

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Lyon 5e arrondissement (69005)

### Réponses de Yann Cucherat

— le 04/03/2020 à 21:32 —

#### 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.*

Nous proposons de créer une plateforme internet sur le modèle de ce que nous avons expérimenté avec Civocray qui permettra aux habitants de s'exprimer régulièrement, y compris les jeunes.

Nous proposons, sur le modèle des DRT espaces verts, que les crédits de proximité soient définis par l'Adjoint au Maire plutôt que par les adjoints d'arrondissement afin d'éviter le phénomène actuel d'émiettement, voire l'incongruité de certains aménagements qui ne se poursuivent pas dans d'autres.

Cette re municipalisation des crédits (qui sont initialement des crédits municipaux, pas d'arrondissement) pourra faire l'objet d'aménagements complets en lien avec les espaces verts, la politique du stationnement et d'une concertation avec les habitants.

☑ Objectif: représenter tous les usagers

Auparavant, la commission modes doux se tenait en alternance à la métropole et à la ville. Or depuis 2017, la métropole s'est réservée exclusivement l'organisation de cette commission qui, par ailleurs démontre une surreprésentation des associations cyclistes par rapport aux piétons et aux associations de personnes handicapées.

Nous proposons plutôt de réformer la commission d'accessibilité afin qu'elle traite des sujets cyclables.

#### 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.*

Avec l'arrivée de Vélo'V nous avons créé une commission modes doux pour discuter des aménagements cyclables avec une volonté claire de Gilles Buna à l'époque : développer des pistes cyclables sur le modèles de la rue de la Part-Dieu avec un modèle de rue fortement végétalisé, une séparation des vélos de la circulation et des piétons.

A l'époque, les associations vélo n'ont pas voulu de ce modèle, estimant que la place du vélo (et c'est le code de la route) avait sa place sur la chaussée pour réduire la place de la voiture, mais surtout pour réduire la vitesse. Ce choix est celui des associations!

Je constate que l'augmentation de l'usage du vélo, mais surtout de l'arrivée de nouveaux profils (moins expert et plus famille) impliquent un changement dans les aménagements cyclables pour plus de sécurité.

Ce que nous avons déjà commencé à faire :

- Quai Augagneur
- Rue Garibaldi...

Donc oui à un réseau type autoroute à vélo :

- Pour relier les communes périphériques au réseau lyonnais, et les communes entre elles  
- Et oui à quelques grands axes sécurisés dans Lyon pour irriguer le réseau dans son ensemble avec à mon sens les axes suivants : de Techlid au campus de la Doua par Berthelot, l'axe Nord-Sud à la poursuite de l'aménagement de la rue Garibaldi jusqu'à Berthelot, la rue Duquesne, et le Quai JJ Rousseau à la Mulatière.  
C'est inscrit dans notre programme Ville & Métropole. Nous souhaitons également augmenter les effectifs de la police municipale de 22% dont une partie concernera la brigade cycliste. Nous mettons environ 300 pv/an pour des véhicules sur bande cyclable, nous frapperons plus fort grâce à ces nouveaux effectifs de police et à l'utilisation de la vidéo-verbalisation.

### 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.*

Pour rappel, nous ne sommes pas avares sur la suppression de stationnement car depuis 2014, ce sont 20 000 places de stationnement qui ont été supprimées en particulier pour :

- Planter des arbres
- Mettre des arceaux vélos
- Élargir les trottoirs ...

J'ai organisé une rencontre entre les SPL Part-Dieu et Confluence et la Ville à Vélo.

Le vélo est clairement au cœur des 2 projets :

- À confluence avec la requalification en cours du Quai Perrache et la refonte de la piste cyclable sur le quai Charlemagne
- À la Part-Dieu avec la requalification du bd Vivier Merle qui se prolonge déjà sur le bd des Belges et la rue Bouchut, sans oublier la grande station vélo sous la place Berraudier qui accueillera 2000 vélos

Pour le Cours Albert Thomas/Gambetta, pourquoi pas. Je vois plutôt un grand axe Est-Ouest validé par Gérard Collomb depuis Techlid jusqu'au Campus de Bron pour la simple raison que les voutes créent une césure peu propice aux déplacements piétons. Dans le cas du cours Albert Thomas, il y a de la vie de chaque côté du boulevard avec de grands équipements qui supposent des traversées piétonnes (université, musée, stade, squares...).

Donc oui, si l'ensemble des cyclistes respecte la priorité piéton. Car faire une ville cyclable ne concerne pas uniquement les aménagements, mais aussi la mentalité des pays du Nord.

## 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.*

Pour rappel, 80% des Lyonnais se déplacent autrement qu'en voiture. Majoritairement à pied, soit 52% ! Et 66% des habitants de Lyon travaillent à Lyon.

En conséquence de quoi, ceux utilisent leur voiture sont davantage des grands lyonnais qui viennent à Lyon pour travailler, pour la culture etc... Ils viennent à Lyon, ils ne transitent par Lyon sauf pour ceux utilisant l'A6-A7.

Cette proposition revient :

- À empêcher les lyonnais d'aller travailler en-dehors de Lyon
- À empêcher les extra-lyonnais de venir travailler à Lyon.

Nous proposons plutôt :

- de créer un RER à Lyonnaise, 80% des habitants résidant à moins de 5km d'une gare avec la création d'axes vélos sécurisés pour rejoindre les gares et ainsi favoriser le report modal. Mais pour cela, il faudrait que la Région débloque des crédits
- de créer avec la Ligne E du Métro une ligne Est-Ouest
- de reformatier la politique du stationnement

Car ce que vous proposez revient à créer des ZTL dans toutes la ville. La régulation de ce type d'infrastructures revient à mettre des bornes amovibles partout. Pour la presqu'île, le budget est estimé à 5M€ or fonctionnement!

Enfin, vous ne pouvez pas demander un grand axe vélo sur le cours Gambetta (ce qui suppose de réduire la part pour l'automobile) et le garder comme un grand axe routier.

Enfin, la priorité doit être donnée au mode le plus écologique de déplacement qui est aussi le plus fragile : le piéton. C'est pourquoi nous avons engagé un travail avec le recensement de 200 zones de rencontre, et notre volonté de créer 30km de liaisons vertes.

#### 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. 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*

#### 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.*

☒ Sas à vélos : mise en oeuvre d'un sas lors de toute rénovation de voirie.

☒ Cédez le passage cycliste à généraliser sur tous les tournes à droite des carrefours

☒ Doubles sens cyclables

Alors oui à leur généralisation, mais si cela ne va pas aussi vite que vous le souhaitez, c'est parce qu'il existe des temps administratifs flous comme la validation par un organisme d'état du franchissement d'une ligne de tramway ...

Il faut avancer tout en étant pédagogique.

#### 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)

Ce sera vrai pour les véhicules, mais aussi pour les vélos comme rue de la Part-Dieu devant l'école Saint-Exupéry, ou ceux qui shuntent par la place Guichard devant l'école Mazenod où plusieurs élèves ont été renversés!

#### 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.

Tous les arrondissements demandent l'extension du stationnement payant.

Sur le principe, nous y sommes favorables bien entendu et Lyon peut s'enorgueillir d'avoir été une des premières villes en France, en 2003, à avoir développé le stationnement payant à cette échelle.

Dans la réalité, une zone payante non surveillée n'a aucune efficacité et nous n'aurons pas les moyens humains pour surveiller les places non-encore payantes.

## 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.*

☒ Mettre en oeuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs : redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes.etc)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est : Rue du Dauphiné Sud, Villette Paul Bert est

☒ Mettre en oeuvre des Vélos box : boîtier sécurisés par badge de stationnement de 5 à 6 vélos qui prend l'espace d'une place de parking : utile dans les zones au tissu urbain dense et vieux où il y a une impossibilité à développer des stationnements aux habitants dans les copropriétés anciennes.

☒ Doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA

Nous proposons de flécher en priorité les quartiers anciens qui n'ont pas nécessairement de garage à vélo dans les parties communes, mais il faudra travailler en partenariat avec l'ABF pour trouver un mobilier adéquat.

Enfin, nous proposons l'obligation de garage des vélos avec un partenariat entre la FUB et la police municipale pour les accès au fichier.

### Action n°10 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. De nombreuses zones accueillant du public sont encore dépourvues d'arceaux vélo 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 vélo 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 vélos-cargos dans le choix et le positionnement du matériel*

☒ Augmenter le nombre d'arceaux pour le passer à 50 000

### 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>)*

☒ Mettre en oeuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services (garage, réparation, paniers légumes..etc)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est :Rue du Dauphiné Sud, Villette Paul Bert est

☒ Mettre en oeuvre des Vélos box : boîtier sécurisés par badge de stationnement de 5 à 6 vélos qui prend l'espace d'une place de parking : utile dans les zones au tissu urbain dense et vieux où il y a une impossibilité à développer des stationnements aux habitants dans les copropriétés anciennes.

### Action n°12 : je ne m'engage pas

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>)*

Si vous fréquentez les écoles, vous verrez que les élèves utilisent davantage la trottinette ... Et il appartient au directeur de l'établissement d'autoriser son stationnement dans l'enceinte du bâtiment, pas à la ville.

Dans Lyon, la carte scolaire fait que vous êtes à quelques centaines de mètres seulement d'un établissement. Le mode de déplacement à privilégier doit être la marche, éventuellement la trottinette si le directeur autorise les engins dans l'école. Enfin, je ne suis pas d'accord sur le principe d'encourager les enfants à aller à l'école en vélo car ils circuleront sur les trottoirs comme la loi les autorise jusqu'à 7 ans. Quand vous voyez déjà la grande convergence du matin des parents avec leurs enfants, je ne souhaite pas créer de conflit d'usage.

Tout ne doit pas être effectué à vélo d'autant que dans ce cas précis, il y a maximum 5min de marche pour les enfants, 10 à 15min pour les collégiens...

### 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.*

C'est l'objectif dans du grand hôtel logistique que nous sommes en train de construire au port Edouard Herriot. Le choix d'implantation a été guidé pour utiliser davantage le fleuve pour l'arrivée des marchandises à Lyon, et assurer le dernier kilomètre le plus écologiquement possible.

LPA utilise aussi plusieurs de ses parkings en hôtel logistique. Mais cela crée aussi des nuisances nocturnes.

Enfin, je rappelle que la logistique concerne 30% du trafic en ville. S'il convient de favoriser les transports en vélo pour le dernier kilomètre, il convient aussi de limiter ses achats sur internet.



#### Action n°14 : je ne m'engage pas

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.)*

A Lyon, vous bénéficiez d'un écosystème du vélo très important avec de grands acteurs privés du vélo comme le vélonaute ou autre.

L'objectif d'une collectivité n'est pas nécessairement de déstabiliser cet écosystème. Vélo'V a permis de remettre les gens en selle, la nouvelle offre Vélo'V me paraît suffisante, d'autant qu'il existe une offre de prix pour toutes les bourses : du vélo d'occasion avec les bourses aux vélos que nous soutenons à un vélo électrique de qualité avec MyVélo'V...

#### 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)

☒ Mettre en oeuvre des Conciergeries vélo en pied d'immeubles sur des locaux vacants préemptés par la ville ou la Métropole dont la gestion sera confiée à des associations Objectifs: redynamiser le quartier, offrir une multitude de services ( garage, auto-réparation, voir service de réparation par professionnel, paniers légumes..etc)

Secteurs potentiel de développement pour 3e est :Rue du Dauphiné Sud, Villette Paul Bert est

#### 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.

☒ L'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise est en charge de s'assurer de la bonne mise en place du Plan de Déplacements Urbains, qui vise à diminuer la part de la voiture et multiplier par 4 les trajets en vélo d'ici 2030.

La plateforme de mobilité OnlyMoov a été créée à cet effet afin d'inciter les usagers à réfléchir en fonction du temps de parcours.

Nous proposons de compléter cette application par une information complémentaire concernant avec des propositions en fonction des parcours les plus écologiques.

### Promouvoir une culture vélo

#### Action n°17 : je ne m'engage pas

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

C'est à l'éducation nationale et à la police nationale d'assurer cette formation. Les collectivités, déjà contraintes financièrement par les réformes successives n'ont pas à se substituer à leurs missions. Et j'invite les associations à faire un lobbying au niveau national pour que l'éducation assure bien cette partie qui fait partie du programme scolaire en CM2.

#### Action n°18 : je ne m'engage pas

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

Lorsque la police nationale assure la formation, elle propose tout le matériel. Encore une fois, la collectivité n'est pas un substitut de l'Etat dans ses missions.

### Action n°19 : je ne m'engage pas

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

Les vélos écoles de Lyon (Janus et Maison du Vélo) utilisent le parc de Gerland, le parc de la Tête d'Or et les Berges du Rhône qui me semblent être d'excellent sites d'apprentissage.

### Action n°20 : je m'engage

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

☒ Pour leur déplacements les élus disposent actuellement d'un abonnement TCL, il leur sera fourni également un abonnement vélov

### Action n°21 : 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).

Le prestataire de la cantine ne peut pas livrer 25 000 repas à vélo en une matinée.

Les repas à domicile dépendent des associations d'aide au maintien à domicile, pas de la ville.

Pour les espaces verts, il s'agit de matériel lourd et déchets verts encombrants qui ne peuvent être déplacés par vélo-cargo, d'autant qu'il s'agit d'un travail en équipe...

La hausse des effectifs de la police municipale concernera pour partie la brigade cycliste.

### 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*

Le maillage territorial et la densité lyonnaise font que les enfants habitent à proximité de leur établissement.

Nous soutenons financièrement la Maison du Vélo pour la mise en place de Pédibus, mais force est de constater que cela concerne très peu de parents.

### 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*

La Presqu'île sera piétonne tous les samedis.

### 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.*

☒ Mettre en oeuvre une véritable Brigade Cycliste de Police Municipale qui puisse faire de la prévention sécurité auprès des cyclistes + verbaliser tout comportement ou stationnement empêchant la circulation des cyclistes en sécurité.

☒ La vidéo-verbalisation va être généralisée à tous les stationnements gênants.

### 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.

La loi sur la transition écologique impose aux entreprises de mettre en place des PDE. Il incombe aux CCI et aux chambres des métiers et de l'artisanat d'aider les entreprises à les mettre en place avec l'aide de la Région qui possède la compétence économie.

## Commentaires généraux

Retrouvez en détails notre programme : <https://www.yanncucherat2020.com/>