

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Lyon 8e arrondissement

Introduction

Les citoyens et adhérents des associations d'usagers du Vélo de Lyon 8ème interpellent les candidats aux élections municipales 2020 sur la définition d'un plan vélo local ambitieux et adaptés aux enjeux climatiques qui vont rythmer la décennie. S'engager pour la solution vélo pour désaturer les transports en commun et comme alternative à la voiture individuelle, c'est réduire l'empreinte carbone de la métropole en accord avec le PCAET et rendre notre ville plus salubre, respirable et paisible.

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. Ou encore, identifier les petits aménagements de voirie à réaliser dans le cadre des budgets de proximité de la Ville ou dans le cadre de plus gros projet d'investissement à l'échelle du mandat

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 : La création de voies cyclables, en privilégiant, lorsque la configuration de la voirie le permet, une séparation physique avec les véhicules et les piétons. Les axes prioritaires les plus dangereux ou manquant d'aménagements adaptés dans le 8ème, identifiés dans le baromètre "Parlons vélo" de la FUB ainsi que par les remontées du terrain des usagers du vélo, sont les suivants :

- Bachut
- Avenue Jean Mermoz (de Bachut à Ambroise Paré)
- Jet d'eau Mendès 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)

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

Action n°3 :

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

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

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

Action n°4 :

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

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

Action n°5 :

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable. *Exemple de la rue de Surville qui subit un dépôt sauvage récurrent rendant impossible l'usage de cette rue par les cyclistes.*

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 :

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

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

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

Action n°7 :

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

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

Action n°8 :

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

Le sas vélo est un aménagement cyclable à part entière et d'une grande utilité pour le cycliste. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée en amont de laquelle doivent s'arrêter les véhicules motorisés. Il permet aux cyclistes d'être mieux visibles des autres usagers de la route, en particulier les poids lourds qui tournent à droite. Il permet aussi aux cyclistes de se 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 au feu permet aux cyclistes de passer au feu rouge, en laissant la priorité aux piétons et voitures ayant le feu vert. Les mouvements possibles sont indiqués sur le panneau et concernent généralement le tourne-à-droite.

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

Action n°9 :

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

Action n°10 :

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

Action n°11 :

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

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**Action n°12 :**

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

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

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

Action n°13 :

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

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

Action n°14 :

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés,

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

Objectif d'ici 2026 :

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

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

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

Action n°15 :

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

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

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

Action n°16 :

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

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

Action n°17 :

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

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

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

Action n°18 :

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

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

pour seniors et personnes en situation de handicap, etc.)

Action n°19 :

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

Objectifs d'ici 2026 :

> Mailler le territoire pour que tout Grand Lyonnais ait un atelier ou une vélostation à moins de 5 km du domicile ou du lieu de travail

> Mettre à disposition des locaux adaptés aux ateliers

> Soutenir une coordination des ateliers vélos (financement de postes par ex.)

> Organiser la fourrière à vélo pour aider à structurer et financer le processus de collecte des vélos abandonnés.

> Décupler les vélos-écoles (pour les particuliers et pour les structures sociales, les personnes en insertion ou encore celle à destination des personnes à mobilité réduite)

Action n°20 :

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

Promouvoir une culture vélo

Action n°21 :

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

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

Action n°22 :

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

Action n°23 :

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

Action n°24 :

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

Action n°25 :

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

Action n°26 :

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

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

Action n°27 :

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

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

Action n°28 :

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

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