

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Lyon 5e arrondissement

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

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.

Développer un réseau cyclable cohérent

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.

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.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

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.

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

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.

Action n°7 :

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

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.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

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.

Action n°10 :

Implanter 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 vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel

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>)

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>)

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.

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.)

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)

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.

Promouvoir une culture vélo

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

Action n°18 :

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

Action n°19 :

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

Action n°20 :

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

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).

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

Action n°23 :

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

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

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.

Action n°25 :

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