

conseil de développement

PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER

GRANDLYON

« Pour un plaisir croissant de rouler en plus grand nombre à vélo dans la ville »

Contribution du Conseil de développement du Grand Lyon sur la cyclabilité en ville

Présentation, débat et adoption en séance plénière du 3 décembre 2012



Auto-saisine du Conseil de développement





SOMMAIRE



Synthèse des messages forts de la contribution5



Contexte et méthodologie6



1/ Les préoccupations majeures partagées par l'ensemble du groupe de travail.....7

1. Améliorer les déplacements dans l'agglomération lyonnaise en favorisant le transfert vers des modes doux
2. Rendre ce mode de déplacement « sûr » afin de lever les barrières réelles et psychologiques à son utilisation
3. Impliquer les habitants



2/ Les propositions du Groupe de travail.....9

1. Une amplification du plan modes doux
2. Le traitement des passages centraux les plus problématiques
3. Sécurité, responsabilisation et formation

Un point de débat : pistes ou bandes cyclables ?

4. Penser le réseau cyclable à l'échelle d'agglomération et communiquer dans ce sens
5. Offrir davantage de stationnement pour les vélos
6. Assurer l'entretien du balisage et de la signalisation
7. Proposer une signalisation cohérente et un jalonnement compréhensible par tous
8. Intervenir de manière significative et exemplaire dans des opérations d'aménagement urbain de l'agglomération pour favoriser la pratique du vélo par tous



Liste des participants.....18

SYNTHESE DES MESSAGES FORTS DE LA CONTRIBUTION

Dans le cadre de cette contribution, le Conseil de développement met en avant **huit grandes propositions** :

1. **La continuité du réseau** existant est une nécessité majeure : c'est une condition essentielle de la lisibilité et de la visibilité de ce qui a déjà été fait (comme le traitement des carrefours, traitement des solutions courtes de continuité entre deux axes déjà réalisés sous quelque forme que ce soit).
2. **L'entretien du réseau** et donc des marquages existants est son corollaire indispensable -que l'on ne devrait pas avoir à recommander, tellement c'est une évidence.
3. **L'intervention sur les points noirs majeurs** - qui sont aussi souvent les principaux points de conflits entre cyclistes et piétons
4. La création d'un **réseau d'agglomération correctement signalisé**, telle qu'une réelle carte descriptive des dispositifs du Grand Lyon, existants et prévus à court terme (à l'image de la carte interactive de "la ville à vélo").
5. L'accélération de la **création d'arceaux de stationnement**, notamment vers les gares, les pôles d'échanges et les grands équipements d'éducation, de culture, de loisirs ou commerciaux.
6. Le développement de la **formation à la pratique du vélo**, particulièrement dans le cadre scolaire ou à l'occasion des Plans de Déplacement d'Entreprise ou Plans de Déplacements Inter-Entreprises.
7. **La mise en cohérence de la signalisation et d'un jalonnement compréhensible pour les non-initiés.**
8. **Des interventions significatives et exemplaires dans les nouveaux quartiers** phares de l'agglomération tels la Confluence, le Carré de soie...

CONTEXTE ET METHODOLOGIE

Cette « Alerte vélo » ne se veut pas exhaustive: elle vise à améliorer la démarche modes doux engagée par la Communauté urbaine de Lyon en pointant simplement quelques domaines ou les praticiens du vélo avertis ou débutants du Conseil de développement ont relevé des difficultés ou des approfondissements nécessaires.

Conduite de façon autonome par des membres du Conseil de Développement et pilotée par Maurice ABEILLE et Pierre-Yves TESSE, elle poursuit simplement les réflexions engagées autour du Plan de Déplacement Urbain (PDU) sur les thèmes qui participent à une meilleure prise en compte des modes alternatifs.

Le groupe de travail constitué pour faire ces propositions s'est réuni lors de séances de travail depuis 2011 et a fait trois tours dans des espaces différents :

- le Centre ville de Lyon et Villeurbanne
- le Plateau : Croix Rouse, Caluire, Rillieux-la-Pape
- l'Est : Bron, Saint Priest.

Il ne s'agit pas ici de relever tous les dysfonctionnements ou réalisations intéressantes en terme de cyclabilité, mais plutôt d'alerter sur les constats globaux qui ont pu être tirés de ces différentes visites¹

¹ D'aucuns ont complété par des visites de la commission vélo de l'UCIL dans le 2eme, le 7eme et le 8eme arrondissement...

1/ LES PRÉOCCUPATIONS MAJEURES PARTAGÉES PAR L'ENSEMBLE DU GROUPE DE TRAVAIL

Le groupe de travail part du constat de la faible pratique actuelle (2% de part modale²) et de la difficulté à susciter un nouveau rebond de l'utilisation du vélo, après le bond des premières années de Velov'. Il souligne plusieurs préoccupations :

1. Améliorer les déplacements dans l'agglomération lyonnaise en favorisant le **transfert vers des modes doux** suppose :

> **une stabilisation, voire une réduction de l'utilisation de la voiture**, limitant celle-ci aux fonctions pour lesquelles elle restera encore longtemps essentielle : mobilité liées à l'économie, aux liaisons entre des pôles desservis, aux services sanitaires, aux besoins des personnes à mobilité réduite, etc. Mais on peut aussi évoquer l'accroissement d'usages alternatifs à l' « auto-solisme », plus respectueux de l'environnement et prenant en compte la raréfaction des ressources énergétiques, tels que le covoiturage ou l'autopartage de type Autolib'.

> **un développement des transports en commun** malgré les contraintes liées à leur financement.

> **et donc l'extension significative de la pratique du vélo**, avec l'objectif de passer des 2% actuels à 10% de part modale (sans penser atteindre les 30% de Copenhague qui supposeraient une mutation radicale des comportements et une volonté politique ambitieuse).

2. Rendre ce mode de déplacement « sûr » afin de lever les barrières réelles et psychologiques à son utilisation et permettre ainsi le quadruplement de la part modale qu'il représente (objectif correspondant à une réduction réaliste des déplacements motorisés de moins de 3 km).

Pour atteindre cet objectif, il importe d'**offrir une réelle sécurisation de la pratique quotidienne du vélo autant pour les jeunes, les actifs que pour les seniors**, par la réalisation - chaque fois que c'est possible - d'aménagements cyclables (piste clairement identifiée ou au moins bande cyclable lisible).

Les contre-sens cyclables ont souvent ce mérite, à condition que le marquage au sol soit réellement entretenu et clairement identifié – par exemple, par des **marques vertes** telles qu'on le voit dans de nombreuses villes (Valence, Grenoble, Lille, Lorient, etc.), ou encore de **voies privilégiées vélo** (itinéraires alternatifs aux grands axes).

L'objectif doit être particulièrement affiché de **faire accéder de nouveaux utilisateurs à la pratique du vélo**, notamment les jeunes, afin que les 10% de part modale puissent être rapidement atteints à l'image de Strasbourg ou de Grenoble : **un réseau lisible et sans discontinuités en est la condition incontournable.**

Tous les membres du groupe de travail s'accordent sur le constat actuel d'un ensemble « discontinu » de bandes, pistes ou voirie, avec des pictogrammes indiquant la présence de cyclistes très peu lisibles pour le nouveau ou le faible pratiquant.

² Donnée Grand Lyon et Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise.

3. Impliquer les habitants

Afin d'atteindre l'objectif de 10% de part modale du vélo en ville, il semble indispensable d'associer étroitement les habitants.

Différentes manières d'impliquer les habitants pour favoriser la pratique et « les bonnes pratiques » du vélo existent :

> Des outils de communication de la collectivité et des associations (cartes interactives, campagnes de sensibilisation, les dispositifs du type « vlélo-école », etc.) ;

> Consulter systématiquement les usagers des pistes ou bandes cyclables lors de leur réaménagement afin de s'assurer que les projets concordent avec leurs attentes et usages réels ;

> Envisager un réseau de « veilleurs de pistes » citoyen pour veiller sur l'entretien et la cyclabilité du réseau et faire remonter les éventuels dysfonctionnements.

➔ Il s'agit donc de mettre en œuvre le plus rapidement possible le plan Modes Doux déjà engagé par le Grand Lyon, de poursuivre et d'amplifier l'effort pour mieux répondre à certains dysfonctionnements et favoriser la pratique du vélo en ville pour le plus grand nombre.

2/ LES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

1. Une amplification du plan modes doux

> La continuité et la lisibilité du réseau, une priorité majeure, impliquant :

- **la nécessaire continuité des parcours vélos** et une **homogénéisation de traitement des grands axes en particulier** - quel que soit le mode de réalisation actuel (piste ou bande cyclable) - pour éviter les ruptures dans les parcours cyclistes ;
- un **balisage et un marquage clair des parcours vélos** notamment dans les carrefours ;
- **le traitement urgent des discontinuités entre les bouts de réseaux actuels** constitués de très petits morceaux de pistes ou de bandes, non raccordés entre eux et sans indications pour les rejoindre. De nombreux linéaires de bandes ou, dans une moindre mesure, de pistes ont été réalisés, mais ils sont bien souvent interrompus à l'entrée d'un carrefour ou d'un secteur dangereux ou, tout au moins, perçu comme tel par le cycliste.

Un exemple à la périphérie : la très belle piste cyclable réalisée entre Rillieux-la-Pape et l'entrée de Caluire s'arrête à l'entrée de Rillieux, et côté Caluire, la relation avec la voie verte n'est pas traitée : il manque 200 mètres !

- la **généralisation des contre-sens cyclables** (dans les rues à sens unique), y compris hors des « zones 30 » mais avec balisage et **autorisation du tourne à droite** pour les cyclistes aux feux de signalisation.

> En tout état de cause, une stratégie claire et fortement incitative est nécessaire pour amplifier et accélérer la mise en œuvre du Plan Modes Doux. L'un de ses premiers aspects pourrait être **l'extension à la première couronne des stations Vélov' en privilégiant les grandes opérations d'aménagement, par exemple le Carré de Soie.**

> **Parallèlement, dans tous les secteurs où l'on ne peut pas faire de piste cyclable, la réalisation de bandes cyclables ou de mesures de réduction de la vitesse des voitures s'impose.**

> **La diffusion des « zones 30 » et surtout leur création dans les cœurs de quartiers et de bourgs.** Ceci suppose également des efforts pour rendre visible ces « zones 30 », afin qu'elles soient véritablement respectées et aient un impact positif pour la circulation vélo. Dans ces secteurs apaisés, on devrait pouvoir se passer de signalisation à terme, comme le demandent, par exemple, certains habitants de la presqu'île. L'inscription de cette pratique de la « zone 30 » chez beaucoup d'automobilistes et les règles qui la régissent justifient que dans un premier temps les contre-sens cyclables soient clairement signalés.

> La conception du réseau doit prendre en compte beaucoup plus qu'elle ne le fait aujourd'hui **les pôles essentiels que sont les collèges, les lycées et les universités.** Le changement de comportement doit partir de ces publics, ce qui suppose que dans ces équipements des possibilités de stationnement sécurisé soient offertes et que des continuités d'itinéraires protégés (donc pistes) soient réalisées.

> De manière complémentaire à l'offre de vélos courte durée Vélov', le développement d'une **offre de vélos de location longue durée** serait souhaitable. Celle-ci pourrait notamment s'adresser aux habitants de la périphérie qui n'utilisent pas le Vélov' et être accompagnée par la collectivité à l'image de Vélov' ou de l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique.

2. Le traitement des passages centraux les plus problématiques

> Une **action très énergique sur tous les points noirs doit être poursuivie** : elle l'est déjà de façon très significative en certains points, tels que le pont Morand.

Les deux plans d'information publiés par le Grand Lyon en 2008 et 2011 ne permettent pas de dégager de réelles avancées sur cet aspect. Le manque d'information claire sur tous les travaux engagés et prévus est souligné.

> Sans être exhaustif, certains **points noirs** en centre-ville et sur les liaisons avec des secteurs périphériques méritent d'être soulignés :

- la traversée de la presqu'île au nord de Perrache, du pont Gallieni au pont Kirchner ;
- les traversées des ponts. La réalisation du pont Morand montre ce qu'il est possible de faire ;
- les passages devant la gare de la Part Dieu du côté Vilette comme du côté Vivier Merle : aucun des deux côtés n'est fréquentable en vélo dès que l'on arrive aux abords de la gare ;
- l'absence de continuité sur Berthelot ;
- la difficulté la plus « criante », et la plus difficile à résoudre : la relation avec le secteur sud ouest : pont de la Mulatière et Oullins.

3. Sécurité, responsabilisation et formation

> Les actions de formation à la pratique du vélo sont à développer, même si elles doivent être complétées par d'autres mesures. Dans le cadre de la mise en œuvre de Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) ou Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) des **actions de formation à la pratique du vélo en ville** pourraient être proposées systématiquement.

> L'organisation de **campagnes de sensibilisation à la circulation routière** du type « quinzaine de la courtoisie » à destination des différents usagers de la route (automobilistes, cyclistes, piétons) pour les amener à plus d'auto discipline serait souhaitable.

> Le **dispositif « vélo – école »**, à destination des scolaires, mériterait d'être fortement amplifié.

> Le **respect des pistes ou bandes cyclables** doit être la préoccupation de tous et notamment ;

- *des automobilistes*
 - les bandes sont très peu respectées (exemple cours Gambetta). A ce titre, les voitures du service public pourraient être exemplaires. Une campagne de

communication sur ce point serait utile pour inciter les voitures et les camions à ne pas utiliser les bandes cyclables comme stationnements provisoires ;
- prévoir la cohérence de la signalisation, panneaux ronds, panneaux carrés.

- *des piétons*

- certaines pistes cyclables sont insuffisamment identifiées ou sont utilisées comme itinéraire piéton, par exemple la piste le long du tramway T3, ce qui peut entraîner des conflits aux heures d'affluence ;
- l'utilisation plus systématique de secteurs clairement affichés comme zones de rencontres serait utile.

> Le traitement de **l'arrivée dans les carrefours des pistes ou bandes cyclables** doit être mieux pensé. Il pourrait être envisagé **la création de zones sans stationnement pour améliorer la lisibilité.**

> **Les pratiques discutables de certains cyclistes** sont fréquemment dénoncées par les autres utilisateurs de la voirie et par le Grand Lyon. Cette question a été abordée au sein du groupe de travail. Elles relèvent pour partie d'un rappel à des comportements civiques auprès de certains cyclistes (par exemple respect des traversées piétons), et tout simplement du respect de la signalisation et de la réglementation, et renvoient certainement à des actions éducatives appropriées. Mais il est clair que dans un certain nombre de cas, **ces pratiques s'expliquent aussi par le non-traitement de problèmes réels. Parmi ceux si on relève par exemple :**

- le débouché de la rue de l'Université sur le pont de l'Université où la bande cyclable se réduit à 20 mètres, et où l'ensemble des circulations se resserre. Les cyclistes se retrouvent sur le tracé du tramway et le trottoir, faute d'avoir une piste continue ;
- les ponts sont un exemple flagrant de conflit d'usage.

> Il est noté que la réalisation d'une piste séparée par un boudin peut parfois s'avérer dangereuse.

<p><i>Un point de débat : pistes ou bandes cyclables ?</i> <i>Un même objectif : la sécurisation des parcours</i></p>

> Sur ce point, il y a débat : cette divergence reflète d'ailleurs les points de vue des différentes associations de cyclistes de la région lyonnaise. Le Conseil de développement estime que la diversité des points de vue doit être entendue, y compris les attentes des cyclistes confirmés, mais il rappelle que la **préoccupation première est d'inciter de nouveaux pratiquants en grand nombre à utiliser le vélo, dans des conditions de confort et de sécurité réels et perçus**

On notera aussi, avant de rendre compte du débat, que **celui-ci porte plus sur le réseau central que sur la périphérie**, où les pistes sembleraient plus aisées à réaliser. On a néanmoins pu observer par exemple à Saint Priest, route de Lyon, des discontinuités de la piste ainsi que des revêtements très diversifiés. **Mais dès que l'on s'approche des centres bourgs, le problème est le même que dans le centre de l'agglomération.**

> Pour les uns, portant fortement l'objectif de développement de la pratique du vélo en lien avec la sécurisation, la priorité doit être donnée à la piste ou à la bande cyclable **protégée**, entre trottoir et stationnement lorsque celle-ci est à contre-sens, en traitant correctement l'arrivée dans les carrefours. **L'importance première est la sécurisation réelle et/ou perçue des parcours** –pour les jeunes notamment, si on considère comme majeur de les inciter à utiliser leur vélo pour accéder aux équipements scolaires.



Beaucoup considèrent qu'une piste sur la rue de la Part Dieu³, le pont Morand ou encore sur les quais de Saône apporte un confort pour la majorité de ceux qui pratiquent déjà le vélo comme outil de déplacement efficace dans la ville ou pour ceux que l'on doit amener à faire pratiquer le vélo.

La dernière réalisation entre Rillieux et Caluire apporterait la même satisfaction si elle ne débouchait pas à l'arrivée de chaque côté sur deux « absences », ce qui conforte la première remarque sur la non-continuité des réalisations.

> D'autres participants au groupe de travail privilégient les bandes cyclables en bord de circulation et se considèrent également suffisamment protégés lorsqu'ils peuvent **circuler dans les couloirs de bus sous conditions**, notamment d'avoir une sur-largeur et lorsque le trafic taxi et bus n'est pas trop important et des éléments de signalisation.

Ils mettent en avant le fait que ces aménagements impliquent une forte vigilance de la part des cyclistes, et seraient donc moins dangereux pour ces derniers. Il ne faut pas aussi oublier que ces dispositifs, nettement moins coûteux pour la collectivité permettent d'afficher la réalisation de dizaines de kilomètres d'aménagements cyclables.

> Enfin, il faut souligner que **les aménagements cyclables ne viennent pas en contradiction avec l'utilisation de la voirie** par les cyclistes confirmés, avec une signalisation adaptée.

4. Penser le réseau cyclable à l'échelle d'agglomération et communiquer dans ce sens

> Il semble nécessaire de **repenser la communication sur le réseau de l'agglomération** afin qu'elle serve à distinguer clairement bandes et pistes cyclables, à marquer les itinéraires et à véritablement aider à la pratique du vélo (ce qu'elle ne fait pas lorsqu'elle est trop schématique et simplifiée).

³ La multitude de potelés placés du fait de l'in civilité de nombreux automobilistes crée cependant un danger pour le cycliste...

> La **réédition d'une carte du réseau interactive et vivante** sur le modèle de celle de la « ville à vélo » est soulignée comme un progrès significatif. Elle permet notamment d'inciter ceux qui cherchent plus de sécurité à trouver les itinéraires qui leur conviennent.

> Des démarches intéressantes méritent d'être soulignées, notamment **la démarche menée à Saint Priest sur la « cyclabilité »** qui apporte des indications utiles sur les itinéraires apaisés, même si pas toujours vraiment sécurisés. Si cette démarche s'adresse davantage aux techniciens elle semble fournir un outil d'échanges et de concertation intéressant pour améliorer le plan Modes Doux à l'échelle de l'agglomération.

> Une communication récurrente pourrait permettre de mettre en avant la pratique du vélo sous l'angle du **vivre ensemble et du partage de l'espace public** entre voitures, TC, taxis, vélos et piétons. Cette démarche permettrait de rassurer et de sensibiliser de nouveaux utilisateurs en leur montrant notamment que le vélo permet de gagner du temps, souvent agréablement.

5. Offrir davantage de stationnement pour les vélos

> L'installation d'arceaux de stationnement pour vélo est soulignée comme un progrès, à poursuivre. Des efforts supplémentaires peuvent encore être faits dans ce sens. On constate que de nombreux cyclistes faute de place de stationnement disponibles, sont contraints à utiliser les barrières de bord de rue, des poteaux de signalisation ou encore des arbres.

> Des efforts de communication sur la manière d'utiliser les casiers à vélo mis à disposition dans certains pôles peuvent également être fait pour inviter à une réelle optimisation de ces espaces.

> Des manques en termes de stationnement sont également soulignés autour des équipements attirant du public : les gares et notamment la gare de la Part-Dieu et plus largement tous les points d'échanges importants entre modes de transport, mais aussi les équipements culturels, sportifs et commerciaux.

> La création du **stationnement payant pour les vélos dans les parcs de Lyon Parc Auto (LPA)** est satisfaisante pour pallier aux difficultés du stationnement résidents, mais se traduit également de fait par une réduction du stationnement gratuit.

> Des besoins spécifiques existent également : comme le besoin de stationnement sécurisé dans les **secteurs denses d'habitat ancien**.

6. Assurer l'entretien du balisage et de la signalisation

> Un **budget entretien conséquent** consacré au **marquage des tronçons actuels** s'impose. Pour ce faire, un budget spécifique annuel pourrait être affecté à l'entretien du balisage et de la signalisation. Il serait à ce titre souhaitable d'avoir une visibilité des budgets respectifs de la Voirie (aménagement et fonctionnement annuel).

> **Les pistes ou bandes à contresens** doivent être particulièrement entretenues et surveillées par rapport au **stationnement illicite**.



7. Proposer une signalisation cohérente et un jalonnement compréhensible par tous

> Sur les débouchés des pistes ou bandes

L'absence d'information claire au moment du débouché de piste (exemple Boulevard Pinel nord) peut conduire à des pratiques problématiques. Il semble nécessaire d'identifier les débouchés de pistes ou bandes qui posent particulièrement problème et de trouver des solutions d'aménagement ou de jalonnement clairs.

> Contre-exemples de signalisation cohérente ou de jalonnement compréhensible

Exemple dans la rue Docteur Rebatel : 2 panneaux qui donnent des indications différentes sur le même itinéraire.



Exemple de jalonnement d'itinéraires et d'incohérence des signalisations. Ci-contre à Saint Priest

> **S'inspirer d'expériences réussies dans d'autres villes**

Des villes françaises comme Lorient, Lille ou Grenoble ont adopté des signalisations sur les bandes ou pistes cyclables nettement plus lisibles, en utilisant un code couleur ou à l'aide d'un logo.

> **Marquages au sol**

La signalétique au sol à la peinture est peu coûteuse, rapide à déployer mais très utile. Elle pourrait être utilisée plus systématiquement, notamment en attendant de déployer une signalétique plus complète.

8. Intervenir de manière significative et exemplaire dans des opérations d'aménagement urbain de l'agglomération pour favoriser la pratique du vélo par tous

> Sur le quartier Confluence, le choix a été fait d'apaiser la circulation grâce à la mise en place de « zones 30 » et de « zones 10 », incitant tous les modes de déplacement à la plus grande vigilance⁴. Cependant, au-delà de cette mesure globale pour la circulation, il n'y a pas eu d'aménagement spécifique en matière de cyclabilité sur le quartier.

> De grandes opérations d'aménagement urbain périphériques peuvent être citées : à l'est, comme le Carré de Soie ou les pôles de Décines et Meyzieu, et à l'ouest comme dans le secteur de Craponne

- *A l'est de l'agglomération*

- La Soie a connu, semble-t-il, un investissement significatif en matière de parking vélos. Pour autant **le réseau qui mène à ce quartier – en dehors de la piste qui longe le T3 - est encore inexistant ;**

- De même les stations de tramway de **Décines et Meyzieu** sur la ligne T3 qui ont vocation à accueillir les circulations modes doux et à offrir un stationnement sécurisé pour les vélos **ne sont pas accessibles par un réseau protégé ;**

- Le choix désormais affiché d'organiser « la ville des courtes distances » ne semble pas se traduire opérationnellement pour l'instant sur le secteur de Caluire-Rillieux. **La voie verte** qui est un axe essentiel pour la circulation en vélo dans ce secteur apparaît comme un « tronc de sapin qui n'aurait pas de branchages » : peu de rabattements existent à partir des différents quartiers.

- *A l'ouest de l'agglomération*

On pourrait mentionner des lacunes semblables à celles constatées dans l'est de l'agglomération. Dans ces territoires de l'ouest lyonnais, **l'enjeu n'est pas forcément de diversifier les accès au centre, mais plutôt de favoriser des réseaux locaux susceptibles de développer la pratique du vélo de proximité** dans les espaces peu vallonnés. Ceci serait un des **leviers d'action pour faciliter un changement rapide des comportements et influencer sur l'usage, nombre de fois dénoncé, de la voiture.**

⁴ Il serait à cet égard intéressant de connaître le bilan sécurité de ce secteur où l'apaisement de la circulation a été choisi.

Paroles de membres

Sur le réseau cyclable lors des tours à Vélo, quelques commentaires largement entendus

« Il y aurait beaucoup plus de gens a vélo si les gens n'avaient pas peur ».

« Signalétique absente, invisible, en mauvais état et souvent pas claire ». Plusieurs villes ont été citées comme exemplaires.

« Des secteurs entiers type Part Dieu, gare Part Dieu, Place d'Arsonval, place Grand clément sont impossibles à traverser »

« On voit encore des travaux de voirie réalisés sans anticipation d'espaces cyclables qui arriveront inéluctablement, voire qui sont déjà programmés »

Veiller à l'« Amélioration de l'entretien des bords de chaussées utilisés par les cyclistes : plaques d'égouts mal scellées, travaux mal rebouchés etc. »

« Faire en sorte que les « faibles » usagers soient aussi entendus »

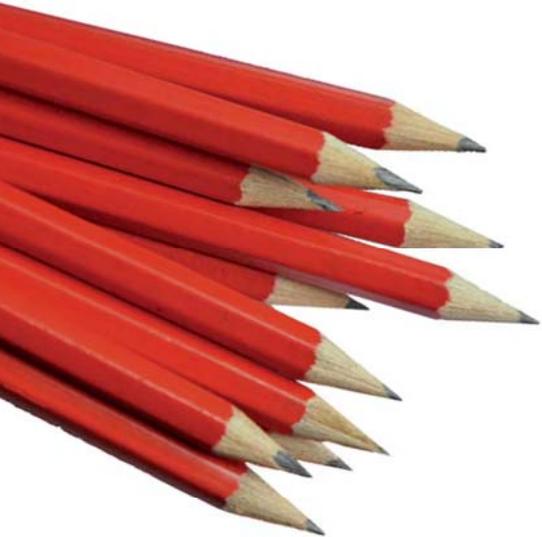
LISTE DES PARTICIPANTS

► Pilotes du Groupe de travail

- ABEILLE Maurice
- TESSE Pierre-Yves

► Membre du Groupe de travail

- ANDRE Marie-Pierre
- ARROYO FERNANDEZ Sagrario
- BIOUSSE Frédéric
- CHAINE Hervé
- CHAIZE Christophe
- CHOPPIN Anne-Sophie
- CLERC David
- EYGLUNENT Martine
- FAIVRE Gérard
- FRADIN Anne
- FREBAULT Jean
- GALVAIN Danielle
- ITERSHEIM Nicolas
- LACHENAL Daniel
- LAFERRERE Geneviève
- LACROIX Céline
- LEPLAY Antoine
- MASSON Jean-Paul
- MAYET Jean-Baptiste
- MOLLET Pierre
- OLIVERO Colette
- OLIVIERI Robert
- PAVY Bernard
- PELORCE Françoise
- PERRUSSEL Fabien
- PICADO Laurence
- PICOU Michel
- PREVOSTO Françoise
- REY Paul
- RIGAUT Octave
- ROMANAS Jean-Pierre
- SCHOCH Nicolas
- RONCE-HENDRIKS Jérémy
- SHOSHANY Michel
- TIBERGHIEEN Philippe
- TRUCHET Jean-Paul
- VANANTY Bruno
- VILLARD Marie-Françoise
- VUAILLET Norbert



conseil de développement

PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER

GRANDLYON



Rédaction :

Maurice Abeille / Pierre-Yves Tesse - Conseil de développement

Coordination rédactionnelle :

Emmanuelle Gueugneau / Sophie Keller - Mission Participation citoyenne

Direction de la Prospective et du Dialogue Public

Mission participation citoyenne

Courriel : conseildededeveloppement@grandlyon.org

Tél : 04 78 63 41 82

Web du Conseil de développement :

<http://www.grandlyon.com/Conseil-de-developpement.1381.0.html>