

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Sainte-Foy-lès-Lyon (69110)

## Réponses de Philippe Schmidt, au nom de la liste « Unis pour Sainte Foy-lès-Lyon - REM/UDI/MODEM »

— le 14/02/2020 à 20:26 —

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

#### Action n°1 : 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 par an.

*Le comité vélo pourra être intégré au sein d'une commission modes doux/cadre de vie de la ville et doit être le lieu d'un dialogue entre les associations, l'équipe municipale et les services voirie.*

Nous avons la volonté générale d'ouvrir les commissions municipales : la commission développement durable réunie avant chaque conseil municipal intégrera un ou plusieurs référents vélo/modes doux, idéalement un par quartier  
Une évaluation annuelle sera présentée à la population avec le bilan

### Développer un réseau cyclable cohérent

#### Action n°2 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : commerces, établissements scolaires, équipements sportifs et culturels, parcs publics.

*Il s'agit :*

1) *d'assurer une continuité de voies cyclables en particulier sur des axes fréquentés, notamment : rue Chatelain, avenues du 11 Novembre et Jarrosson, avenue Foch, boulevard des Provinces, rue de Chavril, avenue De Gaulle, chemin des Fonts, chemin de Montraj. La création de voies réservées pour les vélos peut nécessiter la suppression de places de stationnement automobile, compétence de la ville de Sainte-Foy-lès-Lyon.*

2) *d'aménager une voie verte praticable en vélo dans le secteur du Plan du Loup (hôpital/stade/collège)*

3) *d'aménager les principaux carrefours "points noirs" identifiés par les répondants au Baromètre des Villes cyclables 2019 pour protéger correctement les cyclistes lors de leur traversée : Chatelain/chemin des Fonts, Baron du Marais/Croix-Pivort, Valioud/Foch, Foch/Ricard (entrée parc Bourrat)*

4) *de faire connaître ces itinéraires grâce à des panneaux de direction bien visibles à chaque carrefour.*

La continuité est un engagement que nous prenons : les solutions présentées ci-dessus sont pertinentes mais nous mettrons en concertation quelques alternatives notamment alternative Chatelain ou chemin des Fonts

En complément nous développerons un aménagement sur le chemin de Chantegrillet

Pour que ces itinéraires soient empruntés et respectés, ils doivent être réalisés sur les axes de liaison vers les commerces et les équipements culturels, sportifs, scolaires et administratifs. Ce travail doit s'effectuer en lien et en concertation avec la Métropole et les associations, ainsi qu'en intégrant la nécessaire circulation pour les livraisons et les déplacements obligés (personnes âgées, handicap, etc..)

Une vigilance doit être portée sur la sécurisation des traversées de carrefours et la continuité des pistes cyclables, notamment sur les rues fréquentées et donc à risque. On peut regretter que cette option n'ait pas été retenue sur les dernières réfections de voies

Aujourd'hui les pistes en discontinuité de parcours les rendent dangereuses et inopérantes.

Le plan vélo doit donc étudier analyser cet état des lieux.

Les trajets des quartiers vers les équipements publics et les commerces doivent être réalisés en priorité.

### Action n°3 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines permettant de rejoindre facilement, depuis Sainte-Foy : Francheville par le chemin des Razes et la rue du commandant Charcot, La Mulatière par le chemin de la Croix-Pivort, Lyon par la rue Clemenceau, l'avenue Valioud et le chemin de Fontanières, ainsi qu'Oullins avec l'avenue de l'aqueduc de Beaunant.

*Ces itinéraires doivent être bien indiqués et eux-mêmes connectés à un réseau express vélo métropolitain. La spécificité de Sainte-Foy est la contrainte des dénivelées entre notre colline et le reste de l'agglomération. La réalisation d'aménagements pour protéger les cyclistes est indispensable en particulier dans le sens de la montée et aussi dans le sens de la descente dans certaines situations. Des études méritent d'être réalisées pour permettre aux cyclistes ne disposant pas de vélos à assistance électrique de remonter en utilisant des transports en commun existants ou projetés (bus, funiculaire, métro, transport par câble).*

Les solutions présentées ci-dessus sont pertinentes mais nous mettrons en concertation quelques alternatives notamment pour l'accès à Francheville plutôt que Charcot qui doit être privilégié pour les transports collectifs. De manière générale il faut anticiper, en partenariat avec la métropole, la venue du métro au Point du Jour et à Saint Irénée et prévoir des pistes cyclables sécurisées sur ces axes et des parcs vélos dédiés pour faciliter la connexion avec les transports en commun.

## Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

### Action n°4 : je m'engage

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Modifier le plan de circulation des rues du centre-bourg, à l'intérieur de l'avenue Foch, du boulevard Baron du Marais et du chemin de Montray, afin d'éviter le transit des automobiles dans ces rues étroites, et ainsi apaiser la circulation au bénéfice des cyclistes et des piétons (une solution détaillée réfléchie par des adhérents de La Ville à Vélo est disponible). *Plus généralement, 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, avec pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.*

Plus généralement, repenser le plan de circulation pour que chacun ait sa place sur les voiries, en respectant celle des autres et que tous les parcours soient cohérents et sécurisés, 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, avec pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

La réflexion doit aussi concerner les modes de stationnement pour éviter que par la proximité de Lyon, Sainte-Foy les Lyon ne devienne une zone de stationnement « tampon » générant un flux de circulation bloquant la ville. L'extension des zones bleue et des zones 30 accompagnées des vignettes résidents peuvent répondre à cette question et rendre ainsi les rues plus apaisées pour les modes doux de déplacement.

Nous évolueront ainsi vers des espaces de voiries partagées et des modes de déplacement choisis et non plus subis.

### Action n°5 : je m'engage

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse en intégrant le territoire de Sainte-Foy-lès-Lyon à la ZFE déjà mise en place (qui inclut Lyon 5).

*L'activation de la ZFE ne doit pas avoir pour conséquence une augmentation du trafic automobile de transit qui nuirait à l'apaisement de la circulation dans Sainte-Foy.*

Nous avons inscrit cette proposition dans notre programme.

Nous la défendrons auprès de la Métropole de Lyon.

L'activation de la ZFE sur Sainte-Foy les Lyon, doit permettre une amélioration de la qualité de l'air, favorable aux déplacements en vélo ainsi que pour les piétons.

Elle permet aussi à Sainte-Foy les Lyon d'éviter de récupérer les véhicules extérieurs à notre commune les plus polluants, ne pouvant pas accéder à Lyon.

Les Fidésiens retrouveront une aisance de circulation, car tout ne peut pas se faire à vélo, mis aussi des rues apaisées permettant cette pratique.

### Action n°6 : je m'engage

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.

Notre programme prévoit un renforcement des zones 30, d'améliorer leur efficacité par leur affichage, de repenser d'aménagement urbain et les contrôles de vitesse.

Nous envisageons un large développement des zones de rencontre sur les sites commerciaux ou de service

Lors des aménagements de voies, nous veillerons à ce que les déplacements soient intégrés dans les éléments de programme en concertation avec la Métropole pour les impératifs liés aux transports en commun et de dimensionnement de voie

Les zones 30 permettent cette approche sur des voies partagées et étroites.

### Action n°7 : je m'engage

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

*La mise en place récente de cédez-le-passage cycliste aux feux va dans le bon sens. Le sas vélo (permettant au cycliste de se positionner, mieux visible, devant les autres véhicules arrêtés au feu, pour gérer la traversée du carrefour en sécurité) est indispensable pour les compléter.*

*Par ailleurs, la configuration de la voirie impose parfois des détours coûteux aux cyclistes, d'autant plus avec les contraintes du relief. Or de nombreux sens uniques existent, notamment en zones 30, et selon la loi doivent être en double-sens cyclable. Le passage généralisé des sens uniques en double-sens cyclables doit donc être réalisé.*

### Action n°8 : je ne m'engage pas

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. La circulation des véhicules motorisés doit être interdite pendant 30 minutes le matin et le soir dans la rue du Neyrard, classée en zone de rencontre mais qui voit de nombreux véhicules l'emprunter aux heures où justement la circulation des piétons et des cyclistes est la plus forte.

Nous aurions répondu oui mais avec une précision : une concertation appuyée sur une étude préalable sur les déplacements et circulations sur ces sites sera un préalable afin de garantir l'accessibilité pour chacun

### Action n°9 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement dans chaque pôle attractif de la ville, notamment : Chavril/Saint-Luc, le Bourg, Chatelain/11-novembre, la Gravière.

La réflexion sur le stationnement est un pan important de notre projet

Les secteurs Chavril/Saint Luc, le Bourg, Chatelain/11 novembre, bénéficient de la présence de pôles de proximité des commerces ou d'équipements publics qui attirent naturellement la population. Pour ces usages les zones bleues, complétées de la « vignette résident » doivent résoudre en grande partie le stationnement longue durée et permettre une disponibilité plus régulière des places.

Par contre la proximité de ces espaces avec Lyon et les dessertes rapides des transports en commun vers le Lyon occasionnent du stationnement longue durée de véhicules extérieurs..

La réglementation du stationnement, décrit plus haut, permettra de résoudre ce problème avec le classement en ZFE.

Les pistes cyclables qui seront déployées sur les parcours vers ces équipements et commerces diminueront aussi cette fréquentation.

Ce déploiement doit s'accompagner de » parcs vélos » sécurisés pour un usage serein des vélos.

Le secteur Gravière ne répond pas à ces critères de proximité directe avec Lyon. La difficulté provient de la localisation des places de stationnement qui bloque la création de pistes cyclables sur la voie principale vers les commerces. Cette configuration sera à étudier en large concertation.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°10 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Leurs emplacements doivent être réfléchis pour être effectivement utiles aux cyclistes et généralisés également au niveau des équipements sportifs et culturels.

Cette mesure est indispensable pour un usage apaisé et sécurisé des vélos.

Les équipements publics, sportifs et culturels, les pôles commerciaux, les parcs sont des emplacements privilégiés.

### Action n°11 : je m'engage

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. Une étude devra être menée pour identifier les besoins dans certains quartiers dans lesquels les habitants ou les entreprises ne disposeraient pas de locaux pour stationner les vélos à l'abri et en sécurité.

*Ces dispositifs sont pertinents dans un tissu urbain dense et ancien comme celui du Bourg par exemple.*

Ces dispositifs sont pertinents dans un tissu urbain dense et ancien comme celui du Bourg par exemple et saint Luc

### Action n°12 : je m'engage

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

*Ces locaux pour mettre à l'abri les vélos des personnels comme des usagers doivent être généralisés dans l'ensemble des établissements. Le programme Alvéole permet de financer ces équipements.*

### Action n°13 : je m'engage

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

*Cette mesure permet de sécuriser les passages piétons en augmentant leur visibilité de la part des véhicules, tout en dégagant des espaces pour installer des arceaux vélo à proximité des équipements publics et des commerces.*

Cette future réglementation sera mise en place dès ce mandat dans les différents quartiers

### Action n°14 : je m'engage

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).

*L'aide proposée par la municipalité en 2019 mérite d'être reconduite en incitant notamment les familles modestes et les entrepreneurs à s'en emparer, en augmentant son montant tout en cherchant à éviter l'effet d'aubaine. Par exemple, d'autres territoires proposent des primes de 500 euros (Paris, Corse,...).*

Nous maintiendrons le budget consacré par la commune à l'aide à l'achat de vélos mais en intégrant deux critères d'attribution :

- besoin effectif du demandeur pour un usage de déplacement quotidien
- modulation de l'aide sur la base du quotient familial

### Action n°15 : je m'engage

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).

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°16 : je m'engage

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%.

Intégrer le stationnement vélo dans l'école pour les enseignants et à l'extérieur pour les parents.

Initier un programme ludique scolaire à destination des enfants, « la route en vélo » avec des exercices et un mini parcours qui incluent le code de la route. Une simulation de permis « vélo en primaire » peut être décerné.

### Action n°17 : je m'engage

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

voir au point 16

### Action n°18 : je m'engage

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

Nous poursuivrons l'équipement de la commune de vélo électrique, commencé en 2012 puis abandonné et organiserons à dispositions des élus et services de la ville, y compris des vélos-cargos

### Action n°19 : je m'engage

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).

voir au point 18

### Action n°20 : je m'engage

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

### Action n°21 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Elle doit permettre aux Fidésiens de découvrir les autres possibilités de se déplacer au quotidien. L'objectif du Plan Vélo proposé par les associations est de convertir au vélo la moitié des trajets de proximité effectués à l'heure actuelle en voiture.

*Plus généralement, l'action publique devra chercher à offrir aux Fidésiennes et Fidésiens une alternative sûre à l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens, pas seulement pour les trajets domicile-travail, et incluant les personnes âgées et les enfants. Les objectifs étant de rendre la ville plus agréable (moins de bruit, moins de pollution, amélioration du sentiment de sécurité dans les rues), de favoriser la santé des habitants et d'économiser l'argent public et privé (diminution des coûts d'entretien de la voirie, réduction du nombre de voitures par foyer donc diminution du nombre de véhicules stationnés sur l'espace public).*

A titre expérimental, nous initierons « 4 Dimanches sans voiture » et à vélo dans l'année

### Action n°22 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable, ainsi que la vitesse excessive des véhicules et le non-respect des priorités vis-à-vis des plus vulnérables, cela afin d'apaiser les déplacements de tous.

*Pour être efficace, il faudra annoncer cette verbalisation et communiquer sur le nombre d'infractions sanctionnées.*

Nous développerons les moyens humains en recrutant des ASVP, spécialement dédiés à la police du stationnement et de la circulation

### Action n°23 : je m'engage

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.

Nous intégrerons un chapitre dédié dans le journal municipal et sur le site internet de la commune.

Lors des manifestations de la commune, nous communiquerons sur ce mode de déplacement et valoriserons les expériences. Plus généralement cette communication sera intégrée dans celle de l'Agenda 21

## Commentaires généraux

Au fil des générations le vélo est passé du mode utilitaire de déplacement en mode loisirs et sportifs.

La forme et les caractéristiques des vélos ont accompagné cette mutation et se sont développés, surtout depuis l'apparition du VTT au début des années 1990.

Aujourd'hui, la prise de conscience de la nécessaire transition écologique et environnementale modifie les comportements et un retour spectaculaire vers les déplacements s'est effectué.

Aspirant à la qualité de l'air, du rejet du tout « urbain et minérale » et de la société « tout voiture », les citoyens redécouvrent les vertus du vélos et aspirent à disposer d'espaces et de voiries dédiées à ce mode de déplacement doux.

Ce phénomène de société est incontournable et certaines communes l'ont mal anticipé et appréhendé.

Ainsi Sainte Foy les Lyon, en 2020, est en déficit complet sur cette approche avec sa 54<sup>e</sup> place sur 59 communes sur le classement de la Métropole sur « La ville en Vélo ».

Selo la formule d'Aimé Césaire « Pour chacun ait sa place, toute sa place » en respectant celle des autres, La liste « Unis pour Sainte Foy les Lyon » intègre complètement cette problématique et veut répondre aux aspirations des Fidésiens et prendre ses responsabilités en partenariat avec la Métropole.

Pour cela nous appliquerons les actions, déjà décrites, dans l'Agenda 21 de la commune, co-écrit par un de nos colistiers, qui a été voté en Conseil Municipal et présenté en Février 2012, dont l'axe 2. et son action 2.1.1

« Activer le plan doux du Grand Lyon et développer les parcs à vélos sur les équipements de la commune » resté lettre morte sur ce dernier mandat de 2014 à 2020.