



AXE STRATEGIQUE : une politique pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

OBJECTIF : mise en œuvre d'une politique en faveur des modes doux

SOUS-OBJECTIF : donner sa place au vélo

RÉALISER DES EMPLACEMENTS SÉCURISÉS POUR LE STATIONNEMENT DES VÉLOS SUR L'AGGLOMÉRATION

■ Contexte et enjeu

L'agglomération caladoise, de part sa taille humaine, son relief peu accentué, se prête bien à la pratique des modes doux.

L'utilisation du vélo est faible dans l'agglomération comme l'a montré le diagnostic (cf. page 31).

La mise en œuvre d'une politique en faveur des modes doux et notamment du vélo doit s'accompagner nécessairement de la réalisation d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos.

■ Les actions déjà entreprises

Réalisation d'emplacements réservés sur la commune de Villefranche-sur-Saône.

■ L'action à entreprendre

Mettre en place un programme d'investissement coordonné avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés pour la réalisation d'emplacements de stationnement sécurisés des vélos aux abords des lieux stratégiques comme les équipements sportifs, culturels, le centre-ville, la gare...

Réaliser des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos

Maîtres d'ouvrage Les gestionnaires de voiries et d'équipements publics (communes, CAVIL, Département, Région...)

Coût à définir

Financement Les gestionnaires de voiries et d'équipements publics

Calendrier 2007-2009



AXE STRATEGIQUE : une politique pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

OBJECTIF : mise en œuvre d'une politique en faveur des modes doux

SOUS-OBJECTIF : donner sa place au vélo

ÉDICTER UNE NORME PLANCHER POUR LE STATIONNEMENT DES VÉLOS DANS LE PLU

■ Contexte et enjeu

L'agglomération caladoise, de par sa taille humaine et son relief peu accentué, se prête bien à la pratique des modes doux.

L'utilisation du vélo est faible dans l'agglomération comme le montre le tableau concernant la répartition des actifs selon le mode de transport utilisé (cf. diagnostic page 31).

Le POS actuel de la Communauté d'agglomération n'oblige pas de prévoir des emplacements pour les vélos lors des opérations de construction.

La fixation d'une norme plancher de stationnement pour les vélos dans le PLU est une action complémentaire et indispensable à la réussite d'une politique en faveur des modes doux.

■ L'action à entreprendre

Une norme plancher de stationnement pour les vélos devra être intégrée dans le PLU, comme le prévoit la loi SRU dans son article 98.

Pour les logements, il sera exigé autant de places de stationnement pour les vélos que pour les voitures. Pour les commerces et les bureaux, les emplacements affectés au stationnement des vélos devront représenter 20% des normes fixées pour les voitures et venir en déduction des places réservées à ces dernières.

Édicter une norme plancher pour le stationnement des vélos dans le PLU

Maître d'ouvrage CAVIL – **Partenaires** Les communes de la CAVIL

Coût néant – **Financement** néant

Calendrier À compter de l'application du PLU



AXE STRATEGIQUE : une politique pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

OBJECTIF : mise en œuvre d'une politique en faveur des modes doux

SOUS-OBJECTIF : favoriser la marche à pied

ÉLABORER UNE CHARTE PIÉTONS

■ Contexte et enjeu

L'agglomération caladoise, de part sa taille humaine, son relief peu accentué, se prête bien à la pratique des modes doux.

À Villefranche-sur-Saône, la marche à pied apparaît comme le deuxième mode de déplacement des actifs se rendant à leur travail. Naturellement, plus la densité urbaine est grande, plus la marche à pied est utilisée, en raison d'une plus grande proximité des emplois.

Ce sont près de 1 800 actifs qui, chaque jour, se rendent à leur travail à pied, dont 1 450 environ à l'intérieur même de Villefranche-sur-Saône.

Il s'agit d'offrir un environnement propice à la pratique de la marche à pied afin qu'elle devienne un mode choisi et non plus subi. Aujourd'hui, tous les acteurs de la ville et des transports reconnaissent l'importance des piétons dans leur contribution à la dynamique commerciale et à l'animation urbaine. La marche à pied constitue également, sur les déplacements de courtes distances, une alternative crédible à l'usage de la voiture si les conditions de confort et de sécurité sont assurées.

Ainsi, la marche doit être au cœur des préoccupations d'une politique générale des déplacements. Chaque déplacement commence et se termine par la marche à pied, en particulier pour les déplacements en transport collectif.

■ L'action à entreprendre

Elaborer une charte piétons permettant d'initier la mise en sécurité et l'accessibilité de cheminements piétons autour de 4 objectifs :

- favoriser les déplacements à pied ;
- assurer la sécurité du piéton ;
- réaliser des aménagements de qualité ;
- informer, sensibiliser et éduquer l'usager.

Élaborer une charte piétons

Maître d'ouvrage CAVIL – **Partenaires** Les communes de la CAVIL

Coût 30 000 € – **Financement** CAVIL

Calendrier 2006-2008



AXE STRATEGIQUE : une politique pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

OBJECTIF : promotion des transports collectifs

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU DE BUS

■ Contexte et enjeu

La vitesse commerciale du réseau en 2004 était de 13,02 km/h, en légère augmentation par rapport à 2003. Cette amélioration s'est confirmée en 2005 (13,11 km/h). Elle reste néanmoins très inférieure aux vitesses commerciales des réseaux de taille comparable qui sont généralement de 15 à 17 km/h.

La baisse continue de la fréquentation globale sur les six dernières années correspond à une perte de 13 % du nombre de voyages. Cette diminution a été générale pour toutes les lignes du réseau exception faite de la ligne 5 qui est à vocation scolaire.

En 2005, la fréquentation globale est en augmentation de 0,47%. Sur le réseau des lignes régulières, hors transport à la demande, la fréquentation est en baisse de 0,71 %.

Une politique volontariste en faveur de l'amélioration de la performance du réseau est prioritaire afin d'augmenter la vitesse commerciale.

■ Les actions déjà entreprises

En 2005, dix carrefours à feux ont été équipés d'une priorité bus (cf. page 45) :

- boulevard Gambetta : carrefour rue Paul-Bert, rue Philippe-Héron ;
- rue de la République : carrefour rue Pierre-Morin, rue Victor-Hugo ;
- rue Victor-Hugo : carrefour rue Nationale ;
- boulevard Louis-Blanc : carrefour rue Pierre-Berthier (sens sud-nord) ;
- boulevard Louis-Blanc : carrefour rue Ampère (sens sud-nord) ;
- boulevard Louis-Blanc : carrefour rue des Fayettez (sens nord-sud) ;
- rue des Fayettez : carrefour rue Nationale ;
- avenue de la Libération : carrefour Boulevard Étienne-Bernard ;
- boulevard Étienne-Bernard : carrefour rue de Thizy, rue Pierre-Morin ;
- rue Roncevaux : carrefour rue Nationale, rue de Belleville.

Le couloir bus réalisé sur la moitié de l'avenue Saint-Exupéry.

La suppression d'arrêts en encoche lors des projets de réaménagement de voirie (arrêts rues Loyson-de-Chastelus, Philippe-Héron, Justin-Godard).

■ Les actions à entreprendre

01. Priorités bus

Après une analyse des résultats induits par ces équipements sur la circulation et la régularité des bus, il s'agit de poursuivre éventuellement l'équipement d'autres carrefours en priorité bus.

Maître d'ouvrage CAVIL – **Partenaires** Commune de Villefranche-sur-Saône

Coût 50 000 € – **Financement** CAVIL

Calendrier 2007-2009

02. Traiter le point noir du boulevard Gambetta

Traiter le point noir du boulevard Gambetta pour les bus soit :

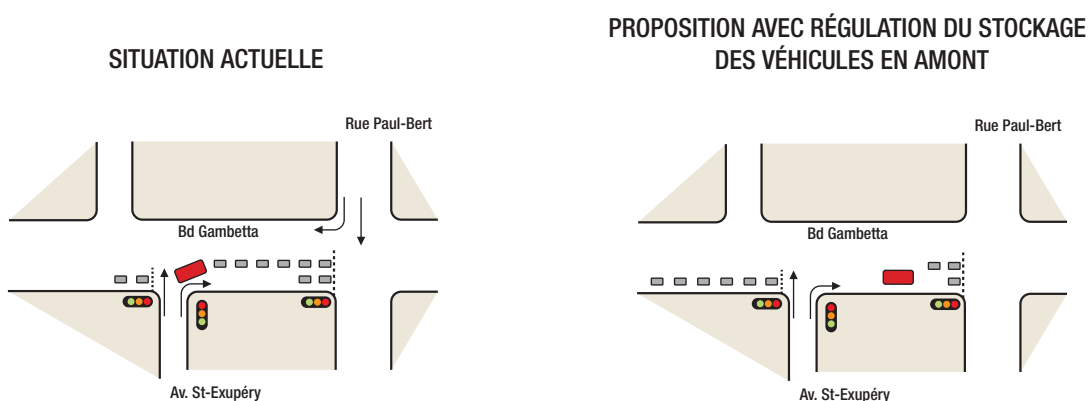
- par une coordination des feux (voir schéma ci-après) ;
- par la création d'un couloir bus entre l'avenue Saint-Exupéry et la rue Paul-Bert.

Maître d'ouvrage CAVIL – **Partenaire** Commune de Villefranche-sur-Saône

Coût 25000 € pour la 1^{re} solution – Non déterminé pour la seconde

Financement CAVIL

Calendrier 2007-2008



03. Trouver une solution pérenne afin de régler le problème lié aux difficultés de traverser l'agglomération dans le sens est-ouest

04. Supprimer les arrêts en encoche

Convenir, entre les différents maîtres d'ouvrage gestionnaires de voirie concernés, de la suppression des arrêts en encoche en milieu urbain par l'élaboration d'un programme annuel d'investissement.

Maître d'ouvrage CAVIL – **Partenaires** Communes de la CAVIL, Département du Rhône

Coût 100 000 € – **Financement** CAVIL

Calendrier 2006-2016

05. Étudier la possibilité de rendre prioritaires les carrefours empruntés par les bus et non équipés de feux tricolores

Maîtres d'ouvrage Communes de la CAVIL, Département du Rhône

Partenaire CAVIL

Coût non déterminé

Financement CAVIL, ses communes membres et le Département du Rhône

Calendrier 2006-2007