



pour se **D**éplacer **A**utrement en **R**égion **LY**onnaise
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE

Courrier à adresser : B. Girard, 35 Rue Molière 69006 Lyon

Tél. 04 78 52 51 00, et Tél. 04 78 56 34 82

(Siège social : Maison Environnement 14 boulevard Tony Garnier 69007 LYON)

E-mail= darlyassoc@gmail.com ; Site= www.darly.org

Compte Rendu Réunion DARLY du 3 Octobre 2018

Débat sur les recours, les difficultés humaines qu'ils peuvent entraîner pour qui les déposent, leur inefficacité directe assez fréquemment constatée. Mais les recours contentieux, attendus par la Presse, relayés par la publicité que celle-ci leur procure, ont pour but d'obtenir des débats publics sur les grandes infrastructures.

Passage Pompidou sous voies SNCF à la Part-Dieu : Dans le cadre des travaux du pôle d'échanges multimodal, la SPL Lyon Part-Dieu et SNCF Réseau ont réalisé les travaux préparatoires au nouvel accès à la gare, avenue Pompidou, de mars à mai 2018. Mais aucun travaux n'a eu lieu après mai 2018, et l'interdiction de passage initiée en mars 2018 pour automobilistes, transports en commun, piétons, cyclistes, pendant toute la durée des travaux jusqu'en 2022 est particulièrement pénalisante pour les deux derniers catégories. Nous convenons d'adresser un courrier à la Métropole pour demander des mesures assurant un passage aux piétons et vélos. Même si d'autres travaux viennent de recommencer (parois moulées pour prolonger la trémie Vivier Merle) avec interdictions encore plus poussées (trottoir Est du boulevard Vivier Merle barré), nous enverrons ce courrier.

EST Lyonnais : Le thème de la réunion organisée le 10 Octobre par APECO et COVIFER avec participation de DARLY était : **Déplacements et baisse de la pollution des véhicules dans le Sud-Est Lyonnais**. Environ 40 personnes étaient présentes au débat, qui a commencé avec une brève présentation de DARLY et le rappel de la règle qu'elle s'est fixée : ne pas demander qu'une infrastructure nuisante soit réalisée « ailleurs que dans notre jardin de derrière » : Les infras nuisantes, il n'en faut ni ici, ni ailleurs.

Nous avons précisé que le trafic de transit dans l'est lyonnais n'est pas majoritaire, qu'il y a prédominance des flux locaux, résultant de l'importance de l'agglomération lyonnaise, pour les voitures particulières et pour les véhicules transportant du fret, de et vers des zones d'activités importantes. C'est encore plus vrai aux heures de pointe

Voirie	Transit	Local	Total
Laurent Bonnevey	3000	145 000	148 000
Rocade Est (RN 346)	25 000	65 000	90 000
A46 nord	22 000	23 000	45 000
A46 sud	25 000	25 000	50 000
A432	4 000	21 000	25 000
A7	33 000	82 000	115 000

Source: DREAL Auvergne Rhône Alpes - Février 2018

Grandes zones d'habitats et d'activités sont intimement mêlées dans le grand croissant périurbain à l'Est de Lyon et Villeurbanne, du Rhône amont (vers Jonage) au Rhône aval (vers Chasse)

Le trafic local, majoritaire, n'ira pas ailleurs.

POPULATION ET EMPLOIS EST LYONNAIS (2014)

Source insee « comparateur de territoire »

Communes jouxtant l'A46	Habitants	Emplois	Emplois/Habitants
Vaulx-en-V	45294	19636	43%
Décines-Charpieu	27207	9773	36%
Meyzieu	32225	12626	39%
Chassieu	9873	8834	89%
Genas	12382	7302	59%
St Priest	44446	35582	80%
Mions	12626	4703	37%
Corbas	10947	8294	76%
Chaponnay	3983	3267	82%
St Symphorien d'Ozon	5652	2215	39%
Communay	4179	841	20%
Ternay	5406	1188	22%
Chasse	5572	3142	56%
TOTAL	219792	117403	53%

Autres Communes	Habitants	Emplois	Empl / Hab
St Bonnet de Mure	6834	3163	46%
St Laurent de Mure	5397	2353	44%
Colombier Saugnieu	2529	4864	192%
St Quentin Fallavier	5995	3841	64%
Pusignan	3955	2703	68%
Bron	39283	24764	63%
Vénissieux	62575	27581	44%
TOTAL	126568	69269	55%

Toutes communes	346360	186672	54%
------------------------	---------------	---------------	------------

Mais les habitants d'une commune ayant leur activité dans cette même commune sont une minorité

D'après l'Enquête Ménages Déplacements 2015, sur le secteur Est de l'agglomération :

La voiture est le premier mode de déplacements (60%), la marche est le deuxième mode (26%), les transports collectifs le troisième (11%).

Sur 1,5 million de déplacements tous modes, 60 % se font en interne au secteur (ils augmentent) et un quart avec le Centre (Lyon & Villeurbanne)

La part des TC avec le Centre est forte (entre 26 % et 36%), et donc d'autant plus faible dans les relations internes au secteur Est.

Un tiers des déplacements de moins de UN km se fait en voiture.

Lien sur carte google maps de l'Est Lyonnais :

< <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1Reo6VQ-02A6dWjg4C44McTbY8i-iRqnG&ll=45.666371788672635%2C4.906079515086731&z=14> >

COMMENT DIMINUER LES DEPLACEMENTS LOCAUX EN VOITURE ?

Accroître le nombre et les fréquences des lignes de bus, en particulier sur les liaisons rocares

Ces liaisons sont aujourd'hui très faibles :

Ligne 52 : Vaulx en Velin nord – La Soie – Bron – Université Parilly – Porte des Alpes : Plusieurs correspondances Métro et Tramway – 60 A/R – elle transporte plus de 10 000 voyageurs /jour

Ligne 76 : Décines Grand Large – Chassieu – Genas – St Priest mi Plaine – Saint Priest ville – Corbas : 21 A/R & 1000 voyageurs/jour

Ligne 29 : Meyzieu ZI – Genas – Genas sud (Ratabizet) – 5 A/R par jour

Un système de bus bien organisé, bénéficiant de voies réservées et de priorités de passage aux carrefours et échangeurs, peut avoir des capacités de transport élevées. Il faut :

- Tripler ou quadrupler le nombre de trajets du bus 76
- Prolonger le bus 29 à Saint Priest Centre et Mions, et décupler le nombre de ses trajets
- Créer des services rejoignant la zone d'activités aéroportuaire.
- Créer des services de bus rapides sur la rocade Est (**RN 346**), avec des arrêts le long de la voie (surlargeurs à créer). Aux points de croisement des lignes TC et voiries radiales et aux points de contact avec des zones d'activités ou d'habitats : Vaulx en Velin, Décines et Meyzieu, Chassieu et Genas, Saint Priest, Corbas et Mions, etc ...

Ces arrêts doivent comporter – pour des raisons de confort et de sécurité – une paroi côté voirie, et des portes ne s'ouvrant qu'en présence d'un bus ou d'un car.

Les lignes utilisant la rocade Est n'y sont pas forcément cantonnées : une ligne peut par exemple desservir Corbas, rejoindre la rocade par l'échangeur le plus proche, marquer quelques arrêts sur la rocade, puis sortir vers la zone d'activités de Meyzieu.

Navettes et bus automatiques : Plusieurs niveaux d'automatisme sont en cours de développement, le plus simple étant celui de bus qui circulent toujours sur le même trajet, surtout si ce trajet peut être protégé des intrusions par une clôture : il pourrait être totalement fonctionnel dans peu d'années et mis en place dans des périphéries peu denses, de grandes zones d'activités, en rabattement sur une station de tramway, de TER, ou un centre ville de proximité.

Il ne faut pas craindre la perte d'emplois pour les conducteurs de bus : les salaires des conducteurs sont une part tellement majoritaire des coûts d'exploitation qu'ils dissuadent tout simplement la mise en place des services en zone peu denses. Les services sont alors inexistantes ou si peu fréquents (cf. ci-dessus le cas du bus 29) qu'ils ne sont pas attractifs.

Trains TER : Peuvent être le meilleur moyen de relier rapidement le centre de l'agglomération. Il faut réclamer à la Région que plus de trains marquent l'arrêt en gares de Saint Priest et Vénissieux, et à la Métropole ou aux intercommunalités d'aménager des arrêts de bus à proximité immédiate et des garages à vélos sécurisés. Nécessité de parvenir également à la billetterie commune TCL + TER

Mais l'amélioration de l'offre TC ne suffit pas, il faut augmenter la tendance de chacun à délaisser la voiture, à penser son déplacement autrement. Comment susciter ce changement de comportement avant d'ouvrir la portière de sa voiture ?

Trafic fret : DARLY n'a pas vraiment de solution pour diminuer ce trafic mais il est connu que la distribution à flux tendus et la délocalisation de nombreuses productions dans des pays à bas coûts de main d'œuvre ont contribué à énormément augmenter le trafic routier de marchandises.

Mais comment freiner et inverser cette tendance économique et sociétale lourde ?

REALISER DES AMENAGEMENTS VELO

Pistes et bandes cyclables : A réaliser sur toutes voiries à double sens où la chaussée dépasse 9 mètres de large, et sur toutes voiries à sens unique où elle dépasse 6 mètres de large.

Les arrêts de bus sur la RN 346 doivent être équipés de parcs vélos sécurisés.

Les communes et les entreprises doivent aussi réaliser des parcs vélos.

Créer la continuité des aménagements par des franchissements de grandes voiries pour les piétons et cyclistes : A43 à Saint Priest, A46 entre Genas et Chassieu, ainsi que les voies ferrées ...

Supprimer des points noirs (carrefours dangereux, axes routiers surchargés peu propices à la pratique vélo...) , faciliter les raccourcis pour les cyclistes.

Aménagement Place Grandclément après C3 et avant T6 : réunion publique mardi 20 novembre – 18h30 – salle culturelle du Collège, 54 avenue Jean Jaurès à Villeurbanne, avec MM M. LE FAOU et J.P. BRET.

Ce peut être l'occasion de presser pour la réalisation de la deuxième phase du tramway T6 à travers Villeurbanne et pour dire l'inutilité absolue d'un système sans ligne aérienne d'alimentation électrique du tramway, demandé pourtant dans le quartier des Gratte-Ciel par les élus de Villeurbanne.