

Charte de développement de l'usage du vélo

PLAN DES DÉPLACEMENTS URBAINS



Cette charte a pour objectif de développer la pratique du vélo dans l'agglomération lyonnaise, et a une valeur contractuelle pour les usagers de la voirie et les usagers des espaces publics, les élus et les techniciens. Il a été élaboré par le Grand Lyon en partenariat avec le Conseil général, le syndicat des transports en commun et son exploitant (SYTRAL et SLTC), la DDE, les villes de Bron, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette charte s'adresse aux deux-roues non motorisés (vélos) correspondant à un mode de transport non polluant, silencieux et circulant à vitesse modérée. C'est ce mode qu'il convient de revaloriser en offrant des équipements adaptés et non les deux roues motorisées (cyclomoteurs, motos), qui du fait de leur vitesse, de leur gabarit dynamique et des nuisances qu'ils occasionnent, se rapprochent plus de la voiture.

I. contexte

La communauté urbaine de Lyon et les différents partenaires, dans le cadre de leur engagement dans le Plan de Déplacements Urbains, souhaitent favoriser l'usage du vélo sur le territoire communautaire. À ce jour, cet usage est très faible au sein de l'agglomération. Il représente 0,7 % des déplacements, alors que **37 % des déplacements quotidiens ont une distance inférieure à 3 kilomètres**. L'agglomération se présente comme un territoire imperméable aux cyclistes. Le réseau existant et les projets en cours ne permettent pas d'aboutir à un réseau cyclable. Par ailleurs, la prédominance de la voiture, dont l'usage a augmenté entre 1986 et 1995, n'est pas favorable à l'usage du vélo dans le Grand Lyon. Face à ce constat, les différentes autorités considèrent le développement du vélo urbain comme une priorité d'intérêt général, et s'associent pour mettre en œuvre les moyens nécessaires pour permettre son usage massif par une population diversifiée.

2. objectifs

Il s'agit d'ouvrir la ville aux cyclistes et, de manière indissociable et concomitante, **de créer un climat favorable à l'usage du vélo en ville**, pour accéder aux aménagements cyclables de loisirs, mais surtout pour **les déplacements utilitaires et quotidiens** dont la part de marché reste à gagner. Les usagers seront sensibilisés à ce mode de déplacement, si de bonnes conditions de circulation leur sont offertes dans un environnement favorable (qualité de l'air, ambiance sonore).

> *La reconnaissance du vélo*

- Reconnaître et faire reconnaître le vélo comme **un mode de transport à part entière** et élaborer un schéma directeur vélo qui s'inscrit en cohérence avec les choix réalisés pour les autres modes : piétons, transports en commun, véhicules particuliers.

> *Les aménagements*

- **Faciliter l'usage du vélo** dans l'agglomération en adaptant les aménagements, en rendant lisibles les itinéraires et en proposant, quand la voirie le permet, la circulation à contre-sens des cyclistes afin de raccourcir certains itinéraires.
- **Prendre en compte les déplacements à vélo à l'amont** de tout projet de voirie (création ou réaménagement) et faire en sorte que la chaussée soit partagée entre automobilistes et cyclistes.
- **Adapter la réglementation du POS** aux besoins du cycliste et rendre obligatoire la création de parc à vélos pour toute nouvelle construction. Il convient de faciliter également l'accès des vélos à ces constructions. Le plan d'occupation des sols doit prendre en compte les intentions du réseau cyclable : élargissement au profit d'une bande cyclable, aménagement de piste cyclable en site propre.



> *Un usage souple*

- **Assurer la complémentarité du vélo avec les autres modes de transport** en permettant l'accès des vélos dans certains transports en commun, notamment pour des raisons de relief. Il convient par ailleurs d'aménager certains couloirs bus, retenus en fonction des critères définis en concertation avec l'autorité organisatrice des transports en commun, le SYTRAL, pour permettre aux vélos d'y circuler localement.
- **Maintenir la disponibilité des équipements cyclables** aux usagers en cas de travaux, en proposant des itinéraires de substitution et ce, pendant la durée du chantier.



> *La sécurité*

- **Assurer la sécurité des cyclistes** sur les cheminements cyclables en apportant une protection volontariste, déterminée au cas par cas. La sécurité des vélos doit être un objectif dans tous les aménagements de voirie, même en dehors du réseau cyclable.
- **Lutter contre le vol** des vélos en développant des parcs de stationnement avec un mobilier adapté à sa durée.

3. méthodes et moyens

> *Le réseau*

ÉTABLIR ET VALIDER UN SCHÉMA DIRECTEUR MULTI-PARTENAIRES

Ce schéma directeur définit un réseau principal, continu et homogène. Il permet d'assurer des liaisons entre les pôles d'agglomération (centre ville, université, parc de loisirs). Il offre aux usagers des longueurs d'itinéraires correspondant aux temps de parcours des usagers quotidiens du vélo. Il est cohérent avec les choix réalisés pour les autres modes - piétons, transports en commun et véhicules particuliers - et prend en compte les aménagements existants et projetés, qui seront réhabilités et adaptés.

METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU DÉCIDÉ

- **Réaliser des aménagements spécifiques** en partageant la chaussée avec la voiture.
- **Mettre en place les mesures permettant la circulation des vélos sur certains couloirs bus** dont les critères seront définis en collaboration avec l'autorité organisatrice des transports en commun (SYTRAL) et son exploitant.
- **Créer des espaces de stationnement** pour les deux roues à proximité immédiate des lieux de destination : pôles générateurs importants, parcs relais (TCL, SNCF), stations de métro, etc...
- **Inciter à améliorer l'environnement** de façon à créer une ambiance favorable à ce mode de déplacement (qualité de l'air, nuisances sonores...).
- **Veiller au bon état des espaces alloués aux vélos** (rebouchage des nids de poules, réfection soignée des tranchées, etc.)

> *Les aménagements*

PRENDRE EN COMPTE LES DÉPLACEMENTS À VÉLO DANS TOUS LES PROJETS DE VOIRIE

Dès l'amont des projets, il conviendra de réserver une place au vélo même en dehors du réseau cyclable projeté. Le concepteur intégrera la sécurité du cycliste lorsqu'il est mixé à la circulation automobile en :

- développant les aménagements visant à modérer la vitesse et le trafic ;
- améliorant la visibilité lors de la traversée des carrefours ;
- prenant en compte le temps de traversée des cyclistes dans le calcul des plans de feux ;
- organisant le stationnement des automobiles en épi en marche arrière.
- modérant, par des aménagements appropriés, la vitesse des automobilistes là où son excès rend la pratique du vélo dangereuse.



> *Le stationnement*

DÉVELOPPER UN MOBILIER DE STATIONNEMENT ADAPTÉ

- Donner au cycliste la possibilité de **garer son vélo** au plus près de l'endroit où il veut se rendre et lui assurer ainsi une sécurité accrue contre le vol.
- **Développer le stationnement courte durée** devant les pôles générateurs (équipements publics, commerces, universités, lycées, ...) avec un matériel adapté. Ce mobilier de stationnement ne doit pas entraver la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. Son implantation sera effectuée sur des places de stationnement automobile. La localisation du mobilier permettra de communiquer, de sensibiliser l'automobiliste au mode de transport vélo et de dissuader du vol de par sa visibilité.
- **Développer le stationnement longue durée** devant les gares bus ou trains par un matériel du type box ou consigne.

> *L'information*

Communiquer et sensibiliser pour susciter l'envie de prendre son vélo et de respecter ce mode de déplacement en :

- jalonnant les itinéraires ;
- communiquant sur les aménagements et les mesures prises en faveur des deux roues : distribution de cartes ou de dépliants aux périodes adéquates (printemps), points information sur les itinéraires (cf. totems de l'itinéraire Gerland Miribel) ;
- sensibilisant les élèves dans les écoles ;
- réalisant des campagnes d'affichage pour les automobilistes ;
- organisant des journées à vélo ;
- informant les cyclistes des possibilités qui pourront leur être accordées d'accéder aux métros et aux trains, les dimanches et jours de fête pour rejoindre les itinéraires cyclables de loisirs.

> *Le respect*

- **Prendre toutes dispositions pour que les services de Police municipaux et nationaux** aient pour mission **d'intervenir** avec les moyens appropriés pour faire respecter les aménagements (bande cyclable en surlargeur de chaussée face au stationnement illicite des automobiles, circulation des automobiles sur des aménagements réglementaires, ...). Une information sera également apportée au cycliste pour l'inciter au respect du code de la route.



4. principes d'aménagements

Un guide technique des aménagements cyclables élaboré par la direction de la voirie, rassemblera les principes d'aménagements cyclables. Un certain nombre de principes généraux y seront présentés.

- **Tous détours, arrêts inutiles, ...** sont à proscrire de tout aménagement car le cycliste est un usager comme les autres qui emprunte le cheminement le plus court.
- **La bande cyclable sur chaussée** est l'aménagement « préféré » des cyclistes vis à vis de leur sécurité (visibilité face aux automobilistes, placement du cycliste dans les carrefours, etc...). Elle contribue plus facilement au report modal et est préférable à la piste sur trottoir qui prend la place aux piétons.
- **La réduction de l'emprise de voirie réservée à la voiture au profit des vélos** par la suppression éventuelle de voies de circulation de véhicules particuliers au profit de bandes cyclables ou la suppression de places de stationnement automobile au profit d'un stationnement adapté aux vélos.
- **Les aménagements de certains couloirs-bus** pour permettre la circulation des vélos.

Ce guide technique reprendra les préconisations de la chartre du marquage des aménagements cyclables élaborée dès 1994 par la direction de la voirie, soit :

- **l'utilisation de la couleur blanche**, réglementaire et plus visible la nuit et par temps de pluie ;
- **le type de figurine** ;
- la largeur des aménagements ;
- le traitement des points particuliers (carrefours, arrêts de bus, passages piétons, sas vélos, etc.) ;
- les revêtements...



5. engagement

La communauté urbaine de Lyon, le Conseil général, le SYTRAL (autorité organisatrice des transports en commun), la S.L.T.C. (exploitant), la D.D.E. et les communes adhérentes de la démarche politique du développement du vélo au sein de l'agglomération lyonnaise, s'engagent sur les objectifs fixés par la présente charte.

VALIDATION

La charte sera validée par les instances exécutives des différentes collectivités locales début 1998.

POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Une politique de stationnement en faveur des vélos a été initiée (7 sites équipés à ce jour, 40 sites programmés sur Lyon) et sera poursuivie sur l'ensemble du territoire.

BUDGET

Le budget d'investissement spécifique aux deux-roues de la communauté urbaine de Lyon sera porté de 1,5 million de francs à 10 millions de francs par an. À titre d'exemple, et sur la base de ratios, un tel budget peut permettre de réaliser par an (10 MF) :

- 100 km de bandes cyclables et leur jalonnement (peinture + aménagements ponctuels sur chaussée) ;
- 500 arceaux de stationnement ;
- 50 consignes de stationnement.

PROGRAMMATION

Le schéma directeur propose une programmation des réalisations sur 4 ans. Des axes structurants du réseau cyclable seront réalisés dès 1998.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON
DIRECTION DE LA VOIRIE - 20, RUE DU LAC - 69003 LYON



TÉL. : 04 78 63 40 40
FAX : 04 78 63 40 75