

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 8e arrondissement (69008)

Réponses de Sonia Zdorovtsoff, au nom de la liste « MAINTENANT LYON POUR NOUS »

— le 06/03/2020 à 12:53 —

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

Action n°1 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Si les mobilités actives et la voirie sont des compétences de la Métropole, la Mairie d'Arrondissement et la Ville de Lyon ont un rôle fondamental à jouer dans la mise en oeuvre d'un plan vélo ambitieux. A cet effet, la mise en place d'un comité vélo régulier au minimum 4 fois par an avec la Mairie d'Arrondissement d'une part, et avec la Mairie centrale d'autre part, nous semblent clés. Cet espace d'échange pourra par exemple permettre d'établir la liste prioritaire des lieux à équiper d'arceaux vélo avec la Mairie d'Arrondissement, et de formaliser une procédure claire pour l'enlèvement par la fourrière de vélos présumés épave avec la Ville de Lyon. Ou encore, identifier les petits aménagements de voirie à réaliser dans le cadre des budgets de proximité de la Ville ou dans le cadre de plus gros projet d'investissement à l'échelle du mandat

Nous désignerons un.e élu.e référent.e vélo qui rencontrera tous les mois les associations représentantes des usagers cyclistes pour faire état des projets de voirie en cours, consulter les associations sur les aménagements futurs, recueillir les besoins et établir un suivi du déploiement des arceaux vélos dans l'espace public, mais également dans les équipements publics de la Ville.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°2 : je m'engage

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : La création de voies cyclables, en privilégiant, lorsque la configuration de la voirie le permet, une séparation physique avec les véhicules et les piétons. Les axes prioritaires les plus dangereux ou manquant d'aménagements adaptés dans le 8ème, identifiés dans le baromètre "Parlons vélo" de la FUB ainsi que par les remontées du terrain des usagers du vélo, sont les suivants :

- Bachut
- Avenue Jean Mermoz (de Bachut à Ambroise Paré)
- Jet d'eau Mendes France et liaison avec la rue Audibert et Lavirotte
- rue de l'Épargne à destination du parc Blandan
- Avenue Berthelot
- Boulevard Jean XXIII
- Rue Marius Berliet (notamment la voie de bus non autorisée aux vélos)/Rue de l'Épargne
- Avenue Rockefeller
- Place d'Arsonval (Grange Blanche)

L'espace de la rue n'étant pas infini, la création de voies cyclables larges et sécurisées est un choix politique fort qui peut se traduire en certains endroits par la suppression de voies de circulation ou de stationnement automobile. Ce choix relève en grande partie de la Ville, tout comme la charge de faire respecter les voies cyclables par les forces de police. C'est pourquoi nous sollicitons l'engagement des candidats à la Ville à soutenir le doublement d'aménagements cyclables dans la métropole de Lyon d'ici 2026, soit 2000 km, comprenant notamment la réalisation d'un Réseau Express Vélo de 150 km.

Dans le cadre des grands projets Ville-Métropole (Programmation Pluriannuelle des Investissements), notre priorité sera de résorber les points noirs identifiés par le baromètre des villes cyclables et les usagers cyclistes : Rue et Pont de l'Épargne, Bachut, Jets d'Eau, rue Marius Berliet, etc. Concernant l'accès au Parc Blandan, nous proposons de retravailler la solution soutenue dès 2011 par les élu.es écologistes à l'issue d'une concertation avec les habitants du quartier. Cette alternative consiste notamment en un accès par un trottoir pour les piétons et une voie cyclable sécurisée longeant l'Hôtel de Police, réalisés sur l'emprise de la file de droite de la rue de l'Épargne et rejoignant le parc via une passerelle à partir du pont de l'Épargne, avec réaménagement et sécurisation du carrefour avec le boulevard des Tchécoslovaques. Nous mobiliserons également les budgets proximité de la ville sur des petits aménagements d'urgence, partout où cela est possible, pour améliorer rapidement le confort des usagers.

Action n°3 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Nous appelons de nos vœux la création d'un Réseau Express Vélo, qui sera réalisé en complément du maillage cyclable de proximité (action 2). Outil d'intermodalité, le REV desservira le plus grand nombre de gares, haltes et stations des réseaux TER et TCL pour favoriser le rabattement à vélo sur les réseaux ferrés et métro et renforcer la complémentarité transports publics + vélo. Le 8ème arrondissement est stratégique pour relier les communes de la périphérie sud Lyonnaise avec les lieux d'attractivité du reste de la métropole. Le REV proposé dans le manifeste comprend 3 axes majeurs pour le 8ème :

- Feyzin - Saint Fons - Lyon 8ème - vers Part Dieu
- Corbas - Vénissieux - Lyon 8ème - vers hopitaux Est et Villeurbanne
- Saint Priest/ Bron - Lyon 8ème - vers Jean Macé et Perrache.

Objectifs 2026 : 150 Kilomètres du Réseau Express Vélo aménagés, 30 Communes desservies.

Dès notre élection, nous ferons inscrire les financements nécessaires à la réalisation de lignes de Réseau Express Vélo dans le 8e et nous lancerons des études de faisabilité, afin que celles-ci soient réalisées dans le mandat. Dès 2021, nous partagerons avec les associations et les usagers les résultats des études de faisabilité de chacun des tracés, en vue d'un début des travaux courant 2022 pour la première ligne qui sera programmée.

Action n°4 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur de l'aménagement ou du réaménagement des voiries en agissant sur les plans de circulation pour apaiser les quartiers, supprimer les phénomènes de transit par les axes secondaires et privilégier les cyclistes sur le trafic motorisé (sens-interdit sauf cyclistes, impasses sauf cyclistes/piétons, zones 30, zones de rencontres...). Par exemple, dans les quartiers des États-Unis, de Transvaal et Monplaisir, dont les petites rues servent d'axes de délestage ou de raccourci (shunt) pour les automobilistes.

Ces réaménagements exigeront la suppression de places de stationnement et de voies de circulation. C'est pourquoi le soutien actif de la Mairie d'arrondissement et de la Ville de Lyon sera fondamental pour permettre des aménagements qui rééquilibrent le partage de l'espace public et rendent ainsi la ville plus agréable pour ses habitants.

L'ensemble des quartiers, en dehors de quelques grands axes soigneusement identifiés, passeront en zone 30, voire en zone de rencontre, et en double-sens cyclable, avec une vigilance particulière sur la qualité de ces derniers (capacité à se croiser en toute sécurité). Nous respecterons les obligations de la nouvelle loi du 24/12/2019 d'Orientation des mobilités et supprimerons l'ensemble des emplacements de stationnement automobile situés à moins de 5 mètres d'un passage piéton, au profit d'arceaux vélos. Des renforcements de l'offre de stationnement seront prévus au droit des commerces. Enfin, nous mènerons un travail auprès des grandes surfaces pour les inciter à s'équiper en arceaux sécurisés sur les parkings de leur magasin.

Action n°5 : je m'engage

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Exemple de la rue de Surville qui subit un dépôt sauvage récurrent rendant impossible l'usage de cette rue par les cyclistes.

Les équipages de police à vélos que nous allons renforcer seront habilités à signaler les besoins d'entretien sur les voies cyclables et à verbaliser les dépôts sauvages ou stationnements irréguliers. Avec la Métropole, nous intensifierons le rythme de nettoyage et d'entretien des voies cyclables en hiver et automne notamment.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : je m'engage

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Il nous semble à cet égard nécessaire que la mairie du 8ème s'inscrive dans la continuité de l'expérience de la piétonisation de la presqu'île en étudiant et en expérimentant des espaces à piétonner, de manière ponctuelle ou permanente, pour désengorger le trafic automobile des rues commerçantes les plus fréquentées. Cette expérimentation doit être définie en concertation avec les habitants.

Objectifs d'ici 2026 : Rendre plusieurs zones commerçantes du 8ème 100% piétonnes et cyclables et quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la ville.

Nous souhaitons faire du 8ème arrondissement, et de Lyon de manière générale, un lieu de vie apaisé. Ainsi, nous proposerons de passer certains quartiers en zone 30 ou de rencontre, après consultations des riverains et commerçants. Quelle que soit la décision prise, elle sera le résultat d'un travail de co-construction. Nous mènerons une série d'études de circulation, par quartier, dans le but de favoriser les transports en commun, à pied ou à vélo et de proposer de réelles alternatives au "tout-voiture". Ces plans de circulation pourraient, par exemple, jouer sur les "sens interdits sauf cyclistes" (ou bus) pour faire en sorte que les itinéraires à vélo soient les plus directs possibles, à l'inverse de la circulation automobile, qui serait alors redirigée sur les grands axes. De même, nous souhaitons développer les zones piétonnes et les "impasses sauf piétons / cyclistes".

Action n°7 : je m'engage

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser la zone 30 à toute la ville et régler les feux à 25 ou 30 km/h pour créer des « ondes vertes » sur les grands axes de la ville comportant des aménagements cyclables

Toutes les zones apaisées seront aménagées en cohérence avec la limitation de vitesse. Nous développerons des aménagements de modération de la vitesse encore peu utilisés à Lyon : "bypass"/écluses cyclistes, chicanes et ralentisseurs "sauf cyclistes", chaudioux, etc. Enfin, nous nous assurerons du respect de ces limitations par des campagnes régulières de contrôle des vitesses et la mise en place de la vidéo-verbalisation à la fois statique et sur véhicule, afin de sanctionner les infractions routières, et certains stationnements sur les axes les plus critiques en terme de délinquance routière.

Action n°8 : je m'engage

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Le sas vélo est un aménagement cyclable à part entière et d'une grande utilité pour le cycliste. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée en amont de laquelle doivent s'arrêter les véhicules motorisés. Il permet aux cyclistes d'être mieux visibles des autres usagers de la route, en particulier les poids lourds qui tournent à droite. Il permet aussi aux cyclistes de se prépositionner sur la partie gauche de la chaussée pour tourner à gauche sans devoir traverser le flot de voitures en mouvement.

Le cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de passer au feu rouge, en laissant la priorité aux piétons et voitures ayant le feu vert. Les mouvements possibles sont indiqués sur le panneau et concernent généralement le tourne-à-droite.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser les cédez-le-passage cycliste au feu, les sas vélos aux feux et les double-sens-cyclables dans tout l'arrondissement et dans toute la ville.

Notre objectif est que 100% des feux soient équipés de sas vélos et de cédez-le-passage cyclistes ambitieux (mouvements "tout droit" lorsque possible et "tourne à droite" systématique). Par ailleurs, nous mènerons des études sur la suppression de certains feux de circulation inutiles, au profit d'un apaisement du trafic "en dur" et de régimes de priorité à vue favorisant l'apaisement des vitesses et les cyclistes.

Action n°9 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Protéger les enfants et la tranquillité des riverains en mettant fin à la tolérance des forces de police envers les parents garés massivement sur les trottoirs et les voies cyclables aux heures d'entrée/sortie d'écoles.

Une étude globale des rues d'écoles sera lancée pour étudier leur mise en aire piétonne ou en zone de rencontre. Autant que faire se peut, des aménagements temporaires interviendront dès 2020 pour sécuriser les axes les plus critiques et favoriser la dépose des enfants à pieds et à vélo.

Action n°10 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement Réduire le stationnement sur voirie au profit éventuel de parcs stationnements en poche ou en ouvrage, qui dissuadent l'automobiliste d'effectuer du "porte à porte", favorisent l'intermodalité et libèrent de l'espace sur la voirie publique pour des usagers plus vertueux (voies cyclables, stationnement vélos, trottoirs élargis...).

Nous travaillerons avec Lyon Parc Auto (LPA) et d'autres opérateurs au développement d'une offre d'autopartage intégrant des tarifs sociaux pour réduire le nombre de voitures privées ne servant que les week-ends et libérer de l'espace sur la voirie pour les piétons et les cyclistes.

Action n°11 : je m'engage

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

Le déploiement du stationnement réglementé sera corrélé à l'offre des transports en commun et à la réalisation des aménagements cyclables permettant d'offrir une alternative satisfaisante à l'usage de la voiture. Cette mesure impose par ailleurs le recrutement de personnel (police municipale ou délégataire) afin de s'assurer du respect du paiement de la redevance par les usagers et sera développée en lien avec l'évolution des effectifs.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°12 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé aux cyclistes du Grand Lyon alors qu'ils sont 1 sur 2 à avoir déjà été victime d'au moins un vol de vélo, et 43 % ont été volés plusieurs fois selon l'enquête de Nova7 en juin 2019 auprès de 2 600 cyclistes, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

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

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

Élu.e.s à la ville, nous serons compétent.e.s pour faire respecter la réglementation dans les constructions nouvelles, pour que tous les nouveaux logements, bureaux et commerces soient équipés de garages vélos spacieux et sécurisés. Dans l'ancien, nous accompagnerons les copropriétés et les bailleurs vers les aides et subventions existantes (programme Alvéole notamment). Enfin, avec la Métropole de Lyon, nous déploieront des parcs de stationnement vélos sécurisé en ouvrage : en souterrain, en préemptant certains pieds d'immeuble vacants ou en construisant des consignes à vélos fermées à accès sécurisé dans l'espace public.

Action n°13 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. L'enquête de Nova7 en juin 2019 a établi que 72 % des cyclistes sont critiques du manque de solutions pour se garer dans la rue, et 66 % à proximité des lieux de loisirs. Une enquête réalisée par La Ville à Vélo auprès de 116 propriétaires d'un vélo-cargo et habitant de la métropole en septembre 2019 a évalué que seul 14 % estiment que les arceaux (quand ils existent et sont disponibles) répondent à leur besoin de stationnement sur voirie (exemple : Place Ambroise Courtois : les arceaux sont toujours pleins ; entre la mairie du 8ème et le Boulevard Pinel : seulement 15 arceaux sur 1,2km).

Objectif d'ici 2026 : Tripler les arceaux sur la voie publique (50 000 arceaux) en prenant compte des besoins spécifiques des vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel

À l'échelle de la Ville de Lyon, nous multiplierons par 4 le nombre d'arceaux de stationnement vélo dans l'espace public (passant de 15 000 aujourd'hui à plus de 60 000). Nous expérimenterons des emplacements spécifiques de stationnement pour vélos cargo dans les quartiers commerçants. Dans les bâtiments, nous ferons respecter la réglementation existante et accompagnerons les propriétaires dans l'ancien vers le développement d'équipements de stationnement vélos sécurisés.

Action n°14 : je m'engage

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. Les 905 places vélo dans les 17 parcs vélo opérés par LPA sont saturés. Le réseau et les capacités ne sont pas suffisantes pour répondre au besoin de tous les Lyonnais à proximité de leur domicile. L'objectif est d'offrir du stationnement sécurisé diffus pour 48 % des cyclistes qui n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent selon l'enquête de Nova7 pour la Métropole en juin 2019 : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon... Il est donc nécessaire d'installer des stationnements fermés type consigne ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Objectif d'ici 2026 :

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

> Financer un équivalent de ÉCORENOV 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 souscrivons à toutes ces propositions. En particulier le programme Alvéole, méconnu des bailleurs sociaux, que nous pousserons à se lancer. Un équivalent d'ÉCORENOV pourra être expérimenté, en complément d'un accompagnement logistique des copropriétés, pour qui les freins ne sont pas tant financiers que techniques (méconnaissance du type de mobilier de stationnement vélos sécurisé, des dimensions standard d'un garage vélos confortable, des entreprise fabricant des arceaux de qualité, etc.).

Action n°15 : je m'engage

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

D'après l'Enquête Déplacements de 2015, 16% des déplacements ont pour motif l'accompagnement, et 6% sont justifiés par des démarches de santé. Ces déplacements sont donc supérieurs en nombre aux déplacements pour se rendre au travail (19%). Or, l'enquête de Nova7 a établi que 92 % des cyclistes disent être préoccupés par les risques de vol ou de dégradation, et 60 % disent renoncer certains trajets à cause de cela. Ces chiffres illustrent le besoin en stationnement sécurisé à proximité des équipements publics, et en particulier les écoles.

Objectif d'ici 2026 : Promouvoir activement le programme Alvéole pour développer le stationnement vélo sécurisé dans l'ensemble des écoles et collèges de la métropole (<https://programme-alveole.com>)

Toutes les écoles dont nous avons la compétence seront équipées de stationnements vélos et trottinettes : pour les élèves et pour les personnels enseignants ! Nous nous appuyerons sur les associations pour enseigner l'apprentissage du vélo à l'école, avec une attention particulière portée aux jeunes filles et aux adolescents des quartiers populaires, souvent éloignés de la pratique du vélo.

Action n°16 : je m'engage

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

Il est nécessaire de renforcer le respect des règles de stationnement sécurisé des vélos dans les constructions nouvelles (logements, bureaux, commerces) issues du PLUH et du code de la construction et de l'habitation : formation/sensibilisation des instructeurs du droit des sols de la Ville, vigilance particulière sur la qualité des garages vélos, consultation des associations cyclistes dans le cadre de chaque ZAC, PUP ou permis de construire.

Voir réponses Action 12 et Action 14...

Action n°17 : je m'engage

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Il est urgent de désengorger les villes des camions et repenser la logistique. Les vélos cargos permettent de transporter jusqu'à 500 kg.

Objectifs d'ici 2026 : Soutenir les "boîtes à vélo" en augmentant et en élargissant l'aide à l'achat de vélo-cargo pour les professionnels, en déployant des solutions de stationnements, etc.

La situation du 8e arrondissement, en entrée de ville, est idéale pour y implanter un espace logistique urbain dédié entre autres aux livraisons par vélo cargo. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement de la zone à faibles émissions, nous soutiendrons les professionnels qui souhaitent s'équiper de vélo-cargos de livraison, en s'appuyant sur le réseau des boîtes à vélo.

Action n°18 : je m'engage

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Pour développer le vélo sous toutes ses facettes, le déploiement des services de location de vélos, courte et longue durée, en complémentarité de l'offre actuelle de location de Vélo'v et Myvelo'v (location longue durée de VAE), est indispensable pour répondre à différents usages (vélos cargos, vélos pliants et remorques, sacoches, sièges enfants, etc.) et pour toucher tous les publics (vélo enfants, tandems pour seniors et personnes en situation de handicap, etc.)

Dans le cadre de la nouvelle loi d'Orientation des Mobilités, nous lancerons un marché public pour sélectionner des opérateurs de vélos "flottants" proposant une offre variée et accessible de vélos en libre service. De plus, nous ferons évoluer l'offre Vélo'V en renforçant le service de location longue durée "My Vélo'V" (notamment pour le rendre plus accessible aux étudiants) et en proposant davantage de véhicules à la location (cargos, long-bikes, tandems, vélos adaptés pour personnes en situation de handicap, tricycles...).

Action n°19 : je m'engage

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

Objectifs d'ici 2026 :

- > Mailler le territoire pour que tout Grand Lyonnais ait un atelier ou une vélostation à moins de 5 km du domicile ou du lieu de travail
- > Mettre à disposition des locaux adaptés aux ateliers
- > Soutenir une coordination des ateliers vélos (financement de postes par ex.)
- > Organiser la fourrière à vélo pour aider à structurer et financer le processus de collecte des vélos abandonnés.
- > 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)

Dans notre objectif de reconquérir l'espace public, nous favoriserons l'installation d'ateliers de réparation et d'auto-réparation des vélos dans les différents quartiers du 8ème arrondissement. Nous offrirons un accompagnement à la mobilité pour aider les particuliers à changer leurs modes de déplacements.

Action n°20 : je m'engage

Créer une agence d'écomobilité, qui coordonne toutes les initiatives contribuant à stimuler les offres alternatives à la voiture autosoliste et placer au centre la solution vélo.

Nous développerons une offre d'autopartage accessible à tous, afin de pouvoir disposer facilement d'une voiture (seulement) lorsqu'on en a besoin et encourager la solution vélo au quotidien.

Promouvoir une culture vélo

Action n°21 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

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

Voir réponses Action 14 et Action 15 pour les infrastructures... Le "savoir-rouler" est déjà proposé dans la programmation d'EPS en cycle 3 avec le concours des ETAPS de la Ville de Lyon : ce dispositif sera maintenu et renforcé afin que 100 % des élèves y aient effectivement accès. Par ailleurs, nous rétabliront les interventions de la police municipale en CM2 pour valider l'APER (attestation de premier enseignement à la route) de façon "solennelle". Cette intervention systématique très appréciée des élèves et des enseignants a été supprimée par la municipalité ces dernières années.

Action n°22 : je m'engage

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

Lorsque les classes participent à la formation "vélo" en EPS (cf. Action 21), des vélos sont mis à disposition sur les sites aménagés et équipés pour cet enseignement. Cet équipement sur les sites référencés sera développé et rénové afin de garantir une pratique pour tous les élèves du cycle 3.

Action n°23 : je m'engage

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

Nous ferons de Lyon une ville 100% cyclable, en particulier par la création de "Vélorues" : des rues dans lesquelles les piétons et les cyclistes sont prioritaires, sur toute la largeur de la chaussée, les riverains pouvant accéder à ces rues en voiture en laissant la priorité aux piétons et cyclistes. Nous souhaitons que les rues soient toutes en double-sens cyclable dans le cadre du dispositif "Ville 30 km/h". De ce fait, l'apprentissage du vélo pourra de plus en plus se faire dans n'importe quelle rue de cet espace public apaisé. Nous étudierons cependant la création de voies cyclables d'apprentissage, dans des parcs publics par exemple, pour les personnes ayant besoin de se sentir rassurées au début de leur apprentissage.

Action n°24 : je m'engage

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

L'immense majorité des candidat.e.s écologistes se déplacent déjà à vélo : nous comptons bien garder ces bonnes habitudes :-)

Action n°25 : je m'engage

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Nous allons renforcer les équipages de police à vélo. De plus, tous les agents auront à disposition une flotte de vélos de service répondant aux besoins particuliers des différents services.

Action n°26 : je m'engage

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Impulser et suivre le lancement de lignes pédibus et, de vélobus dans tout l'arrondissement et toute la ville

La création et la pérennité des lignes de pédibus et de vélobus dépend de l'investissement des parents qui portent le dispositif et dont le renouvellement doit être assuré chaque année lorsque les enfants grandissent. Nous mènerons des campagnes de sensibilisation aux bienfaits des lignes de pédibus et vélobus auprès des écoles en proposant aux parents et aux enseignants mobilisés de les accompagner dans la conception de leurs projets.

Action n°27 : 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, 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

Les élu.e.s écologistes sont fortement mobilisés dans l'organisation de ces événements et ont porté la création de la Convergence Vélo avec les associations comme La Ville à Vélo. Les futur.e.s élu.e.s poursuivront et amplifieront cette démarche qui permet de créer une vraie communauté de pratiquants du vélo urbain (pratique souvent solitaire), de disposer le temps d'un moment festif et convivial de tout l'espace public pour eux ! L'accroissement de la pratique du vélo qui est notre objectif attirera toujours plus de participants à ces événements dont la forme évoluera donc en conséquence.

Action n°28 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Les adhérents la ville à vélo du 8ème constatent et signalent de nombreux stationnements illicites notamment sur le boulevard des Etats Unis et l'avenue des Frères Lumière. Ces stationnements sont très rarement réprimandés par la police municipale ce qui étend le sentiment d'impunités de ces chauffeurs.

L'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables mettent en danger les cyclistes, qui doivent se reporter sur les voies de circulation, parfois dans le sens inverse de circulation. Une surveillance active de la Police Municipale est prioritaire.

Les patrouilles de police à vélo seront prioritairement affectées au contrôle du stationnement sauvage. Par ailleurs, dans les secteurs les plus critiques, nous mettrons en place la vidéoverbalisation du stationnement illicite. Enfin, nous ferons "monter en gamme" les aménagements cyclables actuels pour rendre impossible le stationnement sauvage (voies cyclables protégées et inaccessibles aux véhicules motorisés plutôt que bandes cyclables...).

Commentaires généraux

Lyon, une ville 100% cyclable

Le nombre de trajets à vélo augmente de plus de 10% par an. Aujourd'hui les infrastructures ne répondent pas aux nouvelles mobilités, nous saurons y répondre pour soutenir le changement de mobilité des Lyonnais-e-s !

Réseau Express Vélo (REV) : il donnera sa place nécessaire au vélo à Lyon. Le REV permettra des trajets en toute sécurité, rapides et efficaces. Par exemple, une piste cyclable sécurisée sera réalisée sur le cours Gambetta, dans la rue Garibaldi (sur sa partie actuellement non-qualifiée) ou encore le long des quais de Confluence à Herbouville.

Nous allons mettre fin aux autoroutes urbaines afin d'apaiser la ville et d'encourager l'utilisation du vélo.

Création de "Vélorues" : ce sont des rues dans lesquelles les piétons et les cyclistes sont prioritaires, sur toute la largeur de la chaussée. Les riverains peuvent accéder à ces rues en voiture. Les rues seront toutes en double-sens cyclable grâce au dispositif "Ville 30 km/h".

Des remontes vélos seront installés sur nos collines pour que le vélo soit accessible à toutes et tous, partout dans Lyon. Par exemple, rue Terme pour le remonte-vélo de la Croix-Rousse.

Nous multiplierons par dix le nombre de places de stationnement sécurisées pour vélo.

Nous installerons au moins un atelier de réparation ou d'auto-réparation de vélos par arrondissement !

Lyon 8ème : Reconquérir l'espace public

Traversé par de grands axes routiers essentiellement dédiés à la voiture, notre arrondissement a impérativement besoin de repenser les mobilités et donner davantage de places aux usagers les plus vulnérables. Notre objectif sera de permettre une cohabitation harmonieuse entre piétons de tous âges, transports en commun, cyclistes et voitures. Nous voulons un arrondissement respirable et redonner davantage de place à sa végétalisation.

Nous garantirons la continuité des itinéraires piétons et cyclistes en créant un arrondissement 100% marchable et cyclable. Nous renforcerons les transports en commun dans les 24 premiers mois suivant l'élection : fréquences et ponctualité renforcées par l'aménagement de nouvelles voies réservées au bus, priorité à toutes les intersections ;...

Nous engagerons une concertation avec les riverains et les commerçants de l'avenue des Frères Lumière sur son réaménagement en incluant la place Ambroise Courtois.

Nous aménagerons progressivement l'ensemble des quartiers en zone 30, à l'exception de quelques grands axes, et engageront des concertations en vue d'en piétonniser certains secteurs.

Nous mettrons en place un plan de circulation contraignant le transit automobile, afin de protéger les quartiers et privilégier la vie locale sur le trafic motorisé.

Nous aménagerons une ligne de Réseau Express Vélo pour relier le 8e arrondissement à la Presqu'île par une voie cyclable sécurisée, efficace et confortable.

Nous sécuriserons le Pont de l'Épargne pour les piétons et les cyclistes, et nous repenseront totalement le carrefour du Bachut et de Jet d'Eau au profit des piétons et des cyclistes.

Nous réserverons aux futurs riverains (contrôle d'accès), aux piétons et aux cyclistes l'ensemble des voies nouvelles aménagées dans le cadre des projets urbains.

Nous développerons une offre d'autopartage accessible à tous, afin de pouvoir disposer facilement d'une voiture lorsqu'on en a besoin.

Nous favoriserons l'installation d'ateliers de réparation et d'auto-réparation des vélos.

Nous créerons un double couloir Bus-Vélo avenue Marius Berliet.

Nous offrirons un accompagnement à la mobilité pour aider les particuliers à changer leurs modes de déplacements.

Nous agirons pour que soit respecté l'usage des espaces de circulation quelques soient les moyens de locomotions (utilitaires, voitures, vélos, trottinettes, piétons).