

UNE MÉTROPOLE CYCLABLE POUR TOUTES ET TOUS

Le Plan Vélo des associations de la métropole de Lyon



POURQUOI UN PLAN VÉLO ?

La Métropole de Lyon impulse depuis plus d'une décennie une politique incitant aux déplacements à vélo, notamment via un plan modes doux puis à travers le Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) en 2016. Le Plan de déplacements urbains (PDU), dont le périmètre est plus large que celui de la métropole, fixe comme objectif d'atteindre 8 % de part modale du vélo d'ici 2030.

Pour répondre à l'urgence climatique et réduire la pollution de l'air, deux enjeux phares pour la métropole de Lyon, le présent document élaboré par les associations vélos affiche des objectifs plus ambitieux :

« 15 % de part modale du vélo d'ici 2026 et 20 % d'ici 2030 »

Cela revient à convertir la moitié des déplacements en voiture de moins de 3 km vers le vélo. Les trajets de moins de 3 km représentant 57 % de tous les trajets de la métropole de Lyon (source PDU 2015).

Les associations tiennent tout d'abord à féliciter la politique cyclable de la Métropole de Lyon et de certaines des communes qui la composent qui commence à porter ses fruits : + 10 % de trajets réalisés à vélo en 2018 par rapport à 2017 en continuité des évolutions des années précédentes.

Néanmoins il reste du chemin à parcourir pour se hisser en tête du peloton des métropoles cyclables françaises et européennes.

Même si la part des déplacements en voiture a diminué ces dernières années (la part de la voiture dans les déplacements en Métropole passe de 46 % en 2006 à 42 % en 2015), elle demeure encore trop importante dans la métropole de

Lyon alors que la pollution de l'air et ses effets néfastes sur la santé se trouvent parmi des principales préoccupations des Grand Lyonnais.

Or, les avantages du vélo en ville sont nombreux : économe pour le portefeuille et la planète (en matière d'émission de gaz à effet de serre notamment), bénéfique pour la santé (en permettant l'exercice d'une activité physique régulière), agile, silencieux, efficace car souvent le mode de déplacement le plus rapide en ville et à la portée de tous.

Il est donc urgent d'impulser sa généralisation et de changer de braquet !

Les associations vélos demandent à la Métropole de Lyon un Plan vélo ambitieux et financé, afin de **« créer un véritable système vélo sur la métropole de Lyon »**

Durant les précédents mandats de nombreux efforts ont été investis sur les infrastructures cyclables notamment au cœur de la métropole. Ceci, ajouté au lancement du vélo'v, a permis d'augmenter les déplacements à vélo, notamment à Lyon et à Villeurbanne.

Mais pour que le vélo soit une vraie solution de déplacement sur tout le territoire métropolitain, il faut mailler un réseau d'aménagements cyclables de qualité. Il faut également que le cycliste puisse profiter d'une ville au trafic automobile calmé et réduit, accéder à des vélos équipés, adaptés et ce quelques soient ses revenus. Il doit pouvoir entretenir son vélo dans des ateliers, chez des vélocistes, dans des vélostations etc. Il doit également pouvoir le garer en

lieu sûr, même s'il est encombrant. Enfin il est primordial qu'il soit formé à rouler en circulation avec les bons gestes pour sa sécurité (et celle des autres) et ce dès le plus jeune âge.

Pour le prochain mandat, les associations vélos demandent à la Métropole et à ses communes d'adopter un Plan vélo permettant le développement d'un système vélo complet, où les villes deviennent véritablement accueillantes aux cyclistes. Les mesures proposées s'articulent autour de trois axes complémentaires :

>> Un accompagnement au changement de pratiques

>> Des services vélo variés et innovants

>> Des infrastructures cyclables de qualité

De plus les associations vélos souhaitent être impliquées tout au long du processus de décision : de la conception jusqu'à la réalisation d'un schéma directeur mais aussi dans la conception d'actions d'accompagnement au changement de pratiques et l'élaboration du budget de ce plan d'actions. Il sera également souhaitable que les Grand Lyonnais puissent suivre la réalisation de ces engagements du Plan vélo (via par exemple un outil digital).

* Selon la dernière enquête déplacements, la part des déplacements à vélo dans la métropole était de moins de 2 % en 2015. Par ailleurs, à Lyon, selon le recensement INSEE de 2015, 5,9 % des actifs vont au travail à vélo.

Les compteurs vélos indiquent, quant à eux, une explosion de la fréquentation vélo de 15 % par an.

Les déplacements à vélo ont donc indéniablement augmenté ces dernières années, mais pas encore suffisamment !

DÉVELOPPER L'AUTO-RÉPARATION DE VÉLOS

Accompagner les habitants dans l'acquisition de compétences en mécanique cycle et promouvoir l'économie circulaire autour du vélo.

MAILLER LE TERRITOIRE de vélostations et d'ateliers vélo



Mettre en place une **FOURRIÈRE À VÉLOS**



Soutenir une **COORDINATION** des ateliers vélo



DÉPLOYER LES SERVICES DE LOCATION



Vélos et accessoires **TOUS USAGES**



Adaptés à **TOUS LES PUBLICS** (enfants, seniors, personnes à mobilité réduite...)
Ex. : « Mon vélo pour 10 ans », Benur...



Proposer des **TARIFS SOCIAUX**

FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Expérimenter le **TRANSPORT DES VÉLOS** en heures creuses sur les réseaux de métro, tramway et lignes majeures de bus



Soutenir la **CYCLOGOLOGISTIQUE** et les entrepreneurs à vélo
Ex. : « Boîtes à vélo Lyon »



Favoriser la **COMPLÉMENTARITÉ** transports en commun + vélo pour le « dernier kilomètre »
Ex. : « Vel'Job »



AIDER L'ACHAT DE VÉLOS



TOUS TYPES de vélos, **NEUFS OU D'OCCASION**
Ex. : « Pack Autonomie Vélo »



Aide accompagnée d'une **FORMATION** à la circulation à vélo en ville et au partage de la rue
Ex. : « Formation au Code de la Rue »

PLANIFIER UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Relier les communes entre elles, de périphérie à périphérie, et vers le centre de la métropole de Lyon.

Réseau à **HAUT NIVEAU DE SERVICES**

SÉCURISÉ & CONFORTABLE

(pistes bidirectionnelles, largeur suffisante, entretien régulier...)



LISIBLE

(jalonnement du réseau et des voies de rabattement)



PRIORITAIRE

(priorité aux intersections...)



SERVICES DÉDIÉS

(stations de pompage, stationnements, points d'information...)



RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT



= 50 000 TRIPLER LES ARCEAUX sur voirie publique



= 10 000 QUADRUPLER LE STATIONNEMENT SÉCURISÉ

FÉDÉRER LES ACTEURS DE L'ÉCOMOBILITÉ

Coordonner et accompagner les alternatives à la voiture autosoliste.



Créer une **AGENCE D'ÉCOMOBILITÉ**



Accompagner l'essor de **SERVICES INNOVANTS**



ÉQUILIBRER les services sur le territoire

ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES

Accompagner les entreprises sur le volet « mobilités actives » de leur Plan de Mobilité, politique RSE, développement durable...

Proposer des **INCITATIONS FINANCIÈRES** pour la mise en place de services vélo, de formations...



Favoriser les **COLLABORATIONS** entreprises / collectivités / associations



GÉNÉRALISER LE « SAVOIR ROULER »

Former les élèves de 3e cycle à la pratique du vélo en circulation dans les 59 communes de la Métropole.



PARTENARIAT MULTIPARTITE

Métropole de Lyon / Communes / Associations / Éducation Nationale...



FORMATION du personnel éducatif



Déployer **PÉDIBUS & VÉLOBUS** sur tout le territoire

LE VÉLO POUR TOUS

Essaimer les **VÉLO-ÉCOLES**

Ex. : « Permis V » (personnes en insertion)
« Vél'Optimiste » (personnes à mobilité réduite)



Soutenir les programmes d'**ACCOMPAGNEMENT À LA PRATIQUE DU VÉLO-DÉPLACEMENT**

Ex. : « Défi 100% vélo », « Pack Autonomie Vélo »



DÉVELOPPER UNE CULTURE VÉLO



Multiplier les **ÉVÉNEMENTS** grand public



Programmer de façon régulière des **CAMPAGNES D'INFORMATION**

AMÉNAGER DES COMMUNES APAISÉES

Tendre vers une « **MÉTROPOLE 30** »



Généraliser les

SAS VÉLO
DOUBLE-SENS CYCLABLE
CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE



DOUBLER LES AMÉNAGEMENTS et résoudre les problèmes de continuité cyclable



= 2 000 KM

Déployer les **ZONES DE RENCONTRE**



x 4

→ UN ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE PRATIQUES



Vélo-école de la Maison du Vélo Lyon - Source : Bertrand Paris - CC-BY-SA

NOS PROPOSITIONS

FÉDÉRER LES ACTEURS DE L'ÉCOMOBILITÉ

Pour **rendre lisible l'offre actuelle de solutions d'écomobilité** et placer au centre la solution vélo, il faut fédérer les acteurs de l'écomobilité. Cela permet aussi d'assurer

>> Créer une **AGENCE D'ÉCOMOBILITÉ**



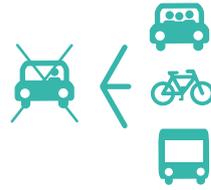
Il est nécessaire de créer une agence d'écomobilité, structure métropolitaine, qui coordonne les initiatives valorisant les offres alternatives de mobilité quotidienne et qui accompagne les Grand Lyonnais au changement de pratiques.

Elle permettra d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que du conseil et des services à la mobilité.

L'une de ses missions sera aussi de former les élus, les employeurs, les acteurs de l'insertion et le personnel éducatif à l'écomobilité.

une **veille sur les nouvelles solutions de mobilité** quotidienne et un **développement cohérent** de ces différents moyens.

>> Accompagner l'essor de **SERVICES INNOVANTS**



Pour sortir du modèle du « tout voiture », il est nécessaire de proposer un mix de solutions alternatives. Nous interpellons la Métropole sur la nécessité de soutenir les initiatives qui émergent déjà sur le territoire : *Cluster Mobilité*

active et durable, Boîtes à Vélo Lyon, auto-partage, covoiturage instantané... et d'être ouverte aux solutions émergentes.

>> **ÉQUILIBRER** les services sur les territoires



Grâce notamment à l'agence d'écomobilité, les acteurs de la mobilité déjà implantés localement pourront travailler en réseau afin d'offrir un service identique en tout lieu du territoire.

L'agence d'écomobilité accompagnera aussi l'essor d'espaces info-mobilité dans les différentes communes de la métropole ou se déplacera dans les communes démunies de ces espaces d'information.

OBJECTIFS 2026

1

Agence d'écomobilité

10

Espaces info-mobilité répartis sur le territoire

ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES

L'entreprise peut être un allié dans la transformation des pratiques de mobilité quotidienne de ses collaborateurs. Près de 800 entreprises sont soumises à l'obligation de mettre en place un Plan de Mobilité sur le territoire de

la métropole . Il doit donc être développé un service en capacité de **conseiller et de mettre en réseau les entreprises** mais aussi de vérifier l'application de leur plan d'actions.

>> Proposer des **INCITATIONS FINANCIÈRES**



La Métropole doit inciter financièrement les entreprises de son territoire à mettre en place des actions de formation à la pratique du vélo (ateliers mobiles d'auto réparation, formations mobilité à vélo en ville...) voire des services (parking vélo sécurisé, vestiaires, douches...).

Cette aide pourra prendre différentes formes : prise en charge d'un pourcentage de la prestation par une association vélo, subvention accordée à un club d'entreprises animant un PDMIE...

>> Favoriser les **COLLABORATIONS** entreprises / collectivités / associations



Le vélo est aujourd'hui considéré comme un mode de transport à part entière, efficace et économique, que ce soit pour les déplacements domicile-travail mais aussi pour les déplacements professionnels.

Afin d'accompagner les entreprises dans cette transformation des pratiques de mobilité professionnelle, les développeurs économiques mais aussi les chambres consulaires (CCI, CMA) doivent aider à les mettre en lien avec les acteurs du vélo.

OBJECTIFS 2026

400 Entreprises accompagnées

GÉNÉRALISER LE « SAVOIR ROULER »

En plus de l'accompagnement à la mise en place de lignes pédibus et de vélobus, il faut **former dès la primaire les cyclistes de demain à circuler en ville**, puis poursuivre ces efforts d'éducation au collège et lycée. Cette mesure fait écho au plan vélo national qui cherche à généraliser,

dès 2022, le « savoir rouler » dès la primaire. Au même titre que le « savoir nager », l'école doit assurer à tous les enfants l'acquisition d'une réelle autonomie en circulant à vélo sur la voie publique à la fin du 3e cycle afin notamment de **pouvoir se rendre au collège à vélo**.

>> PARTENARIAT MULTIPARTITE



La mise en place du « savoir rouler » ne pourra se faire qu'en partenariat entre la Métropole de Lyon, les communes (et notamment leurs services de Police Municipale), les associations vélo et l'Éducation Nationale. Ce dernier doit être initié au plus tôt afin de construire un programme d'actions efficace et homogène sur le territoire.

>> FORMATION du personnel éducatif



Afin d'assurer la généralisation du « savoir rouler » dès 2022, les associations proposent de former et d'accompagner le personnel éducatif.

>> Déployer **PÉDIBUS & VÉLOBUS** dans toutes les communes de la métropole



Initiés il y a plus de 10 ans, les Pédibus doivent pouvoir être déployés dans toutes les communes et arrondissements de Lyon. De nouveaux moyens doivent être dégagés pour impulser et suivre le lancement de nouvelles lignes de Pédibus mais aussi expérimenter des Vélobus.

OBJECTIFS 2026

59 Communes engagées dans le « savoir rouler »

121 Collèges de la métropole de Lyon accompagnés pour continuer l'apprentissage du « savoir rouler »

LE VÉLO POUR TOUS

Un des freins pour passer à la mobilité quotidienne à vélo est la peur de rouler en circulation, surmontable par des cours de vélo en circulation. Au regard de leur expertise en matière d'**apprentissage de la mobilité à vélo**, il faut soutenir les vélo-écoles existantes et en essayer de nouvelles. De plus, pour rendre véritablement accessible le vélo à tous, il faut ouvrir et **adapter les sessions de forma-**

tion à différents types de publics : enfants, adolescents, adultes en situation de précarité ou ayant des besoins spécifiques, dus à des capacités physiques et/ou cognitives différentes. Il est essentiel aussi d'accompagner les jeunes seniors tout au long de leur vieillissement, avec l'objectif de maintenir le plus longtemps possible l'autonomie en termes de mobilité.

>> Essaimer les **VÉLO-ÉCOLES**



Un soutien fort de la Métropole et des communes au déploiement des vélo-écoles permettra de répondre au besoin de tous les Grands Lyonnais mais aussi d'adapter le matériel et le format des cours à des publics spécifiques, comme par exemple :

- *Permis V*, la vélo-école pour les personnes en insertion
- *Vél'Optimiste*, la vélo-école à destination des personnes à mobilité réduite

>> Soutenir les programmes d'**ACCOMPAGNEMENT À LA PRATIQUE DU VÉLO-DÉPLACEMENT**



Le changement de pratique est un processus qui nécessite du temps et un accompagnement. Afin de lever les freins à la pratique du vélo, les associations ont élaboré des programmes de plusieurs mois qui s'appuient sur la formation, l'échange et la dynamique de groupe. En soutenant ces programmes, la Métropole et les communes s'assurent de participer à la pérennisation de la pratique du vélo par leurs concitoyens.

OBJECTIFS 2026

2000 personnes/an formées et accompagnées à la pratique du vélo

DÉVELOPPER UNE CULTURE VÉLO

Pour encourager le déplacement à vélo, il faut **développer une véritable culture du vélo urbain**. Cela passe par des événements grand public de grande ampleur mais aussi par des campagnes d'information et de communication régulières, reprises dans les médias. Comme cela a déjà été initié, les associations vélo demandent à être associées, voire à **co-organiser une partie de ces événements et actions de communication**.

>> Multiplier les **ÉVÉNEMENTS** grand public



Afin de donner envie au plus grand nombre de se mettre au vélo et de démocratiser la pratique, il faut « montrer les cyclistes » en ville et proposer des événements ludiques et fun : Convergence vélo, fêtes du vélo, défilé de mode à vélo, bourses aux vélos (à démultiplier dans les différentes communes de la métropole)...

Ces événements sont aussi un bon moyen pour communiquer sur une métropole accueillante pour les cyclistes.

>> Programmer de façon régulière des **CAMPAGNES D'INFORMATION**



Des campagnes d'information sont indispensables pour porter à connaissance des usagers les évolutions du Code de la Route ou des politiques d'aménagement : partage de la rue, généralisation du double-sens cyclable et du cédez-le-passage cycliste au feu, stationnement très gênant sur bande cyclable, danger des angles morts des poids lourds... Plusieurs campagnes par an devront être organisées afin de toucher un large public et s'assurer qu'elles soient relayées dans la presse, notamment quotidienne.

Nous appelons aussi la poursuite du travail initié dans certaines communes avec les polices municipales pour organiser des campagnes de sensibilisation mais aussi mettre en place des mesures efficaces pour lutter contre le vol de vélos.



Convergence Vélo 2019 - Source : © Arnaud Hauteroche

OBJECTIFS 2026

100 000 personnes/an sensibilisées au vélo urbain

→ DES SERVICES VÉLO VARIÉS ET INNOVANTS



Fourrière à Vélo de Genève - Source : Le Courrier, 2013

NOS PROPOSITIONS

DÉVELOPPER L'AUTO-RÉPARATION DE VÉLOS

Les ateliers vélos sont des lieux d'apprentissage pour que chacune et chacun devienne **autonome dans la réparation et l'entretien de son vélo** afin de rouler en toute sécurité.

Cet apprentissage se veut coopératif et solidaire. L'activité des ateliers se base sur la revalorisation des vélos et la récupération des pièces détachées.

Ces ateliers permettent également de multiplier le nombre de cyclistes quotidiens en offrant la **possibilité d'acquérir un vélo d'occasion**.

Il est alors nécessaire que la Métropole et ses communes soutiennent leur développement sur tout le territoire métropolitain afin que chaque habitant puisse entretenir son vélo près de chez lui.

>> MAILLER LE TERRITOIRE d'ateliers vélo



Soutenir le développement de nouveaux ateliers sur le territoire pour que tout Grand Lyonnais ait un atelier d'auto-réparation à moins de 3 à 5 km de son domicile ou de son lieu de travail.

>> Mettre en place une **FOURRIÈRE À VÉLO**



Afin de favoriser le réemploi des vélos et de clarifier la procédure de collecte des vélos abandonnés, il serait pertinent que la Métropole soutienne une fourrière à vélos. À l'image de celle de Genève, cette fourrière permettrait de regrouper les vélos saisis par les services de police afin de faciliter la récupération des vélos par leur propriétaire ou le recyclage des vélos non réclamés au bout d'un certain délai.

>> Soutenir une **COORDINATION** des ateliers vélo



Les ateliers vélo sont aujourd'hui rassemblés au sein d'un collectif informel, la CLAVette Lyonnaise.

Le soutien de ce collectif (par le financement de postes techniques et de coordination par exemple) permettrait de sécuriser le fonctionnement des ateliers de la CLAVette.

La mise à disposition de locaux décentes et adaptés est aussi une condition essentielle à la pérennisation de ces ateliers.

OBJECTIFS 2026

5 km Maillage des ateliers vélo sur le territoire

1 Fourrière à vélo dans la ville de Lyon voire dans 2 autres communes



(C) ALEXANDRE REIGNER

Atelier d'auto-réparation

DÉPLOYER LES SERVICES DE LOCATION

Une étude de l'ADEME montre que la location de vélos classiques n'est pas un palliatif à l'absence de vélos personnels, mais bien la mise à disposition de vélos plus adaptés pour les déplacements utilitaires. La location de VAE s'adresse à une population plus féminine, plus âgée et/ou plus aisée mais ces deux formes de loca-

tion n'entrent pas en concurrence et génèrent un très fort niveau d'utilisation hebdomadaire pour le motif travail / étude. Il nous semble donc indispensable de mettre en place un **service complémentaire à l'offre actuelle de location de Vélos en Libre Service** (Vélo'v) et de Location Longue Durée (MyVélo'v).

>> Vélos et accessoires **TOUS USAGES**



Les usages du vélo déplacement ne cessent d'évoluer. Afin de répondre à ces nouveaux besoins, la Métropole doit s'adapter et proposer un service de location de vélos plus diversifié : vélos classiques, VAE, vélos cargos, vélos pliants... Mais aussi des accessoires permettant le transport d'enfants ou de charges : remorques, sacoches, sièges enfants...

On veillera à proposer plusieurs modèles de vélos d'un même type pour permettre à l'abonné de tester différents produits (afin de choisir le vélo le plus adapté en cas d'achat).

>> Proposer des **TARIFS SOCIAUX**



Afin de rendre ces offres accessibles au plus grand nombre, il nous semble nécessaire de proposer des tarifs réduits.

L'exemple des collectivités qui proposent le prêt de vélos gratuitement à l'ensemble de leurs concitoyens pourra même être suivi par la Métropole.

>> Vélos **ADAPTÉS À TOUS LES PUBLICS**



Aujourd'hui, des solutions de mobilité adaptées existent pour tous les publics : enfants, seniors, personnes à mobilité réduite...

L'offre de location devra inclure des vélos (Benur pour personnes à mobilité réduite par exemple) ou des systèmes adaptés (programmes d'échanges de vélos enfants à mesure qu'ils grandissent) pour véritablement généraliser la pratique du vélo.

OBJECTIFS 2026

5 000 Vélos supplémentaires en location dont 30% de vélos spéciaux

AIDER L'ACHAT DE VÉLOS

>> **TOUS TYPES** de vélos



Cette aide à l'achat doit concerner aussi bien des vélos neufs que d'occasion et tous types de vélos : vélos classiques, pliants, VAE, cargo, vélos adaptés... afin de répondre aux différents déplacements du quotidien (trajet domicile-travail, dépose d'enfants à l'école, courses...).

Le plafond d'aide doit être proportionnel au prix d'achat moyen du type de vélo.

>> Aide accompagnée d'une **FORMATION**



Afin de s'assurer que cette aide cible les personnes utilisant le vélo comme mode de déplacement (et non pour un usage loisir), elle pourra être conditionnée à la participation à un temps de formation sur la circulation à vélo en ville et au partage de la rue, organisé par les associations vélo. Ou bien encore sur preuve de l'abandon d'un véhicule personnel à énergie fossile.

OBJECTIFS 2026

500 000 Euros/an pour l'aide à l'achat de vélos (x 2 par rapport à l'année 2019)

FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Pouvoir transporter son vélo dans le réseau structurant des transports en commun ou encore garer son vélo à proximité d'une gare ou d'un arrêt de métro permet d'**améliorer la desserte des zones périurbaines** et ainsi desserrer la dépendance à la voiture.

Comme le précise le GART dans son rapport *Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs*, **l'offre**

de transports en commun et l'offre vélo doivent être complémentaires et interconnectées afin d'améliorer leur efficacité. Que ce soit pour le vélo afin d'élargir le territoire couvert mais également pour les transports en commun puisque le vélo permet de décupler leurs zones d'influence.

>> Expérimenter le **TRANSPORT DES VÉLOS** en heures creuses sur les réseaux de métro, tramway et lignes majeures de bus



Tout d'abord, les associations font le constat qu'il est nécessaire de mieux communiquer sur la possibilité de mettre son vélo dans la ligne C ou les funiculaires.

Ensuite, elles appellent la Métropole de Lyon et le SYTRAL à expérimenter l'embarquement des vélos en heures creuses sur l'ensemble du réseau structurant : toutes les lignes de métros, de tramways, ainsi que les lignes de bus majeures C.

>> Favoriser la **COMPLÉMENTARITÉ** transports en commun + vélo pour le « dernier kilomètre »



La complémentarité transports en commun + vélo passe par la mise en place de plusieurs mesures :

- Déployer la mise à disposition de flottes de vélos pour le dernier kilomètre (à l'image du projet innovant Vel'Job).
- Déployer l'offre de stationnement sécurisé à proximité des arrêts de transport en commun (et pas seulement en bout de ligne).
- Mieux informer les habitants des offres d'intermodalité existantes sur le territoire (information régulière via une agence d'écomobilité et ponctuelle lors d'événements spécifiques : Challenge Mobilité, Semaine Européenne de la Mobilité...)

>> Soutenir la **CYCLOLOGISTIQUE** et les entrepreneurs à vélo



L'ultime étape de la livraison, de l'entrepôt jusqu'au domicile du client, est généralement la plus coûteuse de la chaîne de

distribution et génère 20 % du trafic urbain. Pour désengorger les villes des poids lourds, il est nécessaire de favoriser une nouvelle logistique urbaine du dernier kilomètre : la cyclologistique. En effet les vélos cargos permettent de transporter jusqu'à 500 kg sans presque aucune émission de gaz à effet de serre !

Pour assurer le développement de ce modèle, il faut revoir certaines politiques de voirie : la jonction avec les cars ou trains postaux est essentielle, comme l'accès en sécurité aux entrepôts. Mais aussi en permettant la privatisation de places de stationnement pour des entrepôts mobiles.

Il est aussi primordial de soutenir les professionnels à vélo. Regroupés au sein du collectif Boîtes à Vélo Lyon, la collectivité doit faciliter leur installation et/ou leur conversion en augmentant et en élargissant l'aide à l'achat de vélo cargo pour les professionnels et en déployant des solutions de stationnement adaptées.

OBJECTIFS 2026

10 Projets de flottes de vélos pour le « dernier kilomètre »

600 Euros d'aide à l'achat pour des vélos cargos pour les professionnels (x 2 par rapport à l'aide en 2020)

50 Entrepôts mobiles pour la logistique du « dernier kilomètre »

→ DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES DE QUALITÉ



NOS PROPOSITIONS

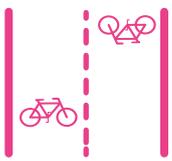
PLANIFIER UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO

La pratique du vélo se développe à mesure que les conditions et le sentiment de sécurité progressent. C'est pourquoi nous appelons de nos vœux la création d'un Réseau Express Vélo, qui sera réalisé en complément du maillage cyclable de proximité. Le Réseau Express Vélo permettra de **relier entre elles les communes**, de périphérie à périphérie, et vers le centre de la Métropole de Lyon. Ce réseau cyclable à **haut niveau de services** répondra

à des normes de tracé et de services adaptées à sa vocation structurante.

Outil d'intermodalité, le REV desservira le plus grand nombre de gares, haltes et stations des réseaux TER et TCL pour favoriser le rabattement à vélo sur les réseaux ferrés et métro et renforcer la complémentarité transports publics + vélo.

>> Un réseau **SÉCURISÉ & CONFORTABLE**



Le REV sera composé d'**axes dédiés, confortables et sécurisants**. D'une largeur suffisante (supérieure à 3,5 mètres) afin d'assurer le confort et la sécurité des flux, il contribuera à la **résorption de coupures urbaines** qui constituent de puissants freins à l'usage du vélo.

>> Un réseau **LISIBLE**



Il recevra une information spécifique (destinations, temps de parcours, points d'intérêt) grâce au déploiement d'un **jalonement homogène** et continu.

>> Un réseau **PRIORITAIRE**



Conformément aux recommandations du Cerema il bénéficiera d'une **priorité aux intersections** pour être attractif et efficace.

>> Des **SERVICES DÉDIÉS**



Le REV sera équipé de services dédiés (station de gonflage, de réparation, fontaines, stationnement...). Des moyens seront dédiés à sa maintenance : nettoyage régulier, déneigement, mais aussi travaux de réfection des revêtements, marquages et jalonnements.



Chronovélo Grenoble - Source : La Ville à Vélo, 2020

OBJECTIFS 2026

150 Kilomètres du Réseau Express Vélo aménagés

30 Communes desservies par le Réseau Express Vélo

AMÉNAGER DES COMMUNES APAISÉES

« La ville n'est pas réductible à une somme de routes dont l'objectif premier est de faciliter la circulation automobile, assignant à résidence les plus vulnérables et empêchant tout autre choix de mobilité [...] Une réduction de la vitesse pour augmenter la sécurité, la qualité de vie, la convivialité, renforcera l'idée de réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée : un lieu de vie et d'échanges. »

Dans la lignée du Manifeste pour une ville à 30 km/h, les

associations vélo souhaitent une **mise en œuvre des outils de progrès que constitue le « code de la rue »**. Ce dernier ayant établi le principe de prudence, facilité la traversée des piétons et la circulation des cyclistes.

Mais nous demandons aussi le **strict respect des lois**, et notamment de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE).

>> Tendre vers une « MÉTROPOLÉ 30 »



À l'heure où des communes de la métropole passent en ville 30, et que d'autres grandes villes ont opéré leur transformation, la métropole 30 permet de répondre aux enjeux de mobilité, de qualité de vie et de qualité de l'air. Il faut en effet généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs).

>> DOUBLER LE LINÉAIRE D'AMÉNAGEMENTS

et résoudre les problèmes de continuité cyclable



Il faut augmenter le kilométrage total d'aménagements cyclables dans la métropole par le strict respect de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE). Il faut créer des pistes cyclables larges, continues, maillées et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation.

À noter qu'au regard de la topographie vallonnée de la métropole de Lyon, différentes solutions doivent être étudiées pour assurer la continuité cyclable : remonte vélos, vélos embarqués, aides à l'achat de VAE...

>> Généraliser les **DOUBLES-SENS CYCLABLES, SAS VÉLO & CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AUX FEUX**



SAUF 

Le déploiement de ces aménagements, directement issus du « Code de la Rue » permettent de renforcer le confort et la sécurité des déplacements à vélo.

Ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons et la circulation des cyclistes (doubles-sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et possibilité de tourne-à-droite aux feux tricolores).

>> Déployer les **ZONES DE RENCONTRE**



La zone de rencontre est un aménagement particulièrement efficace pour favoriser l'usage des modes actifs. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Les piétons bénéficient de la priorité sur les véhicules et

toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Il faut donc régler à 25 ou 30 km/h des « ondes vertes » au niveau des grands axes de la métropole comportant des aménagements cyclables.

OBJECTIFS 2026

2000

Kilomètres d'aménagements cyclables (x 2 par rapport à 2020)

x 4

Le nombre de zones de rencontre

100%

Sas vélo
Doubles-sens cyclable
Cédez-le-passage cycliste au feu

RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Le vol de vélos est le deuxième obstacle à la pratique du vélo, après l'insécurité routière. L'enquête de Nova7 et Systra en juin 2019 auprès de 2 600 cyclistes de la métropole affirme ce constat : un cycliste sur deux a déjà été victime d'au moins un vol de vélo, 43% ont été volés plusieurs fois. L'insuffisance d'offre de stationnements, tant au départ qu'à l'arrivée du déplacement, limite l'usage du vélo en général, et du VAE et du vélo-cargo en particulier.

>> **TRIPLER LES ARCEAUX** sur voirie publique



Planter des arceaux vélos dans toutes les communes, notamment près des commerces et des pôles générateurs de déplacement.

Établir un référentiel, pour proscrire les « arrache-roue » par exemple et prendre en compte les besoins spécifiques des vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel.

>> Financer un programme d'**ACCOMPAGNEMENT**



Financer un programme équivalent à ECORE-NOV pour la création de locaux vélos dans les copropriétés et les entreprises. Promouvoir activement le programme Alvéole porté par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette et qui a pour ambition d'accélérer la création de stationnements vélo.

En effet les 905 places vélo dans les 17 parcs vélo opérés par LPA sont saturées, ainsi que les 600 places vélo dans les P+R du SYTRAL (ils étaient 2 000 inscrits début 2019). Les associations vélos demandent le développement du stationnement afin d'offrir à tous les habitants de la métropole l'**accès à un stationnement, notamment sécurisé, au plus près de leur domicile et des pôles d'échanges multimodaux.**

>> **QUADRUPLER LE STATIONNEMENT SÉCURISÉ**



Démultiplier l'offre de stationnement sécurisé vélo, aujourd'hui totalement insuffisant, et notamment dans les pôles multimodaux. Atteindre 3 000 places à la gare Lyon Part Dieu accessibles sur abonnement et à la journée.

>> Renforcer les **CONTRÔLES**



Renforcer l'information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations légales en terme de stationnement vélo.

>> Faciliter l'accès aux offres grâce à un **GUICHET UNIQUE**



Faciliter l'accès à l'offre de stationnement sécurisé via un guichet unique et sur un support de billetterie.

OBJECTIFS 2026

50 000 Arceaux sur voirie

10 000 Places de stationnement sécurisées

Pour augmenter la part modale des déplacements à vélo, il faut au minimum

doubler le budget alloué au vélo.

Actuellement il est de 17 euros par habitant/an,

il faut donc le passer à

34 euros par habitant/an.

Soit un budget de

320 millions d'euros pour 2020-2026.

UN PLAN VÉLO CONCERTÉ ENTRE LES ASSOCIATIONS

Ce Plan vélo est le fruit de la collaboration des associations vélos de la métropole de Lyon, à but non lucratif, aux compétences et objectifs complémentaires.



Pour plus de plaisir, de liberté, d'autonomie de déplacements et une ville plus conviviale et respirable, la **Maison du Vélo Lyon** accompagne et développe les usages du vélo et de la marche comme instruments d'un changement de société.

Pour rendre accessible à toutes et tous la pratique du vélo en ville, en toute sécurité, l'association la Maison du Vélo Lyon :

- Informe et propose de nombreux services : point info-mobilité, coin mécanique, test et prêt de matériel, espace voyage à vélo...
- Sensibilise le grand public aux avantages du vélo en ville et à la sécurité des déplacements via l'organisation d'événements (véloparades, bourses aux vélos, campagnes de prévention...)
- Accompagne au changement de pratiques avec des cours de vélo, des formations au code de la rue, des animations scolaires ou encore du conseil aux entreprises...



Janus France est une association loi 1901 créée le 18 juin 2013 à Vénissieux.

Elle accompagne le développement de l'usage des cycles comme solution durable de mobilité et de transport urbains, afin d'améliorer la qualité du cadre de vie et de travail des particuliers ainsi que des organisations sur le territoire sud de la métropole de Lyon.

Afin d'atteindre cet objectif :

- Elle accompagne dans sa vélo école, toute personne ou structure à l'usage autonome du vélo en milieu sécurisé et dans la circulation puis initie à la mécanique vélo.
- Organise des balades thématiques en lien avec la culture, l'environnement et le cadre de vie.
- Elle accompagne tout public vers des voyages à vélo, à la découverte notamment de la ViaRhôna.



Avec ses 1500 adhérents, **La Ville à Vélo** porte la revendication du vélo pour toutes et tous dans la métropole de Lyon.

Elle prend part à la concertation sur les grands projets d'aménagements, alimente le débat public et veille à l'application de la loi LAURE en faveur d'infrastructures cyclables à l'occasion des réfections de voirie et des aménagements urbains.

La Ville à Vélo est aussi un espace d'échanges permettant aux cyclistes quotidiens d'échanger leurs informations, perceptions et initiatives.

La Ville à Vélo promeut la solution vélo en réponse à la congestion des villes et porte le message universel d'une mobilité responsable, équitable et frugale. L'ambition est d'offrir à tous les habitants de la métropole la possibilité de se déplacer en sécurité et librement.



La **CLAVette, la Coordination Lyonnaise des Ateliers Vélos** est un regroupement d'ateliers vélos participatifs et solidaires de la métropole de Lyon.

Les ateliers vélos sont des lieux d'apprentissage pour permettre à chacun de devenir autonome (ou vélonome) dans sa pratique du vélo.

L'activité des ateliers vélos se base sur la revalorisation des vélos abandonnés et des pièces détachées. Les ateliers vendent aussi des vélos recyclés, issus de la récupération. La Clavette regroupe actuellement six ateliers vélo répartis sur toute la métropole de Lyon :

- L'atelier du Chat perché (Lyon 7e)
- L'atelier Change de chaîne (Lyon 9e)
- La P'tite rustine (Bron)
- Janus France (Vénissieux, Oullins)
- Les Bikers (Villeurbanne)
- Tricycles (Pierre Bénite)