

Le PDU
« outil de mobilité
durable »
au service
de tous les habitants
de la Métropole



CONSEIL ^{DE} **DEVELOPPEMENT**
GRANDLYON

Notre approche sur les grands enjeux et objectifs du PDU s'inscrit dans une perspective résolument métropolitaine en adoptant le point de vue de la société civile. Elle prend la forme d'une brève note d'alerte, sans prétention d'exhaustivité, sur quelques orientations qui nous paraissent devoir être retenues pour assurer à tous les usagers/habitants/citoyens de la Métropole l'accès à une **réelle mobilité durable dans les meilleures conditions possibles**, compte tenu y compris des contraintes financières affichées.

Dans cette perspective, nous sommes particulièrement attentifs à la **cohérence entre les grands enjeux métropolitains** que doivent décliner et articuler conjointement le PDU, le PLUH et le PCET, sans oublier les grands projets d'agglomération.

Notre propos est développé **à partir des quatre défis proposés** au débat lors de la journée de concertation transversale organisée par le Sytral le 15 décembre 2015. Toutefois, nous proposons **d'en modifier l'ordre** car il nous semble nécessaire de les hiérarchiser différemment : établir un « système de mobilité pensé pour l'habitant et l'utilisateur » nous paraît être le thème à mettre prioritairement en avant et dont découlent en grande partie les trois autres enjeux.

Défi 1:

**Un système de mobilité
pensé pour l'habitant
et l'utilisateur**

Notre point de départ est l'habitant en recherche d'un mode déplacement adapté à ses besoins en mobilités (temps de travail, de loisirs, de vie collective...), pour devenir le cas échéant usager de transports privés ou collectifs mais pas nécessairement. Ainsi l'ensemble des « mobilités » est à prendre en compte dans le PDU. À savoir : la marche, le vélo, le transport en commun, la voiture, et donc aussi le stationnement. Chaque mode a sa place dans le déplacement. C'est pourquoi il nous paraît plus judicieux que le PDU vise avant tout à établir une organisation efficace et cohérente de l'**intermodalité**, le report modal (principalement du déplacement en voiture au transport collectif) n'en étant en quelque sorte qu'une modalité particulière.

Ceci implique aussi que le PDU soit conçu puis mis en œuvre **en lien étroit avec la politique de mobilité menée directement par la Métropole** pour ce qui concerne les modes actifs et les plans existants (Vélo) ou à l'étude (Piétons). Ainsi, d'une manière générale, tous les dispositifs qui permettent une certaine **cohabitation apaisée** des différents modes doivent être développés : Zone de Rencontre, Zone 30, Zone à circulation apaisée.

En déclinant chacun des modes

Mode 1: les piétons, les PMR et les poussettes

Nous relevons trois objectifs qui nous semblent incontournables :

- > les piétons doivent disposer **d'un espace de déambulation confortable, sans entrave**, pour les PMR, en particulier, et adapté (penser à la ville au niveau d'un enfant, par exemple)
- > le repérage doit être clair et efficace et la **signalétique adaptée** (distance en temps de parcours par exemple)
- > l'organisation du cheminement doit être **sans discontinuité, sans rupture**.

Mode 2: les vélos

- > L'un des principaux objectifs est d'amener de nouvelles personnes à utiliser le vélo de façon habituelle. Pour ce faire, il faut développer les aspects liés à la sécurité des cyclistes, mais aussi l'information, la lisibilité, la continuité des aménagements cyclables et la création de nouveaux aménagements lorsque cela s'avère nécessaire notamment pour établir des liaisons cohérentes, sans point dur et avec une optique de sécurité pour le cycliste, et s'appuyer sur les actions et initiatives des associations existantes.
- > Le tracé des aménagements cyclables ne doit pas créer de conflits d'usage avec les cheminements piétons.

Il est ainsi nécessaire d'anticiper l'évolution de pratique (nombre et vitesse) liée également à la part croissante des vélos électriques.

- > La capacité et la localisation des râteliers vélos doivent être améliorées et plus en adéquation avec les besoins. Des parkings vélos sécurisés avec des zones de services location-entretien devraient être créés ou développés.

Mode 3: les transports en commun

- > Le point qui nous semble essentiel pour l'habitant est la régularité et une fréquence suffisamment attractive et optimale. Si ce point est assuré pour les transports des « pendulaires », ce n'est pas le cas pour les déplacements autres que « domicile-travail (régulier) » pour les habitants des couronnes métropolitaines. Or la mobilité s'exprime de plus en plus par des déplacements non-réguliers, y compris pour le travail.
- > La cohérence d'horaires entre les transports métropolitains et les TER doit être améliorée, voire effectivement réalisée.
- > Les panneaux d'information sur les temps d'attente doivent être progressivement généralisés
- > La possibilité de transport de vélos dans les transports en commun (urbains ou SNCF) doit être examinée pour favoriser l'intermodalité.
- > Le développement de navettes fluviales mérite d'être envisagé.
- > Enfin, une véritable tarification intégrée (TCL-TER-Trams-trains-autocars, etc.) doit être accessible aux usagers occasionnels et pas seulement pendulaires.

Mode 4: voitures et stationnement

- > Si le choix de calmer (limiter et réduire) la circulation automobile dans la ville est indéniable, il faut en parallèle s'attacher à la question du stationnement. Des plans de stationnement sont à étudier commune par commune.
- > Cela va de l'augmentation des parcs relais, positionnés en amont des difficultés de circulation, à la possibilité d'un stationnement favorisant l'intermodalité jusqu'en centralité, mais aussi à la possibilité de garer sa voiture dans les secteurs urbains (anciens ou non) sans possibilité de parcage. Construisons cependant la réponse pour nos enfants à l'horizon 2030, pas seulement pour nos voitures d'aujourd'hui. Le lien avec le PLU-H est là particulièrement important.

Défi 2:

Cadre de vie et santé publique

Favoriser le report modal pour des modes moins polluants (pour la santé comme pour le cadre de vie) est pour ce défi un objectif que nous retenons volontiers comme décisif, avec les quelques remarques suivantes :

- > **Le manque de stationnement** cité précédemment conduit à des comportements illicites (stationnement sauvage souvent toléré) et une impossibilité d'utilisation d'autres modes pour les « pendulaires » (nécessité de déplacer la voiture au matin).
- > **Le covoiturage et l'autopartage** se développent pour les déplacements pendulaires, mais il faudrait proposer, et soutenir, des solutions concernant les déplacements de loisirs et de consommation, avec par exemple une bonne utilisation des moyens numériques et une mise en cohérence des offres privées et publiques.
- > **L'incitation des entreprises à proposer des PDIE** reste patente, mais cette proposition doit s'accompagner d'une couverture et desserte correctes des secteurs industriels.
- > Enfin, la volonté de diminuer l'emprise de la voiture en ville ne doit pas conduire à une erreur du type que le « tout voiture » des décennies précédentes, en conduisant à bannir la voiture de la ville. En effet, les **possibilités électriques ouvertes aux voitures, et aux deux roues**, appelées à se développer dans l'avenir, doivent pouvoir apporter des solutions non polluantes au mode de déplacement en voiture individuelle et contribuer à lui assigner sa juste place dans le système de mobilité et d'occupation de la voirie.

Défi 3:

Équité et cohésion sociale

Ce défi est à relier aux différents **lieux et temps de la vie** et à la territorialisation de la Métropole.

Le PDU doit proposer des orientations pour toutes les réalités et modes de vie des habitants d'une métropole : travail, insertion, politique de la ville, loisirs... Et ceci en lien avec les **besoins sociaux** tels qu'exprimés notamment par les organisations d'éducation populaire, Centres Sociaux, MJC, mais aussi en se souciant de l'accompagnement des personnes en déshérence précaire.

Le PDU, s'il doit être métropolitain, doit proposer une organisation à l'échelle des **Conférences Territoriales des Maires** (CTM), en cohérence avec les bassins de vie du PLU-H et les nécessaires articulations prônées par ailleurs notamment pour le développement économique ou commercial sur la ville « à courte distance ». En particulier, comme déjà cité plus haut, les zones d'activités doivent bénéficier d'une desserte équitable, complète et efficace pour les entreprises comme les salariés.

C'est dans ce cadre des CTM que le PDU doit tenir compte à un niveau plus détaillé des besoins et des réalités des **quartiers (populaires, prioritaires, classés en politique de la ville ou autres)**. L'équité territoriale se décline ainsi également par une politique adaptée tel qu'un surinvestissement dans les quartiers à population fragilisée, répondant aux besoins et conditions des habitants

Enfin, le PDU doit proposer des solutions pour une **équité tarifaire** pour l'ensemble des habitants du territoire métropolitain. On pense aux déplacements associant TER et Sytral plus coûteux à l'intérieur même de la Métropole, mais aussi à la zone d'activité de Satolas qui n'est plus desservie par le Sytral.

Défi 4:

Organisation multipolaire

Nous centrons notre propos ici sur le **lien entre la Métropole et les territoires voisins**.

Il serait bon que le Syndicat Mixte de Transports (SMT) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, institué au niveau du pôle métropolitain élargi et présidé par la Région, trouve une réalité concrète dans l'organisation des **déplacements péri- et intra-métropolitains** avec la perspective d'une recherche d'intermodalité généralisée. En particulier, nous souscrivons à l'idée qu'il faut désormais **passer d'une logique « organisation » à une logique « utilisation »** pour la coordination des divers réseaux concernés de transports collectifs.

Plus en détail :

L'implantation de **parcs relais** associés à un mode de transport relié au réseau métropolitain est à développer aux entrées de la Métropole, de manière à assurer la complémentarité entre les modes de transport et la cohérence entre le PLU-H et le PDU.

Une cohérence horaire et l'évitement de rupture de charge entre modes interterritoriaux, ainsi qu'une **information efficace**, favoriseraient l'utilisation des modes actifs et des transports collectifs sur le territoire métropolitain. On note une **pléthore préjudiciable d'abonnements** multimodaux et interterritoriaux.

La question du **péage urbain** est à poser, en prenant en compte ses différentes formes, mais une décision à ce sujet ne pourrait être prise qu'à l'issue d'un vaste débat citoyen.

Conclusion

Deux dispositifs nous paraissent, pour finir, devoir figurer dans le PDU lui-même :

- une **participation citoyenne** permanente :

La démarche de concertation engagée tout au long de la phase amont du processus de révision, avant l'arrêt du projet, est en voie d'achèvement. Après la phase d'enquête publique puis son approbation par le Conseil métropolitain, le PDU sera alors mis en œuvre. Il nous paraît indispensable qu'un dispositif de **concertation en continu** soit alors mis en place, avec par exemple un rendez-vous annuel et un site permanent permettant d'enregistrer réclamations, attentes et propositions éventuelles.

- un **suivi évaluatif** élargi :

Un suivi d'exécution sera naturellement effectué. Il paraît nécessaire qu'il soit organisé de manière partenariale entre l'ensemble des parties prenantes du côté de l'offre et de la gouvernance (à définir plus explicitement qu'aujourd'hui). Mais il doit aussi revêtir une dimension proprement évaluative en intégrant obligatoirement les parties prenantes du côté de la demande et des besoins. La notion de performance ne doit pas concerner que le système des transports (fréquence, nombre de personnes transportées...) mais s'appliquer tout autant à apprécier le **degré de réalisation des objectifs** principaux et des actions retenues pour faire face aux quatre défis fondamentaux fixés.

Ces deux aspects sont à l'évidence liés.

Le **Conseil de développement est prêt à participer** à leur mise en œuvre conjointe, comme il a eu l'occasion de le faire précédemment pour le PDU révisé en 2005. La non-coïncidence stricte du périmètre de la Métropole avec celui des Transports Urbains pris en compte dans le PDU ne fait pas obstacle à un tel engagement de sa part, le Conseil de développement ayant l'habitude de dialoguer avec d'autres instances participatives au-delà du territoire de la Métropole dans le cadre notamment du Pôle métropolitain. Il fait donc dès maintenant état de sa disponibilité pour toute réflexion allant en ce sens.

Membres du groupe de travail PDU «outil de mobilité durable» du Conseil de développement

Ce groupe a été piloté par Ann-Laure MERIAU, Henri JACOT et Jean-Paul MASSON

Maurice	ABEILLE	Lyon Métropole Transports publics
Régis	CASATI	CARPA
Joël	DUBOS	DARLY
Denis	EYRAUD	UCIL
Bernard	GIRARD	Lyon Métropole Transports publics
Henri	JACOT	VP Conseil de développement
Jean-Paul	MASSON	Mémoire et Patrimoine Villeurbanne
Anne-Laure	MERIAU	Conseil Français des Urbanistes
Paul	MENARD	Conseil de quartier Lyon 9 ^e
Nicolas	MILLET	CCI de Lyon
Rémy	PETIOT	Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais
Michel	SHOSHANY	CTM Rhône Amont



CONSEIL DE
DEVELOPPEMENT
GRANDLYON

Contacts

// PAR MAIL

Pour joindre l'équipe du Conseil de développement
conseildedeveloppement@grandlyon.com

Pour joindre la Présidente du Conseil de développement
amcomparini@grandlyon.com

// LE SITE DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

www.millenaire3.com

www.grandlyon.com

GRANDLYON
la métropole