

Reconsidérer la place du vélo dans l'agglomération viennoise

Changer de braquet

Avis sur le développement des aménagements cyclables



Préambule	p.4
Contexte dans lequel se situe cette réflexion	p. 6
1. Une politique vélo existante	p. 6
2. Constats des usages et difficultés rencontrées sur le territoire	p. 8
3. Des évolutions réglementaires en faveur des cyclistes.....	p. 10
4. Des expériences positives à observer.....	p. 10
5. Des aménagements qui renforcent la sécurité des cyclistes.....	p. 14
Méthodologie de l'étude du Conseil de Développement	p. 17
1. Prise en main de la saisine	p. 17
2. Volonté du Conseil d'apporter des propositions en milieu rural et urbain	p. 20
3. L'identification de sites stratégiques et prioritaires.....	p. 20
Propositions et préconisations	p. 21
1. Les aménagements qui pourraient être mis en place	p. 21
2. Chiffrage des propositions illustrées	p. 30
3. Propositions complémentaires	p. 30
4. L'enjeu fort d'une communication adaptée.....	p. 32
Conclusion	p. 33
Webographie	p. 34
Lexique	p. 34
Annexes	p. 34

Le Conseil de Développement tient à remercier :

- l'ensemble des personnes rencontrées pour mener à bien sa réflexion et citées dans l'avis (élus, cadres de ViennAgglo et de la Ville de Vienne, experts, partenaires et acteurs du territoire, usagers)
- les services de ViennAgglo qui ont contribué à la réalisation de cet avis (Transports, Voirie, Information Géographique, Communication)
- Karine Le Borgn' et Matthieu Hache pour leur accompagnement
- l'ensemble des membres du Groupe de Travail coordonné par Dominique Jestin et Laurent Lardy : Georges Clappaz, Yves Courtemanche, Raphaël Drouet, Hervé Gauthey, Alain Jacqueline, Eric Lefrançois, Jean Thierry Monneret, Eric Tondeur.

À l'heure où de nombreux dirigeants nationaux ratifient des accords internationaux pour lutter contre le réchauffement climatique ; à l'heure où le journal Le Monde, dans son édition du 08 septembre 2016, rappelle que « *la pollution de l'air extérieur, notamment due aux particules fines, a tué 2,9 millions de personnes en 2013* » ; les collectivités territoriales et les citoyens cherchent les moyens de rendre la vie de chacun plus respirable, plus agréable, plus durable, en un mot plus douce. Dans ce cadre global, à côté de l'action politique, l'implication des citoyens et des usagers est primordiale pour développer les pratiques et faire évoluer les comportements.

Au sein de ces problématiques larges et planétaires, **le développement des modes doux de transport est un enjeu important pour les territoires et leurs habitants** afin que chacun garde la liberté de se déplacer tout en respectant le souci d'un développement durable. L'agglomération Viennoise est très directement concernée par ces questions puisqu'elle est traversée par une autoroute très fréquentée (A7), des voies de chemins de fer (fret et voyageurs), une voie verte reliant le lac Léman à la Méditerranée et un des plus importants fleuves d'Europe qui supporte un important trafic pour le tourisme et le transport de marchandises.

À son niveau, le Conseil de Développement (CdD) a pour objectif de contribuer aux réflexions territoriales. Ainsi, répondant à l'invitation de ViennAgglo, il participe depuis deux ans à la commission vélo qui se réunit régulièrement. Principalement composée d'élus, d'associations et d'usagers du vélo, cette commission traite des demandes d'aménagements/réparations sollicités par les participants, de la Via Rhôna, des projets d'aménagements sur le territoire de ViennAgglo, du Schéma Directeur Vélo ainsi que du développement et de l'usage des modes doux de transport sur le territoire. **La position du CdD au sein de cette instance est de représenter les citoyens qui ont un usage quotidien ou de loisir du vélo et d'influer sur la place de celui-ci dans l'agglomération et sur le comportement routier.**

Préalablement à la commission du 28 avril 2015, le Conseil de Développement a souhaité adopter une démarche active. Il a fait part de ses préoccupations à Monsieur Chaumartin (Vice-Président en charge des déplacements) et soumis une liste d'aménagements à étudier sur notre territoire pour **favoriser, faciliter et sécuriser la pratique du vélo :**

1. La circulation à contresens,
2. le « tourne à droite » aux feux,
3. le balisage explicite au sol,
4. une signalétique spécifique vélo pour indiquer les points d'intérêt,
5. les sas vélo aux feux,
6. des portes -vélos à l'avant des bus,
7. la multiplication des points de réparation.

Le Président de ViennAgglo a saisi le Conseil de Développement le 13 mai 2015 sur 3 des 7 propositions. : « *[...] je sollicite donc le Conseil de Développement pour la réalisation d'une mission de prospective et de propositions sur la mise en place de doubles sens cyclables, la création de sas-vélo et l'implantation de tournes à droite au feu sur les communes du pays viennois.* »

Le Conseil de Développement, sensible à la prise en considération de ses propositions par ViennAgglo, a tenu à porter un regard large sur les questions de la saisine en respectant les pistes de travail soumises dans cette commande. Soucieux de représenter un territoire en grande partie rural, le Conseil a pensé qu'il serait nécessaire d'aller un peu au-delà de la commande qui ne s'applique guère qu'en milieu urbain. **Le Conseil tient à s'adresser à toutes les communes de l'agglomération et à apporter des propositions simples et concrètes, dans un avis s'appuyant sur les nouvelles réglementations en vigueur pour un usage du vélo au quotidien.** Le CdD est convaincu que les déplacements sont une préoccupation majeure pour les habitants de notre agglomération ; il espère donner au vélo et plus généralement aux modes doux de transport, toute la place qu'ils méritent.

De plus, à la lumière des travaux du Conseil de Développement sur la transition énergétique, il est apparu que la question des modes doux de transport fait partie intégrante des préoccupations du législateur également en matière d'environnement. En effet, la Loi LAURE et la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte rappellent **l'obligation d'intégrer le développement des aménagements cyclables dans les réflexions liées à la qualité de l'air et à la transition énergétique.**

Article 41 de la loi N°2015-992 du 17 août 2015

« II.-Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.

Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos.

Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement. »

Dans cet avis, le Conseil de Développement vous invite à prendre connaissance du contexte local, national et environnemental dans lequel se situe cette réflexion. Après vous avoir explicité son objectif et sa méthodologie de travail, il vous présente des propositions d'aménagements qu'il souhaiterait voir expérimentés puis généralisés sur le territoire de ViennAgglo ; étant entendu qu'il s'agit d'une étude et de travaux de citoyens non experts. Ces propositions s'accompagnent d'une estimation du coût pour la collectivité et de préconisations relatives à la communication qui paraissent indispensables pour accompagner cette mise en œuvre.



1. Une politique vélo existante

ViennAgglo affiche sa volonté de mettre en œuvre une politique de développement des modes doux de transports. La fiche action du projet d'agglomération qui lui est dédiée s'intitule « *donner la priorité aux modes doux de transport* ». La dispersion de l'habitat et des activités qui a accru l'usage de la voiture, la performance et la rapidité des modes doux de transport, les enjeux du point de vue environnemental et les préjudices de l'usage de la voiture sur la qualité de vie urbaine sont les raisons qui motivent cette politique locale. La collectivité s'est donc dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) en 2003 et la place du vélo a été réaffirmée lors de la révision de ce PDU en 2012. Le Schéma Directeur Vélo (SDV) et le référentiel technique validés en Juin 2013 confortent cette volonté politique locale.

Le Schéma Directeur Vélo établi en septembre 2013 présente la singularité du territoire desservi par 3 gares, un réseau de cars départementaux et de bus interurbains ainsi que par des infrastructures routières importantes. ViennAgglo dispose à l'époque de 15 km de linéaires cyclable et de projets de vélo routes sur un territoire au relief contraignant et freinant la pratique du vélo.

Il rappelle les cinq axes prioritaires de la politique vélo de ViennAgglo en 2009 :

- vélo et tourisme,
- vélo et professionnels,
- vélo et linéaires cyclables,
- vélo et stationnement,
- vélo et intermodalité,

ainsi que les actions complémentaires que sont l'installation des panneaux « partageons la route » et l'animation d'une commission vélo intercommunale composée d'élus et d'usagers visant à proposer et suivre les projets vélos du territoire. Il convient de noter que les grands principes du Schéma Directeur Vélo sont des objectifs portés par le Plan de Déplacements Urbains.



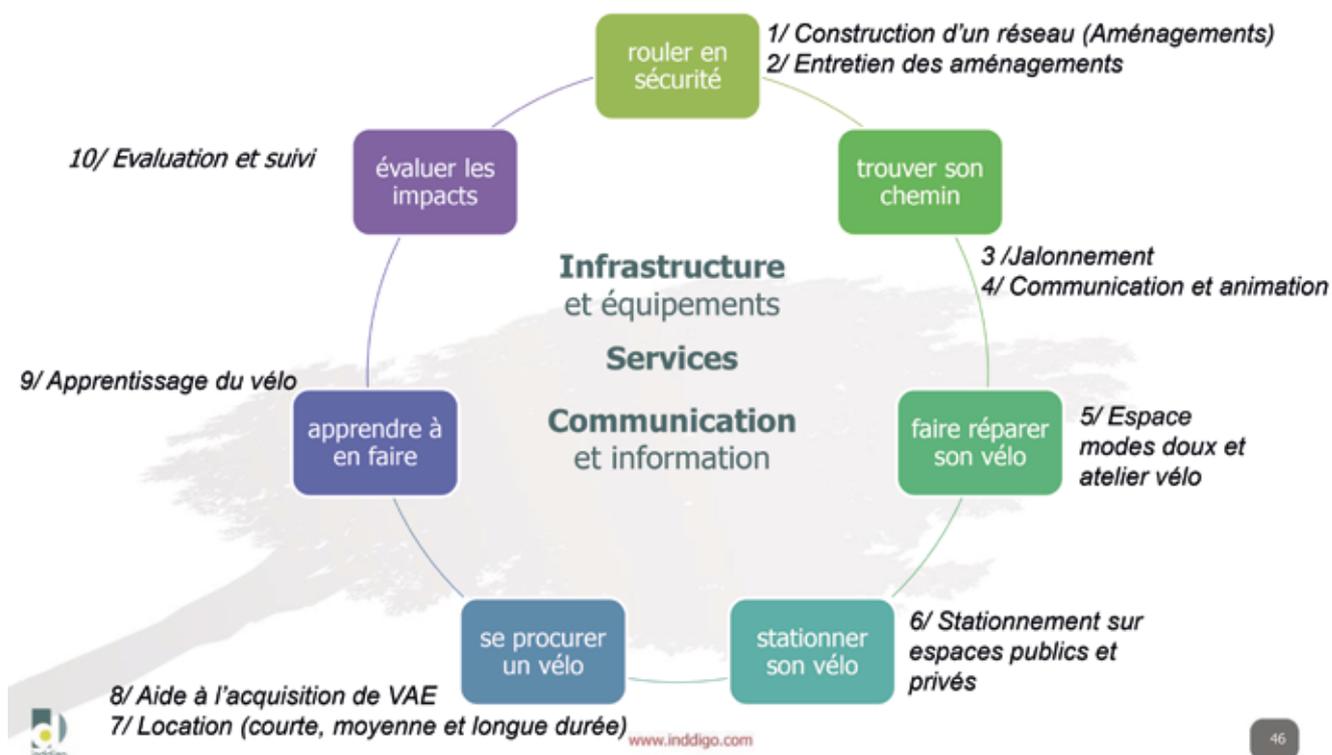
Quelques aménagements cyclables sur le territoire.

Le Schéma Directeur Vélo propose des fiches actions, un phasage du programme d'aménagement et une programmation budgétaire. Les actions portent sur le stationnement, la signalétique et l'apprentissage du vélo en ville. Il s'appuie également sur un référentiel qui propose des aménagements réglementaires et sécuritaires.

À l'issue de son diagnostic et de son étude pour définir le Schéma Directeur Vélo de ViennAgglo, le cabinet Indigo proposait les pistes d'actions suivantes :

- développer la pratique utilitaire sur le cœur urbain en s'appuyant sur un réseau maillé, en assurant des liaisons fonctionnelles vers les pôles générateurs majeurs et en assurant des liaisons rapides entre les principales communes de l'agglomération
- encourager la pratique cycliste à l'échelle des centres bourgs en poursuivant la mise en œuvre d'aménagements d'apaisement de la circulation et en identifiant les liaisons de rabattement entre les centres-bourgs et les hameaux ou équipements sportifs excentrés
- mieux valoriser la ViaRhôna
- réaliser l'aménagement de la voie verte des confluences
- connecter de manière sécurisée les trois communes du nord de l'agglomération
- continuer le développement de la pratique de loisirs
- renforcer l'offre de service pour favoriser la pratique utilitaire en développant le stationnement vélo, en permettant aux habitants d'apprendre à faire ou refaire du vélo et en communiquant auprès des entreprises et institutions.

Le Schéma Directeur Vélo approuvé au Conseil Communautaire du 3 octobre 2013 traduit ainsi la globalité du plan d'actions retenu :



Dans le détail, le premier volet « construction d'un réseau » se concrétise par la réalisation de 17 tronçons d'aménagements à vocation utilitaire, scolaire, tourisme et loisirs et multifonctionnelle sur 31 km de linéaire. L'échéancier de réalisation s'étend de 2013 à 2017 et au-delà.

À l'appui de ce Schéma Directeur Vélo, le Référentiel Technique des Aménagements Cyclables de 2013 est un guide qui « se veut un instrument de développement du réseau cyclable à destination des services de l'agglomération et de ses communes-membres. Il apporte l'ensemble des préconisations techniques nécessaires à la réalisation d'aménagements cyclables, en section courante et en intersection. Ce document n'a toutefois pas vocation à être exhaustif quant aux problèmes se posant à l'aménageur, qui relèvent d'une phase de maîtrise d'œuvre projet par projet. Il apporte l'ensemble des éléments de réponse pour aider les maîtres d'œuvre dans la conception des aménagements cyclables à mettre en place. L'ensemble des outils classiques d'aménagements, ainsi que les plus récents issus de la démarche du code de la rue y sont présentés et illustrés schématiquement.

L'objectif de ce document est double :

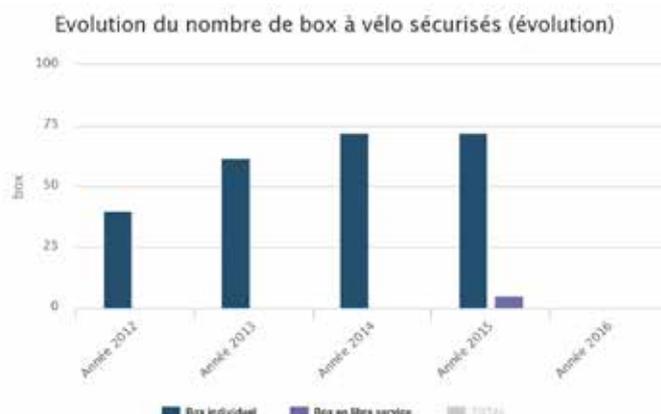
- doter la collectivité d'un référentiel sur les aménagements cyclables en site propres ou en cohabitation
- informer la collectivité sur toute la démarche de partage de la route dans le cadre du code de la rue afin qu'en parallèle du développement d'itinéraires cyclables les communes puissent mettre en place une politique de pacification de la vitesse et d'amélioration de la coexistence des différents usagers. »

2. Constats des usages et difficultés rencontrées sur le territoire

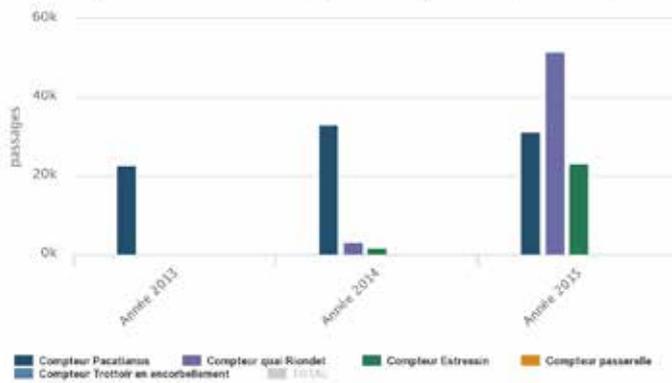
Différentes initiatives ont été lancées par ViennAgglo pour mettre en œuvre ce schéma directeur et sa politique vélo. Les membres du Conseil de Développement ont pu repérer :

- les arceaux de stationnement et box vélos
- le développement des panneaux « partageons la route »
- l'aménagement de voies vertes
- l'installation d'un stand de réparation à la maison de mobilité
- la création de circuits VTT
- le subventionnement de la mise à disposition de vélos aux entreprises, institutions et associations
- l'animation d'une commission vélo impliquant les usagers
- l'organisation de la Fête du vélo et de l'événement « au travail j'y vais autrement ».

La saturation des consignes à vélo développées depuis 2012, l'usage croissant des vélos en libre-service à l'Office de Tourisme et au sein des entreprises locales, ainsi que le comptage de fréquentation sur la voie verte témoignent d'un intérêt et un besoin croissant des habitants de ViennAgglo.

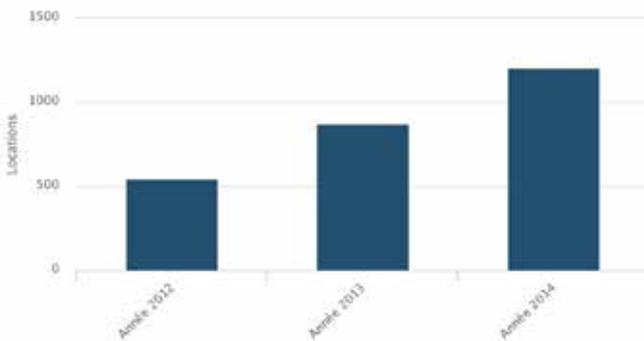


Fréquentation des aménagements cyclables (évolution)

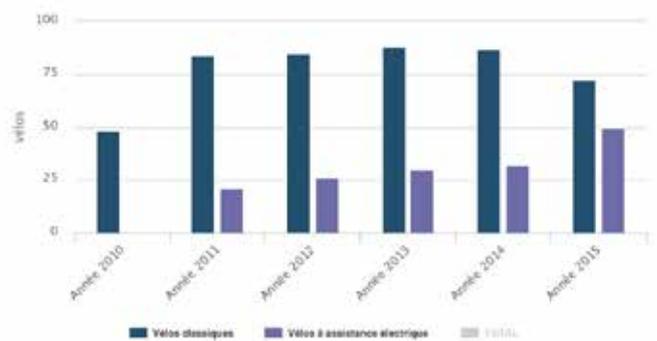


Période	Compteur Pacatianus (passages)	Compteur quai Riondet (passages)	Compteur Estressin (passages)	TOTAL
2015	31 225	51 735	23 181	10 6141
2014	33 264	3 387	1 871	38 522
2013	22 800			22 800

Nombre de locations de vélos à l'office de tourisme (évolution)



Nombre de vélos mis à disposition des professionnels (évolution)



Bien qu'encourageantes, ces initiatives ne suffisent pas à développer fortement les usages et à donner une visibilité à ce mode de transport pour qu'il soit utilisé quotidiennement par les habitants du territoire. Le Conseil de Développement est conscient des contraintes et des difficultés que peut rencontrer la collectivité (forte présence des infrastructures routières, organisation du territoire, topographie souvent peu adaptée à l'usage du vélo au quotidien...) et que plusieurs années seront certainement nécessaires pour réussir à faire cohabiter cyclistes, piétons et automobilistes. Cependant, en qualité d'usagers et de citoyens, **les membres du Conseil de Développement regrettent l'absence de Plan de Circulation sur la commune de Vienne et constatent un manque d'aménagements pour les déplacements «doux» sur Vienne et son agglomération.** Ces constats sur les aménagements cyclables font également écho aux **difficultés que peuvent rencontrer les Personnes à Mobilité Réduite pour se déplacer sur le territoire.** Ce qui pourrait être considéré comme un retard de ViennAgglo sur le développement des modes doux de transport peut s'expliquer par la « jeunesse » de l'intercommunalité et une « politique vélo » relativement récente.

Parallèlement, aux constats réalisés sur le territoire de ViennAgglo, le Conseil de Développement note des tendances d'usages sur l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et au-delà. L'enquête déplacements ménages de 2014/2015 sur cette aire permet de noter que la population de ce grand territoire a augmenté de 16% et dans le même temps que les déplacements quotidiens par habitant ont progressé de seulement 10% depuis 2006. Parmi eux, les déplacements en voiture ont diminué de 5 points quand ceux en modes doux et en transports en commun ont chacun augmenté de 2 points. Ces résultats qui peuvent paraître encore faibles laissent de l'espoir sur les marges de manœuvre. Ils témoignent des **changements de mentalités des citoyens et de l'impact des initiatives locales sur leurs comportements.** Concernant l'étude spécifique au Pays Viennois sur l'évolution de la part modale du vélo, la taille de l'échantillon ne permet pas une exploitation statistique satisfaisante. Cependant, la tendance ne semble pas aussi favorable que sur le secteur lyonnais bien que l'attente de la population soit forte en la matière.

C'est pourquoi le **Conseil de Développement compte vivement sur l'impulsion de la politique locale pour faire reconsidérer la place du vélo sur le territoire de ViennAgglo et lui donner encore plus d'importance.** Il existe aujourd'hui des évolutions réglementaires et de nouvelles solutions qui peuvent permettre à ViennAgglo de renforcer sa démarche et ses initiatives en sensibilisant et impliquant les usagers.

3. Des évolutions réglementaires en faveur des cyclistes

Le Groupe de Travail du Conseil de Développement a souhaité **se documenter sur la législation, la sécurité routière et l'accidentologie.**

La réglementation a en effet évolué avec le décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au **Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) et au stationnement** et permet des aménagements nouveaux pour faciliter la pratique du vélo :

« L'objet de ce décret est l'adaptation des règles de sécurité routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes.

Il vise à sécuriser et à développer la pratique de la marche et du vélo :

- Il améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés.
- Il interdit l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée.
- Il généralise également les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision contraire de l'autorité de police).
- Sur les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée. Dans le même temps, il autorise le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante. » (<http://www.legifrance.gouv.fr>)

4. Des expériences positives à observer

Le Conseil de Développement tenait également à observer les pratiques mises en œuvre sur les territoires et pays voisins, qui lui semblent favoriser la place du vélo et l'apaisement de la circulation automobile.

• Territoires voisins :

- › La plupart des **grandes agglomérations avoisinantes et certaines communes rurales sont d'ores et déjà engagées dans une démarche de développement des aménagements cyclables.** Le Progrès du 19 septembre 2016, confirme « [qu'] un engouement sans précédent pour le vélo gagne la Métropole Lyonnaise ». Il est question d'augmentation exponentielle des usages : « en un an seulement, les va-et-vient de bicyclettes ont encore augmenté de 10 % ». France 3 Rhône Alpes publie le 7 octobre 2016 que le trafic vélo sur la Métropole de Lyon a augmenté de 15 % depuis 6 ans et de 370 % depuis 10 ans, comptant jusqu'à 6137 vélos sur le cours Gambetta en une journée. Articles en Annexes 1 et 2



Lyon : double sens



Lyon : double sens



Lyon : partage bus vélo



Lyon : cédez le passage

Le vélo à Lyon

● Nombre de cyclistes sur les grands axes en 2015 et 2016



● Pistes cyclables en projet

Quai de la Pêcherie, quai Saint Antoine, quai de Bondy, quai Fulchiron, bd des Brotteaux, bd des Belges, pont Winston Churchill

● Nombre de km de piste cyclable dans la Métropole



Le Progrès - Lundi 19 septembre 2016 - Lyon Transports

› Au cours de ses déplacements, le Conseil a également repéré des **aménagements intéressants dans des communes rurales** : des zones apaisées à Septème, Luzinay, Moidieu Détourbe et un sas cycliste aux feux à Cours et Buis .



Sas cycliste au feu à Cours et Buis

• **Sur le territoire français :**

› Le Conseil de Développement du **Grand Poitiers** a été saisi de la question des mobilités actives et cheminements doux. Dans son rapport de décembre 2015, le Conseil dresse le bilan d'une situation insatisfaisante sur un territoire à la topographie assez proche de celle de ViennAgglo. Il en tire des objectifs en termes de continuité du réseau et de multimodalité, de sensibilité aux usages et de facilitation du partage de l'espace public. Le CdD du Grand Poitiers apporte à ses élus des propositions qui font échos aux objectifs du CdD de ViennAgglo :

- mettre en œuvre une **mesure continue et rigoureuse des évolutions des nouveaux usages** par des enquêtes sociologiques d'étude des motivations,
- établir des priorités d'aménagements cyclables pour un **réseau continu, lisible et visible** offrant des cheminements dans la ville-centre et permettant de rejoindre les communes de la périphérie,
- rendre possible **l'intermodalité**,
- **faire connaître, sensibiliser à l'usage et faciliter la pratique du vélo** dans les entreprises, les établissements scolaires et universitaires, vers le grand public et vers des publics spécifiques tels que les Personnes à Mobilité Réduite,
- **faciliter le partage de l'espace public.**

Dans leur avis, les membres du Conseil de Développement du Grand-Poitiers ont également apporté des recommandations en termes de plans d'actions et de moyens à développer pour répondre aux objectifs cités ci-dessus. Les propositions ont été retranscrites et illustrées sur une carte interactive accessible sur internet.

La majorité des propositions doit, selon le CdD, faire l'objet d'une **communication forte pour sensibiliser, signaler, informer, inciter ... et de marquages au sol pour légitimer et rassurer les usagers** pratiquant la mobilité active.

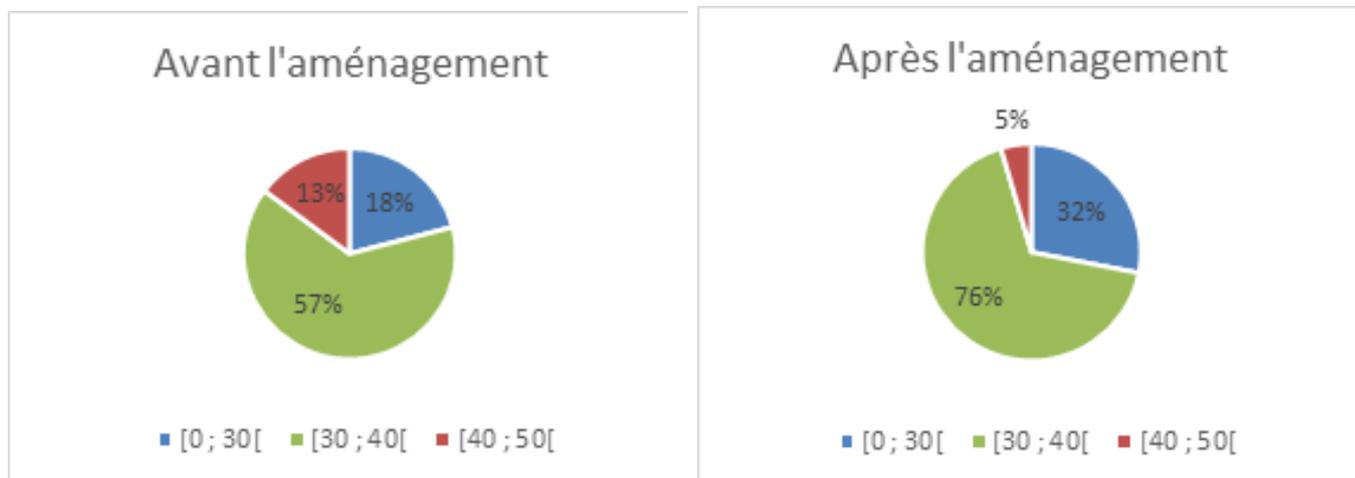
Retrouvez le rapport complet sur www.grandpoitiers.fr/f28672_avis_CDR_mobilitesdouces_2016.pdf.



Extrait des cartes interactives réalisées par le CdD du Grand Poitiers

› De nombreuses villes françaises développent des **double sens cyclables**. Ces aménagements qui facilitent la pratique du vélo ont également un impact fort sur la sécurité et l'accidentologie. En effet, le double-sens garanti une meilleure visibilité mutuelle des automobilistes et des cyclistes qui limite les risques d'accident et ralenti la vitesse de circulation.

Par exemple, l'aménagement de double sens cyclable à Metz a eu un **effet modérateur sur la vitesse des véhicules motorisés** :



Le double sens cyclable est également un aménagement largement déployé et compris **dans les zones de circulation apaisées** ; l'illustration ci-dessous montre l'évolution de ces 6 dernières années en nombre de kilomètres aménagés à double-sens dans les zones limitées à 30 km/h :

	2007	2013
CA de la Rochelle	3,0	67,0
CU de Strasbourg	64,0	88,0
Grand Lyon	10,0	35,0
Grand Nancy	0,7	33,0
Grand Toulouse	-	137,0
Grenoble Alpes Métropole	7,0	55,0
Métropole Européenne de Lille	16,0	134,0
Ville de Paris	7,0	263,0
Ville de Bordeaux	18,0	32,0
Ville de Perpignan	0,8	47,0
Total	126,5	891,0

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

- À l'étranger :

À juste titre, les pays du Nord de l'Europe sont souvent cités en exemple et servent de modèle quant à la place du vélo sur un territoire. Déjà en 2012, Le Monde titrait qu'Amsterdam était « dépassée par le succès du vélo ». « Chaque jour 490 000 personnes enfourchent leur vélo et parcourent une distance totale de 2 millions de kilomètres dans le centre-ville qui compte plus de 400 km de pistes cyclables pour 780 000 habitants. »

Le Conseil de Développement ne souhaite pas comparer ViennAgglo à ces pays. En effet, nous ne bénéficions pas de la même topographie, ni de la même densité et la question du développement des modes doux de transport fait partie de « l'ADN des politiques locales ». Pourtant, ces pays restent des exemples intéressants et encourageants qui illustrent la possibilité d'y arriver avec la volonté et avec le temps lorsque l'on parvient à impliquer citoyens et acteurs publics.



Ralentisseur au Danemark



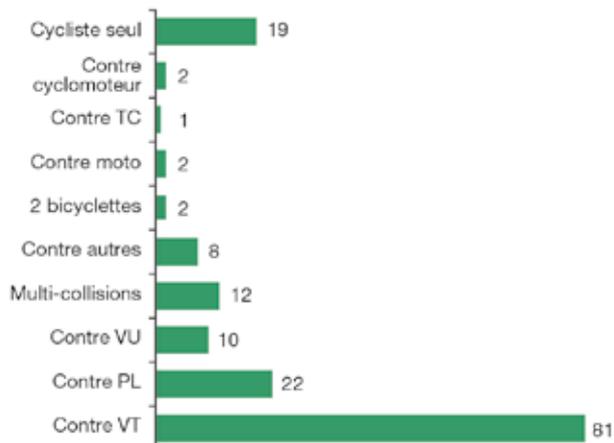
Parking vélo sur péniche à Amsterdam

5. Des aménagements qui renforcent la sécurité des cyclistes

Selon le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), « pour déterminer une politique de sécurité routière efficace, la connaissance de l'accidentologie est nécessaire. Cette connaissance est constituée par la détermination, la caractérisation ainsi que la hiérarchisation des enjeux puis une phase de compréhension de ces enjeux. Les données permettant de définir des enjeux de sécurité sont disponibles dans les Bordereaux d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre. Pour la phase de compréhension des enjeux, la lecture et l'analyse des procédures judiciaires sont nécessaires. »

Ci-après quelques illustrations extraites des bilans de sécurité routière 2014 et 2015 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). Une information complémentaire se trouve sur les bilans de l'accidentalité de 2014 et de 2015 édités par l'ONISR et dans l'aide-mémoire de l'accidentalité en France en 2015.

Cyclistes tués selon le type de collision 159 décès en 2014

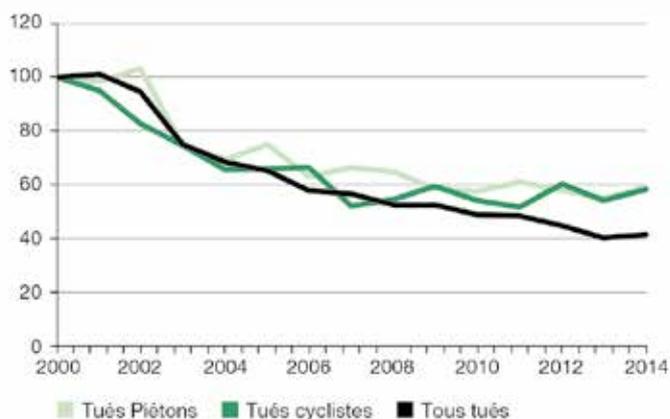


Usagers impliqués

La majorité des accidents corporels de cyclistes sont des accidents seuls. Ces accidents ne représentent que 7,6% des accidents de vélos dans le BAAC, alimenté par les forces de l'ordre, mais plus de 60% de ceux recensés dans le registre du Rhône qui s'intéresse aux personnes admises à l'hôpital.

Un cycliste tué sur cinq (21% en 2014) est heurté par un poids lourd, un autocar ou un véhicule utilitaire, souvent la conséquence d'un problème d'angle mort ou d'un manque de visibilité du cycliste.

Évolution du nombre de tués. Base 100 en 2000



Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types

En agglomération, les situations d'accident allient des véhicules à la vitesse inadaptée et des piétons, peu visibles dans un environnement urbain chargé, qui traversent une voie assez large : « Le piéton, masqué parfois par un véhicule en stationnement, engage sa traversée hors passage piéton. Le conducteur ne le détecte pas ou trop tard. » Hors agglomération, sont souvent relevées la présence d'alcool chez le piéton et la perception trop tardive du piéton par le conducteur alors que les bas-côtés sont mal adaptés à la marche : « Un véhicule circule de nuit hors agglomération. Un piéton fortement alcoolisé marche sur la chaussée dos au trafic. Le conducteur ne voit qu'au dernier moment le piéton. »

	Piétons	Vélos
2010	485 12%	147 4%
2013	465 14%	147 4%
2014	499 15%	159 5%
2015	468 14%	149 4%
Progression 2014-2015	-6,2%	-6,3%
Progression 2013-2015	0,6%	1,4%
Progression 2010-2015	-3,5%	1,4%
Progression 2000-2015	-44,8%	-45,3%

Les piétons et cyclistes

Entre 2000 et 2010, la mortalité des piétons a diminué de - 43 %, celle des cyclistes de - 46 %. Ces usagers ont bénéficié de mesures d'aménagement d'infrastructures en faveur des modes doux et de la baisse des vitesses des automobilistes. Entre 2010 et 2014, la mortalité piétonne augmente de + 3 %, celle des cyclistes reste quasiment stable. Si la tendance 2005-2014 se poursuivait, la part de ces usagers dans la mortalité passerait de 15 % en 2005 à 21 % en 2020. Elle devrait même s'accroître avec le développement des modes doux ou actifs : l'exemple des pays voisins adeptes du vélo montre une mortalité cycliste importante ; les pays avec une proportion de seniors supérieure à la France ont aussi une mortalité piétons notable.

La mise en œuvre d'aménagements cyclables a tendance à faire augmenter le nombre des usagers du vélo, ce qui pourrait à priori accroître le facteur risque. Cependant, les études de terrain présentées par le CEREMA démontrent le contraire. Chaque proposition d'aménagement du CEREMA fait suite à des études statistiques d'évolution de l'accidentologie.

Le double sens cyclable est considéré comme un aménagement non accidentogène dès lors que l'on améliore la perception du statut de la voirie. Pour exemple, à Paris, le bilan des accidents impliquant au moins un cycliste dans les zones 30 est le suivant :

Ville de Paris : bilan des accidents impliquant au moins un cycliste dans les zones 30

période	année	Avant/après l'application de la mesure	Nombre d'accidents	Nombre de blessés légers	Nombre de blessés graves
1	1 ^{er} /09/2007 à 31/08/2008	Avant	30	25 cyclistes 5 piétons	2 cyclistes -
2	1 ^{er} /09/2008 à 31/08/2009	Avant	42	36 cyclistes 5 piétons 3 usagers 2 RM	- - -
3	1 ^{er} /09/2010 à 31/08/2011	Après	29	24 cyclistes 5 piétons 1 usagers 2 RM	- 1 piéton -

Source : ville de Paris

Le Cdd aurait souhaité pouvoir vous communiquer les données de l'accidentologie impliquant des cyclistes sur le territoire de ViennAgglo. Malgré ses multiples demandes à la DDT38/SSR/Observatoire Sécurité Routière restées sans réponse, le Conseil regrette de ne pouvoir s'appuyer sur ces éléments pour argumenter cet avis.



1. Prise en main de la saisine

Après avoir pris connaissance de la lettre de saisine, un Groupe de Travail de 10 personnes s'est constitué et réuni 17 fois depuis septembre 2015. Pour le CdD, cette mission de prospective a été l'occasion :

- d'étudier la nouvelle réglementation,
- de réaliser un travail de terrain,
- d'associer à sa réflexion les différentes parties prenantes.



Membres du groupe de travail vélo

Pour réaliser leur étude, les membres du Conseil de Développement ont rencontré :

- Pascal Chaumartin, Vice-Président en charge des transports et des déplacements
- Jean Christophe Ballet, chargé de mission au développement des modes doux de transports pour ViennAgglo
- Thomas Jouannot du Centre d'étude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)

Les propositions de cet avis sont donc le fruit de trois étapes :

- **Une analyse des récentes modifications réglementaires du Code de la route.**

La saisine a été adressée au Conseil de Développement peu de temps après l'annonce de modifications réglementaires du Code de la route. Le CdD s'est donc appuyé sur l'expertise du CEREMA, service de l'État en charge des questions d'urbanisme, de transports, de cadre de vie, de voirie et d'espaces publics ainsi que de bâtiments publics. Le CEREMA est en charge de l'élaboration du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) et accompagne les collectivités dans sa mise en œuvre. Pour faire émerger ses propositions visant à faciliter et sécuriser les déplacements à vélo, Thomas Jouannot a été invité à rencontrer les membres du Conseil le 8 octobre 2015. De nouveaux aménagements permettent d'encourager l'usage du vélo dans la cité et contribuent à une meilleure coexistence entre les différents modes de transports. Il apparaît également nécessaire que tous les usagers (cyclistes, piétons, PMR, automobilistes, motards, chauffeurs de bus ...) soient correctement informés et sensibilisés pour réussir un bon partage de la route.

Cette rencontre avec le CEREMA a permis aux membres du Conseil de Développement de :

- › mieux appréhender et s'approprier le sujet
- › s'éclairer sur l'évolution de la législation et de contribuer à la faire mieux connaître. Les outils réglementaires sont avant tout au service des autorités compétentes (police du maire, etc.), mais ils mériteraient d'être plus largement connus
- › observer des expérimentations ou usages et d'en mesurer les avantages et les inconvénients
- › apporter un avis éclairé.

Cet échange avec le CEREMA a également permis au Conseil de Développement d'envisager des propositions en marge de la saisine comme les zones apaisées et de rencontre (zones 30 et 20).

• Un travail de terrain pour identifier les besoins des citoyens.

En se déplaçant sur le terrain, en discutant avec des usagers et en testant les trajets d'une famille en ville ou en commune rurale, les membres du Conseil ont repéré les sites « stratégiques » où des aménagements légers faciliteraient et sécuriseraient la pratique du vélo (Pôles multimodaux, établissements scolaires, culturels, sportifs, commerces de proximités, établissements publics ...).



Membres du Cdd en déplacement à Eyzin-Pinet

• Une concertation avec les acteurs

Le Conseil de Développement tenait à rencontrer les parties prenantes et à obtenir leurs avis, pour cibler et finaliser leurs propositions. Le développement des modes doux de transports sur le territoire dépendra de la capacité de la politique menée à favoriser l'appropriation des aménagements par les habitants. Comme dans tout projet nécessitant un changement des habitudes et comportements des usagers, il convient de considérer en amont la place de l'habitant.

De l'échange avec Thomas Jouannot a émergé l'idée d'une mise en situation sur le terrain pour une meilleure perception des propositions par les décideurs et les usagers. Cette initiative a été confortée par les propos de Nicolas Fieulaine (chercheur en psychologie sociale Université Lyon 2 ; Labex Intelligence des Mondes Urbains, Université de Lyon Coordinateur « Time Perspective International Network »).

Il précise l'intérêt de faire vivre une expérience aux personnes concernées par un projet avant d'envisager une démarche globale de sensibilisation auprès du grand public. Ceci constitue pour lui le moyen le plus efficace pour faciliter l'appropriation des projets.

Le Conseil de Développement a préparé cette expérience partagée à vélo qui a eu lieu le 17 juin 2016 en présence de Thierry Kovacs (Président de ViennAgglo et Maire de Vienne), Pascal Chaumartin (Vice-Président en charge des Transports), Gilles Gaviot-Blanc (Directeur des Services Techniques), Christelle Chevrier (Directrice des Transports et Déplacements) et Jean Christophe Ballet (Chargé de Mission au développement des modes doux de transport), Floriane Lagors (Responsable des espaces public de la Ville de Vienne), Sébastien Humbert (Chef de la Police Municipale), Sophie Malmanche de RATP Dev, André Armanet du CVAC et de Camille Caupin, citoyen usager.

Un road-book du circuit a été remis à chaque invité. Il intégrait les constats du Conseil sur les aménagements existants, les pratiques actuelles des cyclistes, les photomontages des propositions pour une meilleure compréhension et visibilité de ces dernières et les fiches techniques du CEREMA sur lesquelles s'appuie l'ensemble des propositions. Road-Book en annexe 3 du présent avis.



Enfin, conscient du contexte dans lequel se situe cette saisine, le CdD a tenu à adapter son étude et ses propositions aux contraintes rencontrées, à savoir la capacité limitée du Conseil en termes de « forces vives » et les limitations budgétaires éventuelles de ViennAgglo pour l'installation des aménagements. **Le Conseil de Développement tenait à faire des propositions d'aménagements qui soient relativement simples à réaliser et peu coûteuses.** C'est pourquoi il a fait chiffrer et évaluer le coût de quelques propositions d'aménagements à titre indicatif pour aider à la décision.

L'avis et les propositions ci-joints ont été validés à par le Conseil de Développement lors de ses séances plénières du 20 juin et du 4 octobre 2016.



2. Volonté du Conseil d'apporter des propositions en milieu rural et urbain

L'objectif du Conseil de Développement est de **proposer des expérimentations** d'aménagements cyclables contribuant à **reconsidérer et valoriser la place du vélo dans l'agglomération**. Faisant le constat d'une saisine plutôt orientée vers les communes urbaines, le Conseil s'est autorisé à apporter des propositions s'adressant aux communes rurales. L'avis couvre ainsi une plus grande partie du territoire de ViennAgglo en s'intéressant à cinq communes représentatives de la diversité du territoire (Eyzin-Pinet, Luzinay, Pont-Évêque, Saint Romain en Gal et Vienne) et permettant d'imaginer facilement les aménagements sur les autres communes de ViennAgglo.

3. L'identification de sites stratégiques et prioritaires

Dans cet avis, le Conseil de Développement appelle **points d'intérêts** les types de lieux pour lesquels l'usage du vélo pourrait avoir un intérêt particulier :

- Proximité écoles, collèges, lycées
- Activité commerciale : centre-ville et centre bourg, ZAE
- Équipements publics (institutions, loisirs, sports, culture...)
- Gares et parkings favorisant la multimodalité des transports.

Pour le Conseil, faciliter l'accès à ces lieux à vélo, permettrait de :

- garantir une **plus grande sécurité** pour l'usage du vélo et pour les personnes à mobilité réduite,
- donner **plus d'autonomie** aux enfants et adolescents dans leurs déplacements,
- **développer le commerce de proximité** souvent délaissé pour les centres commerciaux dans lesquels le stationnement est plus simple,
- **développer la multimodalité** par la combinaison des modes doux de transports.

En cela, le Conseil reprend à son compte et précise l'objectif que formulait le cabinet Indigo lors de son diagnostic préparatoire à la définition du Schéma Directeur Vélo : « *Développer la pratique utilitaire sur le cœur urbain en s'appuyant sur un réseau maillé, en assurant des liaisons fonctionnelles vers les pôles générateurs majeurs.* »

Les propositions d'expérimentations du Conseil de Développement sont principalement et volontairement orientées vers ces sites stratégiques. Au-delà des améliorations pratiques, le Conseil cherche également à sensibiliser les habitants pour que l'usage du vélo au quotidien devienne une habitude, un réflexe.



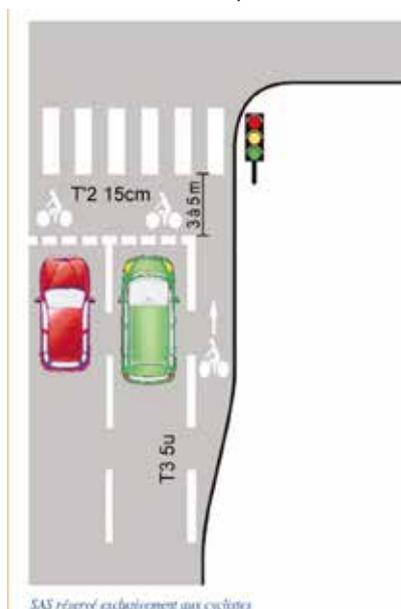
Dans cette dernière partie, vous trouvez des exemples de propositions d'aménagements du Conseil de Développement en réponse à la saisine et au-delà.

1. Les aménagements qui pourraient être mis en place

- En réponse directe aux attentes de la saisine :

- › Le sas cycliste

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'arrêt des feux pour les voitures à l'amont des dits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes au carrefour. Le sas permet aux cyclistes de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin de mieux voir et être vu ; de présélectionner son « tourne à gauche » avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ; de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ; de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage ; d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.



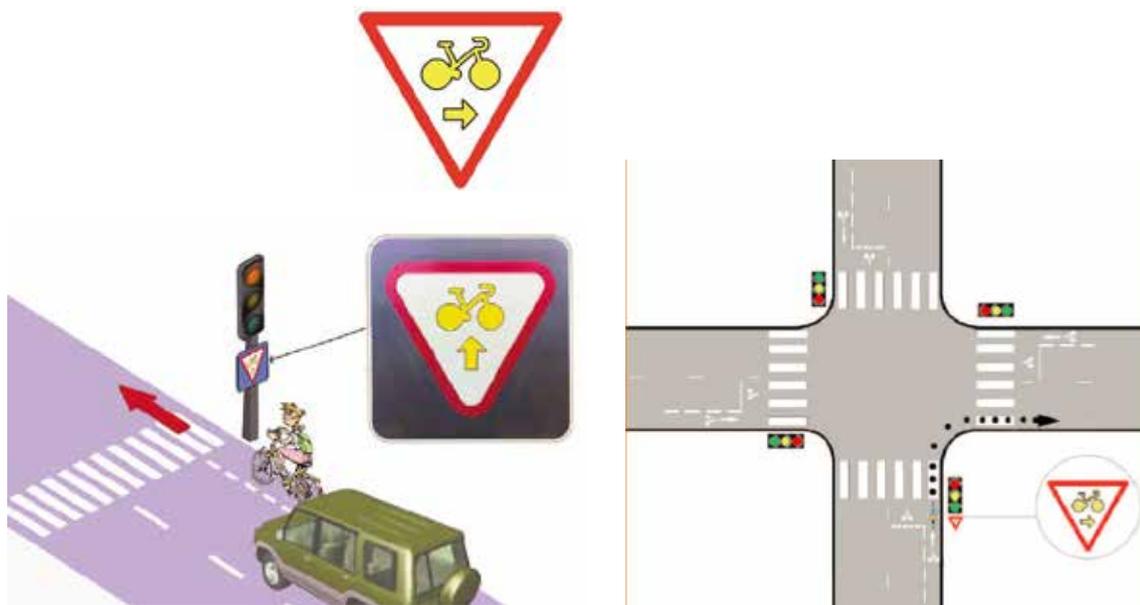
Le Conseil de Développement propose de débiter ce genre d'aménagement sur différents carrefours à feux tricolores du centre-ville de Vienne et sur l'avenue Général-Leclerc avant de le généraliser sur l'ensemble de l'agglomération.

Avenue Général-Leclerc



› le cédez le passage au feu rouge

Dispositif existant depuis 2012, il fait partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes. Cette signalisation, apposée sous certains feux, permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons bénéficiant du feu vert. Le feu rouge devient un cédez le passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panneau.



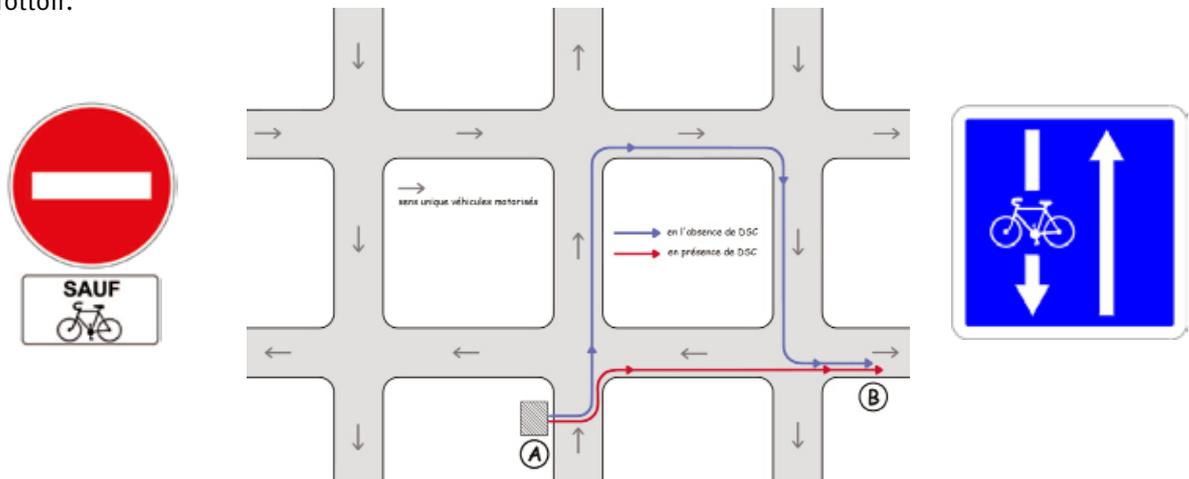
Le Conseil de Développement présente par exemple l'installation de cette signalisation au centre de Pont-Évêque sur les 4 feux du carrefour face à l'église.

Pont-Évêque



› le double sens cyclable

La mise en double sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules. Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin. Le double-sens cyclable présente d'autres avantages : confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ; amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ; évitement de la circulation des axes à fort trafic ; meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.



Le Conseil de Développement propose une expérimentation à Saint-Romain-en-Gal pour accéder aux Gymnases sans avoir à emprunter la nationale, boulevard Asiaticus à Vienne pour rejoindre le centre-ville ou la gare depuis la voie verte du quai Riondet sans emprunter le carrefour et le cours Brillier à son point de départ, ainsi que rue Denfert-Rochereau pour rejoindre l'Espace Saint-Germain.



Accès aux gymnases de Saint Romain en Gal



Accès aux gymnases de Saint Romain en Gal



Boulevard Asiaticus à Vienne



Rue Denfert Rochereau à Vienne

› le double sens cyclable dans les voies limitées à 30km/h ou moins

Au regard de l'Art R. 412-25-1 du Code de la route, « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

De même au regard de l'Art R. 431-9 du Code de la route, « (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »



Le Conseil de Développement propose que la rue à sens unique dans le centre-bourg d'Eyzin-Pinet puisse devenir une zone partagée ou une voie limitée à 30 km/h permettant la circulation dans les deux sens pour les vélos afin qu'ils ne soient pas contraints de faire le tour du pâté de maison pour rejoindre la mairie, l'école et la piscine.



Zone partagée de Luzinay ; qui pourrait faire l'objet d'un marquage au sol



Eyzin-Pinet

- **En complément, le Conseil suggère de développer des aménagements à moindre coût déjà mis en œuvre sur le territoire :**

La prise en compte 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 ... ». Ainsi, plusieurs aménagements permettent de faciliter la circulation des cyclistes et d'envisager des continuités de tracés.

› **la voie verte** est un maillon d'un réseau cyclable et piéton

Elle est ouverte à tous les usagers non motorisés, elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons ; les cyclistes, les rollers,



voie verte à Luzinay

Des voies vertes sont déjà aménagées sur Vienne, Chasse sur Rhône et Luzinay ; elles pourraient voir le jour dans d'autres communes. À Eyzin-Pinet, le Conseil de Développement propose d'aménager une voie verte à l'entrée du bois permettant d'accéder au quartier du Chamboud en direction de Saint Sorlin de Vienne.

À Pont-Évêque, il est également possible de l'envisager sur la large trottoir qui accède au parcours de santé et aux installations sportives.



Eyzin Pinet



Pont Evêque

› la bande cyclable

Elle désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux et trois roues. Elle permet la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu, relié aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs. Elle permet la présence de cyclistes sur la chaussée même, favorise la visibilité réciproque entre cyclistes et véhicules motorisés.



Afin de créer une continuité à Eyzin-Pinet, le Conseil de Développement propose qu'une bande cyclable soit aménagée dans le centre-bourg de part et d'autre de la chaussée devant la mairie et le parking. Celle-ci viendrait dans le prolongement de la voie verte suggérée précédemment pour rejoindre le centre de la commune et principalement l'école et les équipements sportifs.



› la piste cyclable

L'Article R110-2 du Code de la route spécifie que « *le terme piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, c'est-à-dire principalement aux vélos* ».

L'Article 431-9 du Code de la route indique que « *l'obligation d'emprunter les pistes est subordonnée à la décision de l'autorité investie du pouvoir de police. Il est en général préférable de ne pas rendre obligatoire l'usage d'un aménagement cyclable* ».

Les pistes cyclables sont séparées de la chaussée générale et exigent de l'espace. Elles peuvent être contiguës à la chaussée ou éloignées, mais aussi intercalées entre le trottoir et le stationnement. La piste cyclable est un aménagement contraignant à mettre en place dans les villes existantes et souvent remplacé par des bandes cyclables.



Piste intercalée entre le trottoir et le stationnement



› la matérialisation du positionnement du cycliste sur la chaussée améliore sa sécurité

L'Art R. 412-9 du Code de la route introduit des marquages au sol permettant de matérialiser sur la chaussée une trajectoire à l'attention des cyclistes autre que la circulation sur le bord droit. Cette matérialisation vise à limiter l'exposition du cycliste aux risques et à rendre possible la mise en évidence des itinéraires structurants.

Elle peut être utilisée dans les sens giratoires, sur des trajectoires. Dans l'absolue, cette matérialisation n'étant qu'informatrice, elle peut également servir lorsqu'il n'est pas possible d'aménager une bande cyclable et sur les voies autorisant le double sens cyclable.



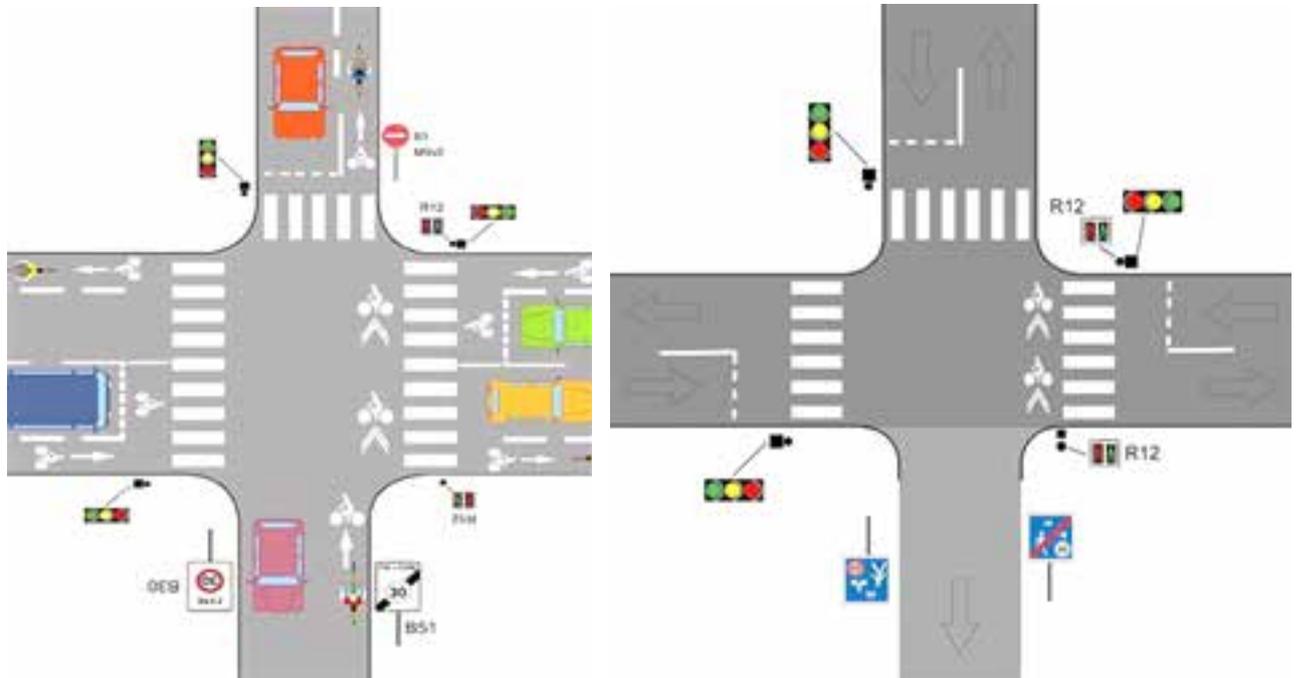
Si le Conseil de Développement pense que le carrefour Pierre Sémard est parfaitement approprié pour expérimenter la matérialisation de la trajectoire cycliste, il propose également de tracer la trajectoire entre le cours Brillier/ la rue Boson et le cours de Verdun pour rejoindre le Champs de Mars et orienter les cyclistes vers le pavillon du Tourisme ou la voie verte du quai Riondet.

Le marquage cycliste sur la chaussée, pourrait également être une solution pour palier à l'absence de bande cyclable entre l'Avenue Général-Leclerc et le Cours Brillier. Cette matérialisation donnerait une visibilité aux automobilistes sur les cyclistes et sécuriserait la circulation des vélos.

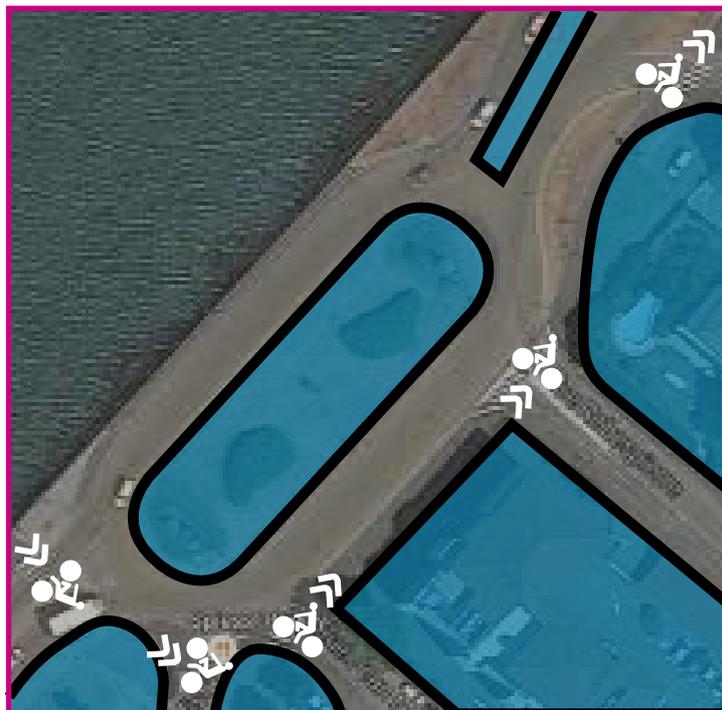


› la traversée cycliste contiguë au passage piéton

Dans la nouvelle version du Code de la route, l'ajout de la trajectoire matérialisée traversant la chaussée tient compte des différents cas apparus avec le développement des aménagements cyclables. Ainsi en amont ou à l'aval de la traversée cycliste peuvent se trouver la voie réservée d'un double-sens cyclable, une voie verte, une aire piétonne ...



Le Conseil de Développement soumet deux exemples de traversées contiguës au passage piéton, manquantes sur Vienne. A la sortie Sud de la voie verte quai F Mistral, avant le rond-point et sur les passages piétons permettant la traversée sur la voie verte de l'autre côté de la chaussée, cet aménagement permettrait une continuité de tracé. De même entre la voie verte quai F Mistral et le bvd F Point qui indique un itinéraire cycliste, le passage piéton pourrait être facilement équipé d'une traversée cycliste contiguë.



Ces exemples d'aménagements, doivent servir d'illustrations et permettre aux Maires de l'agglomération de se les approprier et de les imaginer dans les 18 communes de ViennAgglo. D'autres exemples repérés par le Conseil de Développement sont présentés et argumentés en annexe 4.

2. Chiffrage des propositions illustrées

Les services de ViennAgglo nous ont permis d'avoir quelques informations sur les estimations (TTC) des propositions d'aménagements ci-dessus détaillées. Il convient de noter que celles-ci sont évaluées à partir des marchés à bons de commandes en cours signés entre ViennAgglo et ses prestataires.

- Sas cycliste (coût moyen fonction de la largeur de chaussée) : bandes peinture et pictogrammes **60 €**.
- Cédez le passage au feu rouge : panneau AB3a et panonceau fournis et posés sur supports existants **140 €**.
- Double sens cyclable : **410 €**.
- Zones 30 et zones de rencontre 20 : panneaux et supports fournis et posés **1 400 €**
- Voie verte ou bande cyclable : panneaux et supports fournis et posés **1 400 €**
- 1 pictogramme vélo : **22 €**

3. Propositions complémentaires

Comme indiqué précédemment, le Conseil de Développement s'est permis d'envisager des propositions complémentaires à la sollicitation de la saisine.

Inspiré par les expériences dans d'autres villes ou pays, il vous invite à découvrir ces exemples de mise en œuvre :

• L'installation de portes-vélo à l'avant des bus

Ceci est largement développé (notamment en Colombie-Britannique) et serait particulièrement adapté au relief de notre agglomération.

Par exemple, les élèves ou les salariés pourraient utiliser leur vélo dans leur commune d'habitation jusqu'à l'arrêt de bus, rejoindre leur établissement scolaire, leur travail en périphérie de Vienne ou la gare en vélo. Pour ceux qui se rendraient sur Lyon ou Valence en train (qui permet de voyager avec son vélo) ils pourraient ainsi également utiliser leur vélo dans leur ville de destination.



• Développer les points de réparation

Ceux-ci pourraient être installés dans toutes les communes à l'instar de l'atelier mis en place à la maison de la mobilité.

• La signature d'une Charte intercommunale

Élaborer et diffuser une charte du vélo dans l'agglomération viennoise permettrait de mieux fédérer les volontés des collectivités publiques, aménageurs publics ou privés, organisateurs des transports publics, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers, associations d'usagers du vélo, le CdD etc...

Tout en rappelant les enjeux environnementaux fondamentaux liés à une meilleure prise en compte de l'usage du vélo dans les politiques publiques, cette charte expliciterait les engagements politiques et techniques des acteurs majeurs de l'aménagement du cadre de vie, vis à vis de la population de l'agglomération viennoise.

Cette charte pourrait afficher « a minima » ses ambitions sur la place du vélo dans les domaines suivants, ici proposés sans ordre de préséance :

- politique des déplacements urbains, via un PDU significativement cyclable
- planification urbaine, autorisations et droits des sols
- complémentarité du vélo avec les autres modes de transport
- programme pluriannuel d'investissements en aménagements cyclables
- projets d'aménagements ou de réaménagements des voiries et espaces publics
- place des accès et stationnements vélos sur le domaine public mais aussi dans les programmes de constructions privées
- priorisation des aménagements cyclables sur les trajets scolaires et les liaisons entre les pôles générateurs de transports
- promotion des plans de déplacements d'entreprises valorisant le rôle du vélo
- formation des agents des services techniques publics visant à améliorer la qualité des déplacements cyclistes
- campagne de communication tous publics pour mieux faire connaître les récentes évolutions réglementaires en faveur du vélo et la manière dont elles ont été traduites par les politiques publiques locales.

• Passer de l'expérimentation à la généralisation

Faisant référence à la Loi LAURE et à la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, citées en préambule du présent avis, le Conseil de Développement souhaiterait voir intégrer progressivement la mise en œuvre de ces aménagements dans les projets du service voirie de ViennAgglo et réserver de manière systématique une enveloppe dédiée à ces travaux dans le budget voirie de l'agglomération.

• S'appuyer sur les initiatives locales en complément des aménagements cyclables prévus par le Code de la route.

Pour le Conseil de Développement, s'appuyer sur des innovations technologiques pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo pourrait être une prochaine étape qui permettrait d'aller plus loin, de conforter la priorité donnée au développement des modes doux de transport et pourrait éventuellement contribuer au développement de l'activité économique locale. INCO, start-up du territoire implantée à la pépinière d'entreprises de ViennAgglo et en phase d'évolution, développe et commercialise des solutions de signalisation, de sécurisation et de comptage qui pourraient être testées sur ViennAgglo.

Vous retrouvez plus d'informations sur les solutions développées sur le site HYPERLINK

«<http://www.inco.fr/>» \h www.inco.fr et en annexes 5 et 6.

4. L'enjeu fort d'une communication adaptée

Une des conditions de réussite du développement des modes doux de transports est **d'accompagner les différents usagers pour un partage et une meilleure cohabitation** dans le respect du Code de la route. L'information et la sensibilisation doivent s'appuyer sur une **communication ciblée et adaptée à toutes les étapes du développement de cette politique vélo**.

Par exemple, lors de l'installation d'un nouvel aménagement, une signalétique spécifique et temporaire pourrait être installée pour attirer l'attention des usagers et leur rappeler les règles d'usages. En effet, il semble important de rappeler le respect du code de la route et l'importance de la vigilance des usagers au travers d'une communication pédagogique.

« Sécuriser l'usage du vélo, c'est rendre aux usagers la liberté de choisir leur mode de déplacement sans s'affranchir des règles ».

Ainsi le Conseil de Développement propose :

- **d'établir un plan de communication**

Le Conseil de Développement insiste sur la nécessité de mettre en œuvre un **plan de communication pour s'assurer que les aménagements cyclables soient compris, appropriés et qu'ils auront bien le bon impact auprès des différents usagers**. Le CEREMA pourrait être invité à accompagner les élus et techniciens en charge de la communication et des transports dans cette démarche. Il pourrait assister ViennAgglo pour définir sa stratégie et son plan de communication tant sur la partie réglementaire, que sur les changements à venir pour le partage de l'espace urbain. La communication pourrait s'appuyer sur différents supports (magasines, flyers, affiches, panneaux, internet...) et intégrer des visuels temporaires qui attirent l'œil des usagers sur les lieux des aménagements lors de leur mise en service.



- **de s'appuyer sur des fiches réflexes**

Le Conseil de Développement tient à ce que la nouvelle réglementation et les préconisations du CEREMA soient **systématiquement prises en compte lors de travaux et de modifications de la voirie** (par exemple lors du changement du sens d'une rue en intégrant le double sens cyclable). L'élaboration de fiches réflexes avec les services techniques concernés permettrait d'accompagner les techniciens vers cet objectif.

Le Conseil de Développement a pris note qu'une démarche structurée est d'ores et déjà entamée depuis plusieurs années. Il espère par ces réflexions donner une nouvelle impulsion et renforcer la détermination de ViennAgglo à faire évoluer les usages en termes de modes doux de transport.

Le Conseil de Développement est satisfait de l'expérience partagée à vélo le 17 juin qui a permis des échanges riches et constructifs. Il est ravi d'apprendre que les services de ViennAgglo et de la Ville de Vienne se sont d'ores et déjà rencontrés pour réaliser quelques-uns des aménagements proposés avant même que cet avis complet soit rendu. Les membres du CdD espèrent que cette initiative servira d'exemple sur les autres communes qui pourront s'en inspirer librement.

Pour le Conseil de Développement, la réussite du développement des modes doux de transport dépend d'une alchimie entre des aménagements pertinents et utiles, une communication adaptée et l'implication citoyenne.

Le Conseil de Développement insiste sur le fait que toute action engagée pour le développement des déplacements en vélo a de multiples impacts :

- enjeu de **santé publique** en favorisant l'activité physique des usagers
- enjeu en termes d'**environnement** et de **qualité de l'air**
- enjeu de **liberté de déplacement des citoyens**
- enjeu pour les **déplacements des personnes à mobilité réduite** et pour la **problématique du vieillissement de la population**
- et participer au **désengorgement des centres villes**, sur un territoire asphyxié comme le nôtre.

Le Conseil de Développement reste évidemment disponible pour donner son regard sur la politique vélo du territoire et aider à développer la mobilité douce des habitants.



Lexique :

BAAC : Bordereaux d'Analyse des Accidents de la Circulation
CdD : Conseil de Développement
CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DDT38 : Direction Départementale des Territoires de l'Isère
Loi LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PAMA : Plan d'Actions pour les Mobilités Actives
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
SDV : Schéma Directeur Vélo

Webographie :

PDU : <http://www.paysviennois.fr/-Le-Plan-de-Deplacement-Urbain->
Enquête déplacements : <http://www.sytral.fr/359-enquete-grand-territoire.htm>
Avis du Grand Poitiers : www.grandpoitiers.fr/f28672_avis_CDR_mobilitesdouces_2016.pdf.
Fiches CEREMA : <http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html>
Accidentologie : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>
INCO : www.inco.fr
Autre référence citée dans le texte <http://www.legifrance.gouv.fr>

Annexes :

- 1- Article Le Progrès « Toujours plus de cyclistes » 19 septembre 2016
- 2- Article France 3 RA « Métropole de Lyon ; 370% d'augmentation de trafic vélo en 10 ans » 7 octobre 2016
- 3- Road Book "Partage, découverte autour d'une expérience à vélo" 17 juin 2016
- 4- Liste détaillée des propositions d'aménagements cyclables à expérimenter sur les 5 communes
- 5- Article Lettre Économique du Pays Viennois « Nouveau locataire de la pépinière d'entreprises, Fabien Drevet (INCO) veut (...) » 26 mai 2016
- 6- Présentation INCO VELO avril 2016

LYON TRANSPORTS

Toujours plus de cyclistes

Les derniers chiffres le confirment : un engouement sans précédent pour le vélo gagne la Métropole lyonnaise. Cette augmentation exponentielle est bien encadrée mais pose encore des problèmes au quotidien.

Le phénomène ne s'estompe pas. Dans la Métropole, davantage de vélos se glissent chaque jour dans la circulation. Les derniers comptages du trafic dépassent toutes les prévisions : en un an seulement, les va-et-vient de bicyclettes ont encore augmenté de 10 %. Sur les berges du Rhône, 8 000 vélos transitent quotidiennement. Cours Albert-Thomas, on en recense 4 100 chaque jour, contre 3 500 il y a un an. Sur tous les grands axes, les chiffres explosent (lire infographie). « Clairement, c'est une évolution sociétale très forte », constate Fabien Bagnon, porte parole du collectif lyonnais La ville à vélo.

Tensions entre usagers

« À une époque, certains ont pu croire que c'était une mode liée à une pratique loisir. Mais la vérité, c'est que le vélo est d'abord un moyen de transport plébiscité parce qu'il est efficace, rapide et pratique. » Il est vrai qu'aux heures de pointe, la file de cyclistes s'allonge sur les 670 km de piste cyclable de la Métropole. La collectivité vise le millier de kilomètres en 2020. Des aménagements sont prévus partout : cours d'Herbouville, quais de la pêcherie, boulevard des Brotteaux, sur le pont Churchill... « C'est une période histori-



■ Chaque jour, 8 000 vélos empruntent les berges du Rhône.

Photo d'archives Philippe JUSTE

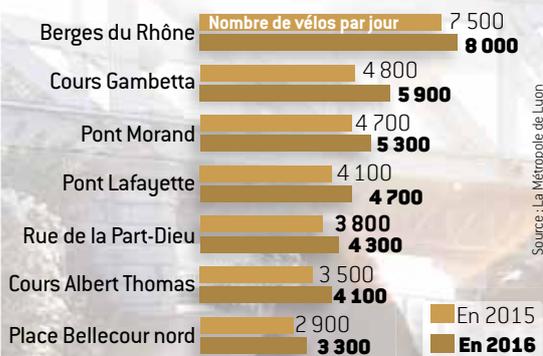
que », va jusqu'à dire Fabien Bagnon, pour qui « il y a eu une véritable prise de conscience politique. Tout n'est pas parfait mais on a basculé dans une nouvelle ère, où l'on ne parle plus de faire du quantitatif mais aussi du qualitatif. » Malgré tout, cet engouement sans précédent a ses inconvénients. Accidents, code de la route bafoué, incivilités : l'essor du vélo multiplie les tensions entre usagers de la route. « Je suis étonné qu'il n'y ait pas plus de drames », regrette Claude Polidori, président de l'Automobile club du Rhône. « Il faut être honnête : la cohabitation devient très compliquée et les vélos sont devenus une plaie pour beaucoup d'automobi-

listes. La circulation des vélos est souvent anarchique. Les règles de base comme les feux rouges ne sont pas respectées et les automobilistes ont peur. » Réglementer encore, sanctionner plus, c'est ce que demandent de nombreuses associations. « Les efforts ne peuvent pas aller que dans un sens », réclame Yves Gascoin, co-président de l'association Les Droits du piéton (lire ci-dessous), qui résume bien le sentiment général. « Personne ne vous dira qu'il est contre l'usage du vélo. Mais il faut un minimum de règles pour le bien-être collectif, sans quoi les gens continueront à faire n'importe quoi. »

Benoît Mouget

Le vélo à Lyon

● Nombre de cyclistes sur les grands axes en 2015 et 2016



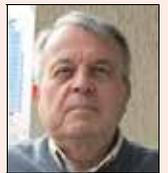
● Pistes cyclables en projet

Quai de la Pêcherie, quai Saint Antoine, quai de Bondy, quai Fulchiron, bd des Brotteaux, bd des Belges, pont Winston Churchill

● Nombre de km de piste cyclable dans la Métropole



Yves Gascoin, co-président de l'association Les Droits du piéton



■ Photo LPR

« Le point noir, c'est la circulation sur les trottoirs »

Comment les piétons vivent-ils l'augmentation continue du nombre de vélos ?

« Contrairement à ce qu'on pourrait penser, nous sommes plus que favorables au développement du vélo. Car qui dit plus de vélos dit moins de voitures et des villes apaisées. Nous sommes généralement favorables aux modes doux. Mais dans le respect des règles. »

Entre piétons et cyclistes, c'est quoi le problème ?

« Le point noir, c'est la circulation sur les trottoirs. Beaucoup de cyclistes pensent qu'ils ont le droit d'y circuler ! Certains de nos adhérents sont révoltés parce que les cyclistes ne sont pas réprimandés. Aujourd'hui, vous pouvez renverser une vieille dame et poursuivre votre route en toute impunité. »

Quelles mesures préconisez-vous ?

« Nous demandons que les élus prennent leurs responsabilités. À Lyon, il y a un PV pour 10 000 infractions. Pourquoi une telle tolérance ? Nous demandons que les cyclistes en faute soient réprimés mais modérément : un PV par jour par arrondissement. Ce n'est

LYON



Métropole de Lyon : 370% d'augmentation du trafic vélo en 10 ans

C'est une augmentation que les associations de défense du vélo en ville saluent volontiers. Et d'encourager la Métropole à faire encore plus : si la tendance se confirme dans les prochaines années, Lyon pourrait rattraper Strasbourg d'ici 2020 et de devenir la 1ère ville cyclable de France.

Publié le 07/10/2016 à 18:08,



Ils sont apparus ici et là, sur des axes jugés stratégiques pour le développement du vélo dans la métropole : ce sont les 55 compteurs de trafic qui permettent d'objectiver le nombre de parcours et de ne plus s'en tenir à des études de déplacement ponctuelles et honorées.

Et depuis le 28 septembre 2016, la Métropole de Lyon a mis en ligne -accessibles donc- au grand public les données des 55 dispositifs de comptage automatique de vélos installés sur son territoire (voir encadré). Alors, les associations de défense du vélo en ville ont fait leur compte, et ils sont très bons.

+370% en dix ans

Ainsi, la croissance du trafic cycliste est de +15% par an depuis 6 ans, et de 370% en 10 ans. D'ailleurs, le 5 octobre dernier, un nouveau record a été atteint sur le cours Gambetta avec 6 137 vélos sur une journée.

Cet axe conforte ainsi sa place de 1er axe cycliste de la Métropole devant la piste cyclable du Pont Morand et la voie verte des Berges du Rhône (au niveau du Pont Wilson). Un cours emprunté par 13 000 voitures et camions, ce qui fait que 32% des usagers (hors piétons) de cet axe sont donc des cyclistes.

Hommage aux efforts consentis

Et le collectif Valve (Venir à Lyon à Vélo) de reconnaître le très fort impact des aménagements cyclables réalisés par la Métropole sur l'accroissement du trafic. Un collectif habitué aux happenings humoristico-protestaires qui tire haut et fort un coup de chapeau à l'agglomération, l'événement est suffisamment rare pour qu'on le relève.

Fabien Bagnon, un des porte-paroles du collectif, admet qu'il faut savoir rendre justice aux efforts consentis, et encourager la mutation. D'où la suggestion : si le taux de progression continue à ce rythme, Lyon pourrait passer devant Strasbourg, LA ville du vélo en France. Un challenge taillé pour Gérard Collomb, toujours en quête de premières places pour Lyon et la métropole.

Ci-dessous, quelques relevés quotidiens de trafic dans les rues de Lyon (infographie Fred Gramond)

<http://infogr.am/808db9ac-8f62-4a2b-8eca-0cb65eadd8e6>

Annexe 3

Road Book

ROAD BOOK

« Partage, découverte autour d'une expérience à vélo »
le 17 juin 2016

Départ : Pavillon du Tourisme

L'objectif de cette découverte est de se confronter aux réalités d'usage et de proposer des aménagements visant à développer et sécuriser les déplacements cyclistes sur le territoire. **Le souhait du CdD est de voir naître des expérimentations qui pourraient permettre à terme d'être généralisées sur ViennAgglo pour faire évoluer la place du vélo dans la cité.**

L'ensemble des propositions, qui sont présentées ici et prochainement dans le rapport d'avis complet, sont attachées au Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 – Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.



Le groupe traverse la Place des Allobroges et le Champs de Mars (à défaut de pouvoir emprunter le Bvd Asiaticus en double sens-cyclable) pour rejoindre la chaussée sur le cours Verdun et l'emprunter en direction du quartier de l'Isle.

1^{er} point d'arrêt : rue de la petite vitesse qui monte à la gare

Voie qui permet aux piétons et cyclistes de rejoindre la gare routière et le quai de la gare sans passer par le centre-ville. Cet accès doit **favoriser l'usage multimodal** (vélo/trottinette /piéton/PMR + train ou car) et peut-être un bon exemple emblématique de la place du vélo a fortiori sur un POLE MULTIMODAL.

Le CdD propose de **partager l'utilisation du trottoir de gauche entre piétons et cyclistes** et **d'aménager une bande cyclable dans le sens de la descente sur la voie**. Nous constituerions une quatrième voie pour les vélos permettant d'accéder à la vingtaine de stationnements de ce PÔLE MULTIMODAL. Le tracé d'une bande cyclable et la signalisation par panneau vertical et pictogrammes au sol favoriseraient la lisibilité et sécuriseraient l'accès.



Les pistes cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les pistes cyclables, chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée générale, exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient.

Il est important de traiter attentivement les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables, à savoir :

- la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant que le cycliste quitte un espace séparé, sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés ;
- l'éloignement potentiel de la piste cyclable par rapport à la chaussée qui pose le problème de la perception du cycliste par l'automobiliste, et réciproquement, notamment à l'approche d'un carrefour ;
- l'accessibilité (traitement des traversées de la piste qui constitue une chaussée en elle-même, repérabilité et détectabilité de la séparation des cheminements piétons et cyclistes pour une piste à hauteur du trottoir...).

Éléments généraux de conception

Les pistes cyclables doivent répondre à des principes rigoureux de conception, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée.

Les pistes cyclables ne sont génératrices de sécurité que si elles obéissent à des règles strictes, en particulier en ce qui concerne les dégagements de visibilité aux points de conflits : carrefours, accès et extrémités.

Ces règles sont destinées à éviter les pièges et à compenser le faux sentiment de sécurité induit par l'appartenance à un espace dédié, tant pour l'automobiliste que pour le cycliste.

Une planification rigoureuse permettra d'établir les priorités de réalisation selon les besoins et selon les caractéristiques des voies.



Certu 2013 / 05



Certu - Fiche Villes - janvier 2013

Il existe deux typologies de pistes :

- les **pistes contiguës** à la chaussée : qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;



Source : CRTS de l'Est

- les **pistes éloignées** de la chaussée : qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.



Source : DDE 974

Éditions du Certu

Collection Références

1/6

La piste cyclable à hauteur du trottoir

La piste cyclable est définie par l'art. R110-2 du code de la route comme étant une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

L'article R412-35 précise que « lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires ».

Les utilisateurs de fauteuil roulant (bien qu'assimilés à des piétons par l'article R412-34 du code de la route) peuvent, dans tous les cas, circuler sur la chaussée (Art. R412-35).

La piste cyclable à hauteur du trottoir doit être signalée (verticalement comme horizontalement) comme telle.

Ce n'est pas un trottoir (voir les deux premiers paragraphes p.2, la piste cyclable étant une chaussée) ; ce n'est pas non plus une « piste sur trottoir ». La difficulté de fonctionnement et de compréhension provient, notamment, de l'absence de séparation physique entre piétons et cyclistes ainsi que de la lisibilité tactile et visuelle des espaces, notamment pour les personnes aveugles ou malvoyantes.

Il en résulte donc que, réglementairement :

- les cyclistes de plus de 8 ans ne peuvent pas circuler sur le trottoir et doivent rester sur la piste ;
- les piétons, sauf trottoirs « non disponibles » doivent rester sur les trottoirs ;
- les utilisateurs de fauteuil roulant peuvent circuler sur le trottoir et les aménagements cyclables.

Usages et aménagements rencontrés

- Ce type d'aménagement est fréquent dans certaines agglomérations, même s'il n'est pas la recommandation mise en avant *a priori* dans les guides techniques (*Recommandations pour les Aménagements Cyclables*) ; il offre un sentiment de sécurité accru (par rapport aux bandes cyclables), en particulier pour les cyclistes âgés et les enfants à bicyclette ; il permet aux aménageurs de réduire l'emprise entre bordures sans avoir à supprimer du stationnement et la perception « routière » de la rue ; de fonctionnement complexe en carrefour, il est perçu très négativement par les piétons âgés et les personnes aveugles et malvoyantes.
- La nature des aménagements réalisés est très diverse, allant du simple marquage sur trottoir existant ou de la légère dénivellation à la construction lourde avec réduction de la chaussée et emploi de matériaux différenciés.
- Dans la pratique, piétons et cyclistes respectent peu leurs domaines respectifs, en particulier si les revêtements sont de confort différent ou peu lisibles.



Panneau C113

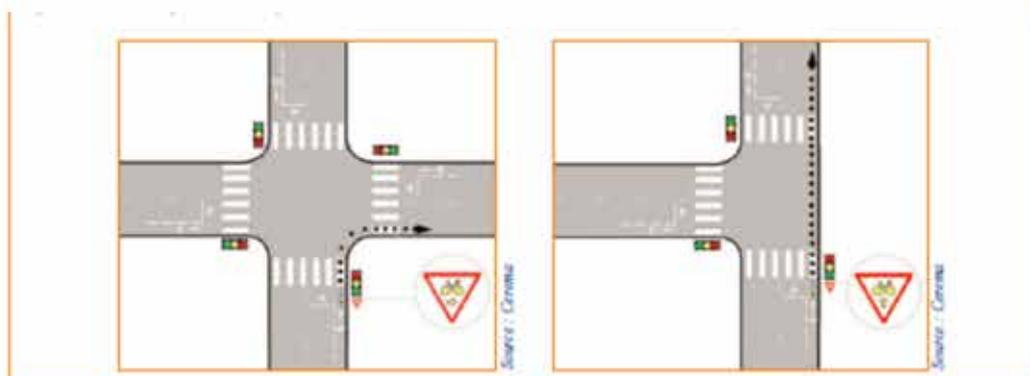
Le groupe emprunte ensuite la chaussée cours Verdun (non aménagée de bande cyclable) pour rejoindre le cours Brillier.

2e point d'arrêt : angle cours Verdun/cours Brillier sur l'espace piéton avant le feu

Les feux tricolores offrent la possibilité de **placer les cyclistes en amont des voitures** pour faciliter leur départ, limiter la vitesse des voitures et éviter les gaz d'échappement.

Le CdD propose d'aménager un **SAS cycliste au feu** sur les deux voies et un **cédez-le-passage cycliste au feu** qui remonte en direction de la gare pour permettre de tourner à droite.

Cet aménagement aurait intérêt à être reproduit sur les 4 feux tricolores de ce carrefour avec un **cédez-le-passage cycliste au feu pour permettre** de tourner à gauche au feu venant du cours Brillier en direction du cours de Verdun et de la rue Boson vers le cours Brillier en direction de la gare.



l'objet des présentes fiches est, à partir des textes officiels, d'expliquer leur contenu et les raisons d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

Ils sont à destination des services de l'Etat, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plan d'actions pour les mobilités actives

Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs

Mise en cohérence de la réglementation

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 415-15 du Code de la route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et ~~les cyclomoteurs~~, l'autre pour les autres catégories de véhicules. [...] »

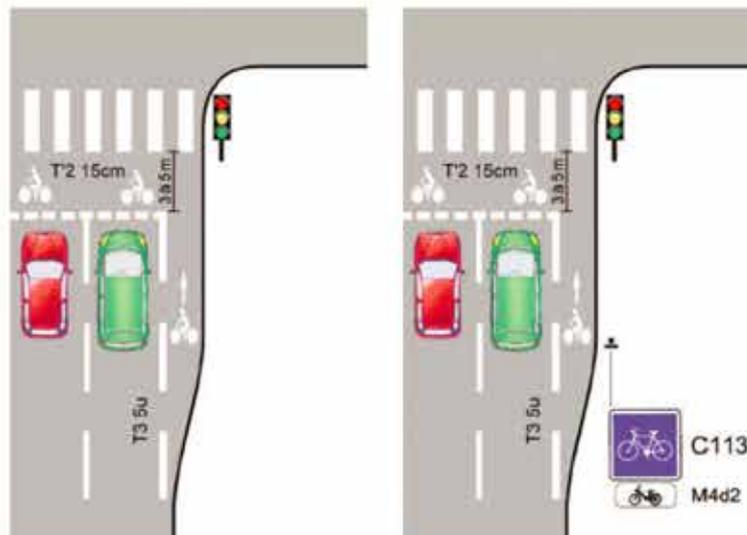
En supprimant le terme cyclomoteur, cet article introduit de la cohérence en précisant que par défaut le sas cycliste est à l'usage des seuls vélos, mais que l'autorité investie du pouvoir de police peut y autoriser les cyclomoteurs par la mise en place d'une signalisation spécifique (panneauau M4d2 sous panneau C113) autorisant les cyclomoteurs à utiliser la bande amorcée du sas.

Cette possibilité résultera donc d'un véritable choix de la collectivité et non d'une absence d'analyse de la situation.

Rappelons qu'il n'y a pas de modification du Code de la route pour les motos et scooters de cylindrée supérieure à 50 cm³ : ils ne sont pas autorisés à pénétrer dans le sas cycliste lorsque le feu de circulation est rouge.



Qu'est ce qu'un sas cycliste ?



SAS réservé exclusivement aux cyclistes

SAS cycliste ouvert aux cyclomoteurs

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont des feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour.

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules, afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son « tourne à gauche » avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage ;
- d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.

L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 415-15 du Code de la route

« ~~Aux intersections~~, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante »



En supprimant les termes « aux intersections », cet article étend le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste aux passages piétons gérés par feu en section courante, aux alternats par feux et aux feux de gestion des bords d'entrées des aires piétonnes.

La mise en place d'un cédez-le-passage cycliste au feu en section courante obtiendra une assise réglementaire dès modification de l'arrêté de 1967⁽¹⁾ et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière⁽²⁾ (ISR).

Depuis 2012, plus de 5 000 feux en intersection ont été équipés d'un tel dispositif dans des agglomérations de toutes tailles, sans que cela se soit traduit par une accidentalité particulière.

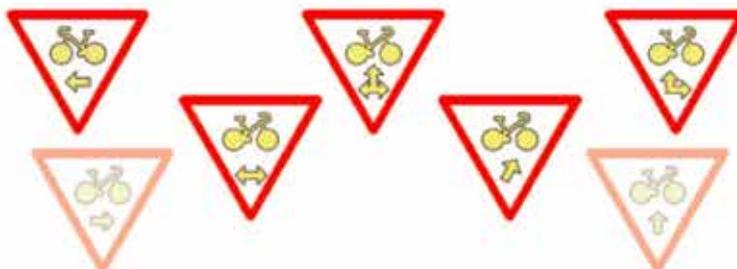
Quelques collectivités ont testé avec succès l'utilisation du cédez-le-passage cycliste en section courante pour gérer des traversées piétonnes, aboutissant à cette demande d'évolution réglementaire.

(1) Relatif à la signalisation des routes et autoroutes.
(2) Dans la future version de l'ISR, il est également prévu que le nombre de mouvements possibles au carrefour soit étendu par l'introduction des feux d'agglomération.

Septembre 2015



Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives



Qu'est-ce que le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » ?

Dispositif existant depuis 2012, le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » fait partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes.

Cette signalisation, apposée sous certains feux, permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt **sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert »**.

Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panneau.

Cette signalisation est composée de panneaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une ou des flèches la ou les directions autorisées.

Les études préalables à la mise en place de cette mesure de circulation, qui relève de l'autorité investie du pouvoir de police, doivent toujours être mises à profit pour s'interroger sur la pertinence du choix de l'exploitation par feux du carrefour ou de la traversée piétonne.

La chaussée du cours Brillier en direction de la gare n'est pas aménagée de bande cyclable jusqu'à la poste, la circulation le long des voitures stationnées en épi est difficile et non sécuritaire pour les cyclistes.

Il est conseillé aux cyclistes d'appliquer l'autorisation de circuler en milieu de chaussée pour s'écarter des voitures stationnées mais également pour éviter la sortie de piétons entre deux voitures en stationnement.

Décret n°2015-808 du 02 juillet 2015 : Art R. 412-9 du Code de la route : "en marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. (...) "Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité."

En effet, le positionnement des cyclistes au plus près du bord droit de la chaussée peut être générateur d'accidents, parfois graves, liés au risque d'ouverture de portières de véhicules en stationnement.

D'après plusieurs observatoires locaux d'accidentalité, près de 12 % des accidents cyclistes en milieu urbain correspondent à ce type de configuration.

Cette mesure vise également à sécuriser la traversée des piétons entre deux véhicules en stationnement. Le vélo est un véhicule silencieux de faible gabarit. Lorsqu'il est positionné très proche des portières de véhicules stationnés, il peut surprendre un piéton qui voudrait traverser. Un positionnement parfois éloigné du bord droit de la part du cycliste constitue ainsi un gain en sécurité pour le piéton.



Améliorer la sécurité du Cycliste



Marquage indicatif des trajectoires cyclistes en sens réservé de double sens cyclable



Le groupe met en avant une **pratique habituelle des cyclistes** qui peut être sanctionnée comme une effraction. Les usagers rejoignent la poste sur l'espace piétonnier plutôt que sur la chaussée du cours Brillier trop dangereuse entre les véhicules qui circulent et ceux qui sortent de leur stationnement. Les usagers ont besoin d'un aménagement offrant une **continuité de voie cyclable sécurisée**.

Le CdD propose d'aménager une **voie verte avec cheminements contigus** sur le large espace piéton le long du cours Brillier. Elle permettrait de rejoindre la bande cyclable de la poste avec une **traversée cycliste contiguë au passage piéton** avant la poste et une seconde au feu (ci-dessous) pour traverser le cours Brillier et pouvoir le redescendre jusqu'au Rhône.



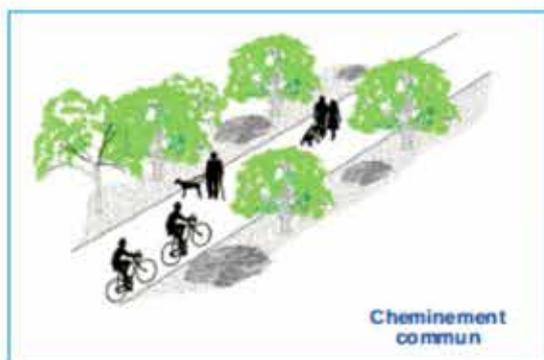
Sur les voies vertes



Panneau C115
« voie verte »

« Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2).

La circulation y est donc autorisée de droit pour les cyclistes, sans limitation de vitesse et pour les piétons, en tous sens. Il appartient aux usagers de ces voies d'adopter un comportement de respect mutuel (en particulier pour les cyclistes, usagers plus rapides).



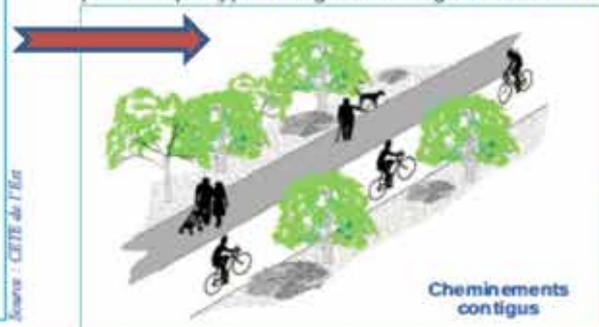
Cheminement
commun

Usage constaté

On observe parfois quelques difficultés de cohabitation en période d'affluence ou à proximité des grosses agglomérations. Cela ne constitue toutefois pas un enjeu fort de sécurité.

Recommandations

- Le rappel de règles de « bon comportement » peut s'avérer utile aux principaux accès à l'itinéraire, ceci à l'attention de tous les usagers, cyclistes comme piétons.
- La largeur ordinaire d'une voie verte est de 3,00 m ; toutefois, dans les secteurs où l'affluence est forte, il peut être opportun de l'élargir à 5,00 m, voire de dissocier les cyclistes des piétons, en veillant bien à conserver une qualité d'aménagement équivalente pour chaque type d'usager. Une largeur inférieure à



Cheminements
contigus

La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-30 du Code de la route

« Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Dans la version précédente du Code de la route, seul le cas où une piste cyclable était présente de part et d'autre de la chaussée était pris en compte.

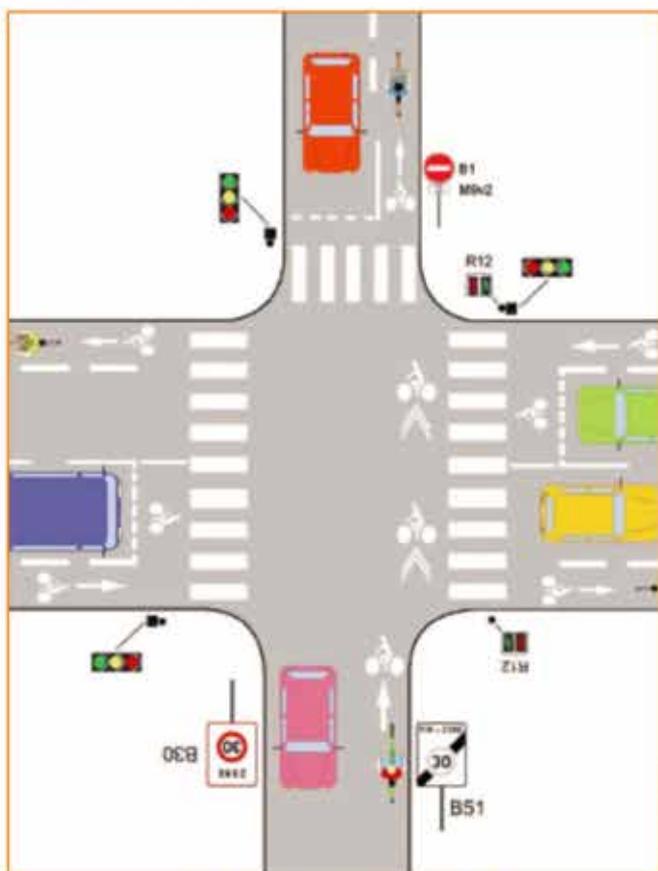
Dans cette nouvelle version, l'ajout de la « trajectoire matérialisée traversant la chaussée » tient compte des autres cas apparus avec le développement des aménagements cyclables.

Ainsi, en amont ou à l'aval de la traversée cycliste, peuvent se trouver la voie réservée d'un double-sens cyclable, une voie verte, une aire piétonne...

Toutefois, l'application de cet article ne sera possible qu'après la modification de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définira le marquage des trajectoires.

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût supplémentaire pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Quand une trajectoire à l'attention des cyclistes est matérialisée sur la chaussée le long d'un passage piéton dont le franchissement est réglé par feu piétons R12, ce seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire pour préciser aux cyclistes les règles de franchissement.



Sens réservé vélos en sortie de double-sens cyclable en zone 30

3e point d'arrêt pour descendre des vélos après le feu à droite devant la boutique Orange et continuer à pieds jusqu'au commissariat.

Le groupe emprunte la bande cyclable devant la poste et se confronte à la particularité d'un feu tricolore partagé entre bus et cyclistes. A noter que les bus se dirigent ensuite sur la droite pour rejoindre le pôle multimodal et que les cyclistes sont souvent amenés à emprunter le carrefour à gauche en direction du centre-ville ou de la rue V Hugo. Le partage de la voie et les priorités sont ici difficiles pour les cyclistes mis en danger.

En l'absence de bande cyclable entre le feu et le commissariat, le groupe se déplace à pieds (vélo à la main) pour traverser le passage piétons et la barrière d'entrée du pôle multimodal.

Le CdD propose :

D'aménager un SAS cycliste au feu et un cédez le passage cycliste au feu pour faciliter la circulation des cyclistes

De marquer les trajectoires cyclistes au sol dans le carrefour (marquage incitatif et non réglementaire)

De faire prolonger la bande cyclable.

A noter que les aménagements cyclables ont souvent un fort intérêt pour les Personnes à Mobilité réduite.



Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste. Dans la très grande majorité des cas, la présence de cette trajectoire ne signifie aucune contrainte supplémentaire pour les usagers.

L'introduction de ce concept se traduit par des nouvelles possibilités de marquage au sol listées dans l'arrêté du 23 septembre. Cette fiche se propose de donner des indications d'utilisation de chaque type de marquage.

Quelle base réglementaire ? Pourquoi une telle mesure ?

L'arrêté du 23 septembre 2015 modifie l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle

sur la signalisation routière afin de rendre possible la matérialisation des trajectoires pour les cycles.

Arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes, article 8) 3° (extrait)

« **Marques relatives aux trajectoires des cyclistes ; elles sont constituées des éléments suivants :**

- de figurines représentant un cycliste ; ou
- de double chevrons ; ou
- de flèches ; ou
- de numéros d'itinéraire ; ou
- d'une combinaison de ces éléments ; »

Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 118-1-C (extrait)

« **Sur toutes les chaussées, en section courante comme en carrefour, notamment en contiguïté de passage pour piétons, l'utilisation, dans le sens de circulation des cyclistes, de doubles chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments, est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes. »**

Plusieurs collectivités françaises ont exprimé le besoin de pouvoir matérialiser au sol la trajectoire conseillée aux cyclistes afin de les aider dans leur repérage et leur positionnement sur la chaussée.

Les principes de signalisation sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Ces marquages ne sont pas obligatoires. Chaque gestionnaire de voirie réalise son propre diagnostic quant à l'intérêt et le coût/avantage pour chaque situation.

Tout marquage doit respecter des normes de glissance, et être entretenu afin de ne pas constituer un piège pour l'ensemble des usagers.

Si la réglementation laisse ouvert le choix du marquage pour chaque situation afin de faire entrer dans la légalité des pratiques existantes et ne pas générer de surcoût, il est souhaitable qu'au fur et à mesure du renouvellement, les usages de chaque type de marquage convergent, dans un souci de cohérence et de lisibilité.

Il est à noter que la coloration verte, longtemps utilisée en complément ou à la place du marquage réglementaire, n'a pas démontré son utilité. En effet, elle présente un mauvais contraste avec la chaussée, en particulier la nuit et par faible visibilité.

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		<ul style="list-style-type: none"> • Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine piéton seule		<ul style="list-style-type: none"> • Espace utilisé par les piétons
Figurine cycliste + figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> • Traversée de chaussée par une voie verte

Matérialisation de la trajectoire des cyclistes en carrefour

Matérialiser la trajectoire des cyclistes dans les carrefours de grande taille

Le recours à un tel marquage vise à faciliter le repérage des cyclistes et à attirer l'attention des autres conducteurs sur la présence potentielle d'un nombre élevé de cyclistes sur cette trajectoire.

Ce marquage est possible soit à l'aide de doubles chevrons, soit à l'aide de doubles chevrons et de figurines vélos.

Trajectoire matérialisée en carrefour complexe à Paris



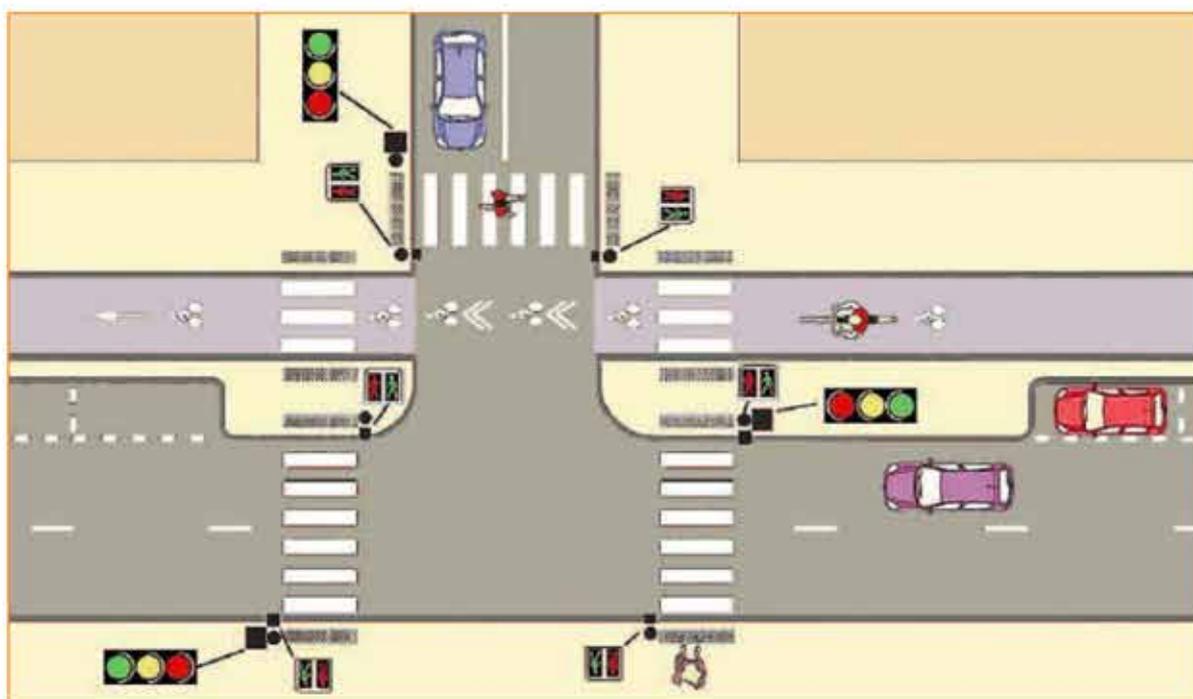


Matérialiser la trajectoire contiguë au passage pour piétons

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût conséquent pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment

exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

C'est pourquoi, en carrefour à feu, lorsque la trajectoire matérialisée pour les cycles est parallèle et contiguë au passage pour piétons, le seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire¹ (article R 412-30).



Piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux

Le groupe rejoint à vélo la maison de la mobilité, en traversant l'espace multimodal au milieu des bus, taxis et piétons.

4e point d'arrêt : devant la Maison de la Mobilité

Cet espace est un lieu de rencontre des usagers et de partage des usages. Piétons, cyclistes, fauteuils roulants, taxi et bus se retrouvent sur une même aire. Cet espace doit **faciliter et sécuriser les déplacements de chacun**.

Le CdD propose d'aménager :

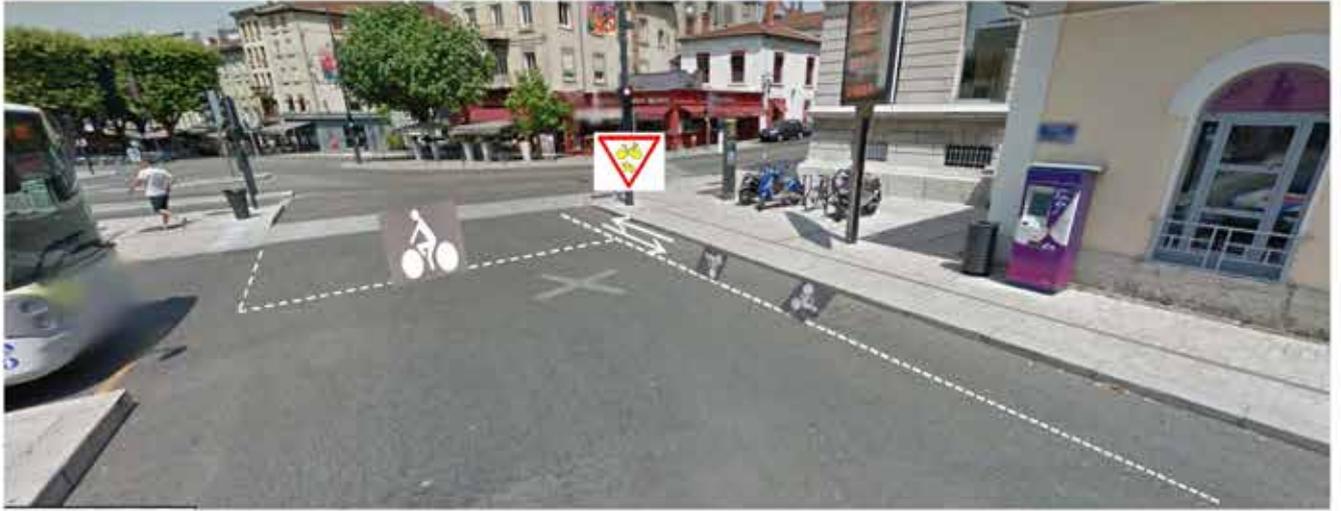
Une **zone de rencontre** entre les différents usagers de l'espace multimodal (zone 20 piétons/ voitures/ vélo/PMR) avec des pictogrammes au sol en plus des signalisations verticales à chaque extrémité de la rue.

Une **bande cyclable** (double sens) le long du trottoir entre la maison de la mobilité et le feu tricolore (stationnement vélo)

Un **SAS cycliste** au feu avec un **cédez le passage cycliste au feu** pour tourner à droite sur la rue V Hugo

Traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux (Art 412-30 du code de la route) au feu de la rue V Hugo entre la brasserie et la Caisse d'Épargne.







Panneau B52
«zone de rencontre»

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art. R. 110-2).



Source : CÉTE de l'Est

Dans cette zone, les piétons sont prioritaires sur les cyclistes (puisque le code de la route assimile la bicyclette à un véhicule).

Toutefois, les cyclistes ne sont pas tenus de rouler en permanence à l'allure du pas, comme imposé dans les aires piétonnes. Ils devront adapter leur vitesse à la présence piétonne et à la visibilité, tout en restant en deçà des 20 km/h.

Lorsque l'emprise est suffisante, il est souhaitable de matérialiser un espace hors circulation, dédié aux seuls piétons.



Source : CÉTE de l'Est

Des zones répondant pour partie à ce concept existent déjà depuis longtemps. Autrefois dénommées rues libres, cours urbaines, rues à priorité piétonne ou rues banalisées (*Woonerf* aux Pays-Bas) et rencontrées avant le décret du 30 juillet 2008 sous forme de "zones 30" fortement aménagées, d'aires piétonnes ouvertes en permanence à la circulation ou de zones semi-piétonnes, les zones de rencontre créées par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 ne posent pas de difficultés de cohabitation entre cyclistes et piétons, la hiérarchie des priorités entre usagers étant clairement affichée dans la réglementation et la signalisation.

Améliorer la perception du statut de la voirie

Recourir à la communication, actions temporaires



Le groupe traverse le carrefour et emprunte le cours Romestang jusqu'à la place Miremont, traverse le parking devant la salle des fêtes et tourne à gauche pour s'arrêter face à la rue Clémentine.

5e point d'arrêt : devant l'institut Carlance

Le groupe est face à la rue Clémentine qu'il ne peut emprunter pour **rejoindre le quartier touristique et commerçant du Temple sans commettre d'infraction**. Actuellement, l'utilisateur emprunte tout de même la rue Clémentine à contre sens ou respecte le code de la route en contournant la salle des fêtes pour rejoindre la rue Ponsard puis la rue J Brenier et rejoindre, le Temple ou la rue Clémentine.

Le CdD propose de créer cette rue Clémentine en **zone de rencontre** (zone 20 piétons/ voitures/ vélo) avec des pictogrammes au sol en plus des signalisations verticales à chaque extrémité de la rue. Le **double sens cycliste** devient alors légal et prend toute sa cohérence sur une **zone 20**. Étroite, cette rue est peu utilisée par les voitures mais beaucoup par les cycles et les piétons, d'où l'intérêt de privilégier une zone partagée.



Améliorer la perception du statut de la voirie

Une lisibilité renforcée possible en entrée de zone de rencontre



Redonner de la cohérence aux règles

A partir du 1^{er} janvier 2016, le double-sens cyclable est la règle dans :



Zones de rencontre

et



Zones 30

+



Aire piétonne

et



Rue limitée à 30



L'objet des présentes fiches est, à partir des textes officiels, d'expliquer leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plan d'actions pour les mobilités actives

Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-28-1 du Code de la route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art R. 431-9 du Code de la route

« (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »



Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret « Code de la rue ») avait instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Toutefois, ni l'aire piétonne ni les axes à 30 km/h n'étaient pris en compte.

Cette nouvelle rédaction du Code de la route vise à plus de cohérence en venant compléter le dispositif de généralisation des doubles-sens cyclables en l'étendant aux aires piétonnes et aux voies limitées à 30 km/h. Cette mise en cohérence est à réaliser avant le 1^{er} janvier 2016.

En étendant le principe de généralisation des doubles-sens cyclables dans toutes les voies où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, cette mesure vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers.

On cherche ainsi à développer des réflexes d'attention dans tous les carrefours sur la possibilité de débouchés de cyclistes venant de la gauche ou de la droite. Ceci contribue à la modération de la vitesse à l'approche des intersections.

Le double-sens cyclable (DSC), qu'est-ce que c'est ?

La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin.

La présence de nombreux sens uniques en ville est très pénalisante pour les cyclistes et les oblige souvent à des détours très longs pour se rendre d'un point à un autre.

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ;
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ;
- évitement de la circulation des axes à fort trafic ;
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.

Le groupe prend le chemin du retour vers l'Office de Tourisme en empruntant le Cours Romestang, la rue de la République puis la rue Bosen.

Le CdD propose d'aménager en zone 30 ou de limiter la circulation à 30km/h la rue de Bourgogne et la rue Bosen pour traverser du jeu de paume au Cours Brillier. Ceci permettrait une circulation libre des vélos (double sens autorisé) avec une bande pour le sens inverse (les vélos empruntant la chaussée centrale dans le sens de circulation des voitures) sur une rue qui dans les usages ne peut être empruntée plus rapidement par les voitures. Ceci permettrait également de limiter la traversée par les voitures et de sécuriser les déplacements des autres usagers (piétons, cycles, PMR) dans une rue commerçante. Pour aller plus loin, cette rue pourrait devenir une en zone de rencontre.



Redonner de la cohérence aux règles

Pourquoi le double sens cyclable ?



Un cycliste sur un trottoir = forte gêne pour le piéton, même classe d'amende (135 euros) qu'un cycliste en sens interdit

Améliorer la perception du statut de la voirie

Pourquoi le double sens cyclable ?



Le double sens cyclable remet le cycliste dans la légalité en libérant le trottoir

Au feu à l'angle du Cours Brillier, le groupe traverse le carrefour en direction de la place des Allobroges pour rejoindre le Pavillon du Tourisme. Ce circuit semble à ce jour plus sécuritaire que par le carrefour et les feux tricolores face à la halte fluviale.

Le CdD propose que soit aménagée une traversée cycliste contiguë au passage piéton entre le Lycée Robin et le Pavillon du Tourisme afin de faciliter l'accès et la sortie à vélo depuis l'Office de Tourisme qui loue des vélos.



Arrivée : Pavillon du Tourisme

Cette découverte visait à expérimenter et sensibiliser les participants à l'intérêt de chaque type d'aménagement. Celle-ci n'est pas exhaustive et sera complétée d'autres illustrations et propositions d'expérimentations similaires sur les 4 communes de Vienne, Pont-Evêque, Eyzin-Pinet et Luzinay. L'avis sera rendu au Conseil Communautaire du 15 décembre.

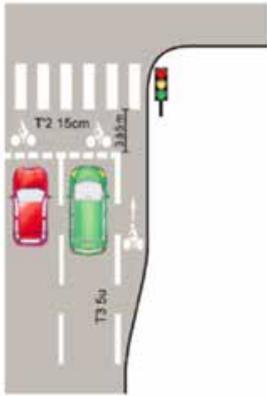
Le Conseil de Développement remercie tous les participants pour l'intérêt qu'ils ont porté à sa réflexion et pour leurs retours sur ce partage et cette découverte autour d'une expérience à vélo.

NB : les images de photomontage ont un caractère illustratif et ne représentent pas la réalisation finale des projets d'aménagements suggérés.

Annexe 4

Proposition d'aménagements cyclables à réaliser sur ViennAgglo pour expérimentation et généralisation sur l'ensemble du territoire

SAS Cycliste au feu :



Vienna sur différents carrefours à feux tricolores

› Place Pierre Sépard avec rue Victor Hugo, cours Romestang

Gare, Maison de la Mobilité, Commerces

Cours Brillier, cours Verdun, rue Bason

Commerces, Pavillon du Tourisme, Parking, Centre Commercial, Hôtel

› Rue Victor Hugo avec place Pierre Semard, montée Coupe Jarret, rue Trémeau, montée St Marcel

Gare, Commerces, Parking

› Carrefour Schneider avec rue Nicolas Chorier, rue Rabelais, rue Schneider, chemin des Aqueducs

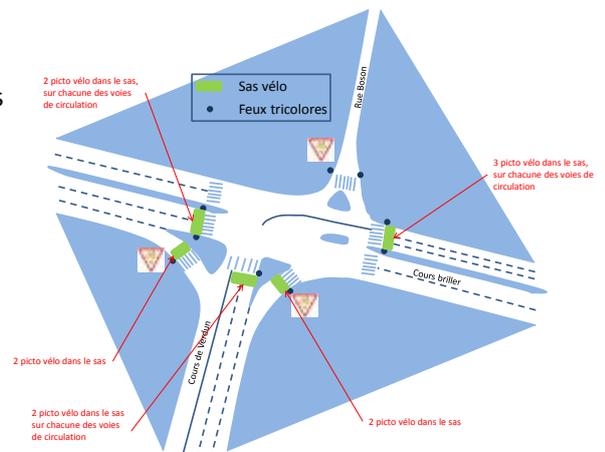
Établissements scolaires et Gymnase

› Estressin avec avenue Berthelot, rue Maugiron, rue de Charavel, quai Etienne Rey, boulevard Henri Fleury

Gare, Commerces, Centre Commercial

› Quartier Pyramide

Commerces, Hôtel



› Avenue Général Leclerc



Établissements Culturels et scolaires,
Espace St Germain



Pont Evêque : sur le carrefour à feux du centre-ville

› rue L Magnat
/ rue E Perrot



Commerces, Établissements
publics, École



Cédez le passage au feu rouge :



Pont Evêque : sur le carrefour à feux du centre-ville

› rue L Magnat
/ rue E Perrot



Commerces, Établissements
publics, École



Vienne

Place Pierre Sépard
jonction Rue Victor Hugo



Gare, maison de la mobilité



Rue Victor Hugo
jonction montée St Marcel



Parking, CAF, école



Rue Victor Hugo
jonction Rue Trémeau



Commerces



Carrefour Schneider
sur rue Schneider
jonction chemin
des Acqueducs,
rue Nicolas Chorie,
rue Rabelais



Établissements scolaires et gymnase



Rue Victor Faugier
jonction montée Rabelais



Établissements scolaires et gymnase



Carrefour de la gare
d'Estressin sur
avenue Berthelot
et Bd H Fleury



Gare, commerces



Quai E Rey
jonction av Berthelot



Commerces

Av M Berthelot
jonction rue Maugiron



Commerces, centre commercial



Carrefour cours Brillier
sur rue Bosen,
cours de Verdun
et cours Brillier



Commerces, Pavillon du Tourisme, Hôtel



Avenue Gnrl Leclerc
jonction Bvd M Servet,
Bvd F Point,
rue J Moulin, rue de l'Isle,
allée de Provence, rue Ampère
et sur sur chaque rue
pour rejoindre l'av Gnrl Leclerc



Établissements scolaires, culturels,
publics, Commerces, Hôtel



Double sens cyclable :



› St Romain en Gal :
sur la rue à sens unique
entre les gymnases
et le lycée



Établissement scolaire, Gymnase
(accès plus sécurisant que par la Route
Nationale)



› Pont Evêque :
chemin de la raie Brunet



Liaison permettant d'éviter de circuler sur
la Départementale trop dangereuse pour
les cyclistes



› Eyzin-Pinet :
rue du centre



Commerces, École, Mairie, Piscine, ...
(accès depuis l'Ouest sans devoir faire le
tour du centre bourg)



Vienne :

› Boulevard Asiaticus



Liaison Voie Verte, Champs de Mars avec
le Pôle Multimodal ou le Centre Ville



› Rue L Florentin



Cinéma et Liaison Voie Verte Pôle
Multimodal par chemin de la petite vitesse



› Rue D Rochereau



Liaison Voie verte / Espace St Germain



› Rue Boson
/Rue de Bourgogne



Commerces



› Rue Clémentine



Commerces et Quartier du Temple
(accès sans faire le tour de la salle des Fêtes)



› Rue Rabelais



Établissement scolaire, Gymnase
(accès plus sécurisant que par la Départementale et plus court que par Vallée de Gère et le centre ancien)



› Rue des Célestes



Établissement scolaire, Parking, CAF,
Théâtre antique



› Rue Trémeau



Commerces centre-ville
(accès sans avoir à descendre la Rue Victor Hugo et traverser le carrefour Pierre Sémard puis de revenir par le Cours Romestang)



Zones partagées (20 km/h) ou apaisées (30 km/h) :



› Luzinay : centre bourg
à tracer au sol

Établissements publics et commerces



› Eyzin-Pinet :
rue du centre

Commerces, École, Mairie, Piscine, ...



Vienne :

› Rue Clémentine

Commerces



› Place F Mitterrand



Mairie, Commerces, Parking

› Rue de la Chaîne



Commerces, Monument



› Place du Temple



Commerces, Monument



› Rue Boson
/Rue de Bourgogne



Commerces



Voie verte :



C115

› Eyzin-Pinet :
sur le chemin
dans le bois
qui rejoint le
quartier Chamboud



Permet un accès sans passer par la route principale



› Pont Evêque :
sur le trottoir
rue E Perrot



Accès au parcours de santé, aux cours de tennis et au stade de foot



Bande cyclable :



> Vienne : montée St Marcel à partir du N°60 jusqu'à l'entrée de Jardin



> Eyzin-Pinet : centre bourg de part et d'autre de la chaussée devant la piscine, l'école, la mairie et le parking



Matérialisation au sol :



> Luzinay : sur la voie verte existante



Vienne :

> Rond-Point Pierre Sépard



> Cours Brillier / rue Boson vers cours Verdun pour rejoindre OT par la place Av Gnrl Leclerc et crs Verdun pour jonction avec le cours Brillier



> Montée de la petite vitesse



Traversée cycliste contigüe au passage piéton :



Vienne :

› Quai F Mistral,
au bout de la voie verte,
sur les passages piétons
autour du rond-point
pour rejoindre la voie
verte le long du Rhône



› Quai Riondet et
Quai F Mistral pour
les traversées entre
la voie verte et les rues
perpendiculaires



Annexe 5

Article Lettre Economique du Pays Viennois, 26 mai 2016

Nouveau locataire de la pépinière d'entreprises, Fabien Drevetton (INCO) veut sécuriser les pistes cyclables



Nouveau locataire de la pépinière d'entreprises, Fabien Drevetton (INCO) veut sécuriser les pistes cyclables

A 42 ans, Fabien Drevetton se lance dans le grand bain de l'entrepreneuriat en s'installant dans la pépinière d'entreprises de l'Espace Saint-Germain. Son métier : proposer aux collectivités de sécuriser les pistes cyclables en plus grand nombre chaque année pour y installer différents équipements destinés à favoriser la sécurité des cyclistes.

Il existe de plus en plus de pistes cyclables et donc de plus en plus de cyclistes et de facto, de plus en plus d'accidents. Logique d'ailleurs, si les pistes cyclables sont sécurisées, elles traversent de nombreux carrefours où les cyclistes sont confrontés aux autres véhicules.

Qui plus est, entre le fana de vélo qui file à toute vitesse et celui qui roule tranquillement, tous ne roulent pas à la même allure, ce qui peut être aussi source d'accidents.

Demier installé en date au sein de la pépinière d'entreprises de ViennAgglo (en mars), à l'Espace Saint-Germain, Fabien Drevetton qui y a installé sa société INCO, s'adresse aux collectivités pour leur proposer de prendre en compte ce problème. Un problème qui ira d'ailleurs en grandissant, il ne faut pas se leurrer.

« Lorsque deux flux s'entrecroisent à un carrefour, la sécurité routière doit être préservée. Le métier d'INCO est de proposer aux collectivités les équipements de sécurité dont un système de feux tricolores spécifiques, mais aussi des équipements de détection des vélos et d'informations pour les usagers, par exemple », explique Fabien Drevetton.

Il ajoute : « Nous rejoignons dans notre métier les toutes dernières technologies, en matière d'électronique connectée. »

Il propose également aux collectivités de connaître l'impact de leurs mesures en faveur du vélo, en installant des systèmes de comptage.

Enfin, le jeune dirigeant ne s'intéresse pas qu'au marché né du développement des pistes cyclables, mais propose aussi ses services « lorsqu'un carrefour automobile sort des normes et s'avère particulièrement complexe, par exemple. »

Il lance : « Nous faisons du sur-mesure : notre valeur ajoutée, c'est l'innovation. »

Pour démarrer son activité, Fabien Drevetton est en contact avec deux importantes communes de Rhône-Alpes qui ont beaucoup œuvré pour le développement du vélo. Mais c'est en discussion et comme aucun contrat n'est encore signé, il ne peut encore les citer.

« Tout dépend des budgets que les collectivités veulent allouer à la sécurité. Ce sont, en tout état de cause, des équipements relativement peu onéreux qui se chiffrent en dizaine de milliers d'euros seulement », précise le créateur d'INCO qui vient de participer au salon spécialisé « Intertrafic » à Amsterdam où il a bénéficié d'un stand, sous l'égide de « Business France ».

Après vingt ans passés dans de grands groupes du BTP, à 42 ans, ce diplômé de l'Institut Polytechnique de Grenoble (INPG), Fabien Drevetton qui a toujours eu le goût d'entreprendre, a l'ambition de voler de ses propres ailes.

Pour ce faire, il est également passé par l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE), ce qui lui a permis de bénéficier d'une formation généraliste lui permettant de se frotter à toutes les facettes de la vie d'une entreprise.

Marché naissant en pleine croissance, formation adaptée : il est particulièrement bien outillé pour tracer sa route de jeune entrepreneur.

Il faut y ajouter une forte motivation : « Je suis animé par le goût du challenge ! », lance-t-il.

Visant un chiffre d'affaires de 200 à 250 000 euros pour son premier exercice, il compte embaucher un ingénieur technique au cours du dernier trimestre 2016. Il travaille en outre en réseau avec d'autres sous-traitants et partenaires, ce qui lui permet de proposer une vaste palette de compétences.

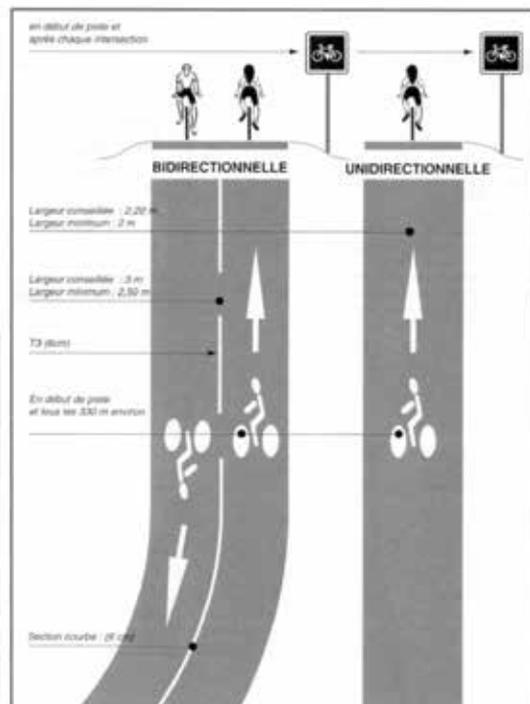
Annexe 6

Article Lettre Economique du Pays Viennois, 26 mai 2016

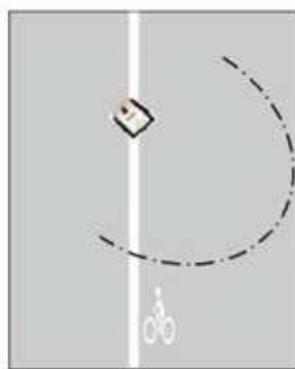


LES 3 AXES INCO VÉLO POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA COLLECTIVITÉ

- ANALYSES SOCIO-ÉCONOMIQUE
- SÉCURITÉ DES CYCLISTES
- INFORMATIONS VÉLO



- GESTION DES FLUX VÉLOS
- COMMUNICATIONS VERS CYCLISTES
- COMPTAGES PAR CAPTEURS ET SUIVI DES STATISTIQUES
- MODULES COMMUNIQUANTS VERS LES USAGERS
- EQUIPEMENTS SIGNALISATION DÉDIÉS PISTES CYCLABLES



LES 3 AXES PRIORITAIRES D'INCO VÉLO SONT :

- LE COMPTAGE,
- LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES,
- L'INFORMATIONS SPÉCIFIQUE VÉLO.

NOS SOLUTIONS PERMETTENT :

- LA GESTION DES FLUX VÉLOS,
- LA COMMUNICATIONS VERS CYCLISTES,
- LES ANALYSES ET SUIVIS DES STATISTIQUES,
- L'ÉQUIPEMENT EN SIGNALISATIONS DÉDIÉES AUX PISTES CYCLABLES.



INCOévo
Solutions de mobilité urbaine
Espace Saint Germain
Bâtiment Antarès
30, avenue du général Leclerc
38200 VIENNE (FRANCE)
e-mail : contact@incoevo.fr
www.incoevo.fr

