



**Petit mode d'emploi pour  
circuler à vélo dans  
l'agglomération lyonnaise**

## Lyon et le vélo : une nouvelle histoire d'amour ?

Notre agglomération lyonnaise s'est enfin mise au vélo ! Après l'approbation du PDU, Plan des Déplacements Urbains, voici maintenant le temps de sa mise en place. La ville qui faisait jusque là la part belle à l'automobile, depuis son avènement durant les 30 dernières années, revient peu à peu en arrière, pour proposer une ville plus équilibrée aux Lyonnais, qui vont parfois redécouvrir des espaces jusque là oubliés.

Les aménagements cyclables fleurissent aux 4 coins de l'agglomération, tant dans l'hypercentre de Lyon que dans nos villes de banlieue. Désormais, tout aménagement neuf contient généralement sa partie « Modes Doux », avec une partie de l'espace réservée aux piétons et aux cycles, en plus des transports en commun et des véhicules particuliers.

Certes, les aménagements ne se valent pas tous, et certains sont bien plus attractifs que d'autres. Nous essayerons de faire le point sur les différents aménagements à utiliser et à proscrire.

L'avènement du fameux « Vélo'v » a fait grimper de 33% la circulation des cycles depuis 2004 ! Mais cela ne va pas sans poser d'importants problèmes de sécurité routière.

### **Petits rappels lexicaux :**

*Bande cyclable* : voie contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par des bandes blanches peintes au sol, cette signalisation pouvant être complétée par des pictogrammes « vélo » et des flèches indiquant le sens de circulation. Une bande cyclable fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée, elle en constitue simplement une file de circulation supplémentaire.

*Piste cyclable* : section de chaussée spécifique dévolue exclusivement aux cyclistes. Elle est matériellement isolée des voies de circulation des véhicules motorisés, et distincte des trottoirs en ville. Une piste cyclable peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.

*Voie verte* : voie réservée à la circulation des « modes doux ». Tous les modes non motorisés peuvent y circuler : cyclistes, rollers, piétons, trottinettes y sont admis.

## La bande cyclable

Contrairement aux idées reçues, cette simple bande de peinture est très efficace pour améliorer la sécurité et l'évolution des cyclistes sur une voirie courante. En effet, les cyclistes qui y circulent disposent d'une largeur d'environ 1,50 mètre, qui leur permet normalement d'éviter les ouvertures de portières intempestives des automobilistes garés sur la droite de la chaussée.

Cet aménagement peu onéreux et rapide à mettre en place permet une mixité des modes de déplacement, qui se côtoient, sans toutefois se mélanger, gage de sécurité puisque les cycles évoluent généralement à des vitesses bien plus faibles que les voitures.

Les bandes cyclables sont également très efficaces à contre sens de la circulation générale, dans des rues à sens unique. Encore une fois, malgré les idées reçues, les automobilistes voient ainsi beaucoup mieux les cyclistes qui arrivent en face d'eux, et peuvent bien mieux anticiper leurs mouvements.

Le gros défaut des bandes cyclables : elles sont placées à droite de la chaussée et sont souvent squattées par les automobilistes amateurs de stationnement en double file. Les cycles sont alors forcés de se déporter sur la gauche, souvent au dernier moment, au risque de se faire renverser par un véhicule arrivant de l'arrière.

Autre gros défaut des bandes cyclables : placées à droite des véhicules, lorsque ceux-ci tournent à droite dans une intersection, ils prêtent rarement attention au cycliste qui arrive dans leur dos. Les cyclistes doivent donc être particulièrement vigilants à l'approche d'un carrefour, et user de leur sonnette éventuellement (équipement obligatoire sur un vélo, au même titre que l'éclairage et des éléments réfléchissants).



*Une bande cyclable à contre sens, rue Raoul  
Servant à Lyon 7ème*



*Bande cyclable squattée par un « double file »*



## Comment se comporter à l'approche des intersections ?

Le danger pour le cycliste vient souvent des intersections, lieux par définition de conflits entre les différents mode de transport. C'est là que se rencontrent véhicules, cycles et piétons, de façon plus ou moins bien organisée selon les configurations.

Les intersections sans feux :

Même si la rue sur laquelle vous circulez est prioritaire, n'oubliez pas d'être particulièrement vigilants à l'approche d'intersections. Rappelez que votre faible emprise spatiale vous rend bien moins visible que les véhicules parmi lesquels vous circulez. Le maître mot est « anticipation ». Vous devez vous attendre à ce qu'un véhicule vous déboule déçu, soit ne vous ayant pas vu, soit ayant estimé qu'en tant que vélo, vous arriviez forcément à faible vitesse. Les automobilistes ont souvent la fâcheuse tendance à mal évaluer la vitesse des 2 roues, chose tout à fait humaine, vous devez donc circuler avec la plus grande prudence.



Les intersections à feux :

Le gros défaut des cyclistes : ils grillent les feux ! Cette remarque paraît peut être anodine, mais nos observations quotidiennes sont éloquents. La grande majorité des cyclistes urbains pensent qu'ils peuvent tout simplement s'affranchir des règles élémentaires du code de la route, notamment de celle qui impose de s'arrêter dès qu'un feu tricolore passe à l'orange. Sachez qu'un cycliste peut être verbalisé pour les mêmes infractions qu'un automobiliste, et qu'une brigade de la Police Municipale sillonne les rues de Lyon à vélo, pour veiller aux cyclistes notamment.



> Les « sas » vélos

Vous remarquerez qu' à Lyon, des lignes d'effet des feux (matérialisées par une ligne discontinue) sont tracées à 4 mètres de chaque feu. Cette ligne a pour but d'obliger les véhicules à s'arrêter en amont des traversées piétonnes, pour protéger les piétons. L'espace alors créé entre cette ligne d'effet et la traversée piétonne s'appelle un « sas » qui peut permettre à un cycliste, stationné au feu rouge, de se placer sur la gauche de la chaussée en sécurité, afin de tourner à gauche lorsque le feu passe au vert, sans avoir à couper la circulation.

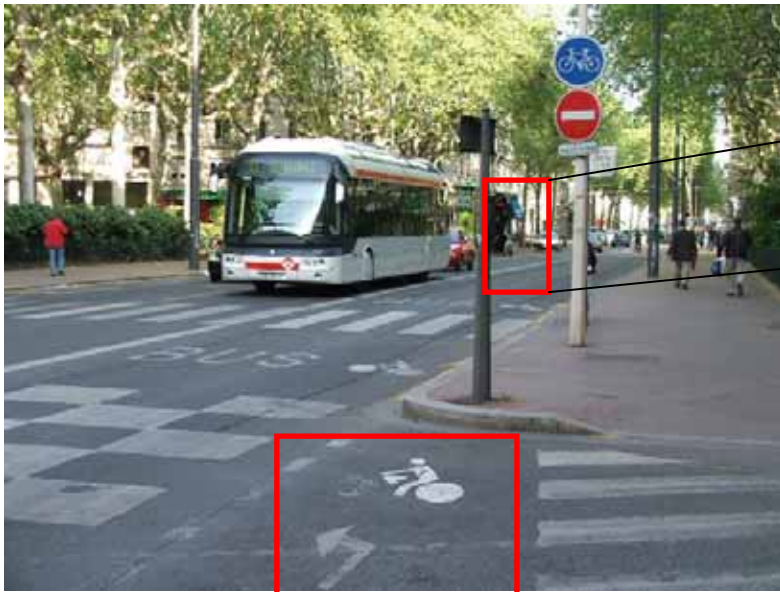
[www.lyon-en-lignes.org](http://www.lyon-en-lignes.org)



> Le cas spécifique du tourne-à-gauche par la droite :

Cela peut paraître un peu cavalier, mais c'est une disposition bien pratique et bien sécuritaire lorsqu'on veut tourner à gauche dans un carrefour, et que le flux de véhicules adverse est très important. Il s'agit de tourner à gauche, en s'insérant tout d'abord sur la transversale venant de la droite, avant de s'engager en même temps que cette transversale.

Des panneaux spéciaux sont disposés pour expliquer brièvement cette « technique ».



Feu modal spécialement dédié aux cyclistes. Il est placé en aval du feu destiné aux véhicules de la transversale. Il permet aux cyclistes de s'élancer avant les véhicules, en toute sécurité avec la transversale.



Panneau explicatif, accompagné d'un marquage au sol approprié

## Les pistes cyclables

Les pistes cyclables offrent un agréable terrain de jeu aux cyclistes, qui s'y sentent en sécurité totale, du fait de la séparation par rapport à la circulation générale. Cette séparation est physique (muret, trottoir...) et permet aux 2 roues de progresser sans se soucier des automobiles.

Cependant, il ne faut pas oublier que dans un carrefour, une piste cyclable est considérée comme une voie classique, qui doit respecter certaines règles :

- 1) Lorsqu'une piste cyclable croise une traversée piétonne non gérée par feux, les cyclistes doivent céder le passage aux piétons, qui sont prioritaires.
- 2) Les pistes cyclables ne sont pas des « autoroutes à vélos » et sont susceptibles de croiser ou de se transformer temporairement en « espaces mixtes », partagés avec des piétons, notamment à l'approche de carrefours urbains. Les vélos doivent alors respecter les piétons.
- 3) Lorsqu'il existe une piste cyclable à proximité de la voirie que vous empruntez, vous être invités à l'emprunter afin de ne pas gêner inutilement la circulation automobile.

### Circuler dans un couloir bus

La circulation des vélos dans les couloirs de bus n'est autorisée que dans les couloirs munis d'un panneau « cycle ». En effet, ces couloirs sont généralement plus larges (4,5 mètres contre 3,2 mètres) pour permettre le dépassement d'un cycliste par un véhicule de transport en commun, sans que celui-ci n'ait à quitter son couloir réservé. Il en existe quelques uns à Lyon, pensez à les emprunter et à respecter les bus !



Ci-contre, une bande cyclable située à contre sens dans un large couloir bus (rue de la Barre, Lyon 2ème)



## Aménagement cyclable d'un nouveau genre ?

Ce type d'aménagement, d'un nouveau genre à Lyon, présente les mêmes aspects qu'une bande cyclable classique, mais c'est en fait une piste cyclable car séparée de la circulation générale. On remarque en effet que les cyclistes circulent sur un site situé entre le stationnement et le trottoir. On peut imaginer une plus grande sécurité du fait de cette protection par rapport à la circulation générale et aux portières de voitures.

N'oubliez pas qu'en quittant cet aménagement, vous n'êtes pas prioritaire et devez donc céder le passage aux véhicules, ainsi qu'aux piétons.



## Le statut du cycliste

Après ce petit tour d'horizon rapide des aménagements cyclables en agglomération lyonnaise, on s'aperçoit que le cycliste a généralement un statut hybride, même si réglementairement il est considéré comme un véhicule dès qu'il pose ses fesses sur sa selle. Mélangé à la circulation générale, simplement séparé par une bande blanche, sur une piste bien protégée, mélangé aux piétons au cœur d'un espace de mixité des modes, le cycliste ne sait parfois plus ou donner de la tête. Mais c'est la rançon de la liberté, souvent exprimée de façon pas très catholique par les cyclistes les plus chevronnés, qui poussent le vice un peu loin en sautant d'un trottoir, à une rue, en passant par une rue à contre sens, un couloir bus...

### **Des aménagements peu lisibles, qui vont dans le mauvais sens d'une bonne compréhension par les différents usagers...**

Il existe certains aménagements qui ne sont pas très clairs tant au niveau du statut du cycliste que de son cheminement. Des aménagements ratés, mal pensés...

*Ci dessous, la piste cyclable est sur un trottoir, sans délimitation. Elle est de ce fait souvent empruntée par des piétons.*



*Ci dessous, les poteaux d'éclairage public sont sur la piste cyclable...*







*Ici, la piste cyclable sur le trottoir n'est pas différenciée de l'espace piéton. De plus, elle zigzag au gré de l'aménagement, redescend sur la route aux intersections, puis remonte sur le trottoir... un bel exemple de confusion dans le statut du cycliste.*

Le réseau cyclable lyonnais étant en pleine structuration, il existe quelques zones d'ombre, peu ou pas desservies, sans cohérence d'itinéraire. On voit parfois des bandes ou des pistes cyclables mourir par ci, pas là, sans continuité... Mais sachez que le Grand Lyon œuvre chaque année à l'amélioration de notre réseau cyclable communautaire.

Un peu de patience, et dans quelques années, vous pourrez aller où vous voulez à vélo dans le Grand Lyon !

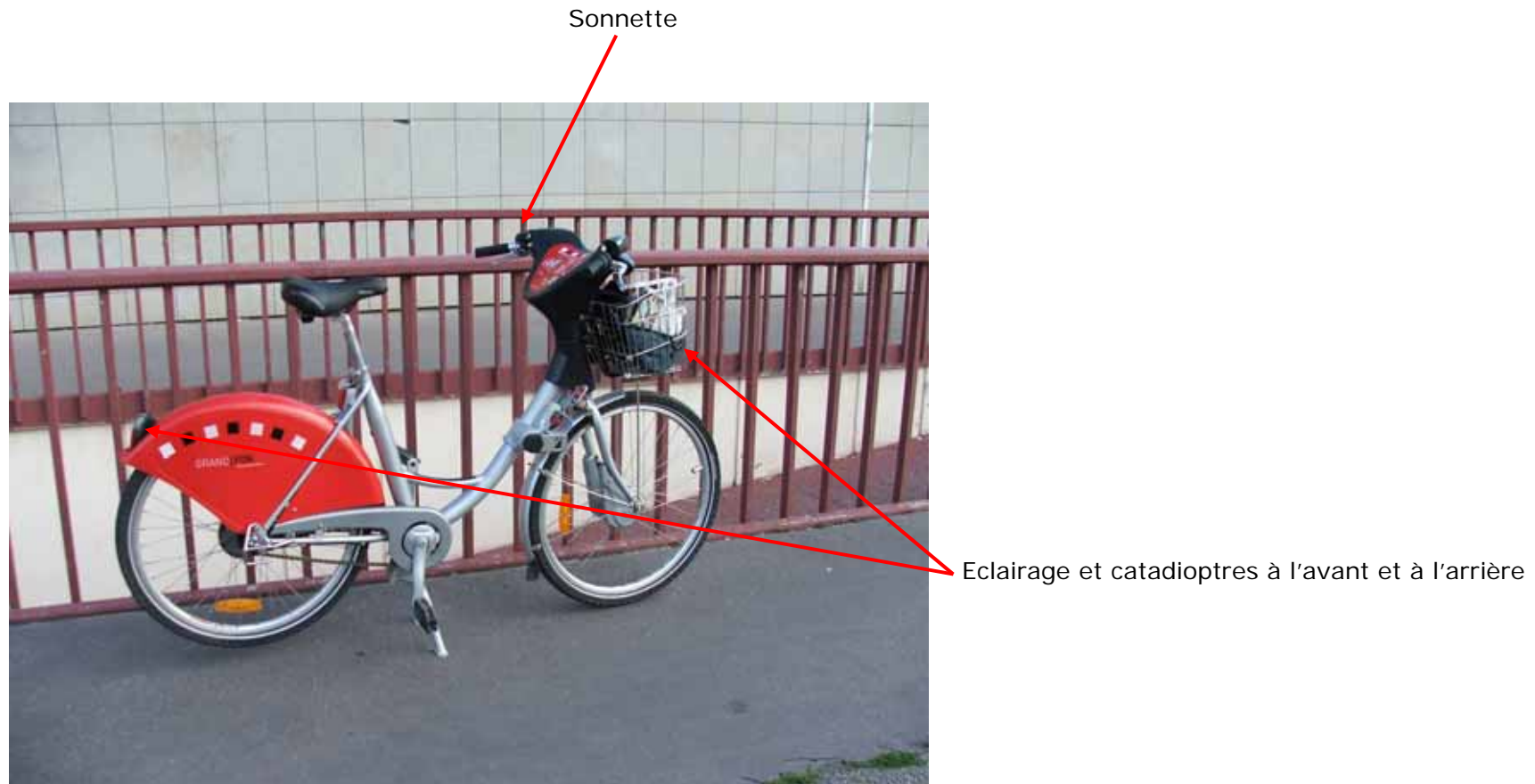


*La plateforme du tramway n'est pas une piste cyclable géante ! Cet espace est une voie ferrée et ne peut être en aucun cas emprunté par autre chose qu'un tramway. De plus, circuler sur cette plateforme réservée implique un passage au rouge à tous les carrefours, puisque vous n'êtes pas équipés des balises qui servent au tram à traverser les carrefours !*

## Les équipements obligatoires d'un vélo

Tous les équipements désignés ci-dessous sont obligatoires pour rouler à vélo, et doivent être en état de marche en cas de contrôle par les forces de Police. Vélo'v vous offre en plus de ces organes, un feu stop arrière, qui permet de signaler aux véhicules qui vous suivent que vous freinez. Ce dispositif n'est pas obligatoire mais se révèle très utile en terme de sécurité routière !

Quant au port du casque, il n'est pas obligatoire. Les statistiques montrent que les accidents provoquant des lésions à la tête ne sont pas plus importants à vélo qu'en voiture, libre à vous d'en utiliser un ou pas. Si vous n'êtes pas sûr de vous, préférez le, ainsi que pour vos enfants s'ils débutent.



## **Stationner à vélo**

Ceux qui n'ont pas la chance de pouvoir circuler à Vélo'v doivent faire face au problème du stationnement. Non pas qu'il soit difficile de trouver une place pour garer son vélo sur la voirie, mais il est surtout courant de revenir et de voir son vélo amputé d'une roue, de la selle ou d'un autre élément assez utile !

A Lyon, la plupart des parkings souterrains proposent des emplacements réservés aux vélos, gratuits, qui sont plus sûrs que les arceaux disposés en surface par le Grand Lyon, pourtant bien pratiques.

Avec un peu de chance, vous aurez un patron qui vous laisse monter votre vélo au bureau 😊

**Bonne route à tous !**