

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 5e arrondissement (69005)

Premier tour

– le 13/03/2020 –

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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Il est indispensable de mettre tous les acteurs autour de la table ! Avec Agnès MARION, candidate à la mairie centrale pour la liste « Pour l'amour de Lyon » et les 9 têtes de liste d'arrondissement, nous tiendrons des réunions concertées pour les infrastructures concernant plusieurs arrondissements.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Rappel de l'engagement de David Kimelfeld :

Créer une commission métropolitaine des modes doux (piétons, trottinettes, vélos...) pour résoudre les conflits d'usage et faire les aménagements destinés à mieux partager l'espace public. Composée d'élus, des services de la Métropole et associations d'usagers, décentralisée dans chaque territoire pour identifier les axes à réaliser et les ruptures de parcours à résorber.

Pour ce qui est du 5^e Arrondissement :

- [X] n plan vélo doit être défini en début de mandat par la Métropole pour l'inscrire dans la PPI.

- [X] doit être discuté avec les Mairies d'Arrondissement et les acteurs locaux (CIL, CQ, Associations de cyclistes, piétons...)

Sa mise en oeuvre doit être coordonnée en deux axes :

- [X] Métropole lance les études, coordonne les travaux, met en oeuvre les petits investissements (ex : arceaux vélos)

- [X] Mairie d'Arrondissement (interface entre les citoyens, les associations et la Ville ou la Métropole) est le lieu du dialogue en mettant tous les acteurs autour de la table.

Nous avons cette tradition d'échange dans le 5^e en termes de voirie et d'espaces verts. Nous avons aussi développé avec la Ville à Vélo un échange régulier qui a porté ses fruits. Nous pensons qu'il faut mixer ces instances de dialogue que vous appelez «Comité Vélo».

- [X] Comité Vélo : Sur la base de la réunion annuelle déjà existante de concertation (Voirie, Espaces Verts), nous créerons une nouvelle réunion sur le thème des déplacements doux (vélos, et pourquoi pas piétons), ouverte aux associations cyclistes, piétons et autres acteurs intéressés, au-delà de nos interlocuteurs traditionnels (CIL et CQ). Elle permettrait d'actualiser la mise en oeuvre du plan mode doux et d'organiser des groupes de travail (ex : mise en oeuvre d'arceaux, discussion concrète lors de la finalisation d'un projet cyclable)

- [X] Enlèvement par la fourrière de vélos présumés épaves, la Mairie d'Arrondissement les signale régulièrement. La procédure peut évidemment être améliorée

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Déjà prévu dans mon programme

Yann Cucherat

Nous proposons 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 re municipalisation 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.

[X] Objectif: représenter tous les usagers

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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Suis utilisatrice et abonnée au Vélov depuis sa création et surtout que je me suis fait volée mon vélo personnel ! Donc à défaut de mieux les vélo en partage c'est tout de même bien ! Suis donc à 300% pour le développement du vélo et un partage intelligent de l'espace publique en SÉCURITÉ pour tous les type d'usage sur cet espace ! Le vélo est un moyen d'avenir car écologiquement et sanitairelement efficient ! Ce commentaire vaut pour le reste de vos action à la suite !! Le modèle Danois de Copenhague que j'ai expérimentée est pour moi une belle référence et un exemple dont on doit s'inspirer à cela prêt qu'il faudra l'adapter à la configuration géographique de Lyon avec ses collines ! Il faut retravailler toutes les questions de non continuités des pistes cyclables et les carrefours dangereux pour es piétons et les cyclistes ! C'est aussi une question de santé publique eu égard au nombre d'accidents en vélo en ville ! Alexandra ASTIC

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

OUI - Un plan vélo ambitieux suppose en effet un.e "responsable vélo" identifié.e et engagé.e, qu'il s'agisse d'un.e adjoint.e d'arrondissement ou d'un.e conseiller.e délégué.e en charge de la voirie et des mobilités actives. La création d'un Comité Vélo permettra de renforcer la relation entre élus, cyclistes et associations, et d'améliorer l'échange d'informations. Ces rencontres trimestrielles permettront de faire le point sur les actions à mener, prioritairement l'installation d'arceaux vélo - notamment à proximité des écoles - et le stationnement des vélos.

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 :

- Montée du Chemin neuf,
- Montée de Choulans,
- Rue du Commandant Charcot,
- Rue de la Favorite,
- Rue Barthélémy Buyer,
- Rue Pierre Audry,
- Avenue du Point du Jour (jonction entre la rue de la Favorite et la partie déjà aménagée)
- Avenue Joliot-Curie,
- Quai des Etroits.

La création de pistes cyclables suffisamment larges exigera la suppression de stationnement, compétence de la Ville de Lyon, ainsi qu'une surveillance active de la Police Municipale pour éviter l'arrêt et le stationnement des voitures. 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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

La réalisation d'un Réseau Express Vélo reliant Lyon aux communes avoisinantes est indispensable. Pour inciter les (grands-)lyonnais à prendre leur vélo, il faut des axes sécurisés, et au maximum des axes ininterrompus (pas de feux, stop...) qui obligent les cyclistes à s'arrêter et redémarrer. Ca fait perdre du temps et de l'énergie ! J'insiste sur la perte de temps : pour convaincre de basculer sur le vélo, il faut que cela soit « efficace » en terme de durée de transport, ce à quoi un REV digne de ce nom contribuera.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Engagement pour 2000 km d'ici 2030 (pas 2026).

Rappel de l'engagement de D. Kimelfeld :

- Objectif de 1500 km d'ici 2025 et 2000 km d'ici 2030. Avoir 2/3 de voies urbaines accessibles aux vélos et limiter les ruptures de parcours.
- Développer un réseau express vélo végétalisé, continu et sécurisé, des itinéraires reliant la 1ère et 2ème couronne à la ville-centre, et les 2 couronnes entre-elles. REV en anneau, le long des boulevards, et en étoile, via les grands axes qui relient le centre aux hubs de la 1ère couronne.

Pour ce qui est du 5ème arrondissement :

L'espace public est rare et doit être partagé entre tous les usagers. Après une domination de l'automobile, une ère nouvelle s'est ouverte avec le fort développement récent des aménagements cyclables, permettant de rattraper le retard historique du 5ème, largement expliqué par sa topographie. La plupart des aménagements cités sont déjà projetés, certains en cours de réalisation. Ainsi, le 5ème contribuera largement au doublement des voies cyclables dans la Métropole d'ici 2030.

Cependant, ce partage de l'espace doit se faire en respectant chaque usage et la configuration des lieux.

- Les aménagements cyclables ne doivent pas se faire au détriment des piétons.
 - Ces aménagements ont un impact logique et nécessaire sur la place de la voiture (voies de circulation, stationnement), mais cela doit se faire de manière raisonnée.
 - La largeur de certains axes ne permet pas de faire les aménagements cyclables souhaités. Il faut donc des solutions alternatives. Certains peuvent faire des promesses démagogiques par méconnaissance de la réalité. Nous nous y refusons. Nous avons pu constater que ces dimensions étaient partagées par La Ville à Vélo fait preuve de pragmatisme, tant que les objectifs principaux de sécurité et de développement de la pratique du vélo sont respectés.
- Surveillance active et verbalisation par la Police Municipale

Liste des aménagements par courrier annexé par manque de signes sur questionnaire

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Nous prévoyons un circuit adapté et sécurisé pour nos cyclistes et nous adapterons aussi aux contraintes topographiques. Un retour au CIVISME de la part de tous sera demandé et encouragé.

Yann Cucherat

Avec l'arrivée de Vélo'V nous avons créé une commission modes doux pour discuter des aménagements cyclables avec une volonté claire de Gilles Buna à l'époque : développer des pistes cyclables sur le modèles de la rue de la Part-Dieu avec un modèle de rue fortement végétalisé, 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 (et c'est le code de la route) avait sa place sur la chaussée pour réduire la place de la voiture, mais surtout pour réduire la vitesse. Ce choix est celui des associations!

Je constate que l'augmentation de l'usage du vélo, mais surtout de l'arrivée de nouveaux profils (moins expert et plus famille) impliquent un changement dans les aménagements cyclables pour plus de sécurité.

Ce que nous avons déjà commencé à faire :

- Quai Augagneur
- Rue Garibaldi...

Donc oui à un réseau type autoroute à vélo :

- Pour relier les communes périphériques au réseau lyonnais, et les communes entre elles
- Et oui à quelques grands axes sécurisés dans Lyon pour irriguer le réseau dans son ensemble avec à mon sens les axes suivants : de Techlid au campus de la Doua par Berthelot, l'axe Nord-Sud à la poursuite de l'aménagement de la rue Garibaldi jusqu'à Berthelot, la rue Duquesne, et le Quai JJ Rousseau à la Mulatière.

C'est inscrit dans notre programme Ville & Métropole. Nous souhaitons également augmenter les effectifs de la police municipale de 22% dont une partie concernera la brigade cycliste. Nous mettons environ 300 pv/an pour des véhicules sur bande cyclable, nous frapperons plus fort grâce à ces nouveaux effectifs de police et à l'utilisation de la vidéo-verbalisation.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Notre arrondissement participera pleinement à l'essor du vélo à Lyon et au développement du Réseau Express Vélo. A l'échelle de la métropole, le Réseau Express Vélo de 450km sera constitué d'aménagements protégés à double sens, larges (>3,5 mètres), continus et homogènes. Pour 2026, l'objectif est d'en réaliser 250 km.

La ligne 3 de ce réseau (Tassin-la-Demi-Lune Bellecour), ainsi que la ligne circulaire C1 (Vaise-Perrache) traverseront le 5eme arrondissement. Le tracé exact n'a pas été encore complètement défini. Il le sera en concertation entre les élus et les riverains représentés par des associations comme la vôtre, qui ont une très bonne connaissance terrain.

Notre carte du REV est disponible sur notre site internet : <https://metropolepournous.fr/2020/01/27/developpement-massif-des-mobilites-actives/>

Concernant l'aménagement cyclable rue Barthélémy Buyer, notre objectif est notamment de prolonger la voie verte qui s'arrête aujourd'hui au niveau de la clinique.

Par ailleurs, nous travaillerons sur les "points noirs" de l'arrondissement, comme le quai des Etroits, pour assurer la sécurité des cyclistes.

Action n°3

Mettre le vélo au cœur des projets de réaménagement de voirie. Une attention toute particulière sera portée sur les projets suivants :

- Rue Pierre Audry avec une piste séparée dans le sens montant,
- Montée du Chemin Neuf : passage en en sens unique pour les voitures (sens descendant) et pistes cyclables séparées dans les 2 sens. Ce projet a déjà fait l'objet d'annonces en 2019.
- Rue Barthélémy Buyer avec la mise en place de pistes cyclables séparées.

De façon plus générale, la grande spécificité du 5ème arrondissement étant la difficulté d'accès aux zones en hauteur, en venant du Centre-ville ou de Vaise, une des priorités de la nouvelle équipe devra être de permettre aux cyclistes - de plus en plus nombreux - de circuler au mieux du 5ème arrondissement vers les autres quartiers de la ville : cela passe par des aménagements sécurisés dans les sens de la montée et de la descente (potentiellement dangereuse avec une forte déclivité), sur les axes suivants : Montées de Choulans, du Chemin Neuf, Saint-Barthélémy, Saint-Laurent, et rue Pierre Audry. Un effort important devra également être apporté pour permettre aux cyclistes ne disposant pas de VAE (ce qui est, par exemple, le cas de nombreux étudiants logeant dans la résidence universitaire Alix - Fort Saint Irénée) de rejoindre les plateaux, en utilisant notamment les transports en commun : meilleure utilisation des funiculaires à cette fin, voire étude d'une possibilité avec certains bus.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

La montée de Choulans et la rue Pierre Audry sont assez larges globalement pour permettre une piste cyclable séparée sans pour autant couper toute la circulation automobile.

Pour la montée du Chemin Neuf, l'espace est beaucoup plus restreint. Une solution serait de faire passer les cycles dans la montée du Gourguillon, mais les pavés (et dans une moindre mesure la pente plus raide) rendent la chose a priori impossible a fortiori dans une zone par ailleurs protégée. Dommage, ça aurait permis de séparer vraiment les flux vélo et auto !

Béatrice Gailliot (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

- Montée du Chemin Neuf : Le plan vélo de la Métropole demandait de trancher entre Chemin Neuf et Choulans pour définir l'axe qui relierait le plateau au centre-ville. La Mairie du 5 s'est battue pour que ce soit effectif (Conseil Municipal fin 2019), en défendant le choix d'un sens unique sur Chemin Neuf. Cela permettra une mise en valeur de la rue Tramassac favorable aux cyclistes (DSC actuellement assez dangereux) et l'aménagement de la rue de la Bombarde en zone de rencontre sécurisant pour les cyclistes et les piétons (traversée de la rue Saint Jean).
- Montée de Choulans : Le choix de Chemin Neuf n'empêche pas les aménagements cyclables sur Choulans lorsqu'ils sont possibles : nous avons aménagé l'Avenue de la Première DFL et la montée de Choulans entre Génovéfains et la rue Saint Alexandre (1ère tranche fin 2019, la suite en 2020).
- Rue Pierre Audry : en cours. Ce n'est pas qu'un axe reliant le plateau à Gorge de Loup, mais un axe central de liaison entre le plateau et le centre-ville (accès à la Saône et au tube mode doux du tunnel Croix Rousse). La Mairie du 5 s'est battue pour que soit réalisée une piste cyclable montante (et non une simple bande) et qu'elle soit séparée du flux de circulation, en étant basculée côté piétons.
- Avenue Barthélémy Buyer : en bande cyclable, oui, mais la largeur de la voie ne semble pas permettre de faire des pistes cyclables d'après les études.
- Montée Saint Barthélémy : la question du DSC se posera. Nous alertons sur le danger de ce choix, vu les accidents ayant déjà eu lieu (dont un mortel). La responsabilité de la Ville est peut-être d'interdire un tel DSC, surtout avec l'aménagement de Chemin Neuf.
- Pour ce qui est du funiculaire, le SYTRAL avait promis un aménagement pour les cyclistes lors de la fermeture du funiculaire F1 St Just. Nous maintenons notre demande pour que ce soit fait au plus tôt.
- Enfin, nous portons le projet d'utiliser le tunnel de St Paul à Fourvière à usage de « remonte piéton et vélos ».

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Le 5ème, comme vous le savez bien, est un arrondissement compliqué pour gérer dans des espaces restreints, à la topographie particulière, les circulations des différents mode de transports. Après concertation entre notre référent vélo et la Métropole, entre les habitants et usagers, nous établirons un circuit complet dans notre 5ème A. Nous avons aussi prévu un remonte vélo + plus de rotations des transports en commun, et notamment des funiculaires.

Yann Cucherat

Pour rappel, nous ne sommes pas avares sur la suppression de stationnement car depuis 2014, ce sont 20 000 places de stationnement qui ont été supprimées en particulier pour :

- Planter des arbres
- Mettre des arceaux vélos
- Élargir les trottoirs ...

J'ai organisé une rencontre entre les SPL Part-Dieu et Confluence et la Ville à Vélo.

Le vélo est clairement au coeur des 2 projets :

- À confluence avec la requalification en cours du Quai Perrache et la refonte de la piste cyclable sur le quai Charlemagne
- À la Part-Dieu avec la requalification du bd Vivier Merle qui se prolonge déjà sur le bd des Belges et la rue Bouchut, sans oublier la grande station vélo sous la place Berraudier qui accueillera 2000 vélos

Pour le Cours Albert Thomas/Gambetta, pourquoi pas. Je vois plutôt un grand axe Est-Ouest validé par Gérard Collomb depuis Techlid jusqu'au Campus de Bron pour la simple raison que les voutes créent une césure peu propice aux déplacements piétons. Dans le cas du cours Albert Thomas, il y a de la vie de chaque côté du boulevard avec de grands équipements qui supposent des traversées piétonnes (université, musée, stade, squares...).

Donc oui, si l'ensemble des cyclistes respecte la priorité piéton. Car faire une ville cyclable ne concerne pas uniquement les aménagements, mais aussi la mentalité des pays du Nord.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Notre objectif de faire de la Ville et de la Métropole un territoire 100% cyclable intègre le vélo au coeur des projets de réaménagement de voirie. Prendre en compte la forte déclivité de notre arrondissement suppose de travailler : 1) à la création de pistes cyclables séparées, en priorité dans le sens montant et sur les grands axes de l'arrondissement; 2) à l'étude de toutes les solutions et dispositifs possibles pour favoriser la remontée des vélos sur la colline afin d'encourager davantage le cyclisme; 3) à garantir la disponibilité des Vélo'v - notamment électriques.

Action n°4

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.

Dans cette optique, il convient de convertir en "zone 30" l'ensemble des rues résidentielles, ainsi que les rues non aménagées en pistes ou voies cyclables, et que les axes identifiés comme itinéraires de transit restent limités à 50 km/h, à condition donc d'être aménagés avec des pistes cyclables de qualité.

Il nous semble à cet égard urgent de passer notamment la Montée du Chemin neuf à sens unique.

Objectifs d'ici 2026 : quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la ville.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

De facto les rues résidentielles ne permettent pas aux voitures de rouler en toute sécurité à plus de 30 km/h.

Une remarque concernant les zones de rencontre : il est indispensable de communiquer auprès des automobilistes qui ne connaissent pas forcément la signification de ces zones (priorité aux piétons et aux vélos sur les voitures), pourtant introduites dans la législation il y a plus de 10 ans en 2008.

Un bémol dans ma réponse : je ne connais pas le nombre de km de zones de rencontre dans Lyon et ne vois donc pas à quoi correspond l'effort de le multiplier par 4.

Béatrice Gailliot (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Rappel de l'objectif de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par deux la surface des zones à circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes) avec un objectif 1000 km de zones à circulation apaisée d'ici 2025.

Pour ce qui est du 5^e Arrondissement, au-delà de la Montée du Chemin Neuf dont la décision est déjà prise, notre priorité est bien de pacifier la vitesse, que ce soit à travers les zones 30 effectives et la multiplication des zones de rencontre dans chaque quartier. Ce travail a déjà été anticipé avec la Ville de Lyon en vue d'une mise en oeuvre qui pourra être engagée rapidement (Voir action n° 5)

Certaines zones de rencontre sont possibles rapidement par un simple marquage avec peu d'aménagements :

☒ Dans le Vieux Lyon, rue St Paul / Place Gerson / rue Carrand / rue de l'Angile etc...

☒ Dans le Vieux Lyon, rue de la Bombarde et rue des Estrées

☒ A Saint Just : rue des Anges / rue Basses Verchères / rue Trouvée ...

☒ Au Point du Jour : Impasse Secret / rue Arnoud / Sœurs Soucelier,

☒ A la Plaine : rue Jean Louis Vincent / Henriette / Chanteclair, alors que les rues Chazay / Simon Jallade devraient peut-être être mises à sens unique

D'autres zones de rencontre pourraient faire l'objet d'un aménagement plus global qui permettrait de requalifier ces axes en les mettant en valeur : rue Benoît Mary, Impasse du Point du Jour.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Zones 30 à largement développer , Montée du Chemin Neuf, dossier à étudier

Yann Cucherat

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 transistent par Lyon sauf pour ceux utilisant l'A6-A7.

Cette proposition revient :

- À empêcher les lyonnais d'aller travailler en-dehors de Lyon

- À empêcher les extra-lyonnais de venir travailler à Lyon.

Nous proposons plutôt :

- de créer un RER à Lyonnaise, 80% des habitants résidant à moins de 5km d'une gare avec la création d'axes vélos sécurisés pour rejoindre les gares et ainsi favoriser le report modal. Mais pour cela, il faudrait que la Région débloque des crédits

- de créer avec la Ligne E du Métro une ligne Est-Ouest

- de reformater la politique du stationnement

Car ce que vous proposez revient à créer des ZTL dans toutes 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.

Enfin, 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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Le plan de circulation de notre arrondissement doit être repensé pour favoriser les mobilités collectives et actives - dont le vélo. Conjointement avec les autres arrondissements et communes de la Métropole, nous travaillerons pour atteindre l'objectif d'un territoire 30 (métropole / ville), c'est à dire une réduction systématique de la vitesse autorisée à 30 km/h sauf pour les axes structurants qui resteront limités à 50km/h, si pistes cyclables de qualité. Faire de la Montée du Chemin Neuf une voie à sens unique sera un projet prioritaire.

Action n°5

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. Aménagement en zone de rencontre des Rues des Anges, des Basses Verchères et Benoist Mary avec la mise en place, pour cette dernière, d'une liaison avec le parc de la Mairie et la voie verte menant vers la Demi-Lune.

La rue Joliot-Curie, la rue de Trion, et certaines parties de la rue Commandant Charcot, dont l'étroitesse rend compliqué l'aménagement d'espaces cyclables sécurisés, pourraient être aménagées afin de limiter la vitesse des voitures à 30 km/h.

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Il est bien précisé qu'il faut régler les feux à 25/30 km/h sur les axes où il y a des pistes cyclables. Là où il n'y a que des voitures, il est inutile de les faire s'arrêter tous les 50 mètres (démarrer – accélérer – freiner – s'arrêter et recommencer pollue plus et fait perdre inutilement du temps).

Un bémol sur les ralentisseurs : pour les femmes enceintes et certaines personnes âgées, ça peut être douloureux, surtout quand ils sont très marqués. Avec un triporteur, ce n'est pas très pratique non plus. Bref, à utiliser avec modération.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Développer les zones 30 OUI comme vous le soutenez dans l'action 4 (cf notre réponse action 4), la généraliser à la Ville NON.

Votre questionnaire est contradictoire. L'action 4 préconise un développement des zones 30 pour les voies non aménagées en cyclable et des zones de rencontre dans les coeurs de quartier (ce que nous soutenons) et l'action 5 généralise la zone 30 sur toute la Ville (ce qui n'est pas envisagé).

Nous insistons sur la multiplication des zones de rencontre dans chaque quartier (liste développée dans l'action 4)

Egalement la limitation de la vitesse à 30, là où la largeur de chaussée ne permet pas d'aménagement cyclable comme vous le demandez dans l'action 4.

- Cela est déjà fait sur Joliot Curie jusqu'à Nicolas Sicard où il y a l'aménagement cyclables amenant à Ménival.

- C'est en cours sur Trion avec l'aménagement de la Place Varillon, qui, en supprimant la 3ème voie de circulation, va pacifier la vitesse. D'autres projets sont en cours pour élargir le trottoir.

- Vous évoquez Charcot. Déjà aménagée jusqu'à Point du Jour, une autre étape est prévue cette année avec un aménagement cyclable jusqu'à Albéric Pont où il sera relié au DSC de cette voie. Il faudra ensuite limiter la vitesse à 30km/h. Un plateau ralentisseur est prévu au carrefour St Luc / Charcot.

Mais il ne suffit pas de réglementer une limitation à 30, encore faut-il qu'elle soit effective, grâce à un aménagement de la rue qui, de fait, limite la vitesse.

Enfin, la liaison piétonne entre Benoit Mary et le Parc de la Mairie avait été inscrite dans le projet immobilier. Si un nouveau projet voit le jour, cette inscription doit être maintenue.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

Pas de commentaire

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Comme mentionné pour l'action 4, notre arrondissement participera activement à la généralisation de la zone 30. Nous souhaitons travailler à la mise en place rue Benoist Mary d'une liaison avec le parc de la Mairie - qui s'inscrit pour nous dans un projet plus vaste concernant le terrain de l'ancienne clinique de Champvert - et d'une voie verte menant vers Tassin la Demi-Lune.

Action n°6

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 prépositionner 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 aux feux est une signalisation (matérialisée par un petit panneau triangulaire inversé situé sous le feu, représentant un vélo et une flèche) donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Ce dispositif a pour but d'accroître la sécurité des cyclistes, en dissociant leur démarrage des véhicules motorisés, réduisant notamment le risque d'accrochage entre un poids lourds (angle mort des rétroviseurs) ou une voiture et un cycliste qui tournent à droite, et de faciliter davantage la circulation des cyclistes sans mettre en danger les autres usagers.

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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

D'accord avec ces propositions avec 2 remarques :

- Indispensable de communiquer massivement sur ces modifications « récentes » du code de la route assez peu connues finalement et parfois sources d'incompréhension avec les automobilistes (« encore un cycliste qui grille le feu »).

- L'avantage du double sens cyclable, c'est qu'en venant à contresens, on est vu par l'automobiliste, donc davantage en sécurité. Ne pas oublier cependant les voitures qui sortent de stationnement et qui ne peuvent pas voir les cyclistes qui viennent de devant (surtout quand les voitures sont garées à gauche dans le sens de la circulation). Là encore sensibiliser tous les acteurs à la vigilance nécessaire.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

- Double Sens Cyclable (DSC) : Après l'aménagement du centre-ville, les double-sens cyclables se généralisent sur le 5ème. Ils nécessitent souvent des aménagements complémentaires qui seront faits progressivement pour qu'ils ne soient pas dangereux (comme c'est le cas actuellement sur Tramassac, ou Albéric Pont).

Sur Albéric Pont, nous comptons sur l'élargissement au n° 20 et sur la modification du revêtement des caniveaux qui permettra aux voitures de circuler plus à droite, laissant le passage des vélos à contre-sens.

Sur Tramassac, nous comptons sur l'aménagement de Chemin Neuf pour améliorer ce DSC.

Par contre, tous les sens uniques ne sont pas aménageables en DSC, en particulier en raison de leur faible largeur et du passage des bus TCL (Tourvielle, François Genin par exemple). D'autres en raison de leur dangerosité (Saint Barthélémy par exemple).

- SAS VELOS : Les aménagements modernes prévoient bien les sas vélos, il faut bien évidemment les intégrer dans les aménagements plus anciens

- Cédez le passage cycliste aux feux : système qui s'est généralisé en centre-ville où la présence forte du vélo a déjà modifié les comportements. Il faut maintenant le faire sur le plateau, déjà dans les lieux où il y a des aménagements cyclables, puis les généraliser.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

OK pour les SAS Vélo, pratiques et nécessaires

Petit bémol sur le Cédez le passage cycliste

Vous demandez beaucoup, nous souhaitons avant tout un retour au civisme et une attention aux autres usagers de l'espace public, quand chacun se déplace.

Yann Cucherat

☒ Sas à vélos : mise en oeuvre d'un sas lors de toute rénovation de voirie.

☒ Cédez le passage cycliste à généraliser sur tous les tournes à droite des carrefours

☒ Doubles sens cyclables

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 ...

Il faut avancer tout en étant pédagogique.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous serons force de proposition dans le déploiement des doubles-sens cyclables, des sas vélos aux feux et la généralisation des cédez-le-passage cycliste. D'une manière générale, nous favoriserons toutes les solutions permettant d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'éviter les accidents les plus graves - avec les poids lourds particulièrement.

Action n°7

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Exemple des piétonnalisations des rues donnant sur les écoles durant les périodes d'entrées et sorties de classe. (30 mn)

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

D'accord dans l'esprit, notamment pour restreindre la circulation, mais très mitigé sur une suppression totale. Il y a toujours des cas où certaines personnes n'ont pas le choix (mères enceintes qui déposent l'ainé, parent qui a d'autres enfants à déposer avant/après ailleurs et qui ne peut pas faire les trajets autrement qu'en voiture, enfants scolarisés peu mobiles – plâtre...). Il faudra étudier ça au cas par cas. A minima des barrières peuvent être mises le long des trottoirs pour séparer davantage les piétons (qui ont parfois tendance à déborder sur la route) et les automobilistes.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Proposition intéressante sur certains lieux le permettant. mais pas devant TOUTES les écoles.

Cela peut être étudié Impasse Secret, Chemin de Montauban ou Montée du Télégraphe par exemple, pourquoi pas rue Benoit Mary ?

Mais c'est une mesure complexe à mettre en oeuvre (surtout si l'accès n'est que restreint).

Rappelons qu'à la différence du centre ville, le 5ème ne dispose pas d'un réseau de voirie dense qui permet de contourner l'interdiction temporaire de circulation, à la différence du centre ville où cela ne poserait pas beaucoup de problème à l'organiser.

Ainsi, la circulation ne peut pas être interdite ou restreinte sur de nombreuses rues qui sont des axes majeurs, avec circulation de bus TCL, sans possibilité de délestage.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Comment gérer les mamans qui souhaitent accompagner en voiture leurs petits ou même + grands, jusque devant l'école ? gain de temps, gain de sécurité et obligation de créer un lieu de parking en amont ? compliqué mais idéal

Horaires : 15 min avant et après les horaires scolaires ? attention : horaires différents selon les niveaux, écoles et lieux..

Yann Cucherat

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!

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

La question se pose davantage dans le 5e du haut que le 5e du bas, où les écoles Gerson et Fulchiron sont déjà en zones piétonnalisées. La régulation de la circulation dans les rues des écoles doit être pensée dans un plan global de circulation, afin que celles-ci soient accessibles à pied, à poussette et en vélo en toute sécurité. Nous étudierons notamment la création de voies piétonnes et de zone de rencontres (limitation de vitesse à 20 km/h).

Action n°8

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Je comprends la logique de rendre le vélo plus intéressant économiquement parlant que la voiture, mais la logique punitive me dérange. De plus, le vélo est déjà beaucoup plus intéressant que la voiture économiquement parlant, c'est un fait.

Rajouter du stationnement payant va asphyxier des ménages en difficulté financière, qui pour certains n'ont pas d'autres solutions satisfaisantes à ce jour, tout en étant une mesure qui sera indolore pour les plus riches qui ne seront pas à quelques euros près.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Étendre le stationnement payant OUI.

L'étendre à toute la Ville : NON.

Le stationnement payant a pour but d'assurer la rotation des véhicules en zone tendue et de limiter le trafic pendulaire.

Généraliser le stationnement payant contribue à ce deuxième objectif.

Nous sommes favorables à l'extension du stationnement payant aux zones tendues et où l'activité économique conduit à un trafic pendulaire important.

- Quai des Étroits

- davantage de rues dans le quartier St Just

- les zones tendues et centrales du Point du Jour (Edmond Locard, le début de la rue des Aqueducs, rue Arnoud et Soeurs Soucelier...)

Mais nous ne sommes pas favorables à l'extension du payant aux zones essentiellement résidentielles, où le stationnement n'est pas tendu et où le stationnement pendulaire est faible. D'autant plus que le stationnement payant n'est efficace que s'il est contrôlé !

Si les effectifs de la Police Municipale doivent être augmentés, nous préférons que ce soit pour assurer la tranquillité publique, pour verbaliser le stationnement sur bandes cyclables et sur trottoir, et pour verbaliser le stationnement payant là où il est nécessaire. Mais on ne peut pas multiplier les effectifs de contrôle du stationnement de manière importante sans

augmenter les impôts, ce que nous refusons.

Tristan Debray

Certaines personnes cumulent difficultés financières et besoin de leur voiture pour effectuer de longs trajets. Il me semble que les places payantes sont déjà en nombre suffisamment élevé (le stationnement et les amendes sont à un prix très haut pour les personnes en difficulté) et je pense qu'il faut laisser quelques places gratuites, notamment pour ces personnes là

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Notre arrondissement est compliqué en matière de topographie, d'éloignement avec d'autres arrondissements... si vous habitez à la limite de Tassin et que vous travaillez à Confluence ou Villeurbanne, vous ne vous déplacez pas en vélo..il faut laisser un peu de place à la voiture, propre, électrique, ou bien entretenue.

Yann Cucherat

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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Préalablement à l'extension de la zone de stationnement payant, il est primordial 1) d'en étudier les effets directs et indirects afin d'assurer une distribution équitable des bénéfices et des charges liés à ce dispositif ; 2) de mettre en place les infrastructures nécessaires à la mobilité de tous: augmentation des transports en commun et création de parking relais pour permettre aux habitants/commerçants/visiteurs des trajets optimisés.

Action n°9

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

Nous sollicitons en particulier l'ouverture dans les meilleurs délais de 500 places vélo sécurisées pour la Gare Part-Dieu en attendant l'ouverture de la vélostation de la Place basse Béraudier en 2024, et l'extension de 1500 à 3 000 places proposées au grand public d'ici 2026.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Complètement d'accord, rien à rajouter, le vol et la dégradation de vélos sont un réel frein au développement de la pratique cycliste. L'accès mis dans le programme des listes "Pour l'amour de Lyon" sur la sécurité des biens et des personnes permettra aussi de lutter contre le vol de vélo et donc de favoriser le développement de la pratique

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par trois le nombre de places sécurisées, pour arriver à 10 000 places.

Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

☒ Mettre en oeuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole don't la gestion sera confiée à des associations Objectifs : redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes.etc)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est : Rue du Dauphiné Sud, Villette Paul Bert est

☒ Mettre en oeuvre 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.

☒ Doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA

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.

Enfin, nous proposons l'obligation de garage des vélos avec un partenariat entre la FUB et la police municipale pour les accès au fichier.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Cette question s'inscrit dans la thématique générale du stationnement des vélos (emplacement, mise en fourrière, sécurisation). Nous multiplierons par dix le nombre de places de stationnement sécurisées pour vélo proches des gares et des stations de métro via l'augmentation des places dans les parkings souterrains, l'implantation de box et la création de parking relais sur l'ensemble de la métropole. Afin de lutter contre le vol de vélo, nous travaillerons également avec les associations, les commerçants et les ateliers de réparation de vélo pour offrir le marquage Bicycode à tous les propriétaires de vélo et créer un fichier au niveau métropolitain.

Action n°10

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. De nombreuses zones accueillant du public sont encore dépourvues d'arceaux vélos en nombre suffisant :

- Ecoles, Collèges, Lycées,
- Stades, Gymnases (exemple du gymnase Charcot),
- MJC (Saint-Just notamment)
- Bibliothèques (celle du Point du jour ne dispose que de 4 arceaux, souvent pleins les mercredi et samedi)
- Commerces du Point du Jour (côté place, magasin La Vie Claire)
- Postes,
- Parcs (Parcs de la Mairie, de Ménival)
- Crèches (Crèche Alix par exemple)
- Théâtre du Point du Jour.
- Centres médicaux (cabinets, dentistes, etc...)

De façon plus générale : l'installation d'arceaux vélo avant et après les passages piétons permettraient d'empêcher les voitures de se garer aux abords de ceux-ci, et ainsi d'améliorer la sécurité des piétons souhaitant traverser la rue.

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.

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

En effet, ne pas oublier les vélos-cargos ;)

Béatrice Gailliot (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Commentaire par rapport à l'engagement : Doubler et pas tripler...

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par deux le nombre d'arceaux vélos en Métropole : objectif 30 000 arceaux d'ici 2025.
- Et au-delà des seuls arceaux, multiplier par deux le nombre total de places de stationnement vélo en Métropole : objectif 60 000 places d'ici 2025.

Pour ce qui est du 5^e Arrondissement : Réponse évoquée à l'action 1 : création d'un groupe de travail spécifique organisé avec les acteurs de quartier.

Un travail global a été fait avec les CIL et le Conseil de Quartier du Vieux Lyon qui a conduit à pratiquement tripler les espaces dédiés aux deux roues fin 2019.

C'est ce genre de travail GLOBAL qui est efficace, plutôt que du "cas par cas".

Je l'ai demandé aux acteurs des autres quartiers depuis des années, ainsi qu'à la Ville à Vélo. Un tel travail sera généralisé aux autres quartiers.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

☒ Augmenter le nombre d'arceaux pour le passer à 50 000

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous multiplierons par 4 le nombre d'arceaux de stationnement vélo dans l'espace public. Des stationnements adaptés aux vélos cargo seront également étudiés dès le début de mandat pour palier à l'absence de prise en compte de ce besoin par la collectivité jusqu'à présent.

Action n°11

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...

Le besoin dans le 5ème arrondissement existe notamment dans les quartiers du Vieux Lyon et de Saint-Just.

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>)

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

L'incitation à la création de local vélo dans les copros et les entreprises doit être importante : financièrement mais pas que. Quand on sait son vélo en sécurité à son domicile et à son lieu de travail, on n'hésite moins à s'équiper correctement.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par trois le nombre de places sécurisées, pour arriver à 10 000 places.

- Généraliser la présence de boxes vélos à proximité de points d'intérêt majeurs tels que les places de mairie, de marchés, places accueillant des événements, parvis de gare, etc.

- Nous construirons également des parkings-vélos dans chaque gare de la Métropole.

Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole et de LPA

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Grand manque d'espaces vélo sécurisés ! premier projet à mettre en place et à imposer aux promoteurs

Yann Cucherat

☑ Mettre en oeuvre 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)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est :Rue du Dauphiné Sud, Vilette Paul Bert est

☑ Mettre en oeuvre 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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous multiplierons par dix le nombre de places de stationnement sécurisées pour vélo proches des gares et des stations de métro via l'augmentation des places dans les parkings souterrains, l'implantation de box et la création de parking relais sur l'ensemble de la métropole.

Nous travaillerons avec le syndicat de copropriété pour faciliter l'installation d'arceaux de vélo dans les cours des petites copropriétés

Action n°12

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>)

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Complètement d'accord, surtout avec les écoles où cela permet de sensibiliser dès le plus jeune âge aux bienfaits du vélo !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics : Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Cf action 11 : Généraliser la présence de boxes vélos à proximité de points d'intérêt majeurs tels que les places de mairie, de marchés, places accueillant des événements, parvis de gare,...

Pour ce qui est du 5° Arrondissement, des lieux dédiés sont déjà présents dans plusieurs établissements scolaires.

Il faut poursuivre en ce sens, avec des aménagements sécurisés et protégés.
Mais également faire des campagnes de sensibilisation aux règles d'usage des vélos et des trottinettes au public des enfants et adolescents.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Compétences à partager avec la Métropole

Yann Cucherat

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, je ne suis 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, je ne souhaite pas créer de conflit 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...

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous améliorerons l'accès aux établissements scolaires à vélo et en permettant le stationnement des vélos et trottinettes au sein des établissements scolaires et à proximité des équipements publics.

Action n°13

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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Le « dernier kilomètre » peut souvent se faire facilement en vélo ! (à moduler en fonction des activités bien sûr).

Béatrice Gailliot (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Proposer une aide à l'achat de vélos-cargos pour les commerçants afin de favoriser la livraison des marchandises à vélo pour « le dernier kilomètre ».

Pour ce qui est du 5^e Arrondissement : Une priorité est de développer une action volontariste pour limiter drastiquement le trafic de livraison en camionnettes dans le Vieux-Lyon. Que ce soit par des petits véhicules électriques, moins lourds, mais aussi des vélos-cargos.

Lyon Parc Auto doit être un partenaire de ces actions.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

A utiliser notamment dans le Vieux Lyon, même si zone largement pavée

Yann Cucherat

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.

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

Enfin, je rappelle que la logistique concerne 30% du trafic en ville. S'il convient de favoriser les transports en vélo pour le dernier kilomètre, il convient aussi de limiter ses achats sur internet.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous participerons à la création d'un réseau d'hôtels de logistique urbaine, c'est à dire des points de relais de livraison pour accompagner la transition et aires des livraisons dans des tournées optimisées et effectuées avec des véhicules non polluants, dont les vélo cargo.

Action n°14

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.)

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Rien à redire sur la proposition, le vandalisme ambiant dans certains quartiers pénalise malheureusement ce genre de proposition. Le renforcement de la sécurité au sens large (dont la lutte contre les incivilités et les dégradations) voulu par Agnès MARION et les listes "Pour l'amour de Lyon" contribuera aussi à faciliter le développement de ces services de location de vélo.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Renforcer le service My Vélo'v, l'offre de VAE de location longue durée avec des location pour un mois ou un an à travers toute la Métropole.
- Nous poursuivrons aussi l'aide à l'achat de VAE, vélos-cargos et vélos familiaux pour particuliers.
- assurer la gratuité du service Vélo'v pour les moins de 25 ans bénéficiaires d'un abonnement TCL longue durée
- déployer une flotte de handbikes à assistance électrique (à l'instar de e-vélo'v), des VAE sans transfert pour permettre aux personnes à mobilité réduite de bénéficier du service public de vélo en métropole (projet Benur d'une start-up lyonnaise du même nom). Ces vélos seront prochainement mis en service en cours de parcours de la ViaRhôna. Cette flotte sera déployée en station vélo'v, en priorité à proximité de certains points d'intérêts.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

A Lyon, vous bénéficiez 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 me 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...

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

En plus des services Vélo'v et MyVélo'v, que nous renforcerons, nous lancerons un service de vélos en location longue durée sur le modèle des métro-vélos de Grenoble. L'objectif de ce dispositif sera de pousser à l'usage du vélo à travers une tarification attractive incluant l'entretien et l'assurance. L'abonnement sera offert aux étudiants pendant un an. Par ailleurs, nous subventionnerons l'achat de vélos à assistance électrique et vélos cargos à hauteur de 200€ (portée à 500€ en cas de cession d'un véhicule thermique).

Action n°15

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)

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Le développement des vélostation est doublement important : un vélo en bon état, c'est moins d'accident. Et trouver une solution rapidement en cas de problème (crevaisin, casse...) évite de se passer du vélo temporairement pour finalement le laisser de côté définitivement !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Poursuivre le soutien financier aux ateliers d'autoréparation de vélos.
- Nous trouverons de nouveaux lieux dédiés pour installer ces pôles de récupération et de réparation de vélos de seconde

main.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

☒ Mettre en oeuvre 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, auto-réparation, voir service de réparation par professionnel, paniers légumes..etc)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est :Rue du Dauphiné Sud, Villette Paul Bert est

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous mettrons à disposition des locaux et accompagnerons l'installation et le maintien d'au moins un atelier de réparation ou d'auto-réparation dans chaque arrondissement. Nous soutiendrons la multiplication des vélos-écoles.

Action n°16

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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Rien à redire !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole, plutôt que directement la Mairie d'Arrondissement.

Pour ce qui est du 5ème Arrondissement : Ces actions doivent être relayées par des actions locales et ne pas se limiter aux solutions vélos : Cf réponse à action 20 pour ce qui est de l'action menée par les agents de la Mairie du 5° en matière de co-voiturage qui est une réussite.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

☒ 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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Pas de commentaire

Action n°17

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Former les jeunes au vélo et à la bonne pratique du vélo (réflexes en terme de sécurité...), c'est aussi toucher les parents et tout le cercle familial ! De plus, les bonnes pratiques adoptées jeune sont ancrées à vie !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous accompagnerons la pratique du vélo dès l'enfance en proposant l'apprentissage du savoir rouler et les indispensables du code de la rue à l'école et au collège. Tous les enfants passeront le « permis vélo –trotinettes ». Nous accompagnerons aussi les parents qui souhaitent développer la pratique du vélo avec leurs enfants. Nous sensibiliserons au port du casque. Nous développerons aussi des initiatives similaires à destination du public adulte non familier du vélo.

Action n°18

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

A moindre cout avec les vélos d'occasion, remis en état par des structures qui peuvent facilement recourir à des personnes en réinsertion, ou avec des vélos abandonnés et récupérés par la fourrière...

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Le 5ème y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole et de la Ville de Lyon.

L'Ecole est un lieu d'apprentissage des comportements vertueux dans le domaine public.

Tout particulièrement pour savoir se comporter en tant que piéton et savoir traverser la route pour les tous petits. Car on sait que les tous petits n'ont pas le même angle de vue et la même perception des distances et des vitesses que les adultes.

J'ai beaucoup appris de Colette Olivero (l'enfant et la rue) sur ce sujet qui est majeur.

Il est logique de le prolonger par l'apprentissage du vélo et de ses règles.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Indispensable !

Yann Cucherat

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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Les écoles seront progressivement équipées d'une flotte de vélos municipaux, qui sera entretenue par des ateliers associatifs de réparation de vélo.

Action n°19

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Reste à voir où ! On pourrait envisager des aires « mobiles » qui irait de quartier en quartier pour toucher et sensibiliser partout les riverains de tout âge. Cet équipement pourrait ainsi être mutualiser au niveau métropole.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne davantage une politique globale de la Métropole pour laquelle le 5ème Arrondissement contribuera en soutien.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Très bonne initiative !

Yann Cucherat

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 me semblent être d'excellent sites d'apprentissage.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

En coordination avec les associations, nous soutiendrons l'apprentissage du vélo, y compris par la mise en place de pistes cyclables d'apprentissage.

Action n°20

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

C'est déjà le cas : demandez à la mairie du 5 qui est l'élu qui vient en vélo cargo aux conseils d'arrondissement ! Par ailleurs, je fais tous mes trajets « domicile-école des petits-travail » depuis septembre à vélo cargo, quelle que soit la météo. Sauf le mercredi, où j'utilise un vélo classique comme je le faisais depuis quelques années pour mes trajets « domicile-travail ». Et je n'ai aucune raison de changer !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette exemplarité est déjà largement partagée par les élus et les agents de la MA5 et l'exemple vient d'en haut.

Mais elle ne doit pas se limiter au seul "Vélo" :

Le Maire du 5ème, Béatrice Gailliout, se déplace presque exclusivement à pied et en transport en commun (bus et Funiculaire).

Le Directeur Général des Services de la Mairie du 5 et son adjointe se déplacent déjà essentiellement à vélo.

Certains Adjointes de la Mairie du 5 aussi, que ce soit dans leur fonction d'élu ou pour leur trajet domicile / travail au quotidien au lieu de déplacement solo en voiture.

Les agents de la Mairie du 5 ont développé un travail global en faveur du développement durable qui prend en compte la question des mobilités, en particulier le co-voiturage, développé à la Mairie du 5, mais aussi avec les structures voisines (CNFPT et bientôt probablement les Massues).

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

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

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Je ne peux malheureusement pas m'engager personnellement à effectuer un maximum de déplacements à vélo car étant malentendante le risque d'accident est très élevé. Ceci m'amène 1) à être très sensible à la question de la sécurité - des plus vulnérables notamment; 2) à souhaiter promouvoir une pratique du vélo inclusive et respectueuse de tous

Action n°21

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).

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Il faut trouver le bon vélo cargo pour chaque besoin, mais l'offre est maintenant satisfaisante !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Oui en général sur la Ville,

Mais sa généralisation sur le 5ème est plus problématique qu'en centre-ville du fait de la topographie (liaison entre Mairie et Mairie annexe au Vieux Lyon peu pratique à vélo cargo par exemple).

Pour ce qui est de la Police Municipale, notons que la brigade cycliste est actuellement accueillie au poste du 5e arrondissement.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

Le prestataire de la cantine ne peut pas livrer 25 000 repas à vélo en une matinée.

Les repas à domicile dépendent des associations d'aide au maintien à domicile, pas de la ville.

Pour les espaces verts, il s'agit de matériel lourd et déchets verts encombrants qui ne peuvent être déplacés par vélo-cargo, d'autant qu'il s'agit d'un travail en équipe...

La hausse des effectifs de la police municipale concernera pour partie la brigade cycliste.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Les services municipaux seront progressivement équipés de vélos et de vélo-cargos.

Action n°22

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 à destination de toutes les écoles de l'arrondissement et de la ville

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Tout le temps que nos enfants passent à bouger (marche, vélo) plutôt qu'assis dans une voiture est précieux, pour leur santé comme pour le portefeuille des parents ! Sans oublier l'aspect social de ces propositions. Le lien créé entre les enfants et entre les parents, l'entraide entre les parents contribuent aussi à faire de notre ville un lieu où il fait bon vivre.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Tout à fait favorable à ces initiatives locales et citoyennes que nous avons soutenues et qui méritent un nouveau développement.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Système largement utilisé dans les villes limitrophes, qui fonctionne très bien.

Yann Cucherat

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 Pédibus, mais force est de constater que cela concerne très peu de parents.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Notre programme d'arrondissement y fait explicitement référence

Action n°23

Créer une "journée sans voiture". A cette occasion, les quartiers Saint-Just, Joliot-Curie et les quais de Saone seraient piétonnisés.

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

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Complètement d'accord pour les événements de grande ampleur. La multiplication de ceux-ci et le développement des infrastructures cyclistes sécurisées faciliteront la bascule vers l'utilisation du vélo.

Attention cependant aux effets de bord des « journées sans voiture ». Ok dans l'esprit, mais ne pas oublier ceux qui ne peuvent pas se passer d'une voiture : personnes à mobilité réduite, âgées, femmes enceintes... ne pas interdire complètement la voiture ces jours-là, mais au contraire proposer des solutions alternatives à ceux qui accepteront d'être véhiculés par exemple en vélo « pousse-pousse ». Ca pourra être l'occasion pour certains de basculer sur ce genre de mobilité au quotidien plutôt que sur l'utilisation d'un véhicule motorisé ou un taxi.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Idee intéressante. Par contre la localisation citée mérite d'être travaillée.

La Mairie du 5 a contribué à la Convergence Vélo, y compris avec la participation de l'Adjoint à la Voirie qui n'a pas réputation d'être un grand sportif :-)

Action n°24 : je m'engage !

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

YESSSS !

Yann Cucherat

La Presqu'île sera piétonne tous les samedis.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

En concertation avec les associations cyclistes, nous soutiendrons la création d'une culture du vélo urbain, y compris en facilitant l'organisation d'événements de grande ampleur dans la métropole.

Action n°24

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

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.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Il faut d'une part proposer des places de stationnement aux véhicules de façon à ce qu'ils ne se mettent pas n'importe où et d'autre part réprimer le stationnement illicite. L'un ne pourra pas aller sans l'autre.

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Déjà répondu favorablement en action 2.

Cela fera partie des missions de la Police Municipale, dans le cadre de l'augmentation des effectifs de la police municipale qui permettra de rendre cette verbalisation effective.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

☑ Mettre en oeuvre 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.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Nous travaillerons avec les services de Police pour faire respecter les infrastructures cyclables (stationnement et circulations illégales). Nous sommes favorables à la mise en place de la vidéo-verbalisation statique et sur les véhicules afin de sanctionner les infractions routières. Par ailleurs, nous régulerons l'utilisation des trottinettes électriques afin qu'elles n'encombrent plus l'espace public. Elles auront accès aux pistes aménagées pour les vélos.

Action n°25

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : atelier mobile d'auto réparation, formation conduite à vélo en ville.

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Complètement d'accord. L'atelier mobile d'auto réparation est d'autant plus pertinent que l'utilisateur n'a aucune excuse pour ne pas faire réviser son vélo (il est sur place, pas de perte de temps, parfois pris en charge financièrement par l'entreprise...). En terme de sécurité, un vélo bien révisé (frein, pression de pneus, éclairage...) est gage d'une pratique sécurisée !

Béatrice Gailliout (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole, plutôt que directement la Mairie d'Arrondissement Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Pas de commentaire

Yann Cucherat

La loi sur la transition écologique impose aux entreprises de mettre en place des PDE. Il incombe aux CCI et aux chambres des métiers et de l'artisanat d'aider les entreprises à les mettre en place avec l'aide de la Région qui possède la compétence économie.

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Pas de commentaire

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Pas de commentaire

Commentaires généraux

Olivier Pirra (Pour l'amour de Lyon)

Je pratique le vélo au quotidien depuis plusieurs années et je n'ai aucune raison de changer !

Je suis convaincu des bienfaits du vélo à de nombreux points de vue (écologiques, économiques, de santé...).

En s'équipant correctement on peut faire du vélo par tous les temps. Ou presque ! Je tempère pour des raisons de sécurité quand il y a de la neige/verglas, mais ça concerne finalement très peu de jours chaque année où de manière générale, il vaut mieux rester chez soi, car même les autres modes de transport sont souvent bloqués (voiture, bus...). Même en cas de pluie, avec un bon équipement, ça se fait sans problème.

Pour déposer les petits à l'école j'ai depuis septembre un vélo cargo. J'utilise les jours "sans école" un vélo classique. Je suis

convaincu que le premier sujet concernant le vélo est la sécurité : tant qu'il n'y aura pas d'infrastructures de qualité (pistes dédiées, séparées des voitures : une simple bande au sol n'est pas suffisante), qu'il y aura des vols/dégradations de vélo, il sera compliqué de faire passer au vélo les lyonnais. En parallèle il faudra faire la promotion d'une culture vélo, notamment en faisant pratiquer le vélo dans les établissements scolaires, en travaillant avec les acteurs concernés (associations, entreprises, ...). Pour finir, je compte bien montrer l'exemple en tant qu' élu en continuant à utiliser mon vélo au quotidien !

Béatrice Gailliot (RESPIRATIONS avec Georges Képénékian)

Le 5ème arrondissement, de par sa topographie, connaissait un faible usage du vélo. Cela a profondément changé ces dernières années.

Quand on voit le trafic actuel sur l'Avenue du Point du Jour, par exemple, il est sans commune mesure avec ce qui existait il y a encore 3 ou 4 ans. Et Chemin Neuf est devenu un axe majeur de circulation cycliste.

Le développement de l'assistance électrique a contribué à ce changement, mais c'est également une véritable culture du vélo qui s'est développée dans notre Arrondissement. Votre questionnaire montre bien qu'au delà des aménagements nécessaires, c'est une nouvelle "culture" qu'il s'agit de promouvoir.

Notre équipe a accompagné et contribué à ce changement en travaillant avec la Métropole pour un fort développement du réseau cyclable depuis 3 ans :

- Aménagement de bandes et pistes cyclables avec 3 aménagements majeurs (Avenue du Point du Jour, Quai Fulchiron et début du chantier Pierre Audry), accompagnés d'autres complémentaires (sur la Montée de Choulans, la rue Commandant Charcot et la rue Edmond Locard...).
- Aménagement de DSC : Les double sens cyclables ont été généralisés sur le Vieux Lyon et sont maintenant développés de manière volontariste sur le plateau (Soeur Bouvier, Albéric Pont, Mère Elise Rivet, Pauline Jaricot, Maurice Jacob...).
- Décision d'aménager Chemin Neuf en le mettant en sens unique

Le retard historique du 5ème est en train de se résorber, conformément aux engagements pris avec les associations cyclistes. Ce développement aurait pu être plus fort et se faire dès le début de ce mandat si l'aménagement de l'Avenue Barthélémy Buyer (entre Sidoine Apollinaire et Tassin) était arrivé à son terme. Le chantier devait débuter début novembre 2014 après concertation avec les acteurs locaux et validation par la Métropole. Mais il a été stoppé in extremis par une décision politique venue d'en haut.

Cette décision était légitime en raison des travaux sous le Tunnel de Fourvière, mais cet aménagement aurait du être relancé à l'issue des travaux de Fourvière.

La Mairie du 5 a porté ce projet à bout de bras et continue à le défendre. A notre demande, la Métropole a encore récemment confirmé l'intérêt d'un aménagement rapide de cet axe. Les études sont faites, le projet sur la table. Quelques négociations seront encore nécessaires pour développer son acceptabilité et renforcer la sécurité routière (en particulier le carrefour Buyer / Champvert). Notre connaissance du dossier permettra de le relancer et le mener à terme dans un climat serein.

Reste également à terminer l'aménagement du Point du Jour après concertation sur la gestion complexe du carrefour Favorite / Point du Jour (carrefour à feu ou pas, déplacement de l'arrêt de bus, organisation du stationnement des cars scolaires devant l'Ecole de la Favorite) et sera lié à l'aménagement de la rue Appian et d'une bande cyclable montante sur la Favorite.

Tout ceci témoigne de notre engagement qui reste intact pour l'avenir, même si le cadre reste contraint. Car le réseau de voirie du 5 est bien différent du maillage existant en Centre Ville. Il faut donc faire preuve de pragmatisme ET de volontarisme pour pousser à bout toutes les solutions permettant de respecter cet engagement de doubler le réseaux cyclable de la Métropole d'ici 2030.

Tristan Debray

Pas de commentaire

Anne Prost (Objectif Lyon avec Etienne Blanc)

Bravo pour vos idées mûrement réfléchies et pensées.

Attention, gros manque de civisme de tous dans l'espace public, vitesse élevée des certains cyclistes, à surveiller (livreurs etc..)

Manque de respect de l'autre, inquiétude des Séniors qui n'osent plus sortir à pied, perdus dans cet embroglio de modes de déplacements

Topographie particulière de notre arrondissement

Petit Bémol : quai Fulchiron, belle autoroute à vélo, idéale pour les cyclistes, au détriment du piéton, des mamans avec poussette, des PMR, des petits groupes qui jouaient autrefois à la pétanque le soir...merci de penser à tous ...

Enfin, je suis POUR l'éducation du cycliste, dès l'enfance, au sein de l'école.

Toujours prête à vous écouter et à trouver ensemble des solutions.

BIEN VIVRE ENSEMBLE, est ma devise

Yann Cucherat

Retrouvez en détails notre programme : <https://www.yanncucherat2020.com/>

Alexandra Astic (PositivonsLyon 100% Citoyens)

Suis utilisatrice et abonnée au Vélov depuis sa création et surtout que je me suis fait volée mon vélo personnel ! Donc à défaut de mieux les vélo en partage c'est tout de même bien ! Suis donc à 300% pour le développement du vélo et un partage

intelligent de l'espace public en SÉCURITÉ pour tous les type d'usage sur cet espace ! Le vélo est un moyen d'avenir car écologiquement et sanitairelement efficient ! Ce commentaire vaut pour le reste de vos action à la suite !! Le modèle Danois de Copenhague que j'ai expérimentée est pour moi une belle référence et un exemple dont on doit s'inspirer à cela prêt qu'il faudra l'adapter à la configuration géographique de Lyon avec ses collines ! Il faut retravailler toutes les questions de non continuités des pistes cyclables et les carrefours dangereux pour es piétons et les cyclistes ! C'est aussi une question de santé publique eu égard au nombre d'accidents en vélo en ville!

Alexandra ASTIC

Nadine Georgel (Maintenant Lyon pour Tous - 5e arrondissement)

Pas de commentaire