

DIRECTION DE LA VOIRIE

plan modes doux

2009 > 2020

VÉLOS
MARCHE À PIED
ROLLERS
TROTINETTE

sommaire

- > **Le bilan du plan modes doux 2003**
- > **Le plan modes doux 2009-2020**
 - Les objectifs
 - Élaborer le plan modes doux
- > **Mettre en œuvre le plan modes doux : les vélos**
 - Accélérer le rythme de réalisation des aménagements cyclables
 - Développer et diversifier l'offre de services aux cyclistes
- > **Mettre en œuvre le plan modes doux : les piétons**
 - Améliorer l'accessibilité du domaine public
 - Encourager la marche dans les déplacements domicile-école
- > **Informier, communiquer et sensibiliser**
- > **Suivre et évaluer le plan modes doux**

Face aux enjeux climatiques mondiaux, la question de la mobilité est devenue une préoccupation majeure pour les métropoles. Limiter l'étalement urbain, diminuer les nuisances provoquées par les déplacements motorisés tout en conservant un développement dynamique et équilibré du territoire : tels sont les défis qui s'offrent à nous. Les relever nécessite de rendre la ville accessible à tous en favorisant un meilleur partage de l'espace public.

Dès l'adoption du plan de déplacements urbains en 1997 par le Sytral, le Grand Lyon et ses partenaires se sont engagés pour une mobilité urbaine durable. Les objectifs de ce plan qui définit la politique des déplacements de l'agglomération lyonnaise, ont été réaffirmés lors de sa révision en 2005.

Ses orientations prévoient que les modes doux soient favorisés comme alternative et complément à la voiture et aux transports en commun.

Pour concrétiser ses engagements, le Grand Lyon a successivement adopté : la charte du vélo en 1998, la charte du piéton en 1999 et son premier plan modes doux en 2003. C'est dans ce cadre que nous avons lancé Vélo'v qui après le succès recueilli auprès des usagers a depuis essaimé dans de nombreuses autres agglomérations en France et en Europe. Nous avons aussi considérablement développé le réseau de pistes cyclables avec plus de 80 km supplémentaires. Plusieurs mesures en faveur des piétons sont venues compléter ce dispositif : aménagements de trottoirs, renforcement de la sécurité des traversées piétonnes aux carrefours, sans oublier le lancement du dispositif Pedibus qui permet d'organiser des circuits d'accompagnement scolaire pédestres.

Les résultats sont là : la marche reste un mode déplacement important et le vélo apparaît désormais comme une alternative crédible au « tout voiture ».

Avec le nouveau plan « modes doux » adopté en 2009, le Grand Lyon poursuit ses engagements en faveur d'une mobilité pour tous, respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie de ses habitants.

Gérard Collomb
Sénateur-Maire de Lyon,
Président de la Communauté Urbaine de Lyon



LE BILAN DU PLAN MODES DOUX 2003

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS EN FAVEUR DES DÉPLACEMENTS EN VÉLO

- plus de 80 km d'itinéraires cyclables créés entre 2001 et 2008 soit un rythme de 10 km/an pour un réseau cyclable de 320 km au total à fin 2008.
- un parc total de 4 000 arceaux de stationnement vélo à fin 2008
- amélioration de la sécurité sur plus de 30 points difficiles du réseau cyclable (points noirs de sécurité ou de discontinuité)
- lancement d'un système automatisé de location courte durée de vélos en libre-service sur l'espace public : Vélo'v. (mai 2005)

Les comportements évoluent, le vélo est davantage perçu comme un mode crédible de déplacement. Depuis 2005, le trafic vélo a augmenté de 80 % sur 16 carrefours-clés de l'agglomération, dont 25 à 30 % de trafic Vélo'v.

VÉLO'V

À CE JOUR

- 343 stations
- 4 000 vélos
- 50 000 abonnés
- 15 000 à 25 000 locations par jour.

Depuis ses débuts, plus de 50 millions de km ont été parcourus par les « Vélo'Veurs ».

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS EN FAVEUR DES PIÉTONS

Sécurité et accessibilité

- aménagements des trottoirs en faveur de l'accessibilité : abaissements de bordures, potelets, bandes podotactiles...
- sécurité renforcée aux carrefours pour les traversées de chaussées,
- lancement d'un programme de travaux sur les feux tricolores à synthèse vocale pour les personnes aveugles et mal voyantes. (2006)

Marche dans les déplacements domicile - école

- organisation du dispositif Pedibus : « autobus » pédestre d'accompagnement scolaire sécurisé qui compte aujourd'hui 156 lignes et qui concerne à mi 2009 76 écoles et plus de 3 000 enfants dans l'agglomération.

LES PRINCIPALES ACTIONS DE SENSIBILISATION

- Concertation régulière avec les associations de piétons et de cyclistes
- Actions de communication et de pédagogie : campagnes d'affichages, édition d'un plan des itinéraires cyclables, site internet spécifique Vélo'v et lettre d'information périodique.
- Participation et organisation d'événements : accueil du congrès du club des villes & territoires cyclables en 2007, fête annuelle du vélo.
- Création en partenariat avec l'association « Pignon sur rue » de la Maison du Vélo, lieu de promotion et d'animation en faveur du vélo. (2005)



LE PLAN MODES DOUX 2009-2020



Le plan modes doux décrit la politique du Grand Lyon en faveur des modes doux. Il constitue un cadre et un référentiel pour la programmation et le suivi des réalisations.

LES OBJECTIFS DU PLAN MODES DOUX 2009-2020

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

Aujourd'hui, la part du vélo est estimée à 2,5 % des déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Pour poursuivre cet élan, le Grand Lyon oriente sa politique en faveur des modes doux en deux étapes: 2014 et 2020 avec pour chacune un niveau cible de part modale (*).

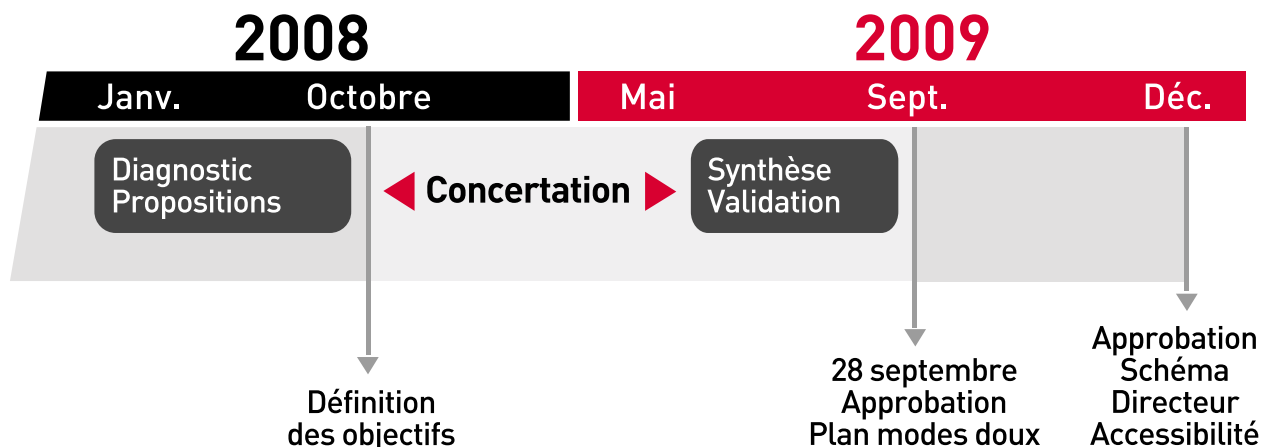
Ainsi, l'objectif est d'atteindre 5 % de part modale vélo à l'horizon 2014 grâce à l'extension du réseau cyclable existant de plus de 200 km, soit un rythme de développement de 30 km/an et le développement et la diversification des services vélo.

À l'horizon 2020, et en cohérence avec les ambitions du Plan Climat du Grand Lyon et du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) arrêté par l'État en juin 2008, la perspective serait de 7,5 % de part modale vélo.

ÉLABORER LE PLAN MODES DOUX

En 2008, le Grand Lyon engage l'élaboration de son plan modes doux 2009-2020 avec une volonté de partenariat et de concertation. À chaque étape de la démarche, il a mobilisé les différents acteurs de son territoire.

Usagers, acteurs institutionnels (Département, Région, Sytral, SNCF...) mais aussi techniciens et élus des communes, tous ont contribué à formaliser ce document partagé.



(*) Proportion des déplacements effectués avec un mode de transport donné.



METTRE EN ŒUVRE LE PLAN MODES DOUX : LES VÉLOS

Pour atteindre les objectifs chiffrés du plan modes doux, l'usage du vélo doit être plus attractif: itinéraires lisibles, continus et suffisants en nombre, conditions de stationnement adaptées et facilité d'accès à un vélo.

Le plan modes doux 2009-2020 prévoit donc d'agir :

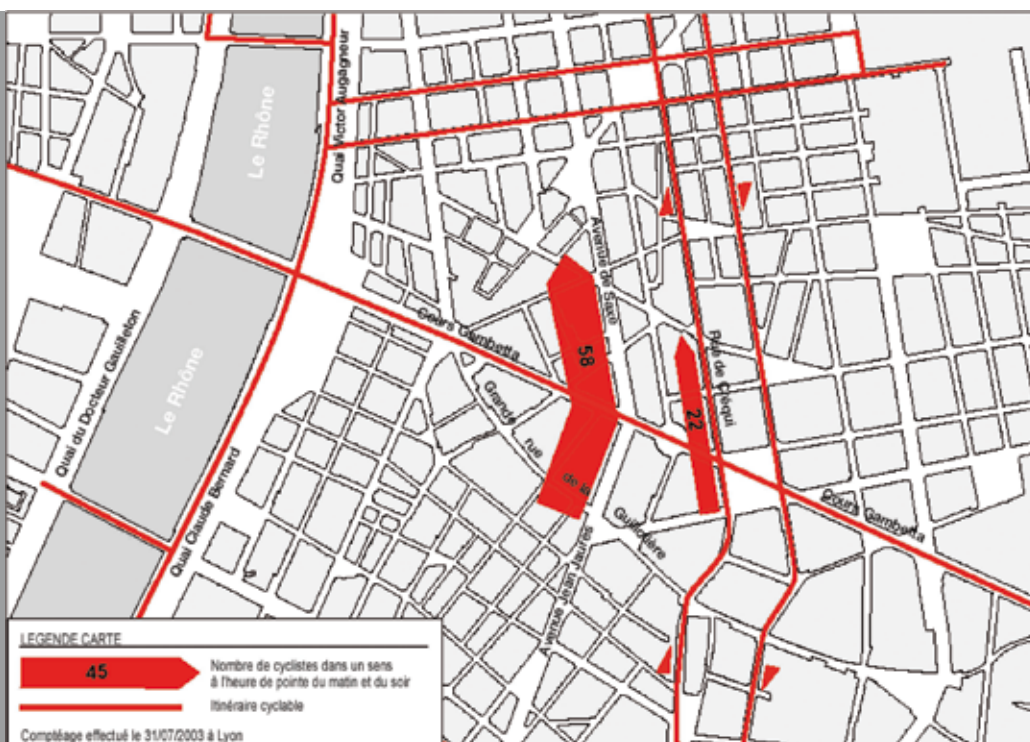
- sur le réseau cyclable,
- sur une offre de nouveaux services aux cyclistes, en complément de Vélo'v.

ACCÉLÉRER LE RYTHME DE RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Fréquentation mesurée sur des axes structurants et secondaires parallèles

Les comptages de cyclistes réalisés rue de Créqui et Avenue de Saxe montrent bien que les itinéraires a priori les plus calmes ne sont pas forcément plébiscités par les usagers du vélos.

(Source : comptages Agence Confluence 2004)



Pour constituer le réseau cyclable, deux niveaux d'itinéraires sont différenciés: le réseau structurant et le réseau secondaire.

Le réseau cyclable structurant constitue l'ossature du réseau. Il assurera des liaisons intercommunales et l'accent sera porté sur la lisibilité et la continuité des itinéraires. Il sera aménagé principalement sur des axes qui sont déjà structurants pour les autres modes de déplacement, le long des lignes de tramway ou sur des voies vertes.

Il privilégiera les aménagements en site propre au sens large

- les bandes cyclables (Fig. 1)
- les aménagements de couloirs bus mixtes (bus/vélos) dans les conditions prévues par le guide technique de mixité élaboré et approuvé conjointement par le Sytral et le Grand Lyon en 2008 (Fig.2)
- les pistes cyclables (Fig.3)
- la mise en place de double sens cyclables qui permettent la circulation des vélos à double sens sur des voies à sens unique pour les autres véhicules sous certaines conditions de sécurité et de gabarit de voies et sur quelques tronçons notamment pour résorber des discontinuités. (Fig.4)



Le réseau cyclable secondaire permet une desserte plus fine des territoires et assure 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 km/h)

Les zones 30 et zones de rencontre introduite en 2008 dans le code de la route sont aussi une contribution à l'extension du réseau cyclable secondaire.








SYNTHÈSE DES OBJECTIFS

Existant fin 2008	Échéance 2014	Échéance 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
Part modale vélo ciblée	2,5 % Estimation	5 %	7,5 %

La nouvelle réglementation (source CERTU)

					
Les dispositions	L'aire piétonne	La zone de rencontre	La zone 30	Limitation ponctuelle à 30 km/h avec modérateur de vitesse	Limitation à 50km/h
La réglementation					
Usagers prioritaires	Piétons	Piétons	Véhicules	Véhicules	Véhicules
Autres usagers	Vélos autorisés Autres véhicules selon règles définies par le maire	Tous les véhicules sont autorisés	Tous les véhicules sont autorisés	Tous les véhicules sont autorisés	
Vitesse maximale autorisée	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Stationnement public	Pas autorisé	Limité aux emplacement aménagés			
Autres obligations	Présence d'un cheminement piéton continu et repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Sauf exception, aménagement d'un cheminement piéton repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Sauf exception, aménagement d'un cheminement piéton repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**

DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE SERVICES AUX CYCLISTES

Les arceaux de stationnement vélo sur l'espace public

Le déploiement des arceaux sera poursuivi 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 arceaux sur la période 2009-2014.

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

Ce déploiement des nouveaux arceaux a fait l'objet d'un schéma directeur spécifique sur le centre de l'agglomération (communes de Lyon-Villeurbanne), document annexé au plan modes doux.

Les nouveaux services vélo

Pourquoi ?

Il s'agit de proposer des solutions pour :

- lever les obstacles majeurs à l'usage du vélo, 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 transports publics (intermodalité).



Comment ?

En diversifiant l'offre de services vélo.

Le stationnement vélo sécurisé :

Pour répondre à la demande de stationnement longue durée de vélo des usagers, des études de faisabilité sont prévues sur la mise en place d'un réseau de parcs de stationnement vélo sécurisés dans l'agglomération.

Les sites potentiels et prioritaires pour le déploiement de cette offre nouvelle comprendraient 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 le Grand Lyon
- les campus universitaires
- les zones d'activités et notamment celles engagées dans un Plan de déplacement interentreprises (PDIE) avec l'appui du Grand Lyon.

La location vélo longue durée :

Pour favoriser les déplacements autour des stations du réseau de transport en commun lourd (métro, tramway) et desservir les territoires hors centre non couverts par le service Vélo'V, des études de faisabilité seront lancées pour la mise en œuvre d'une offre de location de vélos longue durée.

Pour l'ensemble des nouveaux services vélos, leur déploiement s'appuierait sur des projets en cours ou émergents :

- installations en cours des consignes vélo en gares par la Région et la SNCF
- expérimentation de stationnement sécurisé vélo dans les parcs autos
- 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.






Vélo'V

Le service Vélo'V sera maintenu et développé dans une optique de qualité de service optimale. L'amélioration des modalités d'accès et d'usage pour les usagers restant, avec la recherche d'évolutions innovantes, les principaux objectifs du Grand Lyon dans le pilotage et le suivi de ce dispositif.

SYNTHÈSE DES OBJECTIFS

	Existant fin 2008	Echéance 2014	Echéance 2020
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)*	à l'étude	à l'étude
Location de vélo longue durée	0	à l'étude	à l'étude
Part modale vélo ciblée	2,5% (estimation)	5%	7,5%

* Lyon Parc Auto



Modernisation des gares, correspondances entre les différents modes de transport (train, métro, tram, cars, vélos), aménagement de parcs de stationnement, information coordonnée aux voyageurs, titre de transport unique, etc. Depuis 2006, REAL développe le réseau de transports en commun express de l'aire métropolitaine lyonnaise, incluant Saint-Etienne. REAL réunit 12 partenaires, tous acteurs du transport public, pour un objectif commun : améliorer le service aux usagers. Dans ce cadre, des actions en faveur du vélo (stationnement en gare) sont en cours de déploiement.

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN MODES DOUX : LES PIÉTONS



Premier mode de déplacement en centre-ville, la marche doit être favorisée en donnant la priorité à l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public pour tous.

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU DOMAINE PUBLIC

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.

Le schéma directeur d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Le schéma identifie les itinéraires prioritaires répondant aux orientations de la stratégie communautaire : faire de l'agglomération une « métropole accueillante, où il fait bon vivre pour tous ». Il se donne pour objectifs d'améliorer l'accès aux services pour les personnes en situation de handicap dans les aspects principaux de leur vie quotidienne. Ce schéma permet également d'inscrire la problématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au cœur de la politique des déplacements du Grand Lyon. Afin d'identifier les itinéraires où la mise en accessibilité doit être prioritaire, le Grand Lyon réalise un schéma directeur d'accessibilité qui recense pour les 57 communes l'ensemble de ces axes. Il a été élaboré en partenariat avec les associations de piétons, de personnes en situation de handicap et les communes. Ce schéma sera soumis au vote du Conseil communautaire en début d'année 2010 et fera partie intégrante du plan modes doux.





ENCOURAGER LA MARCHÉ DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE

Les opérations Pédibus sont menées sur le territoire du Grand Lyon depuis 2002. Elles visent à encourager les parents d'enfants scolarisés à s'organiser pour effectuer des circuits de « ramassage scolaire » à pied.

Ce dispositif repose sur un partenariat efficace avec le milieu associatif. Le Grand Lyon apporte des moyens de communication, de coordination entre les écoles et les parents. Les associations fournissent, par convention avec le Grand Lyon, un appui méthodologique et une formation.

Devant le succès rencontré, le soutien au dispositif Pédibus sera poursuivi.



INFORMER, COMMUNIQUER ET SENSIBILISER



LA PROMOTION DES MODES DOUX AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

Le nouveau plan modes doux prévoit de poursuivre et conforter les actions engagées depuis le plan modes doux 2003 avec :

- l'évolution du site internet dédié à Vélo'v vers un site de communication sur les modes en général et les projets en cours
- l'édition, la mise à jour et la mise en ligne de cartes du réseau cyclable, du réseau vélo'v et de l'ensemble des services vélo existants ou à venir
- l'étude et mise en œuvre d'un jalonnement progressif du réseau des itinéraires cyclables
- la 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.
- des campagnes d'information et de sensibilisation. Elles porteront sur Pédibus, Vélo'v, le partage et cohabitation entre usagers sur l'espace public, la sécurité routière à destination notamment des cyclistes et des piétons.

LA CONCERTATION AVEC LES USAGERS ET LEURS REPRÉSENTANTS

Des rencontres périodiques permettront de poursuivre la dynamique d'échanges, d'information et de concertation avec les associations de piétons et de cyclistes.

Les services du Grand Lyon conduiront une concertation spécifique à chaque projet pour leur volet modes doux.

SUIVRE ET ÉVALUER LE PLAN MODES DOUX

La mise en oeuvre du nouveau plan modes doux prévoit de suivre des actions retenues et évaluer les impacts sur les usages vélo et le comportement des usagers grâce à des indicateurs : le linéaire cyclable réalisé dans l'année, le nombre d'arceaux installés sur le domaine public, le nombre de places de stationnement vélo sécurisés, le comptage du trafic vélos



POUR EN SAVOIR PLUS :
www.grandlyon.com/deplacements



Direction de la voirie
20 rue du Lac - BP 3103
69399 Lyon cedex 03

www.grandlyon.com

Rhône-Alpes Région

l'Europe
s'engage
en Rhône-Alpes
avec le FEDER

GRAND LYON
communauté urbaine