

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 8e arrondissement (69008)

Premier tour

– le 09/03/2020 –

Action n°1

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Si les mobilités actives et la voirie sont des compétences de la Métropole, la Mairie d'Arrondissement et la Ville de Lyon ont un rôle fondamental à jouer dans la mise en oeuvre d'un plan vélo ambitieux. A cet effet, la mise en place d'un comité vélo régulier au minimum 4 fois par an avec la Mairie d'Arrondissement d'une part, et avec la Mairie centrale d'autre part, nous semblent clés. Cet espace d'échange pourra par exemple permettre d'établir la liste prioritaire des lieux à équiper d'arceaux vélo avec la Mairie d'Arrondissement, et de formaliser une procédure claire pour l'enlèvement par la fourrière de vélos présumés épave avec la Ville de Lyon. Ou encore, identifier les petits aménagements de voirie à réaliser dans le cadre des budgets de proximité de la Ville ou dans le cadre de plus gros projet d'investissement à l'échelle du mandat

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Sur le modèle de la commission métropolitaine d'accessibilité, nous créerons une commission métropolitaine des modes doux. Cette dernière sera destinée aux piétons, aux usagers de trottinettes, rollers et vélos afin de résoudre les conflits d'usage et d'engager les aménagements nécessaires pour un meilleur partage de l'espace public. Cette commission sera composée d'élus, des services de la Métropole et des associations d'usagers. Elle sera décentralisée et présente dans chaque territoire de la Métropole pour identifier les axes de circulation à développer pour les modes doux et les ruptures de parcours à résorber.

Nous croyons beaucoup à un travail collaboratif et en bonne intelligence entre les arrondissements, la Ville et la Métropole. Une telle instance peut permettre de mieux articuler le travail entre tous. Un adjoint d'arrondissement (ou conseiller métropolitain) sera nommé référent et travaillera avec les acteurs du territoire de type CQ, CIL, CC et les associations des usagers.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Le Comité vélo, composé d'élus référents et de techniciens, sera en lien direct avec les groupes locaux d'arrondissement de la Ville à vélo.

Sur la Fourrière, une procédure d'enlèvement sera mise en place, conforme aux souhaits de LVV et une formation sera dispensée aux agents municipaux, notamment sur la notion d'épave.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous désignerons un.e élu.e référent.e vélo qui rencontrera tous les mois les associations représentantes des usagers cyclistes pour faire état des projets de voirie en cours, consulter les associations sur les aménagements futurs, recueillir les besoins et établir un suivi du déploiement des arceaux vélos dans l'espace public, mais également dans les équipements publics de la Ville.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Il existe depuis 2001 un Adjoint au Maire dédié (nouveaux modes de vie urbains) et les adjoints d'arrondissement délégués à la voirie sont en charge du vélo notamment à travers la délégation qui leur est donnée sur la gestion des crédits de proximité qui permettent par exemple l'installation d'arceaux vélos

Les CQ comportent des commissions voirie et travaillent sur les sujets de la mobilité, mais force est de constater que peu de personnes se mobilisent pour assister aux réunions. Nous proposons plutôt de créer une plateforme internet sur le modèle de ce que nous avons expérimenté avec Civocray qui permettra aux habitants de s'exprimer régulièrement, y compris les jeunes.

Nous proposons, sur le modèle des DRT espaces verts, que les crédits de proximité soient définis par l'Adjoint au Maire plutôt que par les adjoints d'arrondissement afin d'éviter le phénomène actuel d'émiettement, voire l'incongruité de certains aménagements qui ne se poursuivent pas dans d'autres. Cette remunicipalisation des crédits (qui sont initialement des crédits municipaux, pas d'arrondissement) pourra faire l'objet d'aménagements complets en lien avec les espaces verts, la politique du stationnement et d'une concertation avec les habitants.

Auparavant, la commission modes doux se tenait en alternance à la métropole et à la ville. Or depuis 2017, la métropole s'est réservée exclusivement l'organisation de cette commission qui, par ailleurs démontre une surreprésentation des associations cyclistes par rapport aux piétons et aux associations de personnes handicapées.

Nous proposons plutôt de réformer la commission d'accessibilité afin qu'elle traite des sujets cyclables.

Action n°2

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : La création de voies cyclables, en privilégiant, lorsque la configuration de la voirie le permet, une séparation physique avec les véhicules et les piétons. Les axes prioritaires les plus dangereux ou manquant d'aménagements adaptés dans le 8ème, identifiés dans le baromètre "Parlons vélo" de la FUB ainsi que par les remontées du terrain des usagers du vélo, sont les suivants :

- Bachut
- Avenue Jean Mermoz (de Bachut à Ambroise Paré)
- Jet d'eau Mendes France et liaison avec la rue Audibert et Laviotte
- rue de l'Épargne à destination du parc Blandan
- Avenue Berthelot
- Boulevard Jean XXIII
- Rue Marius Berliet (notamment la voie de bus non autorisée aux vélos)/Rue de l'Épargne
- Avenue Rockefeller
- Place d'Arsonval (Grange Blanche)

L'espace de la rue n'étant pas infini, la création de voies cyclables larges et sécurisées est un choix politique fort qui peut se traduire en certains endroits par la suppression de voies de circulation ou de stationnement automobile. Ce choix relève en grande partie de la Ville, tout comme la charge de faire respecter les voies cyclables par les forces de police. C'est pourquoi nous sollicitons l'engagement des candidats à la Ville à soutenir le doublement d'aménagements cyclables dans la métropole de Lyon d'ici 2026, soit 2000 km, comprenant notamment la réalisation d'un Réseau Express Vélo de 150 km.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Ces aménagements sont tous prévus dans notre projet.

Plus l'on crée de pistes cyclables, plus la pratique du vélo se développe ! Avec notre objectif d'un réseau cyclable métropolitain de 1500 km d'ici 2025 et de 2000 km d'ici 2030, l'usage des modes doux deviendra le mode de transport principal du quotidien pour 50% des Grands Lyonnais, et pour 2/3 des Lyonnais et Villeurbannais. Nous redoublerons d'efforts pour que 2/3 des voies urbaines de la Métropole soient accessibles aux vélos et autres modes doux. Nous limiterons les ruptures de parcours, favoriserons des pistes continues, et assurerons un jalonnement cyclable sur l'ensemble du réseau, dès sa réalisation.

Il est nécessaire de prendre en compte les aménagements de voirie existants. Seule, la volonté de réduire la place de la voiture ne suffit pas à répondre sur l'ensemble des besoins.

Sur l'avenue Jean Mermoz, nous souhaitons une reconfiguration totale de façade à façade, avec un barreau de tram permettant de connecter les lignes T2 et T6 afin de multiplier les possibilités de mobilité. Ce projet, permettra également de prévoir de vraies voies cyclables sur cet axe. Cet axe s'inscrira dans une continuité piétonne et cycliste sécurisée et végétalisée du Parc de Parilly au Parc Blandan. Nous créerons une passerelle modes doux pour accéder en sécurité au Parc Blandan depuis le 8e. Dans l'attente de cette réalisation, l'ouverture des couloirs de bus aux cycles nous semble opportun. Nous travaillerons sur les points noirs que sont les carrefours du Bachut, de la place d'Arsonval, du Jet d'eau, afin de favoriser les continuités piétonnes et cyclistes et les franchissements en toute sécurité.

Les réaménagements de la route de Vienne et de l'avenue des Frères Lumière permettra de réaliser des aménagements cyclables à double sens sécurisés.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

En plus des points identifiés dans le baromètre « Parlons Vélo », les axes Est-Ouest sur le 8ème seront la priorité du mandat (pistes cyclables bidirectionnelles) :

- Mermoz – Bachut – Berliet – Épargne => Garibaldi
- Rockefeller – Grange Blanche – Albert Thomas

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Nous avons effectivement besoin de plus de sécurité sur ces tronçons. Les rues à vélo en contre sens des voitures me semblent également très dangereuses.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Dans le cadre des grands projets Ville-Métropole (Programmation Pluriannuelle des Investissements), notre priorité sera de résorber les points noirs identifiés par le baromètre des villes cyclables et les usagers cyclistes : Rue et Pont de l'Épargne, Bachut, Jets d'Eau, rue Marius Berliet, etc. Concernant l'accès au Parc Blandan, nous proposons de retravailler la solution soutenue dès 2011 par les élu.es écologistes à l'issue d'une concertation avec les habitants du quartier. Cette alternative consiste notamment en un accès par un trottoir pour les piétons et une voie cyclable sécurisée longeant l'Hôtel de Police, réalisés sur l'emprise de la file de droite de la rue de l'Épargne et rejoignant le parc via une passerelle à partir du pont de l'Épargne, avec réaménagement et sécurisation du carrefour avec le boulevard des Tchécoslovaques. Nous mobiliserons également les budgets proximité de la ville sur des petits aménagements d'urgence, partout où cela est possible, pour améliorer rapidement le confort des usagers.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Avec l'arrivée de Vélo'V nous avons créé une commission modes doux pour discuter des aménagements cyclables : développer des pistes cyclables sur les modèles de la rue de la Part-Dieu, fortement végétalisé avec une séparation des vélos

de la circulation et des piétons. A l'époque, les associations vélo n'ont pas voulu de ce modèle, estimant que la place du vélo avait sa place sur la chaussée pour réduire la place de la voiture, mais surtout pour réduire la vitesse. L'augmentation de l'usage du vélo, mais surtout de l'arrivée de profils moins expert et plus famille impliquent un changement dans les aménagements cyclables pour plus de sécurité.

Le doublement du réseau cyclable est inscrit dans notre programme, nous sommes déjà passés à Lyon de 147km en 2014 à près de 300km aujourd'hui (285km).

Nous allons également augmenter les effectifs de la police municipale de 22% dont une partie concernera la brigade cycliste. Nous frapperons plus fort grâce à ces nouveaux effectifs de police et à l'utilisation de la vidéo-verbalisation.

Place d'Arsonval nécessité d'étudier les itinéraires de substitutions permettant de contourner le carrefour accidentogène où la priorité doit-être donnée aux services de secours de l'hôpital.

Avenue Rockefeller : il faudra aménager un tronçon manquant pour la connexion à Bron

Action n°3

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Nous appelons de nos voeux la création d'un Réseau Express Vélo, qui sera réalisé en complément du maillage cyclable de proximité (action 2). Outil d'intermodalité, le REV desservira le plus grand nombre de gares, haltes et stations des réseaux TER et TCL pour favoriser le rabattement à vélo sur les réseaux ferrés et métro et renforcer la complémentarité transports publics + vélo. Le 8ème arrondissement est stratégique pour relier les communes de la périphérie sud Lyonnaise avec les lieux d'attractivité du reste de la métropole. Le REV proposé dans le manifeste comprend 3 axes majeurs pour le 8ème :

- Feyzin - Saint Fons - Lyon 8ème - vers Part Dieu
- Corbas - Vénissieux - Lyon 8ème - vers hopitaux Est et Villeurbanne
- Saint Priest/ Bron - Lyon 8ème - vers Jean Macé et Perrache.

Objectifs 2026 : 150 Kilomètres du Réseau Express Vélo aménagés, 30 Communes desservies.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous créerons un réseau express vélo végétalisé (REVV) pourvu de voies continues, sécurisées et végétalisées. Il comprendra des itinéraires permettant aux cyclistes, de façon rapide de relier la 1ère et la 2ème couronne à la ville-centre et de relier les deux couronnes entre elles. Ce REVV sera développé en anneau, le long des boulevards, et en étoile, via les grands axes de circulation qui relient le centre de Lyon aux centres des villes de la 1ère couronne.

Les grands axes suivants seront privilégiés concernant le 8e :

- Cours Albert Thomas (Lyon 3ème et Lyon 8ème)
- Avenue Mermoz et rue Marius Berliet
- Avenue Berthelot et avenue Paul Santy
- Route de Vienne
- Boulevards des États-Unis, Curie et Croizat (Lyon 8ème et Vénissieux)

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous réaliserons le REV dans le mandat.

Un jalonnement spécifique sera introduit sur le REV sur le modèle du Chronovélo Grenoblois.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Dès notre élection, nous ferons inscrire les financements nécessaires à la réalisation de lignes de Réseau Express Vélo dans le 8e et nous lancerons des études de faisabilité, afin que celles-ci soient réalisées dans le mandat. Dès 2021, nous partagerons avec les associations et les usagers les résultats des études de faisabilité de chacun des tracés, en vue d'un début des travaux courant 2022 pour la première ligne qui sera programmée.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Des grands axes sont déjà en place le long du Rhône rive droite et le long de la Saône jusqu'aux limites communales. De nouveaux grands axes seront mis en place pour relier l'ouest lyonnais (pôle Techlid à Dardilly) jusqu'à l'est lyonnais (campus Porte des Alpes et St-Priest).

Il existe déjà des aménagements sur une partie de l'avenue Rockefeller ainsi que sur le boulevard Franklin Roosevelt côté Bron, il reste encore un tronçon qui sera aménagé pour une jonction effective.

Action n°4

Mettre le vélo au cœur de l'aménagement ou du réaménagement des voiries en agissant sur les plans de circulation pour apaiser les quartiers, supprimer les phénomènes de transit par les axes secondaires et privilégier les cyclistes sur le trafic motorisé (sens-interdit sauf cyclistes, impasses sauf cyclistes/piétons, zones 30, zones de rencontres...). Par exemple, dans les quartiers des États-Unis, de Transvaal et Monplaisir, dont les petites rues servent d'axes de délestage ou de raccourci (shunt) pour les automobilistes.

Ces réaménagements exigeront la suppression de places de stationnement et de voies de circulation. C'est pourquoi le soutien actif de la Mairie d'arrondissement et de la Ville de Lyon sera fondamental pour permettre des aménagements qui rééquilibrent le partage de l'espace public et rendent ainsi la ville plus agréable pour ses habitants.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Afin de sécuriser le déplacement des piétons, des cyclistes et autres modes doux, nous apaiserons 1 000 km de voiries d'ici à 2025, en multipliant par deux les surfaces apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, etc.).

Nous généraliserons les zones 30 ainsi que les contre-sens cyclables. Nous continuerons à déployer les zones de rencontre notamment dans les pôles de vitalité commerciale, les abords des établissements petite enfance ou scolaires, etc. Nous travaillerons en concertation avec l'ensemble des acteurs et les riverains pour revoir dans certaines zones le plan global de circulation. Seuls grands axes structurants seront maintenus à 50 km/h.

Nous expérimenterons la fermeture à la circulation de rues d'accès à certaines écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Par ailleurs, nous prévoyons d'expérimenter la piétonisation de l'avenue des Frères Lumière le samedi, en lien avec les riverains et commerçants.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

La priorité sera donnée à la suppression du transit dans les rues comportant des écoles. Les rues résidentielles seront généralisées en zone 30 avec double sens cyclable.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

L'ensemble des quartiers, en dehors de quelques grands axes soigneusement identifiés, passeront en zone 30, voire en zone de rencontre, et en double-sens cyclable, avec une vigilance particulière sur la qualité de ces derniers (capacité à se croiser en toute sécurité). Nous respecterons les obligations de la nouvelle loi du 24/12/2019 d'Orientation des mobilités et supprimerons l'ensemble des emplacements de stationnement automobile situés à moins de 5 mètres d'un passage piéton, au profit d'arceaux vélos. Des renforcements de l'offre de stationnement seront prévus au droit des commerces. Enfin, nous mènerons un travail auprès des grandes surfaces pour les inciter à s'équiper en arceaux sécurisés sur les parkings de leur magasin.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pour rappel, 80% des Lyonnais se déplacent autrement qu'en voiture. Majoritairement à pied, soit 52% ! Et 66% des habitants de Lyon travaillent à Lyon.

En conséquence de quoi, ceux qui utilisent leur voiture sont davantage des grands lyonnais qui viennent à Lyon pour travailler, pour la culture etc... Ils viennent à Lyon, ils ne transitent par Lyon sauf pour ceux utilisant l'A6-A7.

Car ce que vous proposez revient à créer des ZTL dans toute la ville. La régulation de ce type d'infrastructures revient à mettre des bornes amovibles partout. Pour la presque totalité, le budget est estimé à 5M€ or fonctionnement!

La priorité doit être donnée au mode le plus écologique de déplacement qui est aussi le plus fragile : le piéton. C'est pourquoi nous avons engagé un travail avec le recensement de 200 zones de rencontre, et notre volonté de créer 30km de liaisons vertes.

Action n°5

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Exemple de la rue de Surville qui subit un dépôt sauvage récurrent rendant impossible l'usage de cette rue par les cyclistes.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Sur les questions d'entretien nous souhaitons mettre en place une équipe technique pluridisciplinaire directement en lien avec la Mairie d'arrondissement pour traiter de ces questions de nettoyage et d'entretien, notamment du réseau cyclable, de façon réactive au plus près du terrain.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Les axes cyclables seront traités à égalité avec les axes voitures et de transports en commun : déneigement, nettoyage, reprise peinture (un budget entretien spécifique sera créé, différent du budget aménagement), etc.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Les équipages de police à vélos que nous allons renforcer seront habilités à signaler les besoins d'entretien sur les voies cyclables et à verbaliser les dépôts sauvages ou stationnements irréguliers. Avec la Métropole, nous intensifierons le rythme de nettoyage et d'entretien des voies cyclables en hiver et automne notamment.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

lors de travaux, il est déjà obligatoire de prévoir des déviations pour tous les modes de transports. Nous veillerons à ce que cela soit bien mis en application

Action n°6

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Il nous semble à cet égard nécessaire que la mairie du 8ème s'inscrive dans la continuité de l'expérience de la piétonisation de la presqu'île en étudiant et en expérimentant des espaces à piétonner, de manière ponctuelle ou permanente, pour désengorger le trafic automobile des rues commerçantes les plus fréquentées. Cette expérimentation doit être définit en concertation avec les habitants.

Objectifs d'ici 2026 : Rendre plusieurs zones commerçantes du 8ème 100% piétonnes et cyclables et quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la ville.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Voir réponse action 4

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Sur le 8ème arrondissement, une expérimentation piétonne pourra être réalisée sur l'avenue des Frères Lumière les weekends en lien avec les associations de commerçants.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Surtout cet engagement est lié au besoin des habitants et devra être coconstruit avec un consensus sur les choix de piétonisation

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous souhaitons faire du 8ème arrondissement, et de Lyon de manière générale, un lieu de vie apaisé. Ainsi, nous proposerons de passer certains quartiers en zone 30 ou de rencontre, après consultations des riverains et commerçants. Quelle que soit la décision prise, elle sera le résultat d'un travail de co-construction. Nous mènerons une série d'études de circulation, par quartier, dans le but de favoriser les transports en commun, à pied ou à vélo et de proposer de réelles alternatives au "tout-voiture". Ces plans de circulation pourraient, par exemple, jouer sur les "sens interdit sauf cyclistes" (ou bus) pour faire en sorte que les itinéraires à vélo soient les plus directs possibles, à l'inverse de la circulation automobile, qui serait alors redirigé sur les grands axes. De même, nous souhaitons développer les zones piétonnes et les "impasses sauf piétons / cyclistes".

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pour rappel, 80% des Lyonnais se déplacent autrement qu'en voiture. Majoritairement à pied, soit 52% ! Et 66% des habitants de Lyon travaillent à Lyon.

En conséquence de quoi, ceux utilisent leur voiture sont davantage des grands lyonnais qui viennent à Lyon pour travailler, pour la culture etc... Ils viennent à Lyon, ils ne transitent par Lyon sauf pour ceux utilisant l'A6-A7.

Car ce que vous proposez revient à créer des ZTL dans toute la ville. La régulation de ce type d'infrastructures revient à mettre des bornes amovibles partout. Pour la presqu'île, le budget est estimé à 5M€ or fonctionnement!

Enfin, vous ne pouvez pas demander un grand axe vélo sur le cours Gambetta (ce qui suppose de réduire la part pour l'automobile) et le garder comme un grand axe routier.

La priorité doit être donnée au mode le plus écologique de déplacement qui est aussi le plus fragile : le piéton. C'est pourquoi nous avons engagé un travail avec le recensement de 200 zones de rencontre, et notre volonté de créer 30km de liaisons vertes.

Action n°7

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser la zone 30 à toute la ville et régler les feux à 25 ou 30 km/h pour créer des « ondes vertes » sur les grands axes de la ville comportant des aménagements cyclables

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Voir réponse action 4 + :

Dans le cadre du déploiement des Z30 par quartier, il subsistera des points noirs : nous réaliserons des aménagements ad hoc : coussin, plateau, réduction de voirie, chicane, etc. La question des "ondes vertes" sera étudiée à l'échelle de la Métropole.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Toutes les rues/voies hors axes majeurs de la Métropole seront passées en zone 30. Les feux seront réglés à 25 km/h (comme sur le Cours Albert Thomas actuellement).

Sur les grands axes métropolitains à 50 km, les feux seront réglés à 30 km.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Engagement de la liste Lyon en commun sur toute la ville

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Toutes les zones apaisées seront aménagées en cohérence avec la limitation de vitesse. Nous développerons des aménagements de modération de la vitesse encore peu utilisés à Lyon : "bypass"/écluses cyclistes, chicanes et ralentisseurs "sauf cyclistes", chaudioux, etc. Enfin, nous nous assurerons du respect de ces limitations par des campagnes régulières de contrôle des vitesses et la mise en place de la vidéo-verbalisation à la fois statique et sur véhicule, afin de sanctionner les infractions routières, et certains stationnements sur les axes les plus critiques en terme de délinquance routière.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

5% de la ville est passée en zone 30. Il est prévu de continuer passer les quartiers progressivement en zone 30.

Avec la création du plan Double-sens cyclable de 100km, nous avons été les artisans de l'extension de la zone 30 en Rive Gauche.

La création des 200 zones de rencontre viendra réduire encore la vitesse

Action n°8

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Le sas vélo est un aménagement cyclable à part entière et d'une grande utilité pour le cycliste. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée en amont de laquelle doivent s'arrêter les véhicules motorisés. Il permet aux cyclistes d'être mieux visibles des autres usagers de la route, en particulier les poids lourds qui tournent à droite. Il permet aussi aux cyclistes de se repositionner sur la partie gauche de la chaussée pour tourner à gauche sans devoir traverser le flot de voitures en mouvement.

Le cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de passer au feu rouge, en laissant la priorité aux piétons et voitures ayant le feu vert. Les mouvements possibles sont indiqués sur le panneau et concernent généralement le tourne-à-droite.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser les cédez-le-passage cycliste au feu, les sas vélos aux feux et les double-sens-cyclables dans tout l'arrondissement et dans toute la ville.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Les sas cyclables sont déjà en place sur les axes majeurs de notre arrondissement. Il est cependant nécessaire de communiquer sur ces mesures qui sont très souvent incomprises par les automobilistes.

Lors du déploiement des Z30 sur les quartiers, l'ensemble des carrefours sera étudié et l'ensemble des règles de priorité sera revue. Dès lors que la sécurité de tous les usagers du domaine public sera garantie nous mettrons en œuvre les panneaux M12.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

La ville sera porteuse de projet auprès de la Métropole pour la généralisation des double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cyclistes aux feux.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Notre objectif est que 100% des feux soient équipés de sas vélos et de cédez-le-passage cyclistes ambitieux (mouvements "tout droit" lorsque possible et "tourne à droite" systématique). Par ailleurs, nous mènerons des études sur la suppression de certains feux de circulation inutiles, au profit d'un apaisement du trafic "en dur" et de régimes de priorité à vue favorisant l'apaisement des vitesses et les cyclistes.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

La mise en œuvre d'un sas est prévue lors de toute rénovation de voirie.

En 2014 il n'y avait pas de cédez-le-passage au feu, et seulement 10km des double-sens. Nous avons commencé à généraliser le cédez-le-passage avec plus de 500 feux équipés. Nous avons fait un grand plan double-sens cyclables que nous avons défendu dans 3 réunions publiques car ce n'était pas acquis... Les arrondissements ont emboîté le pas à Montchat et à Vaise !

Alors oui à leur généralisation, mais si cela ne va pas aussi vite que vous le souhaitez, c'est parce qu'il existe des temps administratifs flous comme la validation par un organisme d'état du franchissement d'une ligne de tramway...

Enfin, il faudra aussi que les cédez-le-passage au feu pour les cyclistes ne soient pas considérés comme une priorité pour les cyclistes et les trottinettes sur les piétons qui traversent. Il faut avancer tout en étant pédagogique.

Action n°9

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Protéger les enfants et la tranquillité des riverains en mettant fin à la tolérance des forces de police envers les parents garés massivement sur les trottoirs et les voies cyclables aux heures d'entrée/sortie d'écoles.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Voir réponse action 4

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

L'ensemble des devant des écoles et collèges seront étudiés avec pour objectif :

- Ne piétonnisation définitive quand cela est possible (sur le modèle de la rue du 1er film dans le 8ème), un travail sera réalisé sur le plan de circulation en conséquence.
- Ne piétonnisation partielle (sur les créneaux horaires de dépose et reprise des enfants - sur le modèle de Londres, piétonnisation entre 16h et 17h30)
- Ne aménagement en zone de rencontre si impossibilité de piétonnisation liée au plan de circulation (passage Bus TCL, secours, présence de garages privés, etc.)

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Engagement de la liste centrale dans le paquet Enfance du programme.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Une étude globale des rues d'écoles sera lancée pour étudier leur mise en aire piétonne ou en zone de rencontre. Autant que faire se peut, des aménagements temporaires interviendront dès 2020 pour sécuriser les axes les plus critiques et favoriser la dépose des enfants à pieds et à vélo.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Ce sera vrai pour les véhicules, mais aussi pour les vélos comme rue de la Part-Dieu devant l'école Saint-Exupéry, ou ceux qui shuntent par la place Guichard devant l'école Mazenod où plusieurs élèves ont été renversés!

Action n°10

Mener une réflexion sur la place du stationnement Réduire le stationnement sur voirie au profit éventuel de parcs stationnements en poche ou en ouvrage, qui dissuadent l'automobiliste d'effectuer du "porte à porte", favorisent l'intermodalité et libèrent de l'espace sur la voirie publique pour des usagers plus vertueux (voies cyclables, stationnement vélos, trottoirs élargis...).

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous réduirons le nombre de places de stationnement en surface de façon intelligente.

Pour permettre aux habitants de la Métropole et à ceux qui viennent de plus loin encore de laisser leur voiture individuelle aux portes de la Métropole et de bénéficier ainsi du réseau de transports collectifs renforcé, nous augmenterons significativement la capacité des parking relais aujourd'hui saturés en triplant le nombre de places en parking-relais pour atteindre 20 000 places aux entrées de la Métropole et à proximité des gares. Nous développerons notamment de nouveaux parking relais de grande capacité à proximité des stations de métros nouvellement créées, mais aussi à proximité des grands axes routiers qui desservent la Métropole.

Les gares sont par définition des lieux de passage et d'échanges. C'est pourquoi nous souhaitons que nos différentes gares deviennent de réels pôles d'échanges multimodaux avec grands parkings relais, parkings à vélos sécurisés, desserte TCL, stations Vélo'V, stations d'autopartage, aires de covoiturage... où toutes les mobilités à l'œuvre sur notre territoire soient disponibles. Nous renforcerons l'intermodalité dans ces lieux afin que les usagers y trouvent toutes les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous supprimerons le stationnement voiture sur voirie sur un périmètre de 100m de chaque parking public en ouvrage de la ville. Ces espaces libérés seront dédiés à des aménagements d'espaces public et vélo.

Les arceaux vélos seront implantés en remplacement de places voitures (comme c'est déjà le cas aujourd'hui) => objectif 3000 arceaux par an soit environ 600 places voitures supprimées par an sur le Grand Lyon.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Attention, là aussi la réflexion devra être collective et concertée.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous travaillerons avec Lyon Parc Auto (LPA) et d'autres opérateurs au développement d'une offre d'autopartage intégrant des tarifs sociaux pour réduire le nombre de voitures privées ne servant que les week-ends et libérer de l'espace sur la voirie pour les piétons et les cyclistes.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pas de commentaire

Action n°11

Étendre la zone de stationnement payant à toute la ville de Lyon pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

L'extension du stationnement payant est une bonne chose pour éviter les stationnements pendulaires, mais elle doit se faire dans une réflexion menée à une échelle plus large que l'arrondissement et la ville de Lyon pour éviter de seulement déporter le problème en périphérie et doit s'accompagner de la création de parkings-relais avec le Sytral. Au regard du coût du déploiement, il ne nous semble pas envisageable d'étendre le stationnement payant à toute la ville de Lyon. Son extension sera par contre nécessaire.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Le rôle du stationnement payant est d'assurer la rotation des véhicules en lien avec les secteurs commerçants ou les générateurs d'emplois. Le stationnement payant contraint les automobilistes dans leur déplacements (la fuite au péage provoque des changements de comportement dans leur mobilité) mais le stationnement payant libère aussi de la place sur voirie (places disponibles à destination).

Dans les quartiers du 8ème arrondissement uniquement résidentiels et sans générateur spécifique, la mise en payant pourrait avoir un effet négatif :

- Libérer de la place sur voirie qui est bien occupée aujourd'hui (créer un appel d'air pour l'utilisation de la voiture à destination par la libération de places de stationnement)
- Mettre en difficulté financière les populations des quartiers populaires du 8ème (abonnement résidents sur voirie à 40€ par mois)

Tout changement/augmentation du périmètre payant s'étudie en fonction de l'utilisation de la zone payante actuelle (taux d'occupation/congestion, taux de respect du payant, etc.).

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Le déploiement du stationnement réglementé sera corrélé à l'offre des transports en commun et à la réalisation des aménagements cyclables permettant d'offrir une alternative satisfaisante à l'usage de la voiture. Cette mesure impose par ailleurs le recrutement de personnel (police municipale ou délégataire) afin de s'assurer du respect du paiement de la redevance par les usagers et sera développée en lien avec l'évolution des effectifs.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Tous les arrondissements demandent l'extension du stationnement payant.

Sur le principe, nous y sommes favorables bien entendu et Lyon peut s'enorgueillir d'avoir été une des premières villes en France, en 2003, à avoir développé le stationnement payant à cette échelle.

Dans la réalité, une zone payante non surveillée n'a aucune efficacité et nous n'aurons pas les moyens humains pour surveiller les places non-encore payantes.

Action n°12

Offrir du stationnement vélo sécurisé aux cyclistes du Grand Lyon alors qu'ils sont 1 sur 2 à avoir déjà été victime d'au moins un vol de vélo, et 43 % ont été volés plusieurs fois selon l'enquête de Nova7 en juin 2019 auprès de 2 600 cyclistes, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Les 905 places vélo dans les 17 parcs vélo opérés par LPA sont saturés, ainsi que les 600 places vélo dans les P+R du SYTRAL (ils étaient 2 000 inscrits début 2019). Le vol de vélos est le deuxième obstacle à la pratique du vélo, après l'insécurité routière.

Objectif d'ici 2026 : Quadrupler l'offre de stationnement sécurisé vélo (10 000 places), et en particulier offrir suffisamment de stationnement sécurisé dans les lieux d'intermodalité

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Notre ambition est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10000 places. Nous généraliserons notamment la présence de boîtes vélos sécurisés sur les lieux

centraux des communes de la Métropole comme les places de mairie, de marchés, mais aussi au niveau des pôles d'échanges multimodaux et dans toutes les gares.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous œuvrerons pour :

- Une augmentation de l'offre sécurisée pour vélo dans les Gares, les P+R, les parkings publics LPA et autres parkings en DSP (sous abonnements).
- Une réflexion avec LPA sur une offre de stationnement vélo gratuit de courte durée libre d'accès dans les parkings publics du centre-ville de Lyon (test sur les parkings Bellecour et Terreaux)

Objectif : 10 000 places sécurisées sur la Métropole

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Élu.e.s à la ville, nous serons compétent.e.s pour faire respecter la réglementation dans les constructions nouvelles, pour que tous les nouveaux logements, bureaux et commerces soient équipés de garages vélos spacieux et sécurisés. Dans l'ancien, nous accompagnerons les copropriétés et les bailleurs vers les aides et subventions existantes (programme Alvéole notamment). Enfin, avec la Métropole de Lyon, nous déploieront des parcs de stationnement vélos sécurisé en ouvrage : en souterrain, en préemptant certains pieds d'immeuble vacants ou en construisant des consignes à vélos fermées à accès sécurisé dans l'espace public.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons mettre en œuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes..etc)

Nous allons installer des Vélos box : boîtier sécurisés par badge de stationnement de 5 à 6 vélos qui prend l'espace d'une place de parking : utile dans les zones au tissu urbain dense et vieux où il y a une impossibilité à développer des stationnements aux habitants dans les copropriétés anciennes.

Nous allons demander à doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA.

Oui, les 500 places sur les quartiers de la Part-Dieu arriveront au fur et à mesure de la livraison des espaces de voirie et des espaces publics.

Pour le stationnement sécurisé, nous avons travaillé le sujet au début du mandat mais sans trouver de fournisseur de mobilier capable de gérer. Cela passe nécessairement par un appel d'offres de la Métropole, pour le moment non suivi...

Nous proposons de flécher en priorité les quartiers anciens qui n'ont pas nécessairement de garage à vélo dans les parties communes, mais il faudra travailler en partenariat avec l'ABF pour trouver un mobilier adéquat.

Action n°13

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. L'enquête de Nova7 en juin 2019 a établi que 72 % des cyclistes sont critiques du manque de solutions pour se garer dans la rue, et 66 % à proximité des lieux de loisirs. Une enquête réalisée par La Ville à Vélo auprès de 116 propriétaires d'un vélo-cargo et habitant de la métropole en septembre 2019 a évalué que seul 14 % estiment que les arceaux (quand ils existent et sont disponibles) répondent à leur besoin de stationnement sur voirie (exemple : Place Ambroise Courtois : les arceaux sont toujours pleins ; entre la mairie du 8ème et le Boulevard Pinel : seulement 15 arceaux sur 1,2km).

Objectif d'ici 2026 : Tripler les arceaux sur la voie publique (50 000 arceaux) en prenant compte des besoins spécifiques des vélos-cargos dans le choix et le positionnement du matériel

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Voir réponse action 12 + :

Nous proscrirons les "arrache-roue" et n'installerons que des arceaux vélos aux normes.

Sur le 8ème, nous résorberons les points noirs de stationnement pour les cyclistes en déployant conjointement les arceaux et les parkings vélos sécurisés, notamment sur les axes du réseau express vélo végétalisé (REVV).

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous poserons 3 000 arceaux vélo par an sur l'ensemble de la Métropole (contre 1 000 arceaux posés actuellement par an) avec l'objectif d'atteindre 50 000 places vélo sur la voirie publique.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

À l'échelle de la Ville de Lyon, nous multiplierons par 4 le nombre d'arceaux de stationnement vélo dans l'espace public (passant de 15 000 aujourd'hui à plus de 60 000). Nous expérimenterons des emplacements spécifiques de stationnement pour vélos cargo dans les quartiers commerçants. Dans les bâtiments, nous ferons respecter la réglementation existante et accompagnerons les propriétaires dans l'ancien vers le développement d'équipements de stationnement vélos sécurisés.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons augmenter le nombre d'arceaux pour le passer à 50 000 sur toute la ville. Les besoins spécifiques seront étudiés pour proposer des solutions adaptées.

Action n°14

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. Les 905 places vélo dans les 17 parcs vélo opérés par LPA sont saturés. Le réseau et les capacités ne sont pas suffisantes pour répondre au besoin de tous les Lyonnais à proximité de leur domicile. L'objectif est d'offrir du stationnement sécurisé diffus pour 48 % des cyclistes qui n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent selon l'enquête de Nova7 pour la Métropole en juin 2019 : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon... Il est donc nécessaire d'installer des stationnements fermés type consigne ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Objectif d'ici 2026 :

> *Quadrupler l'offre de stationnement sécurisé vélo (10 000 places) en prenant compte des besoins spécifiques des vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel*

> *Financer un équivalent de ECORENOV pour la création de local-vélo dans les copropriétés et les entreprises.*

> *Promouvoir activement le programme Alvéole auprès des bailleurs sociaux (<https://programme-alveole.com>)*

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Voir réponse action 12 + :

Dans le cadre des grands projets urbains pilotés par la collectivité (type ZAC, PUP...) et de modifications à venir du PLU-H, nous imposerons l'existence de solutions de stationnement sécurisées pour les vélos.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous souscrivons à toutes ces propositions. En particulier le programme Alvéole, méconnu des bailleurs sociaux, que nous pousserons à se lancer. Un équivalent d'ÉCORENOV pourra être expérimenté, en complément d'un accompagnement logistique des copropriétés, pour qui les freins ne sont pas tant financiers que techniques (méconnaissance du type de mobilier de stationnement vélos sécurisé, des dimensions standard d'un garage vélos confortable, des entreprises fabricant des arceaux de qualité, etc.).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons mettre en œuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations. Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes..etc)

Nous allons installer des Vélos box : boîtier sécurisés par badge de stationnement de 5 à 6 vélos qui prend l'espace d'une place de parking : utile dans les zones au tissu urbain dense et vieux où il y a une impossibilité à développer des stationnements aux habitants dans les copropriétés anciennes.

Nous allons demander à doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA.

Action n°15

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

D'après l'Enquête Déplacements de 2015, 16% des déplacements ont pour motif l'accompagnement, et 6% sont justifiés par des démarches de santé. Ces déplacements sont donc supérieurs en nombre aux déplacements pour se rendre au travail (19%). Or, l'enquête de Nova7 a établi que 92 % des cyclistes disent être préoccupés par les risques de vol ou de dégradation, et 60 % disent renoncer certains trajets à cause de cela. Ces chiffres illustrent le besoin en stationnement sécurisé à proximité des équipements publics, et en particulier les écoles.

Objectif d'ici 2026 : Promouvoir activement le programme Alvéole pour développer le stationnement vélo sécurisé dans l'ensemble des écoles et collèges de la métropole (<https://programme-alveole.com>)

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous créerons des stationnements vélos/trottinettes devant un maximum d'équipements publics, dont la totalité des écoles et collèges.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Dans certaine école du 8ème venir en trottinette est interdit.

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Toutes les écoles dont nous avons la compétence seront équipées de stationnements vélos et trottinettes : pour les élèves et pour les personnels enseignants ! Nous nous appuyerons sur les associations pour enseigner l'apprentissage du vélo à l'école, avec une attention particulière portée aux jeunes filles et aux adolescents des quartiers populaires, souvent éloignés de la pratique du vélo.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Si vous fréquentez les écoles, vous verrez que les élèves utilisent davantage la trottinette... Et il appartient au directeur de l'établissement d'autoriser son stationnement dans l'enceinte du bâtiment, pas à la ville.

Dans Lyon, la carte scolaire fait que vous êtes à quelques centaines de mètres seulement d'un établissement. Le mode de déplacement à privilégier doit être la marche, éventuellement la trottinette si le directeur autorise les engins dans l'école.

Enfin, nous ne sommes pas d'accord sur le principe d'encourager les enfants à aller à l'école en vélo car ils circuleront sur les trottoirs comme la loi les autorise jusqu'à 7 ans. Quand vous voyez déjà la grande convergence du matin des parents avec leurs enfants, nous ne souhaitons pas créer de conflits d'usage.

Tout ne doit pas être effectué à vélo d'autant que dans ce cas précis, il y a maximum 5min de marche pour les enfants, 10 à 15min pour les collégiens...

Action n°16

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Il est nécessaire de renforcer le respect des règles de stationnement sécurisé des vélos dans les constructions nouvelles (logements, bureaux, commerces) issues du PLUH et du code de la construction et de l'habitation : formation/sensibilisation des instructeurs du droit des sols de la Ville, vigilance particulière sur la qualité des garages vélos, consultation des associations cyclistes dans le cadre de chaque ZAC, PUP ou permis de construire.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Dans le cadre des grands projets urbains pilotés par la collectivité (type ZAC, PUP...) et de modifications à venir du PLU-H, nous imposerons l'existence de solutions de stationnement sécurisées pour les vélos.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Les contrôles des instructions de permis au PLU-H seront renforcés sur le volet parking vélo (sur le plan qualitatif et quantitatif)

Les obligations de places pour les vélos cargos dans les immeubles privés seront intégrées dans le PLU-H.

Le programme ALVEOL sera mis en avant auprès des bailleurs sociaux.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de modification prévu du plu h qui a été voté l'an dernier.

En revanche engagement à exiger de nouvelles normes à la signature des permis de construire.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Voir réponses Action 12 et Action 14...

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Une obligation du nouveau PLU-H qui concerne tous les bâtiments neufs demandant un permis de construire de mettre en place des locaux vélos.

Nous allons mettre en œuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes..etc)

Action n°17

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Il est urgent de désengorger les villes des camions et repenser la logistique. Les vélos cargos permettent de transporter jusqu'à 500 kg.

Objectifs d'ici 2026 : Soutenir les "boîtes à vélo" en augmentant et en élargissant l'aide à l'achat de vélo-cargo pour les professionnels, en déployant des solutions de stationnements, etc.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Pour mettre en lumière la spécificité des métiers de l'artisanat et remettre ces activités en prise directe avec les habitants, nous soutiendrons la création des maisons de l'artisanat multi-activités réunissant plusieurs corps de métiers dans une dizaine de communes ou arrondissements métropolitains, en lien avec les filières professionnelles et les chambres consulaires. Ces maisons disposeront également de lieux de stockage pour les artisans qui souhaitent déposer leur matériel ponctuellement pour des chantiers à proximité, leur évitant ainsi de potentiels allers-retours très éloignés et les incitant par exemple à se munir d'un vélo-cargo électrique.

Dans le cadre du développement de solutions de services mutualisés pour les artisans et commerçants, nous déploierons des outils pour faciliter le stationnement des véhicules professionnels dans des lieux spécifiquement dédiés aux artisans, connectés avec un lieu de stockage accessible en vélo-cargos afin que les artisans puissent se déplacer sur leur chantier (si la nature du chantier le permet) sans recourir à leur véhicule professionnel et laisser leur véhicule sous surveillance pendant leur chantier. Ces parkings dédiés seront par exemple situés dans les parkings P+R prochainement créés avec une zone spécifiquement dédiée.

Nous soutiendrons financièrement les commerçants et artisans qui souhaitent faire l'acquisition d'un vélo-cargo électrique. Nous proposerons des solutions de dégroupage dans les parkings de périphérie pour les artisans dont les véhicules ne répondent plus aux critères: stationnement hors ZFE + location ponctuelle utilitaires électriques et vélo cargo.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous lancerons une étude sur l'optimisation/ajustement des aires de livraison sur Lyon-Villeurbanne, amènerons des aires de logistique avec les trois derniers kilomètres en vélos cargo en lien avec les parkings LPA et les parkings DSP et subventionnerons à 100% les artisans en cas de changement de leur véhicule pour un vélo cargo.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

La situation du 8e arrondissement, en entrée de ville, est idéale pour y implanter un espace logistique urbain dédié entre autres aux livraisons par vélo cargo. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement de la zone à faibles émissions, nous soutiendrons les professionnels qui souhaitent s'équiper de vélos-cargos de livraison, en s'appuyant sur le réseau des boîtes à vélo.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Sont prévus des pôles logistiques autour de la ville pour optimiser le nombre de camions en livraison.

C'est l'objectif dans du grand hôtel logistique que nous sommes en train de construire au port Edouard Herriot. Le choix d'implantation a été guidé pour utiliser davantage le fleuve pour l'arrivée des marchandises à Lyon, et assurer le dernier kilomètre le plus écologiquement possible.

Des zones de transfert intermédiaires en centre ville sont à envisager. Nous travaillerons avec les associations de commerçants pour optimiser les flux logistiques sur le dernier kilomètre.

LPA utilise aussi plusieurs de ses parkings en hôtel logistique. Mais cela crée aussi des nuisances nocturnes.

Enfin, nous rappelons que la logistique concerne 30% du trafic en ville. S'il convient de favoriser le transports en vélo pour le dernier kilomètre, il convient aussi de limiter les achats qui passent par une livraison à domicile.

Action n°18

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Pour développer le vélo sous toutes ses facettes, le déploiement des services de location de vélos, courte et longue durée, en complémentarité de l'offre actuelle de location de Vélo'v et Myvelo'v (location longue durée de VAE), est indispensable pour répondre à différents usages (vélos cargos, vélos pliants et remorques, sacoches, sièges enfants, etc.) et pour toucher tous les publics (vélo enfants, tandems pour seniors et personnes en situation de handicap, etc.)

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous augmenterons de 100 à 300 euros l'aide financière de la Métropole pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE) pour les particuliers. Nous renforcerons également le service My Vélo'v, service de location de longue durée (un mois ou un an) de vélos à assistance électrique en l'étendant sur toute la Métropole.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

En complément du service Vélo'v, nous développerons la possibilité de louer des vélos spécifiques type vélo cargo (déménagement, achats volumineux, ballade en famille, etc.).

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Nous sommes partisans d'une écologie populaire.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Dans le cadre de la nouvelle loi d'Orientation des Mobilités, nous lancerons un marché public pour sélectionner des opérateurs de vélos "flottants" proposant une offre variée et accessible de vélos en libre service. De plus, nous ferons évoluer l'offre Vélo'V en renforçant le service de location longue durée "My Vélo'V" (notamment pour le rendre plus accessible aux étudiants) et en proposant davantage de véhicules à la location (cargos, long-bikes, tandems, vélos adaptés pour personnes en situation de handicap, tricycles...).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

A Lyon, nous bénéficions d'un écosystème du vélo très important avec de grands acteurs privés du vélo comme le vélonaute ou autre.

L'objectif d'une collectivité n'est pas nécessairement de déstabiliser cet écosystème. Vélo'V a permis de remettre les gens en selle, la nouvelle offre Vélo'V nous paraît suffisante, d'autant qu'il existe une offre de prix pour toutes les bourses : du vélo d'occasion avec les bourses aux vélos que nous soutenons à un vélo électrique de qualité avec MyVélo'V...

Action n°19

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Objectifs d'ici 2026 :

- > Mailler le territoire pour que tout Grand Lyonnais ait un atelier ou une vélostation à moins de 5 km du domicile ou du lieu de travail
- > Mettre à disposition des locaux adaptés aux ateliers
- > Soutenir une coordination des ateliers vélos (financement de postes par ex.)
- > Organiser la fourrière à vélo pour aider à structurer et financer le processus de collecte des vélos abandonnés.
- > Décupler les vélos-écoles (pour les particuliers et pour les structures sociales, les personnes en insertion ou encore celle à destination des personnes à mobilité réduite)

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous soutiendrons financièrement le développement des ateliers d'auto-réparation de vélos. Nous trouverons de nouveaux lieux dédiés pour installer ces pôles de récupération et de réparation de vélos de seconde main et soutiendrons financièrement les associations qui les animent.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Notre objectif sera l'aménagement des bâtiments publics pour installer des ateliers de réparation/éducation au vélo :
X Les anciennes écuries du parc sergent Blandan (7ème/8ème).

Nous identifierons, une fois élus, les autres sites potentiels dans lesquels nous pourrions installer ces ateliers pour mailler au mieux l'arrondissement.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Dans notre objectif de reconquérir l'espace public, nous favoriserons l'installation d'ateliers de réparation et d'auto-réparation des vélos dans les différents quartiers du 8ème arrondissement. Nous offrirons un accompagnement à la mobilité pour aider les particuliers à changer leurs modes de déplacements.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Au début du mandat en 2014, la ville ne soutenait pas les associations vélo.

Lorsque nous les avons soutenues (2 ateliers : Chat Perché et Change de Chaîne, et la Maison du Vélo), ce sont les élus verts qui étaient contre...

Nous soutenons les ateliers vélo depuis 3 ans pour qu'ils puissent se fournir auprès de la fourrière municipale. Nous avons d'ailleurs un rendez-vous prochainement pour mettre en place un système plus efficace...

Nous allons mettre en œuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes..etc)

Action n°20

Créer une agence d'écomobilité, qui coordonne toutes les initiatives contribuant à stimuler les offres alternatives à la voiture autosoliste et placer au centre la solution vélo.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Cela est envisageable même si l'action reste à préciser.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous développerons une offre d'autopartage accessible à tous, afin de pouvoir disposer facilement d'une voiture (seulement) lorsqu'on en a besoin et encourager la solution vélo au quotidien.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

L'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise est en charge de s'assurer de la bonne mise en place du Plan de Déplacements Urbains, qui vise à diminuer la part de la voiture et multiplier par 4 les trajets en vélo d'ici 2030

La plateforme de mobilité OnlyMoov a été créée à cet effet afin d'inciter les usagers à réfléchir en fonction du temps de parcours.

Nous proposons de compléter cette application par une information complémentaire concernant avec des propositions en fonction des parcours les plus écologiques.

Action n°21

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Objectifs d'ici 2026 : Former l'ensemble des élèves de primaire de la ville de Lyon au savoir-rouler

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

L'apprentissage de la pratique cycliste nous semble essentielle. Les interventions en milieu scolaire sont à ce titre à déployer afin de toucher 100% des élèves de la Ville.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Voir réponses Action 14 et Action 15 pour les infrastructures... Le "savoir-rouler" est déjà proposé dans la programmation d'EPS en cycle 3 avec le concours des ETAPS de la Ville de Lyon : ce dispositif sera maintenu et renforcé afin que 100 % des élèves y aient effectivement accès. Par ailleurs, nous rétabliront les interventions de la police municipale en CM2 pour valider l'APER (attestation de premier enseignement à la route) de façon "solennelle". Cette intervention systématique très appréciée des élèves et des enseignants a été supprimée par la municipalité ces dernières années.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

C'est à l'éducation nationale et à la police nationale d'assurer cette formation. Les collectivités, déjà contraintes financièrement par les réformes successives n'ont pas à se substituer à leurs missions. Et j'invite les associations à faire un lobbying au niveau national pour que l'éducation assure bien cette partie qui fait partie du programme scolaire en CM2.

Action n°22

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

En complément de l'action 21, cela nous semble utile.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Lorsque les classes participent à la formation "vélo" en EPS (cf. Action 21), des vélos sont mis à disposition sur les sites aménagés et équipés pour cet enseignement. Cet équipement sur les sites référencés sera développé et rénové afin de garantir une pratique pour tous les élèves du cycle 3.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Lorsque la police nationale assure la formation, elle propose tout le matériel. Encore une fois, la collectivité n'est pas un substitut de l'Etat dans ses missions.

Action n°23

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

En complément des actions 22 et 23, cela nous semble utile.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous ferons de Lyon une ville 100% cyclable, en particulier par la création de "Vélorues" : des rues dans lesquelles les piétons et les cyclistes sont prioritaires, sur toute la largeur de la chaussée, les riverains pouvant accéder à ces rues en voiture en laissant la priorité aux piétons et cyclistes. Nous souhaitons que les rues soient toutes en double-sens cyclable dans le cadre du dispositif "Ville 30 km/h". De ce fait, l'apprentissage du vélo pourra de plus en plus se faire dans n'importe quelle rue de cet espace public apaisé. Nous étudierons cependant la création de voies cyclables d'apprentissage, dans des parcs publics par exemple, pour les personnes ayant besoin de se sentir rassurées au début de leur apprentissage.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Les vélos écoles de Lyon (Janus et Maison du Vélo) utilisent le parc de Gerland, le parc de la Tête d'Or et les Berges du Rhône qui nous semblent être d'excellents sites d'apprentissage.

Action n°24

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous privilégierons le recours à la marche à pied, au vélo et aux transports en commun dans le cadre de nos activités d'élus, quand cela est possible. Plusieurs candidats de notre liste sont déjà des cyclistes au quotidien.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Une grande partie de nos candidats se déplacent déjà à vélo ☺

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

C'est déjà le cas !

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

L'immense majorité des candidat.e.s écologistes se déplacent déjà à vélo : nous comptons bien garder ces bonnes habitudes :-)

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pas de commentaire

Action n°25

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous amplifierons les efforts de la collectivité en la matière. La brigade cycliste de la Police municipale sera par exemple renforcée. L'équipe technique pluridisciplinaire de proximité pourra recourir à un vélo-cargo.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous mènerons la réflexion avec les autres villes du Grand Lyon sur un groupement de commande pour l'achat d'une flotte de vélo cargo conséquente et sur la mutualisation de cette flotte entre services des différentes villes.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

En concertation avec les syndicats municipaux

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Nous allons renforcer les équipages de police à vélo. De plus, tous les agents auront à disposition une flotte de vélos de service répondant aux besoins particuliers des différents services.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pour leur déplacements les élus disposent actuellement d'un abonnement TCL, il leur sera fourni également un abonnement vélov

Action n°26

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Impulser et suivre le lancement de lignes pédibus et, de vélobus dans tout l'arrondissement et toute la ville

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Cela nous semble opportun et peut s'organiser à l'échelle de chacun des arrondissements dans le cadre d'un plan modes doux métropolitain.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Ce sera fait en lien en lien avec la Maison des mobilités.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

La aussi de manière concertée avec les habitant.e.s, les besoins peuvent être différents selon les quartiers.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

La création et la pérennité des lignes de pédibus et de vélobus dépend de l'investissement des parents qui portent le dispositif et dont le renouvellement doit être assuré chaque année lorsque les enfants grandissent. Nous mènerons des campagnes de sensibilisation aux bienfaits des lignes de pédibus et vélobus auprès des écoles en proposant aux parents et aux enseignants mobilisés de les accompagner dans la conception de leurs projets.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Le maillage territorial et la densité lyonnaise font que les enfants habitent à proximité de leur établissement.

Nous soutenons financièrement la Maison du Vélo pour la mise en place de Pedibus, mais peu de parents sont réellement intéressés.

Action n°27

Créer une "journée sans voiture". Pour encourager les Grand Lyonnais et leur donner envie de se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain. Cela passe par l'organisation d'événements de grande ampleur : Convergence Vélo, Faites du Vélo, bourses aux vélos dans différentes communes de la métropole etc.

Objectif d'ici 2026 : Multiplier les événements grand public pour toucher 100 000 personnes par an dans la métropole

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous y sommes favorable. La Mairie du 8ème continuera à participer à tous les événements cyclistes et renforcera ses actions dans le cadre de la semaine des mobilités.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Nous mettrons en place trois journées sans voiture par an, en mai, juin et septembre.

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Pas de commentaire

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Les élu.e.s écologistes sont fortement mobilisés dans l'organisation de ces événements et ont porté la création de la Convergence Vélo avec les associations comme La Ville à Vélo. Les futur.e.s élu.e.s poursuivront et amplifieront cette démarche qui permet de créer une vraie communauté de pratiquants du vélo urbain (pratique souvent solitaire), de disposer le temps d'un moment festif et convivial de tout l'espace public pour eux ! L'accroissement de la pratique du vélo qui est notre objectif attirera toujours plus de participants à ces événements dont la forme évoluera donc en conséquence.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pas de commentaire

Action n°28

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Les adhérents la ville à vélo du 8ème constatent et signalent de nombreux stationnements illicites notamment sur le boulevard des Etats Unis et l'avenue des Frères Lumière. Ces stationnements sont très rarement réprimandés par la police municipale ce qui étend le sentiment d'impunités de ces chauffeurs.

L'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables mettent en danger les cyclistes, qui doivent se reporter sur les voies de circulation, parfois dans le sens inverse de circulation. Une surveillance active de la Police Municipale est prioritaire.

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Nous renforcerons la brigade cycliste de la police municipale, dont l'une des missions principales sera la répression du stationnement gênant sur trottoir et aménagement cyclable. Nous déploierons la vidéo verbalisation qui permettra d'être plus efficace pour lutter contre le stationnement de type GCUM.

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Si on veut réprimander les véhicules, il faut également alors réprimander certains cyclistes qui grillent les feux rouges, roulent à contre sens où ne laisse pas passer les piétons devant les passages piétons, sinon ça n'a pas de sens.

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

La priorité sera donnée à la verbalisation des infractions voitures (non-respect des passages piétons, stationnement dangereux, gênant sur trottoir et aménagement cyclable, etc.).

L'achat d'un véhicule LAPI pour la verbalisation du stationnement dangereux, gênant et interdit sera fait (possibilité d'achat et d'utilisation groupé avec Villeurbanne) et une brigade spécialisée dans la délinquance routière sera mise en place (étudier la possibilité de le faire à l'échelle Grand Lyon).

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Avec de la formation pour la police municipale

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Les patrouilles de police à vélo seront prioritairement affectées au contrôle du stationnement sauvage. Par ailleurs, dans les secteurs les plus critiques, nous mettrons en place la vidéoverbalisation du stationnement illicite. Enfin, nous ferons "monter en gamme" les aménagements cyclables actuels pour rendre impossible le stationnement sauvage (voies cyclables protégées et inaccessibles aux véhicules motorisés plutôt que bandes cyclables...).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons mettre en œuvre une véritable Brigade Cycliste de Police Municipale qui puisse faire de la prévention sécurité auprès des cyclistes + verbaliser tout comportement ou stationnement empêchant la circulation des cyclistes en sécurité.

La vidéo-verbalisation va être généralisée à tous les stationnements gênants.

Commentaires généraux

Laura Ferrari (Respirations avec Georges Képénékian)

Penser la Métropole de Lyon de demain, c'est avant tout penser à la manière dont elle sera vécue, habitée, partagée par tous ses habitants et connectée entre tous ses territoires. Dès lors, la problématique des déplacements et des transports constitue un enjeu majeur pour construire l'avenir de toute notre agglomération. Si Lyon a été pendant très longtemps en avance sur les questions de mobilités en proposant une offre diversifiée (métro, funiculaire, tram, bus) ainsi que de nombreuses solutions alternatives comme les Velo'V ou l'auto-partage, le manque d'investissement depuis 10 ans dans les transports en commun a fini par créer de véritables disparités entre nos communes, notamment en termes d'offre et d'accessibilité des transports en commun. Aujourd'hui, notre offre de transport ne correspond plus aux enjeux d'une métropole du XXIème siècle, que ce soit en termes d'usages et de services rendus mais également en termes d'impératifs environnementaux et de congestion urbaine. C'est pourquoi nous proposons un véritable plan mobilités à l'échelle de toute la Métropole: un plan innovant et ambitieux, un plan durable et responsable, un plan multimodal et interconnecté dont l'objectif est de mailler l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions à tous nos habitants. Ce grand plan de transport métropolitain sera réalisable sur trois mandats à hauteur de 10 milliards d'euros. Il nous permettra de déployer massivement notre réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'aire métropolitaine en allongeant significativement les lignes de métro, de bus et de tram existantes. En outre, il prévoira de développer l'offre de bus express et de parking relais sur tous nos territoires, de contribuer aux côtés de la SNCF et de la Région à la mise en place d'un véritable service express de transport ferroviaire, ou encore de créer des navettes fluviales sur le Rhône et la Saône. Par ailleurs, il a pour objectif de renforcer les nouveaux usages tels que le covoiturage, l'autopartage ou encore le transport à la demande ou le transport d'utilité sociale. Enfin, il nous permettra de poursuivre et d'intensifier notre plan vélo à l'échelle de toute la Métropole et d'encourager la pratique de la marche à pied. Avec un tel plan, nous maillons et connectons l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions efficaces, fiables et durables afin d'assurer à tous nos habitants des mobilités facilitées au quotidien.

Depuis quelques années, la Métropole de Lyon s'est engagée pour favoriser la pratique des modes de déplacements doux: la marche à pied et le vélo. Pour développer ces deux pratiques, nous avons entrepris de nombreux aménagements à destination des piétons et des cyclistes afin de sécuriser leurs trajets et faciliter leur cheminement. Et, toutes ces mesures ont porté leurs fruits car, depuis 10 ans, l'usage du vélo a progressé entre 10 et 15% sur notre territoire, hissant la ville de Lyon dans le top 10 des villes européennes où la pratique du vélo ne cesse d'augmenter. Conscients des effets positifs de ces deux modes doux sur l'environnement et la santé des Grands Lyonnais, nous souhaitons poursuivre cet élan et l'intensifier. Pour

cela, nous dirigeons nos efforts sur deux aspects: la sécurité et le gain de temps– deux conditions sine qua non pour inciter les Grands Lyonnais à ces deux pratiques ! Avec notre plan Générations Vélo, nous proposons un programme à la fois ambitieux, pragmatique et précis qui repose sur trois axes :

- Le développement du réseau,
- La création de nouveaux services,
- La question des mobilités innovantes et de la mobilité inclusive.

De même, à l'heure où l'on encourage la demi-heure de marche par jour et le vivre-ensemble, les trottoirs sont les premiers espaces de vie, de passage et de partage. C'est pourquoi nous devons absolument les rendre aux habitants. Notre Plan Trottoirs défend une Métropole «marchable» et de proximité pour tous, et notamment pour les seniors et les personnes en situation de handicap qui nous alertent fréquemment sur les problèmes d'accessibilité des trottoirs.

Notre plan s'articule autour de trois ambitions:

- Une ville des courtes distances,
- Une ville apaisée,
- Une ville partagé

Patrice Cali (Vos idées en lumière)

Pour suivre position voici notre programme dans le point mobilité : <https://bit.ly/2P13TVO>

Nous souhaitons fortement nous inspirer du modèle de Copenhague, tous les travaux internationaux montrent que plus il y a de vélos, moins il y a d'accidents. Le vélo est plus facile, plus rapide, plus écolo. Source : <https://www.monde-diplomatique.fr/2020/02/DESCAMPS/61377>

Sandrine Runel (Vivons Vraiment Lyon - La Gauche Unie)

Pas de commentaire

Mathieu Azcué (Lyon en commun)

Lyon en commun est convaincu dans le 8e comme dans les autres arrondissements.

Partout où cela sera possible (ville ou métropole) nous avancerons sur ces sujets.

Je suis personnellement utilisateur pour ma vie quotidienne et je souhaite fortement améliorer la sécurité sur les voies et dans le parking à vélo.

Sonia Zdorovtsoff (MAINTENANT LYON POUR NOUS)

Lyon, une ville 100% cyclable

Le nombre de trajets à vélo augmente de plus de 10% par an. Aujourd'hui les infrastructures ne répondent pas aux nouvelles mobilités, nous saurons y répondre pour soutenir le changement de mobilité des Lyonnais-e-s !

Réseau Express Vélo (REV) : il donnera sa place nécessaire au vélo à Lyon. Le REV permettra des trajets en toute sécurité, rapides et efficaces. Par exemple, une piste cyclable sécurisée sera réalisée sur le cours Gambetta, dans la rue Garibaldi (sur sa partie actuellement non-requalifiée) ou encore le long des quais de Confluence à Herbouville.

Nous allons mettre fin aux autoroutes urbaines afin d'apaiser la ville et d'encourager l'utilisation du vélo.

Création de "Vélorues" : ce sont des rues dans lesquelles les piétons et les cyclistes sont prioritaires, sur toute la largeur de la chaussée. Les riverains peuvent accéder à ces rues en voiture. Les rues seront toutes en double-sens cyclable grâce au dispositif "Ville 30 km/h".

Des remontes vélos seront installés sur nos collines pour que le vélo soit accessible à toutes et tous, partout dans Lyon. Par exemple, rue Terme pour le remonte-vélo de la Croix-Rousse.

Nous multiplierons par dix le nombre de places de stationnement sécurisées pour vélo.

Nous installerons au moins un atelier de réparation ou d'auto-réparation de vélos par arrondissement !

Lyon 8ème : Reconquérir l'espace public

Traversé par de grands axes routiers essentiellement dédiés à la voiture, notre arrondissement a impérativement besoin de repenser les mobilités et donner davantage de places aux usagers les plus vulnérables. Notre objectif sera de permettre une cohabitation harmonieuse entre piétons de tous âges, transports en commun, cyclistes et voitures. Nous voulons un arrondissement respirable et redonner davantage de place à sa végétalisation.

Nous garantirons la continuité des itinéraires piétons et cyclistes en créant un arrondissement 100% marchable et cyclable.

Nous renforcerons les transports en commun dans les 24 premiers mois suivant l'élection : fréquences et ponctualité renforcées par l'aménagement de nouvelles voies réservées au bus, priorité à toutes les intersections ;...

Nous engagerons une concertation avec les riverains et les commerçants de l'avenue des Frères Lumière sur son réaménagement en incluant la place Ambroise Courtois.

Nous aménagerons progressivement l'ensemble des quartiers en zone 30, à l'exception de quelques grands axes, et engageront des concertations en vue d'en piétonniser certains secteurs.

Nous mettrons en place un plan de circulation contraignant le transit automobile, afin de protéger les quartiers et privilégier la vie locale sur le trafic motorisé.

Nous aménagerons une ligne de Réseau Express Vélo pour relier le 8e arrondissement à la Presqu'île par une voie cyclable sécurisée, efficace et confortable.

Nous sécuriserons le Pont de l'Épargne pour les piétons et les cyclistes, et nous repenseront totalement le carrefour du Bachut et de Jet d'Eau au profit des piétons et des cyclistes.

Nous réserverons aux futurs riverains (contrôle d'accès), aux piétons et aux cyclistes l'ensemble des voies nouvelles aménagées dans le cadre des projets urbains.

Nous développerons une offre d'autopartage accessible à tous, afin de pouvoir disposer facilement d'une voiture lorsqu'on en a besoin.

Nous favoriserons l'installation d'ateliers de réparation et d'auto-réparation des vélos.

Nous créerons un double couloir Bus-Vélo avenue Marius Berliet.

Nous offrirons un accompagnement à la mobilité pour aider les particuliers à changer leurs modes de déplacements.

Nous agirons pour que soit respecté l'usage des espaces de circulation quelques soient les moyens de locomotions (utilitaires, voitures, vélos, trottinettes, piétons).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

L'équipe "Prendre un temps d'avance" doublera le kilométrage de voies cyclables pendant le mandat pour atteindre 2000 km sur la métropole.

Nous proposons de réaliser en deux étapes un nouveau grand corridor cyclable transversal, qui reliera l'Est et l'Ouest, du Campus Porte des Alpes et St-Priest à Techlid. Nous commencerons par le réaménagement de l'avenue Bertholot, le boulevard Mermoz puis jusqu'à St-priest et le sud-est. La suppression de l'autoroute A6-A7 rendra un tube du tunnel sous Fourvière disponible pour la suite du grand corridor cyclable Est-ouest, de Perrache jusqu'à Techlid.

Le pont de la Mulatière aura une deuxième vie, reliant deux nouveaux grands corridors cyclables :

- Sur le Rhône rive droite l'espace libéré sera végétalisé, avec des voies dédiées pour les transports en communs et les vélos, de Caluire jusqu'à Oullins.
- Sur la rive droite de la Saône, la piste cyclable continuera son chemin à la Mulatière en direction de Oullins et Pierre-Bénite.

Nous allons poursuivre la réalisation du boulevard Garibaldi, dans le prolongement des aménagements déjà existants.

La rue de Gerland sera transformée, pour permettre d'y faire passer une jonction côté ville entre les parcs de la Tête d'or et de Gerland, en complément des berges du Rhône.