

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon-Sud-Est (circonscription D de la Métropole de Lyon)

(69008)

Premier tour

– le 13/03/2020 –

Action n°1

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Pour atteindre 15% de part modale du vélo d'ici 2026, il faut au minimum doubler le budget alloué au vélo et passer à 30 euros par habitant/an et un budget minimum de 300 millions d'euros pour 2020-2026.

Les associations vélos souhaitent être impliquées tout au long du processus de décision autour du Plan vélo : de la conception jusqu'à la réalisation d'un schéma directeur mais aussi dans la conception d'actions d'accompagnement au changement de pratiques et l'élaboration du budget de ce plan d'actions. Il est également souhaitable que les habitants puissent suivre l'évolution de la réalisation de ces engagements du Plan vélo (via par exemple un outil digital).

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

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 partagée.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Nous proposons un budget de 350 millions d'euros pour le mandat à venir. Nous désignerons dans chaque arrondissement 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 et de la Métropole.

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous avons préparé un plan vélo sur toute la métropole, incluant les décisions prises dans le Plan de Déplacement Urbain. Les acteurs public et associatifs seront associés aux réflexions pour la réalisation des actions prévues.

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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Notre programme prévoit d'augmenter de 100 M€ par an l'investissement consacré aux modes, qui portera le budget métropolitain consacré aux modes doux aux alentours de 300 M€ par an. Nous pensons qu'il ne faut pas mettre en concurrence les différents modes doux, mais qu'il faut les penser en synergie. Le déplacement piéton reste le premier mode de déplacement dans le centre de notre agglomération.

Pour se faire, et parce que nous pensons que le mandat à venir fait face à un enjeu démocratique, il s'agit d'associer les associations et les habitants à l'aménagement de la Métropole et l'évaluation des politiques publiques. Aussi, 1% des budgets opérationnels seront consacrés à des démarches de concertation et d'évaluation. Spécifiquement sur la question du vélo, nous proposerons un comité vélo regroupant les associations et élus référents. Il visera à construire la stratégie vélo de la

Métropole.

Par ailleurs, des budgets participatifs seront créés : 1 M€ par et par circonscription. Parmi les idées suggérées par les habitant.e.s de notre métropole, peut-être que certaines concerneront le développement du vélo, au-delà de l'ambition que nous portons.

Action n°2

Créer un réseau express vélo Le Réseau Express Vélo (REV) permettra de relier les communes de la métropole de Lyon entre elles, de périphérie à périphérie, et vers le centre de la métropole, mais aussi de résorber les coupures urbaines. Le REV devra être composé d'axes lisibles, confortables, sécurisants et continus. Il sera d'une largeur suffisante (d'une largeur supérieure à 3,5 mètres) afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.

Ce réseau cyclable à haut niveau de services répondra à des normes de tracé adaptées à sa vocation structurante.

Conformément aux recommandations du Cerema il bénéficiera d'une priorité aux intersections pour être attractif et efficace.

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.

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.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

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 dans un premier temps :

- Cours Gambetta et cours Albert Thomas (Lyon 3ème et Lyon 8ème)
- Avenue Mermoz et avenue Berthelot (Lyon 8ème, Lyon 7ème et Bron)
- Cours Charlemagne, rue Victor Hugo et rue de la République (Lyon 2ème)
- Rue Berthet, rue Pierre Audry et montée du Chemin Neuf (Lyon 9ème et Lyon 5ème)
- Cours Vitton et cours Zola (Lyon 6ème et Villeurbanne)
- Route de Vienne (Lyon 8ème et Saint Fons)
- Boulevards des États-Unis, Curie et Croizat (Lyon 8ème et Vénissieux)

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Dès notre élection, nous ferons inscrire les financements nécessaires à la réalisation de lignes de Réseau Express Vélo traversant 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)

Nous constatons 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.

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 Berthelot, 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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Notre programme prévoit de créer des véloroutes à l'échelle métropolitaine pour relier les communes entre elles et le centre à la périphérie.

Action n°3

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 : Objectifs pour 2026 : Doubler le nombre de km d'aménagements cyclables dans la métropole de Lyon, soit 2000 km.

Les axes prioritaires les plus dangereux ou manquant d'aménagements adaptés dans la circonscription D, 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 Lavirotte
- 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)

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Plus l'on crée de pistes cyclables, plus la pratique du vélo se développe ! Avec notre objectif d'un réseau cyclable métropolitain de 1 500 km d'ici 2025 et de 2 000 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.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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)

Accueil

Merci pour votre participation !

Veillez trouver ci-dessous les engagements que vous avez signés en tant que candidat-e à Plateau Nord-Caluire (circonscription N de la Métropole de Lyon) (69) représentant la liste « Prendre un temps d'avance ».

Vos réponses ne sont pas encore publiées. Un-e référent-e local-e de la FUB va vous contacter sous peu pour vérifier leur authenticité et permettre leur validation.

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je m'engage !

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Pour atteindre 15% de part modale du vélo d'ici 2026, il faut au minimum doubler le budget alloué au vélo et passer à 30 euros par habitant/an et un budget minimum de 300 millions d'euros pour 2020-2026.

Les associations vélos souhaitent être impliquées tout au long du processus de décision autour du Plan vélo : de la conception jusqu'à la réalisation d'un schéma directeur mais aussi dans la conception d'actions d'accompagnement au changement de pratiques et l'élaboration du budget de ce plan d'actions. Il est également souhaitable que les habitants puissent suivre l'évolution de la réalisation de ces engagements du Plan vélo (via par exemple un outil digital).

Commentaire :

Nous avons préparé un plan vélo sur toute la métropole, incluant les décisions prises dans le Plan de Déplacement Urbain. Les acteurs public et associatifs seront associées aux réflexions pour la réalisation des actions prévues.

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.

Action n°2 : je m'engage !

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

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Nous ne nous contenterons pas de grossir les chiffres du vélo par un trait de peinture au sol. Notre objectif est de proposer des aménagements confortables et sécurisés pour les cyclistes. Chaque solution d'amélioration des tracés sera étudiée au cas par cas, en lien avec les associations.

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

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.

Objectifs d'ici 2026 : Rendre l'ensemble de la Presqu'île piétonne, et quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la métropole.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Les différentes expérimentations de piétonisation de la Presqu'île de Lyon qui ont eu lieu en 2019 ont démontré la pertinence de cette mesure les week-ends. Elles ont toutefois montré leurs limites en semaine. C'est pourquoi, en concertation avec les commerçants et les usagers, nous proposons une piétonisation pérenne de la Presqu'île de Lyon les samedis et dimanches.

Nous proposerons également aux autres communes qui le souhaitent de les accompagner financièrement dans la mise en place d'une piétonisation partielle ou totale, temporaire ou pérenne, de leur centre-ville ou de leur centre-bourg.

Par ailleurs, 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 piétonnes, etc.).

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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 redirigée 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)

our 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.

La presqu'île sera piétonne tous les samedis !

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Oui, mais à condition d'avoir un regard global sur les flux générés. Il ne s'agit pas d'avoir des réponses tout faites, mais des réponses appropriées en fonction des contextes. Nous privilégierons la concertation et replacerons l' élu métropolitain issu d'un territoire (d'une circonscription). Il pourra être directement interpellé sur des sujets plus locaux.

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.

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

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

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 piétonnes, etc.).

En concertation avec les communes et les habitants, nous continuerons autant que faire se peut à atteindre une limite de vitesse de circulation de 30km/h, comme cela s'est déjà fait sur ce mandat dans notre arrondissement.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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)

25% 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

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

En concertation avec les Maires qui disposent du pouvoir de police, nous nous engagerons vers une limitation de la vitesse de circulation à 30km/h dans les cœurs de quartier, les quartiers résidentiels, etc. Au-delà de l'arrêté, il s'agit de repenser la rue comme un espace public vivant, et pas seulement fonctionnel, où chacun à sa place (et non pas la voiture sur les autres modes doux) par des aménagements. Il ne s'agit pas seulement d'aménager techniquement la rue (coussins berlinois, chicanes), mais de réduire l'emprise de la chaussée pour contraindre l'automobiliste à réduire la vitesse. Sur les axes structurants, la vitesse restera limitée à 50 km/h.

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 visible 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.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser les cédez-le-passage cycliste au feu (dans toutes les directions), les sas vélos aux feux et les double-sens-cyclables dans toute la métropole.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

La mise en place des sas vélos à largement augmenté au cours du mandat dans tous le 8e arrondissement.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Oui, pour nous, ce sont des aménagements pertinents.

Action n°7

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 saturées, 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.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Notre ambition à l'échelle de la Métropole est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60 000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30 000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10 000 places.

Nous généraliserons notamment la présence de boxes 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.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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 le quartiers de la Part-Dieu arriverons 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.

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

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Nous avons noté une forte saturation des parcs relais de notre agglomération. En parallèle de la création d'une boucle de transport circulaire en métro léger de surface (permettant de rejoindre Tassin à la Doua par St-Fons), nous proposons la création de 3 parcs relais de 250 places, dont 10% seront réservés au vélo. Nous prévoyons également des extensions sur les parcs existants (Vaise, Vénissieux, Parilly), comprenant une part vélo. Nous étudierons la possibilité d'un ouvrage transitoire dans l'attente de l'aménagement définitif prévu sur la place Béraudier.

Action n°8

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.
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

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Notre ambition à l'échelle de la Métropole est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60 000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30 000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10 000 places.

Nous généraliserons notamment la présence de boxes 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.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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 sur les constructions neuves (obligation de réalisation de garage vélos) 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. Les besoins spécifiques seront étudiés pour proposer des solutions adaptées.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

L'augmentation de 100M€ par an du budget d'investissement destiné au vélo permettra d'assurer un meilleur maillage de l'offre de stationnement. Cette offre sera concertée avec les usagers et les associations de cyclistes.

Action n°9

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 saturées. 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...

Objectif d'ici 2026 :

> *Quadrupler l'offre de stationnement sécurisé vélo (10 000 places) en prenant compte des besoins spécifiques des vélos-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 acteurs publics : collectivités, bailleurs sociaux etc.*

(<https://programme-alveole.com>)

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Nous avons pris des engagements de création et d'extension de parcs de stationnement (cf. action 7). En ce qui concerne, le stockage de vélos dans les immeubles existants, nous accompagnerons les démarches visant à créer des locaux individualisés. Enfin, nous nous engageons à créer des stationnements sécurisés pour les vélos.

Action n°10

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.

L'enquête de Nova7 et Systra en juin 2019 a établi que 48 % des cyclistes n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon,...

Il est nécessaire de renforcer le respect des règles de stationnement sécurisés 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.

Objectif d'ici 2026 :

> Renforcer l'information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations de stationnement vélo

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Voir réponse précédente.

Cette obligation existe déjà dans le PLUH mais n'est que peu respectée, principalement du fait d'une absence de contrôle des services municipaux. Élu-es à la ville, nous serons particulièrement vigilants sur le strict respect des normes actuelles et nous les reverrons à la hausse (surfaces minimales plus importantes, emplacements réservés aux vélos spéciaux type cargo, etc.).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Une obligation du nouveau PLUI-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)

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Au sujet du PLUH, nous avons pris l'engagement de ne pas faire une révision générale (qui prendrait alors un mandat entier), mais de s'insérer dans le PLUH voté récemment, tout en faisant des révisions partielles ou des modifications.

L'obligation de locaux individualisés pour les vélos pourra faire partie de ces révisions ou modifications. Nous nous engageons par ailleurs à négocier ces aménagements dans les nouvelles opérations avec les promoteurs.

Action n°11

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.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Notre objectif, à l'échelle de la Métropole, est de déployer une palette ambitieuse de services mutualisés pour les commerçants, les artisans et leurs clients, avec, notamment :

- Un service de livraison cyclable dans les centres-bourgs et centres-villes, et notamment dans les territoires ayant mis en place une piétonisation de leur centre, en lien avec les commerçants pour permettre aux habitants de se faire livrer en proximité.
- Les livraisons des stocks commerciaux par voies fluviales avec dernier km réalisé en vélo-cargo pour les commerces situés dans des communes traversées par le Rhône ou la Saône.
- La création de zones de stockage mutualisé (avec boxes individuels) pour permettre le stockage du matériel des artisans dans les secteurs où la présence d'artisans est forte.
- 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.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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 vélo-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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Sur la logistique, qui est un gros secteur de pollution atmosphérique, nous voulons recourir au transport fluvial. À partir d'une plateforme logistique sur le port Édouard Herriot et d'une autre à Genay, les marchandises seraient acheminées sur le Rhône et la Saône. Le dernier kilomètre en vélo sera encouragé.

Action n°12

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Il faut déployer une aide à l'acquisition d'un vélo qui puisse répondre aux déplacements du quotidien (trajet domicile-travail, dépose d'enfants à l'école, courses etc.). Cette offre doit concerner aussi bien des vélos neufs que d'occasion et tous types de vélos : vélos standards, pliants, VAE, cargo, vélos adaptés...

Objectifs d'ici 2026 :

> Quadrupler l'enveloppe attribuée pour l'aide à l'achat sur tous types de vélos, neufs ou d'occasion

> Généraliser le "pack autonomie Vélo" (l'acquisition d'un vélo à réparer + accompagnement dans la réparation de ce vélo, vélo-école, savoir-rouler, etc.)

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

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.

Nous soutiendrons par ailleurs financièrement les commerçants et artisans qui souhaitent faire l'acquisition d'un vélo-cargo électrique, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone à Faible Émission (ZFE).

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Pas de commentaire

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Notre programme se concentre sur l'aide à l'achat de VAE.

Action n°13

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.)

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Nous renforcerons 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.

Par ailleurs, afin d'inciter les plus jeunes à s'emparer du vélo, nous intégrerons l'abonnement Vélo'v à l'abonnement TCL jeunes qui sera désormais à 20 euros pour les moins de 25 ans. L'accès au vélo en libre-service deviendra donc gratuit pour les moins de 25 ans.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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...

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Dans le cadre du pacte avec les communes (il s'agit d'accompagner les communes à la création des équipements de proximité rendus nécessaires par le développement de l'agglomération dans le cadre d'une réciprocité), nous accompagnerons à la négociation avec le délégataire de Vélov' pour une extension sur les communes de la Métropole.

Action n°14

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 3-5 km du domicile ou du lieu de travail
- > Décupler les vélos-écoles (pour les particuliers, pour les structures sociales, les personnes en insertion ou encore celle à destination des personnes à mobilité réduite)
- > Mettre à disposition des locaux adaptés aux ateliers : (https://wiklou.org/wiki/Trouver_un_local)
- > 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.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

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.

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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)

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

De manière plus générale, nous souhaitons réorienter les financements liés au développement économique, vers l'économie circulaire, l'ESS et la création d'emplois non délocalisables. Les services cités dans le questionnaire pourraient très bien rentrer dans les critères d'aide.

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.

Action n°15

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Il faut soutenir la Maison du Vélo Lyon actuelle (ex Pignon sur Rue) et renforcer ses moyens d'accompagnement au changement de pratiques, ses capacités d'accueil et d'information des visiteurs ainsi que de sensibilisation du grand public aux avantages de rouler à vélo en ville et ce en toute sécurité.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Nous nous appuyons sur la Maison du Vélo comme structure ambassadrice du changement, dont nous soutiendrons financièrement et logistiquement les activités (vélo-école, formation en entreprise, événementiel...).

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons continuer à soutenir les acteurs associatif pour favoriser les changements de pratiques.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Pas de commentaire

Action n°16

Créer une agence d'écomobilité, Il est nécessaire de créer une agence d'écomobilité de la métropole de Lyon, qui coordonne toutes les initiatives contribuant à valoriser les offres alternatives à la voiture autosoliste et placer au centre la solution vélo. Elle facilitera l'accès à l'information, accompagnera les changements de pratiques et conseillera les habitants sur les solutions de mobilités alternatives les plus adaptées à leur trajet.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Oui, mais ce sont surtout toutes les mobilités alternatives à la voiture, y compris le vélo, qu'il faut rendre plus attractifs.

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%.

L'expertise des associations vélos de la métropole de Lyon en matière d'apprentissage sur les déplacements à vélo en circulation permet d'accompagner les établissements dans leurs différents projets "savoir-rouler".

Objectifs d'ici 2026 :

- > Former les élèves de primaire des 59 communes au savoir-rouler
- > Continuer l'apprentissage du savoir-rouler dans les 121 collèges de la métropole
- > Impulser et suivre le lancement de lignes pédibus, de vélobus dans toutes les communes de la métropole.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Voir réponses précédentes en matière de développement des 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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Notre programme prévoit d'éduquer les enfants et les collégiens à l'usage des vélos et à la sécurité routière.

Action n°18

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

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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

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

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

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

Action n°19

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 (dans le cadre par exemple d'une journée sans voiture), 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

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Les élu-es écologistes sont fortement mobilisé-es 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-es élu-es 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)

Nous allons multiplier les événements de sensibilisation du grand public.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Afin de faire face au changement climatique, notre première mesure sera de mobiliser la société. Au côté d'événements populaires promouvant la pratique du vélo, nous organiserons, en 2021, une grande manifestation de la transition énergétique. Au cours de celle-ci, nous pourrions imaginer qu'elle soit sans voitures.

Action n°20

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Pour encourager les grands lyonnais à se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain en remplacement de l'image sportive véhiculée par le tour de France.

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes s'accroît également. Il faut donc (in)former au code de la rue d'une manière ludique et massive (partage de la rue, double-sens cyclable, cédez-le-passage cycliste au feu, stationnement très gênant sur bande cyclable etc). Et continuer le travail initié avec les polices municipales pour des campagnes de sensibilisation, voire de verbalisation.

Objectifs d'ici 2026 :

> 100.000 personnes touchées par an

> Organiser plusieurs campagnes de communication / an : informatives (généralisation du DSC, M12, danger des angles morts...) ou ludiques pour donner envie de passer à la pratique du vélo au quotidien

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Pas de commentaire

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

Nous allons multiplier les événements de sensibilisation du grand public.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Oui, les conflits d'usages entre piétons, cyclistes, automobilistes et conducteurs de poids lourds et de bus sont trop nombreux. Il y a la nécessité de rappeler l'ensemble des usagers à ses droits et devoirs. Spécifiquement, nous accompagnerons le SYTRAL à un plan de formation des conducteurs de bus.

Action n°21

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

Ces ateliers seront assurés par les associations vélos de Lyon dans le cadre des plans de déplacements de mobilité (PDM) et le coût sera pris en charge à 50 % par la Métropole de Lyon.

Objectifs d'ici 2026 :

> Accompagner 700 entreprises (notamment les entreprises de plus de 100 salariés qui sont soumises à un PDM)

> Proposer des incitations financières pour des services vélo, des ateliers de sensibilisation, des formations.

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

Pas de commentaire

Sylvain Maillard (Prendre un temps d'avance)

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.

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Oui, dans le cadre de l'écoconditionnalité des aides de la Métropole au développement économique.

Commentaires généraux

Augustin Michaely (Ensemble avant tout ! Avec David Kimelfield)

Pas de commentaire

Nathalie Dehan (Maintenant Lyon 8)

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 amènerons progressivement l'ensemble des quartiers en zone 30, à l'exception de quelques grands axes, et engageront des concertations en vue d'en piétonner 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 amènerons 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)

Pas de commentaire

Sandrine Runel (C'est la Gauche Unie)

Pas de commentaire