



## La rue est à tout le monde !

« Dans l'espace urbain, la responsabilité des élus est de favoriser l'équilibre et le respect mutuel entre les différents usages de la rue. On a par trop tendance à opposer en permanence le piéton à l'automobile, l'automobile à l'autobus et, avec le succès de Vélo'v, le vélo au piéton et au bus... Or, la rue est un espace contraint où chacun est appelé à cohabiter avec l'autre. Si des mesures techniques et réglementaires peuvent faciliter cette pédagogie du respect, le défi citoyen consistant à partager la ville concerne chacun. » Les propos sont de Gérard Collomb, président du Grand Lyon, et sous-tendent toute l'action de la Communauté urbaine en matière de déplacements doux ces dernières années.



Le partage de l'espace est le maître mot du Grand Lyon en matière de déplacements.

## Un amour de Vélo'v

**PETITE REINE** Vélo'v, c'est l'histoire d'une idée folle, saisie au vol par 70 000 abonnés. Plus qu'un engouement, une petite révolution.

En octobre dernier, le Grand Lyon a passé le grand braquet. Devant le succès du dispositif mis en place 18 mois auparavant, 1 000 vélos ont été ajoutés aux 2 000 déjà en service. La troisième et dernière tranche est prévue pour 2007. Elle portera à 4 000 le nombre total de Vélo'v, répartis sur 340 stations.

La maturité venue, comme il se doit, Vélo'v fait des petits ! Bruxelles, Marseille et Paris ont décidé de se doter d'un système similaire. Après un démarrage en côte un peu laborieux, Vélo'v s'est rapidement imposé comme la petite reine de l'asphalte lyonnaise. Le système est simple, extrêmement pratique et peu coûteux. Sept jours sur sept,

24 heures sur 24, il est possible d'emprunter un vélo dans l'une des 250 stations installées à Lyon et Villeurbanne. Il suffit d'avoir 14 ans et de s'être procuré une carte d'accès. La première demi-heure - et la première heure avec une carte Técély, même non chargée - est gratuite, ce qui permet d'effectuer la majorité des petits déplacements quotidiens... pour rien. Le vélo peut être restitué dans n'importe quelle station du réseau. Le système fonctionne grâce à la logistique mise en place par la société JC Decaux, qui en assure la maintenance quotidienne. Bilan : 70 000 abonnés et jusqu'à 30 000 locations par jour. La greffe prend. Lyon est en train de changer d'ère ! ■

### 3 000

Les 3 000 Vélo'v disponibles sont utilisés pour des déplacements de 2 km et 15 minutes en moyenne. Et pour des trajets domicile-travail dans 65 % des cas. De 50 à 150 vélos sont réparés chaque jour dans les ateliers de maintenance Decaux à Lyon par une équipe de 15 techniciens. Depuis 18 mois, 15 millions de km de trajets ont été parcourus par des Vélo'v, représentant l'équivalent de 3 000 tonnes de CO<sup>2</sup>.

### Les mêmes... en mieux

La simplicité et l'ergonomie de la première génération de Vélo'v lui ont valu un prix de design. Pour autant, la seconde génération comporte son lot d'améliorations : verrou anti-ivol plus fiable et plus facile à utiliser, sonnette et panier plus solides, pneus anti-crevaisons, selle plus ergonomique... Grâce à un nouveau dispositif signalétique, on pourra bientôt repérer, à chaque station, la station la plus proche comportant des vélos ou des places disponibles.

La solidité et l'ergonomie des nouveaux modèles a été améliorée.



### Question à...



Gilles Vesco  
Vice-président du Grand Lyon délégué aux Nouvelles utilisations de l'espace public

### Quel sens donner au succès de Vélo'v ?

« Vélo'v est l'une des plus importantes innovations urbaines de ces dernières années. Le Grand Lyon et son prestataire JC Decaux ont inventé le transport en commun individuel qui s'est imposé comme une nouvelle offre de transport urbain. Vélo'v a d'ores et déjà commencé à changer nos rapports quotidiens à l'espace et aux modes de vie urbains. C'est un dispositif que nous envient - avant de l'adopter, parfois ! - beaucoup de métropoles européennes. Il cumule les avantages du transport individuel et du transport collectif et accompagne ainsi ce que l'on pourrait appeler un individualisme collectif ou convivial, caractéristique d'une évolution culturelle et sociétale. » ◀◀

### Les vélo'veurs

Les utilisateurs de Vélo'v sont à 66 % âgés de 18 à 34 ans. Plus de 60 % d'entre eux ont une activité professionnelle et un tiers sont étudiants. Essentiellement résidents de Lyon et Villeurbanne, ils utilisent Vélo'v à 65% pour un trajet domicile/travail et sont 55 % à déclarer recourir moins souvent à leur voiture. Note moyenne attribuée au service : 7,7 sur 10.



## Réseau cyclables : réflexion, extension

**BICYCLETTE** La création d'itinéraires sécurisés réservés aux modes doux va bon train. Etat des lieux.



*La création d'axes cyclables sécurisés est l'une des priorités du Grand Lyon.*

Entre 2001 et 2007, plus de 80 kilomètres de pistes et bandes cyclables auront été aménagés selon une double logique : le développement et la sécurisation du réseau des bandes cyclables, d'une part, et la création d'axes forts nord/sud et est/ouest grâce à des aménagements renforcés de pistes ou d'axes cyclables, d'autre part. En plus de terminer les itinéraires déjà existant mais incomplets, les principaux axes déjà réalisés relient la Part-Dieu à la Presqu'île via la rue de la Part-Dieu, et Vaise aux Terreaux par le quai Pierre Scize. La mise en service de T3-Lea en décembre dernier s'est accompagnée de l'ouverture d'une piste cyclable de 14,6 kilomètres dont la continuité totale sera assurée dès 2008.

À suivre : la jonction Parc de la Tête-d'Or à Gerland, le long des berges du Rhône, l'été prochain. Puis la première tranche d'un parcours Gerland-Villeurbanne et la liaison entre les Terreaux et Perrache en 2007, maillon d'un axe plus imposant reliant Vaise au Confluent. Et enfin, d'ici 2010, les liaisons Lyon-Villeurbanne et Parc de la Tête d'Or/Part-Dieu ainsi que le projet de l'« Anneau Bleu » qui offrira 40 kilomètres de pistes cyclables le long du canal de Jonage et de celui de Miribel. Enfin, la mise en place de la zone 30 dans le centre-ville de Lyon représente 86 kilomètres de voies rendues plus favorables à la pratique des modes doux.

**+44 %**  
En octobre 2006, le comptage du trafic vélo a pointé 44 % de vélos en plus par rapport à octobre 2005. Et un vélo sur 4 est un Vélo'v. La part des déplacements quotidiens effectués à vélo est ainsi passée de 1 % à 3,5 % du trafic. Selon les études, le vélo est de loin le mode de déplacements urbains le plus rapide et l'un des plus sûrs, le nombre d'accidents impliquant un vélo étant resté stable malgré une hausse importante du trafic.



*L'un des principaux axes réalisés relie Vaise aux Terreaux.*

### Arceaux

Utiliser son vélo en toute sécurité... c'est aussi pouvoir disposer de stationnements adaptés. Les arceaux mis en place, outre leur simplicité d'usage, offrent une protection efficace contre le vol. L'agglomération en compte 3000, implantés à proximité des équipements publics, sportifs, des marchés et des lieux animés. 500 nouveaux arceaux sont mis en place chaque année depuis 2004. Par ailleurs, Lyon Parc Auto offre, sur 15 de ses parcs, des places de stationnement gratuites pour les vélos.



### Astuces

Au bout de 25 minutes, votre Vélo'v sonne pour signaler que la fin de la gratuité est proche. Si la station où vous comptiez reposer votre vélo est pleine, consultez à l'écran les disponibilités des stations les plus proches. En vous identifiant avec votre carte, vous gagnez 15 minutes supplémentaires pour aller y déposer votre vélo.

### Quelques conseils de sécurité

- ▶ rouler au pas dans les zones piétonnes pour ne pas gêner les piétons, qui restent toujours prioritaires.
- ▶ ne pas utiliser les trottoirs, réservés aux piétons.
- ▶ respecter les feux, les stop, et utiliser les sas vélos au feu rouge.
- ▶ être visible, porter des vêtements colorés ou utiliser un écarteur de danger.



## Une meilleure façon de marcher

**CHAUSSURE** Un tiers des déplacements dans l'agglomération est effectué à pied ; la moitié en centre-ville. Mais le piéton est vulnérable...



*Le confort et la sécurité des piétons sont pris en compte dans l'aménagement des espaces publics.*

Second mode de déplacement dans l'agglomération, la marche à pied est utilisée pour des trajets de moins de 800 mètres en moyenne. Mais non sans risque : dans 25 % des cas, les accidents concernent les piétons et une fois sur deux, il s'agit d'un enfant ou d'une personne âgée. La sécurité du piéton n'est donc pas le moindre des enjeux du Plan de Déplacements Urbains dont s'est doté le Grand Lyon en 2005. Les aménagements de l'espace public prescrits par la Charte du piéton

se poursuivent : trottoirs élargis à 1 mètre 40 et abaissés au niveau des passages piétons pour que les poussettes puissent circuler, résorption de 35 points noirs repérés comme zones à risques, refuges au milieu des grands axes de circulation, cheminements piétonniers, éclairage public... Autre règle : séparer les flux, pour protéger les piétons, plus vulnérables, des autres modes de transports. « *En matière de cohabitation sur l'espace public, la raison du plus faible est toujours la meilleure* » rappelle Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon délégué aux nouvelles utilisations de l'espace public. « *Et si la rue est à tout le monde, le trottoir, lui, est réservé aux piétons.* »

De plus en plus, les modes de déplacements doux gagnent du terrain sur l'espace occupé par la voiture : voies de circulation, stationnements... Le souci de maîtriser la vitesse de circulation - première cause d'accidents - suscite une foule d'aménagements en faveur d'une ville apaisée : zones 30, ralentisseurs et coussins, chicanes...

Aux automobilistes agacés, on peut simplement rappeler que tout conducteur de voiture... est un piéton potentiel. ■



### Pédibus®

Un chiffre et tout est dit : 84 % des enfants de 5 à 9 ans allaient à l'école à pied dans le Grand Lyon en 1976. Vingt ans plus tard, ils n'étaient plus que 63 %. Pédibus® est un ramassage scolaire pédestre. Il fonctionne sans chauffeur mais avec des parents volontaires, sans moteur mais avec une ligne, des arrêts, des horaires. Tout pour se rendre à l'école et en revenir sous surveillance, sans danger et sans polluer. Le Grand Lyon met à disposition des écoles intéressées une palette d'outils d'information, ainsi qu'une formation annuelle gratuite. Plus de 50 écoles ont déjà mis en place une centaine de lignes quotidiennes de Pédibus®.



### La Presqu'île en zone 30

La consultation des résidents concernés aura dégagé 65 % d'avis favorables. Le Grand Lyon a entériné, fin 2005, la création d'une zone à circulation calmée en Presqu'île. Son étendue - 86 kilomètres de voies, de la rue Hénon au nord, au cours de Verdun au sud, avec une incursion dans le Vieux Lyon - en fait la plus grande zone 30 de France. 14 millions d'euros seront en outre consacrés à l'aménagement progressif de 100 entrées-sorties et de 40 lieux identifiés comme accidentogènes.

### Feux sonores



115 feux tricolores sont équipés d'un système de synthèse vocale. Actionnés par une télécommande, ils délivrent des

messages sonores aux personnes aveugles et malvoyantes. Ces télécommandes sont disponibles dans les mairies du Grand Lyon, sur présentation d'un justificatif de domicile et d'une carte d'invalidité.