

# SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE, TERRITOIRE PILOTE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX USAGES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



SE MONTRER  
À LA HAUTEUR  
DES ENJEUX  
D'UNE  
MÉTROPOLE :  
MOBILITÉ, CADRE DE VIE,  
TOURISME,  
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Depuis le 1er janvier 2018, Saint-Etienne a acquis le statut officiel de métropole. Cette qualification promet de faire entrer la ville dans une nouvelle dimension, offrant l'opportunité de donner l'élan à de nombreux domaines d'activité, notamment en matière de mobilité. L'association OciVéLO travaille sur les aménagements possibles qui favorisent l'usage du vélo comme moyen de transport. Si aujourd'hui le vélo a le vent en poupe, sous l'impulsion des métropoles que sont Lyon, Strasbourg, Bordeaux ou encore Grenoble, Saint-Etienne souffre d'un retard criant. Les chiffres de l'Institut National de la Statistique et des études Economiques (INSEE, 2017) sont évocateurs : seulement 1% des actifs vont travailler à vélo, c'est 6 fois moins que chez le voisin lyonnais et 15 fois moins qu'à Grenoble. Il devient nécessaire que Saint-Etienne se montre à la hauteur des enjeux de mobilité qu'induit le statut de métropole.

Dans la volonté de dynamisme et de rénovation qui anime aujourd'hui la ville, OciVéLO souhaite que la métropole fasse preuve d'innovation pour faire de Saint-Etienne un territoire expérimental, et nationalement reconnu en matière de mobilité.

## UN CONTEXTE PROPICE À L'ACTION

A l'approche des lois sur l'orientation des mobilités, la FUB a contribué courant 2017 par une enquête sans précédent sur l'usage du vélo en France (plus de 113 000 réponses). Il existe déjà quelques grands enseignements à tirer de cette enquête : d'une part, 80% des répondants estiment qu'à vélo, il est important d'être séparé du trafic motorisé, d'autre part, 90 % estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.

Travaillant sur ces constats, l'association OciVéLO propose :

**LA CRÉATION D'UN « RÉSEAU DE VOIES VERTES  
MÉTROPOLITAINES »  
ÉTUDIÉ ET COMPATIBLE AVEC LES SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE**

L'appellation « voies vertes » renvoie bien souvent à des espaces cyclables en milieu rural. Cependant associées au milieu « urbain » les voies vertes représentent des espaces protégés des véhicules motorisés et destinés à plusieurs types d'usagers du quotidien : les vélos, les piétons, les trottinettes, rollers, mais aussi aux pratiques de loisir : jogging, balade en famille, cyclotourisme, en milieu urbain.

Si l'avantage en terme de sécurité est important, le confort des usagers ne s'arrête pas là. En effet, ces voies réservées offrent un gain de temps et d'efforts non négligeables en permettant aux usagers de limiter les arrêts et redémarrages fréquents tout en limitant les conflits avec les automobilistes.

Le réseau de voies vertes métropolitaines qu'élabore OciVéLO, avec ses pentes douces adaptées aux spécificités de la ville aux 7 collines, incarne alors une véritable colonne vertébrale d'un réseau cyclable plus vaste.

## UNE PRISE EN COMPTE DES SPÉCIFICITÉS GÉOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE

Nous proposons un réseau de voies vertes suivant d'anciennes lignes de chemin de fer de fret du charbon qui, par leurs contraintes, ont été conçues avec des pentes douces. De la même manière, certaines voies suivent des rivières, elles aussi avec des dénivelés doux, (Furan, Ondaine, Gier). Nous nous efforçons de suivre au maximum les courbes de niveau afin de garantir des pentes toujours raisonnables. On sait qu'aujourd'hui, l'émergence des vélos à assistance électrique gomme également les pentes.



Le projet a remporté le premier prix dans la catégorie « innovation de service » au concours national des « talents du vélo » 2018.



«80% des répondants estiment qu'à vélo, il est important d'être séparé du trafic motorisé»



# SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE, TERRITOIRE PILOTE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX USAGES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

À SAINT-ÉTIENNE :  
UN PROJET QUI DONNE  
SENS À L'HISTOIRE  
INDUSTRIELLE ET  
RÉPOND AUX ENJEUX  
DE MOBILITÉ PRÉSENTS  
ET FUTURS

Depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville a toujours offert une place importante à la petite reine. Si le premier vélo français est né à Saint-Etienne, si le cycle a été un poumon de l'économie stéphanoise avec la manufacture, c'est aujourd'hui l'autre grande histoire/fierté de la ville qui offre des opportunités au vélo : le charbon. En effet, le vaste réseau de chemin de fer destiné à acheminer le charbon des mines ligériennes représente un espace disponible et riche d'histoire, en pente douce.

Un réseau de voies vertes est une opportunité pour revaloriser l'histoire minière et ferroviaire de Saint-Etienne.

**Redonner sa place au vélo, c'est faire sens avec le passé mais c'est aussi imaginer le futur et répondre aux enjeux de mobilité actuels.**

Au fil des évolutions sociétales l'image de la ville a quelque peu été ternie par son passé industriel. Aujourd'hui la métropole rebondit à travers le design grâce auquel elle est inscrite comme ville UNESCO. Le vélo et les mobilités actives sont des sources d'inspiration illimitées pour les designers allant du dessin d'un vélo, à celui du mobilier, ou des équipements et des aménagements cyclables, à la réalisation d'un projet de cohérence graphique comme le projet Chronovélo (le réseau cyclable express de Grenoble), tout en passant par la réalisation de totems Design pour expliquer l'histoire de l'ASSE, ou de la ville par exemple.

Plus que jamais, à Saint-Etienne, le vélo c'est l'histoire mais aussi le futur ; c'est l'histoire de l'industrie, mais aussi une nouvelle pratique de mobilité innovante et le design.

## LES MOBILITÉS ACTIVES : VECTEUR D'UNE IMAGE POSITIVE ET ATTRACTIVE

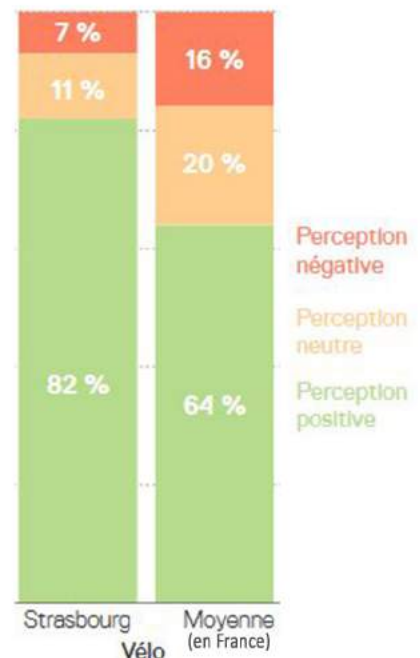
Les mobilités actives telles que le vélo sont dans l'air du temps. Les Français sont de plus en plus nombreux à redécouvrir l'usage utilitaire des bicyclettes : on se déplace aujourd'hui deux fois plus à vélo qu'au début des années 2000. De ce fait, les villes dans lesquelles l'usage du vélo est facilité jouissent d'une image positive plus moderne, plus dynamique, et surtout plus attractive, favorisée par des retombées médiatiques importantes, pouvant attirer des start-up intéressées par les nouvelles mobilités.

Un facteur d'attractivité qui n'est pas à négliger. Selon les derniers chiffres de l'INSEE (2015) à ce sujet ; l'utilisation du vélo croît avec le niveau de diplôme. En Rhône-Alpes, alors que moins de 2% des actifs titulaires au plus d'un baccalauréat vont travailler à vélo, cette part est de 4,7% pour les détenteurs d'un Bac + 5 et 8,3% pour les diplômés d'un doctorat.

Favoriser l'usage du vélo, c'est donc s'inscrire dans une démarche de mobilité au service des habitants mais aussi du développement économique de la ville. Si le vélo véhicule une image positive de la ville et est un facteur attractif en matière de cadre de vie, il est aussi **un levier économique important pour les commerces de la ville et l'économie locale.**

Selon une étude du CNRS et de la FUB (2003), les cyclistes et les piétons sont ceux qui dépensent le plus dans les commerces de proximité. De la même manière, l'économie du vélo est un marché en plein essor : en 2009, Atout France estimait que les retombées économiques directes du vélo représentaient déjà 4,5 milliards d'euros.

Un réseau de voies vertes dopera donc la pratique sportive et loisir dans la ville, ce qui favorisera la vente d'articles de sport bien au-delà des magasins de cycles (joggeurs, trottineurs, rollers, marcheurs,...). Cela permettra aussi de mettre en valeur certaines pépites du territoire à l'exemple de ProBike, référence du vélo online en France, d'Altinova, entreprise de production d'équipements et services pour aménagements cyclables ou encore d'Acycle, entreprise de vente de pièces détachées en ligne.



En 2015, perception du vélo en France et dans la métropole de Strasbourg après la mise en place d'une politique en faveur de ce transport «doux».

La perception représente l'image positive, neutre ou négative véhiculée par l'usage du vélo dans l'imaginaire collectif. L'étude est basée sur le sondage d'un échantillon représentatif de l'ensemble des Français.

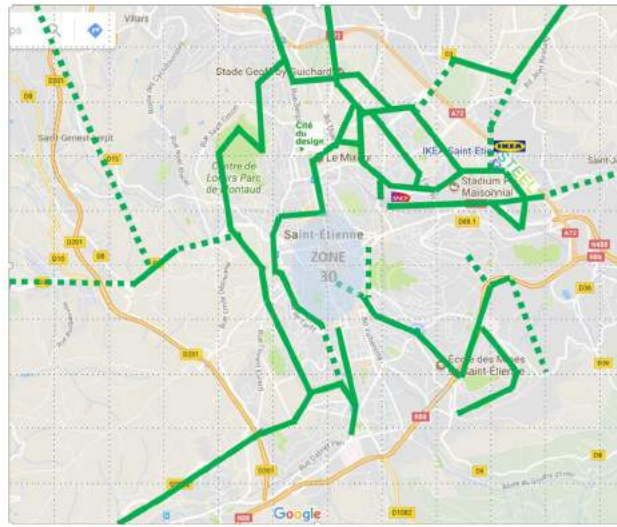
Source : Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS)

# UN RÉSEAU STRUCTURANT DE VOIES VERTES MÉTROPOLITAINES : UNE QUESTION DE VOLONTÉ POLITIQUE

1 KILOMÈTRE DE  
VOIE VERTE  
COUTE ENVIRON  
100 000€

(Enrobée/stabilisée + sous  
couche de terrassement,  
hors ouvrage d'art)

Source : Suivant le coût de la voie verte des  
supporters près du Stade Goeffroy Guichard (2016).  
Suivant le budget du programme régional de voies  
vertes et véloroutes (2017) - 40 M€ pour 400 km.



Tracé du projet  
de voies vertes  
métropolitaines  
élaboré par Ocivélo.

## UN RÉSEAU DE VOIES VERTES OUVERT À TOUS LES USAGES : DE L'USAGE QUOTIDIEN, AUX LOISIRS, EN PASSANT PAR LE CYCLOTOURISME ET LE CYCLOSPORT

Aux niveaux national et régional, la métropole de Saint-Etienne se positionne entre les deux grandes véloroutes les plus fréquentées de France : la ViaRhona et la Loire à vélo. Néanmoins, malgré son positionnement stratégique, la ville a quelque peu été oubliée, en 2017 du grand plan de voies vertes et véloroutes de la région. Cependant des opportunités se dessinent déjà : le projet de voie des confluences voté par le pôle métropolitain, la Loire à vélo rejoindra progressivement Saint-Just-Saint-Rambert dans les prochaines années tandis que du côté de la ViaRhôna, l'axe Vienne-Givors-Lyon est la priorité pour la région AURA.

À terme, relier la métropole à ces deux grands axes, notamment avec la création de la voie des confluences entre le Pertuiset, Saint-Etienne et Givors permettrait à l'agglomération de devenir un lieu de passage pour les touristes à vélo. Cette fréquentation d'un genre nouveau promet un coup de pouce non négligeable pour l'économie du tourisme et tout ce qu'elle induit : hôtellerie, restauration, commerce de proximité, fréquentation des sites touristiques (musée des verts, site le corbusier, musée d'art moderne, musée d'art et d'industrie et son exposition permanente sur le vélo, cité du design), etc. À l'échelle interurbaine, le réseau de voies vertes est synonyme d'une mobilité facilitée dans la métropole autour de 3 axes suivants les principales rivières : la voie du Gier, la voie du Furan et la voie de l'Ondaine.

Il en est de même à l'échelle de la ville, le réseau de voies vertes métropolitaines serait structurant pour la mobilité, il s'apparente à la colonne vertébrale d'un réseau de pistes cyclables plus vaste. Étendu jusque dans les quartiers, ce dernier viserait à maintenir l'animation et améliorer le cadre de vie en s'articulant autour de points stratégiques tout en étant connecté aux principales gares SNCF de la métropole pour favoriser l'intermodalité :

- Au **NORD** : CHU, Stade ASSE, le quartier de la Terrasse, La Fouillouse, vallée du Furan, Villars
- Au **CENTRE VILLE** : facilitant l'accès à la ZONE 30 pour redynamiser les commerces de proximité,
- À l'**EST** : quartier de la plaine achille, reliant le projet STEEL et Géant Monthieu, avec une connexion à la voie des Confluences et à La Talaudière
- À l'**OUEST** : rendre la "La voie verte" réellement cyclable, créer une connexion avec Roche la Molière.
- Au **SUD- EST** : CHPL, Quartier Monplaisir, Bois d'Avaize, Parc de l'Europe, Cours Fauriel, IUT et boulevard de Fraissinette
- Au **SUD-OUEST** : Rue des Docteurs Charcot (TRAM), Centre Deux, Gare Bellevue, connexion à la vallée de l'Ondaine
- À **FIRMINY** : Site UNESCO Le Corbusier, La Loire à vélo, vallée de l'Ondaine



Tracé des véloroutes autour de Saint-etienne  
Les tracés rouges sont des propositions d'OCIVÉLO  
à l'échelle métropolitaine élargie



Voie verte des confluences

Ocivélo vous propose de découvrir les  
parcours via des petites vidéos  
sur sa chaîne YouTube

[www.youtube.com/user/ocivelo](http://www.youtube.com/user/ocivelo)

# SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE, TERRITOIRE PILOTE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX USAGES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



« Il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance en considérant que c'est un sujet mineur » Elisabeth Borne, ministre des transports, discours de clôture des assises de la mobilité - 13 décembre 2017

## INTÉGRER CE PROJET À LA DYNAMIQUE ET AUX POLITIQUES NATIONALES

Pour le gouvernement, la question du vélo ne semble plus être considérée comme un sujet mineur. Suite aux assises des mobilités qui se sont terminées en décembre 2017, le calendrier gouvernemental 2018 annonce une loi sur « l'orientation des mobilités »

La ministre des transports Elisabeth Borne a annoncé la création d'un plan vélo gouvernemental. En parallèle, la Fédération des Usagers de bicyclettes (FUB), plus gros contributeur des assises de la mobilité grâce à sa consultation « Parlons vélo », et ses plus de 100000 réponses, a travaillé sur des propositions visant à alimenter ce dernier. Parmi les 26 points abordés par la FUB, une des principales propositions repose sur la création d'un « fond vélo » visant notamment à soutenir 10 projets pilotes en France.

Cela représente une opportunité sans précédent pour la métropole qui pourrait rapidement se positionner comme candidate à la sélection de projets pilotes. Candidature reposant sur le projet d'un vaste réseau innovant et précurseur de voies vertes métropolitaines qui ferait de Saint-Etienne Métropole « un laboratoire des nouveaux usages en matière de mobilité » en « prenant une longueur d'avance sur les tendances émergentes » comme le mentionne le Conseil de développement de Saint Etienne dans son dernier avis (avis sur l'articulation entre urbanisme et transport de Septembre 2017).

**Impulser une politique  
volontariste sur les mobilités  
actives, positive pour un  
cadre de vie agréable et un  
important développement de  
la métropole stéphanoise**



Association d'usagers du vélo à Saint-Étienne

Projet de voies vertes  
métropolitaines  
04 77 21 18 29  
38, rue d'Arcole - 42 000  
Saint-etienne  
www.ocivelo.fr

### **Pour mener à bien le projet, l'association Ocivélo préconise :**

**Une volonté des élus de faire de Saint-Etienne un territoire pilote  
reconnu dans les politiques nationales**

**Un soutien des élus à une réelle politique en matière de  
développement durable et de mobilité.**

**Une réactivation et portage politique de la voie des confluences (Le  
Pertuiset - Saint Etienne - Givors)**

**Une inclusion du réseau de voies vertes urbaines dans le futur Plan  
d'Aménagement Urbain (PAU) de Saint-Etienne**

**La mise en place d'une réserve foncière sur le tracé des futures voies  
vertes urbaines.**

**Le maintien de l'élan concernant la véloroute «la Loire à vélo» de  
Roanne à Saint Just Saint Rambert, puis jusqu'à Saint-Etienne via la  
rivière du Furan.**