

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Plateau Nord-Caluire (circonscription N de la Métropole de Lyon) (69)

Réponses de Cécilia Sanchez, au nom de la liste « Cécilia SANCHEZ »

– le 01/03/2020 à 18:28 –

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

Action n°1 : je m'engage

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Pour atteindre 15% de part modale du vélo d'ici 2026, il faut au minimum doubler le budget alloué au vélo et passer à 30 euros par habitant/an et un budget minimum de 300 millions d'euros pour 2020-2026.

Les associations vélos souhaitent être impliquées tout au long du processus de décision autour du Plan vélo : de la conception jusqu'à la réalisation d'un schéma directeur mais aussi dans la conception d'actions d'accompagnement au changement de pratiques et l'élaboration du budget de ce plan d'actions. Il est également souhaitable que les habitants puissent suivre l'évolution de la réalisation de ces engagements du Plan vélo (via par exemple un outil digital).

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

Plus particulièrement pour le plateau Nord, Caluire et Cuire, Rillieux-La-Pape et Sathonay-camp un effort particulier doit être réalisé. Notre plan prévoit de tripler le nombre de pistes cyclables continues et sécurisées ainsi que l'installation de stations Vélo'v et de remontes pentes.

Action n°2 : 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, les Mairies de Caluire, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp et Sathonay-village ont un rôle fondamental à jouer dans la mise en œuvre 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 circonscription du Plateau Nord et les mairies de Caluire, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp et Sathonay-village, nous semblent clés. Cet espace d'échange pourra par exemple permettre d'établir la liste prioritaire des axes à aménager et des lieux à équiper d'arceaux vélo.

Pour construire ce plan dans une démarche de co-construction avec les usagers, et améliorer notamment le réseau existant, nous créerons une commission métropolitaine des modes doux. Cette commission sera composée d'élus, des services de la Métropole et des associations d'usagers, comme Caluire Vélo et Rillieux Vélo. 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.

Un outil digital de suivi assurant la transparence de l'avancement du plan sera nécessaire.

Les maires ou leurs adjoints seront invités à y participer.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 : je m'engage

Créer un réseau express vélo Le Réseau Express Vélo (REV) permettra de relier les communes de la métropole de Lyon entre elles, de périphérie à périphérie, et vers le centre de la métropole, mais aussi de résorber les coupures urbaines. Le REV devra être composé d'axes lisibles, confortables, sécurisants et continus. Il sera d'une largeur suffisante (d'une largeur supérieure à 3,5 mètres) afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.

Ce réseau cyclable à haut niveau de services répondra à des normes de tracé adaptées à sa vocation structurante.

Conformément aux recommandations du Cerema il bénéficiera d'une priorité aux intersections pour être attractif et efficace.

Outil d'intermodalité, le REV desservira le plus grand nombre de gares, haltes et stations des réseaux TER et TCL pour favoriser le rabattement à vélo sur les réseaux ferrés et métro et renforcer la complémentarité transports publics + vélo.

C'est pourquoi nous sollicitons l'engagement des candidats à la Ville à soutenir le doublement d'aménagements cyclables dans la métropole de Lyon d'ici 2026, soit 2000 km, comprenant notamment la réalisation d'un Réseau Express Vélo de 150 km.

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 Lyon 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 privilégiés dans un premier temps seront ceux de la Ville de Lyon, mais des liaisons Gares (comme Sathonay-Rillieux, Place Foch, Métro Cuire) seront prolongées sur le plateau Nord. Des solutions pour faciliter les accès plateau et bord de Saône et Rhône seront mises en place afin de faciliter les accès au centre de Lyon et particulièrement des gares (Gare part Dieu – Gare de Vaise), mais également des stations fluviales sur les bords du Rhône et de la Saône.

Action n°4 : 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 : Créer des pistes cyclables continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures et suffisamment larges sur les axes à forte circulation suivants :

- Axe Val de Saône-LyonVilleurbanne 1 : Pont de l'Île Barbe inclus-Montée Castellane-Avenue Pierre Terrasse-Montée des soldats-Pont Poincaré dans les deux sens inclus

- Axe Plateau Nord-LyonVilleurbanne 1 : Route de Strasbourg (depuis les 2 branches Vancia et Avenue de l'Europe)-Rillieux-la-Pape-Caluire incluant le Pont Poincaré

- Axe Val de Saône Nord-Croix Rousse : depuis Sathonay-Village sur route de Saint Trivier-Montée du village, viaduc (option encorbellement) et voie propre futur BHNS Lyon-Trévoux jusqu'à Sathonay-Camp via Avenue du Boutarey-Avenue Carnot-Boulevard des oiseaux, puis Caluire sur voie verte (prioritaire aux modes doux)-Gare de métro Cuire-rue Coste

- Axe Val de Saône-LyonVilleurbanne 2 : Montée de l'église-rue Pierre Brunier-rue de la Galoche-Montée de la Boucle-Pont Churchill incluant les accès aux quais Est et Ouest.

- Axe Plateau Nord 1 (Est-Ouest) : Avenue des Marronniers, Avenue Général de Gaulle-Rue Jean Moulin-Rue François Peissel-rue Coste (+ branche Boulevard des canuts)

-Axe Plateau Nord 2 (Est-Ouest) : Avenue du Général Leclerc (depuis le rond-point inclus et modifié)-Rue des pasteurs-rue des Margnolles

- Axe Est-Ouest Saône : Quai Clémenceau tout le long de la Saône

- Axe Est-Ouest Rhône : Chemin du bac à Traille (entrée de la via Rhôna avec station d'accueil)-Grande Rue de Saint Clair-Quai Charles Sénart-Quai Bellevue

- Axe Plateau Nord-LyonVilleurbanne 2 : Chemin Jean Petit (depuis Avenue Général de Gaulle)-Chemin de Vassieu-Chemin de Bel-Air-Avenue des Cottages-Squarre Brosset-Pont Poincaré inclus (2 sens)

- Demande métropole de déclassement périphérique Est (vitesse limitée à 70km/h) en boulevard urbain pour relier Plateau Nord aux bassins d'emploi : de Saint-Clair à Carré de Soie

La création de pistes cyclables suffisamment larges exigera la suppression de stationnement, compétence des villes du Plateau Nord, ainsi qu'une surveillance active des Polices Municipales pour éviter l'arrêt et le stationnement des voitures. C'est pourquoi nous sollicitons l'engagement des candidats 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.

Des études techniques, notamment des études de circulation, sont nécessaires pour évaluer la faisabilité de ces propositions d'axes cyclables sécurisés. La configuration de la voirie actuelle est contraignante en de nombreux points (largeur limitée – pente excessive).

Nous proposons de créer des axes alternatifs aux principaux axes qui seront sécurisés. Nous sommes favorables sur le principe au lancement d'études pour les axes suivants : Val de Saône/Lyon/Villeurbanne ; Plateau Nord-Lyon Villeurbanne 1 ; Val de Saône Nord-Croix Rousse ; Axe Plateau Nord 2 (Est-Ouest) ; Axe Est-Ouest Saône ; Axe Est-Ouest Rhône.

Plus largement, nous nous engageons à mener à bien un plan de mobilité global qui permettra de progressivement baisser la place de la voiture (circulation et stationnement) au profit des transports en commun et des modes doux comme le vélo, de sécuriser les trajets des vélos sur tous les axes évoqués ou, à défaut, des axes parallèles mieux adaptés.

Notre plan ambitieux pour le vélo donnera la priorité à la continuité des pistes cyclables de bout en bout, indépendamment des frontières communales.

Pour répondre rapidement aux enjeux écologiques et éviter rapidement tout autres accidents mortels sur les routes nous avons imaginé une solution innovante et durable.

Nous avons inscrit dans notre projet une concertation pour la construction d'un mode de transport aérien (le Supraway) qui devrait permettre de relier par les airs les usagers à partir des parking relais au centre-ville. Cette solution pourrait être construite si elle est acceptée par les habitants au cours du mandat (5 ans) et répondrait parfaitement aux exigences de diminution de la pollution de l'air en permettant de remplacer l'usage de la voiture par un moyen de transport rapide, intelligent et responsable. En outre, des voies cyclables végétalisées pourraient être aménagées en dessous. Elle permettrait également le transport de fret pour éviter aux camions de traverser notre plateau.

Action n°5 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur du réaménagement des quartiers et s'assurer de l'application de création de stationnement sécurisé dans les programmes immobiliers

Nous généraliserons notamment la présence de boxes vélos sécurisés sur les lieux centraux des trois communes du Plateau Nord, et particulièrement au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

Nous renforcerons l'information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations de stationnement vélo dans les programmes immobiliers.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : 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. Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans les villes de la circonscription. 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, non entravées de barrières comme c'est le cas des voies vertes à Caluire et Rillieux.

Il nous semble à cet égard urgent de limiter la vitesse des véhicules motorisés à l'approche des passages piétons pour que ceux-ci retrouvent la priorité. Cela pour prendre en compte les trajectoires des nouveaux modes de déplacement autorisés comme la trottinette pratiquée par les enfants.

Nous proposerons à la concertation le réaménagement de quartier comme Bissardon ou St Clair pour limiter les passages aux résidents avec l'installation de borne pour entrer dans ces zones.

Notre ambition est de mettre en place dès que ce sera possible un accès limité aux riverains afin de protéger les zones en bas des habitations et de recréer des quartiers apaisés et végétalisés.

Notre plan mobilité prend en compte l'ensemble de ces aspects et plus particulièrement :

- Réduire le trafic automobile traversant et pendulaire en général pour le reporter sur du transport en commun rapide et fréquent;

- Mettre en place après concertation d'une solution alternative au métro, (supraways) un transport aérien, plus écologique (fonctionnant à l'énergie solaire), réalisable en un mandat et plus économique (1km pour 20 M€ contre 1km pour 200 M€ pour un métro) et pouvant prendre en charge du fret (aide passage ZFE).

- Créer des parcs relais à l'entrée du plateau Nord à l'Ostérode, à proximité de l'A46 devrait également contribuer à soulager le trafic automobile sur le plateau, tout comme le renforcement de la fréquence des TER en direction de la Gare Part Dieu.

- Réduire le trafic automobile local au Plateau Nord, par la mise en place, notamment, de navettes de proximité qui relient les centres d'intérêts (commerces, lieux culturels et sportifs...)

- Développer d'un trafic fluvial sur la Saône avec un arrêt à Ile barbe pour rejoindre le centre-ville jusqu'à Confluence.

- Multiplier des pistes cyclables sur les principaux axes ou à proximité, le passage en zone 30 au cœur des quartiers et aux abords des écoles.

- Développer des services de transport à la demande et d'utilité sociale.

- Mettre en place un service dédié public au covoiturage et la consolidation de l'autopartage.

Action n°7 : 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.

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 les villes 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.

La limitation à 30km/h généralisé au cœur des villes et des quartiers est un objectif à terme, qui se fera en accompagnant les automobilistes vers un autre mode de déplacement et en concertation avec les usagers, les riverains, les commerçants.

Action n°8 : 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 métropole et régler les feux à 25 ou 30 km/h pour créer des « ondes vertes » sur les grands axes des villes comportant des aménagements cyclables.

La limitation à 30km/h généralisé au cœur des villes et des quartiers est un objectif à terme, qui se fera en accompagnant les automobilistes vers un autre mode de déplacement et en concertation avec les usagers, les riverains, les commerçants.

Action n°9 : 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 visible des autres usagers de la route, en particulier les poids lourds qui tournent à droite. Il permet aussi aux cyclistes de se prépositionner sur la partie gauche de la chaussée pour tourner à gauche sans devoir traverser le flot de voitures en mouvement.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser les cédez-le-passage cycliste au feu (dans toutes les directions), les sas vélos aux feux et les double-sens-cyclables dans toute la métropole.

Ces mesures font partie de celles qui peuvent être rapidement mises en place en concertation avec les collectifs d'usagers du vélo du plateau nord, ainsi que la sécurisation des carrefours et ronds-points.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°10 : 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. Nous sollicitons en particulier l'ouverture dans les meilleurs délais de 100 places vélo sécurisées pour la Gare du métro Cuire, 50 places vélo sécurisées pour la Gare Sathonay-Rillieux. La réflexion doit amener la criconscription à réfléchir à l'implantation de parking sécurisés pour desservir les bus du Sytral, en particulier les lignes structurantes comme les C2, C3, C5., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

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

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

Nous sollicitons en particulier l'ouverture dans les meilleurs délais de 500 places vélo sécurisées pour la Gare Part-Dieu en attendant l'ouverture de la vélostation de la Place basse Béraudier en 2024, et l'extension de 1500 à 3 000 places proposées au grand public d'ici 2026.

Notre ambition à l'échelle de la Métropole est de tripler le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10 000 places.

Le plateau Nord est sous équipé en la matière : l'augmentation du nombre de stationnements vélos sécurisés à la gare de Sathonay-Rillieux va de pair avec l'accroissement des fréquences des TER et la vocation de la gare comme plateforme multimodale. La création d'aires de stationnement (métro Cuire, place Foch, au rond-point général de Gaule) se fera en cohérence avec le déploiement prévu des stations du futur métro ou du Supraways.

Action n°11 : 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. Le vol de vélos est le deuxième obstacle à la pratique du vélo, après l'insécurité routière. Concernant le Plateau Nord, de grand parking servent officieusement de parking relais et sont déserts la nuit. Il est urgent de développer l'offre de place de parking vélo sécurisé pour cet usage, mais aussi à l'intérieur des établissements scolaires, des bâtiments publics (piscine, médiathèque, cinéma, gymnase,...). Au loup pendu comme à la gare du métro Cuire, la suppression de 10 places de voitures permettrait d'y installer systématiquement 70 places vélo.

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

Notre ambition à l'échelle de la Métropole est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60 000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30 000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10 000 places. Ces places seront nécessairement ajoutées à proximité des équipements et bâtiments publics.

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°12 : 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 saturées. Le réseau et les capacités ne sont pas suffisantes pour répondre au besoin de tous les Lyonnais du Plateau Nord à proximité de leur domicile. L'objectif est d'offrir du stationnement sécurisé diffus pour 48 % des cyclistes qui n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent selon l'enquête de Nova7 pour la Métropole en juin 2019 : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon...

Objectif d'ici 2026 :

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

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

> Promouvoir activement le programme Alvéole auprès des acteurs publics : collectivités, bailleurs sociaux etc.

(<https://programme-alveole.com>)

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

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

L'enquête de Nova7 et Systra en juin 2019 a établi que 48 % des cyclistes n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon, ...

Objectif d'ici 2026 :

> Renforcer l'information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations de stationnement vélo

Une règle uniforme ne peut être établie en la matière, au regard de la typologie de certains immeubles d'habitation. Cependant, nous étudierons un dispositif incitatif afin de favoriser la mise en place de locaux vélo dans les immeubles à vocation résidentielle et tertiaire.

Action n°14 : 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.

Notre objectif, à l'échelle de la Métropole, est de déployer une palette ambitieuse de services mutualisés pour les commerçants, les artisans et leurs clients, avec, notamment :

- Un service de livraison cyclable dans les centres-bourgs et centres-villes
- Les livraisons des stocks commerciaux par supraways avec dernier km réalisé en vélo-cargo sur le plateau nord..
- La création de zones de stockage mutualisé (avec boxes individuels) pour permettre le stockage du matériel des artisans dans les secteurs où la présence d'artisans est forte.
- 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.

Action n°15 : 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).

Il faut déployer une aide à l'acquisition d'un vélo qui puisse répondre aux déplacements du quotidien (trajet domicile-travail, dépose d'enfants à l'école, courses etc.). Cette offre doit concerner aussi bien des vélos neufs que d'occasion et tous types de vélos : vélos standards, pliants, VAE, cargo, vélos adaptés...

Objectifs d'ici 2026 :

> Quadrupler l'enveloppe attribuée pour l'aide à l'achat sur tous types de vélos, neufs ou d'occasion

> Généraliser le "pack autonomie Vélo" (l'acquisition d'un vélo à réparer + accompagnement dans la réparation de ce vélo, vélo-école, savoir-rouler, etc.)

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.

Nous soutiendrons par ailleurs financièrement les commerçants et artisans qui souhaitent faire l'acquisition d'un vélo-cargo électrique, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone à Faible Émission (ZFE), dont Caluire et Cuire fait partie

Action n°16 : 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 renforcerons 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.

Par ailleurs, afin d'inciter les plus jeunes à s'emparer du vélo, nous intégrerons l'abonnement Vélo'v à l'abonnement TCL jeunes qui sera désormais à 20 euros pour les moins de 25 ans.

L'accès au vélo en libre-service deviendra donc gratuit pour les moins de 25 ans.

Action n°17 : je m'engage

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

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations. Exemple, à Crépieux, un établissement propose de la réinsertion professionnelle pour former de futurs techniciens vélo, et fait profiter de services de réparation à bas coût.

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)

Nous pensons préempter des friches pour permettre la création de tiers lieux facilitant l'installation d'association des services de proximité : conciergerie de quartier, ateliers de réparation de vélo, etc.

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.

Nous allons subventionner les associations de l'ESS pour remettre des services de proximité au cœur des quartiers.

Action n°18 : je m'engage

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Il faut soutenir la Maison du Vélo Lyon actuelle (ex Pignon sur Rue) et renforcer ses moyens d'accompagnement au changement de pratiques, ses capacités d'accueil et d'information des visiteurs ainsi que de sensibilisation du grand public aux avantages de rouler à vélo en ville et ce en toute sécurité.

oui

Action n°19 : je m'engage

Créer une agence d'écomobilité, Il est nécessaire de créer une agence d'écomobilité de la métropole de Lyon, qui coordonne toutes les initiatives contribuant à valoriser les offres alternatives à la voiture autosoliste et placer au centre la solution vélo. Elle facilitera l'accès à l'information, accompagnera les changements de pratiques et conseillera les habitants sur les solutions de mobilités alternatives les plus adaptées à leur trajet.

Nous y sommes favorables.

Promouvoir une culture vélo

Action n°20 : 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%.

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 des villes de la circonscription.

La métropole a la compétence des collèges et des formations sont déjà initiées sur ce niveau d'enseignement. Nous pensons développer les formations.

Action n°21 : je m'engage

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

Action n°22 : je m'engage

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

Action n°23 : je m'engage

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

David KIMELFELD, Président de la Métropole de Lyon, candidat aux élections métropolitaines, est un usager régulier du vélo, dans sa vie personnelle comme dans son mandat politique.

Nous sommes également plusieurs sur la liste ENSEMBLE AVANT TOUT –Plateau Nord Caluire à utiliser le vélo et/ou VAE pour nos déplacements.

Action n°24 : je ne m'engage pas

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).

La Métropole ne dispose pas de moyens permettant de l'imposer aux maires des communes.

Elle prévoit néanmoins d'aider les associations de l'ESS et de créer des services de proximité notamment par la livraison pour le dernier kilomètre en vélo-cargo.

Action n°25 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Pour encourager les Grand Lyonnais et leur donner envie de se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain. Cela passe par l'organisation d'événements de grande ampleur : Convergence Vélo (dans le cadre par exemple d'une journée sans voiture), 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

Durant le mandat de David KIMELFELD à la tête de la Métropole, plusieurs événements grand public comme Convergence Vélo ont été accompagnés financièrement par la collectivité. Nous devons intensifier ce type d'événement pour construire une vraie culture vélo en Métropole. Dans le cadre de la piétonnisation des centres-villes, des temps « sans voiture » pourront être organisés pour sensibiliser à l'usage des modes doux et des transports en commun.

Action n°26 : 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 des Polices Municipales est prioritaire.

La police municipale relève de la compétence des maires pas de la Métropole.

Cependant, David KIMELFELD souhaite la création d'une police métropolitaine dont l'une des attributions serait d'apaiser les relations entre les différents usagers de la voies publiques et de soutenir l'action répressive de la Police Nationale avec une unité spéciale.

Action n°27 : 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.

Pour encourager les grands Lyonnais à se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain en remplacement de l'image sportive véhiculée par le tour de France.

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes s'accroît également. Il faut donc (in)former au code de la rue d'une manière ludique et massive (partage de la rue, double-sens cyclable, cédez-le-passage cycliste au feu, stationnement très gênant sur bande cyclable etc). Et continuer le travail initié avec les polices municipales pour des campagnes de sensibilisation, voire de verbalisation.

Objectifs d'ici 2026 :

> 100.000 personnes touchées par an

> Organiser plusieurs campagnes de communication / an : informatives (généralisation du DSC, M12, danger des angles morts...) ou ludiques pour donner envie de passer à la pratique du vélo au quotidien

Nous prévoyons la démocratisation de formation aux usages des mobilités dans les collèges et le soutien aux associations pour la formation pratique aux règles de circulation des usagers.

Nous prévoyons également une police métropolitaine avec une unité « circulation et sécurité routière » dédiée au respect du Code de la route et des réglementations liées à la circulation (ZFE, circulation différenciée en cas de pic de pollution...) par les automobilistes, les cyclistes, les usagers de la trottinette, etc. qui pourra également assurer une meilleure fluidité aux heures de pointes. Les agents seront équipés de vélos et motocycles.

Action n°28 : je m'engage

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

Ces ateliers seront assurés par les associations vélos de Lyon dans le cadre des plans de déplacements de mobilité (PDM) et le coût sera pris en charge à 50 % par la Métropole de Lyon.

Objectifs d'ici 2026 :

> Accompagner 700 entreprises (notamment les entreprises de plus de 100 salariés qui sont soumises à un PDM)

> Proposer des incitations financières pour des services vélo, des ateliers de sensibilisation, des formations.

La Métropole accompagne d'ores-et-déjà les plans de déplacements de mobilités inter-entreprises. Nous souhaitons poursuivre et renforcer cet accompagnement.

Par ailleurs, nous proposons de soutenir les associations vélos de Lyon en :

- En associant à la définition, à l'accompagnement et à l'évolutions des politiques ;

- En doublant le budget métropolitain consacré au sport ;

- Créant un label « Lyon, Métropole de tous les champions » permettre l'obtention de subvention vers les associations qui prônent des démarches innovantes écologiquement.

Commentaires généraux

Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e