Parlons Vélo ! Municipales 2020
Questionnaire pour Ouest (circonscription L de la Métropole de Lyon)

Introduction
Pour répondre à l'urgence climatique et réduire la pollution de l'air sur notre territoire, les associations vélos de la métropole de Lyon invitent la métropole et les communes à mettre en place un Plan Vélo orienté autour de trois axes : des infrastructures cyclables de qualité, des services vélos variés et innovants, et un accompagnement au changement de pratiques pour développer une véritable culture vélo.

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

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).

Développer un réseau cyclable cohérent

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.

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.

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

Action n°5 :
Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. L'anneau des sciences, dont la construction coûterait 4 Md€, pour 60'000 véhicules/jour et entraînerait l'artificialisation de terres jusque là préservées, doit notamment être abandonné. L'ouest lyonnais sera particulièrement impacté en accueillant plusieurs tronçons et gros échangeurs à l'air libre à Tassin et à Francheville.
Soit ce périphérique serait peu emprunté donc l'investissement inutile, soit cette infrastructure serait très empruntée et générerait un trafic routier pour le rejoindre, donc ne réduirait pas le trafic automobile sur la voirie des communes environnantes, contrairement à l'objectif affiché et au détriment de la pratique du vélo.
De nombreux exemples de par le monde montrent que de nouvelles voiries automobiles entrainent une augmentation globale du trafic routier, et sont alors rapidement saturées (paradoxe de Braess).

Action n°6 :
Réaménager les avenues qui sont à 2×2 voies en 2×1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos.

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 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.

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 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.

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 a 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.

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. 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 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 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 acteurs publics : collectivités, bailleurs sociaux etc. (https ://programme-alveole.com)

Action n°12 :
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 : 2 4% garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon, …
Objectif d’ici 2026 :
> Renforcer l’information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations de stationnement vélo

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 :
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.)

Action n°15 :
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°16 :
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.

Action n°17 :
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.

Action n°18 :
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.

Promouvoir une culture vélo

Action n°19 :
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.

Action n°20 :
Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Action n°21 :
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), Fêtes 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°22 :
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

Action n°23 :
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.