest lyonnais.

Ce n'était pas son projet, mais il y a souscrit pragmatiquement au vu du contexte. Lorsque la Métropole a proposé de tracer une piste jaune sur l'avenue de la République au printemps dernier, Pascal Charmot a accepté. Quatre mois plus tard, le maire de Tassin reconnaît son intérêt mais plaide désormais en faveur d'une piste bidirectionnelle sécurisée qui n'immobilise pas deux voies bus-vélo comme aujourd'hui.

Surtout, elle ne doit pas se faire au détriment des trois projets d'axes cyclables structurants de la ville. Au nord, les travaux pour aller de l'horloge à Vaise vont démarrer en novembre. Reste les pistes prévues à l'ouest et surtout au sud en direction du pôle multimodal d'Alaï. L'enjeu c'est la connexion avec le métro E... si celui-ci voit le jour. "Les pistes cyclables sont un outil nécessaire mais ça ne remplacera jamais les infrastructures d'envergure comme le 'RER à la lyonnaise' ou le métro, assure Pascal Charmot. À Tassin, il n'y a pas de dogme sur la mobilité. Chaque usager doit trouver sa place dans un environnement contraint. La Métropole doit instaurer le dialogue avec les communes."

Le maire met en regard les 110 000 véhicules par jour sous le tunnel de Fourvière qui sont un problème de santé publique avec les 47 000 voitures qui passent quotidiennement place de l'Horloge et les 50 000 du carrefour de la Libération. "Les dernières données de qualité de l'air datent de 2007, rappelle l' élu. Il est essentiel que nous ayons une station de mesure fixe dans l'Ouest lyonnais pour construire des plans d'action avec des moyens."

Et de mentionner que si, en 2010, le SCoT prévoyait 150 000 habitants supplémentaires en vingt ans dans la métropole, "en 2020 nous sommes déjà à 200 000 de plus. On ne pourra pas répondre à cet enjeu uniquement avec de la mobilité cyclable ou un projet de transport par câble qui ne doit pas se faire au détriment du métro".



## ► OPTIMISER L'ESPACE PUBLIC

Yves Crozet, professeur émérite au Laet, se veut un peu plus cynique. *“On se polarise sur des affaires secondaires. Les pistes cyclables concernent surtout l'hypersurface de Lyon où les jeux sont faits : les transports en commun et les deux-roues vont accélérer leur prise de pouvoir suite à la Covid. Fondamentalement ça ne changera rien aux émissions de CO<sub>2</sub>”,* tranche l'économiste.

Et de renchérir : *“Je vais me fâcher avec le lobby routier et avec les écologistes. Au premier je dis : on fait les pistes cyclables que l'on aurait dû faire depuis longtemps. Même si ça va embêter quelques automobilistes, il n'y a pas de quoi fouetter un chat. C'est une tendance longue. Aux seconds je dis : avec vos pistes cyclables vous êtes dans le détail et dans le symbole. L'essentiel du trafic auto est en périphérie de Lyon, sur quelques grands axes autoroutiers où pour l'instant rien n'est fait.”*

Selon lui, si la route va demeurer le vecteur principal de la mobilité sans rester le monopole de la voiture, ça ne sera pas forcément pour réaliser des pistes cyclables mais aussi des voies réservées au BHNS ou au covoiturage. *“Le véritable changement est là : ce qui est rare aujourd'hui pour la collectivité, c'est l'espace public qu'elle doit optimiser. Il est donc logique de donner la priorité aux piétons, aux bus ou aux vélos qui économisent cette ressource rare et essentielle. La voiture aura beaucoup moins de place mais va néanmoins rester très importante, détaille Yves Crozet. En cela les pistes de centre-ville sont à la fois marginales et symboliques de l'évolution en cours. On peut imaginer que demain les routes départementales offriront de bien meilleures continuités cyclables qu'aujourd'hui.”*

Le discours est évidemment totalement différent de l'époque où la priorité du politique était de permettre aux gens de se déplacer plus vite. Pour eux le temps est une ressource rare donc il s'agissait d'en gagner, d'où les autoroutes, les tunnels et les métros chers à Louis Pradel.

## GRENOBLE : TROP DE CONTRAINTES

Le retour du tramway marque un changement. *“Il est relativement lent mais permet de requalifier l'espace urbain autour en réduisant la circulation et le bruit et en revalorisant les immeubles”,* détaille le chercheur. Attention à ne pas tomber dans une opposition autos-vélos, prévient Yves Crozet. *“Il faut trouver un équilibre où la voiture va garder une place importante. N'imaginons pas qu'avec le REVe le vélo représentera 50 % de la mobilité urbaine. Tout le monde ne peut pas l'enfourcher et ça dépend également de là où vous ha-*



Au centre du boulevard Agutte-Semhat à Grenoble, la piste du réseau Chronovélo a été inaugurée en 2019 après deux ans de travaux. Un modèle de REVe pour les élus lyonnais ?

*bitez, insiste-t-il. Ce n'est pas 'je contrains les voitures parce que je les hais et qu'elles doivent disparaître' mais : parce qu'elles vont rester dominantes, il ne faut pas leur donner trop d'espace et les domestiquer.”* Et de prendre l'exemple de Grenoble où *“vous voyez disparaître les clients des commerces. C'est la seule ville de France importante qui voit le prix de l'immobilier baisser parce que les élus ont trop contraint la voiture en centre-ville”.*

Comme pour l'économiste on est plus dans une tendance longue qu'une rupture, il se veut prévenant. *“Le lobby routier va avoir de plus en plus de contraintes. Mais les écologistes ont beau promettre de nous débarrasser de la voiture, ce n'est pas vrai. C'est de l'idéologie.”*

1/ Bron : carrefour de la Boutasse ; Bron-Villeurbanne : carrefour entre la route de Genas et le périphérique ; Caluire : carrefour entre la Grande-Rue-de-Saint-Clair et le pont Poincaré, rond-point de la place Foch ; Décines-Parc : D55 ; Lyon 9<sup>e</sup> : rond-point de la Porte de Vaise, pont Clémenceau ; Vaulx-en-Velin : carrefour entre la rue Léon-Blum et le périphérique ; Vénissieux : carrefour entre l'avenue Joliot-Curie et le périphérique ; Villeurbanne : carrefour entre l'avenue Roger-Salengro et le périphérique.