

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 5e arrondissement (69005)

## Réponses de Béatrice Gailliout, au nom de la liste « RESPIRATIONS avec Georges Képénékian »

— le 29/02/2020 à 21:48 —

### 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.*

Rappel de l'engagement de David Kimelfeld :

Créer une commission métropolitaine des modes doux (piétons, trottinettes, vélos...) pour résoudre les conflits d'usage et faire les aménagements destinés à mieux partager l'espace public. Composée d'élus, des services de la Métropole et associations d'usagers, décentralisée dans chaque territoire pour identifier les axes à réaliser et les ruptures de parcours à résorber.

Pour ce qui est du 5° Arrondissement :

- [X] Un plan vélo doit être défini en début de mandat par la Métropole pour l'inscrire dans la PPI.

- [X] doit être discuté avec les Mairies d'Arrondissement et les acteurs locaux (CIL, CQ, Associations de cyclistes, piétons...)

Sa mise en œuvre doit être coordonnée en deux axes :

- [X] Métropole lance les études, coordonne les travaux, met en œuvre les petits investissements (ex : arceaux vélos)

- [X] Mairie d'Arrondissement (interface entre les citoyens, les associations et la Ville ou la Métropole) est le lieu du dialogue en mettant tous les acteurs autour de la table.

Nous avons cette tradition d'échange dans le 5ème en termes de voirie et d'espaces verts. Nous avons aussi développé avec la Ville à Vélo un échange régulier qui a porté ses fruits. Nous pensons qu'il faut mixer ces instances de dialogue que vous appelez «Comité Vélo».

- [X] Comité Vélo : Sur la base de la réunion annuelle déjà existante de concertation (Voirie, Espaces Verts), nous créerons une nouvelle réunion sur le thème des déplacements doux (vélos, et pourquoi pas piétons), ouverte aux associations cyclistes, piétons et autres acteurs intéressés, au-delà de nos interlocuteurs traditionnels (CIL et CQ). Elle permettrait d'actualiser la mise en œuvre du plan mode doux et d'organiser des groupes de travail (ex : mise en œuvre d'arceaux, discussion concrète lors de la finalisation d'un projet cyclable)

- [X] Enlèvement par la fourrière de vélos présumés épaves, la Mairie d'Arrondissement les signalent régulièrement. La procédure peut évidemment être améliorée

### 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 : - 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.*

Engagement pour 2000 km d'ici 2030 (pas 2026).

Rappel de l'engagement de D. Kimelfeld :

- Objectif de 1500 km d'ici 2025 et 2000 km d'ici 2030. Avoir 2/3 de voies urbaines accessibles aux vélos et limiter les ruptures de parcours.
- Développer un réseau express vélo végétalisé, continu et sécurisé, des itinéraires reliant la 1ère et 2ème couronne à la ville-centre, et les 2 couronnes entre-elles. REV en anneau, le long des boulevards, et en étoile, via les grands axes qui relient le centre aux hubs de la 1ère couronne.

Pour ce qui est du 5ème arrondissement :

L'espace public est rare et doit être partagé entre tous les usagers. Après une domination de l'automobile, une ère nouvelle s'est ouverte avec le fort développement récent des aménagements cyclables, permettant de rattraper le retard historique du 5ème, largement expliqué par sa topographie. La plupart des aménagements cités sont déjà projetés, certains en cours de réalisation. Ainsi, le 5ème contribuera largement au doublement des voies cyclables dans la Métropole d'ici 2030.

Cependant, ce partage de l'espace doit se faire en respectant chaque usage et la configuration des lieux.

- Les aménagements cyclables ne doivent pas se faire au détriment des piétons.
  - Ces aménagements ont un impact logique et nécessaire sur la place de la voiture (voies de circulation, stationnement), mais cela doit se faire de manière raisonnée.
  - La largeur de certains axes ne permet pas de faire les aménagements cyclables souhaités. Il faut donc des solutions alternatives. Certains peuvent faire des promesses démagogiques par méconnaissance de la réalité. Nous nous y refusons. Nous avons pu constater que ces dimensions étaient partagées par La Ville à Vélo fait preuve de pragmatisme, tant que les objectifs principaux de sécurité et de développement de la pratique du vélo sont respectés.
- Surveillance active et verbalisation par la Police Municipale  
Liste des aménagements par courrier annexé par manque de signes sur questionnaire

### Action n°3 : je m'engage

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 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.*

- Montée du Chemin Neuf : Le plan vélo de la Métropole demandait de trancher entre Chemin Neuf et Choulans pour définir l'axe qui relierait le plateau au centre-ville. La Mairie du 5 s'est battue pour que ce soit effectif (Conseil Municipal fin 2019), en défendant le choix d'un sens unique sur Chemin Neuf. Cela permettra une mise en valeur de la rue Tramassac favorable aux cyclistes (DSC actuellement assez dangereux) et l'aménagement de la rue de la Bombarde en zone de rencontre sécurisant pour les cyclistes et les piétons (traversée de la rue Saint Jean).
- Montée de Choulans : Le choix de Chemin Neuf n'empêche pas les aménagements cyclables sur Choulans lorsqu'ils sont possibles : nous avons aménagé l'Avenue de la Première DFL et la montée de Choulans entre Génovéfains et la rue Saint Alexandre (1ère tranche fin 2019, la suite en 2020).
- Rue Pierre Audry : en cours. Ce n'est pas qu'un axe reliant le plateau à Gorge de Loup, mais un axe central de liaison entre

le plateau et le centre-ville (accès à la Saône et au tube mode doux du tunnel Croix Rousse). La Mairie du 5 s'est battue pour que soit réalisée une piste cyclable montante (et non une simple bande) et qu'elle soit séparée du flux de circulation, en étant basculée côté piétons.

- Avenue Barthélémy Buyer : en bande cyclable, oui, mais la largeur de la voie ne semble pas permettre de faire des pistes cyclables d'après les études.

- Montée Saint Barthélémy : la question du DSC se posera. Nous alertons sur le danger de ce choix, vu les accidents ayant déjà eu lieu (dont un mortel). La responsabilité de la Ville est peut-être d'interdire un tel DSC, surtout avec l'aménagement de Chemin Neuf.

- Pour ce qui est du funiculaire, le SYTRAL avait promis un aménagement pour les cyclistes lors de la fermeture du funiculaire F1 St Just. Nous maintenons notre demande pour que ce soit fait au plus tôt.

- Enfin, nous portons le projet d'utiliser le tunnel de St Paul à Fourvière à usage de « remonte piéton et vélos ».

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

### Action n°4 : 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.

*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.*

Rappel de l'objectif de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par deux la surface des zones à circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes) avec un objectif 1000 km de zones à circulation apaisée d'ici 2025.

Pour ce qui est du 5<sup>e</sup> Arrondissement, au-delà de la Montée du Chemin Neuf dont la décision est déjà prise, notre priorité est bien de pacifier la vitesse, que ce soit à travers les zones 30 effectives et la multiplication des zones de rencontre dans chaque quartier. Ce travail a déjà été anticipé avec la Ville de Lyon en vue d'une mise en oeuvre qui pourra être engagée rapidement (Voir action n° 5)

Certaines zones de rencontre sont possibles rapidement par un simple marquage avec peu d'aménagements :

☒ Dans le Vieux Lyon, rue St Paul / Place Gerson / rue Carrand / rue de l'Angile etc...

☒ Dans le Vieux Lyon, rue de la Bombarde et rue des Estrées

☒ A Saint Just : rue des Anges / rue Basses Verchères / rue Trouvée ...

☒ Au Point du Jour : Impasse Secret / rue Arnoud / Sœurs Soucelier,

☒ A la Plaine : rue Jean Louis Vincent / Henriette / Chanteclair, alors que les rues Chazay / Simon Jallade devraient peut-être être mises à sens unique

D'autres zones de rencontre pourraient faire l'objet d'un aménagement plus global qui permettrait de requalifier ces axes en les mettant en valeur : rue Benoît Mary, Impasse du Point du Jour.

### Action n°5 : je suis indécis-e

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*

Développer les zones 30 OUI comme vous le soutenez dans l'action 4 (cf notre réponse action 4), la généraliser à la Ville NON.

Votre questionnaire est contradictoire. L'action 4 préconise un développement des zones 30 pour les voies non aménagées en cyclable et des zones de rencontre dans les coeurs de quartier (ce que nous soutenons) et l'action 5 généralise la zone 30 sur toute la Ville (ce qui n'est pas envisagé).

Nous insistons sur la multiplication des zones de rencontre dans chaque quartier (liste développée dans l'action 4)

Egalement la limitation de la vitesse à 30, là où la largeur de chaussée ne permet pas d'aménagement cyclable comme vous le demandez dans l'action 4.

- Cela est déjà fait sur Joliot Curie jusqu'à Nicolas Sicard où il y a l'aménagement cyclables amenant à Ménival.

- C'est en cours sur Trion avec l'aménagement de la Place Varillon, qui, en supprimant la 3ème voie de circulation, va pacifier la vitesse. D'autres projets sont en cours pour élargir le trottoir.

- Vous évoquez Charcot. Déjà aménagée jusqu'à Point du Jour, une autre étape est prévue cette année avec un aménagement cyclable jusqu'à Albéric Pont où il sera relié au DSC de cette voie. Il faudra ensuite limiter la vitesse à 30km/h. Un plateau

ralentisseur est prévu au carrefour St Luc / Charcot.

Mais il ne suffit pas de réglementer une limitation à 30, encore faut-il qu'elle soit effective, grâce à un aménagement de la rue qui, de fait, limite la vitesse.

Enfin, la liaison piétonne entre Benoit Mary et le Parc de la Mairie avait été inscrite dans le projet immobilier. Si un nouveau projet voit le jour, cette inscription doit être maintenue.

#### Action n°6 : 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 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.*

- Double Sens Cyclable (DSC) : Après l'aménagement du centre-ville, les double-sens cyclables se généralisent sur le 5ème. Ils nécessitent souvent des aménagements complémentaires qui seront faits progressivement pour qu'ils ne soient pas dangereux (comme c'est le cas actuellement sur Tramassac, ou Albéric Pont).

Sur Albéric Pont, nous comptons sur l'élargissement au n° 20 et sur la modification du revêtement des caniveaux qui permettra aux voitures de circuler plus à droite, laissant le passage des vélos à contre-sens.

Sur Tramassac, nous comptons sur l'aménagement de Chemin Neuf pour améliorer ce DSC.

Par contre, tous les sens uniques ne sont pas aménageables en DSC, en particulier en raison de leur faible largeur et du passage des bus TCL (Tourvielle, François Genin par exemple). D'autres en raison de leur dangerosité (Saint Barthélémy par exemple).

- SAS VELOS : Les aménagements modernes prévoient bien les sas vélos, il faut bien évidemment les intégrer dans les aménagements plus anciens

- Cédez le passage cycliste aux feux : système qui s'est généralisé en centre-ville où la présence forte du vélo a déjà modifié les comportements. Il faut maintenant le faire sur le plateau, déjà dans les lieux où il y a des aménagements cyclables, puis les généraliser.

#### Action n°7 : je m'engage

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

Proposition intéressante sur certains lieux le permettant. mais pas devant TOUTES les écoles.

Cela peut être étudié Impasse Secret, Chemin de Montauban ou Montée du Télégraphe par exemple, pourquoi pas rue Benoit Mary ?

Mais c'est une mesure complexe à mettre en oeuvre (surtout si l'accès n'est que restreint).

Rappelons qu'à la différence du centre ville, le 5ème ne dispose pas d'un réseau de voirie dense qui permet de contourner l'interdiction temporaire de circulation, à la différence du centre ville où cela ne poserait pas beaucoup de problème à l'organiser.

Ainsi, la circulation ne peut pas être interdite ou restreinte sur de nombreuses rues qui sont des axes majeurs, avec circulation de bus TCL, sans possibilité de délestage.

#### Action n°8 : 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.

Étendre le stationnement payant OUI.

L'étendre à toute la Ville : NON.

Le stationnement payant a pour but d'assurer la rotation des véhicules en zone tendue et de limiter le trafic pendulaire.

Généraliser le stationnement payant contribue à ce deuxième objectif.

Nous sommes favorables à l'extension du stationnement payant aux zones tendues et où l'activité économique conduit à un trafic pendulaire important.

- Quai des Étroits

- davantage de rues dans le quartier St Just

- les zones tendues et centrales du Point du Jour (Edmond Locard, le début de la rue des Aqueducs, rue Arnoud et Soeurs Soucelier...)

Mais nous ne sommes pas favorables à l'extension du payant aux zones essentiellement résidentielles, où le stationnement

n'est pas tendu et où le stationnement pendulaire est faible. D'autant plus que le stationnement payant n'est efficace que s'il est contrôlé !

Si les effectifs de la Police Municipale doivent être augmentés, nous préférons que ce soit pour assurer la tranquillité publique, pour verbaliser le stationnement sur bandes cyclables et sur trottoir, et pour verbaliser le stationnement payant là où il est nécessaire. Mais on ne peut pas multiplier les effectifs de contrôle du stationnement de manière importante sans augmenter les impôts, ce que nous refusons.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°9 : 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*

*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.*

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par trois le nombre de places sécurisées, pour arriver à 10 000 places.

Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole.

### Action n°10 : je m'engage

Planter 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 vélos 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 vélocargos dans le choix et le positionnement du matériel*

Commentaire par rapport à l'engagement : Doubler et pas tripler...

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par deux le nombre d'arceaux vélos en Métropole : objectif 30 000 arceaux d'ici 2025.

- Et au-delà des seuls arceaux, multiplier par deux le nombre total de places de stationnement vélo en Métropole : objectif 60 000 places d'ici 2025.

Pour ce qui est du 5<sup>e</sup> Arrondissement : Réponse évoquée à l'action 1 : création d'un groupe de travail spécifique organisé avec les acteurs de quartier.

Un travail global a été fait avec les CIL et le Conseil de Quartier du Vieux Lyon qui a conduit à pratiquement tripler les espaces dédiés aux deux roues fin 2019.

C'est ce genre de travail GLOBAL qui est efficace, plutôt que du "cas par cas".

Je l'ai demandé aux acteurs des autres quartiers depuis des années, ainsi qu'à la Ville à Vélo. Un tel travail sera généralisé aux autres quartiers.

### 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. 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>)*

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Multiplier par trois le nombre de places sécurisées, pour arriver à 10 000 places.
- Généraliser la présence de boxes vélos à proximité de points d'intérêt majeurs tels que les places de mairie, de marchés, places accueillant des événements, parvis de gare, etc.
- Nous construisons également des parkings-vélos dans chaque gare de la Métropole.

Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole et de LPA

### Action n°12 : 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>)*

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics : Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Cf action 11 : Généraliser la présence de boxes vélos à proximité de points d'intérêt majeurs tels que les places de mairie, de marchés, places accueillant des événements, parvis de gare,...

Pour ce qui est du 5<sup>e</sup> Arrondissement, des lieux dédiés sont déjà présents dans plusieurs établissements scolaires.

Il faut poursuivre en ce sens, avec des aménagements sécurisés et protégés.

Mais également faire des campagnes de sensibilisation aux règles d'usage des vélos et des trottinettes au public des enfants et adolescents.

### Action n°13 : 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.*

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Proposer une aide à l'achat de vélos-cargos pour les commerçants afin de favoriser la livraison des marchandises à vélo pour « le dernier kilomètre ».

Pour ce qui est du 5<sup>e</sup> Arrondissement : Une priorité est de développer une action volontariste pour limiter drastiquement le trafic de livraison en camionnettes dans le Vieux-Lyon. Que ce soit par des petits véhicules électriques, moins lourds, mais aussi des vélos-cargos.

Lyon Parc Auto doit être un partenaire de ces actions.

### Action n°14 : 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.)*

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Renforcer le service My Vélo'v, l'offre de VAE de location longue durée avec des location pour un mois ou un an à travers toute la Métropole.
- Nous poursuivrons aussi l'aide à l'achat de VAE, vélos-cargos et vélos familiaux pour particuliers.
- assurer la gratuité du service Vélo'v pour les moins de 25 ans bénéficiaires d'un abonnement TCL longue durée
- déployer une flotte de handbikes à assistance électrique (à l'instar de e-vélo'v), des VAE sans transfert pour permettre aux personnes à mobilité réduite de bénéficier du service public de vélo en métropole (projet Benur d'une start-up lyonnaise du même nom). Ces vélos seront prochainement mis en service en cours de parcours de la ViaRhôna. Cette flotte sera déployée en station vélo'v, en priorité à proximité de certains points d'intérêts.

### Action n°15 : 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.
- > 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)

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

Nous rappelons l'engagement de David Kimelfeld pour la Métropole :

- Poursuivre le soutien financier aux ateliers d'autoréparation de vélos.
- Nous trouverons de nouveaux lieux dédiés pour installer ces pôles de récupération et de réparation de vélos de seconde main.

### Action n°16 : 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.

Cette action concerne une politique globale de la Métropole, plutôt que directement la Mairie d'Arrondissement.

Pour ce qui est du 5ème Arrondissement : Ces actions doivent être relayées par des actions locales et ne pas se limiter aux solutions vélos : Cf réponse à action 20 pour ce qui est de l'action menée par les agents de la Mairie du 5° en matière de co-voiturage qui est une réussite.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°17 : 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

Cette action concerne une politique globale de la Métropole et de la Ville pour laquelle le 5ème contribuera en soutien.

### Action n°18 : je m'engage

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

Le 5ème y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole et de la Ville de Lyon.

L'Ecole est un lieu d'apprentissage des comportements vertueux dans le domaine public.

Tout particulièrement pour savoir se comporter en tant que piéton et savoir traverser la route pour les tous petits. Car on sait que les tous petits n'ont pas le même angle de vue et la même perception des distances et des vitesses que les adultes. J'ai beaucoup appris de Colette Olivero (l'enfant et la rue) sur ce sujet qui est majeur.

Il est logique de le prolonger par l'apprentissage du vélo et de ses règles.

#### Action n°19 : je m'engage

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

Cette action concerne davantage une politique globale de la Métropole pour laquelle le 5ème Arrondissement contribuera en soutien.

#### Action n°20 : je m'engage

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

Cette exemplarité est déjà largement partagée par les élus et les agents de la MA5 et l'exemple vient d'en haut. Mais elle ne doit pas se limiter au seul "Vélo" :

Le Maire du 5ème, Béatrice Gailliout, se déplace presque exclusivement à pied et en transport en commun (bus et Funiculaire).

Le Directeur Général des Services de la Mairie du 5 et son adjointe se déplacent déjà essentiellement à vélo.

Certains Adjointes de la Mairie du 5 aussi, que ce soit dans leur fonction d'élu ou pour leur trajet domicile / travail au quotidien au lieu de déplacement solo en voiture.

Les agents de la Mairie du 5 ont développé un travail global en faveur du développement durable qui prend en compte la question des mobilités, en particulier le co-voiturage, développé à la Mairie du 5, mais aussi avec les structures voisines (CNFPT et bientôt probablement les Massues).

#### Action n°21 : 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).

Oui en général sur la Ville,

Mais sa généralisation sur le 5ème est plus problématique qu'en centre-ville du fait de la topographie (liaison entre Mairie et Mairie annexe au Vieux Lyon peu pratique à vélo cargo par exemple).

Pour ce qui est de la Police Municipale, notons que la brigade cycliste est actuellement accueillie au poste du 5e arrondissement.

#### Action n°22 : 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 à destination de toutes les écoles de l'arrondissement et de la ville*

Tout à fait favorable à ces initiatives locales et citoyennes que nous avons soutenues et qui méritent un nouveau développement.

#### Action n°23 : je m'engage

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

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*

Idée intéressante. Par contre la localisation citée mérite d'être travaillée.

La Mairie du 5 a contribué à la Convergence Vélo, y compris avec la participation de l'Adjoint à la Voirie qui n'a pas réputation d'être un grand sportif :-)

Action n°24 : je m'engage !

#### Action n°24 : je m'engage

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.*

Déjà répondu favorablement en action 2.

Cela fera partie des missions de la Police Municipale, dans le cadre de l'augmentation des effectifs de la police municipale qui permettra de rendre cette verbalisation effective.

### Action n°25 : je m'engage

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

Cette action concerne une politique globale de la Métropole, plutôt que directement la Mairie d'Arrondissement Le 5ème Arrondissement y contribuera dans le cadre d'une politique globale de la Métropole

### Commentaires généraux

Le 5ème arrondissement, de par sa topographie, connaissait un faible usage du vélo. Cela a profondément changé ces dernières années.

Quand on voit le trafic actuel sur l'Avenue du Point du Jour, par exemple, il est sans commune mesure avec ce qui existait il y a encore 3 ou 4 ans. Et Chemin Neuf est devenu un axe majeur de circulation cycliste.

Le développement de l'assistance électrique a contribué à ce changement, mais c'est également une véritable culture du vélo qui s'est développée dans notre Arrondissement. Votre questionnaire montre bien qu'au delà des aménagements nécessaires, c'est une nouvelle "culture" qu'il s'agit de promouvoir.

Notre équipe a accompagné et contribué à ce changement en travaillant avec la Métropole pour un fort développement du réseau cyclable depuis 3 ans :

- Aménagement de bandes et pistes cyclables avec 3 aménagements majeurs (Avenue du Point du Jour, Quai Fulchiron et début du chantier Pierre Audry), accompagnés d'autres complémentaires (sur la Montée de Choulans, la rue Commandant Charcot et la rue Edmond Locard...).
- Aménagement de DSC : Les double sens cyclables ont été généralisés sur le Vieux Lyon et sont maintenant développés de manière volontariste sur le plateau (Soeur Bouvier, Albéric Pont, Mère Elise Rivet, Pauline Jaricot, Maurice Jacob...).
- Décision d'aménager Chemin Neuf en le mettant en sens unique

Le retard historique du 5ème est en train de se résorber, conformément aux engagements pris avec les associations cyclistes. Ce développement aurait pu être plus fort et se faire dès le début de ce mandat si l'aménagement de l'Avenue Barthélémy Buyer (entre Sidoine Apollinaire et Tassin) était arrivé à son terme. Le chantier devait débuter début novembre 2014 après concertation avec les acteurs locaux et validation par la Métropole. Mais il a été stoppé in extremis par une décision politique venue d'en haut.

Cette décision était légitime en raison des travaux sous le Tunnel de Fourvière, mais cet aménagement aurait du être relancé à l'issue des travaux de Fourvière.

La Mairie du 5 a porté ce projet à bout de bras et continue à le défendre. A notre demande, la Métropole a encore récemment confirmé l'intérêt d'un aménagement rapide de cet axe. Les études sont faites, le projet sur la table. Quelques négociations seront encore nécessaires pour développer son acceptabilité et renforcer la sécurité routière (en particulier le carrefour Buyer / Champvert). Notre connaissance du dossier permettra de le relancer et le mener à terme dans un climat serein.

Reste également à terminer l'aménagement du Point du Jour après concertation sur la gestion complexe du carrefour Favorite / Point du Jour (carrefour à feu ou pas, déplacement de l'arrêt de bus, organisation du stationnement des cars scolaires devant l'Ecole de la Favorite) et sera lié à l'aménagement de la rue Appian et d'une bande cyclable montante sur la Favorite.

Tout ceci témoigne de notre engagement qui reste intact pour l'avenir, même si le cadre reste contraint. Car le réseau de voirie du 5 est bien différent du maillage existant en Centre Ville. Il faut donc faire preuve de pragmatisme ET de volontarisme pour pousser à bout toutes les solutions permettant de respecter cet engagement de doubler le réseaux cyclable de la Métropole d'ici 2030.