



© Rémi Chayé



# CHANGEONS DE MODES DE DÉPLACEMENT POUR VIVRE PLUS SAINEMENT

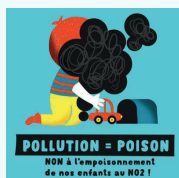
**LA RUE  
EST À  
NOUS!**  
69

**ALTERNATIBA RHÔNE**  
ALTERNATIVES & RÉSISTANCES

**GREENPEACE**

**CleanCities**

**la ville à vélo**



© Bastien Douđaine

## POLLUTION DE L'AIR



**LA RUE  
EST À  
NOUS!**  
69

**La pollution atmosphérique est un enjeu sanitaire majeur en Auvergne-Rhône-Alpes, responsable de près de 6000 morts prématurées.**

© Clara Tourneux

# INTRODUCTION

La coalition **La Rue Est à Nous - Lyon** regroupe des organisations <sup>1</sup> qui s'engagent pour une **meilleure qualité de l'air dans la Métropole**. Parce que le **secteur des transports occupe une place prépondérante dans l'émission de ces polluants** <sup>2</sup>, nous nous mobilisons en priorité sur la question de la **transition des mobilités**. Il s'agit d'un sujet complexe, intrinsèquement lié à l'enjeu de la **transition énergétique** (et donc au dérèglement climatique) et à celui du **partage de l'espace**.

Dans ce contexte, La Rue Est à Nous - Lyon a décidé de participer à la concertation organisée par la Métropole sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE), visant à interdire la circulation de certains véhicules sur la base des vignettes Crit'Air.

D'emblée, il nous semble important de préciser que **le système Crit'Air nous paraît injuste et incomplet**. Il ne tient pas compte du poids des voitures, qui joue pourtant un rôle prépondérant dans leurs émissions de polluants. Il ne prend pas non plus en compte leurs émissions de GES au cours de leur cycle de vie, ce qui décorrèle pollution de l'air et dérèglement climatique.

Enfin, en s'appuyant principalement sur la date de construction de véhicules, il pénalise lourdement les ménages les plus précaires qui devront se séparer d'un véhicule certes plus ancien, mais en moyenne moins utilisé et plus léger.

Pour autant, La Rue Est à Nous - Lyon reconnaît qu'il s'agit d'une obligation légale avec laquelle il faut composer, et que certaines positions de la Métropole vont dans le bon sens (augmentation de l'investissement dans les transports collectifs, priorisation des aides pour les plus précaires, plan de piétonisation...).

Il faut donc **enrichir le projet de ZFE pour rendre celle-ci la moins injuste possible**. Surtout, il faut saisir cette opportunité de **repenser radicalement le système des transports et le partage des espaces urbains**.

Cette concertation doit nous permettre d'être beaucoup plus ambitieux.ses et de **viser une réduction drastique de la place de la voiture dans la Métropole, en plus de la sortie du diesel dès 2026 et de tous les véhicules thermiques et hybrides d'ici 2030**.

Cela implique de **prendre en compte l'impératif social dans le développement des mobilités alternatives** pour ne pas renforcer les inégalités existantes et de **permettre à chacun.e de se passer de la voiture individuelle**.

Dans ce cadre, la coalition formule une liste de mesures et d'objectifs qui doivent être adoptés par la Métropole.

**LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EST UN ENJEU SANITAIRE MAJEUR EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, RESPONSABLE DE PRÈS DE 6000 MORTS PRÉMATURÉES. DANS LA MÉTROPOLE DE LYON, 10,9% DES DÉCÈS SONT ATTRIBUABLES À L'EXPOSITION AUX PM2.5 ET 5,3% À L'EXPOSITION AUX NO2.**

<sup>1</sup> Alternatiba Rhône, Clean Cities Campaign, Collectif contre la Pollution à l'école Michel Servet, Greenpeace et La Ville à Vélo - Lyon

<sup>2</sup> Le secteur du transport est responsable de près de 20% des émissions de PM2.5 sur le territoire, et plus de 50% de celles de NO2 (dont 96% pour les seuls véhicules diesel)



© Rémi Chayé

# DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

## TRANSPORTS EN COMMUN

Pour **optimiser la compétitivité des transports collectifs**, il est nécessaire de fixer un objectif de temps de parcours maximum pour tout trajet en transports en commun au sein de la Métropole : **d'ici 2030, aucun point de la Métropole ne doit être éloigné d'un autre de plus de 60 minutes en transports en commun.**

Cela passe notamment par :

- la mise en place d'un « droit opposable » pour les lignes majeures de bus à bénéficier d'une voie de circulation dédiée en toute circonstance <sup>3</sup>
  - la généralisation du système de priorité en temps réel aux feux.
  - l'intégration des TER (notamment tram-train), à travers l'information mutualisée en attendant un ticket unique sur le territoire de la Métropole et la prise en compte des lignes de train existantes pour tout nouvel aménagement de transport
  - le développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (liaison rapide et cadencée sur voie propre) en circulaire dans la Métropole (axe nord-sud, M6/M7, périphérique..)
  - l'extension des plages horaires des transports en commun, notamment en soirée et pour les trajets à destination des périphéries les plus éloignées

**Il faut également garantir l'inclusivité de ce mode de transports et garantir son accessibilité aux plus précaires, aux plus jeunes et aux personnes à mobilité réduite.**

À cette fin, la Métropole en lien avec l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires Lyonnais doit :

- maintenir le prix du ticket de transport en-dessous de celui du litre d'essence
- étendre l'abonnement solidaire gratuit aux bénéficiaires actuels de l'abonnement solidaire réduit
- garantir l'accessibilité de tous les transports collectifs, notamment aux personnes à mobilité réduite

<sup>3</sup> En cas de conflit d'usage sur une rue, une voie voiture serait alors systématiquement supprimée pour créer une voie réservée à la ligne majeure de bus.



Pour accélérer la transition des mobilités et réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, il est prioritaire de **développer l'attractivité** (offre, accessibilité, praticité...) **de mobilités alternatives** : transports collectifs, vélo, marche à pied, autopartage...



# DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

## DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE

Il est également primordial de **promouvoir les mobilités actives**, qui sont bénéfiques non seulement pour la qualité de l'air, mais aussi pour la santé (lutte contre la sédentarité).

Encore une fois, cela passe par une amélioration du confort des voiries pour ces usages et donc par :

- l'aménagement de trottoirs élargis et confortables (végétalisation, espaces de repos) et leur sanctuarisation systématique face au stationnement auto-moto ou à la présence de travaux
- la sécurisation des gros carrefours et le raccourcissement des cycles de feux

Il faut par ailleurs continuer à développer la pratique quotidienne du vélo dans l'ensemble de la Métropole.

Pour inciter le plus grand nombre à utiliser ce mode de déplacements, il nous semble important d'y **sensibiliser les enfants en priorité, et de mettre les infrastructures en adéquation avec leur pratique.**

La Métropole doit :

- sécuriser 100% des pistes cyclables autour des écoles, collèges et lycées de la Métropole d'ici 2026 (séparation physique avec la voie voiture, rendant impossible pour les voitures d'empiéter ou de stationner sur la piste)
- mettre en place des cours de conduite de vélo pour les enfants et impliquer les parents pour diminuer les réticences. Lancer des appels à projets pour des formations animées par des professionnels dans les écoles, centres sociaux et MJC
- placer des arceaux vélos devant/dans tous les établissements scolaires en respectant les recommandations du CERTU
- accompagner la mise en place de vélobus : réalisation de plans de déplacements scolaires par toutes les communes de la Métropole et formation des encadrants. Pour quelques écoles, expérimenter les restrictions de la circulation à 8h30 le long de "lignes" de vélobus pour permettre le déplacement en toute sécurité sur le modèle de Barcelone
- étendre le dispositif mis en place par Janus et La Petite Rustine à l'ensemble des ménages éligibles à un logement social dans la Métropole : prêt d'un vélo adapté à la taille de chacun des enfants du foyer pour un coût modique et initiation à son entretien.

**Ce développement important des mobilités alternatives** associé à **une redistribution de l'espace public** en faveur des mobilités alternatives et de la végétalisation (au détriment du stationnement automobile) devrait participer de fait à la **réduction de la place de la voiture.**



De manière générale, la Métropole doit faciliter l'intermodalité transports en communs/ vélo, ce qui peut notamment se faire en créant des parc-relais vélo à proximité des terminus et pôles d'échanges du réseau de transport en commun (et en priorité pour les lignes fortes : train, métro, tram et BHNS).



# RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

À titre de comparaison, elle était de 26% dans Lyon-Villeurbanne et 41% dans le Grand Lyon en 2015 et de 34% dans l'ensemble de la région Île de France en 2018. Quant au Plan de Déplacements Urbains 2017-2030, il fixe seulement un objectif de 35% de trajets en voiture dans l'agglomération lyonnaise d'ici 2030.

Dans cette optique, La Rue Est à Nous - Lyon demande :

- la création **d'une zone à trafic limité (ZTL) ambitieuse sur l'ensemble de la presqu'île à l'horizon 2024.** Ce dispositif ne devra pas être réservé au centre-ville mais **être répliqué, à terme, dans les autres territoires de la Métropole** dès que ceux-ci bénéficieront d'une offre de mobilités alternatives satisfaisante. Cette politique urbaine peut notamment s'inspirer du modèle des superblocks à Barcelone.

- la création de **rues scolaires devant les établissements scolaires de la Métropole** dès que possible. Il s'agit d'un premier pas pour penser autrement l'espace public, apaiser le trafic et protéger les enfants qui sont particulièrement vulnérables à la pollution atmosphérique.

- la **majoration tarifaire du stationnement public des véhicules particuliers de plus d'1,8 tonne d'ici 2026 et de plus d'1,5 tonne avant 2030.**

Cette mesure nous semble particulièrement importante à plusieurs égards. D'une part pour endiguer la croissance de gros SUV : inutiles en ville, ceux-ci émettent davantage de gaz à effet de serre que les autres véhicules, et représentaient 39% des nouvelles immatriculations dans le Rhône en 2019. De manière générale, plus un véhicule est lourd, plus il faut d'énergie pour le déplacer - quel que soit son carburant. D'autre part, parce que les émissions de particules fines produites par l'abrasion des freins et des pneus augmentent avec le poids des véhicules.

La ZFE ne saurait en effet être un succès si elle n'aboutit pas à la réduction de l'auto-solisme et de l'utilisation de la voiture en général.

Au niveau de la Métropole, il est nécessaire de **fixer un objectif de réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements. Cette part doit passer sous la barre des 30% d'ici à 2030.**



Cette réallocation de l'espace public est souhaitable à plusieurs égards. En plus de faire baisser les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, elle créera de nouveaux espaces de partages et un meilleur confort de vie en général. Enfin, il faut reconnaître qu'il s'agit d'un changement profond des habitudes de chacun.e, auquel il ne sera pas facile de s'adapter. Il est donc essentiel de **mettre en place un système d'accompagnement** tout aussi important, que ce soit **en termes de communication ou d'aides financières.**



© Michael Augustin

# RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

## MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME D'AIDES ET DE DÉROGATIONS POUR NE PAS PÉNALISER LES PLUS PRÉCAIRES ET LES PETITS ROULEURS

Pour que le projet de la Métropole soit acceptable et accepté, il sera en effet indispensable de déployer des efforts de communication pour **informer sur les nouvelles régulations, sur l'ensemble des solutions alternatives à la voiture et sur les aides mises en place pour faciliter la transition.**

Parmi ces ajustements, nous pensons notamment qu'il faut :

- Accorder une dérogation aux personnes travaillant en horaires décalés et n'ayant pas de solution de TC (à l'aller et/ou au retour) pour leurs A/R domicile-travail

- Accorder quelques jours de déplacements dérogatoires par an pour des véhicules anciens qui seraient très peu utilisés

- Proposer des aides à la mobilité alternative aux ménages éligibles à un logement social qui ne pourront plus utiliser leur véhicule, conditionnées au non-rachat de véhicule :

- > **aide dégressive à l'autopartage** : offre d'abonnements à l'autopartage les deux premières années, et offre d'un nombre de trajets en autopartage (même taille de voiture que celle mise au rebut) dégressif jusqu'en 2030 <sup>1</sup>

- > **aide renouvelable**, tant que le ménage ne rachète pas de véhicule : accès au tarif TCL "solidaire réduit" (10€/mois) pour chaque membre de la famille qui ne bénéficierait pas déjà de l'offre "solidaire gratuit"

**À nos yeux, de telles mesures permettront de réduire réellement la place de la voiture au sein de la Métropole et de garantir l'existence de solutions de mobilités alternatives pour tout type de trajets. Partant, elles auront un impact réel sur la qualité de l'air du Grand Lyon - qui devra alors être aligné sur les recommandations de l'OMS -, sur les émissions de gaz à effet de serre et sur le partage de l'espace public. Elles participeront ainsi à l'avènement d'une Métropole plus vivable pour tous et toutes.**



© Clara Tourneux