SUIVEZ-NOUS SUR

PLAN VÉLO MÉTROPOLITAIN 2019 – 2029

Aménager la capitale du cycle 2.0

+ d'infos
saint-etienne-metropole.fr

SÉM
SAINT-ÉTIENNE
la métropole

Gaël PERDRIAU

Président de
Saint-Étienne Métropole

Maire de Saint-Étienne

ÉDITO

Avec l'objectif de tripler le nombre de déplacements effectués en vélo en 10 ans, Saint-Étienne Métropole, à travers son plan vélo métropolitain 2019-2029, entend poursuivre et compléter ses ambitions pour une mobilité propre, à l'instar de projets comme le prolongement du réseau de tramway, l'acquisition de trolleybus de nouvelle génération ou le déploiement de bornes de recharge électriques.

C'est aussi la preuve que la mobilité et le développement durable, loin de s'opposer, s'interpénètrent, s'alimentent et s'impactent mutuellement pour contribuer à l'amélioration de notre cadre de vie.

Dans cette optique, le plan vélo vise en premier lieu à rendre plus sûrs et plus confortables les déplacements du quotidien. Mais en connectant à terme le territoire métropolitain aux grandes liaisons régionales telles que « ViaRhôna » et « Loire à vélo », c'est aussi la pratique du vélo loisirs qui pourra se développer.

L'aménagement d'un réseau structurant de 110 km de voies vertes et de pistes cyclables, la réalisation d'un maillage de proximité en complément du réseau métropolitain en concertation avec les communes, et une offre de services renouvelée pour les usagers du vélo (par exemple aide financière à l'acquisition de vélos électriques, installation de consignes à vélos et de stationnements dédiés, projet de location de courte durée de vélos électriques...), sont autant de dimensions qui sont appelées à décliner concrètement ce système vélo.

Saint-Étienne Métropole, en y consacrant une enveloppe de 41 M€, entend ainsi promouvoir un moyen de transport économe, non polluant, accessible à tous.

En s'inscrivant dans le futur, elle s'inscrit aussi dans son histoire, celle de la capitale du cycle, là où est né le premier vélo français.

POURQUOI ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO ?

LE PLAN MÉTROPOLITAIN VÉLO RÉPOND À PLUSIEURS OBJECTIFS

Améliorer les conditions de santé des habitants de la métropole

Les mobilités actives, c'est-à-dire des pratiques de mobilité où l'usager est actif dans son déplacement, réduisent les risques de certaines maladies notamment cardio-vasculaires par une pratique sportive régulière.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de particules fines

Les transports représentent environ 25% des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire métropolitain. Le plan vélo métropolitain vise à offrir des possibilités pour que les habitants de la métropole puissent recourir au vélo pour se rendre à leur travail, pour faire leurs courses ou pour se rendre dans leurs lieux d'études.

Le report modal escompté sur le vélo, mode doux non polluant, permettra ainsi de réduire les émissions de GES mais aussi celle des particules fines.

Faire redécouvrir aux habitants de la Métropole nos centres-villes et centres-bourgs

L'encouragement public au renforcement de l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien offre aussi une opportunité pour favoriser des pratiques d'achat dans les commerces des centres-villes et des centres-bourgs mais aussi des ballades urbaines ou périurbaines qui permettent de profiter d'équipements de loisirs, de parcs et jardins situés à proximité des lieux d'habitation.

© Ville de Saint-Étienne / Charlotte Pierrot – Place Dorian. Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

Faire découvrir le territoire métropolitain à des personnes venant de l'extérieur

Le tourisme vélo se développe rapidement ces dernières années. Le marché national est en fort développement. Les Français ne parcourent aujourd'hui que 90 km par an à vélo contre 300 km en moyenne européenne.

Une offre touristique diversifiée accessible en vélo peut donc constituer un produit d'appel pour des personnes, des familles ou des groupes qui cherchent à effectuer des randonnées sur plusieurs jours combinant découverte de sites patrimoniaux.

Or le territoire métropolitain dispose d'éléments de patrimoine industriel remarquable (Novaciérie, Maison de la forge,...), de sites de patrimoine urbain (Le Corbusier à Firminy) et d'espaces naturels remarquables (Parc du Pilat, gorge de la Loire, côteaux du Jarez,...).

L'objectif est de proposer des interconnexions entre le réseau vélo métropolitain et les nombreux sentiers VTT qui existent déjà dans les différentes communes de la Métropole. En outre, le territoire métropolitain se situe au cœur du projet de voie verte des confluences qui permettra à terme de relier la voie verte aménagée le long du Rhône et celle aménagée le long du fleuve Loire.

© Saint-Étienne Métropole / Philippe Hervouet – Saint-Victor-sur-Loire.
Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

L'accès à une mobilité pour tous et à un moindre coût

Le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à 40 centimes/km pour la voiture. En outre, les locations de vélos de courte, moyenne ou longue durée, vélos en libre-service et les modèles d'entrée de gamme contribuent à baisser le coût de la pratique du vélo.

Grâce à ses performances et à ces innovations, le vélo constitue donc un outil clé pour résorber les fractures sociales et territoriales de la mobilité.

Réduire le sentiment d'insécurité lié à la pratique du vélo

Par des aménagements dédiés au vélo mais aussi par des actions d'éducation à la pratique du vélo, le plan vélo doit permettre aux habitants de surmonter leur crainte de prendre le vélo pour leurs déplacements du quotidien.

Il s'agit là du principal obstacle au développement du vélo comme le relève les enquêtes nationales menées récemment. En complément, des actions seront mises en œuvre pour faciliter le stationnement sécurisé des vélos pour là aussi renforcer le confort dans la pratique de ce mode de déplacement.

Valoriser et développer les savoir-faire locaux en matière de développement économique et d'innovation sociale

La Métropole est dotée d'une histoire du cycle qui fait que des entreprises et des associations locales sont très actives dans le domaine du vélo. Le plan métropolitain vise à s'appuyer sur ces ressources et leur permettre de tester des innovations technologiques ou sociales.

DÉVELOPPER UN RÉSEAU MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT

UN SCHÉMA IDENTIFIANT UN RÉSEAU STRUCTURANT DE 110 KILOMÈTRES

L'ambition principale du plan métropolitain est de développer d'ici 2030 un réseau structurant de 110 kilomètres de liaisons vélos permettant de relier entre elles le maximum de communes de la Métropole.

Ces liaisons pourront prendre différentes formes d'aménagement : des voies vertes, des pistes cyclables, des bandes cyclables,...

Un jalonnement spécifique permettra aux usagers d'identifier le fait qu'ils entrent dans ce réseau structurant et de disposer des principales informations directionnelles.

Parmi ces 110 km, 90 km entrent dans le réseau « vélo quotidien » que la Métropole cherche à constituer. Les 20 km restant relèvent davantage d'une démarche de vélo loisir et seront mis en œuvre au gré des opportunités d'aménagements offertes par d'autres politiques publiques de Saint-Étienne Métropole (Plan Vert et Bleu, Contrat de Rivière...).

L'objectif de ce réseau structurant est de permettre aux habitants d'effectuer leurs déplacements de type domicile/travail, domicile/études ou domicile/loisirs par le vélo en leur apportant de la sécurité et du confort.

Cette ambition de report modal nécessite donc la réalisation de continuités d'aménagement et des sections suffisamment longues.

Le schéma joint en annexe identifie ces liaisons d'intérêt métropolitain. La Métropole prendra à sa charge la maîtrise d'ouvrage et le financement de la réalisation de ce réseau structurant. Des financements extérieurs seront recherchés pour contribuer au financement de ces infrastructures.

La Métropole établira un cahier des charges type fixant les prestations standards pour ces infrastructures vélo. L'entretien courant (propreté, balayage, déneigement) sera de la responsabilité des communes conformément au pacte métropolitain.

À ce jour, 21 km de ce plan sont, soit déjà couverts par des aménagements cyclables, soit en cours de travaux. Parmi les opérations en cours ou projetées à court terme, on peut citer le prolongement tramway sur les quartiers Nord-Est à travers lequel 4 km de nouveaux aménagements cyclables sont créés, également les opérations d'entretien de voiries structurantes sur la ville de Saint-Étienne (cours Fauriel, Bd Janin, rue des Alliés, boulevard A. de Fraissinette) qui permettront d'améliorer nettement la place du vélo.

L'objectif est d'engager la réalisation annuelle de 8 kilomètres de ces liaisons structurantes. Ce sont donc 11 millions d'euros que la Métropole investira d'ici 2029 pour réaliser ce réseau métropolitain.

Dès 2019 seront réalisés :

- Des aménagements cyclables de qualité (pistes double sens, trottoirs partagés) sur environ 3,5 km le long de la troisième ligne de tramway dans les secteurs Colonel Marey, Soleil, Zénith, Technopôle.
- Création de la Voie Verte Stade - Technopole (4 km).
- L'utilisation de contre-allées pour des itinéraires vélos sécurisés (Bd Jules Janin, Cours Fauriel).
- Création d'une piste cyclable dans le cadre de la 1ère tranche de la reprise du Bd Alexandre de Fraissinette à Saint-Étienne.

Ce schéma structurant sera transcris et intégré dans le PLUI, d'abord par une prise en compte dans le projet d'aménagement de Développement Durable, puis au besoin par une traduction réglementaire (Marge de Recul ou Emplacement Réservé à des fins de création d'aménagement cyclable en site propre).

© Saint-Étienne Métropole / Jérome Abou – Boulevard Urbain Colonel Marey. Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

UNE OFFRE DE SERVICES QUALITATIVE POUR CE RÉSEAU STRUCTURANT

Au-delà d'être une infrastructure, ce réseau structurant doit apporter un niveau de service élevé à ses usagers. L'éclairage, la signalisation et la protection des usagers pour la traversée des carrefours seront ainsi pris en compte dès la réalisation du réseau.

Des équipements seront aussi installés pour accroître le confort de l'usage de ce réseau : postes de gonflage, station de lavage, lieux de stationnement pour les vélos, bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique,...

© Altinnova - borne de recharge de vélos à assistance électrique. Source : Altinnova

DES FINANCEMENTS EXTÉRIEURS POUR ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS

Pour réaliser le schéma structurant, la Métropole se fixe comme objectif d'obtenir 30% de cofinancements de la part de l'État (y compris via ses opérateurs : ADEME), de la Région et du Département.

Sans souci d'exhaustivité, peuvent être cités :

Le fonds national « mobilités actives » :

Ce fond national a pour objet de participer au financement d'aménagements qui visent à résorber des discontinuités dans des itinéraires cyclables provoquées par des grandes infrastructures routières, des voies d'eau,...

Un recensement de ces points noirs sera réalisé à l'échelle de la Métropole en s'appuyant sur la connaissance des communes mais plusieurs points noirs sont d'ores et déjà identifiés et pourront faire l'objet de dépôts de dossiers.

Il s'agit :

- Franchissement du Rond-Point Pompidou à Saint-Étienne
- Franchissement du Rond-Point Franklin Roosevelt à Saint-Étienne
- Place de la Terrasse à Saint-Étienne
- Franchissement du pont rue Jean Jaurès et du rond-point D88 – D3 à Firminy
- Franchissement de la D1082 avec le Furan à Saint-Priest-en-Jarez,
- Franchissement de la D1498 avec la rivière Furan à Villars,

L'association Ocivélo a par ailleurs fourni une liste de points noirs, qui sera analysée et confrontée aux itinéraires du schéma métropolitain structurant.

Plan véloroutes et voies vertes de la Région

La Région Rhône-Alpes souhaite aider à l'aménagement d'un réseau structurant de voies vertes en finançant la réalisation de plus de 400 kilomètres d'infrastructures nouvelles entre 2017 et 2020.

Il s'agira d'une part de 200 km de véloroutes et voies vertes nouvelles sur 6 itinéraires structurants d'intérêt régional et d'autre part de 200 km supplémentaires au titre des boucles locales et réseaux secondaires (itinéraires locaux de découverte touristique et culturelle ou de desserte des grands équipements urbains).

Le territoire de la Métropole est directement concerné par la réalisation de l'itinéraire du fleuve Loire qui vise à créer un itinéraire contenu depuis la source de la Loire jusqu'au nord du département de la Loire. Cet itinéraire prévoit en outre une liaison assurant une connexion entre cette voie verte et la Ville de Saint-Étienne.

© Saint-Étienne Métropole / Elodie Pilon - Voie verte de l'Ondaine.
Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

AMÉNAGER UN MAILLAGE DE PROXIMITÉ

La mise en œuvre du plan vélo repose sur une mobilisation forte des communes pour organiser un maillage de proximité permettant aux usagers de pouvoir circuler en vélo facilement dans les communes avec une attention particulière pour l'accessibilité vélo des gares, des grands équipements, des arrêts STAS situés sur les lignes fortes métropole.

Ce maillage de proximité sera connecté au réseau métropolitain structurant en des points clairement identifiés où l'usager pourra trouver des informations cartographiques sur ce maillage de proximité.

Ce maillage de proximité s'appuiera sur les aménagements suivants qui seront définis en fonction des besoins identifiés avec les communes :

- Création ou élargissement des zones 30 (l'appui en ingénierie de la Métropole pourra permettre un traitement homogène des zones 30 de façon à renforcer leur lisibilité auprès des automobilistes). Ce type d'aménagement permet de diminuer l'accidentologie vélo / voiture avec la baisse de la vitesse autorisée à 30 km/h.
- Instauration à certains feux de signalisation des panneaux cédez-le-passage « cyclistes » donnant une priorité de circulation au cycliste.
- Création de sas vélos à certains carrefours à feux pour éviter le phénomène de l'angle mort et pour placer les cyclistes devant les véhicules motorisés ce qui leur permet de démarrer en toute sécurité, notamment pour tourner à gauche lorsqu'il y a plusieurs files de circulation.
- Jalonnement pour apporter des informations directionnelles et de temps de parcours.
- Marquage au sol pour permettre le double sens vélo sur certaines voiries.

La Métropole financera les aménagements cyclables nécessaires à la réalisation de ce maillage de proximité à hauteur de 1 M€/an.

À compter du second semestre 2019, des réunions seront organisées avec les communes pour définir ces plans d'action de proximité.

Il est proposé que ces réunions se fassent à l'échelle de secteurs intercommunaux pour favoriser l'échange d'expériences, pour favoriser des traitements homogènes des dispositifs ce qui aide à leur appropriation par les cyclistes et pour traiter efficacement les interfaces qui se situent aux limites communales pour assurer une continuité des itinéraires.

© Saint-Étienne Métropole / Christian Bruchet - circulation d'un vélo. Source : Direction de la Communication VSE - SEM

ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO EN PROPOSANT DES SERVICES ADAPTÉS

VeliVert : d'avantage d'usagers et des nouveaux services à venir

VeliVert a trouvé son public avec en 2017 une moyenne de 250 utilisations / jour pour 870 abonnés annuel et 4674 abonnements courtes durées (1 jour / 1 semaine). La tendance de hausse constatée en 2017 (+10%) se poursuit en 2018 (+ 15% supplémentaire).

Dans le cadre de refonte du dispositif VeliVert qui sera lancé courant 2019, la Métropole étudiera la faisabilité du déploiement de VeliVert électriques pour faciliter les trajets en dénivelé, longs et plus lointains, et ainsi d'étendre ce service à des quartiers plus éloignés de l'hypercentre ainsi qu'à des communes situées en continuité de la zone urbanisée stéphanoise.

La refonte du dispositif VeliVert sera aussi l'occasion d'accroître le nombre de stations VeliVert. Aujourd'hui, 30 stations sont déployées essentiellement sur la ville de St-Etienne et sur le CHU Nord. Elles répondent dans l'ensemble aux besoins d'usage du Vélo en Libre-Service, dans les conditions actuelles de déplacements à vélo à St-Etienne. Demain, la Métropole ambitionne de proposer un réseau de 40-45 stations soit une douzaine de stations supplémentaires au réseau actuel.

Au-delà des infrastructures VeliVert, l'usage de ce service a été et sera amplifié par les interfaces créés avec Moovizy 2.

Dès 2018, le paiement en ligne a été mis en place ce qui permet désormais de prendre son abonnement directement sur le site VeliVert et l'appli Smartphone. L'application Moovizy permet aussi depuis cette date de disposer d'informations sur la localisation des stations VeliVert et sur la disponibilité des vélos dans chaque station.

Dès 2019, Moovizy 2 permettra à un utilisateur occasionnel de VeliVert de pouvoir réserver et payer sa location à partir de son mobile.

Une aide financière directe pour l'achat de vélos à assistance électrique

Le développement de ce mode de déplacement particulièrement bien adapté au contexte urbain et topographique de la Métropole. La Métropole encourage l'usage des vélos à assistance électrique au travers de deux dispositifs :

- La location longue durée de VAE par le service Vélivert : une centaine de vélos sont proposés au tarif au 20€ mensuel et 50€ pour un trimestre. Cette location longue durée VAE sera portée à 150 vélos dès 2020.
- Saint-Étienne Métropole a décidé en outre de mettre en place un dispositif d'aide à l'acquisition de Vélos à Assistance Electrique (VAE), destiné aux particuliers demeurant sur le territoire de la Métropole. Un budget de 30 000 € en 2018 a été consacré à cette opération et 406 particuliers ont pu ainsi bénéficier de cette aide. Ces campagnes ont rencontré un vif succès avec des dossiers d'aide distribués en quelques jours nécessitant l'établissement d'une liste d'attente Une nouvelle campagne s'est déroulée au printemps 2019.

© Saint-Étienne Métropole / Elodie Pilon – Station VeliVert. Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

Faciliter le stationnement des vélos

Les plans communaux pourront, en plus de la définition du maillage de proximité, définir les lieux d'implantation des arceaux vélos notamment à proximité des équipements publics et des points d'arrêt STAS structurants. Il s'agira aussi d'installer des panneaux code de la route identifiant les espaces de stationnement vélo.

En effet, il faut tout autant développer que mettre en avant l'offre existante en stationnement vélo, que soit pour de la proximité et courte-durée sous la forme d'arceaux, que pour des durées plus longues sur des abris sécurisés ou même des consignes à contrôle d'accès.

La Métropole financera dès 2019 le test opérationnel de mise en place de consignes à vélos sécurisées sur l'espace public. L'objectif est de s'appuyer sur les retours d'expériences suite à la période de test pour développer cette consigne sécurisée dans plusieurs lieux de la Métropole.

La Métropole proposera dans tous ses parcs relais des arceaux vélos et étudiera l'opportunité de créer des stationnements vélo sécurisés sur certains d'entre eux. Des abris-vélos, situés à proximité de certains arrêts de tramway en périphérie de l'hypercentre, seront installés pour assurer une intermodalité entre le vélo et le tramway.

Dans le cadre de ses dispositifs d'aides pour la réhabilitation du parc privé et dans le cadre de ses aides à la production d'offre nouvelle en logements locatifs sociaux, la Métropole sera incitative pour la mise en place de stationnement sécurisé dans les copropriétés ou dans le parc des bailleurs sociaux, notamment dans les parkings.

Enfin, la Métropole en tant que collectivité compétente pour la gestion du pôle multimodal de Saint-Étienne Châteaucreux mettra en place un groupe de travail avec la SNCF et les associations concernées afin de remettre à plat les conditions de stationnement des vélos sur ce secteur.

Diffuser les plans des itinéraires cyclables

La dématérialisation des plans localisant les aménagements cyclables sera privilégiée par la Métropole en proposant aux usagers de télécharger depuis le site de SEM :

- Le réseau structurant.
- Le maillage de proximité avec une entrée par commune.

Pour la Ville de Saint-Étienne, le plan guide vélo dans sa version papier sera remis à jour.

© Altinnova – Consigne vélo sécurisée. Source : Altinnova

Encourager des actions d'éducation et de sensibilisation à la pratique du vélo en ville

Un des obstacles important à la diffusion de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien se situe dans l'appréhension d'accidents. Le double sens, le franchissement des feux tricolores sont des dispositifs qui nécessitent un apprentissage particulier pour que l'utilisateur du vélo ait la vitesse adaptée et la maîtrise de son vélo.

La Métropole dispose de plusieurs ressources pour mettre en place ces actions éducatives. Un tissu associatif riche et actif dans le domaine de la promotion du vélo, avec notamment l'association Ocivélo, une école municipale du vélo à Saint-Étienne qui conduit depuis plusieurs années des actions d'éducation avec les écoles élémentaires.

La Métropole souhaite développer des actions d'éducation à la pratique du vélo au quotidien et en particulier des projets qui permettront d'aller à la rencontre de publics qui ne sont pas prédisposés à utiliser ce mode de déplacement. Il pourra s'agir aussi de soutenir des initiatives visant à développer des savoir-faire en termes de petites réparations auprès des usagers du vélo. L'ancienneté d'ateliers de réparation (atelier Ocivélo du 'Dérailleur') déjà présents sur la Métropole et de commerces dédiés constituera une ressource pour identifier les besoins d'actions complémentaires.

© Ville de Saint-Étienne /Fabrice Roure – École municipale des sports baby vélo. Source : Direction de la Communication VSE – SEM.

PRODUIRE UN URBANISME PLUS FAVORABLE À L'USAGE DU VÉLO

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) métropolitain offre une réelle opportunité pour définir collectivement des principes d'urbanisation et d'aménagement opérationnel qui facilitent l'usage du vélo par les habitants.

- Inscription du réseau métropolitain structurant pouvant aller jusqu'à l'inscription de servitudes facilitant la réalisation des parties les plus contraintes du réseau métropolitain structurant.
- Inscription dans les orientations d'aménagement programmatiques se rapportant aux nouvelles zones d'urbanisation de la création de cheminements piétonniers permettant un usage partagé pour relier les nouvelles zones d'habitat avec les centralités, les pôles d'échanges multimodaux.
- Dispositions réglementaires pour favoriser la création de locaux vélos dans les nouvelles constructions en recherchant leur mutualisation et en étant veillant à la qualité de leur insertion urbaine.

À une échelle plus opérationnelle, les démarches éco-quartiers menées dans plusieurs communes de la Métropole intègrent d'ores et déjà des aménagements pour faciliter l'usage du vélo en leur sein.

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN VÉLO

La gouvernance du plan

Un comité de pilotage se réunira deux fois / an pour suivre l'avancement du plan vélo métropolitain. Ses séances seront préparées par un comité technique qui regroupera les directions de Saint-Étienne Métropole concernées, l'agence d'urbanisme, ALEC, les aménageurs et les services techniques des communes.

Le souhait de la Métropole est de s'appuyer sur un partenariat avec les associations locales, dont l'association Ocivélo, pour :

- concevoir les aménagements favorables à l'usage du vélo,
- concevoir les actions de sensibilisation auprès du grand public,
- identifier les petits dysfonctionnements du quotidien.

Volet organisationnel

Les missions d'ingénierie consistant à définir la programmation de la réalisation du schéma structurant métropolitain et celle des plans communaux seront réalisées par la Direction des Transports et de la Mobilité, l'agence d'urbanisme Epures, l'Agence locale de l'énergie et du climat (ALEC) de la Loire et les référents techniques désignés par les communes.

La réalisation opérationnelle des aménagements du schéma structurant et des plans communaux sera répartie en fonction de la complexité de l'infrastructure à réaliser :

- à la direction des grands travaux et infrastructures (DGTI),
- à la direction de la voirie où un référent vélo a été désigné fin 2018,
- aux pôles de proximité.

Une concertation amont avec les aménageurs locaux, EPASE et SPL Cap Métropole, permettra aussi d'intégrer les aménagements cyclables dans leurs interventions à l'échelle de leurs secteurs opérationnels.

Un **chef de projet « plan vélo métropolitain »** sera désigné dans les prochaines semaines au sein des services de Saint-Étienne Métropole : une seule mission, mettre en œuvre le plan vélo métropolitain et fédérer pour cela les communes, les employeurs, les associations d'usagers et l'ensemble des intervenants techniques.

Des actions visant aussi à diffuser la culture vélo au sein des services seront menées avec une approche pragmatique :

- sessions de formation/sensibilisation au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA),
- un accompagnement dans la conduite de projets urbains pour une prise en compte optimale du vélo et plus généralement des modes doux.

Évaluer l'impact du plan sur la pratique du vélo

Il est important de mesurer régulièrement l'usage du vélo dans les déplacements métropolitains. Ces éléments de mesure permettront d'approcher les effets du plan métropolitain, même si les évolutions observées dans la pratique du vélo tiennent aussi à des facteurs supra-locaux.

L'enquête ménage qui sera réalisé en 2019 et 2020 par l'agence d'urbanisme Epures sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole permettra ainsi de disposer de données précises sur les déplacements effectués en vélo au sein de la métropole :

- Sur quel type de déplacement la part du vélo est-elle la plus importante : domicile/travail ? domicile/études ?,...
- Observe-t-on des différences territoriales dans la pratique du vélo au sein de l'espace métropolitain ?
- Quel est le profil des habitants qui utilisent le vélo pour se déplacer ?

Le coût financier et les moyens humains nécessaires à la réalisation de l'enquête ménage font que ce dispositif ne peut pas être reproduit chaque année. Il conviendra donc de compléter cette enquête exhaustive par des données plus qualitatives qui existent déjà au travers de la production de baromètres par plusieurs réseaux associatifs.

Enfin, à la suite de la mise en service d'aménagements structurants, des campagnes de comptage pourront être organisées de façon à suivre l'évolution de leur fréquentation. La Métropole, en lien avec les communes, étudiera l'opportunité d'installer des compteurs permanents sur quelques lieux jugés stratégiques dans le réseau métropolitain structurant.

LES MOYENS BUDGÉTAIRES ALLOUÉS À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN VÉLO : 31 M€ *

*** Entre 2019 et 2029**

1 MILLION €/an

Réalisation du réseau structurant

1 MILLION €/an

Réalisation d'aménagements cyclables de proximité

2 MILLIONS €

sur la période 2021-2026

Renouvellement du système de prêt des vélos en libre-service (VeliVert)

700 000 €

à compter de 2019

Installation de Vélibox

500 000 €/an

Frais d'exploitation de VeliVert, de Véli'Box et du système de location longue durée de vélos

60 K €/an

dès 2019 et 2020,

puis **100 K €/an**

à compter de 2021

Aides financières apportées à l'acquisition de vélos à assistance électrique

50 K €/an

dès 2020

Chef de projet « plan vélo métropolitain »

Sur la base de ces orientations, les moyens financiers alloués par la Métropole au plan vélo métropolitain seront de 3,1 M€/an soit un investissement de 31 M€ entre 2019 et 2029.

L'objectif est aussi de parvenir à obtenir 10 M€ d'aides financières complémentaires sur cette même période auprès d'autres financeurs (Département, Région, Etat, ADEME,...).

Les moyens financiers globaux consacrés à la mise en œuvre du plan vélo métropolitain devraient donc atteindre 41 M€ sur la période 2019-2029.

GLOSSAIRE

Bande cyclable

« Le terme bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies. Unidirectionnelle, elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement » (CEREMA).

Piste cyclable

« La piste cyclable piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues »
(code de la route, art. R.110-2)
- Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.
- Elle peut être au niveau de la voirie ou au niveau du trottoir.

Sas pour vélo

Le terme désigne un espace visant à faciliter la traversée des cyclistes dans les carrefours à feux. Cet espace permet aux cyclistes de s'avancer devant la ligne d'arrêt des automobilistes jusqu'à une ligne d'arrêt pour les cyclistes. Cette disposition est prévue par l'article R 415-15 du code de la route. L'article R 415-2 interdit aux autres véhicules de s'arrêter dans cet espace (https://www.securite-routiere-az.fr/s/sas-velo).

Véloroute

Le terme est issu d'une appellation de la Fédération Française de Cyclo Tourisme (FFCT) qui initia dans les années 80 l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélo-randonneurs. Une Véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés...) et incitatif (mais pas obligatoire)..

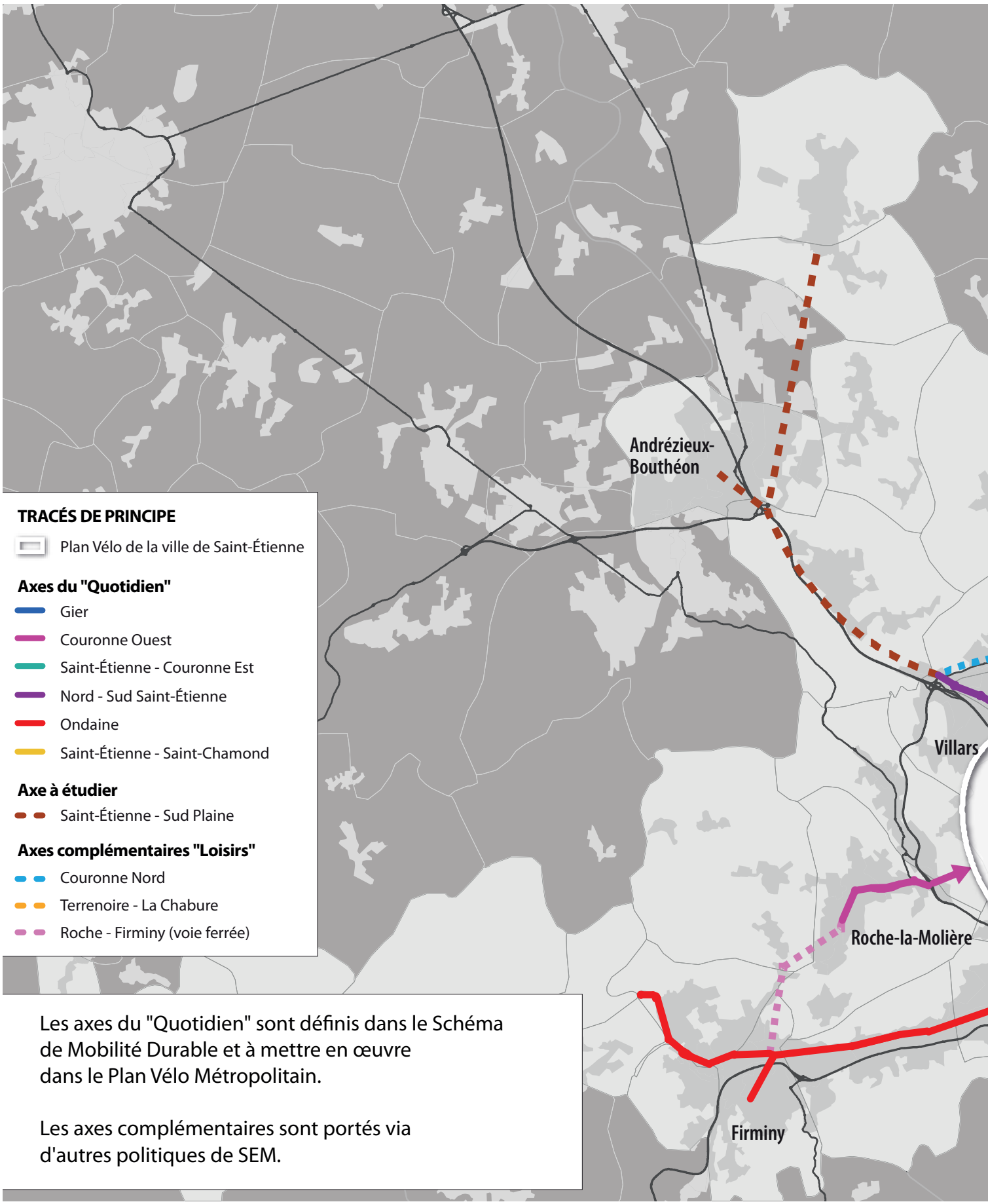
Voie verte

« Il s'agit d'une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (code de la route, art. R.110-2)

Zone 30

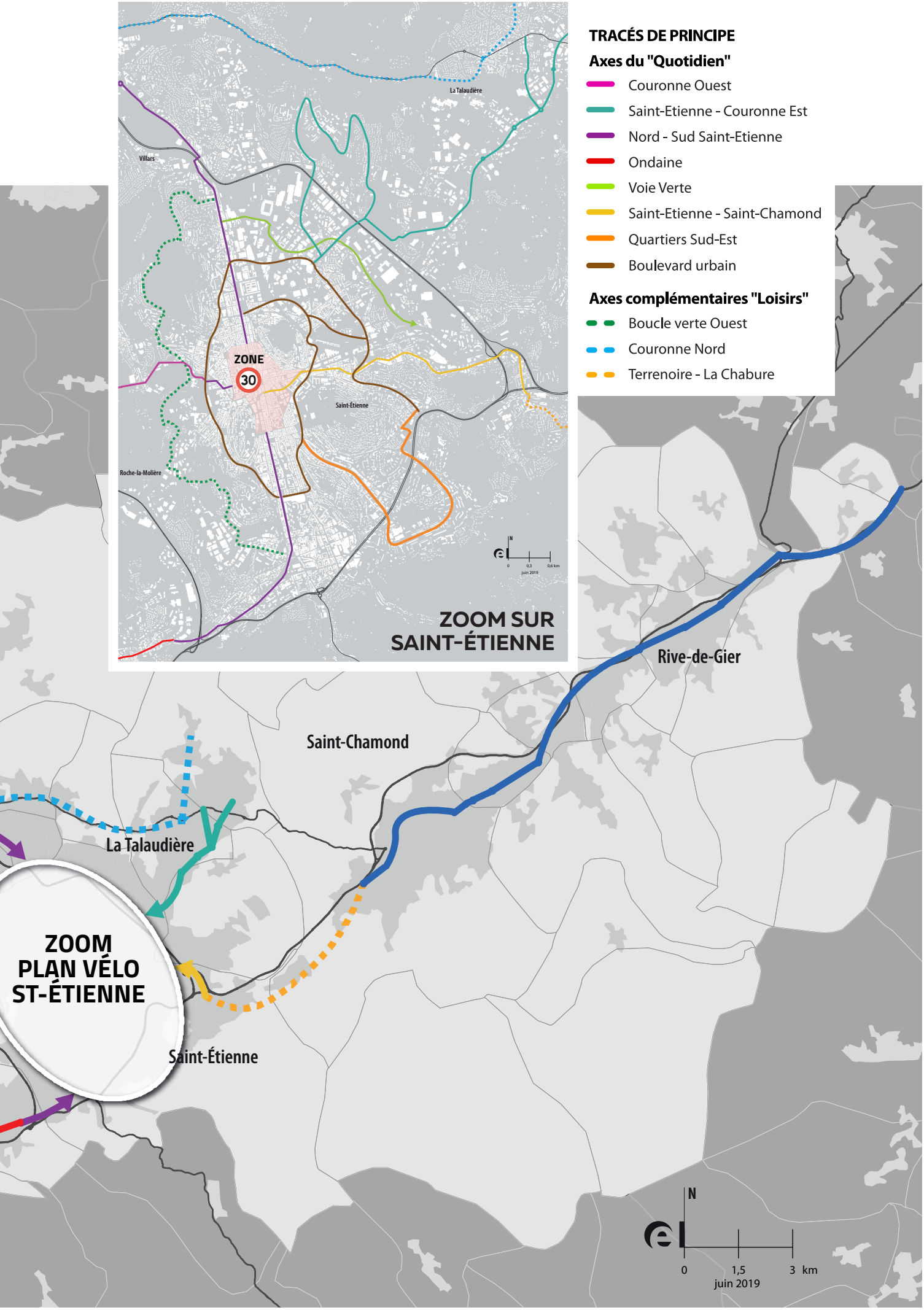
« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties 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 » (code de la route, art. R.110-2).

LE SCHÉMA STRUCTURANT MÉTROPOLITAIN



Les axes du "Quotidien" sont définis dans le Schéma de Mobilité Durable et à mettre en œuvre dans le Plan Vélo Métropolitain.

Les axes complémentaires sont portés via d'autres politiques de SEM.


TRACÉS DE PRINCIPE
Axes du "Quotidien"
Couronne Ouest
Saint-Etienne - Couronne Est
Nord - Sud Saint-Etienne
Ondaine
Voie Verte
Saint-Etienne - Saint-Chamond
Quartiers Sud-Est
Boulevard urbain
Axes complémentaires "Loisirs"
Boucle verte Ouest
Couronne Nord
Terrenoire - La Chabure
ZONE
30
Villars
La Talaudière
Saint-Étienne
Roche-la-Molière
ZOOM SUR
SAINT-ÉTIENNE
Rive-de-Gier
Saint-Chamond
La Talaudière
ZOOM
PLAN VÉLO
ST-ÉTIENNE
Saint-Étienne
N
0
1,5
3 km
juin 2019

Conception et réalisation : Maison Balthazare. Photo retouchée. Crédits photos : Saint-Étienne Métropole. Achevé d'imprimer : Juin 2019.

Saint-Étienne Métropole
2 avenue Grüner - CS 80257,
42006 Saint-Étienne Cedex 1

T 04 77 49 21 49
F 04 77 49 21 40
saint-etienne-métropole.fr

SÉM
SAINT-ÉTIENNE
la métropole