

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Lyon 8e arrondissement (69008)

Réponses de Sylvain Maillard, au nom de la liste « Prendre un temps d'avance »

— le 09/03/2020 à 16:58 —

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

Il existe depuis 2001 un Adjoint au Maire dédié (nouveaux modes de vie urbains) et les adjoints d'arrondissement délégués à la voirie sont en charge du vélo notamment à travers la délégation qui leur est donnée sur la gestion des crédits de proximité qui permettent par exemple l'installation d'arceaux vélos

Les CQ comportent des commissions voirie et travaillent sur les sujets de la mobilité, mais force est de constater que peu de personnes se mobilisent pour assister aux réunions. Nous proposons plutôt 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 remunicipalisation 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.

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 : 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 Laviotte
- rue de l'Epargne 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'Epargne
- 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.

Avec l'arrivée de Vélo'V nous avons créé une commission modes doux pour discuter des aménagements cyclables : développer des pistes cyclables sur le modèle de la rue de la Part-Dieu, fortement végétalisé avec 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 avait sa place sur la chaussée pour réduire la place de la voiture, mais surtout pour réduire la vitesse.

L'augmentation de l'usage du vélo, mais surtout de l'arrivée de profils moins expert et plus famille impliquent un changement dans les aménagements cyclables pour plus de sécurité.

Le doublement du réseau cyclable est inscrit dans notre programme, nous sommes déjà passés à Lyon de 147km en 2014 à près de 300km aujourd'hui (285km).

Nous allons également augmenter les effectifs de la police municipale de 22% dont une partie concernera la brigade cycliste. Nous frapperons plus fort grâce à ces nouveaux effectifs de police et à l'utilisation de la vidéo-verbalisation.

Place d'Arsonval nécessite d'étudier les itinéraires de substitutions permettant de contourner le carrefour accidentogène où la priorité doit-être donnée aux services de secours de l'hôpital.

Avenue Rockefeller : il faudra aménager un tronçon manquant pour la connexion à Bron

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.

Des grands axes sont déjà en place le long du Rhône rive droite et le long de la Saône jusqu'aux limites communales.

De nouveaux grands axes seront mis en place pour relier l'ouest lyonnais (pôle Techlid à Dardilly) jusqu'à l'est lyonnais (campus Porte des Alpes et St-Priest).

Il existe déjà des aménagements sur une partie de l'avenue Rockefeller ainsi que sur le boulevard Franklin Roosevelt côté Bron, il reste encore un tronçon qui sera aménagé pour une jonction effective.

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.

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.

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!

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

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.

lors de travaux, il est déjà obligatoire de prévoir des déviations pour tous les modes de transports. Nous veillerons à ce que cela soit bien mis en application

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.

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.

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.

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°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

5% de la ville est passée en zone 30. Il est prévu de continuer passer les quartiers progressivement en zone 30.

Avec la création du plan Double-sens cyclable de 100km, nous avons été les artisans de l'extension de la zone 30 en Rive Gauche.

La création des 200 zones de rencontre viendra réduire encore la vitesse

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.

La mise en œuvre d'un sas est prévue lors de toute rénovation de voirie.

En 2014 il n'y avait pas de cédez-le-passage au feu, et seulement 10km des double-sens.

Nous avons commencé à généraliser le cédez-le-passage avec plus de 500 feux équipés.

Nous avons fait un grand plan double-sens cyclables que nous avons défendu dans 3 réunions publiques car ce n'était pas acquis... Les arrondissements ont emboîté le pas à Montchat et à Vaise !

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...

Enfin, il faudra aussi que les cédez-le-passage au feu pour les cyclistes ne soient pas considérés comme une priorité pour les cyclistes et les trottinettes sur les piétons qui traversent. Il faut avancer tout en étant pédagogique.

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.

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°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...).

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.

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°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

Nous allons mettre en œuvre 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)

Nous allons installer 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.

Nous allons demander à doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA.

Oui, les 500 places sur le quartiers de la Part-Dieu arriverons au fur et à mesure de la livraison des espaces de voirie et des espaces publics.

Pour le stationnement sécurisé, nous avons travaillé le sujet au début du mandat mais sans trouver de fournisseur de mobilier capable de gérer. Cela passe nécessairement par un appel d'offres de la Métropole, pour le moment non suivi...

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.

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 vélos-cargos dans le choix et le positionnement du matériel

Nous allons augmenter le nombre d'arceaux pour le passer à 50 000 sur toute la ville. Les besoins spécifiques seront étudiés pour proposer des solutions adaptées.

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 vélos-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>)

Nous allons mettre en œuvre 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)

Nous allons installer 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.
Nous allons demander à doubler le nombre de places à vélos sécurisés dans les LPA.

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>)

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, nous ne sommes 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, nous ne souhaitons pas créer de conflits 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°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.

Une obligation du nouveau PLUI-H qui concerne tous les bâtiments neufs demandant un permis de construire de mettre en place des locaux vélos.

Nous allons mettre en œuvre 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)

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.

Sont prévus des pôles logistiques autour de la ville pour optimiser le nombre de camions en livraison.

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.

Des zones de transfert intermédiaires en centre ville sont à envisager. Nous travaillerons avec les associations de commerçants pour optimiser les flux logistiques sur le dernier kilomètre.

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

Enfin, nous rappelons que la logistique concerne 30% du trafic en ville. S'il convient de favoriser le transports en vélo pour le dernier kilomètre, il convient aussi de limiter les achats qui passent par une livraison à domicile.

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.)

A Lyon, nous bénéficions 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 nous 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°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.
- > 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)

Au début du mandat en 2014, la ville ne soutenait pas les associations vélo.

Lorsque nous les avons soutenues (2 ateliers : Chat Perché et Change de Chaîne, et la Maison du Vélo), ce sont les élus verts qui étaient contre...

Nous soutenons les ateliers vélo depuis 3 ans pour qu'ils puissent se fournir auprès de la fourrière municipale. Nous avons d'ailleurs un rendez-vous prochainement pour mettre en place un système plus efficace...

Nous allons mettre en œuvre 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)

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.

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°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

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°22 : je m'engage

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°23 : je m'engage

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 nous semblent être d'excellents sites d'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.

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).

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

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

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 Pedibus, mais peu de parents sont réellement intéressés.

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

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.

Nous allons mettre en œuvre 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.

Commentaires généraux

L'équipe "Prendre un temps d'avance" doublera le kilométrage de voies cyclables pendant le mandat pour atteindre 2000 km sur la métropole.

Nous proposons de réaliser en deux étapes un nouveau grand corridor cyclable transversal, qui reliera l'Est et l'Ouest, du Campus Porte des Alpes et St-Priest à Techlid. Nous commencerons par le réaménagement de l'avenue Bertholot, le boulevard Mermoz puis jusqu'à St-priest et le sud-est. La suppression de l'autoroute A6-A7 rendra un tube du tunnel sous Fourvière disponible pour la suite du grand corridor cyclable Est-ouest, de Perrache jusqu'à Techlid.

Le pont de la Mulatière aura une deuxième vie, reliant deux nouveaux grands corridors cyclables :

- Sur le Rhône rive droite l'espace libéré sera végétalisé, avec des voies dédiées pour les transports en communs et les vélos, de Caluire jusqu'à Oullins.
- Sur la rive droite de la Saône, la piste cyclable continuera son chemin à la Mulatière en direction de Oullins et Pierre-Bénite.

Nous allons poursuivre la réalisation du boulevard Garibaldi, dans le prolongement des aménagements déjà existants.
La rue de Gerland sera transformée, pour permettre d'y faire passer une jonction côté ville entre les parcs de la Tête d'or et de Gerland, en complément des berges du Rhône.