

Décembre 2021

Contribution à la consultation sur les projets de métros

L'impact de la circulation automobile sur la population, en termes de bruit, de pollution atmosphérique, et aussi de sécurité routière et de saturation de la voirie, impose de proposer au plus vite des alternatives aux habitants : compléter le réseau de métros, trams et bus, intégrer les TER dans la tarification du réseau du Sytral, et, en parallèle, faciliter les déplacements en modes actifs en offrant des P+R Vélos qui inciteront à l'intermodalité et en construisant un réseau cyclable structurant.

Les quatre lignes de métro proposées dans cette consultation sont intéressantes et donneront la possibilité aux habitants et salariés de quartiers et secteurs géographiques actuellement mal desservis en transports en commun d'opter pour un mode de transport efficace et moins polluant. Nous ne prenons pas parti pour une ligne plutôt qu'une autre, mais nous insistons sur la nécessité d'accompagner la construction de ces lignes d'itinéraires cyclables et marchables, et de faciliter le stationnement des vélos à proximité des stations de métros/trams/BHNS.

Des P+R Vélos pour favoriser le rabattement vers les lignes fortes

Les parcs-relais de la Métropole sont saturés et l'arrivée de nouvelles lignes de Métro est l'occasion de s'interroger sur les améliorations nécessaires et optimisations possibles.

En effet, il y a un paradoxe : ce sont les personnes ayant le moins de temps de trajet pour le rejoindre qui sont privilégiées. Pour exemple, le P+R d'Oullins est saturé dès 7h15 le matin. Il est évidemment plus facile d'arriver au P+R avant 7h15 si on habite la commune que si on vient des monts du lyonnais ou Mornant. La synthèse de l'étude menée par le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) avec le CEREMA met en évidence «*que la majorité des automobilistes qui utilisent le parc-relais habitent à moins de 3 km*».

C'est donc ceux qui pourraient basculer le plus facilement vers un autre mode de déplacement qui profitent le plus de cet équipement !

Mais encore faut-il qu'ils aient une alternative... Aujourd'hui, nous faisons le constat que le stationnement vélo en rabattement est très peu développé sur la Métropole, avec 569 places (2%) contre 8036 places (98%) pour les voitures individuelles.

Pourtant l'enjeu est évident si l'on veut retrouver de la disponibilité pour les automobilistes qui en ont le plus besoin, ou si l'on veut inciter à l'abandon de la 2^{ème} voiture des habitants résidant le cœur de la Métropole. Car la 2^{ème} voiture est réservée essentiellement aux courts déplacements, justement ceux que l'on peut faire à pied, en vélo ou en TC.

Le comité syndical a approuvé, le 18 octobre 2021, une feuille de route volontariste pour améliorer le stationnement vélo de rabattement. Multiplier par 4 le stationnement vélo sera

très nettement insuffisant et laisse encore la part belle à l'automobile et l'autosolisme avec 78% de l'offre totale des parcs de stationnement dédiée à la voiture.

2023		2026	
734 places vélo	8%	2 500 places vélo	22%
8 600 places voiture	92%	8 600 places voiture	78%
9 334 places P+R		11 100 places P+R	Evolution/2023 : +19 %

Cette feuille de route pourrait être beaucoup plus ambitieuse, à un horizon proche, car les solutions pour le rabattement des modes actifs sont relativement faciles à mettre en œuvre par rapport à la création de parkings voitures en ouvrage.

Elles sont des solutions concrètes pour favoriser le rabattement en modes actifs sur les transports en commun et lever le frein à l'usage des TC pour une partie de la population peu encline au rabattement en bus ou Transport à la demande, ou qui dispose d'une offre en transport collectif trop limitée.

Les solutions peuvent être combinées : simples arceaux en P+R, consignes collectives sous vidéo surveillance, mais aussi disséminées le long des stations de lignes de métro/tram.

1. Promouvoir le rabattement pour tous par la création de 100 places dans chaque parking relais existant

Face à la saturation des parkings relais, la solution ne se trouve pas seulement dans la construction de nouvelles places pour la voiture, nous proposons la création de 100 places dans chacun des 21 parkings existants (ou conversion de 10 places voitures existantes par une centaine de places vélo si cela n'est pas possible). Trouver 100 à 150m² d'emprise pourrait être relativement simple, soit en extérieur, soit en souterrain.

Cela permettrait d'offrir 2100 places vélo, à moindre coût, sans impact pour la voiture, mais avec un bénéfice immédiat pour tous ceux qui veulent se rabattre autrement qu'en voiture. Ce serait un signal fort d'un vrai changement d'ère.

Ainsi au global, la Métropole **pourrait doubler l'évolution du nombre de places offertes** dans les parcs-relais, et ce, à très faible effort financier.

En 2026	Proposition LVV
4600 places vélo (+ 2100)	35%
8600 places voiture	65%
13 200 places Parc Relais	Evolution/2023 : + 41%

2. Un ratio équilibré pour les nouvelles constructions

Pour chaque nouveau parking de rabattement, nous proposons **50% de places vélo pour 50% de places voiture**. Pour développer l'usage des transports, c'est la solution la plus frugale (foncier et financier).

Pour exemple, la construction de 2 parkings de 450 places pour les voitures et les vélos au lieu d'un seul de 900 places pour les voitures fait économiser 10M€ d'investissement.

	900 voitures	900 places		
		450 voitures	450 vélos	Total
Surface/place	25 m ² (y compris accès)	25 m ² (y compris accès)	1 m ² /place vélo	
Surface totale	22 500 m ²	11 250 m ²	450 m ²	11 700 m²
Coût/place	25K€	25K€	3K€ (consigne)	
Coût total d'investissement	22,5M€	11,25 M€	1,35 M€	12,6 M€ (soit -10M€)

Le débat autour des 1100 places de stationnement du P+R de St Genis Laval (terminus du métro B) est révélateur des choix qui s'offrent aux décideurs. Les projets de redéploiement en réflexion évoquent 900 places voitures et 200 (court terme) à 450 places vélos (à terme).

En changeant de logique, il pourrait être proposé 1800 places (900 pour voitures et 900 pour vélos) et cela permettrait d'afficher un bien meilleur bilan pour tous les usages :

- **+ 63% d'offre de stationnement offert au terminus de la ligne B,**
- **Un doublement du stationnement vélo à court terme,**
- **+ 13% d'espace public/vert à proximité pour embellir les lieux et faciliter l'accès à pied.**

3. Un stationnement repensé autour des stations des lignes fortes (tram/métro)

Le long et en bout de ligne, il est important de repenser le rabattement sur les stations des lignes fortes de métro, pour une plus grande complémentarité d'usage.

- Multiplier les types de solutions : Station Vélo V, arceaux simples et consignes longues durées doivent être proposées aux stations pour faciliter toujours plus l'accès aux TC.
- Densifier le déploiement des arceaux vélos aux abords immédiats des stations pourrait être un axe de développement des services de la Métropole, en complément des obligations de la LOM aux passages piétons.

Ces mesures permettraient de répondre en partie aussi au problème de l'emport des vélos dans les TC. Il sera moins utile si on peut garer en sécurité son vélo à proximité d'une station.

4. **Une tarification attractive pour le stationnement de rabattement vélos avec un accès pour tous les usagers occasionnels et abonnés**

Pour que l'usage des parc vélos fonctionne, un mix de solutions en terme de tarification devra être possible : des solutions gratuites, comme l'accès à de simples arceaux à proximité, et des places payantes (sécurisées et garanties) pour les utilisateurs laissant leur vélo toute la journée ou souhaitant une place de stationnement réservée.

La tarification du stationnement dans les P+R doit être simple et attractive sur présentation de sa carte Técély ou Oûra (puisque les cartes des réseaux TCL et Oûra sont partenaires et compatibles). Les places doivent également être ouvertes aussi bien aux usagers TC occasionnels qu'aux abonnés (ce qui n'est actuellement pas le cas dans la Métropole lyonnaise à la différence des voitures qui peuvent bénéficier de la gratuité des P+R avec un titre unitaire ou journalier).

Par soucis d'équité et de lisibilité de l'accessibilité, il faut appliquer le même principe et la même facilité pour les cyclistes que pour les automobilistes.

Cela nécessitera également d'harmoniser les modalités d'accès aux consignes collectives vélo sur la Métropole avec la Région avec une ouverture sur présentation carte Oûra ou técély et tarifs identiques (actuellement 35€/an sur les consignes Région).

Emport des vélos dans les rames

Le stationnement des vélos en parc-relais doit être attrayant et incitatif, mais il nous semble également pertinent d'étudier l'emport des cycles dans les rames de métro (par exemple, suivant le même principe que dans les trams) : savoir qu'il existe une solution de secours pour rentrer en cas de panne mécanique ou de météo venteuse est une incitation supplémentaire à l'utilisation quotidienne du vélo. **Il nous paraît important que la conception des nouvelles stations - et des rames - n'obère pas cette possibilité.**

Des aménagements cyclables transitoires

Concernant les projets de métros, la durée estimée des études et chantiers ne laisse pas espérer de mise en service avant 2033 (prolongement de la ligne D), voire 2036 (prolongement de la ligne B), et le coût de chacun des projets ne permettra vraisemblablement pas la réalisation de plus de l'un d'entre eux. Pour permettre aux personnes se déplaçant dans la métropole d'opter à brève échéance pour un mode de transport non polluant et efficace, nous suggérons de concevoir dès maintenant des itinéraires cyclables en alternative aux futures lignes de métros/trams/BHNS.

Des études basées sur le Baromètre des Villes Cyclables de la FUB, montrent en effet que l'absence de sécurité est le 1^{er} frein à l'utilisation du vélo en tant que mode de déplacement : des aménagements cyclables séparés de la circulation automobile permettent de rendre les cyclistes visibles et leur donnent un sentiment de sécurité indéniable, suscitant un engouement pour le vélo.

Les aménagements cyclables ont le gros avantage d'être bon marché, à la construction et en coût d'exploitation. Avec les vélos à assistance électriques, des distances quotidiennes de plus de 30 km (soit 15 km aller) sont réalistes, et le moteur « absorbe » les pentes (à remarquer : trois des quatre itinéraires de métros prévus ont une pente importante à franchir, ce qui renchérit et complexifie leur réalisation). Le vélo est également utilisable par une grande majorité des citoyens : par exemple aux Pays-Bas, 16 % des trajets des personnes à mobilité réduite, et 27 % de ceux des plus de 75 ans, sont réalisés à vélo.

Le réseau des Voies Lyonnaises contribuera naturellement à ce réseau cyclable structurant : il importe que son phasage soit en cohérence avec les chantiers de transport en commun. En particulier, **des aménagements cyclables transitoires / tactiques peuvent être créés dès maintenant**, puis pérennisés au fur et à mesure de l'avancement des chantiers de métros/trams/BNHS.

Ces aménagements de voirie doivent s'accompagner de **promotion du vélo en tant que mode de déplacement** pour en faire une solution complète : incitation au changement, valorisation de l'impact bénéfique sur la santé des modes de déplacement actifs, soutien aux vélo-écoles et aux ateliers de réparation, pour qu'utiliser son vélo devienne aussi simple que prendre un bus ou démarrer sa voiture.

Qui sommes-nous ?

Créée en 1994, La Ville à Vélo est une association à but non lucratif. Elle agit auprès des élu·es et des aménageur·ses pour promouvoir l'usage du vélo, demander des aménagements cyclables et faire respecter la loi LAURE.

La Ville à Vélo compte 1400 adhérent·es, 12 membres du CA, plus de 80 bénévoles impliqués, plus de 60 représentant·es. L'association a pour objet la promotion du vélo comme moyen de transport dans la métropole de Lyon, et en tant que de besoin, dans les communes limitrophes de la Métropole.

La Ville à Vélo milite pour un respect permanent des dispositions légales et réglementaires (Lois, Décrets, Arrêtés, Plan Local d'Urbanisme, etc..) relatives à l'usage du vélo (aménagement d'itinéraires cyclables, de stationnements des vélos dans les bâtiments publics ou privés, l'emport des vélos dans les transports collectifs...). Elle soutient ou initie les actions, démarches ou expériences en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des cyclistes, dans le respect d'un partage équilibré des espaces de circulation, sur l'ensemble des territoires définis ci-avant.