



GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du **28 septembre 2009**

Délibération n° 2009-0895

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Plan modes doux 2009-2020 de l'agglomération lyonnaise

service : Direction générale - Direction de la voirie

Rapporteur : Monsieur Vesco

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 155

Date de convocation du Conseil : 18 septembre 2009

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : 29 septembre 2009

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Da Passano, Mmes Elmalan, Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, MM. Crédoz, Claisse, Bernard R, Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Ariagno, Augoyard, Auroy, Mme Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, MM. Barret, Barthelémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B, Mmes Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Broliquier, Buffet, Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Gléréan, Goux, Guimet, Havard, Huguet, Imbert Y, Imbert A, Jacquet, Joly, Le Bouhart, Lebuhotel, Léonard, Lévêque, Longueval, Louis, Lyonnet, Meunier, Millet, Morales, Muet, Mmes Palleja, Perrin-Gilbert, MM. Petit, Pillon, Pilonel, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Sangalli, Serres, Sturla, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Uhrich, Mme Vallaud-Belkacem, M. Vaté, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Reppelin (pouvoir à Mme Vullien), Buna (pouvoir à Mme Baume), Mme Gelas (pouvoir à M. Kimelfeld), MM. Assi (pouvoir à M. Calvel), Appell (pouvoir à M. Ferraro), Braillard (pouvoir à Mme Frih), Fournel (pouvoir à M. Touleron), Genin (pouvoir à M. Plazzi), Giordano (pouvoir à M. Coste), Grivel (pouvoir à M. Bousson), Mme Hamdiken-Ledesert (pouvoir à M. Imbert Y), MM. Justet (pouvoir à M. Ariagno), Kabalo (pouvoir à M. Lebuhotel), Lambert (pouvoir à M. Blein), Lelièvre (pouvoir à M. Chabert), Llung (pouvoir à Mme Tifra), Mme Pesson (pouvoir à M. Goux), MM. Pili (pouvoir à M. Sturla), Rudigoz (pouvoir à M. Desbos), Terracher (pouvoir à M. Chabrier), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Vergiat (pouvoir à M. Rousseau).

Absents non excusés : M. Albrand, Mmes Bab-Hamed, Levy, Pierron.

Séance publique du 28 septembre 2009

Délibération n° 2009-0895

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Plan modes doux 2009-2020 de l'agglomération lyonnaise**

service : Direction générale - Direction de la voirie

Le Conseil,

Vu le rapport du 9 septembre 2009, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

L'agglomération lyonnaise doit offrir à ses habitants les meilleures conditions pour une mobilité urbaine durable.

La diminution des nuisances liées aux déplacements motorisés, un meilleur partage de l'espace public entre les principaux modes de déplacement ainsi qu'une meilleure accessibilité de l'espace public doivent contribuer à la réappropriation de la ville par tous et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Il s'agit de participer ainsi à l'attractivité du territoire de la Communauté urbaine.

Les modes de déplacements doux (modes doux) regroupent l'ensemble des déplacements non motorisés tels que la marche, le vélo, le roller.

En cohérence avec les orientations du plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération révisé en 2005, les modes doux doivent y être favorisés comme alternative et complément des autres modes que sont, notamment, la voiture particulière et les transports en commun.

1 - Bilan du plan modes doux de 2003

A la suite du PDU de 1997, du schéma directeur et de la charte vélo de 1998, de la charte piéton de 1999, le conseil de Communauté a approuvé, par délibération du 7 juillet 2003, le premier plan de développement des modes de déplacement doux de la Communauté urbaine (Plan modes doux) pour la période 2003-2010.

Ce plan proposait un ensemble de mesures à mettre en œuvre pour favoriser les modes doux.

1.1 - Rappel des objectifs

Ce plan proposait tout d'abord de développer le réseau des itinéraires cyclables à partir :

- d'axes verts structurants du fait de leur capacité de mise en relation des pôles générateurs et qui comporteront des aménagements spécifiques,
- d'axes jaunes issus principalement du schéma directeur vélo de 1998 à poursuivre et compléter par la résorption de discontinuité ou de points noirs au titre de la sécurité. Les aménagements privilégiant la bande cyclable.

Il était complété ensuite par des propositions de services ou mesures d'accompagnement :

- mise à disposition de vélos sur l'espace public,
- développement du stationnement vélo, courte ou longue durée,
- prise en compte de la charte piéton de 1999 dans tous les aménagements.

- développement des Pédibus, circuits d'accompagnement scolaire pédestre pour les déplacements domicile-école.

Il proposait enfin un dispositif d'animation, de concertation et de communication pour faire évoluer les comportements dans le domaine des déplacements.

1.2 - Bilan du plan modes doux de 2003

A - Les principaux résultats en faveur des déplacements en vélo :

- création de plus de 80 kilomètres d'itinéraires cyclables nouveaux entre 2001 et 2008, soit un rythme de 10 kilomètres/an pour un réseau cyclable de 310 kilomètres au total à la fin 2008,
- amélioration de la sécurité du réseau cyclable par des aménagements appropriés sur plus de 30 points difficiles du réseau (points noirs de sécurité ou de discontinuité),
- implantation de plus de 2 500 arceaux de stationnement vélo sur l'espace public, soit un parc total de 4 000 arceaux à la fin 2008,
- lancement, en mai 2005, avec succès et en première mondiale à cette échelle d'un système automatisé de location courte durée de vélos en libre service sur l'espace public baptisé Vélo'v par la Communauté urbaine :

- . Vélo'v fonctionne aujourd'hui, depuis 2008, avec 343 stations et un parc de 4 000 vélos déployés sur le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne),

- . la fréquentation de Vélo'v représente une moyenne de 50 000 abonnés, de 15 à 25 000 locations par jour et totalise à ce jour plus de 50 millions de kilomètres parcourus par ses usagers depuis son lancement,

- . un effet Vélo'v positif :

- . sur la perception du vélo comme mode crédible et efficace de déplacement, qui prend sa place sous cette forme de service dans l'offre publique de déplacement en tant que transport individuel collectif,

- . sur le comportement des automobilistes qui, du fait de la masse critique de vélos apparue sur l'espace public, ont dû adapter leur comportement et ont été amenés à admettre le vélo comme usager de la rue à part entière,

- . sur le trafic vélo mesuré dans 16 carrefours-clés du Centre, dont l'augmentation régulière depuis 2001 a été accélérée avec une croissance enregistrée de plus de 80 % depuis mai 2005, avec une proportion de Vélo'v dans les vélos comptés de 20 à 30 %,

- . sur l'image et le rayonnement de l'agglomération lyonnaise ;

- des résultats encourageants de l'enquête ménage-déplacements de 2006 qui indiquent qu'en 10 ans la part modale des déplacements en vélo, même si elle reste faible, a été multipliée par trois dans l'agglomération pour atteindre 1,8 % et même 2,5 % sur le centre.

B - Pour les résultats en faveur des piétons, il convient de distinguer :

- les mesures prises pour améliorer la sécurité et l'accessibilité pour les piétons :

- . application de la charte piétons dans tous les aménagements,

- . aménagement des trottoirs en faveur de l'accessibilité (abaissements de bordures, potelets, bandes pododactiles, etc.),

- . renforcement de la sécurité aux carrefours pour les traversées de chaussées,

- . lancement en 2006 d'un vaste programme de travaux sur les feux tricolores à synthèse vocale à destination des personnes aveugles et mal voyantes ;

- les mesures prises pour favoriser la marche dans les déplacements domicile-école :

. assistance et formation à la mise en place d'un dispositif original : le Pedibus. Il s'agit d'un circuit d'accompagnement scolaire pédestre sécurisé, encadré par des parents volontaires. A mi 2009, grâce à cette action, il existe dans la Communauté urbaine plus de 150 lignes de Pedibus qui concernent 75 écoles et plus de 3 000 enfants.

C - Les principaux résultats pour les mesures d'accompagnement :

- développement de l'information aux cyclistes avec la création, en 2005, en partenariat avec l'association Pignon sur rue de la Maison du Vélo dans le 1er arrondissement de Lyon, qui est à la fois un lieu d'information, de documentation, de promotion et d'animation en faveur du vélo mais qui offre aussi une assistance et un conseil pour la réparation et l'entretien d'un vélo,
- mise en place d'une concertation régulière avec les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre de rencontres organisées périodiquement au siège de la Communauté urbaine,
- mise en place d'une concertation spécifique sur les projets et aménagements qui concernent les modes doux,
- actions de communication et de pédagogie : campagnes d'affichages, mise en place d'un site internet spécifique Vélo'v et d'une lettre d'information périodique. Edition et diffusion d'un plan grand public des itinéraires cyclables, organisation de la fête annuelle du vélo, etc.,
- accueil à Lyon, en octobre 2007, du 17^e congrès du club des villes et territoires cyclables.

2 - Le nouveau plan modes doux pour la période 2009-2020

2.1 - Les objectifs et la démarche

Il s'agit aujourd'hui de poursuivre l'élan du premier plan modes doux et d'aller plus loin en fixant le cadre d'une politique plus ambitieuse en faveur des modes de déplacement doux.

A cet effet, la Communauté urbaine a engagé dès 2008 les études relatives à l'élaboration du nouveau plan modes doux pour la période 2009-2020 qui ont eu pour objectifs :

- de proposer des offres d'aménagement et de services vélo,
- d'intégrer les différentes démarches en faveur des piétons (charte piétons, schéma directeur d'accessibilité du réseau viaire),
- de proposer des scénarii alternatifs pour la politique en faveur des modes doux,
- de proposer des critères d'évaluation de cette politique,

afin de parvenir à un document qui prenne la forme :

- d'orientations pour la politique en faveur des modes doux, période 2009-2020,
- d'objectifs poursuivis pour la mandature 2008-2014,

et qui soit le support de cette politique et un cadre référentiel pour la programmation des actions et des aménagements.

La Communauté urbaine a été assistée dans cette mission par un groupement de prestataires : l'agence Confluence et le cabinet Roland Ribl & associés.

Le projet a été conduit avec une volonté de partenariat et de concertation à chacune des étapes qui s'est traduite par :

- une large consultation auprès des usagers en phase de diagnostic : recueil et analyse de plus de 3 000 questionnaires,
- une large concertation avec les représentants techniques des communes mais aussi les acteurs institutionnels : Département, Région, Sytral, SNCF, Lyon Parc Auto, etc.,
- la mise en place d'un processus de concertation préalable avec les élus des communes regroupées par bassin dans le cadre du découpage des neuf territoires des conférences des maires.

2.2 - Elaboration conjointe du schéma directeur d'accessibilité

La Communauté urbaine a engagé, conjointement à celles du plan modes doux, les études relatives à l'élaboration de son premier schéma directeur d'accessibilité du domaine public qui bénéficiera à l'ensemble des piétons et aux personnes à mobilité réduite (PMR) dont l'approbation par le conseil de Communauté est prévue pour la fin de l'année 2009.

Cette démarche a été intégrée dans le processus et le programme de concertation préalable avec les communes mis en place pour le plan modes doux.

2.3 - Le calendrier de la démarche d'élaboration du nouveau plan modes doux

premier semestre 2008	diagnostic et évaluation du plan modes doux 2003. Analyses, entretiens et enquêtes
troisième trimestre 2008	élaboration et proposition de scénarii
octobre 2008 à février 2009	concertation technique préalable avec les communes et le Département sur les propositions de réseau issues du scénario retenu. Au total 8 réunions
mars à mai 2009	concertation préalable avec les élus des communes dans le cadre des réunions des territoires des conférences des maires de la Communauté urbaine élargie au public à Lyon et Villeurbanne. Au total 20 réunions
juin-juillet 2009	synthèses et validations

2.4 - Les éléments clés du diagnostic

A - Les déplacements à vélo sont une pratique en développement dans la Communauté urbaine :

- l'évolution de la part modale vélo qui est le pourcentage des déplacements quotidiens effectués à vélo dans l'agglomération. Entre les enquêtes ménage déplacements de 1996 et 2006, ce pourcentage a sensiblement progressé passant de 0,6 % à 1,8 %. Un résultat encourageant qui démontre les effets bénéfiques des efforts accomplis par la Communauté urbaine dans cette période,

- la marge de progression reste toutefois très importante si l'on considère :

. le gisement des déplacements de courte distance dans l'agglomération avec 68 % des déplacements quotidiens hors transit inférieurs à 3 kilomètres (source enquête ménage 2006),

. le faible taux de combinaison (intermodalité) entre vélo et transports publics évalué à 2 % dans l'analyse des résultats de la dernière enquête ménage déplacement.

B - Cette pratique reste toutefois à encourager par :

- le renforcement du réseau qui reste encore insuffisamment développé. Il représente à la fin 2008 un total de 310 kilomètres d'itinéraires aménagés, soit environ 13 % du réseau des voiries de l'agglomération.

- et le développement de nouveaux services vélo :

. pour tirer profit de l'effet accélérateur du succès du système Vélo'v sur la perception du vélo dans l'agglomération mais dont le niveau de fréquentation se stabilise et qui ne peut à lui seul répondre à tous les besoins des usagers existants ou potentiels,

. engager un programme volontariste en faveur du renforcement et de l'amélioration de l'offre de services vélo en complément à Vélo'v qui contribuera à poursuivre la dynamique de progression et d'intérêt pour les déplacements vélos,

. étudier et développer des nouveaux services qui sont pressentis et identifiés tels que le stationnement sécurisé de vélo et l'offre de location vélo longue durée dont les besoins potentiels sont exprimés dans le diagnostic en milliers de places ou flotte globale de milliers de vélos.

C - Le développement de l'usage du vélo doit aussi prendre en compte le caractère hétérogène du territoire quant à son tissu urbain et son relief qui nécessitent des approches différentes sur :

- le choix des axes à sécuriser et les solutions d'aménagement,
- les itinéraires cyclables à prioriser : grands axes de desserte intercommunale, rabattement vers les gares et pôles d'échanges de transports en commun ou logique de continuité d'itinéraires,
- la nature des services vélo à étudier et déployer : stationnement sécurisé, location de vélo longue durée notamment.

2.5 - Les objectifs retenus pour le plan modes doux

Doubler l'usage du vélo pour 2014, une étape vers un triplement en 2020.

A partir des éléments du diagnostic, les études ont conduit à la formulation de propositions pour atteindre les objectifs poursuivis pour la politique de la Communauté urbaine en faveur des modes doux exprimés :

- en pourcentage de part modale vélo à atteindre,
- avec des hypothèses de moyens et d'actions à engager en matière d'aménagement de réseau et de services vélo pour chaque niveau de part modale vélo escompté.

L'élaboration du plan a pris en compte également les simulations relatives au volet déplacement des actions à mettre en œuvre sur le territoire de la Communauté urbaine pour atteindre les objectifs de son plan climat territorial approuvé par la délibération du conseil de Communauté le 18 décembre 2007.

L'atteinte de l'objectif poursuivi d'une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, nécessite une action sur les déplacements motorisés avec une projection de nouvelle répartition des parts modales de déplacement dans laquelle le vélo est estimé à 7,5 % en 2020.

Le plan retenu par les instances de pilotage politique du projet comprend deux étapes : 2014 et 2020 avec, pour chacune, un niveau d'objectif de part modale et de propositions d'actions décrits dans un tableau de synthèse comme suit :

Tableau de synthèse du plan modes doux

	Existant fin 2008	Echéance 2014	Echéance 2020
réseau cyclable			
taille du réseau sur les voiries de la Communauté urbaine (y compris voirie départementale)	320 km	520 km	920 km
rythme d'extension du réseau	+ 10 km/an	+30 km/an	+ 50 km/an
réseau à créer à partir de 2009	-	+ 200 km	+ 600 km
services vélo			
arceaux stationnement vélo	4 000 arceaux	10 000 arceaux	16 000 arceaux
rythme de déploiement	(500/an)	(1 000/an)	(1 000/an)
stationnement sécurisé vélo	250 places (LPA)*	phase 1 à l'étude	phase 2
location de vélo longue durée	0	phase 1 à l'étude	phase 2
volet piéton			
schéma directeur d'accessibilité	non	oui	oui
charte piétons	oui	oui	oui
pédibus	oui (150 lignes)	oui	oui
part modale vélo ciblée	2,5 % estimation	5 %	7,5 %

* Parcs de stationnement auto en ouvrage actuellement exploités par Lyon Parc Auto (LPA) et qui offrent du stationnement vélo sécurisé dont 40 places par abonnement depuis 2008 sur le parc Part-Dieu/Vivier Merle .

2.6 - Le plan modes doux pour les vélos

Il s'agit des mesures proposées pour atteindre l'objectif de 5 % de part modale vélo à horizon 2014 basées sur :

- l'accélération du rythme de réalisation des aménagements cyclables,
- l'amélioration et la diversification de l'offre vélo.

Les projets individuels qui découleront de ces mesures feront l'objet d'études spécifiques sur les axes ou espaces concernés avec des impacts à prévoir sur l'espace aujourd'hui affecté à l'automobile (nombre ou taille des files de circulation et places de stationnement sur voirie).

A - Le volet réseau cyclable :

Les principes de constitution du réseau cyclable comprennent la différenciation de deux niveaux d'itinéraires :

. Réseau cyclable structurant :

Il doit constituer l'ossature du réseau avec la plus grande lisibilité pour assurer la continuité des liaisons intercommunales.

Il sera aménagé principalement sur des axes qui sont déjà structurants pour les autres modes de déplacement confondus ou le long de lignes de tramway ou sur des voies vertes.

Il privilégiera les aménagements en site propre au sens large :

- pistes et bandes cyclables notamment,
- ou les aménagements de couloirs de bus mixtes (bus/vélo) dans les conditions prévues par le guide technique de mixité élaboré et approuvé conjointement par le Sytral et la Communauté urbaine en 2008.

et pourra aussi proposer la mise en place de double sens cyclables : circulation des vélos à double sens sur des voies à sens unique pour les autres véhicules sous certaines conditions de sécurité et sur quelques tronçons, notamment, pour résorber des discontinuités.

Quelques exemples d'axes structurants retenus dans la cartographie du réseau cyclable projeté et dont la réalisation est engagée :

- créations de passerelles modes doux : Décines Charpieu (fin 2011) et cité internationale Caluire et Cuire (2012),
- percement d'un tube modes doux dans le cadre du projet de rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse (2014),
- réalisation d'itinéraires cyclables : Berges du canal de Jonage (fin 2011), prolongement de l'itinéraire le long de la ligne T 4 du tramway de Part-Dieu à Etats-Unis Jets d'eau (fin 2013).

Quelques exemples d'axes structurants retenus dans la cartographie du réseau cyclable projeté et à l'étude :

- axe Lyon-Villeurbanne par le pont Morand, cours Franklin Roosevelt, Vitton et Emile Zola,
- axe campus de La Doua-Gerland,
- axe Jean Macé-Parc de la Tête d'Or par avenues Jean Jaurès et Saxe.

. Réseau cyclable secondaire :

Il doit permettre une desserte plus fine des territoires et assurer les fonctions de diffusion et de rabattement autour des pôles de transport public.

Il sera à aménager avec toutes les solutions classiques :

- en site propre si nécessaire,
- en mixité (pas de séparation physique avec les autres usagers de la chaussée) en particulier dans les secteurs où la vitesse est modérée (jusqu'à 30 kilomètres/h),
- avec sous conditions de sécurité et de gabarit des voies des doubles-sens cyclables.

Les zones 30 et les zones 20 (ou zones de rencontre) introduites en 2008 dans le code de la route sont aussi une contribution possible à l'extension du réseau cyclable secondaire.

Synthèse des linéaires de réseau cyclable projeté à l'issue des phases de concertation préalable avec les communes :

Territoire	Réseau cyclable fin 2008 existant (en km)	Réseau cible 2014* (en km)	Réseau cible 2020* (en km)
Lyon	74	126	186
Villeurbanne	26	44	64
sous-total Centre	100	170	250
périphérie	220	350	670
total Communauté urbaine	320	520	920

* Réseau cyclable projeté sur voirie Communauté urbaine et voirie départementale

B - Le volet services vélo :

. Les arceaux de stationnement vélo sur l'espace public :

Il est retenu la poursuite du déploiement des arceaux sur l'espace public au rythme de 1 000 arceaux supplémentaires par an pour accompagner la croissance projetée de la pratique du vélo dans l'agglomération.

Cela représente un objectif de croissance de 6 000 unités des parcs d'arceau sur la période 2009-2014 avec un potentiel estimé de 4 000 unités sur le secteur Centre (Lyon-Villeurbanne).

Le principe d'implantation prévoit de privilégier les installations sur des espaces dédiés à la circulation ou au stationnement des véhicules motorisés.

. Le service Vélo'v : maintien d'une qualité du service optimale et amélioration des modalités d'accès et d'usage pour les usagers restent avec la recherche d'évolutions innovantes les principaux objectifs de la Communauté urbaine dans le pilotage et le suivi de ce dispositif,

. Les nouveaux services vélo :

Il s'agit, en liaison avec les conclusions du diagnostic préalable, de proposer des solutions pour :

- lever les obstacles majeurs à l'usage du vélo comme mode de déplacement comme le risque de vol ou de vandalisme pour lesquels les arceaux déployés sur l'espace public ne sont pas une réponse suffisamment adaptée,
- faciliter l'accès à un vélo entretenu pour se déplacer,
- répondre à une forte demande exprimée par des actifs et des étudiants pour lesquels le service Vélo'v n'est pas adapté ou en dehors de leur territoire,
- favoriser la combinaison entre les vélos et les transports publics (intermodalité)

A cet effet, il est proposé de diversifier l'offre de services vélo avec :

. le stationnement vélo sécurisé :

Il s'agit d'étudier la faisabilité et les modalités de développement d'un réseau de parcs de stationnement vélo sécurisés dans l'agglomération pour répondre à la demande de stationnement longue durée de vélo des usagers.

Les sites potentiels et prioritaires pour le déploiement de cette offre nouvelle comprennent notamment :

- les gares ou haltes ferroviaires,
- les parcs de stationnement relais du réseau des transports en commun,
- les parcs de stationnement auto en ouvrage concédés par la Communauté urbaine,
- les campus universitaires,
- les zones d'activités, et notamment celles engagées dans un plan de déplacement inter entreprises (PDIE) avec l'appui de la Communauté urbaine.

. La location de vélo longue durée :

Il s'agit d'étudier la faisabilité et les modalités de mise en œuvre d'une offre de flotte de vélos en location de longue durée à destination notamment :

- des territoires hors centre non couverts par le service Vélo'v,
- pour favoriser le rabattement et la diffusion de déplacements autour des stations du réseau de transports en commun lourd (métro, tramway).

Pour l'ensemble des nouveaux services vélos, le déploiement de l'offre s'appuierait sur les projets en cours ou émergents :

- installations en cours de consignes vélo en gares par Région/SNCF,
- expérimentation de stationnement sécurisé vélo de Lyon Parc Auto,
- prise en compte des services vélo dans le programme plan Campus,
- identification et expérimentation de services vélos dans les zones d'activités couvertes par un PDIE,

et sur les opportunités offertes par les renouvellements prochains des contrats de délégation de service public qui concernent :

- des parcs de stationnement auto en ouvrage de Lyon Parc Auto,
- l'exploitation du réseau de transports en commun de l'agglomération, et notamment des parcs de stationnement relais du Sytral,

pour rendre possible la prise en compte d'une offre de services vélo dans les ouvrages concernés.

2.7 - Le plan modes doux pour les piétons

A - Le volet aménagement :

- le schéma directeur d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :

Afin d'identifier les itinéraires où la mise en accessibilité du domaine public doit être identifiée comme prioritaire, la Communauté urbaine réalise un schéma directeur d'accessibilité. Elaboré en partenariat avec les associations de personnes en situation de handicap et les Communes, il comprendra, pour toutes les communes de la Communauté urbaine, une cartographie de ces itinéraires et fera partie du plan modes doux dès son approbation,

- la charte du piéton et son évolution :

Il s'agit de poursuivre l'application de la charte du piéton de 1999 dans tous les aménagements de l'espace public et de mettre à jour son contenu et notamment :

- . intégrer et traduire les recommandations de la loi Handicap de 2005,
- . intégrer et prendre en compte les nouveaux dispositifs réglementaires de modération de la vitesse introduits dans le code de la route en 2008,
- . mettre en avant le principe de non nuisance entre aménagements cyclables et piétons.

B - Les Pédibus :

Il est prévu de poursuivre les opérations de Pédibus en partenariat avec le milieu associatif dans le cadre des plans de déplacement domicile école (PDDE).

Ce partenariat fait l'objet de conventions en cours entre la Communauté urbaine et les associations Pignon sur rue et Apieu Mille feuilles dans lesquelles ces associations apportent aux Communes et aux écoles impliquées un appui méthodologique et de la formation.

La Communauté urbaine apporte également son concours sous la forme :

- de moyens de communication,
- de moyens de sécurisation et de jalonnement des parcours retenus.

2.8 - Le volet information, communication et concertation du plan modes doux

A - La promotion des modes doux auprès du grand public :

- évolution du site internet dédié à Vélo'v vers un site de communication sur les modes doux en général et les projets en cours,
- édition, mise à jour et mise en ligne de cartes du réseau cyclable, du réseau vélo'v et de l'ensemble des services vélo existants ou à venir,
- étude et mise en œuvre d'un jalonnement progressif du réseau des itinéraires cyclables,
- Maison du vélo : poursuite du partenariat et du soutien au milieu associatif pour la gestion et l'animation de ce lieu dédié à la promotion du vélo,
- poursuite des campagnes d'information et de sensibilisation sur :

- . Pedibus,
- . Vélo'v,
- . partage et cohabitation entre usagers sur l'espace public,
- . sécurité routière à destination, notamment, des cyclistes et des piétons.

B - La concertation avec les usagers et leurs représentants :

- poursuite, dans des rencontres périodiques d'échanges, d'information et de concertation avec les associations de piétons et de cyclistes,
- concertation spécifique à chaque projet conduit par la Communauté urbaine sur son volet modes doux.

3 - Les moyens mis en œuvre pour le plan modes doux

La mise en œuvre des actions retenues dans le plan modes doux nécessite l'affectation de moyens budgétaires et opérationnels par la Communauté urbaine.

Le conseil de Communauté du 15 décembre 2008 a approuvé la programmation pluriannuelle des investissements 2009-2014 et, notamment, les actions du plan modes doux (action C 1 - développer la mobilité pour tous en respectant l'environnement).

Une enveloppe globale prévisionnelle de 90 M€ d'investissements est ainsi identifiée pour le financement des actions en faveur des modes doux et décomposée comme suit :

Tableau de synthèse du budget prévisionnel modes doux 2009-2014

	Quantité (en km)	Budget 2009/2014 (en M€)
Réseau cyclable structurant		
Financement plan modes doux	90	22
Financement PPI*		
Part modes doux Grands projets	60	51
Réseau cyclable secondaire		
Financement PPI*		
Part modes doux Grands projets	20	5
Financement budget voirie proximité		
Hypothèse part programmation communale	20	5
total réseau	190	83
Services vélos		
Financement plan modes doux		
. arceaux	1 000/an	2
. provision investissement services vélo phase n° 1		5
total services		7
<i>* programmation pluriannuelle des investissements</i>	<i>total</i>	<i>90</i>

4 - Le suivi et l'évaluation du plan modes doux

La mise en œuvre du plan modes doux prévoit des indicateurs pour le suivi de l'avancement des réalisations et de l'impact sur l'usage du vélo et le comportement des usagers :

Indicateurs possibles de suivi et d'évaluation du plan modes doux.

1 - Indicateurs de suivi des aménagements cyclables
<ul style="list-style-type: none"> • Linéaire potentiel plan modes doux • Linéaire en étude • Linéaire réalisé • Nombre de points noirs du réseau traités
2 - Indicateurs de suivi des services vélo
<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'arceaux posés • nombre de places de stationnement vélo sécurisées
3 - Indicateurs d'impact sur l'usage du vélo et les comportements des usagers
<ul style="list-style-type: none"> • comptages des vélos aux carrefours • suivi des locations Vélo'v • suivi de l'occupation des parcs vélo sécurisés • suivi des locations vélo longue durée • accidentologie vélos

5 - Le contenu du dossier plan modes doux

Les éléments constitutifs du dossier plan modes doux 2009-2020 proposés sont les cartes du réseau cyclable projeté de l'agglomération par territoire selon le découpage des conférences des maires ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Vu la proposition d'amendement déposée par le groupe Les Verts en conférence des présidents aux termes duquel :

"Considérant :

. que le développement de l'usage du vélo et de la marche est indispensable pour réduire la pollution, les émissions de gaz à effet de serre -comme le prévoit le plan de protection de l'atmosphère et le plan climat- et rendre la ville plus sûre et plus agréable à tous les usagers, y compris les plus vulnérables ;

. que 54 % de déplacements de 1 à 3 kilomètre dans l'agglomération sont effectués en voiture et qu'une partie d'entre eux pourraient être réalisés en vélo ou à pied si les cheminements piétons et les itinéraires cyclables étaient plus sûrs et plus nombreux ;

. que la réalisation du plan modes doux doit être accélérée, avec la mise en place de 40 kilomètres d'itinéraires par an d'ici 2014, et non pas seulement 30 kilomètres par an comme indiqué dans le rapport ;

. que l'enveloppe proposée de 83 M€ pour le réseau est affectée pour 67 % aux grands projets (56 M€) et que la somme dévolue aux autres projets doit être augmentée de 10 M€ pour obtenir un meilleur maillage du réseau sur l'ensemble de l'agglomération ;

. que la mise en accessibilité de l'espace public nécessite une enveloppe budgétaire supplémentaire, notamment pour élargir de nombreux trottoirs inférieurs à la largeur réglementaire ;

. que des moyens humains et financiers supplémentaires doivent être attribués à la direction de la voirie ;

Il vous est proposé de modifier le rapport de la manière suivante :

page 17, 2° paragraphe et tableau

. Une enveloppe de **105 M€** (au lieu de 90) d'investissements est ainsi identifiée pour le financement des actions en faveur des modes doux et décomposée comme suit :

. Tableau de synthèse du budget prévisionnel modes doux 2009-2014 (page 17)

réseau cyclable structurant : **27 M€** (au lieu de 22)

réseau cyclable secondaire : **10 M€** (au lieu de 5)

accessibilité piétons, cheminements piéton, points noirs hors réseau structurant : 5 M€

Total : **105 M€**

page 18 : DELIBERE

Approuve :

. Les orientations et les objectifs poursuivis du plan modes doux 2009-2020 de l'agglomération lyonnaise.

. La programmation financière prévisionnelle.

Décide :

. Que les financements correspondants feront l'objet d'autorisations de programmes spécifiques en fonction de l'avancement des projets.

. Que les communes conservent la faculté de réaliser en complément de ce plan tout aménagement n'ayant pas été identifié au stade de celui-ci ;"

DELIBERE

1° - Rejette l'amendement déposé par le groupe Les Verts.

2° - Approuve les orientations et les objectifs poursuivis du plan modes doux 2009-2020 de l'agglomération lyonnaise.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,

Reçu au contrôle de légalité le : 30 septembre 2009.