

**MÉTROPOLE**

**GRAND**

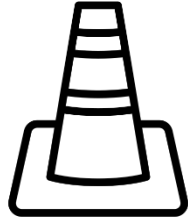
**LYON**

**GTFE LYON**

**Piste cyclable TVM**



# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM



## TRAVAUX PRÉVUS BOULEVARD VIVIER MERLE

La voie lyonnaise 2 doit passer dans le tunnel Vivier-Merle en lieu et place de la voie de gauche.

Il s'agit d'une modification d'usage de l'ouvrage.  
La métropole a engagé une réflexion pour déterminer la marche à suivre pour instruire cette transformation.

Date de mise en service de la piste : début 2025, après les travaux de la place basse.

Un bureau d'études (ARTELIA) conduit la maîtrise d'œuvre de travaux. Le service exploitant (VRT) est associé.



# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## LA DÉMARCHE

Présentation au CETu et à la préfecture, sur les bases d'un rapport d'un expert CNESOR, qu'il s'agit d'une modification non substantielle de l'ouvrage.

Donc pas de DPS à produire mais mise à jour du DS.  
Pour « sécuriser » la démarche la préfecture saisira la CNESOR pour avis.



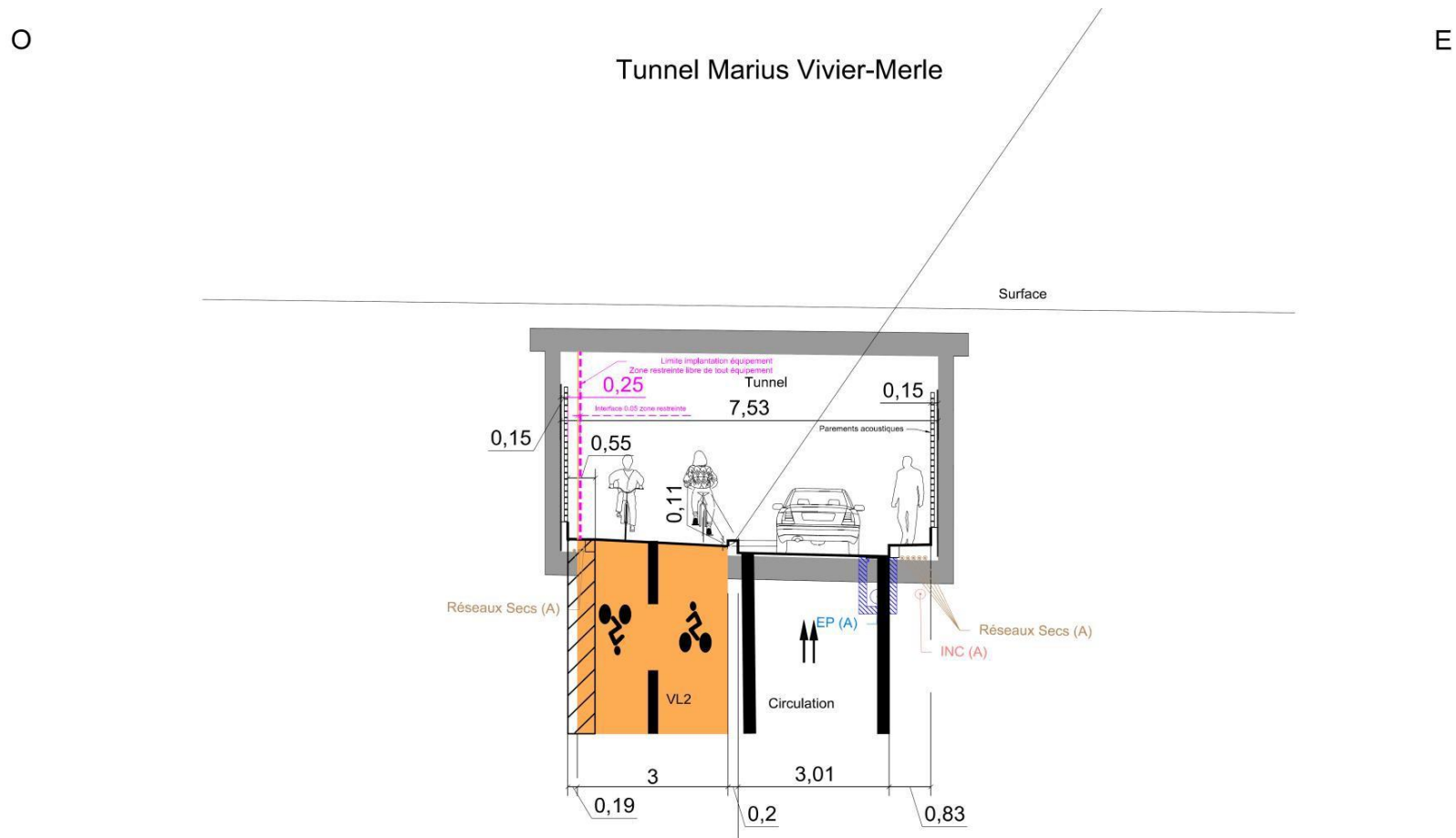
# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## **Piste cyclable et contexte :**

- Double sens sur les 462 m de l'ouvrage,
- Largeur de 3 m,
- Voie de gauche du tunnel,
- Pas de cadre réglementaire spécifique,
- Échappe aux contraintes réglementaires actuelles TUNNELS,
- Notion de partage de l'espace public qui est de plus en plus présente,
- Fortement portée par l'exécutif Métropolitain Lyonnais,



# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM



# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## RECOMMANDATIONS :

### **Géométrie**

Le séparateur de voie doit offrir une sécurité optimum et permettre de corriger une erreur de de trajectoire d'un cycliste en lui permettant de revenir dans la bonne direction sans risque de chute.

### **Boucle de comptage**

Installation sur la piste cyclable pour en quantifier l'utilisation et ceci dans les deux sens de circulation.

### **Réseau d'appel d'urgence**

Pouvoir disposer à minima de 4 boutons d'appels d'urgence (tous les 100 m) sur le piédroit ouest.

Communication directe avec le PC Comet.

### **Signalisation bidirectionnelle**

Pictogramme tous 50 m et signalisation horizontale séparant les deux sens de circulation.

### **Dispositif de fermeture et PMV**

Barrière amont et aval.



# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## RECOMMANDATIONS :

- Renforcer la signalisation



En entrée d'ouvrage SUD et NORD pour indiquer cette piste cyclable par un panneau de type B22a.



Par un panneau interdisant son accès à tous les cyclomoteurs. Il pourra être positionné à proximité du panneau B22a du côté piste cyclable.

# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## RECOMMANDATIONS :

### **Renforcer éclairage du tunnel**

Un compromis doit être trouvé pour que le niveau d'éclairage minimum nécessaire puisse permettre aux conducteurs de véhicules motorisés de localiser rapidement un ou plusieurs cyclistes sur la piste cyclable.

L'éclairage du tunnel est à leds, il fonctionne avec un régime de jour à 100 Lux et de nuit à 60 Lux. Des essais et des mesures seront à faire pour trouver le bon réglage, sachant que le tunnel dispose de deux lignes d'éclairage (une proche de la piste cyclable).

### **Plots de jalonnement**

Maintien de l'allumage des plots de jalonnement (1 bleu et 2 jaunes) pour fixer et rappeler l'interdistance de 30 m à respecter entre deux véhicules à moteur.





# I. INTÉGRATION D'UNE VOIE LYONNAISE - TVM

## RECOMMANDATIONS :

### Limitation de vitesse

Situé au cœur de la ZFE (30 km/h) TVM affiche une vitesse limite à 50 km/h, pourquoi ne pas abaisser cette vitesse à 30 km/h également ?

La FFCT rappelle que lorsqu'un cycliste est heurté à 70 km/h, il est tué 9 fois sur 10. Le taux de mortalité reste élevé à 50 km/h (50 %), cependant, à 30 km/h, il passe à 5 % et à cette vitesse les accidents sont rares. C'est un élément de réflexion.

### Détection automatique d'incident

Nouvelle campagne de réglage à réaliser pour éviter les remontées de fausses alarmes sur véhicule lent et contresens.

### Contrôle des seuils de pollution

Valeur limite d'exposition fixée sur 15 minutes, temps de traverser d'un cycliste 2 minutes, pas conséquent pas de nécessité d'activer par anticipation la ventilation sanitaire (2 centrales CO, NO<sub>2</sub> et OP).

### Mise à jour de l'ESD

### Mise à jour des procédures d'exploitation

