



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

janvier 2020

Développer l'usage du vélo dans le pays de l'Ozon

Recommandations en vue d'un plan d'actions



Sommaire

1. Quels développements possibles de l'usage du vélo dans le Pays de l'Ozon	4
Les enjeux de la commande	4
Un territoire périurbain où la voiture tient une place prédominante	5
Un usage du vélo à développer	6
Les déplacements courts, un très fort potentiel pour le développement des déplacements cyclables	8
2. Potentiels des modes doux	10
Enjeux de développement du mode cyclable sur la CCPO	10
Les éléments clés du système vélo pour le territoire	13
3. Propositions et leviers pour un plan d'actions	14
L'importance de développer un réseau cyclable à plusieurs échelles	15
Développer les réseaux internes modes doux	18
Les liaisons de proximité entre communes	20
Les liaisons structurantes	22
Les liaisons vertes, récréatives et de tourisme	24
Carte de synthèse : développer un réseau cyclable maillé	26

1. Quels développements possibles de l'usage du vélo dans le pays de l'Ozon ?

45 500 déplacements par jours au sein du territoire de la CCPO en 2015.

Les flux internes de moins de 1km représentent **54%** des déplacements dans la CCPO.

Source : EMD 2015

Les enjeux de la commande d'étude

Avec l'essor de l'usage de l'automobile durant plus de 40 ans, les ménages et les entreprises ont intégré dans leurs choix d'implantation les potentiels de mobilité offerts. Les politiques foncières sont venues alimenter un développement des zones à proximité de la métropole de Lyon impactant la CCPO. Des zones pavillonnaires sont venues parfois repousser de plus en plus loin les limites de la ville ou le développement de zones d'activités comme la zone d'activités du Chapotin en lien avec l'A46.

La dépendance de la voiture est forte puisque le territoire est peu densément desservi par les transports en commun. La voiture individuelle représente 75% de la part modale des déplacements des habitants de la CCPO car la dissociation géographique est importante entre lieux de résidence, de travail et de loisir.

Dans un contexte de contrainte sur l'offre de transport liée à l'augmentation du prix des carburants et aux difficultés de financement des réseaux de transport collectif, le vélo apparaît comme un mode de déplacement pertinent, puisque qu'une grande partie des déplacements est réalisée sur des distances courtes, donc a priori réalisables en vélo. Les flux internes à la CCPO de moins de 1km représentent 54% des déplacements. Le potentiel du vélo est donc très fort pour favoriser les modes doux et plus particulièrement le vélo ou le vélo à assistance électrique (VAE). Le VAE est particulièrement pertinent pour des déplacements courts. Il peut également être particulièrement adapté au rabattement vers les gares ou des équipements publics.

Malgré des efforts ces dernières années pour une ville plus marchable et cyclable, les déplacements restent très dépendants de l'automobile notamment par manque d'infrastructure de système de promotion du vélo (balisage, cheminements attractifs, lisibilité, sécurité...). Cela constitue pourtant un levier essentiel pour développer les multiples usages du vélo.

Les besoins d'usages du vélo peuvent se faire pour les flux pendulaires, entre le domicile et le lieu de résidence, pour les besoins de mobilités de proximité et d'accès aux équipements et aux commerces par exemple et enfin l'usage du vélo loisir. De plus la promotion du vélo s'inscrit dans les engagements de développement durable du territoire et d'amélioration du cadre de vie pour ses habitants et ses usagers et des bénéfices multiples (socio-économiques, de santé, la diminution du bruit...).

Ce document synthétique et pédagogique a comme objectif de détailler les enjeux de développement du vélo dans le contexte des mobilités locales et métropolitaines. Il souhaite permettre une meilleure connaissance et partage du potentiel de développement des modes doux sur le territoire de la CCPO en lien avec ses voisins et ses pôles générateurs de déplacements (gares, zones d'activités, équipements publics, commerces...).

Cette mission prend place dans le programme de travail partenarial 2019 de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise et à ce titre combine à la fois une approche locale qui s'intéresse aux espaces de proximité et une approche globale avec une mise en relation avec les autres collectivités voisines.

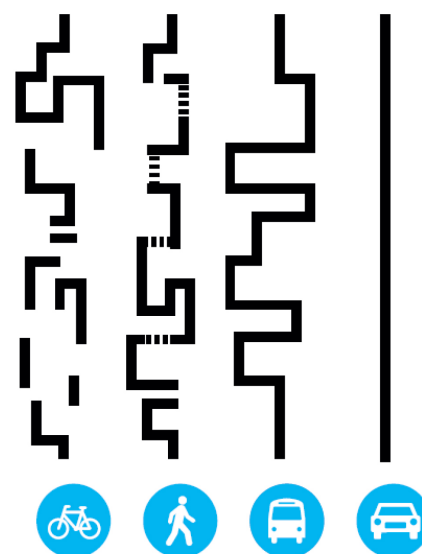
Un territoire périurbain où la voiture tient une place prédominante

Le Pays de l'Ozon est avec l'est lyonnais, le territoire où la pratique de la voiture est la plus importante du périmètre du SCOT Sepal. La voiture représente 77% de part modale des déplacements (source Enquête ménages déplacements 2015). L'urbanisation discontinue du territoire, les densités faibles, les réseaux routiers et la localisation des équipements économiques et commerciaux encouragent un fort taux de motorisation. Les pôles d'emplois nombreux et importants bénéficient d'une bonne accessibilité routière qui génère en retour d'importants flux routiers pour le transport de biens et de personnes.

Entre 2006 et 2015, la part modale de la voiture a augmenté de 7 points une tendance inverse aux autres territoires qui l'ont vu baisser ou se stabiliser. Un des facteurs explicatifs sont les déplacements transversaux de couronne à couronne qui augmentent le plus et qui ne bénéficient pas de dessertes en transports en commun.

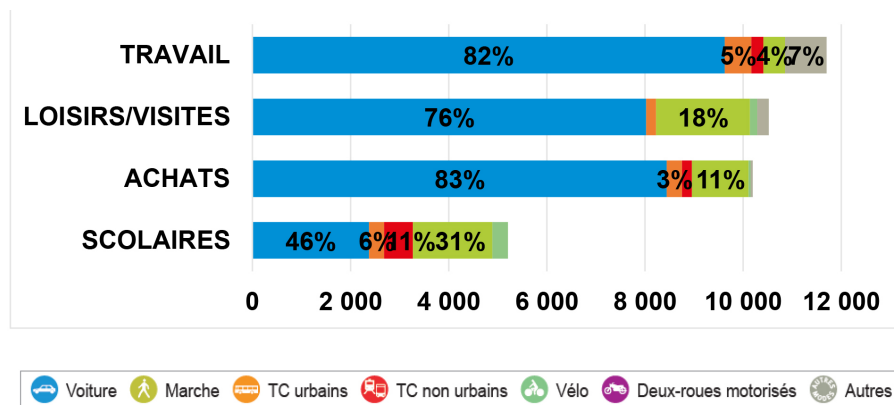
A noter également dans le même temps la baisse de 4 points de la part modale de la marche à pied sur le territoire. Les jeunes qui avant allaient à l'école plus souvent à pied ou à vélo se font de plus en plus accompagner en voiture vers les établissements scolaires.

La facilité de déplacements selon les modes ; une approche à faire évoluer



Source : Institut Paris Région 2018

Répartition des déplacements des habitants du Pays de l'Ozon selon le mode principal et le motif



77% DE PART MODALE DES DÉPLACEMENTS SE FONT EN VOITURE

Source : EMD 2015

Un usage du vélo à développer

Le vélo est peu développé au sein des communes ou entre communes d'un territoire. La part modale du vélo sur le territoire reste faible à environ 1%. Le réseau cyclable peu développé et sa structure ne semblent pas suffisantes pour rendre crédible une mobilité de courtes distances à vélo même si d'importants efforts ont été réalisés depuis une dizaine d'années.

Un réseau cyclable structurant commence à apparaître, même s'il manque encore des continuités d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes (voir carte ci-contre). Aujourd'hui les aménagements se concentrent sur certaines zones dans les centres bourgs ou sur certains grands axes routiers comme les départementales D307 et D149 dont les bandes cyclables manquent parfois d'entretiens. Le caractère très routier de ces axes n'est pas favorable à un usage confortable des cyclistes.

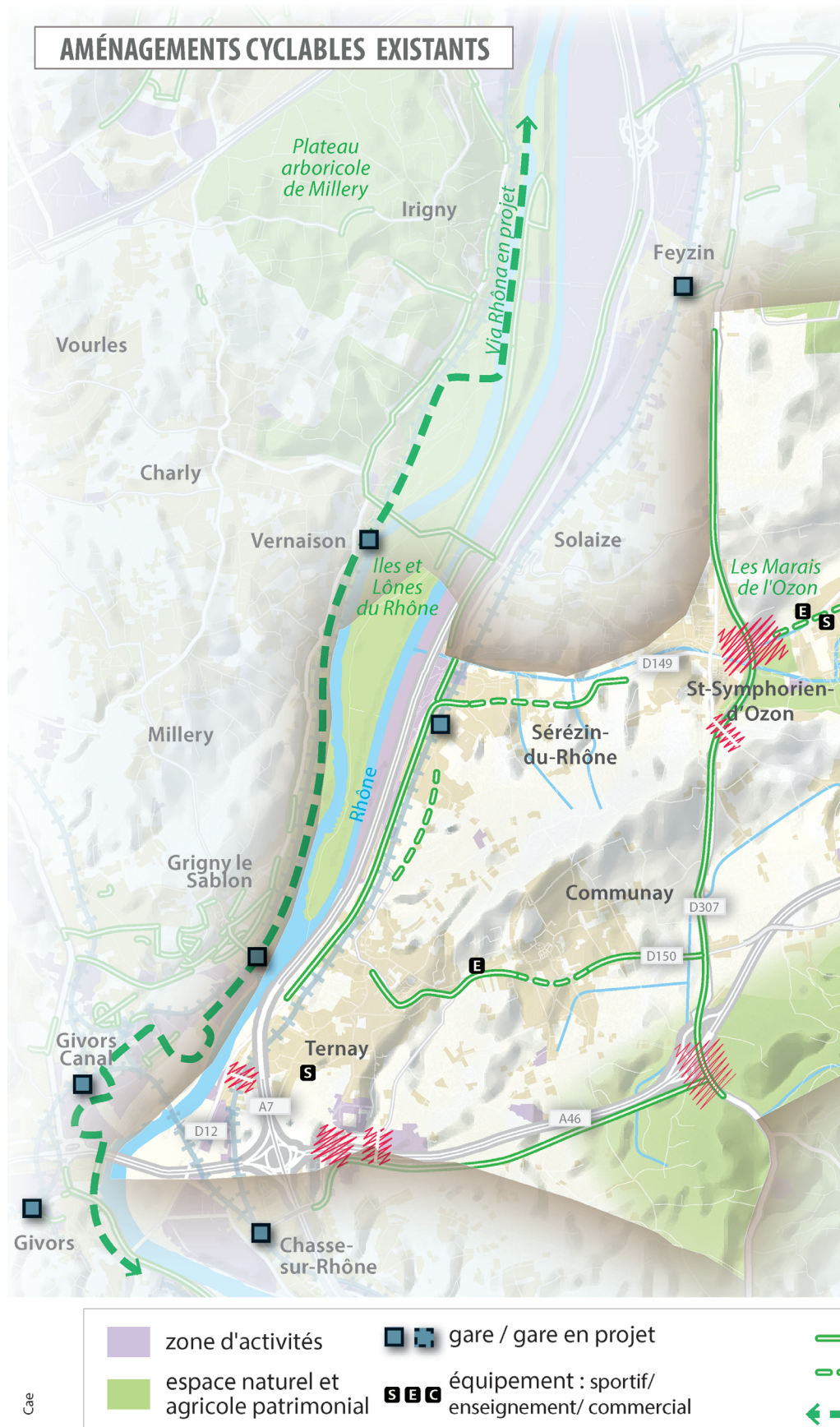
Points d'amélioration prioritaires =
Désignent un endroit où la circulation cyclable est rendue difficile par la configuration des lieux. Certains points peuvent être particulièrement accidentogènes.

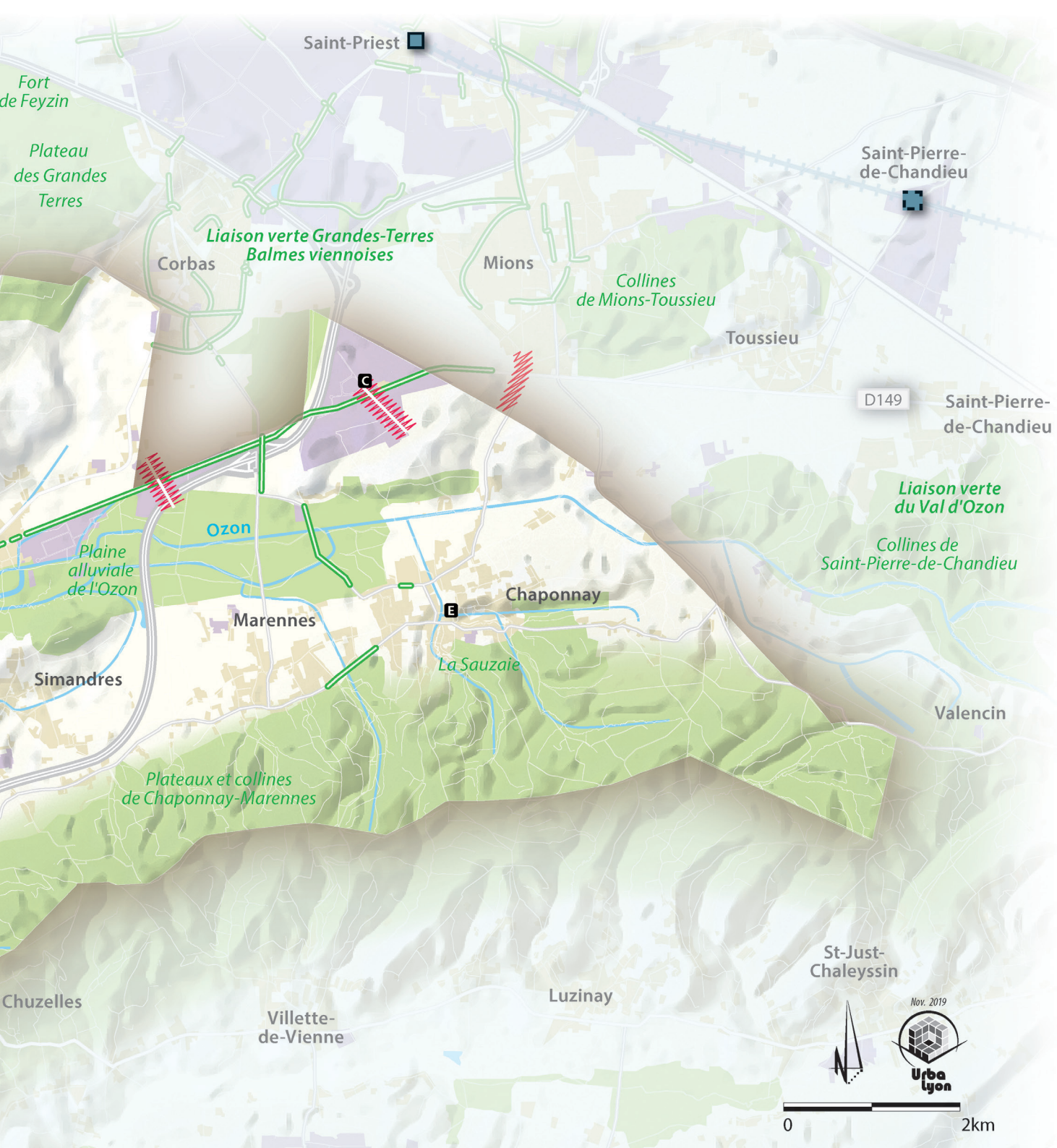
Les points d'améliorations prioritaires se retrouvent le plus souvent sur la traversée de grandes infrastructures de transports (autoroutes A46, ancienne nationale 7, voie ferroviaire Lyon-Vienne) ou en traversée à proximité de certaines zones d'activités.



Carrefour route d'Heyrieux (D149) avec le chemin des Romanettes

Photo Urbalyon, 2019





- aménagements cyclables existants
- - - aménagements cyclables projetés par la collectivité
- Via Rhôna

▨ points d'amélioration prioritaires

Sources :
Amenagements pistes cyclables de la CCPO, géovélo 2018



Les déplacements courts, un très fort potentiel pour le développement des déplacements cyclables

L'enquête ménage déplacement de 2015 a montré l'usage important de la voiture (77%) alors que la marche (15%) et le vélo (moins de 1%) sont en retrait.

Les faibles parts modales dédiées aux transports en commun urbain (3%) et du ferroviaire (1%) sont révélatrices de la faible desserte du territoire en transport en commun et de la desserte relativement faible de la gare de Sérézin du Rhône.

Les déplacements internes représentent 45 500 déplacements quotidiens dont plus de la moitié fait moins de 1 km soit 23 300 déplacements par jour. De plus, la voiture représente 52% de ces déplacements de moins de 1 kilomètre (cf. graphique ci-dessous). Il existe donc un fort potentiel pour le développement du vélo et du VAE ou de la marche à pied, que ce soit pour les flux domicile-travail, les déplacements récréatifs ou tous les déplacements quotidiens de proximité.

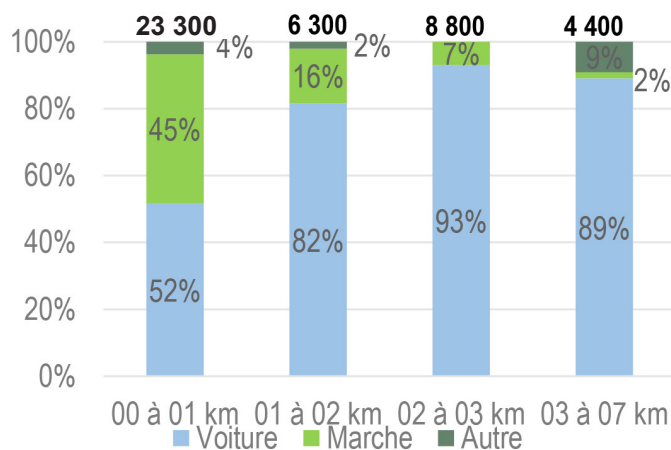
La voiture représente plus de 52% des déplacements de moins de 1km.

Part des résidents marchant moins de 10 minutes par jour = 80% dans le pays de l'Ozon.



Le vélo : un potentiel important pour les déplacements en cours.

Parts modales selon distances 2015 CCPO.



Source : EMD 2015

Dans un contexte où les déplacements de moins de 5 km sont majoritaires et où le nombre de voitures par ménage est important, le développement de l'usage du vélo constitue en enjeu majeur en termes d'écologie et de santé publique.

Le potentiel notamment à moins de 25 minutes de trajet (cf tableau ci-dessous) est important. Il est d'autant plus important que la fréquence d'utilisation du vélo sur la CCPO est faible. 1,6% des habitants

utilisent tous les jours le vélo, 4% effectuent au moins deux déplacements par semaine et 7% deux déplacements par mois. Enfin 18% utilisent exceptionnellement le vélo et près de 70% jamais. Les marges de manœuvre pour le développement sont donc très grandes notamment si l'on prend appui sur le VAE. Ce dernier peut gommer la contrainte à l'usage liée à l'effort physique. Il étend le champ de l'usage du vélo de 8 à 15 km par trajet.

LES MARGES DE MANŒUVRE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO SONT IMPORTANTES

Distances temps à vélo entre communes de la CCPO (depuis chaque mairie)

	Saint-Symphorien d'Ozon	Simandres	Marenes	Chaponnay	Sérézin du Rhône	Communay	Ternay
Saint-Symphorien d'Ozon		10 minutes	24 minutes	32 minutes	14 minutes	18 minutes	25 minutes
Simandres	10 minutes		14 minutes	22 minutes	22 minutes	16 minutes	24 minutes
Marenes	24 minutes	14 minutes		10 minutes	39 minutes	30 minutes	43 minutes
Chaponnay	32 minutes	22 minutes	10 minutes		46 minutes	41 minutes	50 minutes
Sérézin d/R	14 minutes	22 minutes	39 minutes	46 minutes		12 minutes	14 minutes
Communay	18 minutes	16 minutes	30 minutes	41 minutes	12 minutes		9 minutes
Ternay	25 minutes	24 minutes	43 minutes	50 minutes	14 minutes	9 minutes	

 Ultra proximité pour la marche et le vélo

 Domaine de pertinence du vélo entre communes

Sources : Géovélo 2019



La CCPO favorise depuis 2018 la pratique du vélo de ses habitants par des aides à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE).

La subvention proposée s'élève à 200€ par famille.

Départementale 307 au niveau de Saint-Symphorien-d'Ozon
Photo Agence d'urbanisme, 2019

2. Potentiel des modes doux



Enjeux de développement du mode cyclable sur la CCPO

Le territoire ne bénéficie pas encore d'un réseau structurant de pistes cyclables permettant des déplacements fluides et sûrs à vélo. L'insuffisance et les discontinuités des aménagements entravent les déplacements. Pourtant l'usage du vélo présente de nombreux atouts particuliers pour l'aménagement du territoire, la santé et le bien-être de ses habitants.

Rappels des bénéfices du vélo ...

La réduction du trafic automobile constitue un levier pour réduire les gaz à effet de serre. Le vélo présente en outre d'autres avantages en termes de respect de l'environnement puisqu'il ne produit aucune nuisance sonore et ne « consomme » que peu d'espace public. De plus son usage à raison d'une demi-heure par jour est un atout pour le bien-être et la santé selon l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. L'activité physique constituant un excellent moyen de lutter contre les maladies cardiovasculaires, l'obésité, le diabète et d'entretenir les facultés cognitives.

... aux enjeux spécifiques pour la CCPO

Territoire peu dense, la part dédiée à la mobilité est importante dans le budget des ménages surtout pour un territoire périurbain comme l'Ozon. Les transports constituent en moyenne le second poste de dépenses des familles après le logement. Développer l'usage du vélo pour les habitants de la CCPO serait également une solution pour moins utiliser la voiture individuelle. L'acquisition ou l'usage d'un bon vélo ou d'un VAE permettrait ainsi de dégager des économies, parfois non négligeables par rapport aux coûts directs et indirects de la voiture.

Le transfert de la voiture vers le vélo procure plus de pouvoir d'achat. Certains chiffres avancés dans plusieurs littératures seraient que l'utilisation plus fréquente du vélo au sein d'une famille pour des trajets fréquents et courts représente une économie mensuelle de 50 à 100 euros, et de 300 à 500 euros si le vélo se substitue à l'une des voitures de la famille. (Source : Union nationale des

Entrée de la commune de Simandres.
Photo Urbalyon 2019



FOCUS

Le saviez-vous ?

¼ d'heure : Temps à vélo pour parcourir 3 km.

700 kg de CO₂ : 10 km de vélo tous les jours évitent le rejet de 700 kg de CO₂ par an, par l'usage d'une voiture.

10 : 1 place de stationnement voiture, c'est **10 places** de stationnement vélo.

Le vélo c'est facile et économique à l'achat comme à l'usage (**300 € par an** contre 5500 à 7000€ pour une voiture)

Les cyclistes sont deux à trois fois moins d'exposés à la pollution qu'en voiture (**6 mg/m³** d'exposition au monoxyde de carbone à vélo contre **14 mg/m³** en voiture).

Sources : Santé publique France, 2018

associations familiales 2011). A noter que la possession d'un VAE double le rayon d'action du cycliste et diminue les kilomètres parcourus en mode motorisé. L'intérêt pour la collectivité réside également dans des coûts d'infrastructures cyclables moins onéreuses, une signalisation également moins coûteuse et une occupation de l'espace public moindre que pour des voitures.

Enfin, l'usage du vélo permet de gagner en proximité et de créer plus de liens. Plus de liens également aux équipements et services de proximité.

L'encouragement du vélo vise à favoriser la fréquentation des espaces publics, et donc, participe au maintien des commerces et des services des centres bourgs de la CCPO.

Le vélo peut également permettre de retisser du lien intergénérationnel : il facilite le déplacement des enfants vers les grands-parents, rompt l'isolement des personnes qui n'ont pas accès à la voiture ou résident dans des zones mal desservies par les transports publics. Sur le territoire de la CCPO il constitue également un facteur d'autonomie des jeunes pour rejoindre les équipements publics, sportifs ou d'enseignements (Ternay, Saint-Symphorien, Chaponnay...)



Arceaux à vélo, siège de la Communauté de communes de la CCPO, Photo Agence d'urbanisme, 2019



Le vélo est rapide, prévisible, régulier et pratique. C'est écologique, agréable et bon pour la santé.

Rue de la Brigade Alsace
Lorraine à Strasbourg
Photo Thomas Rousseau, 2018

Enjeu 1 : Vision globale des déplacements et de l'urbanisme intégrant la politique vélo

Le développement des modes doux comme alternative à la voiture pour les déplacements courts est en lien direct avec les préconisations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT dans la promotion de la ville de la proximité et de l'amélioration de la santé publique. Favoriser les modes doux nécessite de prendre en compte leur spécificité et leurs exigences dans les politiques d'urbanisme, de construction, et d'aménagement urbain. Les aménagements de voirie et des espaces publics doivent prévoir le confort et la place du cycliste en privilégiant le concept de ville apaisée, la limitation du trafic automobile, les trottoirs dégagés.

Préconisations

- Desserte des équipements générateurs de déplacements par les modes doux comme les espaces d'activités économiques et commerciales.
- Complémentarité du vélo avec les autres modes de transport (liens aux gares de Sérézin du Rhône ou de Chasse sur Rhône par exemple). (Voir carte page 18).
- Poursuite des aménagements cyclables spécifiques (pistes, bandes, ouvrages de franchissement, stationnement) et de mesures d'aménagement contribuant à l'apaisement de la circulation routière.

Enjeu 2 : Un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux

La question du partage de la voirie est une question primordiale. Pour assurer la qualité et la continuité du maillage des cheminements vélos et piétons dans les quartiers existants et nouveaux, il est nécessaire de poursuivre le maillage du réseau des modes doux en aménageant un réseau cyclable et piéton continu et sécurisé.

Préconisations

- La continuité des réseaux est un enjeu primordial pour la pratique du vélo.
- La séparation entre les différents modes de transport est importante pour sécuriser l'usage du vélo. Le partage de l'espace public plus équilibré au profit des modes doux (vélos et piétons) doit être une préoccupation constante.
- Le confort de l'utilisateur est essentiel. Prise en compte de plusieurs détails (ressaut, continuité, largeur, matériaux, grille d'arbre et plaque d'égout...).

Enjeu 3 : Le stationnement, le balisage et l'information pour les déplacements vélos de proximités et de loisirs

Le sentiment de sécurité, de confort, de continuité et de lisibilité est essentiel avec une prise en compte de tous les usages et usagers, jeunes comme moins jeunes et pour l'ensemble des usages du vélo. Le soin apporté au traitement paysager et architectural de ces parcours est également primordial.

Préconisations

- Mise en place d'un balisage systématique pour guider et accompagner les cyclistes dans les déplacements pendulaires, de proximité ou récréatifs. Cela permet de guider, d'orienter et de rassurer l'utilisateur tout au long de son parcours.
- Mise en place de dispositifs sûrs de stationnement dans les logements et près des commerces, des services et des équipements, ainsi que dans les pôles d'emplois et d'études.
- Articulation avec les parcours touristiques et de loisirs. Les grands itinéraires cyclables comme la Via Rhôna qui passera à proximité du territoire sont porteurs de retombées économiques pour les territoires traversés.



Aménagement cyclable Ville de Grenoble
Photo T.Rousseau

Enjeu 4 : Sensibilisation

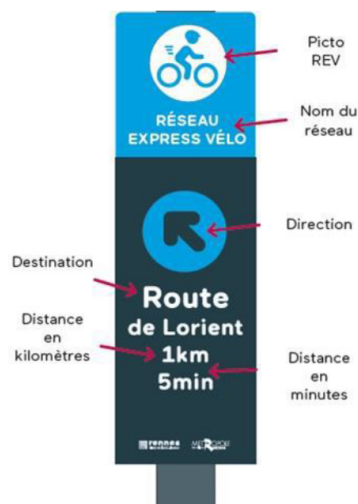
Préconisations

- Prise en compte le vélo sur les lieux de travail (stationnement, sécurité, promotion des plans de déplacements d'entreprises / administrations...).
- Sensibiliser enfants et jeunes à la sécurité sur les trajets scolaires car les habitudes de déplacement s'ancrent dès le plus jeune âge. L'apprentissage théorique et pratique pour se déplacer à vélo dans l'espace public constitue une première étape de l'apprentissage de la mobilité. Sur ce point, la CCPO a déjà réalisé de nombreuses manifestations avec les communes concernant les modes doux et plus particulièrement les scolaires.

5 points-clefs

FOCUS

Le stationnement, le balisage et l'information sont des éléments clés de la réussite d'un système vélo pour le territoire



REV de Rennes Métropole
Source Audiar

► Importance du **revêtement** de la chaussée qui a des effets déterminants sur la sécurité et le confort des cyclistes qui sont sensibles à l'état des bandes de roulement pour leur stabilité, confort et sécurité.

► Pour la sécurité et le confort des cyclistes, il est important d'abaisser les trottoirs ou franchissements « niveau zéro » pour gérer les passages d'une chaussée à une autre et ainsi éviter les **dénivellations** inconfortables. Ces dernières peuvent en effet constituer un danger pour un cycliste, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque de chute, voilement de roues). Le problème se pose systématiquement lorsqu'il s'agit de raccorder piste ou bande cyclable du niveau de la chaussée au niveau du trottoir.

► Un réseau prend du sens par les **points -étapes** qui le jalonnent. Un réseau jalonné d'étapes permet de se déplacer facilement, de s'orienter et de privilégier l'utilisation du vélo à l'utilisation de la voiture.

► A noter l'importance de l'**entretien** des voiries puisque l'entretien participe au respect des usages, et à la crédibilité des aménagements cyclables sur le territoire surtout en zones périurbaine et rurale.

► Stationner son vélo en toute sécurité est une des clés de réussite d'une politique cyclable. Des **stationnements** doivent être mis en place au niveau de tous les pôles générateurs, des zones d'emploi, d'études et de commerces. Un traitement particulier est réservé à l'habitat collectif où des garages à vélos communs et sécurisés peuvent être réalisés (réhabilitations ou programmes neufs).



Arceaux à vélo, Marennes. Photo Urbalyon 2019

La collectivité a aménagé un axe sécurisé dédié aux modes doux entre Marennes et Chaponnay sur la D150. Comme le montre les photos ci-dessous, cette piste permet de dissocier la circulation automobile du reste des usagers non motorisés. Cet aménagement s'inscrit dans le développement du vélo entre deux communes proches. La route de Chaponnay s'en retrouve apaisée puisque la réduction de la chaussée par endroit favorise une baisse de la vitesse des automobilistes. Plusieurs points d'amélioration sont cependant à relever. Le balisage n'est pas optimum et les cyclistes ne savent pas si l'aménagement protégé concerne les seuls piétons ou également les cyclistes. Quelques panneaux de signalétiques routières se retrouvent également sur la pistes modes doux ce qui peut gêner la circulation ou être accidentogène de nuit pour les utilisateurs de la piste. L'infrastructure protégée butte cependant, côté Marennes, sur la bordure de protection ne permettant pas aux cyclistes de s'engager sur la D150.

Piste cyclable entre Marennes et Chaponnay



Photo Urbalyon



3. Propositions et leviers pour bâtir un plan d'actions

Préfiguration d'un réseau cyclable intégré au Pays de l'Ozon

Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout-automobile, les modes doux et plus particulièrement le vélo tendent à retrouver une place centrale pour des trajets de courtes distances dans des territoires urbains ou péri-urbains.

Depuis quelques années, le rapport des habitants à l'usage du vélo s'est très largement amélioré : mode de transport à la fois souple et non polluant, il symbolise une forme de liberté reconquise en milieu urbain et un nouveau mode de vie.

Un des grands enjeux pour les prochaines années pour le territoire du Pays de l'Ozon serait d'améliorer les conditions d'usage du vélo à travers la possibilité de réaliser un plan d'aménagement d'un réseau cyclable ou schéma directeur cyclable intégré.

Revisités et modernisés, les infrastructures pour le développement de l'usage du vélo devront s'articuler avec une offre de transports collectifs élargie et s'intégrer à de nouvelles pratiques de mobilités (covoiturage, autopartage, etc.).

FOCUS

L'élaboration d'un schéma directeur cyclable

Le schéma directeur vélo définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité des cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire en tant que plan de référence et de développement.

- Peut être élaboré par toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier.
- Doit être conduit dans le cadre d'une politique cyclable globale.
- Constitue un outil de programmation et de planification qui permet au gestionnaire de définir une politique d'aménagement dans un plan pluriannuel d'investissements.
- Facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire.
- Se compose d'une première phase d'analyse (pratiques, comptages, observations, enquêtes, connaissances des aménagements cyclables...) d'une phase d'élaboration (création d'un maillage hiérarchisé, et axes à aménager) et d'une dernière phase de mise en œuvre, suivi et évaluation. Cette dernière phase de suivi est essentielle pour s'assurer de la mise en œuvre du plan d'actions, en réactiver certaines, voire apporter des mesures correctives en cas d'échec ou de conflits d'usage avérés.



L'importance de développer un réseau cyclable à plusieurs échelles

La plupart des réseaux cyclables se sont constitués sur des logiques d'opportunités liées aux réaménagements de voirie, plutôt que sur la base d'une réelle planification dédiée. Or il est important, pour les modes doux de penser en réseau, comme on pense en réseau pour la voiture ou les transports en communs.

La réalisation d'un réseau cyclable doit être pensé aux différentes échelles pour les différents types d'usages : cyclistes occasionnels ou du « dimanche », habitués de l'usage du vélo pour les déplacements de proximité ou même navetteurs pour les flux domicile-travail. L'enjeu en priorité est de développer l'usage du vélo au sein des communes et entre communes proches.

Les liens aux territoires voisins ne devront pas être oubliés avec une amélioration des relations vers :

- Le Nord de la CCPO via Solaize, Feyzin ou Mions,
- L'Est lyonnais via Toussieu et Saint-Pierre de Chandieu,
- La rive droite du Rhône (Givors et Vernaison) et l'accroche au projet de nouvelle voie Via Rhôna.
- L'Isère via Valencin et la Communauté de communes des collines du Nord du Dauphiné et l'agglomération viennoise vers Chasse-sur-Rhône, Chuzelles ou Villette-de-Vienne.

L'importance d'une logique d'itinéraires

Des aménagements isolés ne suffisent pas pour rendre le vélo sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement. Il convient de proposer des corridors d'aménagement selon des logiques d'itinéraires : en aménageant les sections mais aussi les intersections et en résorbant les points noirs. Plusieurs logiques d'itinéraires peuvent être proposées en lien avec le paysage, les zones d'habitat, les principaux pôles générateurs de déplacements ainsi que les possibilités d'aménagement du réseau viaire.

La hiérarchisation du réseau proposé s'articule autour de 4 types de sections ou liaisons : les liaisons structurantes, les liaisons de proximités, les liaisons récréatives et les liaisons infra-communales. L'ensemble de ces liaisons formant un maillage hiérarchisé du territoire.

Les itinéraires proposés ci-après s'inscrivent dans des échelles pertinentes pour un usage quotidien du vélo et doit viser un maillage cohérent et continu.

Zoom réglementaire

Accompagner et faciliter la circulation des vélos est une obligation réglementaire. L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) codifiée sous l'article L228-2 du code de l'Environnement stipule: « ... à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables... ». Faire de la contrainte une opportunité en s'appuyant sur les futurs projets routiers pour constituer un levier pour aménager des nouvelles infrastructures ou améliorer celles existantes.

Piste cyclable sur trottoir Sérézin-du-Rhône, Urbalyon 2019



Chemin de la Chazelle, Marennes, Urbalyon 2019



Importance du partage de la route, Chaponnay, Urbalyon 2019



Chemin Prairie Magdelaine, Marennes, arrière-plan A46, Urbalyon 2019

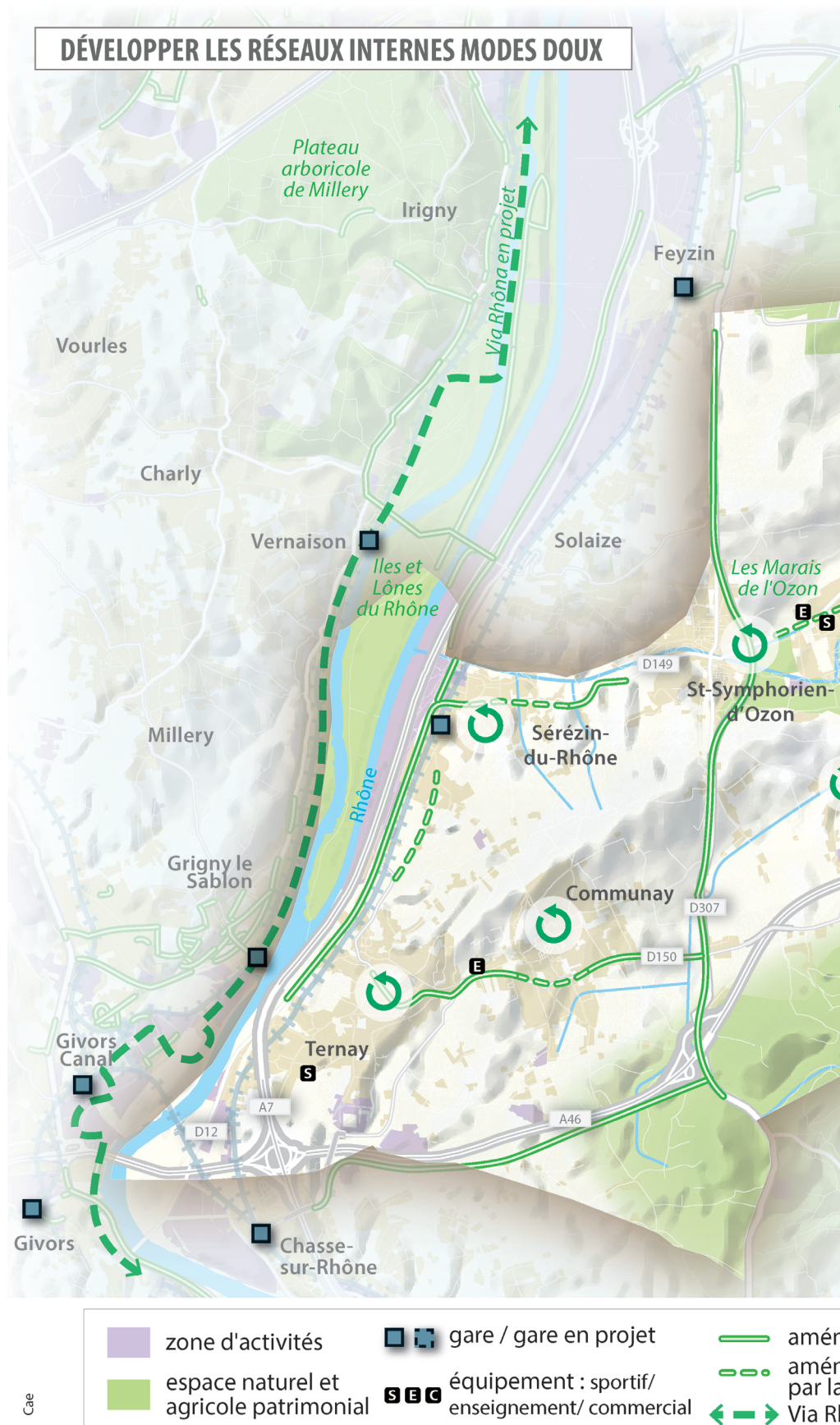


Carte 1 Les liaisons locales infra-communales

Pour favoriser l'usage du vélo, l'accent doit être mis en premier lieu sur les aménagements qui facilitent les déplacements du quotidien à l'échelle locale. Il s'agit de l'ensemble des aménagements dédiés aux modes doux au sein de chaque commune. Ils doivent permettre d'accompagner l'ensemble des déplacements de moins de 1,5km, pour aller vers les équipements publics, les commerces mais également les liens de lieux de résidences à résidences qui se font pour beaucoup en voiture.

Préfiguration d'un schéma cyclable : les types d'aménagements possibles

- Pistes cyclables. Définie par l'art. R110-2 du code de la route comme étant une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes signalée par le panneau ou par le marquage au sol.
- Pistes cyclables à hauteur de trottoir qui doivent être signalée verticalement comme horizontalement comme telle. Les guides techniques recommandent de positionner les aménagements cyclables côté chaussée : le conflit potentiel avec les piétons en sortie riveraine existe alors moins ; de plus, cette disposition tient compte du déplacement des personnes aveugles qui se guident aux façades. La largeur recommandée dégagée de tout obstacle du trottoir est de 1,80 m.
- Double-sens cyclable
- Voie verte (3m de large). Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2).





Aménagements cyclables existants
 Aménagements cyclables projetés
 à collectivité
 non



réseaux internes
 modes doux

Sources :
 Aménagements pistes
 cyclables de la CCPO,
 géovélo 2018

Carte 2

Les liaisons de proximité entre communes

Les liaisons de proximité sont les liens entre communes proches. Ils permettent de sécuriser et adapter les voiries à l'usage du vélo sur des distances assez courtes jusqu'à 3 à 5 km par exemple. Ce sont les distances des lieux de vie, mais aussi de rabattements vers la gare de Sérézin du Rhône, sur le supermarché Leclerc de Chaponnay, vers les équipements sportifs et établissements scolaires etc.

Préfiguration d'un schéma cyclable : les types d'aménagements possibles

- Pistes cyclables.
- Double-sens cyclable
- Voie verte balisée avec indications des temps de parcours pour les cyclistes (ex. : Chemin de la Blancherie)



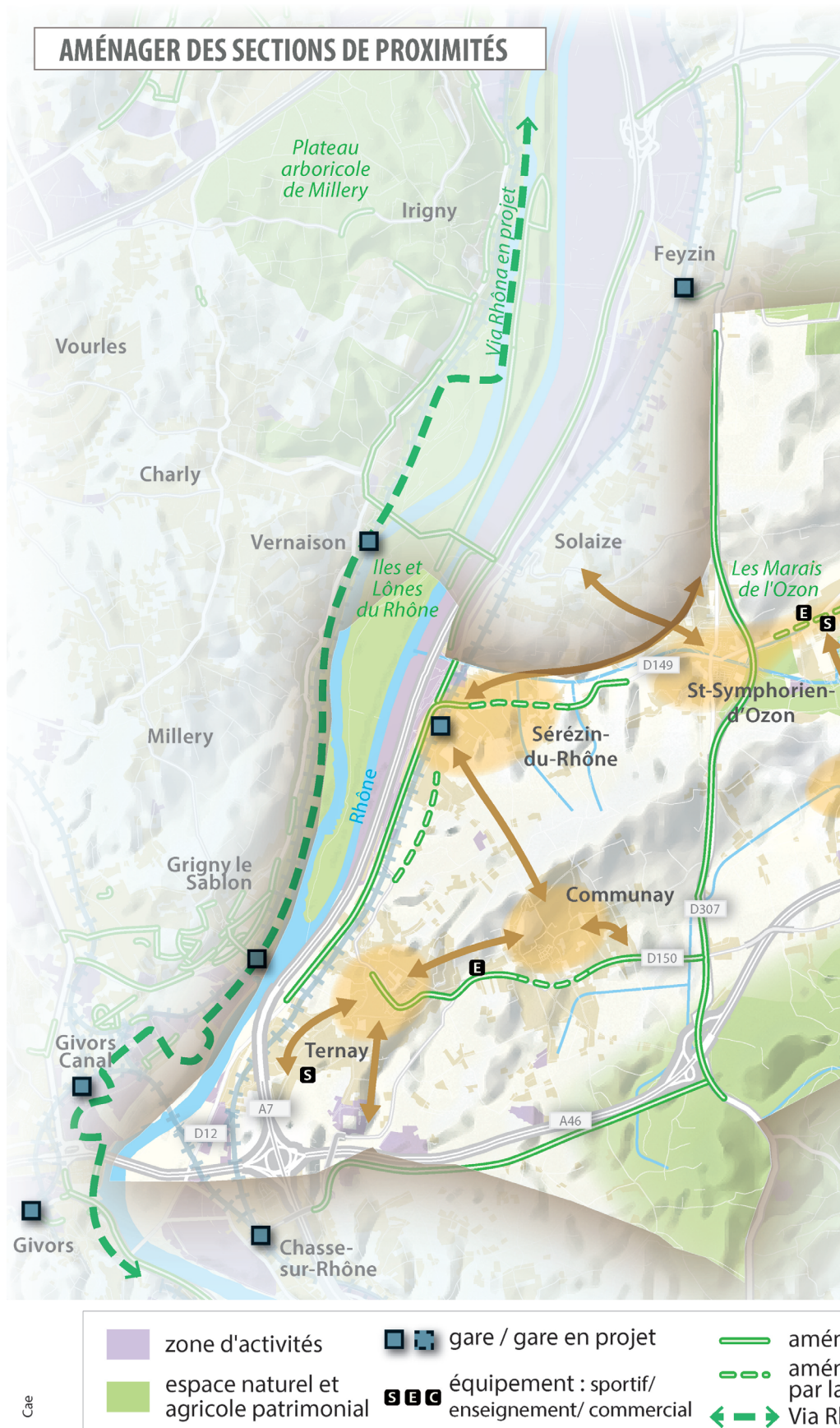
Chemin de la Blancherie en limite de CCPO - Métropole de Lyon

Photo Urbalyon, 2019

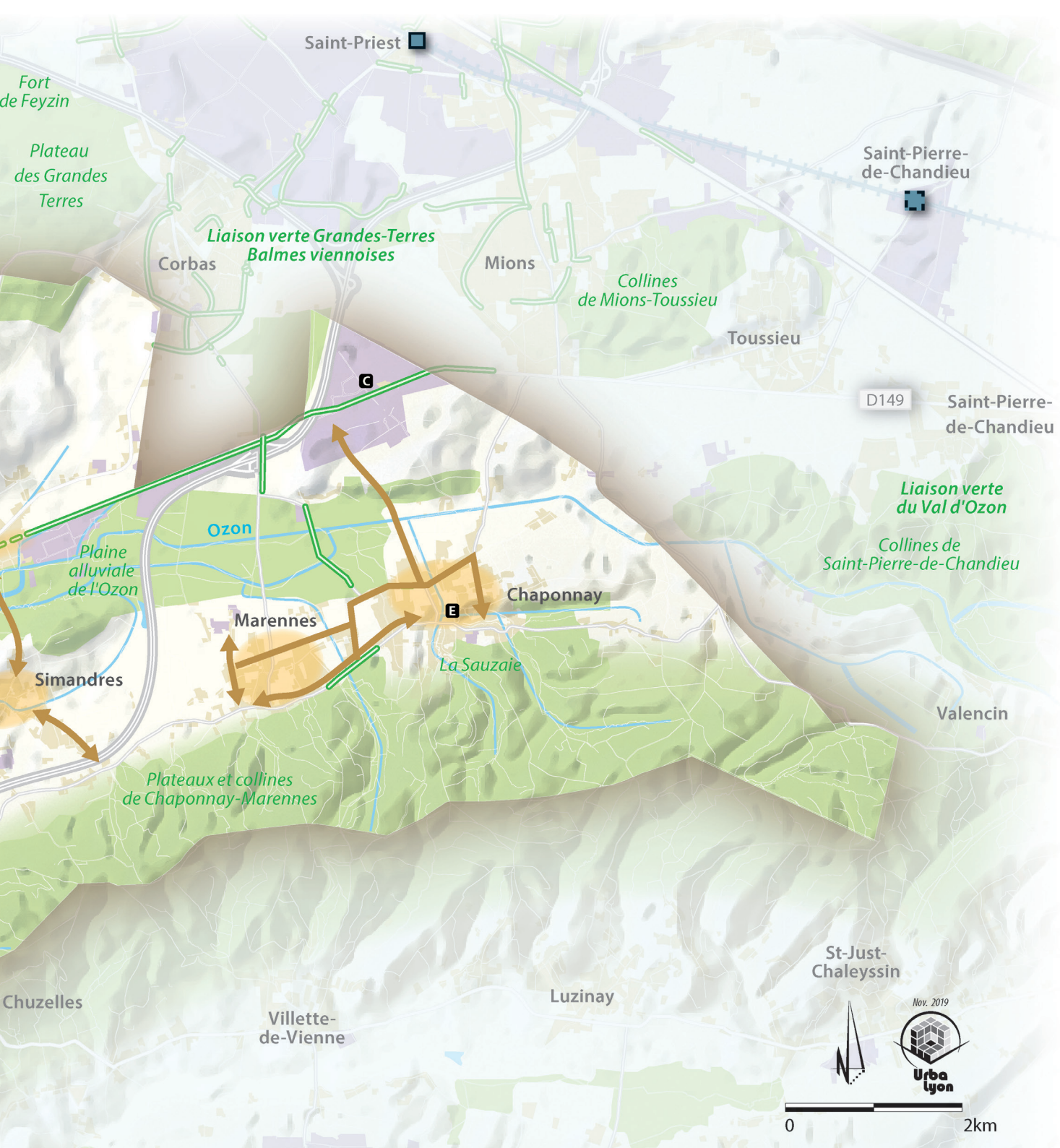


Panneau indicateur chemin de la Blancherie

Photo Urbalyon, 2019



Carte



— aménagements cyclables existants
— aménagements cyclables projetés
↔ sections de proximités proposées
■ à collectivité
■ Rhône

Sources :
 Aménagements pistes
 cyclables de la CCPO,
 géovélo 2018

Carte 3 Les liaisons structurantes

D'une part les sections structures permettant de traverser le territoire de part et d'autre et de relier la CCPO aux territoires voisins. Ces sections sont la plupart du temps les axes majeurs est-ouest comme la D149 ou la D150 et certains axes majeurs comme l'ex RN7 avec la D307.

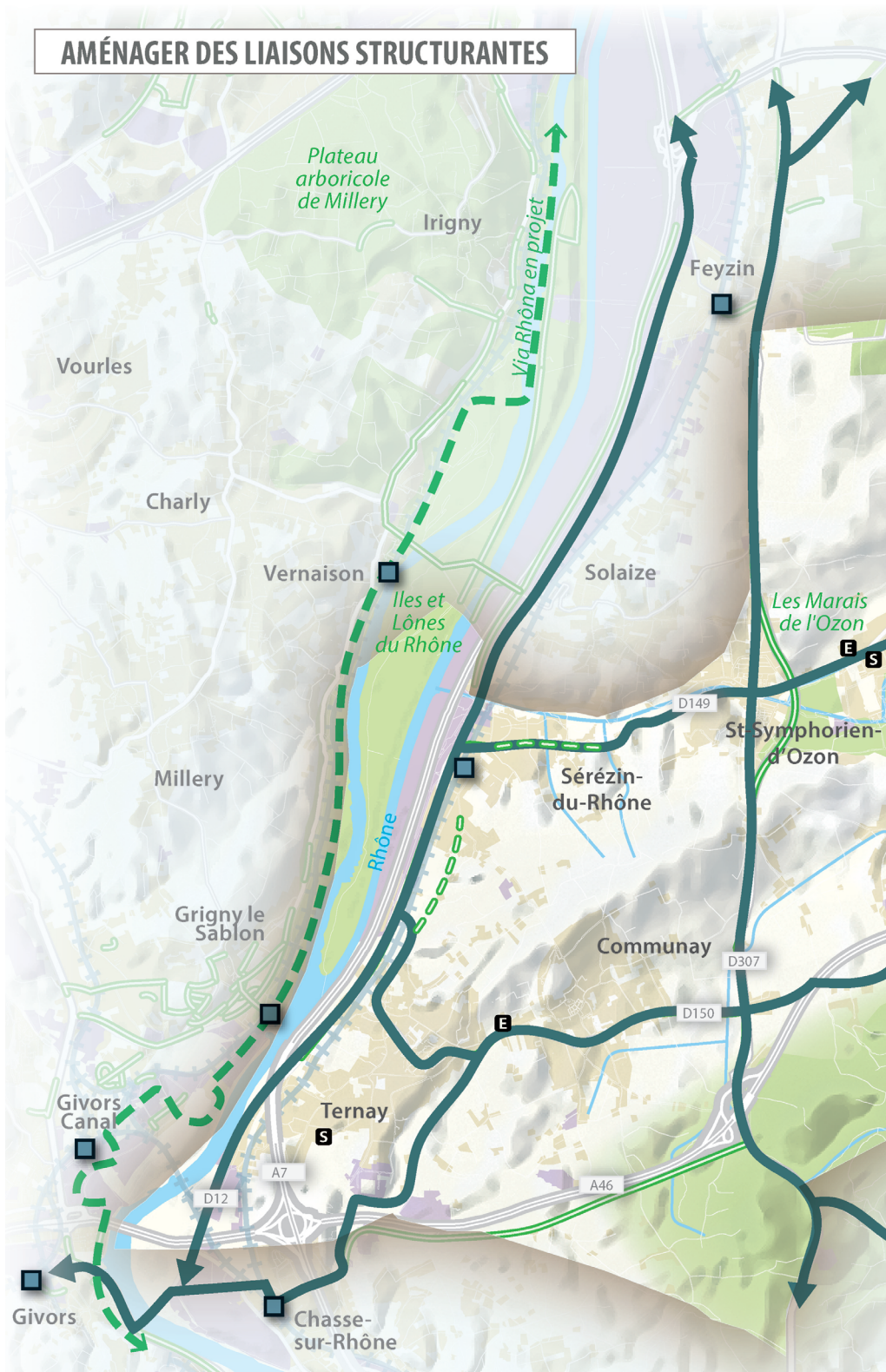
Préfiguration d'un schéma cyclable : les types d'aménagements possibles

- Pistes cyclables.
- Double-sens cyclable
- Bandes cyclables sur routes départementales ou locales fréquentées



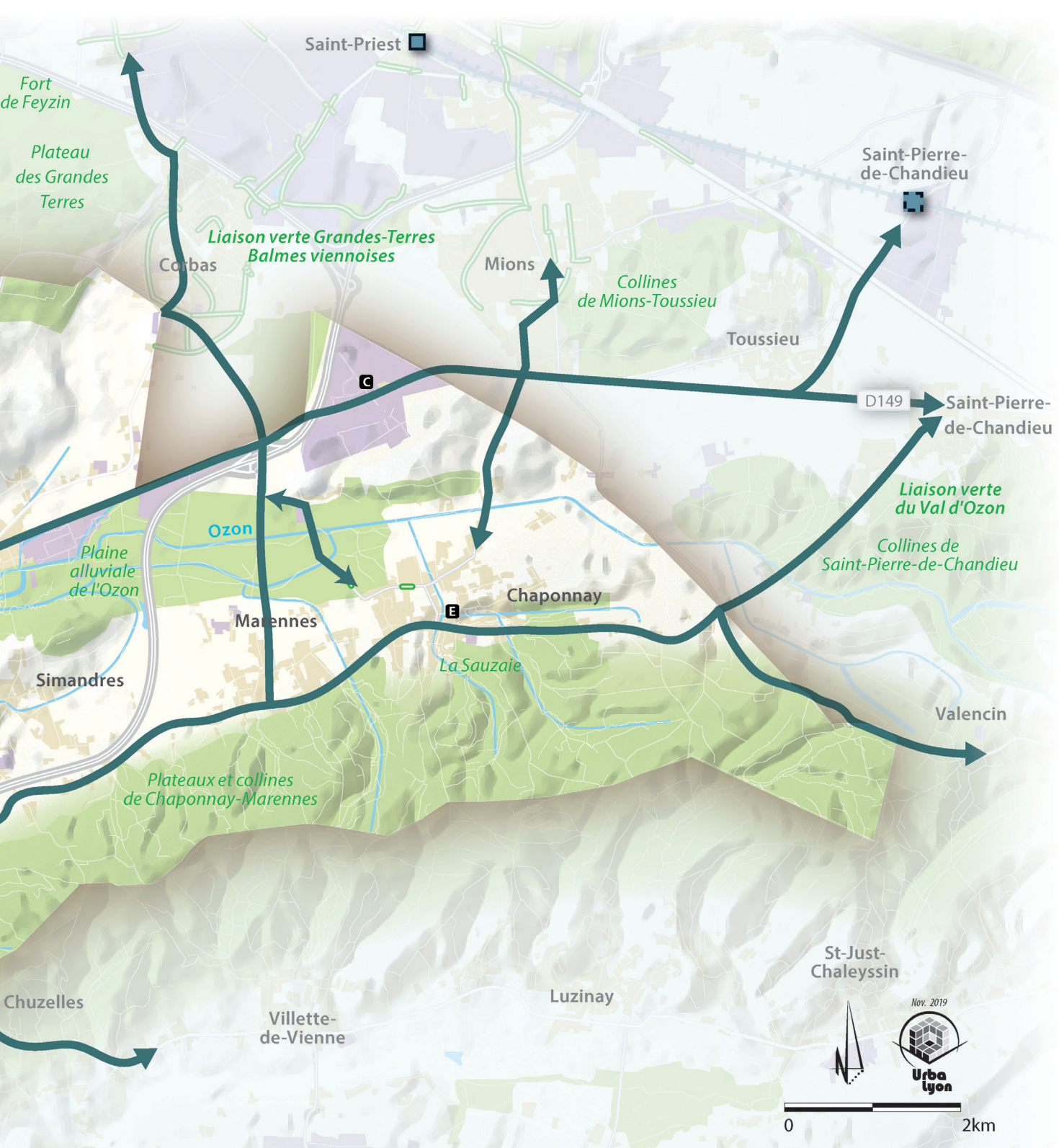
D 149 Saint-Symphorien-d'Ozon

Photo Urbalyon, 2019



Caë

 zone d'activités	 gare / gare en projet	
 espace naturel et agricole patrimonial	 équipements : sportif/enseignement/commercial	
		



- aménagements cyclables existants
- - - aménagements cyclables projetés par la collectivité
- ➔ Via Rhôna
- ↔ sections structurantes proposées

Sources :
Aménagements pistes cyclables de la CCPO, géovélo 2018

Carte 4 les liaisons vertes, récréatives et de tourisme

Liens dédiés principalement aux déplacements de loisirs ou récréatifs au sein de la CCPO et en lien avec les espaces naturels alentours : balnes viennoises, grandes terres, vallée du Rhône et ouverture sur le Nord Isère avec ses collines du Dauphiné.

Il s'agit de conforter les axes existants, d'améliorer le balisage et la sécurité des déplacements pour un meilleur partage de la route. Ces itinéraires doivent également favoriser la découverte du territoire de la CCPO. La prise en compte du paysage constitue un fil rouge avec des liaisons qui permettront à leurs usagers d'accéder aux espaces verts.

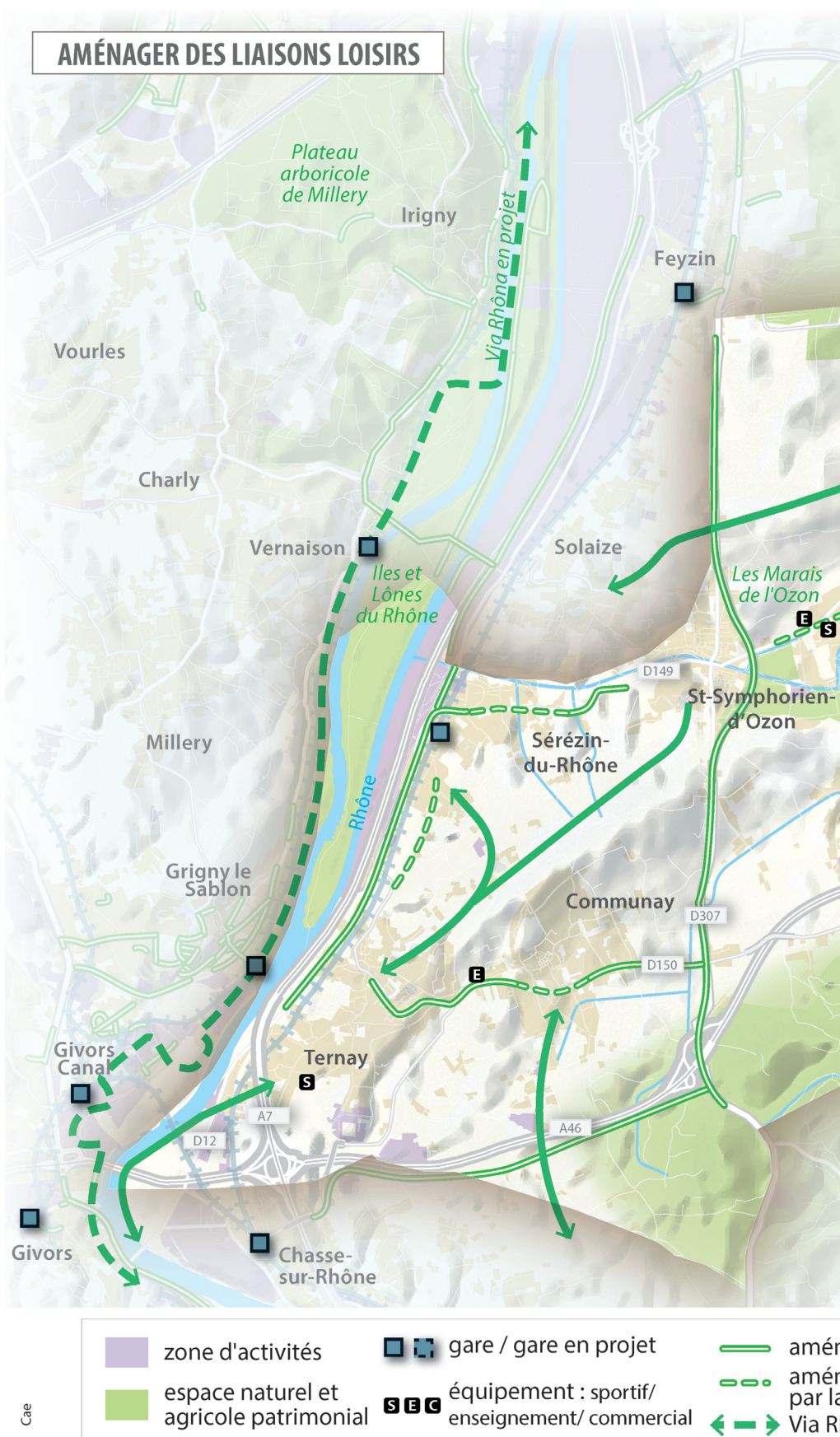
Les liaisons vertes, récréatives et de tourisme sont des espaces linéaires de promenade ou de circulation réservés aux piétons et aux cyclistes, aux dimensions variables mais suffisamment larges pour être agrémentés de plantations.

Préfiguration d'un schéma cyclable : les types d'aménagements possibles

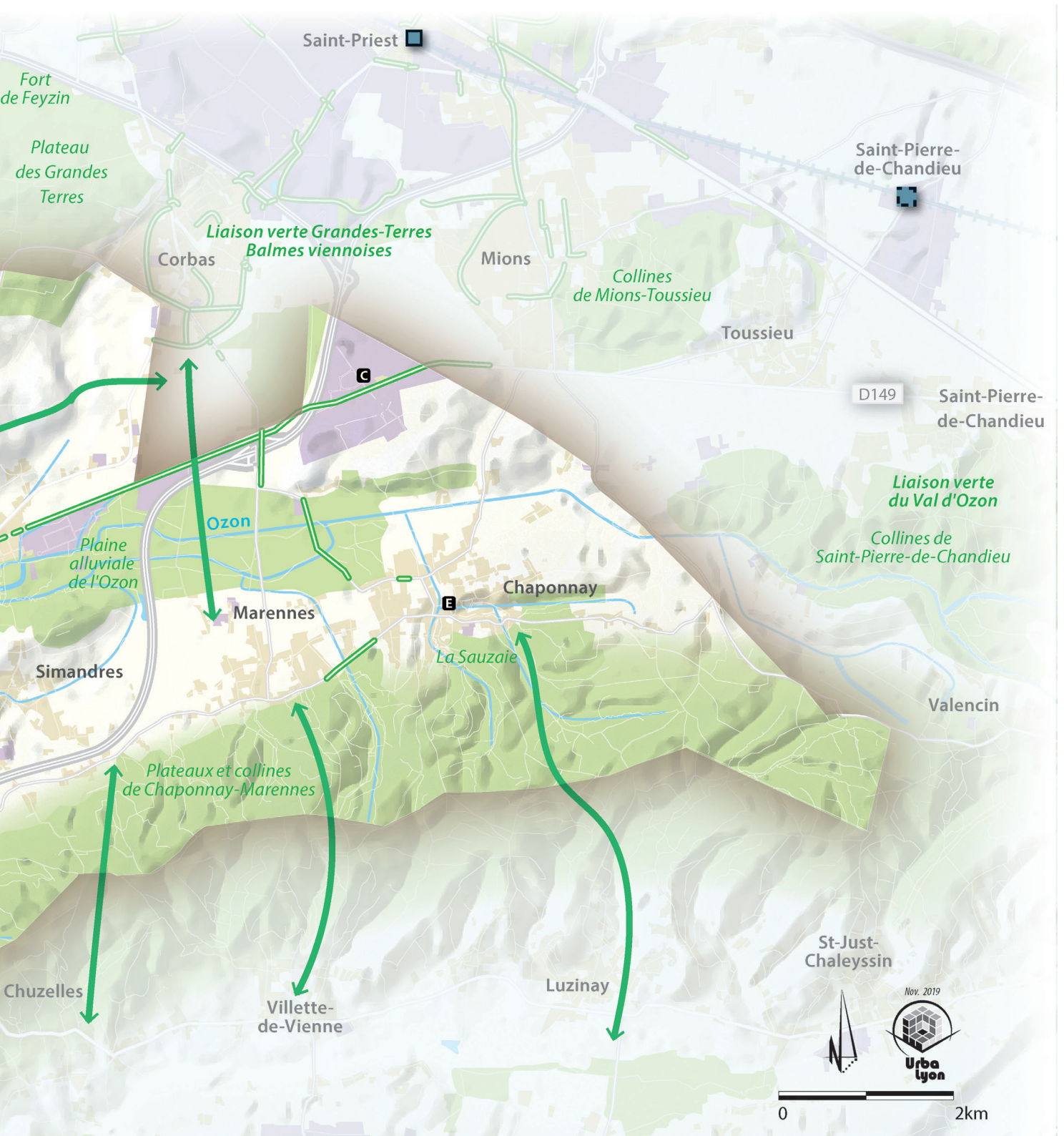
- Bandes cyclables sur routes départementales ou locales fréquentées
- Itinéraire cyclable sur route locale moins fréquentée
- Voie mixte vélo-véhicules agricoles (3m de large)
- Voie verte (3m de large). Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2).



D 149 Saint-Symphorien-d'Ozon
Photo Urbalyon, 2019



Propositions et leviers pour un plan d'actions



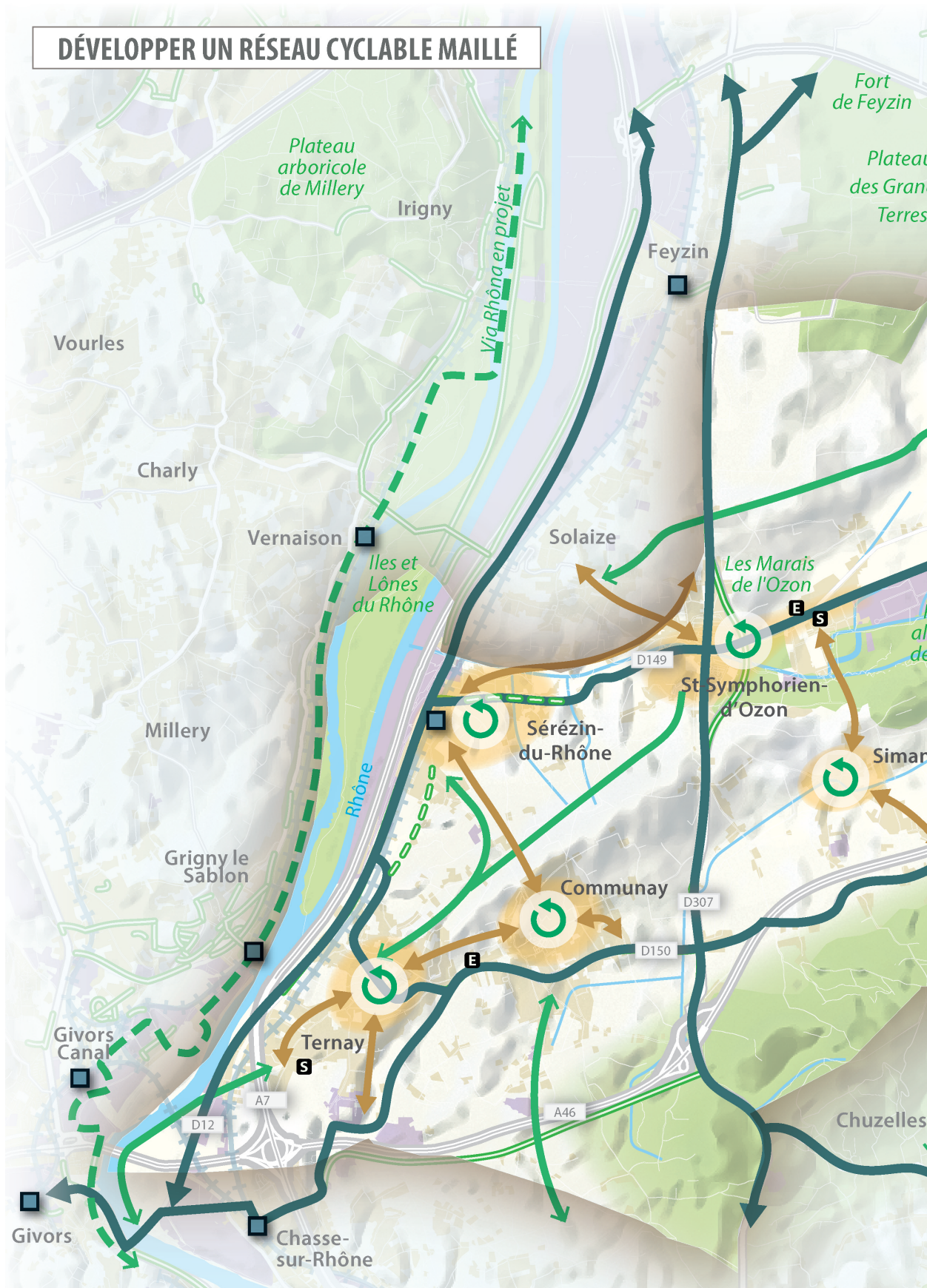
Aménagements cyclables existants
 Aménagements cyclables projetés
 à la collectivité
 Rhône



sections loisirs proposées

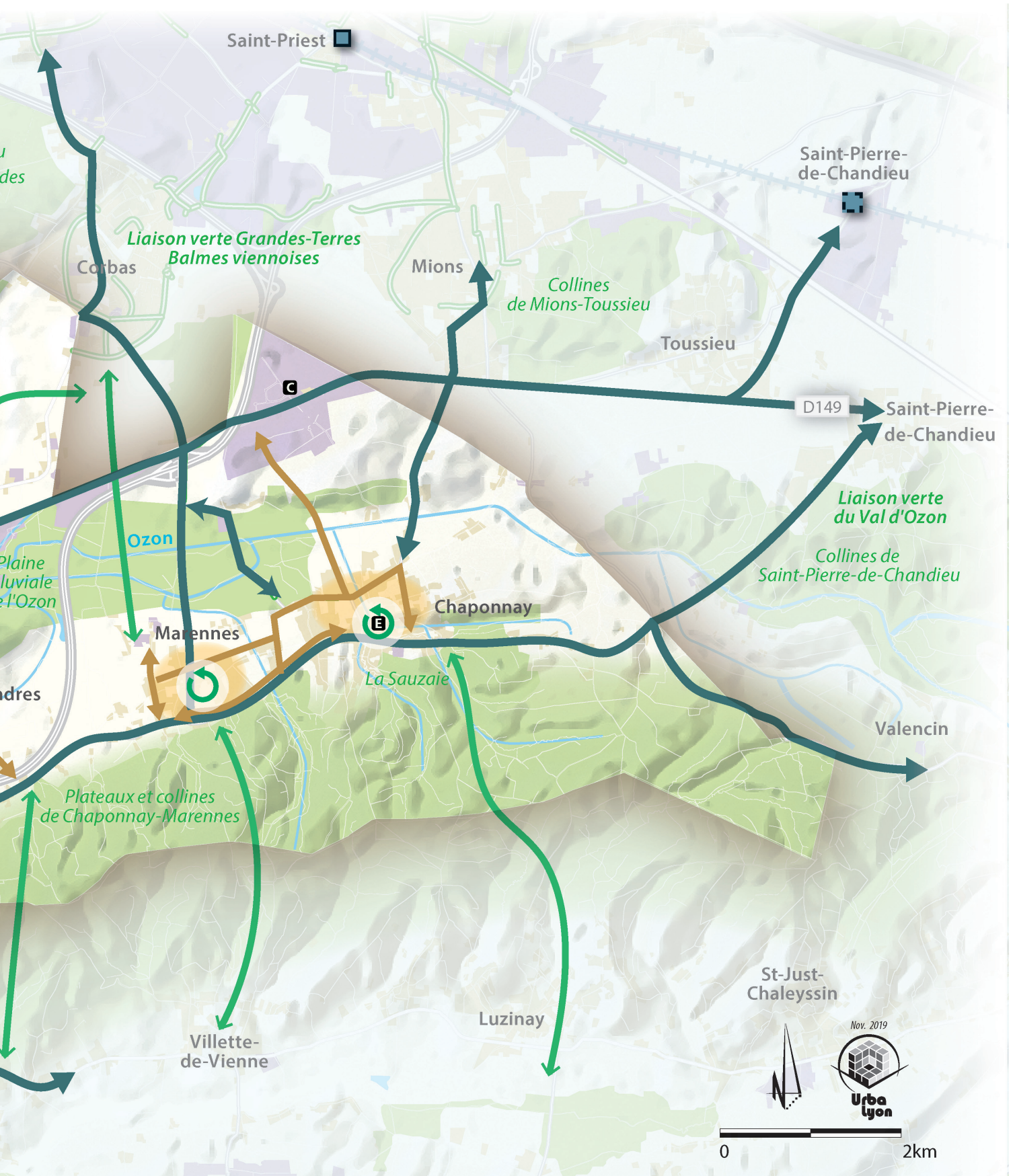
Sources :
 Aménagements pistes
 cyclables de la CCPO,
 géovélo 2018

DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ



Cae

- zone d'activités
- espace naturel et agricole patrimonial
- gare / gare en projet
- S E C équipement : sportif/enseignement/commercial
- aménagement par la collectivité
- aménagement par la collectivité (dashed)
- Via Rhôna



- | | | | | | |
|---------------|------------------------------|---------------|----------------------------------|-----------|-----------------------------|
| ↔ (brown) | sections cyclables existants | ↔ (brown) | sections de proximités proposées | 🔄 (green) | réseaux internes modes doux |
| ↔ (dark blue) | sections cyclables projetés | ↔ (dark blue) | sections structurantes proposées | | |
| ↔ (green) | sections loisirs projetés | ↔ (green) | sections loisirs proposées | | |

Sources :
Amenagements pistes cyclables de la CCPO, géovelo 2018

Conclusion

Le vélo pour des déplacements courts

La CCPO constitue un territoire où le potentiel du vélo est très important. Ce document a mis en exergue que les déplacements de moins de 1 km représentent plus de la moitié des déplacements de la CCPO.

De plus, l'usage de la voiture reste majoritaire pour les déplacements courts. Elle est utilisée pour 52% des déplacements de moins de 1 km. Les marges de progression pour développer le vélo et la marche à pied sont donc d'autant plus grandes.

Le vélo et la marche ont un rôle stratégique à jouer pour les déplacements de courtes distances. Ils favorisent la proximité et améliorent la desserte des centres bourgs, des équipements d'enseignements, sportifs et commerciaux.

Cette stratégie implique un meilleur partage de l'espace public et de meilleures continuités des réseaux dédiés aux modes doux pour améliorer le confort et la sécurité. Aborder les déplacements courts nécessite donc une approche qualitative et un regard minutieux de l'intégration des infrastructures pour les cyclistes et les piétons.

Du vélo au système cyclable pour tous

La prise en compte de la proximité et de déplacements moins polluants participe à l'amélioration du cadre de vie et la mise en valeur du territoire. L'importance pour ces prochaines années serait de passer d'une approche du vélo à une approche systémique d'une politique cyclable en tenant compte des vélos, de leur entretien, de leur stationnement dans les espaces privés et publics, des infrastructures et du jalonnement.

La CCPO s'est déjà engagée dans une série d'actions concrètes. Plusieurs aménagements d'infrastructures au sein même des espaces urbains ou entre communes ont été réalisés (ou sont en cours) et plusieurs actions de sensibilisation ou de promotion du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE) ont été engagées. C'est un capital d'actions sur lequel il faut s'appuyer pour poursuivre une politique vélo forte.

Les leviers pour poursuivre le développement du vélo sont nombreux. La continuité et la lisibilité du réseau cyclable local est d'une importance décisive pour développer les pratiques. Le traitement des liens entre réseaux et territoires est également important pour pouvoir passer aisément d'un bassin de vie à un autre alors même que la CCPO se retrouve en lien privilégié avec la Métropole de Lyon, le Pays Viennois et l'Isère.

Le vélo constitue un levier majeur pour améliorer le système de mobilité et accompagner le développement du territoire. La présente étude énumère de plusieurs pistes d'actions sur les itinéraires. Ces propositions pourraient être traduites dans un schéma cyclable et/ou au travers de propositions concrètes sur les itinéraires les plus stratégiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

**Il existe des fiches Vélo
du Certu**

- Fiche 01 vélo - Les schémas cyclables
- Fiche 02 vélo - Les bandes cyclables
- Fiche 04 vélo - La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton
- Fiche 05 vélo - Cédez-le-passage cycliste au feu rouge
- Fiche 06 vélo - Les double-sens cyclables
- Fiche 07 vélo - Les pistes cyclables
- Fiche 09 vélo - Vélos et transports publics - partage de la voirie
- Fiche 10 vélo - Vélos et giratoires
- Fiche 11 vélo - Les sas à vélos
- Fiches 13 à 22 vélo - Le stationnement
- Fiche 27 vélo - Faciliter la circulation des cyclistes

Références bibliographiques

- Recueil de fiches Vélo “Aménagements” - octobre 2011
- I Recueil de fiches Vélo “Stationnement des vélos” - octobre 2011
- I “Recommandations pour les aménagements cyclables” - septembre 2008
- Recueil de fiches vélos, Aménagements, CERTU, 2013
- Recueil de fiches vélos, Mobilité, CERTU, 2013
- Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, septembre 2008
- ADEUS, Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin, Les notes de l’Adeus n°34, janvier 2011
- Héran F., Vélo et politique globale de déplacements durables, Predit, Clersé, janvier 2012
- Kaufmann V., Tabaka K., Louvet N., Guidez J-M., Et si les Français n’avaient plus seulement une voiture dans la tête ?, Certu, octobre 2010
- Guide « Recommandations pour les Aménagements Cyclables » Certu, septembre 2008 (actualisé)
- I Guide « Recommandations pour les Itinéraires Cyclables » Certu, août 2005 (actualisation en cours)



Chaponnay
Photo Urbalyon, 2019



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, du Bassin de Bourg en Bresse, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Saint-Priest, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Vienne, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Mont d'or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Directeur de la publication : **Damien Caudron**

Référent : **Thomas Rousseau** 04 81 92 33 35 t.rousseau@urbalyon.org

Infographie : Agence d'urbanisme