

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 7e arrondissement (69007)

Réponses de Samuel Depraz, au nom de la liste « Vivons vraiment Lyon - la gauche unie (Lyon 7e) »

— le 02/03/2020 à 10:34 —

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 pour 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 semble clé. 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.

Le Comité vélo, composé d'élus référents et de techniciens, sera en lien direct avec le groupe local d'arrondissement de la Ville à vélo pour le 7e arrondissement, un territoire dans lequel l'usage du vélo est particulièrement développé.

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 :

- Quai Claude Bernard - Général frères,
- Avenue Garibaldi,
- Avenue Berthelot (pour accéder au Bachut puis Parilly),
- Rue de l'université
- Boulevard Yves Farges
- Accès au parc Blandan
- Repenser les voies cyclables de l'avenue Jean Jaurès

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.

Priorité doit être donnée à l'achèvement de la rue Garibaldi vers le Sud (seul le nord et les quartiers aisés ont été priorisés), et à la continuité est-ouest complète et bi-directionnelle de l'Avenue Berthelot :

- segment Garibaldi/Tchécoslovaques, direction Bachut,
- ET segment Jean Macé/Perrache, en intégrant mieux la rue Raoul Servant, très marginale actuellement, aux logiques de desserte locales (écoles et universités, cinéma, etc).

L'accès au Parc Blandan doit être étudié à partir de la rue Garibaldi par les rues Camille Roy et Lamothe (zone partagée voire piétonnisation), avec une requalification de la Rue de l'Epargne (pistes cyclables, stationnements et franchissements piétons sécurisés).

- L'étude doit être faite de passerelles vélo/piétons sur les franchissements Gerland/Oullins et Quais 7e/Perrache.

Action n°3 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur du réaménagement des carrefours dangereux que sont le quai Claude Bernard, le pont Gallieni, la rue de Marseille et la place Jean Macé. En particulier repenser la cohabitation vélo et tram

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.

Les voies de tram ont été conçues sans réflexion préalable sur l'usage du vélo ; lever ces points noirs suppose en effet d'empiéter sur les stationnements en milieu de voirie, dans l'espace intermédiaire central route/rail ou en bord de voirie, selon la configuration des lieux.

L'achèvement de la piste cyclable entamée sur les quais hauts, depuis la piscine vers le sud du Quai Claude Bernard (avec la rectification de certaines de ses courbures) peut entrer dans le cadre du REV que nous soutenons.

Le Pont Gallieni pose un problème de continuité à ses débouchés (côté sud : coupures fortes par l'autoroute ; côté nord :

espace insuffisant vers Berthelot et Carnot). Les passages souterrains piétons/vélos sont obsolètes et insécurés. Un franchissement spécifique par passerelle vélo/piétons est à étudier vers Perrache. La place Jean Macé et la rue de Marseille peuvent faire l'objet de réaménagement en voirie partagée (zones de rencontre) voire en zones piétonnières.

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.

Repenser le plan de circulation pour éviter que des axes ne ressemblent pas à des autoroutes :

- ~~A~~venue Berthelot
- ~~R~~ue Garibaldi
- ~~G~~rande Rue de la Guillotière
- ~~B~~oulevard Yves Farges
- ~~A~~venue Jean Jaurès
- ~~A~~venue Tony Garnier

Les rues résidentielles seront généralisées en zone 30 avec double sens cyclable, en extension de la première expérimentation faite autour de la rue Chevreul.

Sur le 7e, études de piétonnisation :

- Axe berges du Rhône – Place Saint Louis - Parc Blandan via la rue Montesquieu et rue du Repos,
- Axe berges du Rhône/Université – Place Jean Macé via la rue Chevreul,
- Rue de Marseille

Les axes cyclables seront traités à égalité avec les axes voitures et de transports en commun : déneigement, nettoyage, reprise peinture (un budget entretien spécifique sera créé, différent du budget aménagement), etc.

La localisation de conteneurs à verre le long des pistes cyclables sera proscrite (tessons coupants, manque de visibilité).

Action n°5 : 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. Généraliser le DSC (double sens cyclable) là où la largeur de la rue le permet ; supprimer des stationnements si besoin. Améliorer la signalisation et notamment aux carrefours dangereux.

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

Toutes les rues/voies hors axes majeurs de la Métropole seront passées en zone 30 avec DSC dès que la largeur le permet. Les feux y seront régulés à 25 km/h. Sur les grands axes métropolitains à 50 km/h, les feux seront réglés à 30 km/h.

Action n°6 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

L'ensemble des devants des écoles et collèges seront étudiés avec pour objectif :

- une piétonnisation définitive quand cela est possible (sur le modèle de la rue du 1er film dans le 8ème), un travail sera réalisé sur le plan de circulation en conséquence.
- une piétonnisation partielle (sur les créneaux horaires de dépose et reprise des enfants - sur le modèle de Londres, piétonnisation entre 16h et 17h30)
- un aménagement en zone de rencontre si impossibilité de piétonnisation liée au plan de circulation (passage Bus TCL, secours, présence de garages privés, etc.)

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°7 : 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.

Concernant le premier arrondissement, 190 places vélo sont disponibles, pour 1011 places pour voitures et 167 places moto dans les 4 parkings de l'arrondissement. La suppression de 100 places de voitures permettrait d'y installer 1 000 places vélo.

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 supprimerons le stationnement voiture sur voirie sur un linéaire de 100 m autour de chaque parking public en ouvrage de la ville. Ces espaces libérés seront dédiés à des aménagements d'espaces public et vélo.

Les arceaux vélos seront implantés en remplacement de places voitures (comme c'est déjà le cas aujourd'hui) => objectif 3000 arceaux par an soit environ 600 places voitures supprimées par an sur le Grand Lyon ; priorité sera donnée aux lieux à forte desserte cyclable de l'arrondissement : grandes écoles et universités, cinéma, rues à forte offre en bars et restaurants.

Action n°8 : 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. Généraliser les stationnements avec arceaux (proscrire les "arrache roue") devant bâtiments publics (écoles, mairie, hôpitaux, gares...), installations sportives, commerces, cinéma.

Nous poserons 3 000 arceaux vélo normatifs par an sur l'ensemble de la Métropole (contre 1 000 arceaux posés actuellement par an) avec l'objectif d'atteindre 50 000 places vélo sur la voirie publique.

Action n°9 : 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. Installer des stationnements fermés type vélobox dans l'espace public (ex : piscine du Rhône, université Lyon 2 et 3...

Nous œuvrerons pour :

- une augmentation de l'offre sécurisée pour vélo dans les Gares, les P+R, les parkings publics LPA et autres parkings en DSP (sous abonnements).

- une réflexion avec LPA sur une offre de stationnement vélo gratuit de courte durée libre d'accès dans les parkings publics du centre-ville de Lyon (test sur les parkings Bellecour et Terreaux)

Nous expérimenterons un parking sécurisé uniquement vélo Place Louis Chazette (limite entre le 1er et 4ème arrondissement – en lien avec un escalier qui monte sur le plateau) afin de répondre à la demande des 70 vélos stationnant de jour et des 50 vélos stationnant de nuit. Expérimentation qui sera gérée par LPA.

Les contrôles des instructions de permis au PLU-H seront renforcés sur le volet parking vélo (sur le plan qualitatif et quantitatif).

Objectif : 10 000 places sécurisées sur la Métropole.

Action n°10 : je m'engage

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

Etudier aussi des caissons de rangement pour les trottinettes repliées.

Action n°11 : 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.

Nous lancerons une étude sur l'optimisation/ajustement des aires de livraison sur Lyon-Villeurbanne, amènerons des aires de logistique avec les trois derniers kilomètres en vélos cargo en lien avec les parkings LPA et les parkings DSP et subventionnerons à 100% les artisans en cas de changement de leur véhicule pour un vélo cargo.

Les obligations de places pour les vélos cargos dans les immeubles privés seront intégrées dans le PLU-H.

Le programme Alvéole sera mis en avant auprès des bailleurs sociaux.

En complément du service Vélo'v, nous développerons la possibilité de louer des vélos spécifiques type vélo cargo (déménagement, achats volumineux, ballade en famille, etc.).

Action n°12 : je m'engage

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

par exemple : L'Atelier du Chat Perché

Notre objectif sera l'aménagement des bâtiments publics pour installer des ateliers de réparation/éducation au vélo :

- Les anciennes écuries du parc sergent Blandan (7ème/8ème)
- une petite partie de l'usine Fagor Brandt (7ème)

Promouvoir une culture vélo

Action n°13 : 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

Action n°14 : 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 mènerons la réflexion avec les autres villes du Grand Lyon sur un groupement de commande pour l'achat d'une flotte de vélo cargo conséquente et sur la mutualisation de cette flotte entre services des différentes villes.

Action n°15 : 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

Action n°16 : 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.

La priorité sera donnée à la verbalisation des infractions voitures (non-respect des passages piétons, stationnement dangereux, gênant sur trottoir et aménagement cyclable, etc.).

L'achat d'un véhicule LAPI pour la verbalisation du stationnement dangereux, gênant et interdit sera fait (possibilité d'achat et d'utilisation groupé avec Villeurbanne) et une brigade spécialisée dans la délinquance routière sera mise en place (étudier la possibilité de le faire à l'échelle Grand Lyon).

Une procédure d'enlèvement sera mise en place avec la fourrière, en conformité avec les souhaits de LVV ; une formation sera dispensée aux agents municipaux, notamment sur la notion d'épave.

Action n°17 : 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.

Informier régulièrement le public sur les règles de circulation et sur les risques encourus par chacun.

En lien avec la Maison des mobilités.

Commentaires généraux

Les candidat.e.s de la liste "Vivons vraiment Lyon - La Gauche Unie" pour le 7e arrondissement sont, pour une bonne partie d'entre elles et eux, déjà usagers du vélo! Les réponses faites à ce questionnaire ne sont donc pas de circonstance, mais bien le résultat d'une expérience quotidienne de la ville à vélo et d'une conviction forte qui va dans le sens d'une ville agréable à vivre pour toutes et tous.

Nous sommes en particulier convaincus que le vélo est une solution aux enjeux écologiques et sociaux de la ville de demain. Contrairement aux politiques municipales actuelles et passées, marquées par l'opportunisme et un traitement décousu de l'espace urbain, c'est un élément qui doit être intégré systématiquement à toute la réflexion sur le partage de l'espace urbain. Cependant l'effort environnemental doit être fait tout particulièrement en faveur des populations les plus fragiles tout comme en priorisant les secteurs urbains les plus déficitaires : pas d'écologie sans le social, pas d'injustice dans l'offre de mobilité.