



pour la cité humaine  
**les droits du piéton**

7, Rue Major Martin – 69001 LYON

Tél. : 04 78 28 12 77 – Courriel : yves.gascoin@club-internet.fr

**Compte rendu de l'assemblée générale du 14 mars 2009**

**1. Bureau de séance.**



**De gauche à droite : Pierre Rauzada, Président Délégué / René Janin, Vice-président / Yves Gascoin, Président / Lucienne Béguin de l'association nationale (Paris) et Andrée Randon, Secrétaire Générale et Trésorière.**

**2. Elus et associations présents**

Environ 40 personnes avaient répondu à notre invitation :

- adhérents :

- élus **Gilles Vesco** et **Gérard Claisse**, Vice-présidents du Grand Lyon - **Jean-Jacques David**, maire du 6<sup>ème</sup> - **Béatrice Vessiller**, adjointe au maire de Villeurbanne - **Françoise Rivoire** et **Sandra Peillon**, adjointes au maire du 7<sup>ème</sup>

- représentants des associations .

<b>Jean-Claude Chausse</b> (Rue de l'Avenir et DARLY)	<b>Jean Grézaud</b> (Union Nationale des Moins Valides)	<b>Sylvie Niogret</b> (Point de Vue sur la Ville)
<b>Jacques Recorbet</b> (UCIL et CIL Jean Macé)	<b>Jean Murard</b> (Déplacements Citoyens)	<b>Colette Olivéro</b> (L'Enfant et la Rue)
<b>Paule Fassard</b> et <b>Louis Ladigue</b> (Lyon-Vélo)	<b>Michel Vandembroucke</b> (Lyon-Tramway)	<b>Sylvie Niogret</b> (Point de Vue sur la Ville)
<b>Gérard Rousseau</b> (Conseil de Quartier de Gerland)	<b>Evelyne Colombet</b> (CIL de Vaise)	<b>Marguerite Testud</b> (Forum international des Associations)

- presse **Christian Salisson** du Progrès. Un article a été publié le 15 mars.

*Association déclarée à la Préfecture du Rhône*

*Membre de l'Association Nationale « pour la cité humaine – les droits du piéton » et de la Fédération Internationale des Piétons*

### **3. Rapport financier exercice 2007 (Andrée Randon)**

Recettes : 3 273 € . Elles proviennent des cotisations des adhérents d'une subvention (330 €) de la ville de Bron.

Dépenses : 3 683 € . , dont affranchissements (1 240 €), papeterie (520), cotisations d'adhésions (540 €). L'édition et la diffusion (3 fois par an) d'un compte-rendus d'activité en 300 exemplaires revient à 300 €. Nos interventions se font de plus en plus souvent par courriel, plus économique.

Ces dépenses restent modestes du fait que les membres du Conseil d'Administration prennent généralement à leur charge les frais de photos, affranchissements et téléphone relatifs à leurs activités. Ceci a permis d'équilibrer le budget tout en restant complètement indépendants.

Cotisation : montant inchangé, soit 12 € . Ce qui ouvre droit au reçu fiscal pour réduction d'impôt et à l'envoi des comptes-rendus d'activité.

**Vote : adopté à l'unanimité**

### **4. Rapport d'activité (Andrée Randon)**

Dans le Rhône, nous sommes la seule association œuvrant exclusivement en faveur des piétons. Nous travaillons, bien sûr, en collaboration avec diverses autres associations constituées œuvrant pour les modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélo et transports collectifs), contre la violence routière, voire pour l'amélioration du cadre de vie dans les quartiers. Nous sommes présents en permanence au centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne), en périphérie (Tassin, Bron, ...) et ponctuellement ailleurs, selon les diverses demandes d'intervention que nous recevons. Nos activités se partageant en :

- courriers, mails et mémoires adressés aux élus et techniciens concernés pour demander des aménagements de la voirie (exemples avancées de trottoir, complément des passages piétons manquants, réglage des feux), des améliorations des transports collectifs (notamment accessibilité), la modération de la circulation auto dans le respect du Code de la Route et autres règlements en vigueur ;
- participation à un grand nombre de réunions qu'elles soient internes (Conseil d'Administration), des associations amies, ici présentes, ou de concertation avec les élus (Vice-présidents respectivement chargé de la Voirie et chargé des Modes Doux, adjointe au Handicap ) et de groupes de travail (exemples : Code de la Rue, Parc Sergent Blandan, halte ferroviaire Jean Macé, Place des Jacobins).

Pour cet exercice, nous avons encore passé beaucoup de temps à défendre les trottoirs, aires et passages piétons, contre les intrusions ou occupations illicites, abusives, gênantes ou dangereuses de toutes sortes (circulations et stationnements vélos et véhicules, terrasses et étalages, mobiliers urbains, ...).

Nous continuons de demander une répression beaucoup plus sérieuse :

- du stationnement illicite qui menace notre confort et surtout notre sécurité (majoration du montant des PV et de leur nombre) ;
- de la circulation des vélos sur les trottoirs qui est toujours aussi importante depuis des années.

Nous intervenons souvent pour que la circulation des piétons au droit des nombreux chantiers (sur chaussée et de bâtiment) soit plus sûre et plus confortable, point qui laisse toujours beaucoup à désirer.

Nous avons soutenu les associations de cyclistes en faveur de la création de nombreux doubles-sens cyclables, statut dont nous avons assuré la promotion par le décret "Code de la Rue" du 30 juillet 2008 auquel nous avons participé. Nous continuons de nous opposer aux pistes cyclables simplement tracées sur trottoir, car elles sont illégales.

Nous avons été interviewés à plusieurs reprises par TLM et FR 3 et nous sommes régulièrement à l'origine d'articles parus dans Le Progrès. Merci à tous.

**Vote : adopté à l'unanimité**

### **5. Renouvellement du Conseil d'Administration**

Membres sortants après mandat de 3 ans et se représentant :

Mmes Randon et Bravant, MM. Merlin et Rauzada.

**Vote : tous renouvelés à l'unanimité**

Nouveau candidat : Jean Colin

**Vote : élu à l'unanimité**

Le Président lance un appel pour de nouvelles candidatures. Les personnes intéressées sont cordialement invitées à participer aux réunions mensuelles du Conseil d'Administration et leur candidature sera soumise à la prochaine Assemblée Générale.

## **6. Intervention de Lucienne Béguin** (Association nationale, Paris)

L'association nationale a recherché les moyens d'être plus efficace dans l'aboutissement de ses revendications. Pour cela, elle a d'abord renouvelé la présentation de son bulletin, sous une forme plus attrayante. Elle a surtout entrepris d'utiliser la voie juridique pour les sujets récurrents. Il est alors procédé en 3 temps : interpellation de l'intéressé, puis de la Ville de Paris et enfin, du tribunal Administratif.

Pour les terrasses abusives des restaurants, les résultats sont intéressants : souvent il n'est pas utile d'aller jusqu'au bout car nous obtenons satisfaction dès la 2<sup>ème</sup> phase. Dans certains cas, les contrevenants se sont même vus retirer leur autorisation par la ville.

Pour les pistes cyclables simplement tracées sur trottoir, nous allons nous inspirer du jugement en faveur des piétons, récemment prononcé par le tribunal administratif de Marseille à propos de la promenade du Prado.

## **7. Le Code de la Rue (Yves Gascoïn)**

L'expression "Code de la Rue" ne désigne pas une nouvelle loi mais la modernisation indispensable du Code de la Route qui a trop ignoré, depuis longtemps, la ville et les modes alternatifs à la voiture.

L'expression "Code de la Rue" a été inventée par la Belgique, précurseur du travail initié par la France en 2006. C'est une compétence du ministre de l'Ecologie (Jean-Louis Borloo) et de la Déléguée interministérielle à la sécurité Routière (Mme Merli).

Le *Comité Technique* siège à Lyon, 5 fois par an. Il comprend au moins 20 associations représentatives des diverses catégories d'usagers : piétons (3 associations dont DDP, majoritaire), cyclistes, rollers, aveugles, handicapés moteur, administration de la Santé, etc. Les automobile-club, sollicités, ne sont pas venus. Il y a une bonne collaboration et écoute réciproque. Les débats sont animés mais fructueux.

Le *Comité de Pilotage* siège à Paris, 2 fois par an. Il oriente les études et arbitre en cas de désaccord. Plus rigide mais en progrès depuis le changement de Directeur.

### **Quels résultats pour les piétons ?**

Principe de prudence vis à vis du plus faible. Bénéficiaires : les piétons et les vélos (décret juillet 2008). C'est une inversion complète du principe précédent (aux plus vulnérables de faire attention au plus dangereux).

Zones de rencontre. (même décret) Inventées à Chambéry depuis 20 ans. Copiées par la Suisse ! Maxi 20 km/h. Les piétons sont prioritaires sur la voiture dans toute la zone. Plus de passages-piétons. Possible de traverser n'importe où, en diagonale, de marcher sur la chaussée Vous n'y croyez pas ? Pourtant ça marche... Résultat attendu : 5 fois moins d'accidents de piétons. Notre déception : Lyon traîne les pieds.

Trottoirs. Statut et usage ont été confortés. Accueil renforcé du handicap, avec la notion de *cheminement*. Resteront interdits aux cyclistes et petits véhicules motorisés. Exceptions maintenues : les cyclistes de moins de 8 ans, les rollers (à la vitesse du pas) et les fauteuils roulants. La demande pour les cyclistes de plus de 60 ans a été refusée.

Aires piétonnes (exemple : rue de la République à Lyon) Resteront interdites aux véhicules, sauf vélos à la vitesse du pas.

Traversées. Actuellement, priorité de fait à la voiture car le piéton doit faire preuve de prudence avant de s'engager « régulièrement ». Nous avons fait enlever le mot « régulièrement », qui était discriminatoire à notre égard car il ne se retrouvait pas pour les autres catégories !

Plus important, notamment pour les moins valides : les conducteurs devront s'arrêter pour laisser passer les piétons en attente au bord du trottoir (validation par futur décret en vue).

Projet d'interdire le stationnement sur 5 m de chaque côté des passages piétons = meilleure visibilité, meilleure sécurité. Pas certain, car réticence de certaines villes.

Sanctions accrues pour les conducteurs. Projet de porter le PV pour stationnement sur passage piéton et sur trottoir à 135 € (actuellement 35 € depuis 25 ans !). Pas certain.

**Les cyclistes ont obtenu** les doubles sens cyclables dans tous les sens uniques des Zones 30. Ils devront être mis en place avant juillet 2010 (décret du 30 juillet 2008). Restent toujours possibles en zone 50. Nous avons soutenu cette demande qui doit permettre de « faire descendre » les cyclistes des trottoirs. Lyon traîne les pieds aussi !

En résumé, c'est positif. La marche est un mode bien vivant, majoritaire dans les centres-villes et incontesté.

## **8. Hommage à André Isler (René Janin)**

« André nous a quittés le 15 septembre 2008. Il habitait Tassin. C'était un militant chrétien, actif, socialiste et écologiste. Toujours dévoué au service des plus faibles. Il a créé la section Droits du Piéton de Tassin. En cas d'accidents de piétons, il organisait une manifestation sur place. Il avait une grande soif de justice. Je souhaite que son souvenir reste dans notre mémoire et qu'il demeure notre parfait modèle ».

## **9. Débat**

### ***Après que les élus et les associations se soient présentés, le débat s'engage sur les rôles respectifs des élus et de leur administration technique, notamment au Grand Lyon***

Pierre Rauzada. Tous les intérêts ne sont pas les mêmes et il est inévitable d'avoir un certain rapport de forces. Lorsqu'il y a accord (c'est le cas avec les associations de cyclistes) tout va très bien. En cas de désaccord entre catégories (par exemple les commerçants) il revient bien entendu aux élus d'arbitrer. Cependant ils s'appuient sur les techniciens du Grand Lyon. Ces derniers au fil des années se sont arrogés un pouvoir excessif. Par exemple, dans notre rencontre avec le Vice-président Abadie, j'ai été surpris de voir un ingénieur s'indigner de la critique que nous faisons de certains aménagements non conformes, comme si nous nous en prenions à sa personne.

Béatrice Vessiller Vous disposez maintenant de divers lieux de concertation et de rencontres périodiques entre élus, techniciens et associations. C'est bien l'endroit où vous exprimer. Et si il y a désaccord, les élus trancheront.

Jean-Jacques David, maire du 6<sup>ème</sup>. Pour en finir avec ces divergences, d'une part entre les associations et d'autre part, entre les associations (vélos, automobilistes, piétons) et certains techniciens, ne pourraient-ils pas se réunir pour en débattre et décider, une fois pour toutes ?

Pierre Rauzada Etes-vous sûr que vous ou votre adjoint ait donné accord aux techniciens pour tous les aménagements réalisés dans votre arrondissement ? Par exemple, des avancées de trottoir non protégées donnant lieu à stationnement sur trottoir. Nous avons la certitude que ce sont parfois les techniciens qui décident seuls. Ceci n'est pas démocratique et il faudra que cela change.

Jean-Jacques David, maire du 6<sup>ème</sup>. J'ai toujours eu des réunions régulières avec les services de voirie et il est bien rare que je n'ai pas été au courant. Pour le cas que vous avez cité; il faut seulement ajouter un potelet entre les bornes.

Louis Ladigue (Lyon-Vélo) Les discussions souhaitées par M. David ont bien eu lieu et ont abouti à des accords. Mais le maire de Lyon montre une certaine frilosité pour les aménagements cyclables, en particulier les doubles sens, maintenant légaux en zone 30. Villeurbanne fait beaucoup plus. Serait-elle devenue le terrain d'expérience de Lyon ?

Yves Gascoin La concertation préconisée par M. David a bien eu lieu. Elle a produit un grand nombre de documents remarquables et cohérents, les plus importants ayant donné lieu à vote au Grand Lyon. Ce sont le PDU, les Chartes du piéton, Accessibilité, pour le développement du vélo, le Plan modes doux, etc. Tous ces documents sont établis en vue de modérer la place, l'usage et la vitesse de la voiture au profit des modes doux et des transports collectifs. Or, dans la pratique quotidienne, le Grand Lyon fait tout pour maintenir cette place. Exemples : nombreuses stations Vélo'v sur les trottoirs, pistes cyclables sur les trottoirs (dont celle associée au futur tramT4), accélération de la circulation en zone 30 (rue Marc-Antoine Petit) par panneaux "Cédez le passage". Nous demandons seulement que l'on applique les textes officiels.

Pierre Rauzada J'ajoute que l'on ne transforme pas assez de places de stationnement auto en places pour 2 roues (vélos et motos) afin de s'adapter à leur croissance et la légère décroissance du trafic auto. Alors qu'on nous dit qu'il est impossible d'implanter davantage de stations Vélo'v sur la chaussée, nous sommes très surpris que cela soit massivement fait pour les terrasses des cafés-restaurants, du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> novembre. Les priorités de la municipalité sont donc claires : 1. Le commerce, 2. La voiture, 3. Les piétons et le reste, bien après.

Jean Clerc (Droits du Piéton) Sur la place Ambroise Courtois, un café s'octroie l'espace piétonnier pour le stationnement de sa clientèle avec la bénédiction de la mairie du 8<sup>ème</sup>.

Gérard Claisse (Vice Président du Grand Lyon) Je remercie les associations présentes pour la vigilance qu'elles exercent et leur rôle d'aiguillon des élus. Nous en avons besoin. Les techniciens portent une expertise technique et c'est ce que nous devons leur demander. C'est évidemment aux élus de prendre la décision finale. Pour la question relativement nouvelle et difficile du handicap, élus et techniciens ont beaucoup à apprendre des handicapés. Nous ne sortirons pas en quelques années de 50 ans de suprématie de la voiture. Nous sommes chacun à tour de rôle dans chacune des catégories d'utilisateurs de l'espace public. La consigne pour les futurs arceaux 2 roues sera bien de les planter sur chaussée au maximum. Le lobbying des automobilistes n'existe pas, sinon localement (commerçants, riverains). Sur la place des Jacobins, nous sommes prêts à prendre en compte davantage l'accessibilité. Nous avons à la

concertation le nouveau plan "modes doux". La nouvelle Commission Intercommunale d'Accessibilité se mettra en place avec vos associations. Nous allons aussi à nouveau élargir le périmètre du stationnement payant. Avec vous nous avons l'intention d'aller encore plus loin.

### ***La difficile question des personnes handicapées a été très présente dans le débat.***

Sylvie Niogret (Point de vue sur la ville) Je suis d'accord avec ce qui a été dit. Nous participons avec vous à certaines de ces réunions et nous constatons qu'il est difficile de nous faire entendre. Par exemple, nous rappelons que nous préférons les barrières aux potelets. Nous avons du mal à savoir dans quelle zone nous sommes (normale, zone 30, aire piétonne) en l'absence de signalisation adaptée. Depuis Vélo'v notre situation sur les trottoirs a empiré avec le nombre de vélos qui y circulent. Nous redoutons aussi les futurs doubles-sens, car nous avons l'habitude de nous guider aux bruits et les vélos sont silencieux. Nous demandons que les traversées des voies de tram soient tracées comme sur le reste de la chaussée pour notre guidage. Nous pensons qu'il, reste encore à faire un gros travail de formation des techniciens aux besoins des personnes handicapées.

Yves Gascoin Nous avons pris en compte votre demande de barrières et réussi à la faire passer dans les Services puisqu'on en voit de plus en plus (à la place de potelets) dans les nouveaux aménagements. Pour le dénivelé entre l'espace piétonnier (une place, par exemple) et la chaussée, entre les handicapés moteur (qui demandent zéro) et vos besoins de guidage à la canne, il ne peut y avoir qu'un compromis, estimé à 4 cm. Bine entendu, nous sommes d'accord avec vous pour retenir cette valeur. Aussi, nous nous indignons sur le fait que l'adjointe au handicap ait dit que nos associations étaient en désaccord sur le projet de la place des Jacobins. Nous maintenons que le choix d'une double bordure (35 cm) serait incompatible avec l'accessibilité. Vous avez été entendus dans le Code de la Rue puisque le trottoir sera prochainement défini comme élément de la rue "repérable et détectable" par les non-voyants.

Jean Grézaud (Union Nationale pour les moins valides) Les personnes handicapées se sont vu reconnaître des droits mais leur mise en œuvre reste bien lente. Parfois, il est nécessaire d'en venir au recours juridique pour obtenir ces droits. Il y a quelques années, nous avons pu améliorer le fonctionnement du stationnement réservé aux personnes handicapées en faisant porter le PV de 35 € à 135 €.. Par contre, les bandes dites "podotactiles" ou encore "bandes d'éveil de vigilance", pour les non voyants à l'abord de la chaussée, sont totalement inadaptées. Un modèle bien plus efficace existe en Espagne, mais les Services français sont opposés à son agrément.

### ***Il y a une bonne convergence et collaboration entre nos associations pour humaniser la ville***

Jean-Claude Chausse (DARLY et Rue de l'Avenir) Nous collaborons avec *Les Droits du Piéton* et *Pignon sur Rue*, associations auxquelles nous avons adhéré. Je signale qu'avec le groupement de nos associations et les 2 associations de parents d'élèves, nous lançons des actions de sensibilisation des élus et techniciens à Lyon, Grenoble, Bordeaux et Nantes pour la mise en œuvre des Zones de rencontre et des doubles-sens cyclables. Nous avons la chance d'avoir une bonne collaboration à Lyon. Nous voulons aussi faire entendre notre parole aux parents d'élèves et dans les Conseils de Quartier.

Colette Olivéro (L'Enfant et la Rue) La place des Jacobins serait idéale en Zone de rencontre, dans le prolongement de la traversée de la place de la République (Aire piétonne). L'accidentologie doit guider nos décisions. C'est ce que la Préfecture avait compris avec les enquêtes "Réagir" dont je regrette qu'elles aient été abandonnées. Le gros des accidents de piétons se fait en traversée de chaussée, par manque de visibilité réciproque. Les feux ne font qu'augmenter les vitesses, donc le risque. Ils suppriment l'exercice de l'attention et du jugement. L'évaluation des distances devrait être enseignée, en sachant que l'arrêt à 50 km/h demande 28 m. Les vélos en double sens, c'est très bien. Pas besoin de grandes largeurs de chaussée. Il vous faut convertir du stationnement auto en stationnement motos. Sans cela nous les aurons sur les trottoirs, même étroits. *Rue de l'Avenir* fait un excellent travail en prenant en compte la globalité des usagers et des problèmes.

### ***Les transports collectifs ont un rôle essentiel dans les déplacements urbains.***

Michel Vandenbroucke (Lyon-Tramway) Le projet de tram T4, section Jet d'Eau - Part Dieu, va renouveler l'erreur du tram T3 avec un terminus à l'Est de la gare, totalement inadapté aux correspondances et pôles d'activité à desservir qui se trouvent à l'Ouest. La station desservant l'université (ancienne manufacture des tabacs) sera dangereuse à cause de la traversée du cours Albert Thomas. Ce projet est manifestement conçu pour conserver intégralement la place de la voiture alors qu'il serait plus judicieux qu'il emprunte le boulevard Vivier- Merle (jusqu'à 7 voies de circulation!). Nous nous opposons aussi au projet de Grand Stade qui ne pourra pas être desservi efficacement par les transports collectifs. Enfin je pense que les associations de déplacement devront plus souvent poursuivre par la voie juridique certaines dérives des collectivités par rapport à la loi

Jacques Recorbet (UCIL et CIL Jean Macé) Les aménagements prévus pour les correspondances de la future halte ferroviaire Jean Macé sont insuffisants :

Sylvie Niogret (Point de vue sur la ville) Je suis d'accord. Nous demandons que le terminus des bus soit reporté au Sud de l'avenue Berthelot pour éviter la traversée des personnes en correspondance. Mais comme pour toutes nos demandes au SYTRAL, nous ne recevons que des réponses négatives ! Et c'est la même chose pour toutes les réunions nombreuses auxquelles nous participons. Il y a toujours une bonne raison pour refuser nos demandes. En fin de compte, les services refont toujours les mêmes erreurs.

***Nous nous réjouissons de l'essor du vélo, mais ...***

René Janin Je rappelle que, dans notre dernier bulletin, nous avons décerné un « carton rouge » à la ville de Lyon et au Grand Lyon pour leur passivité (3 PV par jour, alors que les infractions se comptent par milliers !) devant la circulation massive des vélos sur les trottoirs. Nous regrettons l'amplification de ce mode, dont nous nous réjouissons par ailleurs, alors même que la ville manque terriblement de pistes cyclables.

Jo Burger (Droits du Piéton) Je renouvelle mon appel lancé au Conseil de Quartier Guillotière. Nous ne voulons plus voir de vélos circuler sur les trottoirs. Il y a trop longtemps que cela dure !

Nicole Chotin (Bron, office des retraités et personnes âgées) Je remercie Yvette Bravant des *Droits du Piéton* pour son travail. Je proteste contre l'irresponsabilité d'une association de cyclistes qui m'a indiqué qu'il n'était pas nécessaire d'un éclairage pour participer à ses sorties de nuit ! Je proteste aussi contre la saleté et le danger de nombreuses pistes en banlieue.

Louis Ladigue (Lyon-Vélo) Concernant les doubles-sens cyclables, le public a compris que tous les sens interdits seraient autorisés aux vélos. Ce n'est pas vrai. A Lyon, dans la Zone 30, nous aurons quelques doubles sens, mais pas la totalité. Nous sentons que les élus sont frileux sur cette mesure. Je crains aussi les 10 000 vélos en location longue durée qui ont été annoncés. Ils seront utilisés par de nouveaux cyclistes, non aguerris, qui iront encore se réfugier sur les trottoirs, par manque de pistes cyclables.

Béatrice Vessiller (adjointe au maire de Villeurbanne) Il me semble que les choses progressent. Je suis d'accord sur le constat résultant de votre rapport d'activité. Avec notre budget de proximité de 1,5 M€, nous nous efforçons de régler les problèmes du quotidien. Nous avons un programme de plateaux piétonniers, aménagement des carrefours, notamment vers les écoles. Nous prenons bien sûr en compte les personnes à mobilité réduite bien que ce soit particulièrement compliqué, les demandes étant parfois contradictoires. Par ailleurs, nous sommes harcelés par les commerçants qui ne comprennent pas l'installation de potelets pour défendre les trottoirs contre le stationnement (réactions dans la salle). J'ai apprécié le bon climat que vous avez décrit entre les associations de cyclistes et de piétons dans les travaux du Code de la Rue. Bien entendu, nos aménagements cyclables sont aussi conçus en faveur des piétons, comme les abaissements de trottoirs. Le *Plan modes doux*, en cours de révision, est effectivement surtout « vélos ». A vous de vous faire entendre pour ne pas être oubliés.

Gilles Vesco (Vice-président du Grand Lyon) Les 10 000 vélos location longue durée seront gardiennés dans des stations (parc-relais, gares, rez-de-chaussée et «boîtes» sur voirie). Nous comptons dessus pour faire repartir la croissance du vélo. La construction de bandes ou pistes cyclables sera triplée par rapport au dernier mandat. Tous les grands projets auront leur aménagement cyclable associé. Le rythme des arceaux de stationnement pour vélos sera doublé. Certaines stations Vélo'v implantées sur l'espace piétonnier y empêchent le stationnement auto. Je suis très satisfait de l'entente piétons-cyclistes et du club de concertation que j'anime. Mais la pression de la voiture reste très forte. Nous allons aussi doubler le linéaire de couloirs bus compatibles vélos. Tous ces aménagements font redescendre les vélos sur la chaussée. Dans le nouveau *Plan modes doux*, j'ai décidé, en réponse à votre demande, de quantifier (en km) l'objectif d'élargissement des trottoirs étroits.

Le Code de la Rue est un petit «tremblement de terre» dont nous n'avons pas encore fini de mesurer les effets. Les doubles sens cyclables, autrefois l'exception, deviennent maintenant la règle en Zone 30. Nous allons y aller prudemment, par souci de sécurité. Cette mesure bénéficie à 50 % aux cyclistes et à 50 % aux piétons. Les futures Zones de Rencontre se feront selon une logique de places en chapelet, de la Croix Rousse à la place Carnot. La place des Jacobins ne sera pas dans les premières réalisations, mais rien n'est exclu pour plus tard.

**Le maire de Lyon vient de donner son feu vert à votre demande de bandes cyclables sur le pont Morand.**

***La réunion se termine autour d'un "pot" permettant aux personnes présentes de poursuivre les conversations en aparté.***

oooooooooooo