

## AU SOMMAIRE

Comment mesurer l'adaptation  
des territoires aux mobilités actives 3

Quand les modes actifs  
s'intègrent aux logiques  
de gouvernance 7

L'importance d'une culture  
des modes actifs dans  
l'aménagement et la gestion  
des espaces publics 9

Modes actifs : entre efforts  
et réticences sur le territoire  
stéphanois 11

# MODES ACTIFS EN SUD LOIRE : À LA CROISÉE DES CHEMINS



Redécouverts, revisités ou modernisés, les modes actifs occupent désormais une place de choix au cœur des réflexions sur les mobilités. Ils restent pourtant difficiles à qualifier, quantifier et leur prise en compte dans la planification ou dans l'aménagement d'espaces publics reste perfectible. L'observatoire des mobilités de l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise dresse ici un état des lieux à la fois des différents outils de qualification ou de quantification existants, de modes d'intégration

mis en œuvre dans d'autres territoires et essaye, par l'exemple, de montrer efforts et réticences dans la région stéphanoise.

Marche, vélo (mais aussi trottinettes non motorisées, rollers, skateboard, etc.) reprennent aujourd'hui toute leur place dans les réflexions des élus, urbanistes et aménageurs après avoir longtemps été mis de côté, car soit jugés trop lents pour répondre à la demande de mobilité, soit trop contraints par la topographie

de certaines villes mais surtout souvent au cœur des discussions mettant en tension les modes de transports face à l'automobile dans les choix d'aménagement.

Leur coût environnemental faible les rend attractifs pour répondre aux défis du changement climatique et ils participent ainsi à une nouvelle fabrique de villes résilientes, aux espaces publics apaisés, respectant les objectifs nationaux ou internationaux en matière de climat.

Ils ont également une qualité sociale forte, permettant de proposer des alternatives au tout-voiture et à la précarisation des budgets des ménages en lien avec l'augmentation du coût des carburants.

Enfin, leurs effets favorables sur la santé des populations, fait de leurs développements un élément important des efforts de prévention et de lutte contre la sédentarisation des personnes.

L'usage complémentaire de méthodes qualitatives et quantitatives permet une compréhension fine des mobilités actives sur un territoire. Devant l'intensification des enjeux liés à ces mobilités, une approche transversale est plus que jamais nécessaire.

### AVANTAGES DES MODES ACTIFS

La pratique du vélo apporte un bénéfice de 91€/100km parcourus pour la société en termes de santé publique, alors que la voiture coûte 17€/100km (source : ADEME, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*). Le report de la voiture vers le vélo contribue à améliorer la qualité de l'air, or les particules fines PM2.5 sont responsables de 48 000 décès par an en France (Santé Publique France, 2016).

Si l'essentiel des trajets en voiture n'est pas forcément transférable sur le vélo, rappelons que selon l'enquête ménages déplacements du bassin de vie stéphanois de 2010, un déplacement moyen en Sud-Loire fait 5,2km et près d'un quart des déplacements fait moins d'1km ; parmi ceux-là, 20 % sont réalisés en voiture... Une activité physique régulière, telle que la marche à pied ou le vélo, réduit les risques de mortalité précoce, de stress-anxiété, de dépression, d'Alzheimer... (The Lancet, 2019).



On a beaucoup fait pour le vélo depuis le début [du quinquennat ...]

il y a un enjeu économique fort pour nos territoires, en plus d'un enjeu environnemental »

G. Gouffier-Cha, président du Club des élus nationaux pour le vélo.

Source : Banque des Territoires\*

\* <https://www.banquedesterritoires.fr/une-mission-parlementaire-pour-developper-une-reelle-industrie-du-velo-en-france>

2. photo : Place Carnot, Saint-Etienne - © epures



# COMMENT MESURER

## | l'adaptation des territoires aux mobilités actives |



1. Photo : Piste cyclable, Saint-Chamond -  
©epures

### DES APPROCHES QUALITATIVES DOMINANTES

L'étude des modes actifs nécessite une approche en termes d'usages. Les données ne sont pas aussi abondantes que pour les déplacements motorisés, du fait des parts modales plus faibles, du (re)développement assez récent du vélo, de l'absence de données minéralogiques... La plupart des approches sont, par conséquent, d'ordre qualitatif.

### Le baromètre des villes cyclables

Les baromètres des villes cyclables sont des enquêtes mises en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) depuis 2017 (sa 4<sup>e</sup> édition ayant eu lieu du 4 au 30/11/2021). Ils ont pour objectif d'évaluer la cyclabilité des communes françaises sur la base du ressenti des cyclistes. Le succès de ces enquêtes tient à leur grande échelle : en 2019, un record de 185 000 réponses a été recueilli sur près de 800 communes en France, faisant du Baromètre l'enquête la plus large au monde concernant le vélo. Les usagers répondent aux questions concernant leur ressenti général, la sécurité et le confort des déplacements à vélo et

l'importance accordée aux services (dont stationnement) adaptés. Une note est attribuée aux villes au terme de l'enquête, reflétant leur « cyclabilité ».

Méthodologiquement, il s'agit donc d'enquêtes qualitatives fondées sur la notion « d'expertise de terrain ». Conçu comme un outil d'interpellation et de promotion du vélo, le Baromètre n'est pas exempt de biais (par exemple sur l'importance d'augmenter la part modale des déplacements à vélo, etc...) mais représente néanmoins une des meilleures sources de données sur la pratique du vélo en France.

Les conclusions du baromètre 2019 montrent des conditions de circulation à vélo dans les villes françaises défavorables, mais en légère amélioration. Seules 43 villes sur 768 obtiennent une note supérieure à la moyenne (3,5).

Dans le Sud du département, les résultats sont publiés pour 6 communes : Montbrison, Savigneux, Saint-Just-Saint-Rambert, Firminy, Saint-Chamond et Saint-Etienne. Toutes ces villes obtiennent des notes inférieures à la moyenne (allant de 2,06 à 2,68).

## RÉSULTATS DU BAROMÈTRE (2019)



Source : <https://palmares.parlons-velo.fr/>

2. graphique : Source : FUB et Club des villes et Territoires cyclables, traitement epures

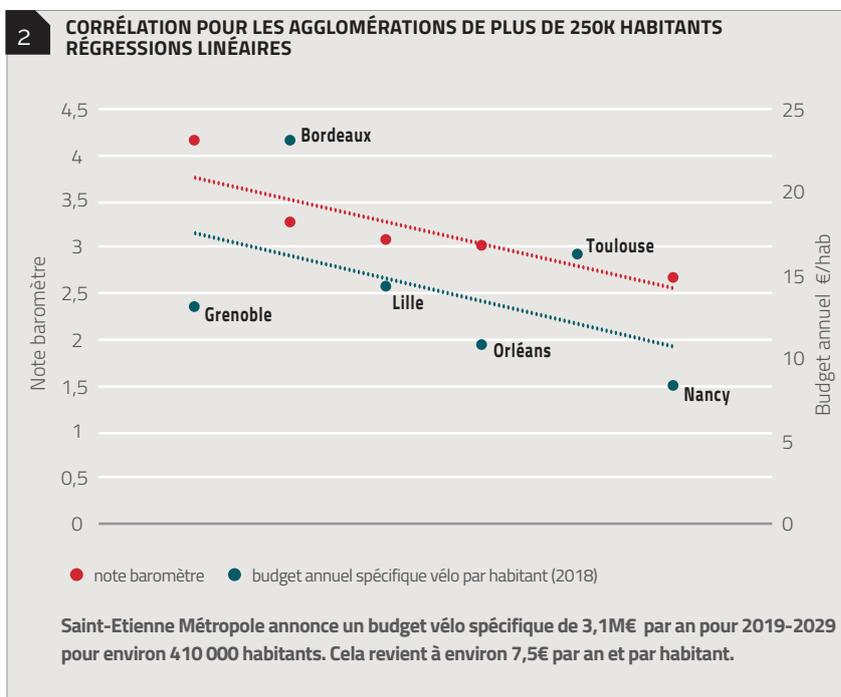
\* [https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2019-observatoire-politiques-cyclistes-2018-2019\\_octobre.pdf?version=6d170e23](https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2019-observatoire-politiques-cyclistes-2018-2019_octobre.pdf?version=6d170e23)

\*\* <https://www.saint-etienne-metropole.fr/actualites/transport/transport/la-metropole-lance-un-ambitieux-plan-velo>

### Lien entre effort consenti et note obtenue dans les grandes agglomérations en France

Le palmarès des résultats permet en outre de dégager clairement le lien entre les efforts consentis par une collectivité, et son classement en termes de cyclabilité. Une comparaison entre les notes obtenues au Baromètre des villes cyclables en 2019 et le budget annuel spécifique vélo par habitant en 2018, montre une corrélation visible (données FUB et Club des villes & Territoires cyclables\*).

Saint-Etienne Métropole annonce un budget vélo spécifique de 3,1M€\*\* par an pour 2019-2029 pour environ 410 000 habitants. Cela revient à environ 7,5€ par an et par habitant.



### Le Baromètre des villes marchables

Au printemps 2021, le collectif Place aux Piétons (en partenariat avec l'ADEME) a adopté la méthode du « Baromètre » en l'appliquant à la marchabilité des villes françaises (soit la capacité pour un territoire à encourager la pratique de la marche). Environ 70 000 réponses pour 200 villes ont été analysées. Les résultats permettent d'avoir des chiffres d'ensemble sur la marche à pied, dans différents territoires, mais aussi de différencier plusieurs « familles » de piétons (quotidiens, promeneurs, PMR...) marchant pour plusieurs types de raisons :

- Personnes se déplaçant pour se rendre à leur travail, faire leurs courses ou effectuer des démarches ;
- Personnes se promenant, faisant du tourisme ;
- Personnes marchant pour leur bonne santé physique et/ou pour une activité sportive.

Au niveau national, le ressenti des marcheurs est globalement défavorable (moyenne de 9,2 / 20) et les principales plaintes concernent le manque de confort et de sécurité des déplacements à pied, les conflits d'usage avec les véhicules motorisés et le manque d'intérêt porté par les collectivités aux piétons.

### Des tentatives d'approches quantitatives

En parallèle des approches qualitatives, on peut noter certaines tentatives de quantification des déplacements actifs. En particulier, l'idée selon laquelle l'analyse des espaces publics (voiries, aménagements, équipements...) permet de déterminer un indicateur de marchabilité. La construction d'un tel indicateur a souvent été utilisée pour répondre à des interrogations en termes de lien urbanisme-santé publique.

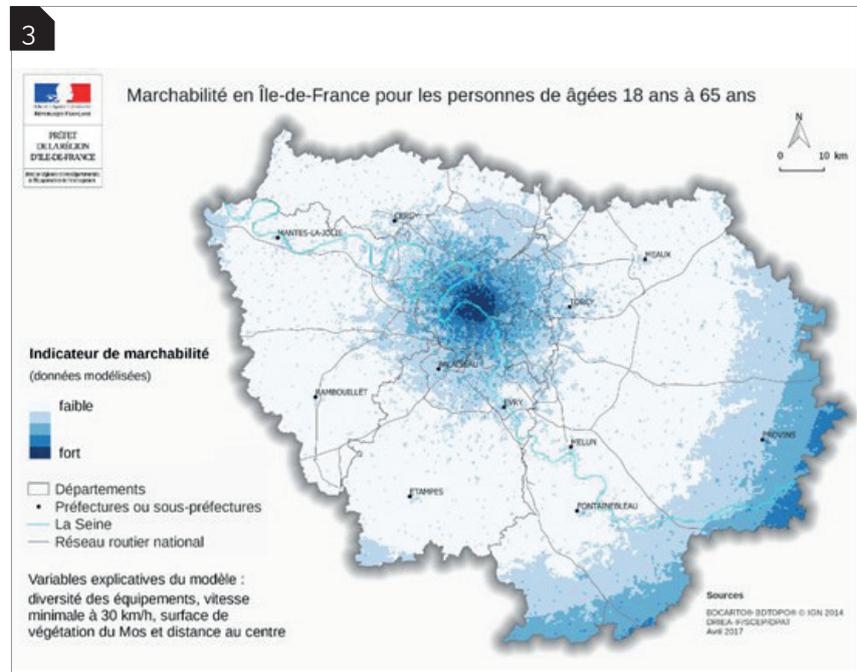
### Exemple : marchabilité et santé publique en Île-de-France

En 2018, la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France) a élaboré un indicateur de marchabilité en réponse à un besoin de l'ARS d'établir les liens entre environnement urbain, pratique de la marche à pied et santé. À l'aide des observations de l'enquête globale transports (2010) et d'un carroyage du territoire à 400m, permettant d'analyser notamment l'usage du sol et la connectivité du réseau viaire, l'indicateur a permis d'arriver à certaines conclusions relatives à la longueur des trottoirs, la diversité des équipements et services et la surface de végétation en tant que facteurs influençant la marchabilité.

Les résultats obtenus montrent l'existence d'un lien entre la pratique de la marche et les caractéristiques spatiales du territoire (les résultats sont en l'occurrence détaillés selon trois classes d'âge). Cependant, la DRIEA montre également que ces caractéristiques spatiales ne permettent pas d'expliquer seules la pratique de la marche ; l'indicateur de marchabilité obtenu explique seulement 8% de la variabilité de la pratique de la marche observée dans l'enquête générale transports.

### Avantages et limites de la méthode

L'exemple proposé montre à la fois l'intérêt explicatif (et cartographique à des fins de représentation visuelle forte) des approches quantitatives de la marchabilité et leurs limites. La construction d'un indicateur de marchabilité, intégré dans un outil permettant de produire une analyse fine d'un territoire donné, peut servir d'aide à la compréhension des enjeux locaux. L'évaluation de la fiabilité d'un tel outil ne pourrait en revanche s'appuyer que sur des enquêtes régulières (type enquêtes mobilités/déplacements) : une approche purement quantitative / modélisée des modes actifs ne pourrait se suffire à elle-même. Par ailleurs, sa mise en œuvre est complexe et coûteuse.



# QUAND LES MODES **ACTIFS**

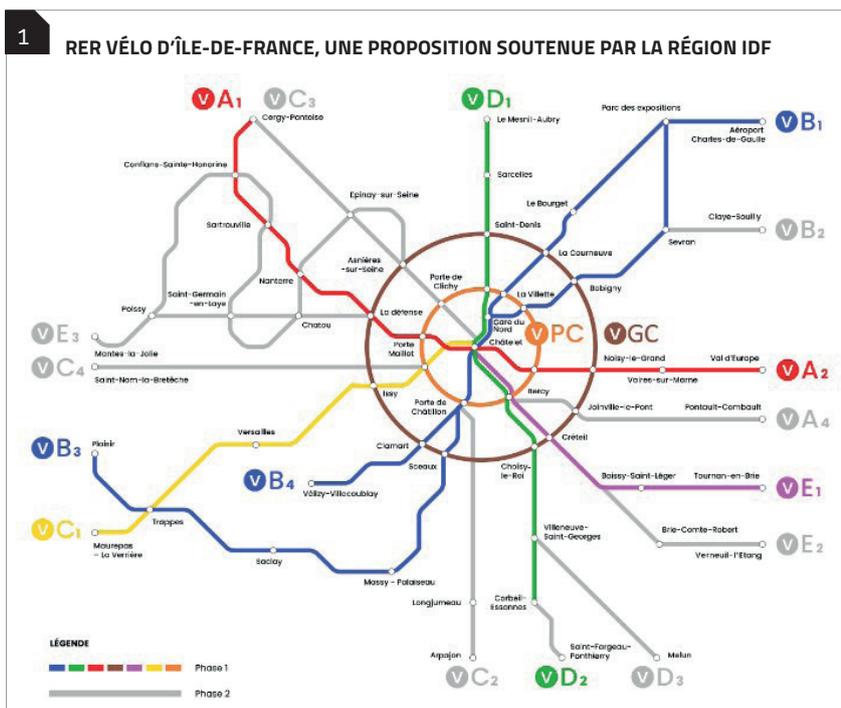
**| s'intègrent aux logiques de gouvernance |**

## LES SCHÉMAS DIRECTEURS DES MODES ACTIFS

L'intégration des modes actifs en amont de la réflexion sur les déplacements a pris la forme de schémas cyclables ou piétons et/ou de plans marche/vélo, désormais souvent unifiés en un même schéma directeur des modes actifs. C'est un outil de planification qui permet à la collectivité de programmer ses

investissements et de définir sa politique en matière d'aménagements modes actifs : pistes cyclables, continuités d'itinéraires sécurisés, trottoirs accessibles PMR mais aussi intermodalités, services spécifiques, stationnement... L'ADEME recommande d'inscrire ce schéma dans des documents opposables (PLU ou PLUi) afin d'en assurer la pérennité. Comme tout document de planification, il suppose une phase de diagnostic/analyse du territoire avant de formuler un projet et de préciser un plan d'actions programmées. Ces schémas directeurs sont désormais très nombreux en France dans de grandes agglomérations (Brest, Nîmes...) ou des villes de taille moyenne (Angoulême par exemple).

1. Cartographie : Source : rerv.fr

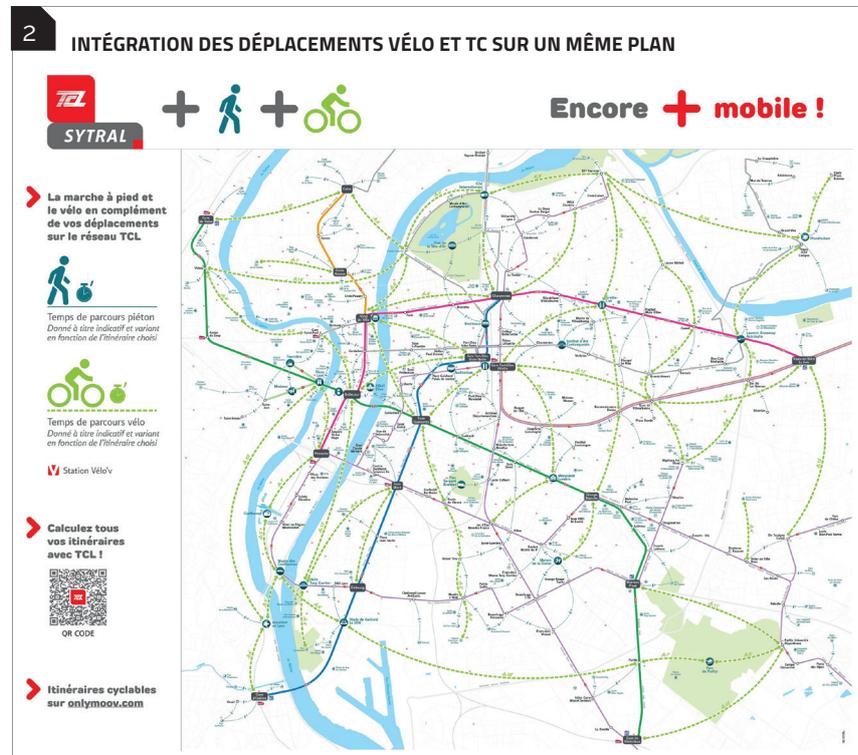


## LE RÉSEAU VÉLO COMME RÉSEAU DE TRANSPORTS

La mise en place de « réseaux vélos » permet de promouvoir les déplacements quotidiens à vélo, en particulier les déplacements domicile-travail, au sein de grandes agglomérations. La mise en place d'itinéraires continus, aménagés et sécurisés, lisibles, et rapides permet d'envisager de parcourir de plus longues distances et de faire du vélo une alternative efficace pour les déplacements pendulaires.

Il est intéressant de considérer que la cartographie schématique de ces réseaux est fonctionnellement identique à celle des réseaux de transports en commun classiques, en Île-de-France et dans la Métropole de Lyon.

L'accent est mis sur le vélo (mobilité active autorisant à parcourir des longues distances relativement à la marche) comme élément central de plans de déplacements, en lien avec, et au même titre, que les lignes TC classiques. Sur le plan du Sytral l'accent est mis sur l'intermodalité directement ; les « stations » du plan « RER vélo » correspondent également à des pôles d'échange et d'intermodalité.



## LIENS ENTRE MODES ACTIFS ET REDYNAMISATION

La piétonnisation des rues et la difficulté de stationner en centre-ville engendrent parfois une crainte pour le dynamisme et l'attractivité commerciale des villes. Pourtant, l'aménagement des espaces publics pour les modes actifs peut être un des leviers de redynamisation du territoire. Dans le séminaire « Ville durable : la voirie pour tous au service de la redynamisation des centres-bourgs » (04/2021), le CEREMA explique que l'amélioration de l'accessibilité piétonne et du cadre de vie en centre-bourg participent pour beaucoup de son dynamisme en termes de commerce. Afin d'enclencher ce « cercle vertueux », il convient de bien analyser la composition et les rythmes des différentes catégories de la population (par exemple les déplacements des actifs et retraités sont très distincts). A l'aide de données (Utrecht, 1993), le CEREMA s'oppose également à l'idée selon laquelle « sans stationnement, pas de commerce » (no parking, no business) en démontrant que le manque de stationnement est un facteur surévalué par les commerçants par rapport à leur clientèle et que les piétons et cyclistes dépensent en moyenne davantage que les automobilistes dans les petits commerces (sur une semaine).

# L'IMPORTANCE D'UNE CULTURE

## | des modes actifs dans l'aménagement et la gestion des espaces publics |

1. Photo : Piste cyclable, rue des Docteurs  
Charcot, Saint-Etienne - ©epures



Dans le cas de la marche à pied, la situation peut sembler paradoxale : c'est la plus ancienne et la plus évidente des façons de se déplacer, et chaque personne la pratique presque quotidiennement dans l'espace public, ne serait-ce que pour accéder à d'autres modes de transport ou accéder à sa destination finale (entre la place de stationnement par exemple et le hall de son bureau). Les piétons sont les plus fragiles des usagers de la route. Pourtant, la marche est la grande perdante du partage de l'espace... Trottoirs étroits, mobilier urbain encombrant, obstacles nombreux, confrontation avec des usages nouveaux (trottinettes) : le piéton doit en permanence adapter son cheminement aux difficultés et aux dangers qu'il rencontre dans l'espace public. L'inconfort et l'insécurité des déplacements à pied entraînent une logique de traversée la plus rapide possible d'un point A à un point B, plutôt que d'usage agréable de la ville par les piétons. Les cyclistes sont confrontés aux mêmes difficultés (qui peuvent par ailleurs les conduire à emprunter les espaces normalement piétons, ajoutant un nouveau conflit d'usage à l'équation).

Les évolutions réglementaires et la prise de conscience de ces phénomènes par les collectivités permettent une amélioration de la situation. Cependant, il est crucial de développer au sein de ces dernières une culture partagée des modes actifs aussi bien dans la prise de décision et l'aménagement (adoption de schémas modes actifs, requalification des espaces publics, redéfinition du partage modal...) mais aussi dans la mise en œuvre de ces décisions par les services et équipes techniques : collecte des déchets, travaux publics, installation de mobilier urbains...



La définition d'une communication interne et d'un programme de formation pour diffuser une 'culture modes actifs', notamment dans les services techniques opérationnels où le sens de l'action au quotidien est primordial, est indispensable à la réussite d'une politique en faveur des mobilités actives (...) » CNFPT, Fiches territoriales pour préparation des concours, Fiche « Mobilités actives et nouvelles mobilités » (21/04/2020).

## LOIS ET NORMES - DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS

### 👉 Normes d'aménagement

Les aménagements pour les modes actifs doivent respecter certaines normes réglementaires. Le CEREMA a publié plusieurs guides pour les aménagements cyclables et piétons. Les associations (FUB, Club des Villes et Territoires Cyclables, Place aux Piétons...) complètent cette littérature par leurs recommandations.

Une synthèse de ces normes techniques a été publiée notamment par la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère (CAPI, Guide des aménagements cyclables, 2013). Le CEREMA fournit par ailleurs un ensemble très complet de fiches « Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences » à destination des collectivités.

### 👉 Innovations réglementaires

Pour encourager les déplacements en mobilités actives, les règles de circulation et de signalisation routière et les normes d'aménagement des espaces publics ont évolué ces dernières années. Par exemple, pour le vélo, le développement des « vélorues », les chaussées à voie centrale banalisée, les cédez-le-passage cycliste aux feux tricolores et la généralisation des zones 30km/h en ville.

Pour les piétons, le texte de référence reste la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. Elle vise une meilleure accessibilité de la voirie et des espaces publics : franchissements facilités, dénivelés réduits, normes de largeur pour les trottoirs à respecter dans les aménagements neufs... Depuis, des innovations ont été mises en œuvre sans évolution du contexte réglementaire - traversées piétonnes mises en accessibilité pour les personnes déficientes visuelles par guidage audio et texturées au sol par exemple.

# MODES ACTIFS :

## | entre efforts et réticences sur le territoire stéphanois |

\* <https://palmares.parlons-velo.fr/>



La ville reste trop inadaptée aux marcheurs : il faut réduire les points noirs, mais

aussi identifier des cheminements piétons, les aménager et les mettre en réseau en vue d'assurer des continuités, offrir des services aux piétons : sanitaires, bancs de repos, fontaines, abris, places, etc... »  
(Collectif Place aux Piétons)

A première vue, les différents baromètres présentent le territoire stéphanois comme peu favorable au développement des mobilités actives. Pourtant, d'après l'enquête ménage déplacement de 2010, 27% des déplacements quotidiens du grand bassin de vie stéphanois sont réalisés intégralement à pied, et à cette époque la région stéphanoise apparaissait plutôt dans le peloton de tête de ces territoires d'EMD.

A l'opposé, la part modale des déplacements à vélo y est moindre qu'à Marseille\*, plaçant Saint-Etienne tout en bas du classement cyclable des grandes métropoles. Le collectif Place aux Piétons de Saint-Etienne, fondé en 2020 et rassemblant notamment des associations d'usagers vulnérables (PMR, parents d'élèves...) dresse un constat critique de la situation pour les piétons. De manière générale, l'imaginaire local semble fait d'insuffisances et de contraintes : faible prise en compte des modes actifs historiquement dans l'aménagement du centre-ville (mais aussi des territoires métropolitains périurbains ou ruraux), forte périurbanisation induisant des flux automobiles très importants, géographie accidentée, rues étroites dans les centres historiques.

Pourtant, l'hypercentre de Saint-Etienne présente une surface piétonne significative et par ailleurs des zones de circulation apaisées étendues : la nouvelle ligne T3 du tramway est doublée d'une piste cyclable, à double sens, séparée de la chaussée par exemple. De nombreuses villes du territoire, quelle que soit leur taille, appliquent des zones 30km/h et des zones dites « de rencontre » dans leurs centralités commerçantes ou sur l'ensemble de leur centre-ville (Montbrison, Pavezin, La Talaudière). Enfin, Saint-Etienne Métropole met en œuvre son nouveau Plan Vélo.

Alors comment brosser un portrait d'ensemble de la région stéphanoise en matière de mobilités actives, entre efforts et réticences ? On trouvera ici plusieurs exemples d'espaces identifiés « positivement » ou « négativement » sur le territoire permettant, dans chaque situation donnée, d'identifier les bons et mauvais points des aménagements modes actifs. Par définition non-exhaustive, cette collection d'instantanés permet d'apporter un regard concret et qualitatif sur des espaces « banals » de la ville – ceux qui, en dehors des grands projets-phares, sont constitutifs de l'expérience urbaine au quotidien.

**ESPACES IDENTIFIÉS COMME FAVORABLES À LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS**

La Voie Verte à Montrond-les-Bains : large, sécurisée, séparée de la circulation, c'est une voie verte (piétons + vélos) attractive et valorisée par la commune de Montrond-les-Bains (prolongation, mise aux normes du croisement avec la RD 1082, signalisation, promotion du vélo-loisirs...).



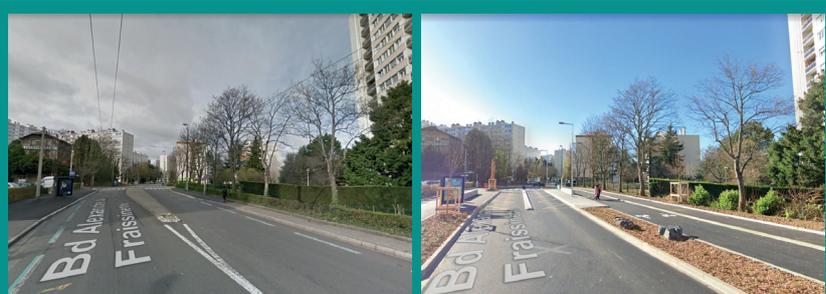
Voie Verte à Montrond-les-Bains : le viaduc du Cerizet  
Source : epures

Le débouché de la rue Michelet au campus Tréfilerie : le réaménagement de la rue a permis de passer de deux rues en « Y » avec stationnement massif à un espace piéton, végétalisé, incluant une bande cyclable.



Rue Michelet : 2008 (à gauche), 2021 (à droite)  
Source : GoogleStreet / epures

Transformation du boulevard Alexandre de Fraissinette, à La Métare : réduction de la vitesse des automobilistes par rétrécissement de la chaussée et aménagement de 2km de piste cyclable et d'espaces végétalisés.



Boulevard de Fraissinette, avant (2019) après (2020)  
Source : GoogleStreet

Aménagements cyclables du secteur gare de Montbrison-Savigneux : séparation et lisibilité de l'itinéraire cyclable (enrobé spécifique).



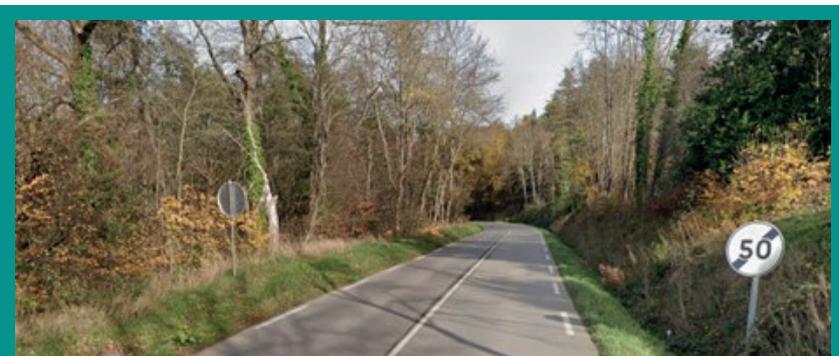
Avenue Alsace-Lorraine

Source : epures

**ESPACES IDENTIFIÉS  
COMME DÉFAVORABLES À LA  
PRATIQUE DES MODES ACTIFS**

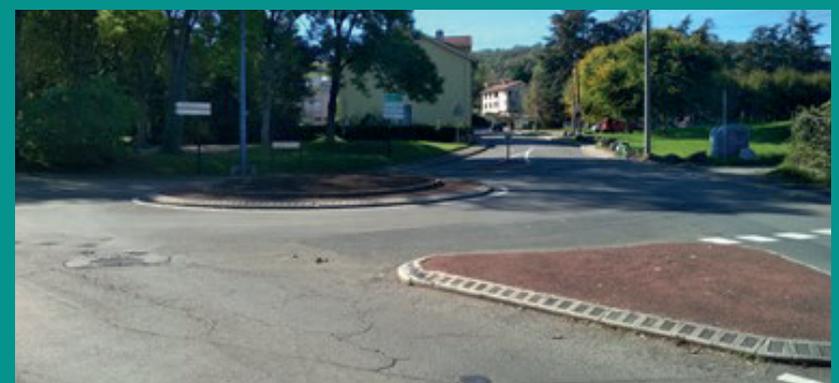
Liaison par la RD3 de La Talaudière à Saint-Etienne : absence totale d'infrastructure cyclable sur un axe très passant. Il n'existe à ce jour aucune liaison cyclable aménagée et sécurisée entre les deux communes. L'élaboration du schéma de mobilité de La Talaudière et du Plan Vélo de Saint-Etienne Métropole ont cependant identifié cette liaison comme un enjeu.

Traversée de l'avenue du Pilat au niveau du bassin du Janon, Terrenoire : à proximité d'une école et d'un espace naturel fréquenté par des piétons, la traversée est difficile sur un axe passant (avec présence de poids lourds).



La RD3 entre Saint-Etienne et La Talaudière

Source : Google



Traversée de l'avenue du Pilat

Source : epures

**Valbenoîte (Saint-Etienne), poubelles sur trottoir** : le passage des piétons sur ce trottoir, au niveau d'un arrêt de bus, est rendu difficile par l'étroitesse du trottoir et complexifié davantage par la présence de poubelles dans le passage. L'arrêt n'est pas conçu pour le confort des passagers (pas d'abri ou d'élargissement du trottoir) et le bon accostage des bus à l'arrêt est quotidiennement rendu impossible par du stationnement sauvage sur l'arrêt, voire sur le trottoir lui-même.



Arrêt de bus Valbenoîte

Source : epures

**Rue Durafour section haute** : refaite à l'identique à l'été 2021. Dans un quartier populaire, largement habité par des familles, trottoir trop étroit, absence de passage piéton ou de plateau piéton. Ici, la loi a été respectée a minima, sans qu'une logique d'usage réel soit appliquée à l'aménagement de la voirie. A noter que le quartier Saint-Roch en général (traversé par la rue Durafour) fait l'objet d'un projet de réaménagement porté par l'EPASE.



Rue Durafour - traversée dangereuse pour piétons et trottoir utilisé comme stationnement

Source : epures

### IMPORTANCE DES CONTINUITÉS

Dans les clichés présentés ci-dessus, un des éléments négatifs le plus fréquemment rencontré est l'absence de continuités. Les itinéraires cyclables ou piétons sont les plus efficaces quand ils permettent d'effectuer un déplacement en sécurité et confortablement de manière continue. C'est le sens des « voies vertes » et des aménagements cyclables de type réseau-vélo express. Limiter les intersections avec la circulation automobile permet de diminuer le nombre d'arrêts et d'incertitudes, de réduire les temps de parcours et de sécuriser la pratique du vélo. Une collectivité peut, en pratique, consentir un effort important sur la signalisation et les aménagements cyclables et piétons sans en tirer un bénéfice clair si ces efforts sont discontinus et ne s'inscrivent pas dans un projet global à l'échelle de son territoire.



### UN EXEMPLE D'EFFORT VERS LA CONTINUITÉ D'UN ITINÉRAIRE CYCLABLE - LA VOIE VERTE DES CONFLUENCES DANS LA VALLÉE DE L'ONDAINE

La Voie Verte des Confluences est un projet de long terme qui permettra de relier à vélo les agglomérations de Lyon, Vienne, Bourgoin-Jallieu, Villefranche-sur-Saône et Saint-Etienne, le long des vallées du Rhône, de la Saône, du Gier et de l'Ondaine ; cette dernière rivière faisant le lien entre le cœur de la Métropole stéphanoise et la vallée de la Loire et permettant ainsi de rejoindre les grandes routes vélo ligériennes (Véloire notamment). On est ici dans le cas de déplacements de longue ou très longue distance, orientés « loisirs » ou pratique sportive, ce qui n'empêche pas que des sections de la Voie Verte des Confluences soient usitées quotidiennement pour les déplacements pendulaires à vélo (ailleurs, c'est par exemple le cas le long de la ViaRhôna sur ses sections en centre-ville lyonnais).



©epures

La continuité cyclable le long de la vallée de l'Ondaine (de La Ricamarie à Firminy-Unieux jusqu'au pont du Pertuiset) n'est pas encore complète, mais des efforts significatifs ont été faits. Les collectivités locales ont pu flécher les itinéraires existants et aménager la voie verte de manière qualitative dans le cadre des travaux de restauration des rives de l'Ondaine. La présence de gares TER à Saint-Etienne Bellevue, à La Ricamarie, au Chambon-Feugerolles et à Firminy (plus loin, jusqu'à Aurec-sur-Loire) permet d'envisager des déplacements vélo + train sur cet axe.

Cet effort de continuité a donné lieu à de nouveaux aménagements en milieu urbain - pistes et bandes cyclables, liaisons fléchées et signalisation au sol - en plus des travaux de la voie verte. Ces évolutions, recensées par les collectivités et epures, ont permis de mettre à jour les données cartographiques en partenariat avec la Métropole de Saint-Etienne qui peut désormais les exploiter dans le cadre de l'élaboration de son Plan Vélo.

# MODES ACTIFS EN SUD LOIRE :

## À LA CROISÉE DES CHEMINS

Les mobilités actives occupent désormais une place importante dans la planification. Leur développement répond aux enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et de santé publique. L'aménagement d'espaces urbains adaptés aux mobilités actives contribue au développement de villes apaisées, moins congestionnées et offrant un meilleur cadre de vie.

Les « Baromètres » des villes cyclables et marchables, permettent de comprendre les attentes des voyageurs sur un territoire. On voit en particulier que la sécurité (réelle et perçue), le confort et la continuité des itinéraires, et la facilité d'articulation avec les transports en communs sont des variables cruciales pour les piétons et les cyclistes.

Dans la planification, la réflexion sur les mobilités actives doit donner lieu à une intégration schématique. La prise en compte des modes actifs dans un schéma de mobilités ou dans un PDM suppose une approche transversale, en lien avec l'urbanisme, la politique

des transports, la conception de la voirie... de manière générale, il paraît clair que le développement d'une culture technique partagée entre les services des collectivités est nécessaire pour le succès des politiques publiques favorisant les mobilités actives.

Le territoire stéphanois présente des contrastes forts en termes d'aménagements dédiés aux modes actifs. Les efforts certains qui ont permis d'avancer vers la continuité des itinéraires cyclables et la conception d'espaces publics « apaisés » et la mise en œuvre du Plan Vélo de Saint-Etienne Métropole sont des signaux positifs. Cependant, un regard porté sur les espaces du quotidien révèle une considérable marge d'amélioration. Là encore, une approche transversale urbanisme/mobilités et le développement d'une culture technique adaptée au sein des collectivités permettront l'aménagement et la gestion d'espaces favorisant les modes actifs.