

Séance publique du 7 juillet 2003

Délibération n° 2003-1341

commission principale : déplacements et urbanisme

objet : **Plan de développement des modes de déplacements doux de la Communauté urbaine**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics

Le Conseil,

Vu le rapport du 23 juin 2003, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Dans le contexte d'émergence des métropoles à l'échelle européenne et mondiale, lieux d'attraction et de vie de la majorité des citoyens, il devient nécessaire aujourd'hui de mettre en place les conditions permettant à tous de réapprendre à aimer la Ville et pour que la vie qui s'y déroule soit la plus agréable possible.

Dans cet esprit, les aménagements d'espace public ont pour but de renforcer la qualité de vie des centres-villes, des quartiers et des grands ensembles de l'agglomération.

Mais il faut aussi, aujourd'hui, aller plus loin en mettant en place un réseau lisible et pratique de liens urbains favorisant les modes doux et permettant des déplacements équilibrés, contenus, alternatifs et complémentaires de ceux assurés par la voiture particulière et les transports en commun qui devront être adaptés en conséquence à cet objectif, dans le cadre du nouveau plan de déplacements urbains.

Ce réseau d'espaces liens doit permettre un accès pour tous à la Ville, de promouvoir l'agréable, de participer à la maîtrise de son développement et, dans ce sens d'en faire une Ville plus écologique. Ces espaces liens, créés en partageant l'espace avec les voiries de circulation et le stationnement, accueilleront les modes de déplacement doux tels que la marche, le vélo, le roller.

Il s'agit d'offrir des itinéraires lisibles, sécurisés et agréables.

Ce plan réseau aurait pour base le schéma directeur deux roues dont la mise en œuvre se poursuit et serait adaptée pour tenir compte de ces nouvelles réflexions, notamment sur la suppression des discontinuités et l'amélioration de la sécurité.

Cette base sera renforcée par un réseau d'axes identifiés pour leur capacité de mise en relation - notamment des centralités, des espaces verts et des grands pôles d'attraction - sur lesquels des aménagements plus conséquents seront réalisés. Un soin particulier serait apporté pour le confort et la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Ce plan global comprendrait également des mesures d'accompagnement incitatives au développement des modes doux comme notamment des mises à disposition de vélos sur le domaine public ou le développement des possibilités de stationnements sécurisés.

Enfin l'animation, la concertation et la communication seront fondamentales tout au long de l'avancée de ces projets, l'objectif étant aussi de faire évoluer les comportements sur les déplacements. Ainsi une attention particulière pourrait être donnée auprès des scolaires et des étudiants, porteurs des changements de demain.

L'ensemble des mesures est décrit dans le document Plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise qui comporte, en résumé, les principaux points et objectifs suivants :

1° - Le réseau des aménagements cyclables et sa programmation :

Ce réseau s'appuie sur le schéma directeur vélos symbolisé par la couleur jaune dont la mise en œuvre se poursuit en tenant compte des expertises réalisées et des remarques des usagers.

Une trentaine de nouveaux aménagements de bandes et pistes cyclables seront réalisés d'ici 2005 et permettront de gérer une grande partie des discontinuités existantes aujourd'hui sur le réseau. Ces nouveaux aménagements se trouvent sur les communes de Bron, Chassieu, Décines, Lyon, Rillieux la Pape, Saint Priest, Vaulx en Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

Parallèlement les points noirs du réseau existant seront traités, trente-cinq points majeurs seront pris en compte avant 2005 dont une dizaine à Lyon et à Villeurbanne.

Leur financement est prévu en programmation pluriannuelle d'investissements (PPI) sur le budget de la direction de la voirie (2 M€ par an).

Cette base est complétée par le réseau des axes forts, symbolisés par la couleur verte, et sur lesquels des aménagements plus conséquents avec des séparations physiques ou des mesures de réduction de la vitesse (zone 30) vis-à-vis de la circulation automobile seront réalisés.

Sept projets sont programmés d'ici 2006 dans le centre de l'agglomération :

- la liaison Part-Dieu-Presqu'île, dans le prolongement de l'aménagement d'une piste cyclable le long de l'emprise du futur tramway Lesly-Léa,
- la liaison Terreaux-Perrache-Confluent,
- la liaison Vaise-Terreaux par la rive droite de la Saône,
- la liaison Lyon 6°-Villeurbanne Gratte-Ciel,
- la liaison parc Tête d'Or-Part-Dieu,
- la liaison parc Tête d'Or-parc de Gerland, par la rive gauche du Rhône,
- l'axe Cazeneuve-Barbusse.

Ces projets seront accompagnés de la mise en place d'un jalonnement spécifique.

Leur financement est prévu en programmation pluriannuelle d'investissements aujourd'hui évalué globalement à hauteur de 5 M€ (en dehors du financement spécifique dans l'aménagement de la rive gauche du Rhône) et fera l'objet d'individualisation d'autorisation de programme en fonction de l'avancement opérationnel.

Ce programme ne préjuge pas des opportunités liées à d'autres programmations de voirie qui permettraient de réaliser d'autres axes comme celui de la liaison cyclable du Léman à la mer qui passe sur les berges du Rhône et s'inscrit dans un schéma national de véloroutes et voies vertes.

2° - Les services liés au vélo :

a - le stationnement :

Afin de lever un des freins à l'usage du vélo, il est nécessaire de développer et d'améliorer toutes les formes de stationnement possible :

- pour le stationnement de courte et moyenne durée, il est prévu d'intensifier l'implantation des points d'attaches sur le domaine public, sur un rythme d'environ cinq cents par an,

- pour le stationnement de moyenne et longue durée ou de nuit, il s'agit de développer des arceaux abrités. Les emplacements pertinents se situent sur les pôles de rabattement, aux terminus ou sur certaines lignes de transports en commun, comme par exemple Léa-Lesly,

- pour le stationnement longue durée ou de nuit, il s'agit d'une part de développer les capacités d'accueil dans les parcs souterrains existants et à venir, en prolongement de l'action en cours avec la société Lyon Parc Auto (LPA) et d'autre part, d'introduire de nouvelles normes avec un minimum de places de stationnement vélos dans le futur plan local d'urbanisme (PLU) pour l'habitat neuf et les entreprises et enfin de travailler avec les bailleurs pour l'ensemble de l'habitat existant.

b - la mise à disposition de vélos :

Il s'agit de mettre à disposition de la population des vélos sur l'espace public.

L'accès à ce service s'effectue par l'intermédiaire d'un système d'appel automatisé avec identification initiale de l'utilisateur.

Ce service est prévu dans le centre de l'agglomération, plus particulièrement vers les pôles d'échanges liés aux divers modes de déplacements et vers les pôles d'activités générant des flux de déplacements (pôles universitaires, centre de congrès, commerces, etc.).

Il s'agit là de promouvoir l'usage de vélos en mettant à disposition des usagers, un service dans lequel la question du stationnement et de l'entretien est prise en compte.

L'objectif est de mettre deux mille vélos (extensible à quatre mille) à disposition sur l'espace public en 2004 dans le cadre du renouvellement du contrat de mobilier urbain, sujet faisant, par ailleurs, l'objet d'un rapport spécifique de délibération au Conseil.

c - l'implantation de vélos-stations :

La vélo-station est un endroit dans lequel on peut trouver l'ensemble des services vélos, à savoir : le stationnement sécurisé, la location ou la mise à disposition ainsi que l'entretien des vélos.

Ce type de service est pertinent dans une approche de type chaîne des déplacements et donc en liaison avec les terminus du Sytral et les gares SNCF. Il est proposé d'étudier la mise en place de ce type d'équipement dans les gares de la Part-Dieu, de Perrache et de Saint Paul.

Le montage et l'exploitation des services d'une vélo-station restent à définir avec les différents partenaires impliqués.

3° - Les piétons et rollers :

L'application de la charte du piéton se poursuivra de manière générale sur l'ensemble des aménagements d'espace public et de voirie. Les aménagements du réseau des axes verts prendront particulièrement en compte cette charte du piéton en termes de confort, qualité et sécurité, fonctionnement des feux tricolores ainsi que l'intégration des rollers. Le programme d'aménagement des abords des écoles et des équipements publics sera poursuivi. Il est proposé d'identifier les points noirs constitués par les trottoirs de largeur inférieure à 1,40 mètre et d'établir un calendrier de résorption.

4° - Animation-concertation et communication :

L'ensemble de la mise en œuvre du plan modes doux se fera en s'appuyant sur des groupes de travail avec les différentes associations concernées et sur une concertation avec les mairies concernées.

Elle doit s'accompagner d'actions développant la culture du vélo avec la mise en place de lieux d'informations et d'échange. Cela pourrait se faire notamment en partenariat avec les associations ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

DELIBERE

1° - Approuve les objectifs poursuivis du plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise.

2° - Décide que les financements correspondants feront l'objet d'autorisations de programmes spécifiques en fonction de l'avancement des projets.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,