

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 1er arrondissement (69001)

Réponses de Claire Devillers, au nom de la liste « Vivons Vraiment Lyon 1 / Liste André Gachet »

— le 07/03/2020 à 10:31 —

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.

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 André Lassagne et Quai Jean Moulin,

- Quai St Antoine,
- Montée St Sébastien,
- Rue de l'Annonciade.

Ces points noirs ont été identifiés lors du Baromètre 2019. Voir sur <https://carto.parlons-velo.fr/?c=69123>.

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.

En concertation avec les habitants / usagers/associations

Action n°3 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur du réaménagement de la Place Louis Pradel et de la Place Tolozan, du Quai André Lassagne et du Quai Jean Moulin, du Quai St Antoine, ainsi que du Boulevard de la Croix Rousse.

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.

En concertation avec les habitants / usagers/associations

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.

Il nous semble à cet égard urgent de supprimer le trafic de transit sur la Place des Terreaux et la Rue des Capucins, ainsi que de passer la Montée St Sébastien à sens unique. Le trafic de transit devrait être reporté sur les quais et l'intérieur de la Presqu'île découpé en macro-îlots accessibles uniquement depuis les quais. Le découpage ne doit pas permettre le passage entre macro-îlots pour les voitures. Ainsi, il est toujours possible aux habitants et livreurs d'accéder à l'intérieur de la Presqu'île mais le transit y est impossible. Les modes doux peuvent eux circuler entre les macro-îlots.

Objectifs d'ici 2026 : Rendre l'ensemble de la Presqu'île piétonne, et quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la ville.

Piétonisation et zone de rencontre sur la Presqu'île de Lyon (1er et 2ème arrondt). Périmètre allant de la rue de la Barre aux rues des Capucins/ rue de la Martinière. Cela pourrait demander de supprimer de 300 places de stationnement voiture sur les 5000 places déployées actuellement dans la Presqu'île (1500 places en voirie et 3500 places en parking).

En concertation avec les habitants / usagers/associations

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.

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 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.

Associé à un plan de communication / Sécurisation routière

Action n°7 : je m'engage

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

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.

Il est essentiel de conserver des zones de gratuité règlementé (notamment lutte contre le système de voitures ventouses)

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.

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.

Fort du constat qu'en quartier ancien l'usage du vélo est freiné par un stationnement sécurisé souvent difficile en immeuble, et que par ailleurs le stationnement des vélos est gênant pour la circulation des voitures comme des piétons et utilisateurs de poussettes dans les rues étroites aux fins trottoirs;

Partant également du constat que dans ces quartiers, certaines rues ont perdu leur potentiel pour ce qui est de l'économie en Rez de chaussée. Dans ces rues, des locaux en Rez de chaussée, souvent privés, parfois publics n'ont plus ou très peu de valeur commerciale et restent vides;

Nous proposons que la collectivité préempte ces locaux lorsqu'ils sont privés et utilisent une partie de ses locaux publics, pour en attribuer-après étude des besoins des « blocks » d'habitation- la gestion non lucrative à des associations avec mission de faire d'une part des garages à vélos sécurisés et d'autre part, si les locaux le permettent, des points de réparation et d'entretien.

Action n°10 : je m'engage

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. 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 vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel

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...

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>)

Action n°12 : je m'engage

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

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

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

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.

Action n°14 : je m'engage

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

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

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.

> Découpler 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)

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.

Maintien de la prime à l'achat de vélo dans les ateliers de recyclage et magasins spécialisés dans le vélo, nouvelle prime de conversion au vélo cargo pour les professionnels /artisans.

Promouvoir une culture vélo

Action n°17 : je m'engage

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

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

Programme renforcé initiation au vélo dans les écoles primaires et les collèges et développer le plan de "remise en selle" pour les adultes. Ce plan vélo doit être complet et s'accompagner de mesures de sécurité routière. Développer un véritable code de la rue afin de faire évoluer la réglementation en l'adaptant aux besoins de tous les usagers de l'espace public.

Action n°18 : je m'engage

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

Action n°19 : je m'engage

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

Action n°20 : je m'engage

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

C'est le cas : déplacements à vélo depuis 30 ans!

Action n°21 : je m'engage

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

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 dans tout l'arrondissement et toute la ville

Action n°23 : 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

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.

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.

Commentaires généraux

Cette question doit être traitée avec sérieux et ambition tant elle concerne un sujet de société qui n'est pas uniquement urbain. Le développement d'une mobilité individuelle toujours plus importante et ayant de plus en plus recours à des solutions électriques nécessite que l'on imagine des infrastructures plus adaptées afin de favoriser cette forme de mobilité. Sur cette question, comme sur d'autres, il est important de s'appuyer sur les travaux menés par différentes associations locales travaillant sur la question.

Une politique ambitieuse en matière de déplacement à vélo ne peut pas se résumer à un simple marquage au sol ou à la pose de quelques arceaux lors de la réalisation d'aménagements urbains comme nous pouvons le voir sur la métropole lyonnaise. Mais cela doit consister à mettre en place de véritables voies cyclables sécurisées et permettant une cohabitation saine entre voitures/transports en commun/vélo/piétons, ainsi qu'au développement d'une signalisation intelligente permettant de donner la priorité aux vélos par rapport à la voiture, par exemple. Il s'agit aussi de mettre en place des équipements de stationnement sécurisés aux niveaux des principaux équipements du territoire (gares, équipements culturels, équipements publics...) afin de favoriser cette forme de mobilité.

Aussi il serait pertinent de rendre possible l'installation de vélos à l'avant du bus pour les lignes TCL allant dans les zones périurbaines ou les quartiers difficiles d'accès.