



Contribution de l'APIE au projet de Schéma Directeur Vélo Nord-Isère (SDV NI)

le 19 février 2018

Sommaire

1	Objectifs et motivation	2
1.1	La raison santé	2
1.2	La raison climatique et écologique	2
1.3	La raison économique	2
1.4	La raison aménagement du territoire	2
1.5	La raison cohérence	3
2	Grands principes	3
2.1	Sécurité	3
2.2	Surface de roulement	3
2.3	Entretien	4
2.4	Eviter les débris et gravillons	4
2.5	Cohérence des itinéraires	4
2.6	Accès aux pôles importants : quotidien et tourisme	4
2.7	Accès vélos dans les trains et dans les bus	5
2.8	Développement volontariste des VAE (Vélo à Assistance Electrique)	5
2.9	Stationnement des vélos et VAE et consignes batterie VAE	5
2.10	Signalétique vélo réaliste, cohérente et adaptée	6
2.11	Signalisation sécurité pour prévenir les automobilistes	6
2.12	Principe de priorité aux cyclistes roulant sur un aménagement cyclable	6
2.13	Prise en compte du vélo dans tous les aménagements et travaux	6
2.14	Intégration des aménagements cyclables aux routes	7
2.15	Implication des usagers	7
3	Un outil spécifiquement dynamique et adapté au territoire	8
3.1	Contexte spécifique du territoire	8
3.2	Les autorités qui ont des objectifs vélos/VAE affichés	8
3.3	Coordination, gouvernance, intégration aux SCoT	8
3.4	Une vision au-delà des limites territoriales de l'Agence de Mobilité Nord Isère	9
4	Hierarchisation du SDV NI	9
4.1	Prendre en compte la diversité du vélo au quotidien	9
4.2	Priorité pour les accès aux gares et grandes stations de bus/autocar	9
4.3	Continuité dans les agglomérations	10
4.4	1 ^{er} Niveau : le réseau cyclable structurant	10
4.5	2 ^{ème} niveau : le réseau cyclable inter-communes	10
4.6	3 ^{ème} niveau : le réseau cyclable fin et interne aux mailles du niveau 2	10
4.7	Itinéraires présentant un caractère touristique	10
5	Propositions APIE de liaisons prioritaires pour le SDV NI	11

1 Objectifs et motivation

Nous constatons jour après jour que le système des déplacements tel que pensé ne permet plus à chacun de se déplacer efficacement sur le territoire. Pourtant nous sommes de plus en plus nombreux sur le territoire. Or l'approche historique du tout voiture ne peut plus répondre à cet objectif de mobilité. L'un des grands enjeux est d'augmenter significativement la part modale du vélo et du vélo à Assistance Électrique (VAE), aux dépens de l'autosolisme (conducteur seul dans un véhicule). Nous devons donc repenser l'offre modale du territoire pour augmenter le flux de personnes transportées par report modal tout en réduisant les nuisances afférentes à l'automobile.

Les raisons suivantes motivent notre orientation :

1.1 La raison santé

Faire du vélo est, comme faire de la marche à pied, très bénéfique pour notre santé et en corollaire être moins souffrant. Il s'agit également d'une solution efficace pour combattre la sédentarité.

Mais aussi moins de véhicules polluants, c'est moins de production de particules fines qui s'enfoncent dans notre système respiratoire comme dans celui de nos enfants. C'est moins de bruit.

En conséquence, plus de cyclistes c'est moins de dépense et d'endettement pour la sécurité sociale.

La circulation routière induit des risques importants pour les cyclistes, piétons et riverains des routes du département. Or le vélo et le VAE sont capables d'apaiser le trafic routier et donc réduire la gravité des accidents. À elle seule, l'insécurité routière coûte chaque année 40 Md€ en France.

1.2 La raison climatique et écologique

Le report modal significatif des autosolistes vers le vélo/VAE permettrait une réduction significative des émissions des gaz à effet de serre (GES).

De plus, un vélo c'est 10-12 kg, un VAE 22-25 kg, et une voiture plus d'une tonne. La consommation de ressources à la production est un ordre de magnitude plus bas.

1.3 La raison économique

Le coût des déplacements/transport est de l'ordre de 17% dans le budget des ménages (Insee 2011). Dans les zones périurbaines et rurales le budget transport est 20% plus élevé que pour une famille en milieu urbain.

Le coût d'une voiture diesel ordinaire achetée neuve, entretenue et remplacée régulièrement est de l'ordre de 660 € par mois, ou 490 €/mois pour une voiture essence (ACA 2016). Un véhicule d'occasion a un coût de l'ordre de 200 à 250 € par mois.

Le budget pour un VAE est de <5% celui d'une voiture, et deux fois moins encore pour un vélo, soit quelques centimes seulement par km. Voir https://www.au5v.fr/IMG/pdf/Comparaison_velo_-_auto.pdf

Selon l'EMD 2015 (Enquêtes Ménages Déplacements), il y a 1,62 voiture par ménage dont 56 % ont au moins deux voitures.

1.4 La raison aménagement du territoire

Un aménagement autour de la voiture

L'aménagement actuel du territoire est essentiellement conçu sur l'accessibilité/déplacements en voiture et camion. Notre habitat est souvent construit pour 2 ou 3 voitures par famille. Nos bourgs, villages et villes sont historiquement aménagés autour de la seule voiture comme mode de déplacement. De fait, hors marche à pied, près de 90% de nos déplacements en Nord-Isère se font en voiture.

Un aménagement consommateur d'espace

Aux routes et voiries s'ajoutent les espaces pour le stationnement public ou privé. On sait que le taux d'inutilisation d'une voiture est de l'ordre de 95%. Une place de stationnement voiture c'est 10 m² pour l'utilisation d'un peu plus d'une personne (1,1 à 1,3). Sur cette même surface on peut mettre 4 à 5 arceaux vélos soit 8 à 10 vélos !

Une population croissante

Nous sommes près de 300 000 habitants. La croissance annuelle est de 1,5%. Avec une telle croissance, dans 10 ans nous serons 45 000 de plus. On comprend pourquoi certains axes routiers sont congestionnés voire saturés aux heures de pointe.

Des modes de déplacements alternatifs accessibles

Or, près de 60% de nos déplacements au quotidien font moins de 5 km. On voit là, l'énorme marge de progrès que peut avoir le mode vélo. 5 km c'est: 20 mn sur le plat pour un cycliste non sportif hors arrêts pour cause de signalisation ou incidents et moins de 15 mn pour un cycliste en VAE.

L'enjeu pour notre territoire du VAE (vélo à assistance électrique)

Le VAE permet

- de gommer l'obstacle du relief, qui dans le passé limitait très fortement le développement du vélo sur le Nord Isère en dehors de la vallée,
- d'offrir la possibilité de distances plus élevées pour les déplacements en vélo
- d'ouvrir à des populations qui n'utilisent pas à ce jour ce moyen pour leurs déplacements (que ce soit pour des raisons réelles de santé, pour des raisons plus psychologiques « peur de l'effort », ou pour ne pas arriver au travail « en sueur »).

1.5 La raison cohérence

Pour l'APIE, le Schéma Directeur Vélo du Nord-Isère (SDV NI) doit être un **document d'orientation pour nos Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)** et donc des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) voire le cas échéant nos Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Il doit également être un outil de coordination active des schémas vélos des communautés de communes et des communes, et d'intégration aux schémas européen (notamment ViaRhôna), national, régional et départemental.

Le SDV NI doit également inciter à la réalisation de mises en continuité entre les aménagements vélos existants, pour assurer des itinéraires sécurisés.

Pour le Nord-Isère, le SDV NI doit être un élément fondateur d'un plan de développement touristique notamment de courtes durées (2 à 3 jours de type tourisme vert). Voir l'avis de février 2017 du Conseil de Développement Nord Isère <http://www.codevni.fr/medias/doc/opinions/avis-diagnostic-tourisme.pdf>

Pour l'APIE, la suite logique après l'élaboration du SDV NI sera d'avoir un guide de Recommandations pour les Aménagements Cyclables (RAC NI) tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

Heureusement nous ne partons pas de zéro. Bien avant ce SDV NI il y a de l'existant et des projets à plus ou moins long terme pour lesquels parfois l'APIE participe.

2 Grands principes

Nous soulignons l'importance des principes suivants qui seraient à afficher dans le SDV NI :

2.1 Sécurité

La **sécurité des cyclistes doit être une première priorité** dans le SDV NI :

- priorité dans la conception et réalisation des aménagements,
- priorité dans la politique de signalisation des itinéraires pour les cyclistes
- priorité dans la signalisation préventive pour les automobilistes.

2.2 Surface de roulement

L'APIE souligne que: « **sur les itinéraires proposés, la surface de finition doit offrir une 'roulabilité' par tous temps**, permettant, de façon durable et fiable, et sans traitements chimiques récurrents, l'utilisation confortable en vélo de route (cyclotourisme) et par les personnes à mobilité réduite (chaises roulantes), avec en fonction des besoins une largeur supplémentaire utilisant d'autres matériaux adaptée à la promenade à pied, à cheval » (position FRAPNA Région adoptée 13/6/2009)

La couche de roulement de la chaussée cyclable doit toujours être de qualité tant pour les cyclistes que pour les PMR. Il faut éviter les fissurations, les « nids de poules », les aspérités provoquées par les racines des arbres, les dépôts divers, ...

Il faut particulièrement être vigilant au maintien des rives en bon état face aux risques de dégradation de type « grignotage » : gel, affaissements, végétation, ...

Les éventuels itinéraires pour cavaliers doivent se faire latéralement (à côté de la chaussée cyclable) avec des matériaux appropriés.

2.3 Entretien

Il n'est pas rare qu'un aménagement cyclable soit délaissé par les cyclistes compte tenu de l'absence ou de l'insuffisance d'entretien.

L'entretien des aménagements cyclables doit être prévu dès leur conception, y compris en précisant quelle collectivité l'organise et le prend en charge. L'entretien doit définir, avec une périodicité appropriée :

- Un nettoyage / balayage régulier (débris, feuilles, gravillons)
- Inspection régulière et réparation si nécessaire de la chaussée
- Entretien de la signalisation de sécurité et d'itinéraires tant au sol que vertical, des barrières anti-voitures aux entrées de pistes et autres éléments

2.4 Eviter les débris et gravillons

On sait que les pneus des vélos sont fragiles face aux débris de toutes sortes, notamment les bris de verre, morceaux de métal et autres débris provenant des routes. Par ailleurs, des dépôts de graviers ou sables peuvent décourager les cyclistes et les inciter à éviter les aménagements réservés, voire entraîner des chutes.

Les débris et gravillons posent notamment des problèmes importants sur les bandes cyclables en bordure de routes fortement circulées (plus particulièrement dans les giratoires) car (pour cause de dévers vers l'extérieur) les débris sur la chaussée routière ont tendance à y migrer.

L'aménagement des pistes séparées par un muret réalisées récemment entre La Grive et la Gare de L'Isle-d'Abeau sur la RD312, entre La-Tour-du-Pin et Saint-Didier-de-la-Tour sur la RD1006 et entre La-Tour-du-Pin et Cessieux montre que ce problème n'est pas résolu par ces murets. Le muret a des trous pour permettre l'évacuation des eaux de pluie (de la chaussée routière), ayant comme résultat des traînées de gravats et de débris sur la piste cyclable au niveau de ces évacuations. Des solutions d'évacuation de l'eau doivent être mises en place qui n'entraînent pas les débris et gravillons sur la piste cyclable.

2.5 Cohérence des itinéraires

Importance d'une **cohérence entre les schémas et itinéraires vélos des différentes collectivités** (y compris en dehors du territoire du SDV DI : Ain, Rhône, Isère ...) : hiérarchisation et logique des dessertes, connexions sécurisées entre itinéraires, cohérence de la signalisation, continuité entre les itinéraires locaux et les aménagements existants.

2.6 Accès aux pôles importants : quotidien et tourisme

Le SDV NI doit prendre en compte **les déplacements utilitaires du quotidien (travail, commerces, services, etc.)** et notamment l'accès aux gares (itinéraires d'accès sécurisés, stationnements vélos, recharge VAE, accès vélos dans les trains), **mais également les déplacements loisirs** : du vélo-tourisme moyen et longue distance, séjours courts en Nord Isère, et vélo promenade-loisirs, notamment à caractère familial.

Nous insistons fortement pour que partout où il y a un pôle émetteur/récepteur de déplacements **l'accès sécurisé en vélo/VAE** soit une priorité avant même l'accès en voiture. Il s'agit plus particulièrement des pôles d'échanges multimodaux dont :

- gares SNCF
- stations Bus
- parcs relais
- centres commerciaux
- espaces de loisirs, sportifs, culturel
- services publics, de santé, ...
- lieux touristiques

A tous ces pôles principaux des services spécifiques vélo/VAE seront à mettre en place :

- stationnement vélo/VAE sécurisé clairement identifié
- fléchage vers stationnements vélo et VAE dans le cas où le stationnement « juste devant » (toujours la préférence du cycliste) n'est pas possible
- plan de situation indiquant les itinéraires cyclables
- consignes pour batteries pour usagers de VAE dans les lieux où l'on ne peut pas entrer avec une batterie (lieux publics/Plan Vigipirate, stades, centres commerciaux) et plusieurs alimentations électriques de recharge pour les batteries de VAE
- cartographie pour le tourisme de courts séjours
- rampes cyclables ou à défaut gouttières latérales si présence d'escalier par exemple dans les gares

Des actions de formation et de sensibilisation du public sont importantes pour faciliter le développement du vélo quotidien : remise en sel, entretien du vélo, équipements de sécurité, équipements de confort/intempéries (vêtements, carénages légers), petites remorques et équipements pour transport d'enfants ou de courses ...

2.7 Accès vélos dans les trains et dans les bus

Dans la logique de multi-modalité et de réduction de la part modale de la voiture pour accéder aux gares (notamment pour les trajets domicile - travail), le SDV NI doit inclure des **préconisations sur l'accueil des vélos dans les TER, y compris l'accès aux trains** : signalisation des points d'accès vélo sur les quais, nombre de places, possibilité de transporter un vélo même aux heures de pointe, aménagement des escaliers d'accès aux quais (rail vélo) ...

Il serait également important de **rendre le réseau bus accessible aux vélos/VAE**, par exemple par des plateformes vélo devant le bus comme cela se pratique couramment dans d'autres pays.

2.8 Développement volontariste des VAE (Vélo à Assistance Electrique)

Prise en compte volontariste des VAE dans le SDV NI, car les VAE peuvent « gommer » le frein du relief et des distances qui sont des facteurs importants sur notre territoire, notamment par des politiques de stationnement sécurisé adapté aux VAE (box ou vidéo surveillance), des consignes pour les batteries, et si utile des points de rechargement.

Sans VAE, le relief peut être un handicap pour les usages au quotidien et pour des usagers particulièrement sportifs, il ne faut pas de rampe de plus de 2% au-delà de 500 m de distance.

De la gare de La Verpillière au carrefour avec le Bd de Villefontaine il y a environ 1,3 km avec une rampe moyenne de 2% mais une section de 600m à presque 6% : c'est très limite à faire au quotidien avec un vélo classique pour beaucoup de personnes.

Cependant, il faut ajouter la distance de la portée du déplacement : il est généralement convenu que le vélo classique est utilisé pour des distances inférieures à 5 km (environ 20 min) sur un relief relativement plat (exemple Isle-d'Abeau ↔ Bourgoin-Jallieu via la VV de La Bourbre) et le VAE pour des distances comprises entre 10 et 15 km.

- Parce que notre territoire est vaste avec des portées de déplacements au quotidien pouvant dépasser 5 km (soit plus de $2 \times 5 = 10$ km par jour) ;
- Parce que le relief présente souvent des rampes de plus de 500 m avec déclivité de plus de +2% ;
- Parce que beaucoup (trop) de personnes ont des possibilités physiques limitées pour faire du vélo classique ;
- Parce qu'il y a une grande compatibilité entre vélo classique et VAE ;
- Parce que, de fait, il se vend bien malgré son prix

Le VAE doit être promu et aidé pour son usage, en particulier par des stationnements sécurisés et abrités pour avec, quand c'est pertinent, au moins une prise électrique de chargement de batterie.

2.9 Stationnement des vélos et VAE et consignes batterie VAE

Une **politique cohérente de stationnements pour vélos, et spécifiques VAE**, est à intégrer au SDV NI, en cohérence avec les politiques des collectivités locales. Une coordination permettrait des échanges d'expérience sur l'installation (formation des services techniques), sur les questions de surveillance/sécurité contre le vol/détérioration, sur les cahiers de charges pour l'acquisition des arceaux et sur la question des consignes de batterie de VAE.

Dans le guide de recommandations d'aménagements qui complétera le SDV NI un chapitre doit être consacré spécifiquement au stationnement des vélos/VAE tant pour les secteurs avec habitat et services (quartiers, hameaux, bourgs, villages, villes, services publics, écoles, collèges, lycées, établissements culturels, sportifs, de loisirs,) que pour les secteurs d'entreprises, de commerces, de services, de loisirs, de promenades et que pour les parcs relais et/ou de covoiturage

Les pôles d'intermodalités (gares, stations de transports publics, parcs relais, ...), qui sont des lieux sur où les usagers sont amenés à laisser leur vélo/VAE toute la journée voire plus, devront être systématiquement équipés avec, une offre de stationnement sécurisé et abrité dans un local ou un box.

Quand un réseau de vidéosurveillance existe, les stationnements vélo/VAE devraient si possible être dotés de caméras.

Tous les équipements de stationnement avec leurs spécificités seront à mettre dans la cartographie numérique accessible au public.

Pour faciliter l'usage du VAE il convient **d'étudier l'utilité et la faisabilité de consignes pour les batteries**, notamment pour les lieux où il est interdit d'entrer avec une batterie dans le cadre de Vigipirate (salles de spectacles, stades, lieux publics), si des box ou stationnement fermés ne sont pas prévus.

Une signalisation appropriée aux lieux accueillant le public etc. doit permettre aux cyclistes de s'orienter vers les stationnements les plus proches, quand le stationnement n'est pas possible « juste devant »

2.10 Signalétique vélo réaliste, cohérente et adaptée

Pour la signalisation : **les itinéraires ne doivent être fléchés que si la signalisation et la sécurité de l'itinéraire sont assurées jusqu'au bout** (sur la très grande majorité de l'itinéraire). La signalisation doit être assurée tout le long de l'itinéraire (y compris indication des points dangereux). Un Schéma de Signalisation vélo serait à définir au niveau du SDV NI, en cohérence avec les politiques et schémas signalisation des communautés de communes, le Département, ViaRhôna, la Région ...

2.11 Signalisation sécurité pour prévenir les automobilistes

Conformément aux guides d'aménagement officiels, une **politique de signalisation préventive systématique doit informer les automobilistes de la présence de cyclistes** dans tous les points de rencontre ou de risque possible avec les itinéraires cyclables :

- itinéraire cyclable qui traverse une route
- tourne à droite véhicules qui 'coupe' une bande cyclable, etc. en particulier là où il n'y a pas de perception/visibilité dans les mouvements tournants

Si nécessaire la signalisation est à compléter avec ralentisseurs, feux, etc, à chaque point potentiellement dangereux où un itinéraire cyclable 'signalé' traverse une route.

La signalisation doit donner la priorité aux cyclistes et ainsi faciliter leur cheminement en toute sécurité.

Cette information des automobilistes est à intégrer au Schéma Directeur de Signalisation du SDV NI.

2.12 Principe de priorité aux cyclistes roulant sur un aménagement cyclable

En accord avec les articles R415-3 III et R415-4 III du code de la route, il convient **d'éviter sur les « itinéraires cyclables » les situations où le cycliste doit céder la priorité à chaque chemin transversal et entrée d'immeuble, etc.** Ces situations particulièrement accidentogènes aboutissant à ce que les cyclistes privilégient la chaussée pour pouvoir avancer.

Hors agglomération et sur les voiries structurantes en agglomération (50 km/h), les STOP et Cédez le Passage (lignes blanches ou pointillées) sur toutes les voies transversales, chemins, propriétés privées doivent donner priorité clairement aux cyclistes (deux lignes blanches : une au niveau de la bande cyclable, puis une au niveau de la chaussée routière). Les aménagements spécifiques pour les vélos/VAE conserveront ainsi les mêmes règles de priorité que la voirie concernée (article R415-14) de telle sorte que les voiries non prioritaires soient aménagées et signalées à cet effet (lignes d'effet du feu, du stop, ou du cédez-le-Passage). S'il y a de l'espace entre l'aménagement cyclable et la chaussée véhicules, il y aura toujours deux lignes de non priorité pour le traverser, créant ainsi un sas entre l'aménagement cyclable prioritaire et la ligne au droit de la chaussée prioritaire.

2.13 Prise en compte du vélo dans tous les aménagements et travaux

Le SDV NI doit **inciter à et faciliter l'intégration du vélo, dès la conception et dans le suivi de la réalisation de tous les aménagements, modifications ou travaux routiers**, cela par une information des collectivités et de leurs services techniques, des mutualisations des compétences, des guides d'aménagement (cohérent avec les publications existantes nationales et autres).

En milieu urbain, l'application de l'article L228-2 du Code de l'Environnement (ex article 20 de la Loi sur l'Air du 30/12/1996) doit être strictement appliquée :

L228-2 : A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

En agglomération, hors réseau de voiries structurantes pouvant être à 50 km/h, toutes les autres voiries doivent être intégrées dans les zones 30 ou les zones de rencontre. Dans ces zones, les aménagements spécifiques pour les vélos/VAE deviennent facultatifs.

Hors agglomération, nous demandons l'actualisation des pratiques pour la conception des routes et voiries en prenant en compte les cyclistes.

S'il n'y a pas une piste cyclable (uni ou bidirectionnelle) ou une voie verte (VV) :

- Sur 2 x n voies : obligation d'une piste cyclable (uni ou bidirectionnelle) ou d'une VV
- Sur bidirectionnelle fortement circulée (plus de 5 000 véh/j) : piste cyclable (uni ou bidirectionnelle), VV ou accotement revêtu d'une largeur de 2 m de chaque côté.

Sur bidirectionnelle autre : bande cyclable de largeur 1,50 m interne au marquage

- Nous préconisons la technique de la "Chaussée à voie centrale banalisée" (CVCB) pour les routes ou voirie dont le trafic est inférieur à 5 000 véh/j.

Ainsi, en cohérence avec l'élaboration du SDV NI, nous demandons la réalisation d'un guide de recommandations des aménagements de voirie et des routes

2.14 Intégration des aménagements cyclables aux routes

Le schéma directeur vélo du Nord Isère doit également être l'occasion de mieux intégrer les aménagements cyclables aux routes et sont notamment à revoir :

- les bandes cyclables étroites non séparées en bordure de routes à forte circulation et vitesses élevées
- les bandes cyclables où la ligne d'effet des signalisations stop ou cédez le passage des chemins transversaux et propriétés privées sont au niveau de la chaussée routière et non pas de la bande cyclable comme imposé par le Code de la Route
- les peintures sur giratoires,
- les bandes cyclables en ville non protégées ou frôlant les voitures en stationnement (risque d'emportierage).

Les personnes pratiquant ces « aménagements » tirent la conclusion logique que le vélo y compris sur les itinéraires aménagés est réservé aux personnes qui ne tiennent pas à vivre longtemps. Il sera difficile de convaincre de nouveaux usagers du vélo, sauf à mettre en place des aménagements réellement et clairement sécurisés. Il conviendrait d'inventorier tous les aménagements non conformes aux normes et les points noirs.

Pour les RD fortement circulées nous demandons la réalisation d'accotement revêtu plutôt que des bandes cyclables. Elles sont beaucoup plus sécurisantes. Simultanément la largeur de chaussée peut être réduite comme indiqué dans le guide du CEREMA *Recommandation pour les itinéraires cyclables* (RIC page 42).

Il convient notamment de **mettre en place des pistes cyclables séparées bidirectionnelles** le long des routes départementales suivantes : RD1006 en direction de Lyon et de Pont-de-Beauvoisin, RD1085 en direction de Grenoble, RD522 Nord et Sud, RD1075 entre Voiron et Lagnieu, RD75 entre Crémieu et Vienne, les accès à la Zone de Chesnes ... Le choix d'un côté de la route pour la piste bidirectionnelle doit être maintenu tout au long du cheminement pour éviter des traversées dangereuses de la voirie principale.

Une attention particulière doit être accordée aux carrefours, pour tenir compte des cyclistes tournant à gauche pour rejoindre ou quitter l'aménagement protégé.

En agglomération les bandes cyclables, lorsqu'elles existent, doivent être suffisamment écartées des places de stationnement automobile afin d'éviter aux cyclistes le risque de l'ouverture de portière.

Après validation du SDV NI il y aura nécessité d'avoir un **guide de recommandations d'aménagements cyclables** (voir celui de la CAPI, ceux du Cerema le RIC et le RAC + toutes les fiches techniques, les recommandations de la FFCT, ...)

Liste des aménagements (à compléter par le Code de la Route, une Voirie pour tous : <http://voiriepour tous.cerema.fr>, les recommandations de la FFCT, de Villes et territoires cyclables, AF3V, ...): Véloroute, Voie Verte, Piste cyclable, Accotement revêtu, Bande cyclable, Véloroute, Zone de Rencontre, Zone 30, Pôle multi et/ou intermodales, Itinéraires touristiques, stationnement vélos/VAE, prise d'alimentation VAE.

2.15 Implication des usagers

Afin de permettre aux usagers cyclistes des routes, des voiries, des VV, des pistes et des bandes, de faire remonter les dysfonctionnements, insécurités, dégradations, bugs, mauvais entretiens, etc. nous demandons que le projet d'une **cartographie numérique** (type OpenStreetMap) des aménagements, équipements et itinéraires soient accessible à tous sur l'ensemble du SDV NI, intégrée à la carte des itinéraires cyclables de l'AF3V.

Pour cela nous nous rapprocherons de la FUB qui est en train de mettre en place un tel projet. Chaque association adhérente (ici l'APIE et l'Agence) pourra avoir la même application pour son territoire.

Il sera alors facile aux usagers de le faire sur la base d'une fenêtre de questionnement paramétrée et géolocalisée.

3 Un outil spécifiquement dynamique et adapté au territoire

3.1 Contexte spécifique du territoire

Le premier constat est évident, encore vaut-il mieux l'écrire : le Nord-Isère avec ses 1 400 km² n'est pas l'équivalent d'une grande agglomération urbaine comme celles de Lyon, Grenoble ou Chambéry.

Une seule ville approche les 30 000 habitants : Bourgoin-Jallieu.

Toutefois nous constatons de plus en plus l'empreinte de la voiture et du camion sur nos déplacements faute d'alternatives crédibles et sécurisées en particulier pour les cyclistes. Aux heures de pointe les temps de parcours s'allongent.

Cela s'explique d'autant plus que l'urbanisation tant d'habitat que d'activités (entreprises, commerces, santé, scolaires, culturelles, sportives, loisirs, ...) est relativement éparsée tout en ayant des pôles forts émetteurs/récepteurs de déplacements.

Notre territoire a le grand avantage d'offrir dans son sein des espaces de campagne et de nature, propices au vélo loisirs. Mais aujourd'hui, leur accès en vélos/VAE est difficile car les routes sont souvent très circulées et dangereuses pour les vélos/VAE, notamment en zones peu densément urbanisées et entrées/sorties de ville.

Le SDV NI doit donc intégrer les deux volets : vélo utilitaire du quotidien (accès au travail, commerces, gares, services et administrations, etc.) et vélo loisir/promenade (voies vertes, cyclotourisme, etc.). Les deux peuvent être complémentaires notamment en créant des liens entre les deux, par exemple création d'itinéraires de sortie de zone urbaine et résidentielle pour rejoindre la campagne ou les voies vertes de promenade.

3.2 Les autorités qui ont des objectifs vélos/VAE affichés

Pour ce qui concerne les déplacements en mode vélo/VAE, les 3 EPCI composantes de l'Agence Mobilité ont déjà plus ou moins bien avancé une politique d'aménagement.

Plusieurs communes ont un élu ayant la responsabilité vélo.

Nous notons que les CC des Collines du Nord Dauphiné et de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné ne sont malheureusement pas membres de l'Agence.

La Région Auvergne Rhône-Alpes (AURA), autorité organisatrice de la mobilité (AOM) veut être leader sur le tourisme à vélo (voir conférence de presse du 26 juin 2017). Notre territoire est directement concerné par l'EuroVélo n°17 ViaRhôna.

Le Pôle Métropolitain lyonnais met en avant la réalisation du réseau Voies Vertes des confluences.

Le Département de l'Isère intègre en général des aménagements pour les vélos/VAE dans ses aménagements routiers.

Cependant, et malgré les bonnes volontés, nous constatons que les aménagements avancent extrêmement lentement et très peu de liaisons significatives sont à ce jour sécurisées « bout en bout ». Les budgets vélo sont réduits. D'importants points noirs persistent, qui poseront des obstacles importants au développement de l'utilisation du vélo/VAE (par exemple, l'absence d'accès sécurisé à la gare de Bourgoin-Jallieu, et ceci dans toutes les directions : Nivolas-Vermelle, Bourgoin-Jallieu Centre et Nord, du Sud, de La Grive / Médipôle).

Le SDV NI doit servir d'accélérateur des décisions politiques et des réalisations.

3.3 Coordination, gouvernance, intégration aux SCoT

Il est très rare qu'un cycliste connaisse les limites administratives et les prérogatives de chacune des autorités.

En revanche, il lui est insupportable d'avoir des incohérences d'aménagements sur son itinéraire. Les discontinuités cyclables sont l'un des premiers freins à la pratique du vélo/VAE. De plus, ces discontinuités concentrent majoritairement les accidents de cyclistes.

Le SDV NI doit être un **document de référence dans le renouvellement des SCoT** en cours qui eux-mêmes servent de références pour les Plans d'aménagements d'urbanisme (PLU et PLUi). Le cas échéant il servira de base pour l'élaboration du Plan de déplacement urbain (PDU).

Le SDV NI devra être complété par un guide de recommandations d'aménagements et un guide de signalisation directionnelle.

Nous soulignons tout l'intérêt d'avoir la participation et l'aval de tous les maîtres d'ouvrages des routes et voiries (CD, EPCI, Communes), voire d'avoir un consensus des propriétaires privés.

Nous demandons la création d'un Comité de pilotage (COPIL) vélo/VAE dans chaque EPCI avec représentation associative. Ce comité de pilotage, qui se réunira 2 ou 3 fois par an, donnera son orientation pour le développement du SDV NI dans son territoire. Il le complétera plus finement au cas par cas tout en maintenant la cohésion globale.

Au moins une fois par an, l'Agence de Mobilité du Nord-Isère réunira les COPIL pour faire un bilan et proposer son développement pour l'année suivante. Un réexamen du SDV NI peut être engagé s'il est demandé par le Conseil d'administration de l'Agence.

Chaque COPIL mettra en place un Comité technique (COTECH) pour l'examen et le suivi des projets mais aussi pour analyser les éventuels dysfonctionnements.

Nous demandons la création d'un outil numérique cartographique d'information avec possibilité d'annotation par le public dont repérage des dysfonctionnements.

Cette carte permettra d'alimenter la base de données géolocalisées des itinéraires et des services pour des applications numériques.

3.4 Une vision au-delà des limites territoriales de l'Agence de Mobilité Nord Isère

Autant le SDV NI doit coordonner sur le territoire de l'Agence de Mobilité Nord Isère, autant il est important que le SDV NI soit conçu pour **intégrer les liaisons entre le Nord Isère et les territoires limitrophes**, dont notamment

- Achèvement de la VV Bourbre jusqu'au Rhône à Pont-de-Chéruf / Chavanoz
- Connexions au nord vers Lagnieu et vers la Plaine de l'Ain
- Connexions à l'est vers les lacs d'Aiguebelette et de Paladru
- Connexions au sud vers Vienne
- Connexions vers l'agglomération lyonnaise (par Pusignan - Mézieux et par Saint Bonnet de Mure)
- Accès à l'Aéroport Lyon Saint-Exupéry
- ViaRhôna vers Genève au nord-est et vers Jonage / Lyon à l'ouest
- Connexions vers le projet d'itinéraire dans l'Ain pont de Lagnieu - pont de Briord - pont d'Evieau

Nous soulignons que le SDV NI doit également intégrer une coordination avec les autres aspects de la mobilité sur le territoire, notamment les transports publics et/ou collectifs (gares SNCF et politique de transport de vélos, et de stationnement sécurisés), bus et car, parcs relais, parkings de covoiturage.

Pour le volet loisir, il doit tenir compte des itinéraires du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR <https://www.isere.fr/aides-au-tourisme>).

4 Hiérarchisation du SDV NI

4.1 Prendre en compte la diversité du vélo au quotidien

Les itinéraires du SDV NI doivent être connectés au territoire pour irriguer l'ensemble des zones résidentielles, services et activités situés à proximité de l'itinéraire, cela tout au long de l'itinéraire.

Cela implique une concertation avec les communes concernées pour prévoir la connexion avec les aménagements cyclables locaux. Chaque itinéraire du SDV NI doit prévoir la réalisation d'aménagements pour assurer l'irrigation cyclable du territoire le long de l'itinéraire, permettant aux cyclistes d'y accéder à depuis ou vers différents quartiers ou sites d'activité.

4.2 Priorité pour les accès aux gares et grandes stations de bus/autocar

L'APIE considère qu'une priorité dans le SDV NI doit être les **accès aux gares SNCF et grandes stations de bus/autocars**. Cela implique notamment de mettre en priorité dans les axes identifiés les liaisons entre vers les Gares de Pont-de-Beauvoisin - Les Abreys-en-Dauphiné - Virieu-sur-Bourbre - Saint-André-le-Gaz - La-Tour-du-Pin - Cessieu - Bourgoin-Jallieu (itinéraire au sud de la Bourbre) - Isle-d'Abeau - La Verpillière - Saint-Quentin-Fallavier avec prolongement jusqu'à Chesnes et la desserte des parcs relais / stations de bus-autocars des échangeurs n°5 à 10 de la A43 et la plateforme multimodale de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

L'APIE souligne cependant que **les accès cyclistes « diffus » aux gares et aux stations bus/autocar, doivent aussi se faire en sécurité** (pour toutes les directions d'où peuvent arriver des cyclistes), y compris le stationnement pour vélos/VAE et l'accès aux quais.

4.3 Continuité dans les agglomérations

Il est important d'avoir une continuité à l'intérieur des agglomérations traversées par les itinéraires du SDV NI. Cela est d'autant plus important que la plupart des pôles importants à desservir dans le SDV NI sont situés en agglomération, notamment la plupart des gares.

Le SDV NI doit **inclure la traversée des agglomérations (et du territoire urbain de la CAPI) dans ses itinéraires**, sans bien sûr définir exactement la localisation ou l'aménagement sur le terrain, qui est à préciser à l'échelle locale avec les collectivités concernées. Le SDV NI doit intégrer les schémas vélos des collectivités qui en ont, notamment celui de la CAPI. Cependant il est rappelé que la loi LAURE s'applique directement aux agglomérations.

Pour l'APIE, il faut que le SDV NI s'élabore sur la base de 3 niveaux (ou maillage) hiérarchiques.

4.4 1^{er} Niveau : le réseau cyclable structurant

L'APIE considère que le SDV NI doit **identifier un nombre limité d'axes prioritaires, afin de fixer des objectifs réalistes** dans un horizon de 10 ans, notamment budgétairement. Cela permettrait au SDV NI d'être crédible, et de concentrer les efforts politiques sur la réalisation des axes ainsi définies.

Il devrait être essentiellement constitué des Voies Vertes, des Véloroutes et d'axes routiers avec **accotements revêtus ou bandes cyclables selon les définitions nationales**. Une liste non exhaustive de propositions de l'APIE suit, et est illustrée de façon indicative dans la carte.

4.5 2^{ème} niveau : le réseau cyclable inter-communes

- A partir du réseau structurant ci-dessus, chaque centre de bourg, village et ville doit être raccordé aux bourgs, villages et villes les plus proches
- Par exemple : Liaison VV de la Bourbre - Frontonas - Crémieu par branche Chozeau et branche Saint-Hilaire-de-Brens (VV Ligne Verte)
- A compléter pour les communes éloignées du réseau structurant

4.6 3^{ème} niveau : le réseau cyclable fin et interne aux mailles du niveau 2

Ce réseau est le plus souvent en interne d'une agglomération, mais il peut aussi être dans une ZAC hors agglomération, un espace naturel, ...

Le SDV NI n'en reprendra que les principes.

Des annexes pourront être faites par agglomération avec :

- Valorisation des sections existantes en particulier pour les continuités des niveaux 1 et 2
- Création de zones 30 ou de rencontre sans aménagements spécifiques vélos/VAE (hors stationnement et alimentation électrique) et contre-sens cyclable (si approprié)
- Principe d'aménagement pour les carrefours quelque soit leur type
- Politique de stationnement des vélos/VAE
- Etc.

4.7 Itinéraires présentant un caractère touristique

- Tout le réseau structurant (niveau 1) a un caractère touristique.
- Il pourra être complété par les sections de 2^{ème} et 3^{ème} niveau.
- Les liaisons suivantes permettront des circuits de 1-3 jours en vélo/VAE à partir de Lyon ou du territoire du NI :
 - ViaRhôna à Saint-Genix-sur-Guiers – VV Boubre – Chavanoz
 - ViaRhôna à Arandon – Crémieu – ViaRhôna à Chavanoz
 - Ligne Verte VV à Saint-Hilaire de Brens - Vertrieu



**Propositions APIC
pour le Schéma Directeur Vélo Nord Isère
19/2/2018**

