

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Lyon 8e arrondissement (69008)

### Réponses de Laura Ferrari, au nom de la liste « Respirations avec Georges Képénékian »

— le 16/02/2020 à 09:56 —

#### 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.

*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*

Sur le modèle de la commission métropolitaine d'accessibilité, nous créerons une commission métropolitaine des modes doux. Cette dernière sera destinée aux piétons, aux usagers de trottinettes, rollers et vélos afin de résoudre les conflits d'usage et d'engager les aménagements nécessaires pour un meilleur partage de l'espace public. Cette commission sera composée d'élus, des services de la Métropole et des associations d'usagers. Elle sera décentralisée et présente dans chaque territoire de la Métropole pour identifier les axes de circulation à développer pour les modes doux et les ruptures de parcours à résorber.

Nous croyons beaucoup à un travail collaboratif et en bonne intelligence entre les arrondissements, la Ville et la Métropole. Une telle instance peut permettre de mieux articuler le travail entre tous. Un adjoint d'arrondissement (ou conseiller métropolitain) sera nommé référent et travaillera avec les acteurs du territoire de type CQ, CIL, CC et les associations des usagers.

#### Développer un réseau cyclable cohérent

##### Action n°2 : je m'engage

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 Mendes France et liaison avec la rue Audibert et Laviotte
- rue de l'Epargne 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'Epargne
- 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 grande 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.*

Ces aménagements sont tous prévus dans notre projet.

Plus l'on crée de pistes cyclables, plus la pratique du vélo se développe ! Avec notre objectif d'un réseau cyclable métropolitain de 1500 km d'ici 2025 et de 2000 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.

Il est nécessaire de prendre en compte les aménagements de voirie existants. Seule, la volonté de réduire la place de la voiture ne suffit pas à répondre sur l'ensemble des besoins.

Sur l'avenue Jean Mermoz, nous souhaitons une reconfiguration totale de façade à façade, avec un barreau de tram permettant de connecter les lignes T2 et T6 afin de multiplier les possibilités de mobilité. Ce projet, permettra également de prévoir de vraies voies cyclables sur cet axe. Cet axe s'inscrira dans une continuité piétonne et cycliste sécurisée et végétalisée du Parc de Parilly au Parc Blandan. Nous créerons une passerelle modes doux pour accéder en sécurité au Parc Blandan depuis le 8e. Dans l'attente de cette réalisation, l'ouverture des couloirs de bus aux cycles nous semble opportun. Nous travaillerons sur les points noirs que sont les carrefours du Bachut, de la place d'Arsonval, du Jet d'eau, afin de favoriser les continuités piétonnes et cyclistes et les franchissements en toute sécurité.

Les réaménagements de la route de Vienne et de l'avenue des Frères Lumière permettra de réaliser des aménagements cyclables à double sens sécurisés.

### Action n°3 : je m'engage

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.*

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 concernant le 8e :

Cours Albert Thomas (Lyon 3ème et Lyon 8ème)

Avenue Mermoz et rue Marius Berliet

Avenue Berthelot et avenue Paul Santy

Route de Vienne

Boulevards des États-Unis, Curie et Croizat (Lyon 8ème et Vénissieux)

### Action n°4 : je m'engage

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.*

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 de rencontre, aires piétonnes, etc.).

Nous généraliserons les zones 30 ainsi que les contre-sens cyclables. Nous continuerons à déployer les zones de rencontre notamment dans les pôles de vitalité commerciale, les abords des établissements petite enfance ou scolaires, etc. Nous travaillerons en concertation avec l'ensemble des acteurs et les riverains pour revoir dans certaines zones le plan global de circulation. Seuls grands axes structurants seront maintenus à 50 km/h.

Nous expérimenterons la fermeture à la circulation de rues d'accès à certaines écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Par ailleurs, nous prévoyons d'expérimenter la piétonisation de l'avenue des Frères Lumière le samedi, en lien avec les riverains et commerçants.

### Action n°5 : je m'engage

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.*

Sur les questions d'entretien nous souhaitons mettre en place une équipe technique pluridisciplinaire directement en lien avec la Mairie d'arrondissement pour traiter de ces questions de nettoyage et entretien, notamment du réseau cyclable, de façon réactive au plus près du terrain.

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

### Action n°6 : je m'engage

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 presque 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.*

Voir réponse action 4

### Action n°7 : 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.

*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*

Voir réponse action 4 + :

Dans le cadre du déploiement des Z30 par quartier, il subsistera des points noirs : nous réaliserons des aménagements ad hoc : coussin, plateau, réduction de voirie, chicane, etc. La question des "ondes vertes" sera étudiée à l'échelle de la Métropole.

### Action n°8 : je m'engage

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.*

Les sas cyclables sont déjà en place sur les axes majeurs de notre arrondissement. Il est cependant nécessaire de communiquer sur ces mesures qui sont très souvent incomprises par les automobilistes.

Lors du déploiement des Z30 sur les quartiers, l'ensemble des carrefours sera étudié et l'ensemble des règles de priorité sera revue. Dès lors que la sécurité de tous les usagers du domaine public sera garantie nous mettrons en œuvre les panneaux M12.

### Action n°9 : je m'engage

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.

Voir réponse action 4

### Action n°10 : je suis indécis·e

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...).

Nous réduirons le nombre de places de stationnement en surface de façon intelligente.

Pour permettre aux habitants de la Métropole et à ceux qui viennent de plus loin encore de laisser leur voiture individuelle aux portes de la Métropole et de bénéficier ainsi du réseau de transports collectifs renforcé, nous augmenterons significativement la capacité des parking relais aujourd'hui saturés en triplant le nombre de places en parking-relais pour atteindre 20 000 places aux entrées de la Métropole et à proximité des gares. Nous développerons notamment de nouveaux parking relais de grande capacité à proximité des stations de métros nouvellement créées, mais aussi à proximité des grands axes routiers qui desservent la Métropole.

Les gares sont par définition des lieux de passage et d'échanges. C'est pourquoi nous souhaitons que nos différentes gares deviennent de réels pôles d'échanges multimodaux avec grands parkings relais, parkings à vélos sécurisés, desserte TCL, stations Vélo`V, stations d'autopartage, aires de covoiturage... où toutes les mobilités à l'œuvre sur notre territoire soient

disponibles. Nous renforcerons l'intermodalité dans ces lieux afin que les usagers y trouvent toutes les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.

### Action n°11 : je ne m'engage pas

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

L'extension du stationnement payant est une bonne chose pour éviter les stationnements pendulaires, mais elle doit se faire dans une réflexion menée à une échelle plus large que l'arrondissement et la ville de Lyon pour éviter de seulement déporter le problème en périphérie et doit s'accompagner de la création de parkings-relais avec le Sytral. Au regard du coût du déploiement, il ne nous semble pas envisageable d'étendre le stationnement payant à toute la ville de Lyon. Son extension sera par contre nécessaire.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°12 : je m'engage

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*

Notre ambition est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10000 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.

### Action n°13 : 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. 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*

Voir réponse action 12 + :

Nous proscribons les "arrache-roue" et n'installerons que des arceaux vélos aux normes.

Sur le 8ème, nous résorberons les points noirs de stationnement pour les cyclistes en déployant conjointement les arceaux et les parkings vélos sécurisés, notamment sur les axes du réseaux express vélo végétalisé (REVV).

### Action n°14 : 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. 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>)*

Voir réponse action 12 + :

Dans le cadre des grands projets urbains pilotés par la collectivité (type ZAC, PUP...) et de modifications à venir du PLU-H, nous imposerons l'existence de solutions de stationnement sécurisées pour les vélos.

### Action n°15 : je m'engage

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>)*

Nous créerons des stationnements vélos/trottinettes devant un maximum d'équipements publics, dont la totalité des écoles et collèges.

### Action n°16 : je m'engage

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.*

Dans le cadre des grands projets urbains pilotés par la collectivité (type ZAC, PUP...) et de modifications à venir du PLU-H, nous imposerons l'existence de solutions de stationnement sécurisées pour les vélos.

### Action n°17 : je m'engage

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.*

Pour mettre en lumière la spécificité des métiers de l'artisanat et remettre ces activités en prise directe avec les habitants, nous soutiendrons la création des maisons de l'artisanat multi-activités réunissant plusieurs corps de métiers dans une dizaine de communes ou arrondissements métropolitains, en lien avec les filières professionnelles et les chambres consulaires. Ces maisons disposeront également de lieux de stockage pour les artisans qui souhaitent déposer leur matériel ponctuellement pour des chantiers à proximité, leur évitant ainsi de potentiels allers-retours très éloignés et les incitant par exemple à se munir d'un vélo-cargo électrique.

Dans le cadre du développement de solutions de services mutualisés pour les artisans et commerçants, nous déploierons 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.

Nous soutiendrons financièrement les commerçants et artisans qui souhaitent faire l'acquisition d'un vélo-cargo électrique. Nous proposerons des solutions de dégroupage dans les parkings de périphérie pour les artisans dont les véhicules ne répondent plus aux critères: stationnement hors ZFE + location ponctuelle utilitaires électriques et vélo cargo.

### Action n°18 : 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).

*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.)*

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.

### Action n°19 : je m'engage

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.
- > Découpler 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)

Nous soutiendrons financièrement le développement des ateliers d'auto-réparation de vélos. 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.

### Action n°20 : je m'engage

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.

Cela est envisageable même si l'action reste à préciser.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°21 : 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%.

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

L'apprentissage de la pratique cycliste nous semble essentielle. Les interventions en milieu scolaire sont à ce titre à déployer afin de toucher 100% des élèves de la Ville.

### Action n°22 : je m'engage

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

En complément de l'action 21, cela nous semble utile.

### Action n°23 : je m'engage

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

En complément des actions 22 et 23, cela nous semble utile.

### Action n°24 : je m'engage

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

Nous privilégierons le recours à la marche à pied, au vélo et aux transports en commun dans le cadre de nos activités d'élus, quand cela est possible. Plusieurs candidats de notre liste sont déjà des cyclistes au quotidien.

### Action n°25 : 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).

Nous amplifierons les efforts de la collectivité en la matière. La brigade cycliste de la Police municipale sera par exemple renforcée. L'équipe technique pluridisciplinaire de proximité pourra recourir à un vélo-cargo.

### Action n°26 : je m'engage

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

Cela nous semble opportun et peut s'organiser à l'échelle de chacun des arrondissements dans le cadre d'un plan modes doux métropolitain.

### Action n°27 : je suis indécis·e

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*

Nous y sommes favorable. La Mairie du 8ème continuera à participer à tous les événements cyclistes et renforcera ses actions dans le cadre de la semaine des mobilités.

### Action n°28 : je m'engage

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.*

Nous renforcerons la brigade cycliste de la police municipale, dont l'une des missions principales sera la répression du stationnement gênant sur trottoir et aménagement cyclable. Nous déploierons la vidéo verbalisation qui permettra d'être plus efficace pour lutter contre le stationnement de type GCUM.

## Commentaires généraux

Penser la Métropole de Lyon de demain, c'est avant tout penser à la manière dont elle sera vécue, habitée, partagée par tous ses habitants et connectée entre tous ses territoires. Dès lors, la problématique des déplacements et des transports constitue un enjeu majeur pour construire l'avenir de toute notre agglomération. Si Lyon a été pendant très longtemps en avance sur les questions de mobilités en proposant une offre diversifiée (métro, funiculaire, tram, bus) ainsi que de nombreuses solutions alternatives comme les Velo'V ou l'auto-partage, le manque d'investissement depuis 10 ans dans les transports en commun a fini par créer de véritables disparités entre nos communes, notamment en termes d'offre et d'accessibilité des transports en commun. Aujourd'hui, notre offre de transport ne correspond plus aux enjeux d'une métropole du XXIème siècle, que ce soit en termes d'usages et de services rendus mais également en termes d'impératifs environnementaux et de congestion urbaine. C'est pourquoi nous proposons un véritable plan mobilités à l'échelle de toute la Métropole: un plan innovant et ambitieux, un plan durable et responsable, un plan multimodal et interconnecté dont l'objectif est de mailler l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions à tous nos habitants. Ce grand plan de transport métropolitain sera réalisable sur trois mandats à hauteur de 10 milliards d'euros. Il nous permettra de déployer massivement notre réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'aire métropolitaine en allongeant significativement les lignes de métro, de bus et de tram existantes. En outre, il prévoira de développer l'offre de bus express et de parking relais sur tous nos territoires, de contribuer aux côtés de la SNCF et de la Région à la mise en place d'un véritable service express de transport ferroviaire, ou encore de créer des navettes fluviales sur le Rhône et la Saône. Par ailleurs, il a pour objectif de renforcer les nouveaux usages tels que le covoiturage, l'autopartage ou encore le transport à la demande ou le transport d'utilité sociale. Enfin, il nous permettra de poursuivre et d'intensifier notre plan vélo à l'échelle de toute la Métropole et d'encourager la pratique de la marche à pied. Avec un tel plan, nous maillons et connectons l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions efficaces, fiables et durables afin d'assurer à tous nos habitants des mobilités facilitées au quotidien.

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 partagé