



DOSSIER DE PRESSE 2016

# PLAN D' ACTIONS POUR LES MOBILITÉS ACTIVES DE LA MÉTROPOLE DE LYON

la métropole  
**GRAND LYON**





# SOMMAIRE

1. BILAN DU PLAN MODES DOUX DE LA MÉTROPOLE	p.4
2. LE PLAN D' ACTIONS POUR LES MOBILITÉS ACTIVES	p.8
3. LES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS POUR LES MOBILITÉS ACTIVES	p.10
4. L' INTÉGRATION DES MODES ACTIFS DANS L' ENSEMBLE DES PROJETS URBAINS	p.12
5. DE NOUVEAUX SERVICES VÉLO	p.13
6. COMMUNICATION AUPRÈS DU GRAND PUBLIC	p.15

# 1. BILAN DU PLAN MODE DOUX

La Métropole de Lyon s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique visant à inciter à l'usage du vélo et à faciliter la marche sur le territoire de l'agglomération au travers de deux plans « modes doux ».

Dès l'adoption du plan de déplacements urbains en 1997 (PDU) 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, réactualisé en 2009.



## 1.1. LA MARCHE

Le bilan en la matière s'avère particulièrement positif. Il est important de noter que la pratique de la marche représente plus d'un tiers des déplacements sur le territoire métropolitain ce qui fait de la Métropole de Lyon l'une des agglomérations européennes où l'on marche le plus.



En effet, si on compare les chiffres de Lyon avec ceux de métropoles européennes de taille similaire souvent citées en exemple comme Amsterdam ou Copenhague, on constate que la part modale de la marche est nettement supérieure sur la ville-centre : 35% pour la Métropole lyonnaise contre 20% pour Amsterdam et Copenhague. Dans le centre de ces deux agglomérations où le vélo est roi, la part modale vélos-piétons cumulés est de 42% ou 46% respectivement, pour un cumul sur Lyon-Villeurbanne à 48% laissant d'autant plus de place pour la voiture particulière.

A Lyon, c'est bien la combinaison efficace des trois modes de déplacement : marche, vélo, transports en commun qui permet de diminuer la part modale de la voiture.

### LES ACTIONS DE PROXIMITÉ TERRITORIALE ET LE FONDS D'INITIATIVE COMMUNALE

Chaque année, 150 à 200 aménagements de proximité sont réalisés en collaboration avec les communes de la Métropole et les arrondissements de la ville de Lyon. Plus de 200 travaux sont effectués afin de contribuer aux politiques publiques de voirie consacrées aux modes actifs, à l'accessibilité et à la sécurité, par exemple :

\_Lyon 3e : rue Verlet Hanus, sécurisation des cheminements piétons et mise en sécurité des trottoirs

\_Lyon 6e : Saxe-Vauban, aménagement de carrefour, mise en accessibilité, aménagements de trottoirs

\_Villeurbanne : rue Louis Becker et Hippolythe Kahn, travaux de sécurisation à proximité d'une école

\_Vénissieux : rue Georges Lyvet, aménagement d'un plateau surélevé à proximité du collège

\_Corbas : rue de Marennes, création de trottoirs à l'occasion de l'aménagement d'une piste cyclable

\_Lyon 1er : rue de Crimée, aménagement de carrefours et mise en accessibilité.

Ces résultats sont la conséquence des nombreux aménagements réalisés lors du dernier mandat et que les Grands Lyonnais se sont appropriés :

- \_Les Berges du Rhône ;
- \_Les Rives de Saône ;
- \_Le tube modes doux de la Croix-Rousse ;
- \_Les passerelles de la Paix, de Décines-Charpieu, Mazaryck ;
- \_Le pont Raymond Barre ;
- \_La rue Garibaldi ;
- \_Le cours Emile Zola.

Ces réalisations ont été accompagnées de nombreux travaux d'amélioration des cheminements piétons sur l'ensemble du territoire.

Tous les ans, c'est en moyenne 18 millions € qui ont été consacrés à ces chantiers de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics permettant une amélioration pour tous des conditions de déplacement à pied : sur ces 5 dernières années. Ce sont par exemple :

\_352 stationnements pour les personnes en situation de handicap réalisés

\_266 quais-bus mis en accessibilité

\_3 684 bandes podotactiles installées

\_3 219 abaissements de trottoirs réalisés

\_118 km de cheminement de voirie accessible créés (création ou élargissement de trottoirs)

### INFORMATION DÉPLACEMENTS

Parallèlement à ces réalisations, la valorisation de la marche a été mise en avant dans le volet information déplacements avec, par exemple, l'intégration du mode « marche » dans le navigateur multimodal Optymod'Lyon. En complément, la carte des temps de parcours piétons « Ma ville à pied » est éditée depuis 2012. Sa dernière version est disponible sur le site [www.onlymoov.com](http://www.onlymoov.com)

Par ailleurs, 927 enfants sont inscrits dans les 85 lignes Pédibus dans 30 communes de la Métropole. En 2015, la démarche s'est dotée d'une nouvelle charte graphique et de nouveaux outils de communication à destination des enfants et de leurs parents.

## 1.2. LE VÉLO

Pour le vélo, les résultats sont également très positifs. La « règle de 3 » du vélo dans la Métropole de Lyon peut se décliner ainsi : un linéaire multiplié par 3 depuis 2001, une pratique multipliée par 3 depuis 2005, des arceaux de stationnement multipliés par 3 depuis 2008.

Depuis 2010, le trafic vélo a augmenté de 15% en moyenne par an ! Tous les chiffres liés à ce mode de déplacement sont en hausse. Parmi ces résultats il faut noter :

L'augmentation de la pratique du vélo progresse deux fois plus vite en intermodalité (+ 21%) qu'en mode principal (+ 11%)

La pratique occasionnelle a progressé : 19% des Grands Lyonnais utilisaient le vélo au moins une fois par mois en 2006, ils sont désormais 21%

La part modale du vélo pour les trajets domicile-travail est passée de 4,5% à 5,5%

Les déplacements de plus d'1 km sont plus nombreux : 58% en 2006, 75% en 2015

Là encore, ces résultats sont la conséquence de la politique volontariste de la Métropole en la matière et de ses nombreuses réalisations.

Le réseau cyclable a triplé depuis 2001 pour atteindre désormais près de 670 km avec un objectif de 1 000 km en 2020.

En 2001, il n'existait pas de couloirs bus ouverts aux vélos, il y en a aujourd'hui 46 km.

Les premières lignes d'effet des feux et sas vélos ont été testés à Lyon en 2004. Devant la réussite de cette expérimentation qui apporte une amélioration de la visibilité des piétons et cyclistes par les automobilistes et donc une réduction des risques d'accident, tous les carrefours à feux réalisés en sont désormais équipés et la mesure a même été reprise dans la réglementation nationale.

Les cédez le passage cyclistes (CPC) ont été mis en place à Lyon en 2015 (dès 2012 à Villeurbanne). A la fin de l'année dernière, la Métropole en comptait 222 sur 149 carrefours du territoire métropolitain.

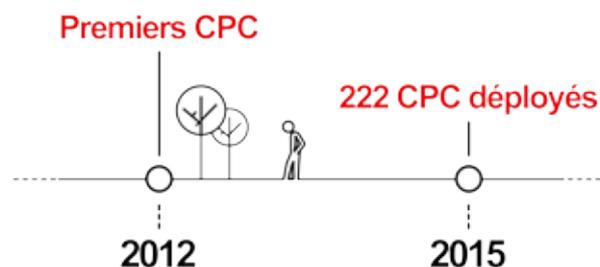


### LE SUCCÈS DE VÉLO'V

Le système de vélo en libre-service de l'agglomération est le plus utilisé de France avec plus de 6,5 utilisations par Vélo'v par jour.

Le service compte 64 000 abonnés. En 2005-2006, 200 stations étaient implantées sur le territoire et proposaient 2 000 vélos, aujourd'hui il existe 348 stations disposant au total de 4 000 vélos.

### **EN 2015, PLUS DE 8,5 MILLIONS DE TRAJETS ONT ÉTÉ EFFECTUÉS AVEC DES VÉLO'V !**





## 2. LE PLAN D' ACTIONS POUR LES MOBILITÉS ACTIVES

L'expression « Modes actifs » permet de regrouper tous les modes de déplacement dans la rue sans autre apport que l'énergie humaine. Ces modes de déplacement doivent être pensés en lien étroit et complémentaire avec les transports collectifs, le covoiturage, l'autopartage ou l'utilisation du taxi. Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives s'inscrit donc dans une stratégie d'action globale et partagée.

*70% des déplacements dans l'agglomération sont inférieurs à 3 km parmi lesquels 58% se font en voiture.*

*3 km, c'est ce qui représente le domaine de pertinence de la marche et du vélo.*

Dans le même temps, on constate que 30% des déplacements inférieurs à 1km se font en voiture ou en transports collectifs. Quant aux déplacements de 3 km, plus de la moitié sont effectués en voiture. Cela veut dire qu'il existe des marges de manœuvre très importantes en faveur des modes actifs.

L'enjeu est important pour la Métropole de Lyon, non seulement en terme de mobilité mais aussi en terme de santé publique et d'environnement. La pratique des modes actifs permet de donner du sens à l'expression « une ville plus douce ».

Elle diminue le trafic motorisé, soulage le réseau de transports en commun, réduit la congestion automobile, le bruit et la pollution.

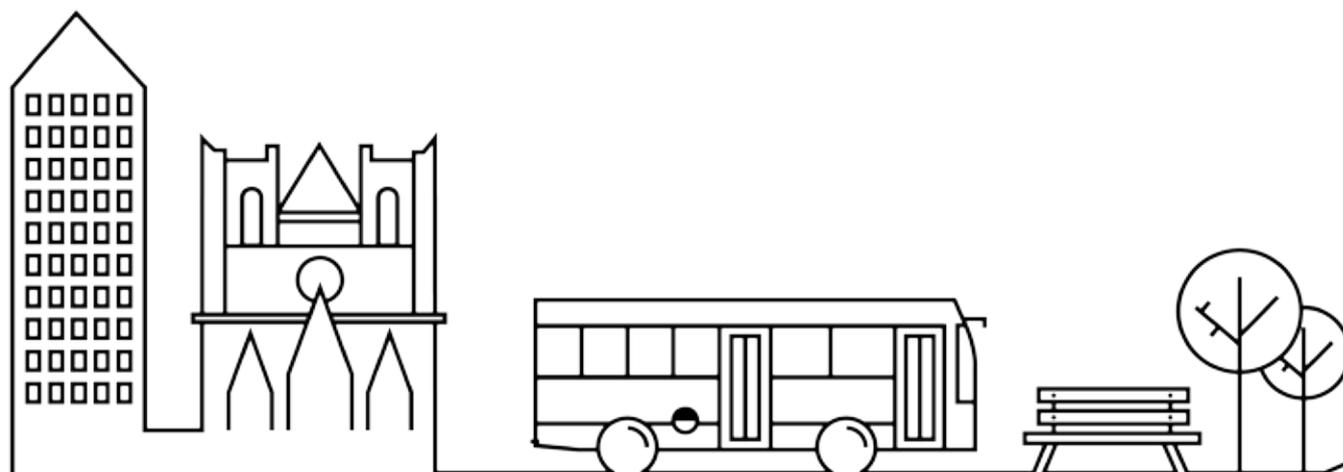
On a mesuré l'impact du plan modes doux voté en 2009 à 66 000 tonnes de CO2 économisées par an dans le Plan climat énergie territorial du Grand Lyon.

Non seulement la marche et le vélo sont bons pour la santé personnelle des citoyens qui les pratiquent mais ces modes actifs sont bons pour l'environnement général de l'agglomération.

**58% < 3 km**

**30% < 1 km**

**25% = 1 Station**





Ces modes de déplacements actifs sont aussi positifs en terme de sécurité routière : la réduction de la circulation automobile en particulier et motorisé en général induit moins d'accidents ainsi que le montrent de très nombreuses études sur le sujet.

Ils concourent également à la qualité de vie et à l'image de la ville.

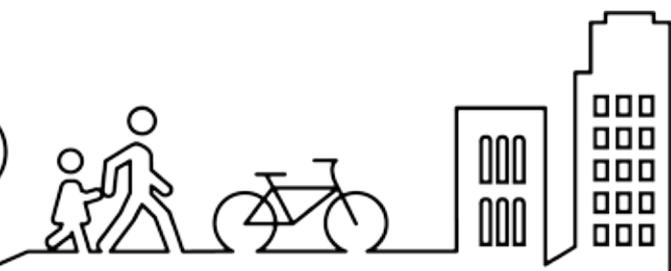
L'abaissement de la vitesse est toujours favorable à la sécurité des usagers vulnérables, piétons et cyclistes. La création de nombreuses zones apaisées viendra conforter les pratiques existantes dans les centres-villes et les quartiers résidentiels sans nécessiter d'aménagements lourds.

Les doubles sens cyclables, en permettant des itinéraires plus courts, améliorent la sécurité des cyclistes tout en générant un effet ralentisseur des véhicules motorisés. Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives prévoit d'étendre le développement du double sens cyclable dans les zones résidentielles et îlots urbains ne comportant que des axes de niveau 1 et 2 du Plan de Déplacement de Secteur, à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des autres métropoles.

Une analyse cartographique sera effectuée sur l'ensemble du territoire de la Métropole afin d'identifier les secteurs potentiels de développement des zones à circulation apaisée.

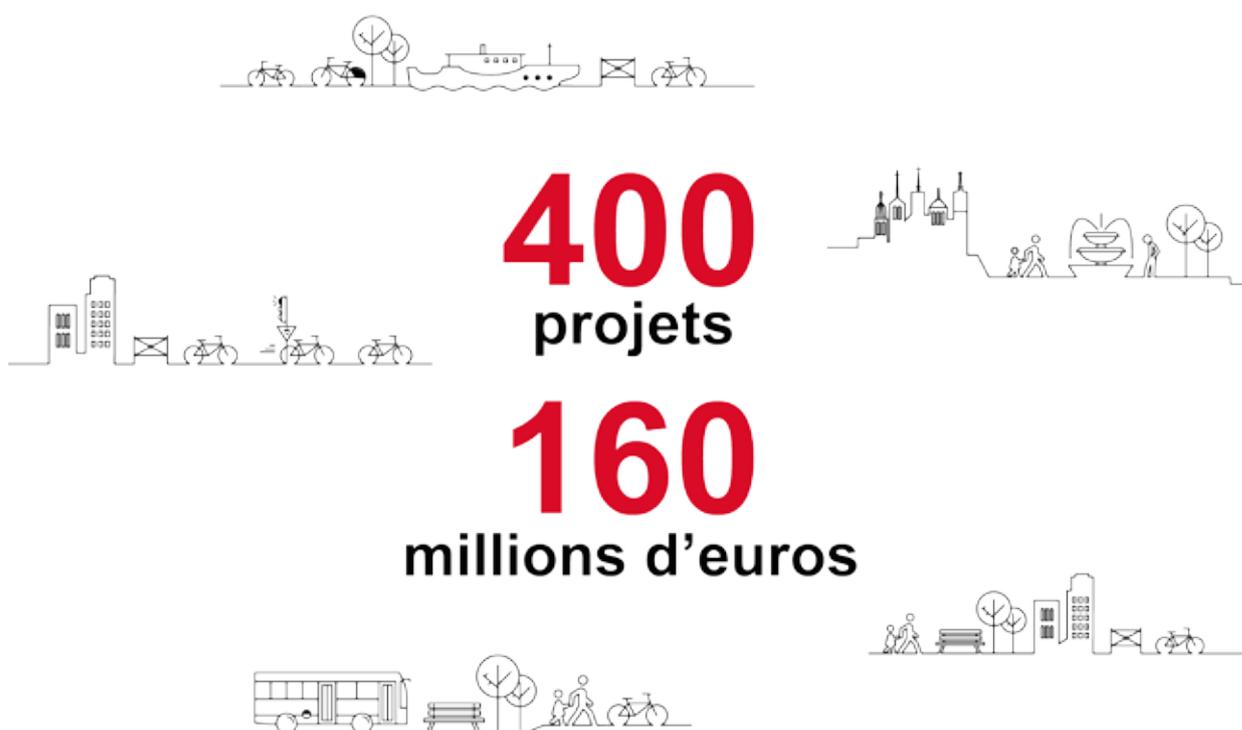
L'aménagement de l'espace public en faveur de la marche et du vélo apporte du confort et de l'apaisement dans ces espaces partagés, il amène de la cohésion là où la ville est trop souvent vécue comme chaotique et désordonnée. Une ville agréable à vivre c'est aussi une image « véhiculée » à l'extérieur et donc attirante pour les touristes et les gens de passage.

Enfin, les mobilités actives contribuent au développement économique : ouverture de nombreux magasins spécialisés vélo et ateliers de réparation, développement des visites de la ville en vélo ou à pied.

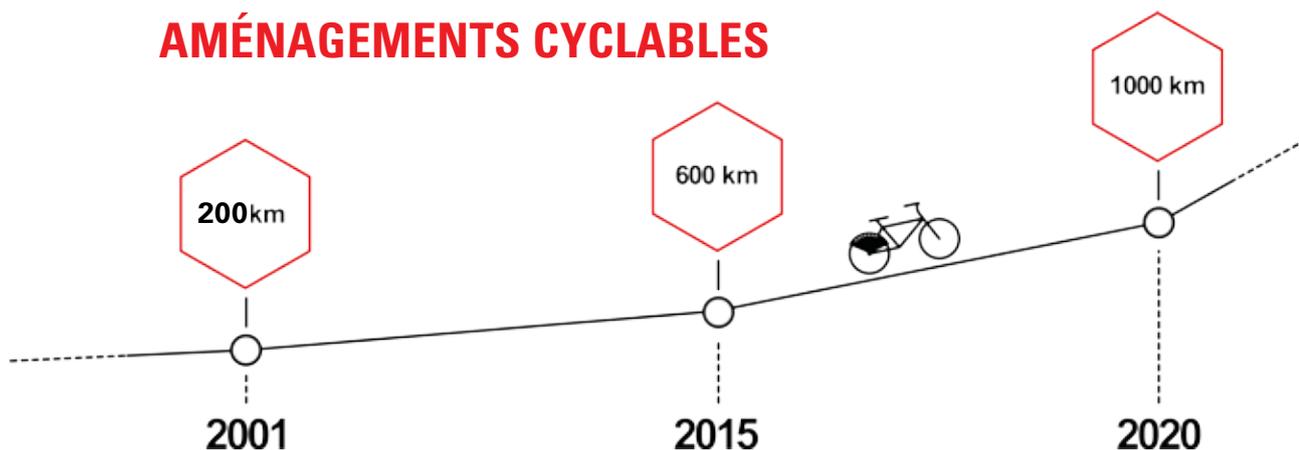


# 3. LES OBJECTIFS DU PLAN D'ACTION POUR LES MOBILITÉS ACTIVES

Les opérations prévues dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissements votée le 6 juillet dernier représentent un budget global de 160 M€ pour la réalisation d'aménagements favorisant la marche et le vélo. Deux objectifs stratégiques sont fixés dans la cadre de ce Plan d'Actions pour les Mobilités Actives.



## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



**Un objectif de part modale « modes actifs » sera à fixer dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU) tout en confirmant l'ambition actée en 2009 (7,5% de part modale vélo).**

**Pour cela, le réseau cyclable sera étendu pour atteindre 1 000 km en 2020, ce qui est l'objectif de la plupart des agglomérations européennes de plus d'un million d'habitants.**

**Augmenter la longueur moyenne des déplacements piétons en la faisant passer de 650 m aujourd'hui à 1 km, soit 15' de marche.**

**Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives comporte trois volets :**

- Infrastructures**
- Services**
- Communication et concertation**

Les infrastructures sont évidemment essentielles pour atteindre les objectifs du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives. De nombreux travaux vont donc être effectués afin de développer la possibilité pour les métropolitains de pratiquer des modes de déplacement actifs.

Pour développer la pratique de la marche à pied par les habitants de la Métropole, plusieurs opérations d'aménagement vont être lancées tout au long de ce mandat :

- \_piétonisation de la voûte ouest de Perrache
- \_espaces publics du secteur de la Part-Dieu
- \_promenade Moncey
- \_opération cœur Presqu'île
- \_poursuite des aménagements du cours Emile Zola à Villeurbanne et de la rue Garibaldi à Lyon 3e
- \_toutes les opérations de proximité dans les communes : aménagement de trottoirs, sécurisation des traversées piétonnes, réalisation des continuités cyclables...

D'autres travaux seront lancés afin de résorber les coupures urbaines majeures et favoriser ainsi la marche et le vélo. Il s'agira de faciliter le franchissement des fleuves, des voies rapides et des voies de chemin de fer, de certains îlots urbains spécifiques. Les exemples sont nombreux :

- \_Voûte ouest de Perrache
- \_Passerelle de la Mulatière
- \_Les secteurs du Puisseux et de Cusset
- \_Des traversées du Rhône équipées pour les cycles (pont Kitchener-Marchand, pont Gallieni, pont Winston Churchill...)
- \_Part-Dieu



## 4. L'INTÉGRATION DES MODES ACTIFS DANS L'ENSEMBLE DES PROJETS URBAINS

La multitude de projets contenus dans ce plan nécessite évidemment une très grande coordination entre l'ensemble des services concernés. Mais cette coordination, si elle est nécessaire, n'est évidemment pas suffisante. La Métropole veille à ce que ce Plan d'Actions pour les Mobilités Actives s'intègre dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et le Plan Local d'Urbanisme et Habitat (PLUH) actuellement en cours d'élaboration.

La volonté de la Métropole est bien que le PDU et le PLUH prennent en compte le développement des modes actifs dans leurs démarches respectives, qu'il s'agisse de la politique globale d'urbanisme ou celle de déplacements menée par le Sytral.

Le Guide de conception des aménagements cyclables réalisé en 2013 sera donc complété en fonction des objectifs du Plan d'Actions pour les Mobilités Urbaines et des évolutions réglementaires.

Parallèlement, un guide des aménagements piétons sera réalisé afin de prendre en compte la marche dans l'ensemble des projets de la Métropole et de permettre la concrétisation, sur le terrain, des engagements pris en faveur des piétons, notamment en application des nouvelles dispositions du Code de la rue.



## 5. DE NOUVEAUX SERVICES VÉLO

On l'a vu, Vélo'v est un formidable succès. Le renouvellement du contrat de mobilier urbain support d'information et de services de mobilité, à l'échéance de 2017, permettra de développer encore le système de vélos en libre service afin de l'étendre encore davantage à la fois par le maillage des villes-centre mais aussi en l'étendant aux communes de la première couronne.



Dans le même temps, la possibilité d'utiliser des vélos à assistance électrique devraient permettre le développement de Vélo'v pour les habitants des arrondissements de la Croix-Rousse, de Fourvière, de Saint-Just ou du Point du Jour. Il est à noter que la prime à l'achat de vélos à assistance électrique sera réactivée. En 2012, plus de 1 600 subventions avaient été accordées pour un résultat extrêmement positif de 75% de report modal déclaré. Dans le cadre de ce mandat, cette aide pourra être complétée en adaptant le dispositif pour les publics en insertion afin de leur permettre une solution de mobilité pour l'accès à l'emploi.

La possibilité de stationner facilement son vélo est un facteur décisif dans le développement de la pratique.

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives prévoit la poursuite de la pose d'arceaux supplémentaires à raison de 1 000 par an, soit 2 000 places de stationnement en surface. Sur 5 ans, cela représente 10 000 nouvelles places de stationnement vélo.

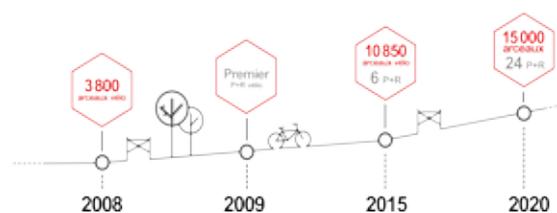
Parallèlement à ce déploiement, un autre objectif du plan est de quadrupler la capacité de stationnement sécurisé dans les parcs-relais. De 6 P+R vélo aujourd'hui, la volonté de la Métropole est de parvenir à 24 P+R à la fin du mandat, soit 2 500 places sécurisées et gratuites. Dans le même ordre d'idées, il s'agira d'encourager le développement et la mise en place de stationnements sécurisés sur l'espace public, à l'initiative des communes du territoire métropolitain.

### Mise en place d'une offre de location longue durée

Une expérimentation « Pariez sur le vélo » a eu lieu en 2011 dans les zones industrielles du Grand Lyon avec des vélos à assistance électrique, ses résultats ont été encourageants. Cette offre « longue durée » pourrait coexister avec le système à courte durée existant, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres agglomérations françaises comme Lille ou Bordeaux.

### Mise en place de « vélos-stations »

Les « vélos stations » sont des espaces regroupant un ensemble de services et de facilités destinés aux cyclistes : stationnement sécurisé, location de vélos, entretien et réparation, achats d'accessoires etc. Toutes les métropoles européennes souhaitant développer la part modale du vélo proposent ce service aux usagers. La Métropole de Lyon veut profiter des opportunités sur les sites des PEM Part-Dieu et Perrache ou du parking mutualisé de la Confluence pour en mettre à disposition des cyclistes métropolitains.





### **Poursuivre le soutien aux ateliers d'autoréparation vélo et recyclage de vélos**

La Métropole de Lyon souhaite accompagner le développement des ateliers participatifs de réparation vélo, notamment par la mise à disposition de certains de ses locaux inoccupés à disposition des cyclistes pour y installer des ateliers de réparation vélos. Il existe aujourd'hui une dizaine d'ateliers de ce type mais de nombreux projets ne parviennent pas à se concrétiser ou à se pérenniser faute de trouver des espaces suffisamment grands. Ces ateliers permettent aux particuliers d'apprendre à gérer l'entretien et les opérations de réparation courantes de leurs vélos.

Enfin, dans le cadre des neuf donneries existantes au sein des déchèteries du territoire métropolitain, un espace de collecte est d'ores et déjà mis en place afin de récupérer spécifiquement les vélos usagés. On estime que 7 vélos sur 10 pourront être réparés et vendus pour permettre aux usagers modestes de pouvoir acquérir un vélo fiable à un prix modéré.

### **Maîtriser l'ensemble des données liées aux modes actifs**

La Métropole de Lyon dispose de 36 points de comptages permanents situés sur les principaux points de passage des cyclistes : franchissements de la Saône et du Rhône, des voies ferrées et du boulevard périphérique. L'objectif est de parvenir à un nombre de 60 points de comptages à l'issue du mandat.

Un comptage « piétons » sera mis en place afin de mieux connaître les habitudes des usagers.

Toujours dans le domaine de la connaissance partagée des données sur les déplacements en modes actifs, la Métropole de Lyon a mis les données relatives au réseau cyclable à disposition de tous en Open data sur le site Data de la collectivité.

Elle partage également ses données sur la Plateforme nationale des fréquentations vélos (PNF) développée par l'association des Départements et Régions Cyclables. Ce partage d'informations est une façon de mieux connaître les pratiques cyclistes dans les grandes villes et de pouvoir comparer la métropole lyonnaise aux autres grandes agglomérations françaises.

## 6. COMMUNICATION AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

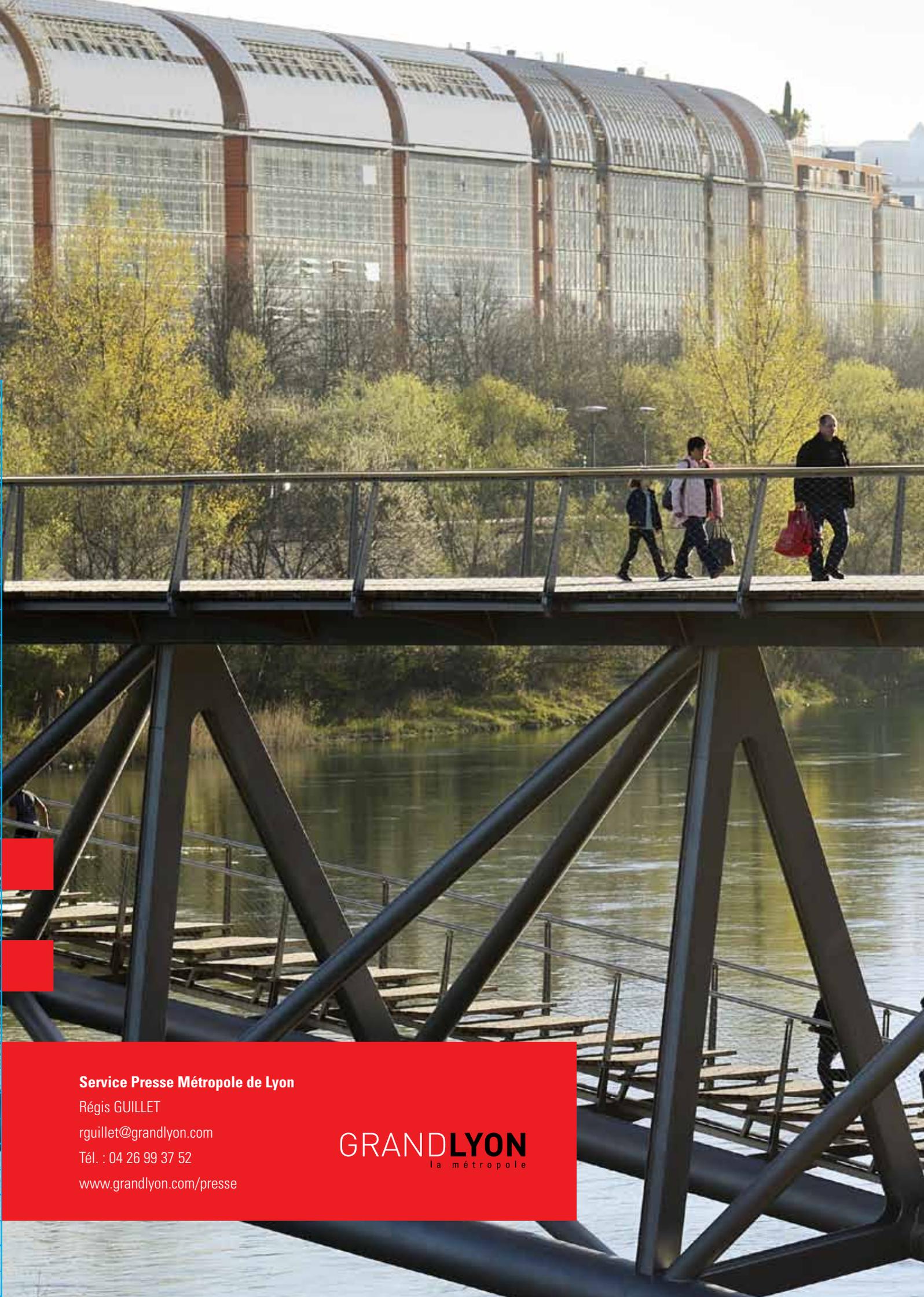
Les infrastructures et les services mis à disposition des usagers sont évidemment un préalable au développement de la pratique des modes actifs mais l'information, la promotion et la communication autour de ces modes de déplacement sont absolument indispensables pour atteindre les objectifs fixés par le Plan d'Actions pour les Mobilités actives en terme de part modale. On l'a vu, une majorité de déplacements au sein de la métropole lyonnaise sont inférieurs à 3 km et pour 30% d'entre eux, inférieurs à 1 km. Pour changer les habitudes des citoyens et les entraîner vers la pratique de modes actifs, la communication est un élément déterminant.

Le Plan d'action prévoit donc, pour chaque chantier d'aménagement, de promouvoir, par des campagnes d'affichage et de communication, les atouts des modes de déplacements actifs tant en terme de temps de parcours qu'en terme de bienfait

pour la santé et pour l'environnement. Des actions d'information et de sensibilisation seront également tournées vers les publics jeunes en lien avec la politique d'éducation de la Métropole de Lyon.

La collectivité souhaite aussi poursuivre son soutien aux actions de communication menées par les associations agissant en faveur des modes actifs.





**Service Presse Métropole de Lyon**

Régis GUILLET

[rguillet@grandlyon.com](mailto:rguillet@grandlyon.com)

Tél. : 04 26 99 37 52

[www.grandlyon.com/presse](http://www.grandlyon.com/presse)

**GRANDLYON**  
la métropole