Marche et **vélo** au cœur des mobilités

PLAN CITOYEN 2026-2032 POUR UNE MÉTROPOLE DE LYON PIÉTONNE ET CYCLABLE

Marche et **vélo** au cœur des mobilités

PLAN CITOYEN 2026-2032 POUR UNE MÉTROPOLE DE LYON PIÉTONNE ET CYCLABLE

A – LE DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VÉLO ET MARCHE

→ page 09

- Programmer des **campagnes de sensibilisation** ← A1
- Multiplier les **événements grand public** ← A2
- Favoriser les **créations culturelles** ← A3
- Soutenir la pratique du **vélo loisir** ← A4

B – LA FORMATION AU VÉLO POUR TOUTES ET TOUS

→ page 10

- Soutenir les **vélo-écoles** ← B1
- Créer des **espaces d'apprentissage** ← B2

C – LES JEUNES DANS LES ÉCOLES ET COLLÈGES

→ page 11

- Généraliser **l'apprentissage du vélo en ville** ← C1
- Favoriser **le choix** de la marche ou du vélo ← C2
- Soutenir les **projets vélo** ← C3

D – LES EMPLOYEURS

→ page 11

- Élaborer des **plans de mobilité** employeur ← D1
- Accompagner sur les **dispositifs et aides** ← D2
- Mobiliser lors des **événements mobilité** ← D3

E – LA CYCLOLOGISTIQUE

→ page 12

- Renforcer le **soutien aux professionnels à vélo** ← E1
- Augmenter les **livraisons à vélo** ← E2

F – LES ACTEURS DE L'ÉCO-MOBILITÉ

→ page 13

- Renforcer l'**Agence des mobilités** ← F1
- Créer un **laboratoire des mobilités** ← F2
- Soutenir les **associations d'écomobilité** ← F3
- Favoriser l'**économie locale** du vélo ← F4

G – LES SERVICES DE LOCATION

→ page 15

- G1 → Proposer des **vélos plus diversifiés**
- G2 → Proposer des vélos à **tous les publics**
- G3 → Poursuivre le maillage des **stations Vélo'V**

H – L'AIDE À L'ACHAT ET L'ENTRETIEN

→ page 15

- H1 → Aider à l'achat de **vélos personnels et professionnels**
- H2 → Renforcer les **aides à l'achat**
- H3 → Aider à l'**entretien des vélos**

I – LA MÉCANIQUE VÉLO PARTICIPATIVE

page 16 →

- Soutenir les **ateliers vélo existants** ← I1
- Mailler le territoire d'**ateliers vélo** ← I2
- Faciliter le **réemploi** de vélos délaissés ← I3

J – L'INTERMODALITÉ VÉLO ET TRANSPORTS EN COMMUN

page 17 →

- Faciliter l'intermodalité **vélo-train** et **vélo-bus** ← J1

K – DES AMÉNAGEMENT STRUCTURANTS

→ page 21

- K1 → Créer des **pistes cyclables sécurisées**
- K2 → Continuer le réseau des **Voies lyonnaises**
- K3 → Aménager les **déplacements de proximité**
- K4 → Créer des **parcours piétons**
- K5 → Relier la **seconde couronne**
- K6 → Connecter avec les **axes cyclotouristiques**

L – LE STATIONNEMENT VÉLO

→ page 22

- L1 → Multiplier les **arceaux**
- L2 → Développer le **stationnement sécurisé**
- L3 → Prévoir le stationnement des **vélos spéciaux**

M – UNE VILLE ACCUEILLANTE

→ page 23

- M1 → Ouvrir la **rues aux enfants**
- M2 → Mieux adapter l'espace public au **handicap**
- M3 → Faciliter la pratique du vélo par les **femmes**
- M4 → Assurer des **trottoirs confortables**
- M5 → Réexaminer les plans de circulation
- M6 → **Végétaliser** les cheminements
- M7 → Relier les points d'intérêt par une **signalétique**

N – LA PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ

→ page 25

- N1 → Sécuriser les **traversées piétonnes**
- N2 → Limiter le **trafic** sur les petites routes
- N3 → Ralentir et modérer la **circulation en ville**
- N4 → Généraliser les **aménagements spécifiques**
- N5 → Faire **respecter** les aménagements
- N6 → Limiter les **poids lourds** en zone urbaine
- N7 → **Entretenir** les aménagements

*Ce fait n'a échappé à personne : la pratique du vélo a connu **une progression spectaculaire** à Lyon. Le trafic cyclable sur la métropole a augmenté de plus de 70 % entre 2019 et 2024. La Voie Lyonnaise 1, sur les quais du Rhône, bat des records de fréquentation[1]. Sur tout le territoire métropolitain, les comptages montrent une hausse régulière et soutenue du trafic cyclable, aussi bien à Vaulx-en-Velin qu'au parc de Lacroix-Laval, à Bron ou à Pierre-Bénite[2].*

*Cette dynamique ne doit cependant pas cacher que le vélo, loin d'être hégémonique, reste un moyen de déplacement minoritaire, qui dispose encore d'**un large potentiel de développement**. **Quant à la marche, elle est universelle** : nous sommes toutes et tous, à un moment ou un autre, piétonnes ou piétons. Si les espaces publics étaient mieux adaptés, davantage de personnes choisiraient de circuler à pied.*

UNE ATTENTE FORTE

Les habitantes et habitants de la métropole expriment une attente forte : se déplacer à pied et à vélo, y compris entre les communes périphériques. La dynamique est déjà là. Elle est largement confirmée par le **Baromètre Vélo 2025**, qui a recueilli plus de 12 000 réponses dans la métropole de Lyon et montre **la satisfaction croissante de la majorité des répondants**[3]. Les records récents du Velo'v électrique[4] vont dans le même sens.

Les associations locales de la marche et du vélo appellent ainsi à **poursuivre la construction d'un système marche et vélo**, amorcé dès les années 70 par des piétonisations sur la Presqu'île, puis poursuivi dans les années 2000 avec le lancement du service Vélo'v et la création de quais du Rhône réservés aux piétons et cyclistes. Des moyens spécifiques dédiés sont encore indispensables pour rendre ces modes plus accessibles à toutes et tous.

La marche et le vélo participent à la tranquillité de l'espace public : silencieux et peu consommateurs d'espace, ils améliorent **la qualité de vie** en réduisant la pollution de l'air. Les espaces qui leur sont dévolus peuvent être aisément végétalisés et deviennent plus beaux et vivants.

Particulièrement adaptés aux **déplacements du quotidien**, la marche et le vélo, seuls ou combinés aux transports en commun, offrent des solutions simples pour se rendre au travail ou à l'école, faire ses courses dans les commerces de proximité ou encore fréquenter les lieux culturels et de loisirs.

De **nombreux déplacements professionnels** peuvent aussi s'effectuer efficacement à vélo, par exemple pour les livraisons, ou dans les domaines de l'artisanat ou de la santé. Des entreprises, de plus en plus nombreuses, acquièrent des flottes de vélos de fonction.

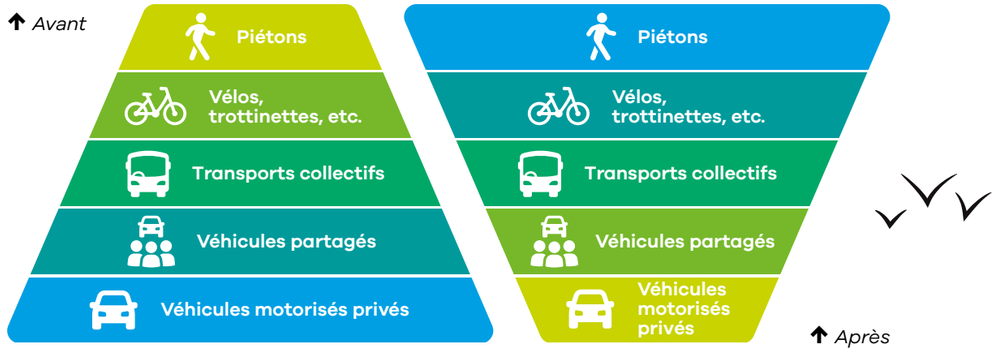
Les modes actifs possèdent **des atouts économiques déterminants**. Ils alimentent **une filière économique locale** et s'inscrivent parfaitement dans **un contexte économique et budgétaire contraint** pour les collectivités. Leur déploiement est rapide et, pour un coût modeste d'investissement et d'entretien, ils complètent et renforcent l'efficacité des réseaux de transports en commun existants, dont ils étendent la zone d'influence. **Marche, vélo et transports collectifs sont ainsi de véritables alliés[5].**

PLACE AU RESPECT

Le développement des mobilités actives s'accompagne toutefois de **tensions bien réelles** : travaux, suppression de places de stationnement et de voies de circulation automobile ou encore comportements imprudents en agacent beaucoup au quotidien.

Nous devons collectivement être attentifs aux plus vulnérables, qui subissent nombre de conflits d'usage liés à l'évolution des modes de déplacement. **La progression du vélo ne doit pas se faire au détriment des piétonnes et piétons.** Des personnes âgées et/ou handicapées, mais aussi des enfants sont mis en danger quotidiennement dans la rue.

1 - Record à 22 363 passages en 2025 2 - Data.eco-counter via Cyclopolis 3 - Baromètre vélo 2025 4 - JC Decaux, 2025
5 - FUB, FNAUT, 2025



INVERSION DE L'ORDRE DES PRIORITÉS[6]

Marche, vélo, trottinette, transports en commun et voiture peuvent cohabiter de façon respectueuse, dans une rue accueillante pour tout le monde.

Cela implique de renverser la hiérarchie des modes de déplacement, en élevant les piétons à son sommet. Viennent ensuite le vélo, et les transports en commun, avant la voiture pour celles et ceux qui en ont besoin.

> *Nous affirmons ainsi le droit fondamental de chacune et chacun à se déplacer en sécurité.*

Comment améliorer les comportements ?

La cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes en milieu urbain demande du respect mutuel. Trop de comportements sont irritants ou mettent en danger les autres, dont principalement : les excès de vitesse, le non-respect des priorités, le stationnement dangereux sur les trottoirs et sur les aménagements cyclables.

Trois leviers doivent être mobilisés de manière coordonnée afin de **rendre l'espace public plus sûr et plus fluide,** et **apaiser les relations** entre toutes et tous les usagers de la route :

Des aménagements adaptés qui favorisent les bons comportements et sécurisent les déplacements.

Des campagnes de sensibilisation pour mieux faire connaître les besoins et les contraintes de chaque mode de déplacement.

Des contrôles ciblés sur les zones accidentogènes.

ÉLARGIR LES PUBLICS

La marche et le vélo peuvent et doivent être accessibles à toutes et tous, en particulier à celles et ceux dont l'autonomie de déplacement est limitée.

Ces modes actifs contribuent à lutter contre la sédentarité et sont bénéfiques pour la santé physique et mentale[7].

- **Les enfants et adolescents** ont largement perdu la liberté de circuler qu'ils avaient auparavant, du fait, entre autres, de l'hégémonie de la voiture et des dangers qu'elle représente. Une rue accueillante rend les enfants plus autonomes et confiants en leurs capacités, à pied, à trottinette ou à vélo.
- **Les femmes** marchent plus que les hommes en ville[8], et réalisent plus de trajets de proximité. Il est essentiel de leur garantir des trajets plus sécurisants et confortables, notamment en luttant contre le harcèlement de rue. Le vélo, qu'elles sont deux fois moins nombreuses à pratiquer que les hommes, constitue pourtant **un levier d'autonomie** pour elles. Il permet **des déplacements plus souples et maîtrisables**, pour celles dont les déplacements sont contraints par le port de charges, l'accompagnement d'enfants et des obligations multiples liées à une charge domestique

6 - ADEME (M. Chassignet), 2024 7 - Rapport parlementaire, ANSES, 2022 8 - Rapport UrbaLyon, 2021

encore mal équilibrée au sein des foyers. De plus, il limite les situations d'exposition au harcèlement de rue.

- **Les personnes âgées** en pertes de capacités et celles à mobilité réduite du fait d'un ou plusieurs handicap(s) peuvent souvent tirer **un réel bénéfice de solutions adaptées de mobilité active**, grâce auxquelles elles se déplacent sans aide humaine et gagnent ainsi en indépendance[9]. Par exemple, les vélos tricycles permettent à celles et ceux ayant des troubles de l'équilibre de circuler sans risque de chute. De nombreuses autres adaptations existent, qu'il faut faire connaître à celles et ceux dont elles peuvent améliorer le quotidien.
- Dans **les quartiers périphériques**, peu desservis, voire enclavés, avec des difficultés socio-économiques, la marche et le vélo sont essentiels à la mobilité quotidienne pour les habitantes et habitants ne disposant pas de voiture. Le vélo, en particulier, peut, à faible coût, **réduire les difficultés d'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs**, et permettre de relier les communes.

Rendre aisée la pratique du vélo et de la marche pour l'ensemble de ces publics est la clé pour un développement plus large, fort et légitime de la marche et du vélo.

CONSTRUIRE ENSEMBLE

Les changements de mobilité modifient fortement les habitudes de vie. Ils doivent donc être construits **avec les habitantes et habitants**, ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs concernés : enfants, étudiants, commerçants, professionnels de santé et de l'enfance, parents d'élèves, retraités, et aussi associations locales, conseils de quartier, centres sociaux, etc.

Cela passe par :

- des temps de concertation : réunions et ateliers à horaires variés (en ligne ou en présentiel),
- des dispositifs sur le terrain (stands, marches exploratoires…),
- une plateforme digitale d'information, pédagogique et accessible, consultable à distance ou in situ, pour comprendre les enjeux du projet et contribuer à la réflexion collective.

> *Nous demandons la création d'un budget participatif métropolitain.*

Nous demandons la création d'un budget participatif métropolitain pour élargir la participation citoyenne aux projets de voirie et aux compétences de la Métropole, à l'image de ce qui existe déjà dans les communes.

Les associations de la marche et du vélo doivent être parties prenantes des décisions car leur expertise en garantit la pertinence.

QUE RESTE-T-IL À FAIRE ?

Beaucoup a déjà été réalisé. Mais beaucoup reste aussi à faire. Avec un budget de **40 €/an/habitant**, on peut rendre la marche et le vélo aisés, agréables et économiques pour le plus grand nombre. L'objectif est de donner à chacune et chacun le choix de son mode de déplacement. Actuellement, de nombreuses personnes ne disposent pas de ce choix.

C'est l'objet de ce Plan vélo et marche citoyen de proposer des mesures qui peuvent contribuer à mettre en place **un système marche et vélo abouti sur la métropole de Lyon**. Il se veut un outil pour les candidates et candidats, puis élues et élus, et un guide pour les citoyennes et citoyens. **La marche et le vélo sont en effet des sujets transpartisans, qui doivent aller au-delà des clivages politiques.**

9 - *Voir la série documentaire* "Les Roues du Possible"

*Le plan citoyen marche et vélo pour une métropole de Lyon piétonne et cyclable repose sur **trois piliers complémentaires :***

1. Accompagnement des personnes et des organisations

Pour transmettre les bonnes pratiques, renforcer la sécurité et favoriser la convivialité dans les déplacements de chacune et chacun.

2. Services adaptés à la diversité des usages

Pour contribuer à rendre accessibles et pratiques les mobilités actives à un public plus vaste, géographiquement et sociologiquement.

3. Infrastructures et aménagements sécurisés et adaptés

Permettre à toutes et tous de circuler à pied et à vélo, en proximité et sur de plus longues distances, en toute sécurité.

Retrouvez l'ensemble des **documents sources** sur : https://lavilleavelo.org/plaidoyer-2026/sources-du-plaidoyer-2026

Téléchargez la **version pdf détaillée** sur : https://lavilleavelo.org/plaidoyer-2026

1. Accompagnement des personnes et des organisations

Le développement de la marche et du vélo en ville s'inscrit dans un changement culturel, *qui nécessite un accompagnement. Il est essentiel de mieux faire connaître la pratique du vélo en milieu urbain et ses règles, tant pour les personnes qui se déplacent à vélo que* ***pour l'ensemble des usagers de l'espace public****.*

Les actions d'accompagnement ne peuvent atteindre leur public que si elles s'appuient sur ***une communication claire et efficace. Si personne ne sait qu'un dispositif existe, il ne sera pas utilisé.***

Enfin, tout dispositif aura d'autant plus d'impact qu'il sera construit en consultant ***les associations concernées****, voire co-organisé avec elles.*

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

A → LE DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VÉLO ET MARCHE

Les changements de mentalités et de pratiques en matière de mobilités supposent du temps et de la pédagogie, en combinant différents types d'actions.

A1 → Programmer des campagnes d'information et de sensibilisation

Informer et sensibiliser l'ensemble des citoyennes et citoyens au **partage de la rue** est crucial, qu'elles et ils soient à vélo, à pied, ou encore en voiture ou trottinette.

De nombreuses personnes connaissent mal les dispositions du **code de la route spécifiques au vélo**, pourtant nées du besoin d'améliorer la circulation et protéger les plus vulnérables (panneau "cédez-le-passage cycliste", double sens cyclable, sas vélo...).

Le respect des règles et la compréhension des usages de chacun sont indispensables pour prévenir les situations de mise en danger de soi et des autres et de réduire les conflits.

- **Mener 4 campagnes de sensibilisation/an** touchant plus de 200 000 habitants avec les associations d'usagers (elles connaissent les comportements et la situation locale pour réaliser des campagnes plus impactantes).
- **Augmenter les actions de médiation et prévention** dans la rue, aux heures et lieux propices aux conflits, afin de diminuer les incivilités et violences entre usagers.
- **Continuer les actions de lutte contre le vol de vélo**, deuxième obstacle à la pratique du vélo et raison principale de son arrêt[10] :
  - marquage bicycode gratuit ;
  - information et sensibilisation sur la sécurisation de son vélo auprès du grand public, des vendeurs de vélo et des organisations qui décident de développer le vélo ;
  - meilleure restitution des vélos volés mis en fourrière grâce au marquage bicycode.
- **Renforcer le dispositif Demandez Angela** contre le harcèlement de rue et le faire mieux connaître (indication de "lieux sûrs" où se réfugier).

A2 → Multiplier les événements grand public

Les événements dédiés contribuent à **populariser la marche et le vélo**. Ils peuvent prendre des formes très diverses : festival du vélo, convergence vélo, bourse aux vélos, défi et challenge à vélo, festival du voyage à vélo, etc.

- **Soutenir les événements vélo pour accueillir 100 000 personnes/an.**
- **Créer 1 événement commun** marche et vélo et 1 événement spécifique à la marche.
- **Encourager les actions d'accompagnement des déplacements à vélo** des publics pour tous événements publics et privés associatifs, culturels, écologiques, économiques, éducatifs, sportifs...
- **Atteindre 15 % en moyenne des publics venant à vélo** sur l'ensemble des événements de la ville de Lyon et des communes de première couronne, et 20 % sur les grands événements métropolitains.
- **Associer et soutenir les acteurs culturels** pour rendre ces évènements festifs et créatifs.

A3 → Favoriser les créations culturelles autour du vélo et de la marche

Encourager les représentations du vélo et de la marche à travers des productions artistiques contribue à **changer les imaginaires** et à rendre ces modes plus attrayants.

- **Proposer 15 à 20 créations culturelles autour du vélo et de la marche par an :** performances, installations, films, spectacles, déambulations...
- **Développer des dispositifs visant à soutenir leurs production et diffusion.**

A4 → Soutenir la pratique du vélo loisir

Utiliser le vélo pour le loisir est souvent une porte d'entrée vers son utilisation pour les déplacements du quotidien.

10 - Étude "Le vol de vélo en France", ADMA, 2023

- **Développer les balades encadrées à vélo,** qui permettent la transition entre la (re)mise en selle et des déplacements autonomes à vélo.
- **Accompagner les projets de voyages à vélo** (ateliers, conseils, festival du voyage à vélo...).

B → LA FORMATION AU VÉLO POUR TOUTES ET TOUS

Un des freins pour passer au vélo-déplacement est la peur de l'accident dans la circulation urbaine. Suivre une formation au vélo en ville peut permettre de la surmonter en apprenant les **règles de sécurité** : savoir se positionner sur la chaussée, tourner à gauche dans un gros carrefour, etc.

Grâce à une formation adéquate, on apprend aussi à **respecter les autres usagers** et à **adopter les bons comportements à vélo** : s'arrêter quand un piéton veut traverser, rouler à vitesse modérée et respecter le flux de cyclistes quand ce dernier est important, etc.

Proposer des formations au vélo est donc aussi bien un enjeu de sécurité routière que de bonne cohabitation sur l'espace public.

> *Proposer des formations au vélo est aussi bien un enjeu de sécurité routière que de bonne cohabitation sur l'espace public.*

B1 → Développer les vélo-écoles sur le territoire de la métropole

Il est possible d'apprendre le vélo à tous les âges. Il s'agit non seulement de savoir avancer sur un vélo, mais aussi de savoir rouler en circulation urbaine.

- **Augmenter l'offre de formation en vélo-école** pour tout public et tous niveaux, avec pour objectif 5 000 personnes formées par an :
  - pour les déplacements à vélo en famille ;
  - pour les étudiant.e.s (en lien avec le prêt gratuit d'un Free Velo'V) ;
  - pour les séniors tout au long du vieillissement ;
  - adaptée aux personnes en situation de handicap (avec des moyens revus et des moniteurs formés à l'utilisation des vélos adaptés et au handicap) ;
  - vélo-école sociale pour accompagner spécifiquement les personnes en situation de précarité, éloignées de l'emploi, afin de les faire accéder à ce moyen de déplacement efficace et économique ;
  - pour les salariés.
- **Soutenir les formations à la cyclologistique.**

OBJECTIF :

5 000 personnes formées par an

B2 → Mettre à disposition des espaces de pratique et des flottes de vélos pour l'apprentissage

Pour être accessibles au plus grand nombre, **les séances de vélo-école doivent avoir lieu à proximité du domicile**. Il est donc essentiel de les essaimer sur tout le territoire métropolitain.

- **Pourvoir chaque circonscription métropolitaine** d'un espace de pratique avec flotte de vélos, pour les séances de vélo-école.
- **Inclure dans chaque flotte des vélos adaptés** aux Personnes à Mobilité Réduite.

Le vélo pour celles et ceux qui ne peuvent pas en faire

Les vélos adaptés aux capacités physiques, comme les tricycles, constituent des aides à la mobilité méconnues pour les personnes qui ne peuvent pas ou plus faire de vélo classique pour raisons de santé (handicap, vieillissement...) et marchent parfois avec difficulté.

Un dispositif spécifique individualisé doit être créé pour permettre à un maximum de personnes de les découvrir et les utiliser étapes par étapes jusqu'à une pratique régulière et autonome :

1. Informer et conseiller, avec des essais comparatifs de différents vélos adaptés
2. Proposer une location longue durée
3. Mettre en lien avec une vélo-école
4. Accompagner vers l'achat durant la location, afin de ne pas créer de rupture d'utilisation

Une communication ciblée auprès du public concerné devra accompagner ce dispositif novateur. Pour visibiliser la diversité des pratiques cyclables, tout projet et toute communication sur le vélo veillera à intégrer le vélo adapté sur les visuels et dans les textes.

C → L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉCOLES ET COLLÈGES POUR LA FORMATION AU VÉLO DES JEUNES

Former dès l'école primaire les cyclistes de demain à circuler en ville, puis poursuivre ces efforts d'éducation au collège et au lycée sont garants d'une cohabitation plus harmonieuse entre les modes de déplacement et d'un meilleur équilibre entre eux à l'avenir.

C1 → Étendre l'apprentissage du vélo en ville à toutes les écoles et tous les collèges publics de la métropole

Il existe un dispositif national, "Savoir Rouler à Vélo", qui vise à apprendre aux enfants à se déplacer à vélo et ainsi **ancrer des pratiques de mobilité active dès l'enfance.**

- **Généraliser le dispositif "Savoir Rouler à Vélo"** dans les écoles publiques des 58 communes de la métropole et les 83 collèges publics.
- **Mettre à disposition une flotte de vélos** dans chaque collège et dans les groupements scolaires.
- **Former le personnel éducatif à ce dispositif.**

C2 → Favoriser le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école ou au collège

Un outil efficace pour les établissements scolaires est d'élaborer **un plan de mobilité scolaire**. Il s'agit d'une démarche collective visant à organiser et sécuriser les déplacements vers/depuis une école ou un collège, dans l'objectif de favoriser les trajets plus autonomes et mieux adaptés des élèves, des familles et des équipes éducatives.

- **Promouvoir l'élaboration et l'application de plans de mobilité scolaire** dans les écoles et les collèges.
- **Encourager les pédibus et vélobus** pour les trajets domicile-école.
- **Mettre en place des défis de mobilité scolaire** comme "À l'école, j'y vais à vélo" ou le challenge "Ça roule !".

C3 → Soutenir les projets vélo portés par le personnel éducatif des collèges

Ces initiatives locales permettent **une plus grande autonomie des élèves à vélo.** Elles peuvent prendre la forme de sorties à vélo, voyages à vélo, participation au programme "Trace ta route", etc.

- **Accompagner 10 projets vélo par an.**

D → L'ACCOMPAGNEMENT DES EMPLOYEURS POUR ENCOURAGER LES SALARIÉS À SE RENDRE AU TRAVAIL À VÉLO OU À PIED

Les employeurs jouent un rôle important dans le choix du mode de transport de leurs salariés.

D1 → Favoriser l'élaboration de plans mobilité employeur

Les employeurs sont encouragés à réaliser un plan mobilité employeur, qui comprend un diagnostic des modes de déplacement utilisés par leurs employés pour se rendre au travail et des préconisations pour les inciter à **privilégier la marche ou le vélo.**

- **Assister gratuitement 300 employeurs** de la métropole pendant le mandat dans leur démarche pour établir un plan mobilité employeur.

D2 → Accompagner les services internes des entreprises sur les dispositifs et aides pour le vélo

Les entreprises ont besoin d'être soutenues dans la mise en œuvre des mesures pour inciter leurs salariés à venir travailler à vélo.

- **Accompagner les services RH, financiers et juridiques** à travers des guides et fiches techniques, ainsi que des points d'information sur **les dispositifs et règles légales à connaître :**
  - La responsabilité de l'employeur en cas d'accident ;
  - L'avantage en nature avec le vélo de fonction ;
  - La prime salariale Forfait Mobilités Durables, qui permet à l'employeur de prendre en charge une partie des frais de déplacement effectués à vélo.
- **Soutenir et valoriser l'engagement des employeurs** avec des **labels Employeur pro vélo.**

D3 → Mobiliser les entreprises à l'occasion des événements mobilité

Ces événements servent à sensibiliser les salariés en les suscitant ponctuellement, afin de leur faire **changer leurs pratiques de mobilité.**

- **Inciter les entreprises à participer au challenge Mobilité ou à la semaine de la mobilité.**

E → LA CYCLOLOGISTIQUE

La cyclologistique concerne le transport de biens et les prestations de services à vélo. Elle est rendue possible par le vélo-cargo, spécialement conçu pour déplacer des charges plus lourdes ou volumineuses qu'un vélo classique.

L'usage du vélo-cargo à des fins professionnelles permet aux entreprises d'assurer une distribution fine et efficace de colis ou de fournitures, que ce soit dans les secteurs de la logistique, des services ou du bâtiment.

Cette filière en pleine croissance constitue un levier majeur d'optimisation des chaînes logistiques, de création d'emplois locaux et de sobriété énergétique.

> *De plus en plus d'entreprises font le choix d'utiliser le vélo-cargo comme moyen de déplacement principal.*

E1 → Renforcer le soutien aux professionnels à vélo

De plus en plus d'entreprises font le choix d'utiliser le vélo-cargo comme moyen de déplacement principal. Elles doivent y être encouragées davantage.

- **Réaliser 25 % des marchés publics via des professionnels à vélo** (logistique, services, artisanat, commerce) qui seront identifiés en collaboration avec les acheteurs publics.
- **Intégrer des flottes de vélo-cargo** pour les déplacements des agents techniques publics en intervention sur le territoire de la métropole lyonnaise.
- **Recenser, planifier, rendre disponible le foncier** et inciter les acteurs privés à mettre à disposition des locaux adaptés aux activités de cyclologistique, de stockage de vélos-cargos et de marchandises en centre-ville (hubs cyclologistiques).
- **Inciter les acteurs privés à adopter le vélo comme outil de travail** (test de matériel, sensibilisation, formations, suivi de l'usage, financement d'expérimentations...).
- **Créer un lieu dédié au vélo** destiné :
  - aux professionnels : pour mettre en lumière et développer la filière vélo professionnel, héberger une maison des coursiers (voir encart)...
  - au grand public : pour accueillir l'agence des mobilités.

E2 → Augmenter les livraisons à vélo

La livraison à vélo en ville présente de nombreux avantages : moins de congestion routière, moins de pollution de l'air, moins de bruit...

La diminution du nombre de gros véhicules circulant en ville est aussi un enjeu central pour la sécurité des piétons et cyclistes[11].

- **Effectuer à vélo 50 % du nombre de livraisons professionnelles dans la Zone à Trafic Limité, 25 % ailleurs dans la métropole.**

11 - *Bilan Accidentalité routière 2024 en France, ONISR, 2025*

12 - *Opération initiée par l'association nationale* Femmes en mouvement.

OBJECTIF :

50 % de livraisons professionnelles à vélo dans la ZTL

Créer une maison des coursiers

Ce **lieu refuge** pourra se trouver dans un lieu dédié au vélo et assurera plusieurs fonctions :

- Accueillir les livreurs dans un espace convivial où ils peuvent se reposer, échanger et se ressourcer.
- Mettre en place des permanences d'information et d'accompagnement sur les démarches administratives et juridiques, les parcours professionnels et les enjeux liés à un statut souvent précaire.
- Accompagner en proposant des formations, en fournissant du matériel pour l'auto-réparation, des équipements de sécurité (lampes, gilets...).
- Valoriser le rôle de livreurs dans la ville en créant du lien entre les livreurs, les habitants et les acteurs locaux.

F → LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ DURABLE

F1 → Renforcer l'Agence des mobilités

L'Agence des mobilités est un lieu d'information et de conseil pour que chacun trouve la solution de mobilité la plus adaptée à sa situation.

- **Mettre l'Agence des mobilités de la Métropole** de Lyon plus en lien avec les acteurs associatifs du territoire afin qu'elle les fédère.
- **Créer 10 espaces info-mobilité répartis sur le territoire :**
  - pour informer, accompagner les usagers vers des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
  - pour promouvoir auprès des usagers les acteurs économiques locaux en mettant en valeur les commerçants et artisans vélo du territoire.

F2 → Créer un laboratoire des mobilités

Cet organisme sera piloté par l'Agence des mobilités et réunira les acteurs économiques et associatifs locaux pour **co-construire la politique de mobilité** et un système marche et vélo au plus proche des besoins.

Il pourra par exemple initier des marches exploratoires pour faire dialoguer sur le terrain habitants et habitantes, associations et institutions publiques sur les enjeux de sécurité des femmes dans la rue. Cette méthode pourra également inclure le vélo, par exemple pour la mobilité domestique des femmes, à l'image de Vélodacieuse[12].

Son but sera d'être ouvert aux solutions émergentes et d'accompagner leur développement.

F3 → Soutenir les associations d'acteurs de l'écomobilité

Ces associations fédèrent et accompagnent les acteurs du territoire dans leur développement, au service d'**une économie locale utile au territoire et créatrice d'emplois non délocalisables.**

Par exemple : les Boîtes à vélo, La Clavette, le Grand Plateau, CARA et micromobilité...

F4 → Favoriser l'économie locale du vélo

Pour que la filière vélo se développe, il est indispensable de favoriser les produits et services des acteurs locaux. L'objectif est de réussir à créer + 50 % d'emplois dans la filière vélo sur la métropole d'ici 2032.

- **Intégrer un critère "acteurs locaux" dans 80 % des commandes publiques.**

OBJECTIF :

+ 50 % d'emplois dans la filière vélo sur la métropole d'ici 2032

2. Des services adaptés à la diversité des usages

Les services contribuent à rendre accessible et pratique le vélo, donc à développer son attractivité pour un public plus large, géographiquement et sociologiquement.

Ils facilitent aussi bien les déplacements de proximité que les déplacements plus longs, en combinant l'usage des transports en commun et du vélo.

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

G → LES SERVICES DE LOCATION

Il est indispensable de renforcer et compléter l'offre actuelle de location de vélos en Libre-Service (Vélo'v) qui rencontre un succès jamais démenti depuis sa mise en place il y a vingt ans.

G1 → Proposer un service de location de vélos plus diversifié

Les usages du vélo déplacement ne cessent d'évoluer et l'offre de location doit **s'adapter pour correspondre aux besoins d'un plus grand nombre de personnes.**

- Diversifier les types de vélos disponibles à la location : vélos classiques, vélos tricycles adaptés, vélos à assistance électrique, vélos cargos pour transporter des charges ou des enfants, vélos enfant, etc.
- Permettre la location d'accessoires pour le transport de charges ou d'enfants : remorques, sacoches, sièges enfants, etc.
- Proposer différentes durées de location : quelques minutes (libre-service), une journée, une semaine, un mois.

Les vélos en libre-service rencontrent un succès jamais démenti depuis leur mise en place il y a vingt ans.

G2 → Proposer des vélos à tous les publics

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

- Inclure dans l'offre de location des vélos adaptés. Ce service est notamment pertinent pour une personne très âgée qui ne souhaite pas investir dans un vélo adapté ou une personne qui souhaite vérifier qu'un vélo adapté correspond bien à ses besoins, avant de passer à un achat très onéreux.
- Mettre en place un programme de location/échange de vélos enfant à mesure qu'ils grandissent.
- Proposer des tarifs sociaux afin de rendre ces offres accessibles au plus grand nombre.
- Pérenniser l'offre de prêt gratuit Free Vélo'v à destination des étudiants et personnes en insertion, et étendre son accès aux personnes demandeuses d'emploi.

G3 → Mieux mailler le territoire de stations Vélo'V

L'offre Vélo'v s'est beaucoup développée dans les espaces centraux de la métropole.

- Installer de nouvelles stations dans les espaces périphériques de la métropole.

H → LES AIDES À L'ACHAT ET À L'ENTRETIEN

Le dispositif d'aide à l'achat doit être poursuivi et étendu pour être vraiment incitatif.

H1 → Aider à l'achat de tous types de vélos, personnels et professionnels

Les vélos éligibles doivent être en priorité des vélos issus d'**une économie locale** (avec une exception : les vélos adaptés tricycles, qui sont, pour la plupart, fabriqués et commercialisés hors métropole de Lyon).

- Aider financièrement à l'achat :
  - des vélos neufs et d'occasion ;
  - de tous les types de vélos, afin de répondre aux différents déplacements du quotidien et aux différents usagers.
- Sécuriser et pérenniser les aides à l'achat de vélo-cargo pour les professionnels.
- Conditionner le versement de l'aide à l'achat à **la participation à une formation sur la circulation** à vélo en ville et au partage de la rue, organisée par les associations vélo.

H2 → Renforcer les aides à l'achat

Les aides à l'achat sont peu accessibles à celles et ceux qui en auraient le plus besoin car elles nécessitent d'avancer une importante somme d'argent.

Pour les bas revenus :

- Modifier les critères d'obtention de l'aide : la première tranche de ressources, qui donne accès aux aides les plus importantes, doit être remontée à un revenu fiscal de référence par personne de 20 000 € (SMIC).
- Supprimer la nécessité d'avancer la somme totale avant de toucher l'aide, par exemple avec un prêt à taux zéro le temps que l'aide soit versée.
- Raccourcir les délais de traitement des dossiers.

Pour les vélos adaptés :

- Supprimer les conditions de revenu pour les vélos adaptés, pour lesquels le reste à charge est important.
- Revaloriser l'aide à l'achat pour les vélos adaptés.

H3 → Aider à l'entretien de leurs vélos les personnes à faibles ressources

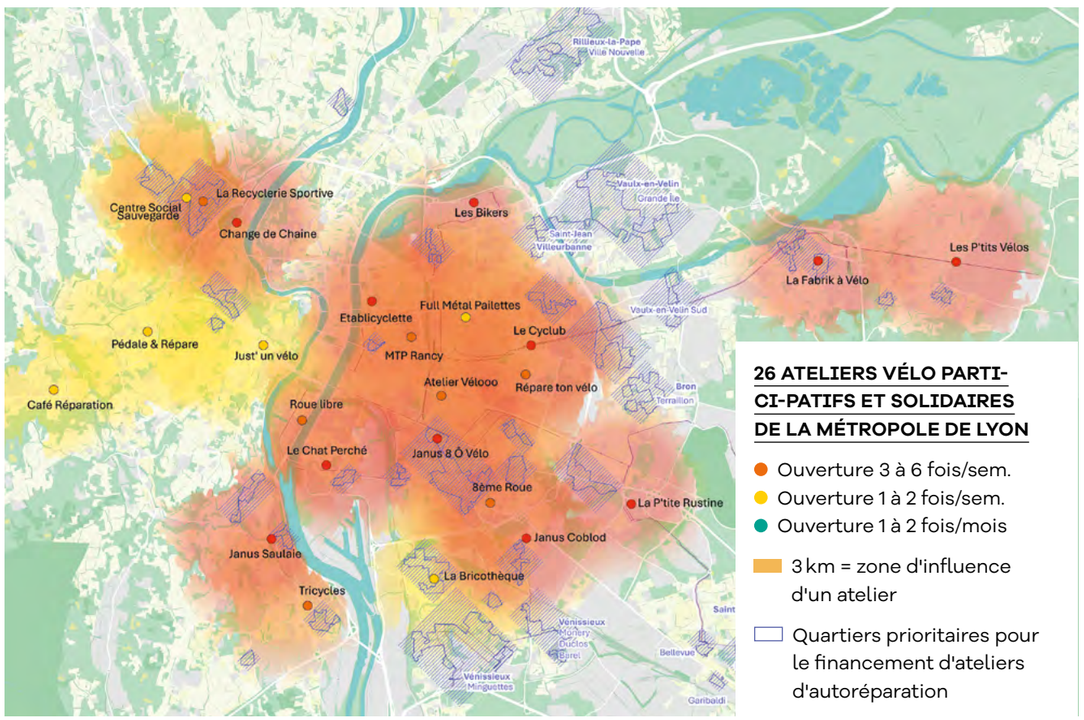
Une fois le vélo acheté, l'entretien de celui-ci peut rester un frein à un usage régulier.

- Attribuer chaque année aux personnes à bas revenus et aux familles monoparentales une aide financière à la réparation des vélos, à utiliser chez les vélocistes, associations de réinsertion et ateliers participatifs de la métropole.

I → LA MÉCANIQUE VÉLO PARTICIPATIVE

Les ateliers vélo sont des lieux d'apprentissage coopératif et solidaire, pour que chacune et chacun devienne autonome dans la réparation et l'entretien de son vélo.

L'activité des ateliers se base sur la récupération des vélos et le réemploi des pièces détachées. Ces ateliers permettent ainsi de multiplier le nombre de cyclistes quotidiens en offrant la possibilité d'**acquérir un vélo d'occasion abordable financièrement.**



I1 → Soutenir les ateliers vélo existants

On compte aujourd'hui 24 ateliers vélo sur le territoire. Créés ces dernières années, ils sont réunis au sein d'un collectif : **la CLAVette lyonnaise**. Il est essentiel d'en assurer la pérennité.

- Mettre à disposition des locaux décents et adaptés pour tous les ateliers d'autoréparation afin de garantir de bonnes conditions de travail et d'accueil des adhérentes et adhérents.
- Financer des postes techniques et de coordination pour sécuriser le fonctionnement des ateliers.

I2 → Mailler le territoire d'ateliers vélo

Le territoire métropolitain est très inégalement pourvu en ateliers vélo.

- Faire en sorte que tout Grand-Lyonnais ait un atelier d'autoréparation à moins de 3 km de son domicile ou de son lieu de travail.
- Financer des ateliers mobiles de mécanique vélo participative :
  - dans les quartiers défavorisés de la métropole (Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville et Quartiers de Veille Active) ;
  - dans les communes non dotées d'ateliers (communes principales identifiées : Saint-Priest, Vaulx-en-Velin, Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape).

I3 → Faciliter le réemploi de vélos délaissés

La procédure de collecte des vélos abandonnés doit être clarifiée, afin de faciliter la récupération par les ateliers des vélos et associations d'insertion des vélos délaissés.

- Pérenniser avec la Métropole la convention des donneries, qui permet aux ateliers et acteurs du réemploi de récupérer les vélos donnés.
- Permettre la récupération des vélos issus des fourrières non réclamés.

J → L'INTERMODALITÉ VÉLO ET TRANSPORTS EN COMMUN

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

L'offre de transports en commun et l'offre vélo doivent être complémentaires et interconnectées afin d'améliorer leur efficacité.

J1 → Favoriser la complémentarité transports en commun / vélo

L'intermodalité nécessite de conjuguer différentes mesures pour se développer.

Adapter les infrastructures :

- Assurer des **itinéraires cyclable sécurisés** vers les pôles multimodaux, lisibles et sans conflit d'usage, avec traitement des coupures ferroviaires.
- Créer du **stationnement sécurisé** pour les vélos à proximité de tous les arrêts de transport en commun (et pas seulement en bout de ligne).

Déployer des services :

- Donner la possibilité de **louer des vélos** et d'**accéder à des ateliers de réparation** dans les pôles multimodaux (en priorité les gares).
- Mettre à disposition des **flottes de vélos** pour le "dernier kilomètre"[13].
- Proposer **une carte d'abonnement globale incluant plusieurs modes de transport** : abonnement TCL (mensuel ou annuel) et Oura (mensuel ou annuel), stationnement vélo, Vélo'v.

Communiquer :

- **Mieux informer** les habitantes et habitants des offres d'intermodalité sur le territoire :
  - régulièrement via l'agence d'écomobilité ;
  - ponctuellement lors d'événements spécifiques : Challenge Mobilité, Semaine Européenne de la Mobilité...

13 - *À l'image du dispositif* Vel'Job *à Meyzieu*

← **Allée piétonne**
Propositions : K4 + M6

Événement "Tout ce qui roule 2025" ↓
ouvert à l'ensemble des mobilités
Propositions : A2 + M1

"Savoir Rouler à Vélo" pour les scolaires ↓
Propositions : B1 + C1 + M1

Vélos de seconde main dans un atelier ↑
Propositions : I1 + I6

↑ **Formation vélos-cargos pour les professionnels**
Propositions : B1 + F1 + E1

↑ **Action de sensibilisation à la priorité piéton**
Proposition : N1

↑ **Voie Lyonnaise N°1**
Propositions : K1 + K2

Chaîne d'assemblage en atelier. ↓
Proposition : F4

Festival du vélo 2024, avant le départ de la véloparade, place Bellecour ↓
Propositions : A2 + G2 + H2 + M2 + M6

Coursier à vélo au travail ↑
Proposition : E2

Séance d'autoréparation dans un atelier vélo ↑
Propositions : I3 + H3

↑ **Grande rue de la Guillotière végétalisée avec de larges trottoirs**
Propositions : M4 + M6

← **Randonnée à vélo**
Propositions : A4 + K6

3. Des infrastructures et aménagements sécurisés et adaptés

Le développement des aménagements cyclables ces dernières années a eu un effet très stimulant sur la pratique du vélo. ***Sur la dernière décennie, elle a augmenté de 10 à 15 % chaque année.***

Le prochain mandat doit poursuivre ces efforts en direction des cyclistes, mais aussi des piétons.

K → DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Les besoins d'infrastructure des piétons et des cyclistes sont très proches : avec des budgets plutôt modestes, **il est possible de mailler le territoire en quelques années.**

K1 → Créer des pistes cyclables séparatives sécurisées

Toutes les nouvelles pistes cyclables devront être larges, confortables et sécurisées.

Les vélos grand format seront pris en compte systématiquement dans tous les projets cyclables : aménagements larges, dévers limités, absence d'obstacles (poteaux, barrières…).

K2 → Continuer le réseau des Voies lyonnaises

Lors de ce mandat, environ 100 km de Voies lyonnaises ont été construits.

Cet aménagement structurant répond pleinement aux besoins des cyclistes. Malheureusement, de nombreuses discontinuités entre les tronçons réalisés restent à combler pour sécuriser les cyclistes de bout en bout et ainsi accueillir une plus grande diversité de publics.

- Ériger en priorité, lors du prochain mandat, de **traiter les discontinuités** des voies lyonnaises pour permettre des trajets sécurisés continus.

OBJECTIF :

+ 100 km de Voies lyonnaises

- S'assurer également que les communes périphériques soient mieux reliées entre elles par les Voies lyonnaises, avec des voies en rocade, pour faire passer un réseau actuellement conçu en forme d'étoile à **un réseau conçu en toile d'araignée.**

LES VOIES LYONNAISES
RÉSEAU RÉEL 2026

K3 → Mailler le territoire pour les déplacements de proximité

De pistes cyclables nombreuses permettent de se déplacer au quotidien de quartier en quartier et de rejoindre les Voies lyonnaises en sécurité. **Le réseau cyclable actuel demande à être renforcé.**

OBJECTIF :

+ 100 km de pistes cyclables séparatives hors Voies lyonnaises

K4 → Créer des parcours piétons : les Magistrales piétonnes

Les Magistrales piétonnes sont des cheminements sécurisés, continus et signalisés, reliant différents points d'intérêt de la métropole (fleuves, centres-villes…).

Il peut aussi bien s'agir de trottoirs élargis que de zones piétonnes, de rues scolaires que de parcs. **Le but est d'encourager les Grands-Lyonnais à se déplacer à pied.**

- Créer 1 Magistrale piétonne par arrondissement ou commune.
- Penser les aménagements pour le confort et le bien-être des piétons : revêtement en enrobé non salissant et adapté aux déplacements des Personnes à Mobilité Réduite, végétation, bancs…

OBJECTIF :

+ 1 magistrale / arrondissement ou commune

K5 → Relier par voies vertes les communes de 2e couronne

Les habitantes et habitants des communes périphériques souffrent du caractère excessivement radial du réseau vélo actuel. Il est très difficile, voire dangereux de **se déplacer à vélo entre les communes de 2e couronne de la métropole.**

- Créer des voies vertes pour circuler en sécurité d'une commune de 2e couronne à l'autre, à pied ou à vélo.
- Avoir un standard de voies vertes qualitatives, larges et sécurisées, avec un revêtement en enrobé non salissant.

K6 → Connecter la métropole aux axes cyclotouristiques

Au cœur d'une magnifique région reliant les Alpes, l'Auvergne, la Bourgogne et la Méditerranée, **Lyon a le potentiel de devenir un pôle central du cyclotourisme européen.**

- Mieux connecter la métropole aux grands axes cyclotouristiques existants (ViaRhona, Voie Bleue).
- Créer des axes vers les métropoles voisines (Annecy, Chambéry, Grenoble, Saint-Étienne…).

L → LE STATIONNEMENT VÉLO

Une offre adéquate permet d'éviter le stationnement sur les trottoirs, préjudiciable aux piétons.

L1 → Multiplier les arceaux

L'offre devra être diversifiée et adaptée aux différents usagers : sol plat sur la zone de stationnement, arceaux suffisamment espacés et écartés de la circulation automobile quand c'est possible.

- **Multiplier les arceaux de stationnement à proximité immédiate des lieux d'intérêt** (commerces, équipements publics, pôles de loisirs, gares, parcs, etc.).
- **Équiper en priorité les lieux culturels**, actuellement sous-dotés, afin que 15 % de l'effectif total de chaque salle de spectacle puisse venir à vélo et se stationner.

OBJECTIF :

15 % de l'effectif total des lieux culturels équipés en arceaux vélos

L2 → Développer le stationnement vélo sécurisé

La lutte contre le vol de vélos passe aussi par des stationnements qui garantissent de retrouver son vélo, même après plusieurs jours.

- Développer des solutions de stationnement sécurisé (abris fermés, consignes, box).
- Augmenter les stationnements vélo dans les logements collectifs, en particulier les logements sociaux.

L3 → Prévoir le stationnement des vélos cargos et vélos tricycles

Le nombre insuffisant de stationnements réservés à ces vélos contraint leurs usagers à se garer loin de leur destination, alors que ce sont celles et ceux pour qui marcher est le plus compliqué (charge à porter, enfants en bas âge, Personnes à Mobilité Réduite…).

Ces vélos, du fait de leur largeur, nécessitent **des arceaux suffisamment espacés** et implantés de manière à ce qu'ils ne dépassent pas sur la chaussée, malgré leur longueur.

- Réserver **des stationnements aux vélos cargos**, sur l'espace public et dans des espaces sécurisés, surtout près des lieux fréquentés par les enfants et des lieux de livraison à vélo.
- Réserver et indiquer clairement **des stationnements distincts pour les vélos tricycles**, sur l'espace public et dans des espaces sécurisés, avec une totale accessibilité (ces vélos sont majoritairement utilisés par des personnes se mouvant avec difficulté).

M → UNE VILLE ACCUEILLANTE

Améliorer la qualité de vie dans les rues et la sécurité de la circulation sur l'espace public en privilégiant la marche et le vélo rend la ville plus attrayante et confortable pour tout le monde.

M1 → Ouvrir la rue aux enfants

Les trajets des enfants en autonomie à pied, à trottinette et à vélo vers leur école et les lieux qu'ils fréquentent, qu'ils soient sportifs, culturels ou autres, doivent être facilités.

- **Doubler le nombre de rues scolaires** ("rues aux enfants") et en créer au moins 1 par commune de la métropole.
- Piétonniser les zones qui accueillent des enfants (abords des MJC, des stades…).
- Sécuriser en priorité l'accès à vélo aux parcs, afin de permettre l'expérimentation du déplacement à mode doux en famille.

OBJECTIF :

Doubler le nombre de rues scolaires

M2 → Mieux adapter les espaces publics au handicap

La loi de 2005 sur l'accessibilité doit être respectée dans l'espace public. La prise en compte des usagers vulnérables permet d'améliorer la qualité d'usage pour tout le monde.

- Généraliser le guidage des malvoyants et non-voyants par l'usage de **bandes podotactiles** de guidage et d'interception, de **tapis podotactiles** traversants et de **balises sonores**.
- **Identifier et supprimer tout type d'obstacles pour les Personnes à Mobilité Réduite**. Par exemple proposer des solutions pour franchir les escaliers, réduire les rebords de trottoirs, ranger les poubelles rapidement, retirer au maximum les potelets anti-stationnement, panneaux de circulation et poteaux divers…
- Tenir compte des Personnes à Mobilité Réduites et de leurs problématiques de déplacement pendant les **travaux de voirie**. Par exemple : création de passages non accidentés et suffisamment larges, suppression dès que possible des barrières, plots…

M3 → Prendre en compte les besoins spécifiques des femmes à vélo

Les freins sont encore multiples à la pratique du vélo par les femmes (qui représentent 35 % des usagers). Lors de la création d'aménagements, on s'intéresse à la mobilité domicile-travail et peu à la **mobilité domestique**, plus spécifique : trajets courts et complexes, contraints, hors heures de pointe, avec accompagnement d'enfants ou transport de charges. En particulier, **la problématique du stationnement** est primordiale pour les femmes car elles font des arrêts intermédiaires plus nombreux.

Une meilleure représentation des femmes dans les équipes chargées de la conception des infrastructures garantit une meilleure appréciation de la diversité des usages quotidiens.

- Veiller à la parité dans les services municipaux et métropolitains qui conçoivent et mettent en œuvre les aménagements vélos, ainsi que les réunions vélo avec les associations afin de **mieux prendre en compte le point de vue des femmes.**

M4 → Assurer des trottoirs confortables

La vocation des trottoirs est d'accueillir la circulation piétonne, c'est-à-dire les usagers les plus fragiles, qu'il faut protéger en priorité.

- Poursuivre l'ambition d'aller au-delà des 1 m 40 réglementaires pour la largeur des trottoirs : cibler **2 m minimum** sauf impossibilité majeure.
- Veiller au respect de l'**emprise autorisée des terrasses** sur l'espace public.
- Continuer à créer les aménagements cyclables sans prendre sur l'espace des trottoirs.

M5 → Réexaminer les plans de circulation en faveur de la marche et du vélo

Cette mesure permet de sécuriser, à peu de frais, de nombreux linéaires cyclistes et piétons et de **refaire des quartiers des lieux de vie, non de passage.**

- Repenser les plans de circulation en coupant le trafic de transit des cœurs de quartier.

OBJECTIF :

1 nouveau "super-îlot" par arrondissement ou commune (ex. : îlot Danton[15])

M6 → Végétaliser les cheminements cyclables et piétons

Outre l'intérêt du végétal sur la santé et le bien-être, le dérèglement climatique rend d'autant plus nécessaire la végétalisation aux abords des trottoirs et pistes cyclables, pour qu'ils restent praticables l'été.

- Poursuivre avec ambition la végétalisation urbaine en plantant **des espèces adaptées à notre climat** et aux espaces piétons et cyclables qu'elles bordent.
- **Entretenir ces nouveaux espaces**, notamment afin de ne pas entraver la circulation des piétons et des cyclistes lorsque la végétation a pris de l'ampleur.
- **Équiper les cheminements** de bancs, toilettes et fontaines.

M7 → Relier les points d'intérêt par une signalétique

Bien indiquer les itinéraires à suivre renforce l'autonomie des habitantes et habitants et **leur appropriation du territoire**.

La signalétique aide aussi **les touristes** à s'orienter.

Elle permet de valoriser la proximité et la simplicité des trajets non motorisés, contribuant à **l'amélioration de la qualité de vie urbaine**.

- Mettre en place une signalétique urbaine cohérente, indiquant **les temps de trajet à pied et à vélo** entre les principaux points d'intérêt de la métropole (équipements publics, pôles de transport, espaces verts, lieux culturels et sportifs, commerces…).
- S'assurer que **la signalétique est lisible par tout le monde**, y compris les personnes handicapées.

15 - *"Super-îlot" à Lyon 3e*

N → PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET CYCLISTES

En limitant les situations de mise en danger des piétons et cyclistes, on diminue **le nombre et la gravité des accidents**. Beaucoup de piétons ont le sentiment d'être mis en danger par les vélos, alors que, dans les faits, les voitures sont bien plus dangereuses pour eux[16].

N1 → Sécuriser les traversées piétonnes

La majorité des accidents graves de piétons ont lieu sur les passages "protégés"[17].

- Sécuriser les passages piétons, **en rétrécissant la chaussée aux emplacements des traversées**.
- Respecter dans les communes centrales comme dans les périphéries la disposition de la loi LOM qui impose de **supprimer les obstacles à la visibilité 5 m en amont d'un passage piétons** (stationnement et terrasses).
- Faire du trottoir traversant la norme et non l'exception lors de la rénovation des carrefours, c'est-à-dire **élever la chaussée à la hauteur du trottoir** au niveau des traversées piétonnes.
- **Augmenter la durée des feux piétons** pour laisser le temps aux plus lents de traverser.

N2 → Limiter le trafic sur les petites routes

Les routes peu circulées peuvent constituer des itinéraires agréables pour les piétons et cyclistes, pour peu qu'on les sécurise en y limitant le trafic.

- Réaffecter, dans les zones moins denses, une partie des petites routes aux déplacements à pied et à vélo.
- Repenser **le plan de circulation local** afin de supprimer le trafic de transit sur les petites routes, tout en maintenant l'accès aux ayants droit à vitesse réduite (agriculteurs, riverains, services publics, etc.).

N3 → Ralentir et modérer la circulation en ville

Trop de véhicules motorisés roulent à des vitesses excessives et mettent en danger les autres usagers.

- Généraliser et faire respecter la limite à **30 km/h** dans toutes les communes de la métropole.

OBJECTIF :

Toutes les communes de la métropole "ville 30" en 2030

- Continuer le développement de **Zones à Trafic Limité.**

N4 → Généraliser les aménagements spécifiques pour la sécurité des cyclistes

Ces aménagements, prévus par le code de la route, coûtent peu cher à la collectivité.

Créer à chaque fois que possible :

- des **"cédez-le-passage cyclistes"** aux feux (voir encadré).
- des **sas vélo** (espace réservé devant les feux tricolores).
- des **doubles sens cyclables** (voies à sens unique pour les véhicules motorisés où les cyclistes sont autorisés à circuler dans les deux sens).

16 - *Rapport de l'ONISR, 2025, page 162*
17 - *Rapport de l'ONISR, 2025, page 95*

Pourquoi les cyclistes ont le droit de passer au rouge ?

Voir les vélos passer au feu rouge est crispant pour nombre d'automobilistes.

Le dispositif du cédez-le-passage cycliste (panneau M12) n'est souvent pas compris. **Il est pourtant inscrit dans le code de la route depuis 2012**[18].

Sa raison d'être est de **garantir la sécurité du cycliste**, qu'il sort du flux des motorisés. Il le protège, en particulier, des véhicules qui tournent à droite et risqueraient de le renverser. Les gros véhicules avec des angles morts importants sont régulièrement à l'origine d'accidents graves, parfois mortels, dans cette configuration[19].

Il ne s'agit nullement d'un privilège accordé aux vélos pour qu'ils circulent plus vite. En effet, ces panneaux transforment le feu rouge en cédez-le-passage pour les cyclistes, qui ont l'obligation de laisser passer piétons et véhicules qui ont la priorité pour s'engager une fois que la voie est libre.

L'installation de ces panneaux est à multiplier car de nombreux feux qui nécessiteraient un cédez-le-passage cyclistes ne sont pas équipés. Elle doit s'accompagner d'**une campagne de communication pédagogique.**

N6 → Faire respecter les aménagements cyclables et piétons

Les véhicules qui stationnent sur les bandes cyclables, trottoirs et passages piétons constituent des dangers pour les piétons et cyclistes.

- Rendre le stationnement payant afin de libérer des places de stationnement et **limiter le stationnement sauvage** sur les aménagements cyclables et les trottoirs.
- S'assurer du **respect des places de livraison** par les voitures et de leur utilisation par les livreurs : accompagner les professionnels qui se garent sur les trottoirs ou dont la clientèle se gare sur les trottoirs (livreurs, responsables de bars...) par **des actions de sensibilisation et de formation.**
- Empêcher le stationnement des trottinettes de location entre les arceaux vélo et sur les trottoirs en **multipliant les zones qui leur sont dédiées**.
- Assurer le contrôle des règles dans les zones accidentogènes.

N6 → Limiter la circulation de poids lourds en zone urbaine dense

Les gros véhicules sont à l'origine d'accidents très graves de piétons et cyclistes en ville.[20] S'il n'est pas possible de les bannir des centres-villes, néanmoins, dans le cadre de ses pouvoirs de police, la ou le maire peut décider de **restrictions géographiques ou horaires**.

- Restreindre par **arrêté municipal** la circulation des poids-lourds dans les zones urbaines denses.
- Privilégier **les livraisons à vélo** dans les zones urbaines denses.

N7 → Entretenir les aménagements cyclables et les trottoirs

Cet entretien est d'autant plus important pour les Personnes à Mobilité Réduite et les vélos larges, qui ne peuvent pas faire d'écart pour éviter un obstacle ou une imperfection de la chaussée.

- Assurer **un entretien régulier des trottoirs et pistes cyclables** afin d'éviter tout risque de chute par glissade (feuilles mortes, verre cassé, déchets, flaques, verglas, neige, etc) et de ne pas obliger les piétons à marcher sur les aménagements cyclables ou la chaussée, s'ils sont plus praticables.
- Procéder à **une réfection suivie des trottoirs et chaussées cyclables** pour réparer nids de poule, grilles mal installées, bordures déchaussées, etc.

18 - *Article R415-15 du code de la route* 19 - *Statistiques ONISR, 2024* 20 - *Statistiques ONISR, 2024*

Le plan citoyen 2026-2032 pour une métropole de Lyon piétonne et cyclable réunit des associations représentant la diversité des usages et activités liés à ces mobilités sur la métropole.

- **L'Association Française pour les Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)** agit pour la réalisation d'un réseau ambitieux de voies cyclables. L'AF3V favorise un tourisme respectueux de l'environnement et l'émergence d'un territoire solidaire et accessible à toutes et tous.
- **Les Boîtes à vélo Lyon** poursuit un objectif non-partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général, par ses actions visant à favoriser l'essor et la généralisation de l'usage du vélo-(cargo) par les professionnels en France.
- **CARA vélo et micromobilité** est le cluster / pôle de compétitivité rassemblant les actrices et acteurs économiques régionaux de la filière vélo.
- **Le CARPA** est le Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité, tous handicaps confondus. Sa mission est de promouvoir l'accessibilité universelle dans le cadre de la législation en vigueur et de proposer des solutions pour aller au-delà des textes réglementaires.
- **La CLAVette lyonnaise** est la coordination locale des ateliers vélos participatifs et solidaires de Lyon. Les ateliers vélos sont des lieux d'échanges et d'apprentissage favorisant l'autonomie à vélo, basés sur la remise en circulation de vélos délaissés et le réemploi de pièces.
- **Le Grand Plateau** est un tiers-lieu professionnel localisé au Carré de Soie qui a pour mission d'accueillir, de connecter et faire coopérer les entrepreneurs du vélos et des micromobilités de la métropole.
- **La Maison du Vélo Lyon métropole** accompagne et encourage la mobilité à vélo pour toutes et tous depuis 2004. Son cœur de métier repose sur la formation et la sensibilisation des publics, pour favoriser l'usage du vélo au quotidien et une mobilité accessible à toutes et tous.
- **Point de Vue sur la Ville** est une association qui œuvre pour l'accessibilité des déficients visuels à la voirie, au cadre bâti, aux transports, au numérique et à la culture.
- **La Poursuite** accompagne la décarbonation des mobilités dans le spectacle vivant par la création et la diffusion d'activités culturelles à vélo.
- **Univoyage** accompagne la pratique écotouristique du voyage à vélo à travers la création et l'animation de balades et séjours en région lyonnaise et Auvergne-Rhône-Alpes.
- **La Ville à Vélo** est une association d'usagères et usagers qui promeut la mobilité à vélo au quotidien pour toutes et tous. Elle demande des aménagements et politiques cyclables ambitieux et coordonne des actions collectives pour une mobilité à vélo plus sûre et accessible dans la métropole de Lyon.

Politiques et citoyens, nous pouvons œuvrer ensemble pour imaginer et créer une ville bienveillante envers les piétons et cyclistes.

En partageant notre expertise, notre connaissance des besoins locaux, nos retours du terrain, nos propositions, nous allierons nos forces pour des projets vélo et marche réussis.

À l'horizon 2032, la marche et le vélo devront devenir les modes de déplacement du quotidien majoritaires, avec près de six trajets sur dix dans la métropole de Lyon.

Toutes et tous, femmes comme hommes, pourront y accéder à parts égales, librement et sereinement.

CONTACT

Le plan citoyen 2026-2032 pour une métropole de Lyon piétonne et cyclable réunit des associations représentant la diversité des usages et activités liés à ces mobilités sur la métropole.

La Ville à Vélo
association représentant le collectif

contact@lavilleavelo.org - 04 78 77 52 12

Rédaction : Myriam Gallot - Illustration : Catherine Benini - Pictogrammes : The Noun Project - Photographies fournies par les associations - Conception et réalisation : Ségolène Gaudry