



# Développement de l'usage du vélo au quotidien sur LYSED

---

## Préambule

*Notre association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné a décidé, lors de sa dernière assemblée générale, de mener une réflexion sur le développement de l'usage du vélo au quotidien sur la Communauté de Communes LYSED.*

*Un groupe d'une dizaine de personnes s'est réuni à plusieurs reprises depuis juin 2021 et la tenue d'une réunion publique le 20 septembre à Pont de Chéruy a permis de recueillir les propositions des habitants.*

*L'objet du présent document est de synthétiser l'ensemble de nos réflexions et des propositions faites lors de la réunion publique afin d'apporter notre contribution à l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de LYSED pour son volet mobilité.*

*Nous espérons qu'il va permettre une sensibilisation à cet usage du vélo au quotidien en impulsant un mouvement permettant d'en développer la pratique.*

*Les propositions qui y sont faites seront à conforter par une étude menée par un bureau d'études spécialisé, appuyée par une forte volonté politique des élus et une large concertation avec les habitants du territoire. Il serait intéressant que cette étude intègre une dimension multimodale vélo + covoiturage + transport en commun de manière à diminuer au maximum l'usage de la voiture "solo" et d'optimiser l'emplacement et le dimensionnement des parkings de covoiturage et de rabattement.*

## Périmètre géographique retenu

Les communes de l'agglomération pontoise constituant un tout indissociable, nous avons également pris en compte la commune de Tignieu-Jameyzieu dans le périmètre géographique de nos réflexions. Les élus de cette commune ayant lancé au printemps dernier une étude mode doux (vélo et marche) avec l'appui d'un bureau d'études, nous n'avons pas traité la problématique des déplacements internes à cette commune pour ne pas interférer avec leur étude.

Nous nous sommes limités à identifier les sites de Tignieu-Jameyzieu présentant un intérêt pour les habitants de LYSED (centres commerciaux, collège, lieux culturels, ...).

## Différentes étapes

Nous avons tout d'abord identifié l'intérêt que représente le développement de l'usage du vélo au quotidien, les atouts de LYSED en sa faveur, et les opportunités qui peuvent le favoriser.

Puis nous avons identifié :

- les pistes cyclables existantes, car, à notre connaissance, aucune carte ne les recense (il existe certaines cartes collaboratives en ligne à usage des cyclotouristes, mais elles sont incomplètes et en partie inexactes),  
*Nota : nous n'avons pas fait de distinguo entre les vraies pistes cyclables ayant des voies séparées de la circulation routière et les bandes cyclables qui ne sont qu'une matérialisation au sol de partie de la voie routière réservée aux vélos.*
- les projets de pistes cyclables indiqués dans les documents d'urbanisme des communes (voir en annexe N° 1 la liste de ces documents),
- le tracé de la ViaRhôna dans sa traversée des communes de LYSED tel qu'il a été retenu en 2019 par les communes d'Anthon, de Chavanoz et de Villette d'Anthon ainsi que par le Département de l'Isère,
- la piste cyclable qui pourrait longer ou passer au plus près de la future liaison ferroviaire reliant Meyzieu à Crémieu (à ce jour aucune décision n'a été prise sur la solution technique retenue, tram ou tram train),
- les pôles générateurs de déplacement qu'il pourrait être intéressant de joindre à vélo, qu'ils soient d'intérêt communal (mairies, bibliothèques, écoles primaires, ...) ou intercommunal (zones d'activités, centres commerciaux, lycées/collèges, salles de spectacle, ...).

Tous ces éléments ont été reportés sur une carte en ligne accessible avec le lien suivant :

<http://u.osmfr.org/m/650095/>

*(le mode d'utilisation de cette carte et les symboles utilisés sont précisés en annexe N° 2).*

Nous avons également recensé ce que prévoit la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné sur les aménagements et la pratique du vélo (Annexes 3 et 4 respectivement).

Les participants à la réunion publique du 20 septembre ont proposé dans des ateliers participatifs, à partir des cartes mises à leur disposition, les axes de déplacements vers des pôles générateurs pour lesquels l'usage du vélo pourrait être intéressant (il leur avait été demandé de ne pas se limiter à l'utilisation des pistes cyclables ou futures pour faire leurs propositions).



## **Intérêt du développement de l'usage du vélo au quotidien**

Il est multiple et concerne :

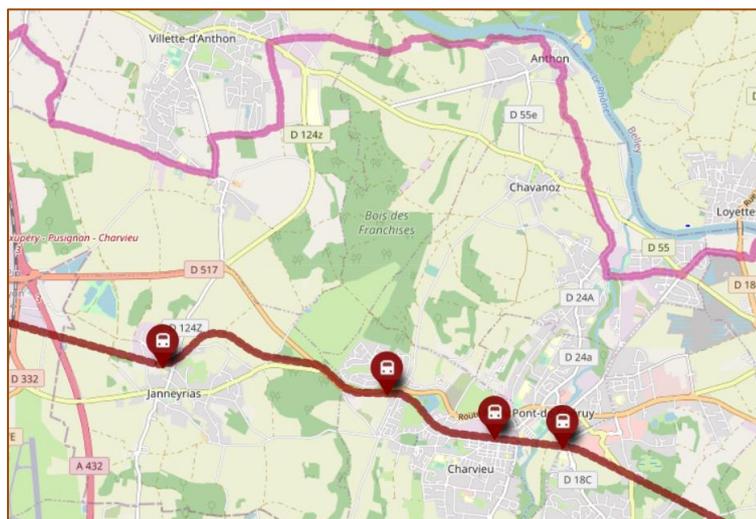
- des enjeux environnementaux avec une contribution à
  - la diminution de la dépendance aux énergies fossiles,
  - la diminution des émissions de gaz à effet de serre,
  - l'amélioration de la qualité de l'air, avec notamment la diminution des émissions de particules fines et de NOx,
  - la diminution des nuisances sonores,
  - la diminution de la consommation de foncier. Même si la construction de pistes cyclables consomme du foncier, celle-ci est largement compensée par :
    - ✓ la diminution à terme du besoin de création ou d'élargissement de routes,

- ✓ des surfaces beaucoup plus faibles pour le stationnement des vélos (rapport de 1 à 10) aussi bien au niveau de l'habitat que sur des points de destination (parkings de rabattement à construire aux abords des stations ferroviaires par exemple).
- des enjeux de santé : une pratique régulière diminue de 40 à 50 % les risques d'incidence et de mortalité cardio-vasculaires et de cancer.
- des enjeux économiques : le coût moyen d'une voiture de 7 chevaux fiscaux (investissement et utilisation) est de 5 000 €/an pour seulement 100 € /an pour un usage régulier d'un bon vélo de type VTC équipé ville et 250 € / an pour un VAE

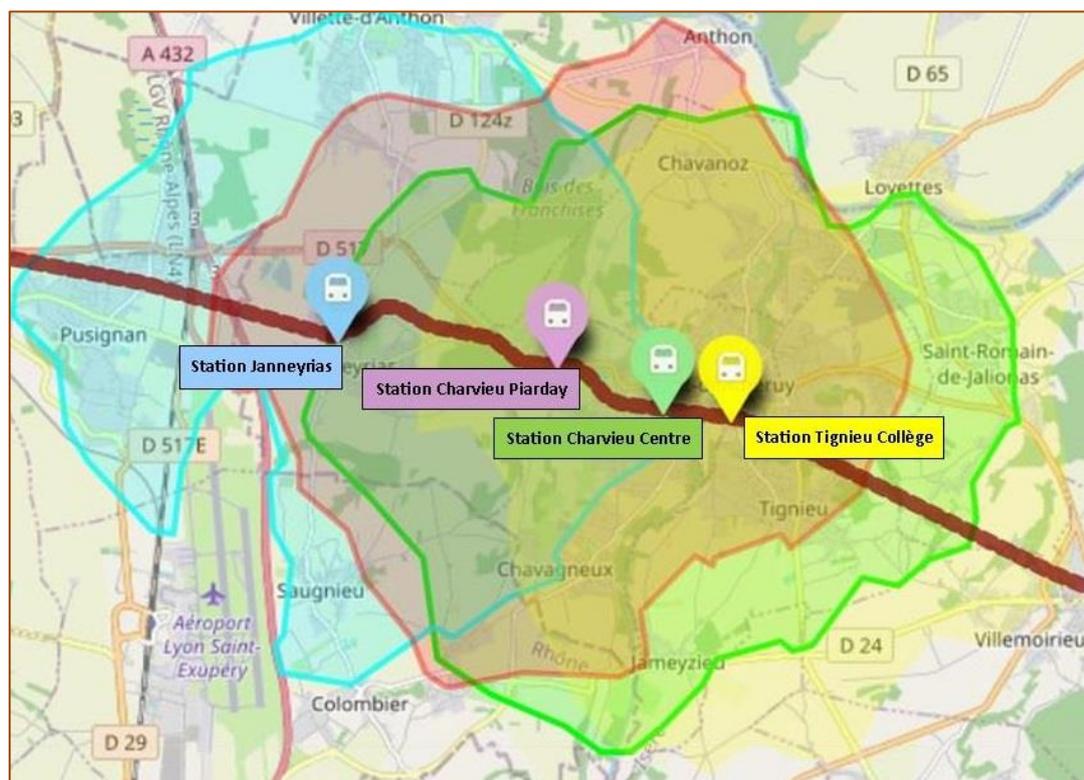
## **Atouts du territoire de LYSED**

Ils sont nombreux :

- un terrain pratiquement plat permettant la pratique du vélo par le plus grand nombre,
- de faibles distances entre les communes : 9 km entre les centres des communes les plus éloignées,
- la présence dans le futur de 2 axes cyclables est-ouest :
  - au nord du territoire le tracé de la ViaRhôna
  - au centre du territoire, et traversant 3 communes de LYSED, une piste cyclable potentielle le long ou au plus près de la voie de la liaison ferroviaire



- ces 2 pistes cyclables seraient raccordées à l'ouest du territoire au projet des « Voies Lyonnaises » lancé récemment par la Métropole de Lyon (<https://www.grandlyon.com/actions/les-voies-lyonnaises.html>).
- la possibilité de rejoindre les stations ferroviaires en moins de 20 mn (5 km à 15km/h), voire 15 mn (5 km à 20 km/h) pour 95 % des habitants de LYSED : voir carte isochrone ci-dessous, réalisée avec l'application « Mapopensourceservice ».



## Opportunités pouvant favoriser le développement de l'usage quotidien du vélo

Elles sont de plusieurs natures :

- un potentiel important de développement de l'usage du vélo (actuellement seulement 2 % de part modale en global et 0,6 % pour les déplacements domicile – travail),

- une forte ambition au niveau national (objectifs de 9 % de part modale vélo en 2024 et de 12 % en 2030) qui se traduit par des financements conséquents et réguliers pour atteindre ces objectifs, par exemple :
  - l'ADEME a lancé fin 2020 le programme AVELO 2 permettant de financer via des certificats d'économie d'énergie 400 territoires. Les Balcons du Dauphiné et les Vals du Dauphiné font partie des territoires qui viennent d'être retenus. Un nouvel appel à projet de même type devrait être lancé fin 2021.
  - L'AGEDEN vient d'être retenue suite à l'appel à manifestation d'intérêt TENMOD lancé par l'ADEME. Le contenu de ce projet porte sur l'accompagnement au changement de comportement des publics scolaires et salariés dans le domaine de la mobilité (dont le passage au vélo).
  - LYSED a signé récemment un Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) avec l'Etat et le Département de l'Isère. Ce contrat prévoit un volet sur les mobilités du futur avec un axe prioritaire sur le « *développement de liaisons douces (piéton, cyclable) entre les communes* ».
  - Des financements réguliers de plus en plus importants pour le financement d'infrastructures liées au vélo (pistes cyclables et stationnements vélo) au niveau européen, national, régional et départemental : Plan vélo, appel à projet « continuités cyclables », appel à projets fond de mobilité active, contrat de plan état région (CPER), financements associés au Plan vélo national, dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), ...

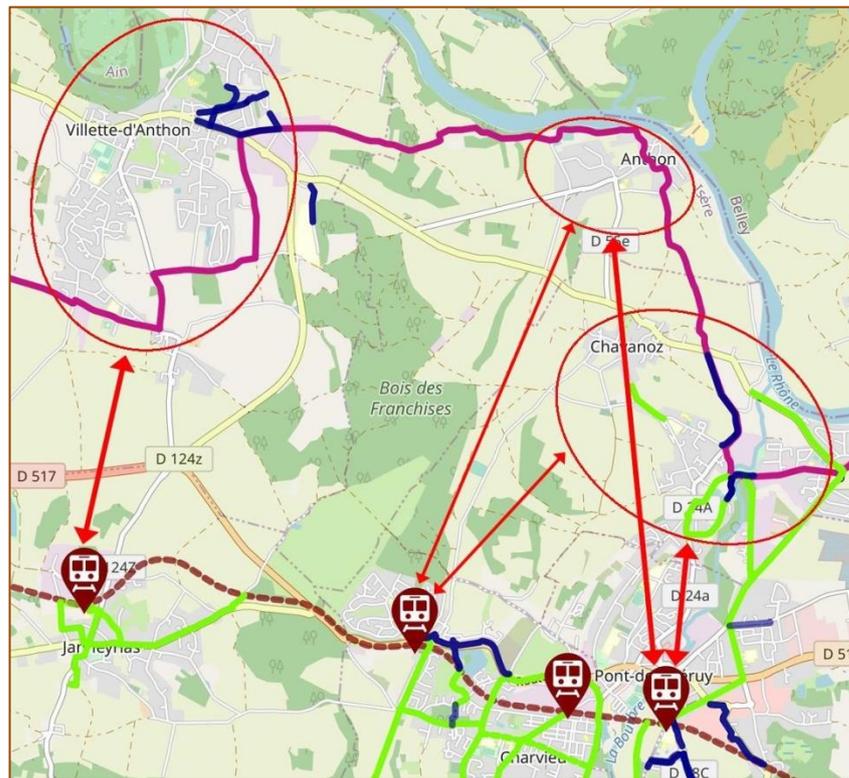
## **Proposition d'axes de déplacement vers les pôles**

Les 4 ateliers participatifs qui se sont déroulés durant la réunion publique que nous avons organisée ont permis de mettre en évidence les points suivants :

- **l'importance d'avoir une piste cyclable le long ou très proche de la future liaison ferroviaire, cette piste étant primordiale pour relier les communes situées le long de la voie** (Janneyrias, Charvieu-Chavagneux

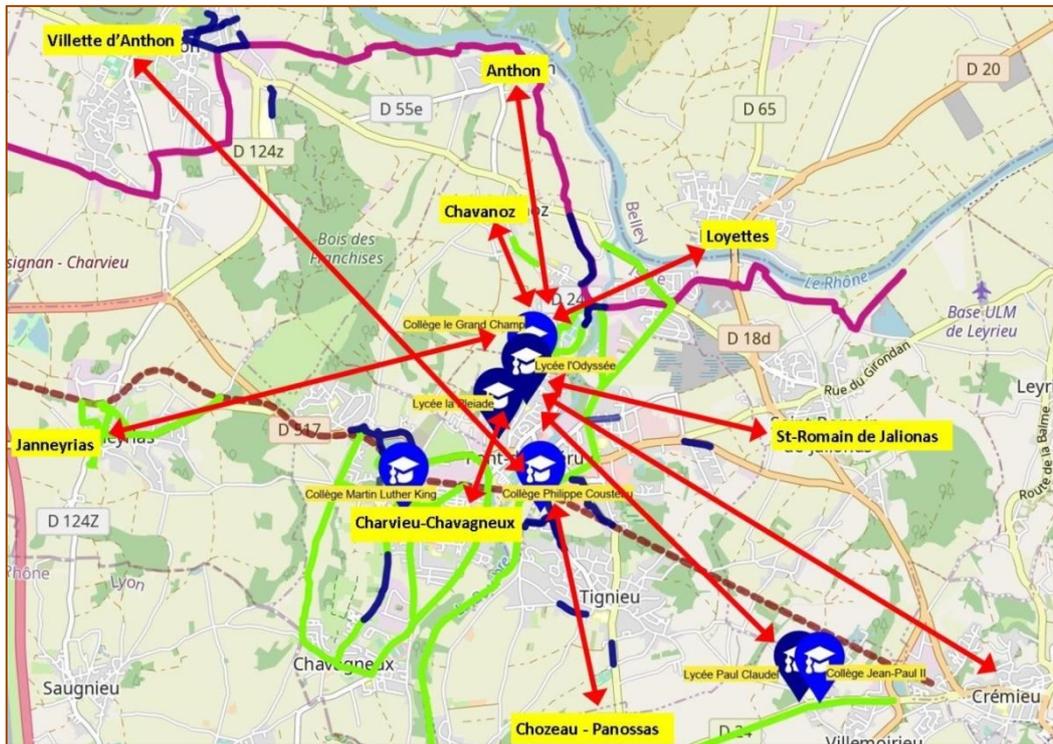
et Pont de Chérury côté LYSED, Tignieu-Jameyzieu, Villemoirieu et Crémieu côté des Balcons du Dauphiné et Pusignan côté de l'Est Lyonnais).

- **un besoin d'itinéraires de rabattement pour rejoindre à vélo les stations ferroviaires** depuis Villette d'Anthon, Chavanoz et Anthon qui ne sont pas situées le long de la voie.

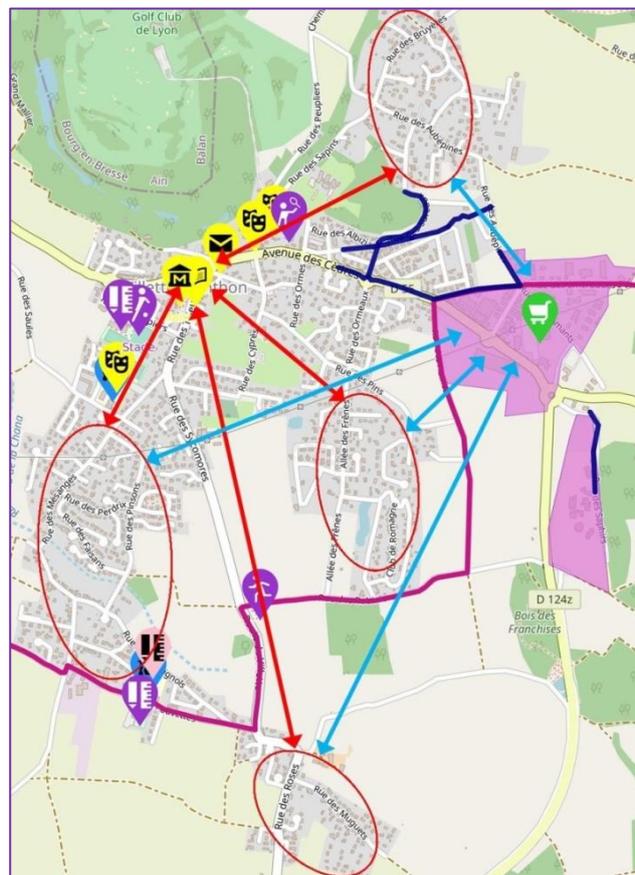


- **le très grand intérêt que présente l'usage du vélo pour les collégiens et lycéens :**
  - le collège Cousteau de Tignieu-Jameyzieu accueille des élèves de Tignieu-Jameyzieu, Villette d'Anthon, Chozeau et Panossas,
  - celui de Pont de Chérury accueille des élèves de Pont de Chérury, Anthon, Chavanoz, Janneyrias et Loyettes,
  - celui de Charvieu-Chavagneux accueille uniquement des élèves de Charvieu-Chavagneux,
  - les 2 lycées de Pont de Chérury accueillent des élèves venant de toutes les communes citées ci-dessus, plus ceux de Saint-Romain de Jalionas et de Crémieu,

- l'accès au collège / lycée de Villemoirieu fréquenté par de nombreux élèves de l'agglomération pontoise.



- le besoin de relier des quartiers un peu excentrés aux centres des communes où se trouvent les services publics et les commerces de proximité et aux zones d'activité / zones commerciales et marchés. L'exemple de Villette d'Anthon présenté ci-contre, pourrait être étendu à toutes les communes.



- **Une problématique spécifique dans le centre de Pont de Chéruy en fonction d'une circulation routière très importante (autos et camions) sur les rues Grammont et de la République, de leur étroitesse et de la présence de la Bourbre.** Nous proposons les orientations suivantes :
  - éviter de réaliser une piste cyclable sur ces 2 rues en raison de problèmes de sécurité liés au trafic (16 300 véhicules jour selon le dernier comptage publié par le Département de l'Isère)
  - privilégier l'utilisation de la future piste cyclable à créer le long de la liaison ferroviaire,
  - transformer en piste cyclable le sentier piéton situé le long de la Bourbre entre Pont de Chéruy et Chavanoz,
  - prévoir une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes pour traverser la Bourbre,
  - faciliter la pratique du vélo dans les rues adjacentes en les transformant d'une manière préférentielle en zones apaisées partagées entre piétons, vélos et voitures et en les reliant aux pistes cyclables déjà prévues par les communes de Pont de Chéruy et de Tignieu-Jamezieu.
- L'intérêt de pouvoir accéder au parcours de santé situé dans le bois des Franchises à partir du rond-point du Petit Prince.
- La problématique des déplacements domicile-travail vers les sites industriels et les zones d'activité n'a été abordée que très partiellement et mériterait une analyse plus poussée avec les entreprises concernées : mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) et/ou de Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) couvrant tous les modes de mobilité alternatifs à la voiture « solo », notamment le vélo.
- Les solutions techniques (pistes cyclables, bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée également appelée « chaucidou », zones 30 km/h, rues apaisées, ...) permettant la concrétisation de ces axes de déplacement à vélo seront à retenir en fonction de la configuration des lieux, du trafic automobile, de la prévision de trafic vélo et bien sûr des contraintes budgétaires. Le CEREMA a publié en mai 2021 un ouvrage

« Rendre sa voirie cyclable » donnant des recommandations pour une politique d'aménagement cyclable réussie.

### **Propositions complémentaires**

Le développement d'un réseau cohérent de voies cyclables garantissant un maximum de sécurité est indispensable pour le développement de l'usage du vélo, mais il n'est pas suffisant. Il faudrait de plus :

- **Mettre en place des équipements de stationnement des vélos en nombre suffisant.** Ces dispositifs devront permettre d'assurer le maximum de sécurité contre le vol des vélos et des box fermés devront être prévus pour les stationnements de plusieurs heures (notamment pour les stations ferroviaires, comme c'est déjà le cas pour certaines stations de tram de la Métropole de Lyon et dans les gares TER)
- **Mettre en place ou faciliter la création de services et d'aides aux usagers :**
  - Atelier de réparation vélo,
  - Location de vélos,
  - Aide à l'achat de vélo,
  - Education à la pratique du vélo et à la sécurité à l'école primaire,
  - Atelier de remise en selle,
  - Sensibilisation des automobilistes à la cohabitation entre voitures et vélos.



## Développement de l'usage du vélo au quotidien sur LYSED

---

**Annexe 1 : Documents sources sur les pistes cyclables futures p12**

**Annexe 2 : Utilisation de la carte en ligne p13**

**Annexe 3 : Ce que prévoit la Loi d'Orientation des Mobilités  
(LOM) pour le vélo p14**

**Annexe 4 : Ce que prévoit le SCoT de la Boucle du Rhône en  
Dauphiné pour le vélo (Prescriptions du DOO) p16**

## **Annexe 1 : documents sources sur les pistes cyclables futures**

**Anthon** : aucune référence à des pistes cyclables dans le PLU en vigueur approuvé en mars 2014 et modifié en octobre 2015. Le PLU est en cours de révision.

**Charvieu-Chavagneux** : PADD présenté en conseil municipal en avril 2019. Le PLU est en cours de révision.

**Chavanoz** : synthèse du schéma de circulation douce de l'étude Ascode de 2014, intégrée au rapport de présentation du PLU en vigueur approuvé en juillet 2018. Le PLU est en cours de révision.

**Janneyrias** : document d'orientations d'aménagement du PLU en vigueur approuvé en août 2012. PLU en cours de révision

**Pont de Chéruy** : document d'orientations d'aménagement du PLU en vigueur approuvé en juillet 2008. PLU en cours de révision

**Tignieu-Jamezieu** : document d'orientations d'aménagement et de programmation du PLU en vigueur approuvé en novembre 2018. PLU en cours de révision

**Villette d'Anthon** : aucune référence à des pistes cyclables dans le PLU en vigueur approuvé en décembre 2004 et modifié en avril 2019.

**Tracé de la ViaRhôna sur LYSED** : nouveau tracé proposé par le Département de l'Isère courant 2019 et validé par les communes d'Anthon, Chavanoz et Villette d'Anthon en octobre 2019.

**Piste cyclable le long ou au plus près de la liaison ferroviaire** : le principe de cette piste a été évoqué à plusieurs reprises lors des différentes études menées sur ce projet d'extension du tram T3 et lors des réunions des comités de pilotage associés à ces études. Cette piste cyclable existe sur tout le parcours du tram T3 de la gare de la Part-Dieu au terminus de Meyzieu.

## Annexe 2 : utilisation de la carte en ligne

Cette carte « OpenStreetMap » est accessible par le lien suivant :

<http://u.osmfr.org/m/650095/>

Elle est libre de droit et modifiable uniquement par Veille Citoyenne qui réalisera sa mise à jour en fonction de l'évolution des pistes cyclables existantes et futures et des erreurs et omissions qui lui seraient signalées.

Elle est organisée selon les calques suivants qui peuvent être visibles ou cachés suivant le besoin :

- Pistes cyclables futures (tracé en vert)
- Piste cyclable le long de la future liaison ferroviaire avec indication de l'emplacement prévu des stations (tracé en marron) et ViaRhôna (tracé en violet)
- Pistes existantes cyclables (tracé en bleu foncé)
- Pôles générateurs de déplacement intercommunaux
- Pôles générateurs de déplacements communaux
- Zones d'activités et sites industriels (surface en rose)

Pour accéder à la liste des calques pour en masquer / afficher certains :

- Cliquer sur le bouton à  gauche de l'écran,
- Cliquer sur l'œil du / des calque(s) que vous souhaitez masquer / afficher

Légende des symboles utilisés sur la carte :

*NB : le nom complet des pôles générateurs de déplacement apparait au survol des symboles avec la souris*

	Mairie		Stade, salle polyvalente
	Poste		Gymnases
	Bibliothèque		Tennis
	Lieu culturel, maison des associations		Parcours de santé
	Ehpad, résidence senior		Piscine
	Pôle social		Skate park
	Pôle emploi		Centre équestre
	Halte garderie, crèche		Espace santé, laboratoire d'analyse médicale
	Ecole maternelle		Centre commercial, supermarché, marché
	Ecole primaire		Cinéma
	Collège		Lieu culturel
	Lycée		Station liaison ferroviaire

## **Annexe 3 : ce que prévoit la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) pour le vélo**

### **RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LE VOL DES VELOS**

- Identification des cycles
  - Création d'un fichier national des cycles identifiés
  - Obligation d'identification des cycles neufs depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021
  - Obligation d'identification des cycles d'occasion depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021
  - Possibilité d'identification volontaire des cycles achetés avant les dates ci-dessus
- Stationnements sécurisés
  - dans les gares et pôles d'échanges multimodaux, l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire. Création de 100 000 stationnements sécurisés dans les gares d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2024
  - dans les bâtiments accueillant du public (service public, commerce...) : l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire
  - dans les copropriétés : possibilité d'un vote à la majorité simple de l'assemblée générale (majorité des copropriétaires présents ou représentés) pour créer des emplacements sécurisés vélos aux frais des copropriétaires demandeurs.

### **APPRENDRE LE VELO AUX ENFANTS A L'ECOLE PRIMAIRE**

- La mesure vise à ce que chaque élève entrant au collège soit autonome pour circuler à vélo sur route.
- L'apprentissage du vélo par les élèves se fait dans le cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire. L'organisation est établie à l'échelle locale, par exemple à l'initiative des communes.

### **AMENAGEMENTS**

- Un fonds mobilités actives (350 M€ par an sur 7 ans) est inscrit au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour aider les collectivités locales à développer les aménagements cyclables.

- Obligation, pour les maîtres d'ouvrages, de réaliser des aménagements cyclables lors de création ou rénovation de voiries et de maintenir les continuités cyclables et piétonnes lors de créations ou rénovations d'infrastructures de transport.
- Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux vélos ou engins de déplacement personnel. La mise en conformité de 100 % des passages piétons doit être réalisée au plus tard au 31 décembre 2026. Ces emplacements libérés seront des opportunités pour l'installation d'arceaux à vélo.

### **SANCTUARISATION D'EMPLACEMENTS DE VELO DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN**

- au minimum 8 dans les trains « grande ligne »
- au minimum 8 dans les TER
- au minimum 5 dans les cars

### **OBLIGATION DE SIGNALISATION DES ANGLES MORTS SUR 100 % DES POIDS LOURDS AU 1ER JANVIER 2021**

### **CREATION D'UN FORFAIT MOBILITES DURABLES (FMD), ACCESSIBLE A TOUS LES SALARIES**

- Prise en charge facultative par les employeurs des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à 600 € par an pour plusieurs modes de déplacement, dont le vélo.
- Il est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales jusqu'à 600 € par an et par salarié.
- Il est cumulable, sauf pour les salariés de la fonction publique, avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport public mais l'avantage fiscal résultant des deux aides ne peut dépasser le montant maximum entre 600 € par an et le montant du remboursement de l'abonnement de transport public.

## Annexe 4 : ce que prévoit le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné pour le vélo (Prescriptions du DOO)

### PARTIE 1 DU DOO : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS POUR UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE CREATEUR D'EMPLOIS ET DE RICHESSES

- **DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (DAAC)**

Zone mixte de la Garenne Charvieu-Chavagneux (page 27) : « favoriser l'accroche à la ville et une desserte multimodale du site »

- **ORIENTATIONS POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME**

Mise en cohérence et en visibilité de l'offre de tourisme (page 32) : « les PLU/PLUi et les projets d'aménagement chercheront à unifier leurs réflexions à l'échelle des secteurs afin de concevoir et de mettre en œuvre un réseau de liaisons vertes cohérent et interconnecté »

### PARTIE 2 DU DOO : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR UN DEVELOPPEMENT URBAIN HARMONIEUX ET MAITRISE

- **ORIENTATIONS POUR UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL DE QUALITE**

Zones urbanisables en extension directe des secteurs de centralité (page 38) : « sur ces sites, les communes orientent la réalisation des projets. Les PLU/PLUi et projets d'aménagement intègrent les principes suivants et les mettent en œuvre » :

- « déplacements alternatifs à la voiture : accès en modes doux et accessibilité à des systèmes de mobilité innovants ».

Agglomération pontoise : communes de Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux et Tignieu-Jamezieu (page 40) :

- « conditionner le développement de l'agglomération pontoise à la mise en place d'un schéma local de déplacements »
- « créer une trame verte continue autour de la Bourbre, véritable trait d'union et de circulations douces entre les communes, à connecter aussi sur les grands espaces naturels périphériques : bois des Franchises, rives du Rhône et embouchure de l'Ain, plateau de Crémieu »

- **DEVELOPPER UN URBANISME DE PROJET DE QUALITE**

**Principes généraux** (page 47) : « *Les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement doivent assurer la porosité et la perméabilité des quartiers en créant des liaisons douces permettant de relier les nouveaux quartiers aux centres anciens et polarités commerciales et équipements* »

**PARTIE 4 DU DOO : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR UN SYSTEME DE MOBILITE COHERENT AVEC LE MODELE DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE**

- **DEFINIR DES AMENAGEMENTS ALTERNATIFS POUR APAISER LES CENTRALITES URBAINES ET FLUIDIFIER LES SECTEURS ROUTIERS LES PLUS CONGESTIONNES** (page 88) : « *Le Scot engagera les premières réflexions sur l'amélioration du système de déplacements dans le bassin de vie pontois via une étude partenariale associant a minima la structure porteuse du Scot, les communes et les EPCI concernés. Ces collectivités, au regard de leurs compétences, approfondiront et déclineront, dans leurs projets et documents d'aménagement les orientations issues de cette réflexion.* »
- **DEVELOPPER DES SOLUTIONS DE MOBILITES ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE A L'ECHELLE DES DIFFERENTS SECTEURS, EN LIEN AVEC LES PRINCIPALES POLARITES VOISINES (SECTEUR OUEST)** (page 91) : « *Développer un réseau mode doux permettant de mailler le territoire et réaliser le tronçon manquant de la ViaRhôna. Le tracé retenu pour la Via Rhôna devra permettre des connexions sécurisées avec les centres-villes ou centres-bourgs des communes concernées* »
- **DEVELOPPER DES ITINERAIRES CYCLABLES CONTINUS ET SECURISES A L'ECHELLE COMMUNALE ET EN LIEN AVEC LES PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES ET DE LOISIRS** (page 93) « *Les déplacements à vélo ont un potentiel de développement important, notamment avec le développement des vélos à assistance électrique. Il représente une solution de déplacements non négligeable, même pour les territoires les moins denses. Par ailleurs, au regard de enjeux de santé publique, son usage doit être encouragé par l'ensemble des pouvoirs publics.* »

### « Prescriptions :

- Favoriser la création de pistes/bandes cyclables lors des interventions sur les réseaux de voiries et dans les nouveaux projets d'aménagement.
- Veiller à la construction de linéaires cyclables sans discontinuités, sécurisés et jalonnés entre les différents pôles résidentiels, d'emplois et d'équipements publics et de loisirs.
- Constituer, en préservant les emprises nécessaires, un réseau de liaisons vertes qui permettra de relier entre eux certains grands sites touristiques. La réalisation d'une voie verte sur l'emprise de l'ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais entre Arandon et Crémieu constitue un maillon majeur de ce réseau ainsi que la Via Rhôna. Ces voies constituent deux grands axes cyclables dont l'efficacité d'usage (tourisme, loisirs et déplacements quotidiens) sera renforcée par un maillage avec des liaisons secondaires.
- Lors des projets d'aménagement d'espaces publics ou à l'occasion de travaux de voiries, prévoir et installer des aires de stationnement de vélos et des équipements adaptés et sécurisés.

### Recommandations :

- Encourager l'achat de vélo à assistance électrique (subventions).
- Communiquer sur les bienfaits de la pratique du vélo en matière de santé publique. »