

pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise

Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE

Correspondance à adresser : 6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval

Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82

(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)

E-mail= darly@wanadoo.fr ; Site= www.darly.org

Observations de DARLY sur le document SYTRAL : « Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise » (Projet arrêté le 11 mars 2004)

-1- Préambule :

Cette contribution annule et remplace les 2 premières contributions de DARLY, respectivement de septembre 2003 et de janvier 2004.

Toutes les remarques et idées ci-après sont les conclusions tirées d'une très large concertation des associations et membres individuels adhérents à la coordination DARLY ainsi que des débats lors des conférences faites par DARLY sur l'Effet de Serre et les Ressources énergétiques.

Ce sont aussi les conclusions formulées basées sur les derniers rapports publiés, comme par exemple le rapport de Roland RIES intitulé : « Transports urbains: Quelle politique pour demain ? » ou le rapport de l'AFSSE intitulé : « Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine » ainsi que sur les textes et recommandations concernant l'Effet de Serre.

-2- Rappel des objectifs et engagements chiffrés du PDU de 1997

- Baisse de 40% des victimes d'accidents graves.
- Baisse du bruit sur les axes les plus bruyants.
- Respect des valeurs guides maximales pour le NO2 et les particules fines.
- Requalification d'espaces urbains voués au stationnement et non-augmentation de la capacité globale de la voirie.
- Vitesses minimales garanties pour toutes les lignes de transports collectifs de surface.
- Augmentation de l'intermodalité VL + TC, train + réseau urbain...
- Réduction des disparités de desserte (zones excentrées, quartiers sensibles).
- Inversion de la tendance à l'augmentation des incidents sur le réseau.
- Renverser la tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes, avec l'objectif à terme, c'est à dire à 10 ans donc pour fin 2007, de « *tendre vers une répartition des déplacements mécanisés correspondant à 70% pour la voiture particulière, à 25% pour les transports en commun, à 5% pour le vélo.* » En incluant la marche à pied « *constatée en 1995 à 31,5 des déplacements tous modes* » et en « *maintenant sa part de marché* » cela donne pour fin 2007 : Marche : 31,5% ; Vélo : 3,5% ; VL : 48% ; TC : 17%

-3- Rappel des actions prévues au PDU de 1997

- Agir ensemble et en cohérence, en coordonnant les actions entre Etat, Région, Département, Grand Lyon et SYTRAL grâce à la création d'un Comité consultatif des déplacements se réunissant au moins 2 fois par an et un outil d'évaluation des actions : l'Observatoire des déplacements.
- Réduire les flux de voitures particulières : offre de TC renforcée grâce à un réseau de 10 lignes fortes de surface, parcs relais, plan d'amélioration des transports ferroviaires à l'échelle du bassin d'emploi, action sur les 3 leviers du stationnement (offre, réglementation, tarification), nouvelles normes plafond pour les bureaux, maîtrise de l'étalement urbain, gel de capacité des voiries pénétrantes, création de zones 30, complémentarité des réseaux urbains et ferroviaires, tarification intermodale, complémentarité entre TC et taxis, renforcement de la sécurité.

-4- Examen du projet de PDU arrêté au 11 mars 2004

-4.1- Chapitre « Pourquoi réviser le PDU ? »

Ce chapitre aborde la question du point de vue législatif, puis complète les objectifs peu traités comme le transport des marchandises en ville et les Plans de Déplacements d'Entreprises et enfin cherche à « répondre aux attentes de nos concitoyens », mais sans aborder les raisons profondes qui nous forcent à évoluer comme l'Effet de Serre, et sans faire de prospective à 10 ans (durée du PDU) et même à 15 ou 20 ans (délai de réalisation de voiries autoroutières). La pollution, l'effet de serre, les changements climatiques et la maîtrise énergétique ne sont qu'évoqués au §1 du chapitre III. Ces menaces pour nous et surtout pour les générations montantes représentent des motifs suffisamment importants pour être évoqués dans ce chapitre, justifier une orientation du PDU et l'expliquer au grand public.

Ce chapitre aurait pu rappeler les obligations de la LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, citée page 5) qui demande, dans son article 28-1, la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des modes doux, l'affectation du réseau principal de voirie d'agglomération aux différents modes de transport, l'organisation du stationnement **en privilégiant les véhicules peu polluants**, le transport et la livraison des marchandises et enfin l'encouragement de l'utilisation des TC et du covoiturage pour les entreprises et les collectivités publiques (PDA & PDE).

Page 4, « donner leur place à tous les moyens de déplacement », il faudrait ajouter : « **en priorisant les moins polluants** ».

Dernier alinéa, « La révision du PDU concerne tous les habitants de l'agglomération », il faudrait ajouter, « **dans son bassin de vie** » pour être homogène avec le titre du § 3.2, page 13.

-4.2- Chapitre « Politique générale »

§ 2.2- Cinq ans d'actions du PDU

Ce titre est trompeur car nous sommes bientôt à 7 ans du premier PDU voté le 14 octobre 1997.

Le premier alinéa renvoie à l'évaluation du PDU 1997. Où trouve t-on ce document ?

En ce qui concerne les lignes fortes prévues par le PDU de 1997 à l'horizon 2007, il est possible de dresser le tableau suivant :

- A1- vers St-Genis-Laval : Non réalisé ; Non inscrit au projet PDU 2004 !...
- A2- vers Francheville: Non réalisé ; Non inscrit au projet PDU 2004 !...(En attente réalisation du TOP !.)
- A3- vers Vaulx-en-Velin : d'ici 2014, mais en trolley au lieu de tramway !...
- A4- La Duchère – Vénissieux : d'ici 2014, partie sud seulement !...
- A5- vers Caluire et Rillieux : D'ici 2014 !...
- A6- Tramway Montrochet-La Doua : en cours de finition ; échéance 2005.
- A7- La Doua – Gerland : Non réalisé ; Non inscrit au projet PDU 2004 !...
- A8- Vaulx-en-Velin – Gerland : Non réalisé ; Non inscrit au projet PDU 2004 !...
- A9- LEA : Réalisation prévue pour 2007, mais avec arrivée à l'est de la gare !...
- A10- Métro B vers Hôpitaux-Sud : d'ici 2014 vers Oullins seulement !...
- A11- Tram T2 Perrache –St-Priest : Réalisé.

Ce tableau montre que la réalisation de 4 lignes fortes sur les 11 prévues au PDU de 1997 n'est même pas inscrite dans la révision actuelle. (A1, A2, A7, A8), que 2 autres lignes ne sont prévues que partiellement (A4, A10) d'ici 2014 et que la ligne A3, devenue C3 n'est réalisée qu'en prolongation d'une ligne de trolley au lieu de l'être en tramway, et sans site propre intégral.

Il y a des urgences de plus en plus criantes en face desquels il y a un PDU en recul n'assurant même pas pour 2014 ce que le PDU de 1997 promettait pour 2007.

Si le manque d'une nouvelle « enquête ménages » ne permet pas de quantifier tous les résultats du PDU de 1997, beaucoup d'objectifs cités au titre 2, page1, peuvent l'être, concernant par exemple la pollution, les accidents, la sécurité les vitesses des lignes de surface. Les données existent et auraient pu être indiquées. Cela aurait permis de chiffrer de nouveaux efforts au lieu de donner des affirmations gratuites.

De même il était possible de chiffrer de nouveaux progrès d'ici 2014 à partir des valeurs que nous donnera en 2007 cette nouvelle enquête publique. Par exemple dire que ce nouveau PDU a la volonté de diminuer de 2 points en 5 ans la circulation automobile par rapport au pourcentage qui sera trouvé à l'issue de l'enquête ménages.

§ 2.3.2. La périurbanisation se poursuit

Elle a pour moteur puissant le souhait individuel d'optimiser son " environnement " personnel, même en dégradant globalement le système, quitte ainsi :

- à dépendre totalement de la voiture même pour la plus minime course (maîtrise de l'urbanisme local)

- à revendiquer ensuite plus de voiries et de parkings...
- Ces choix personnels devraient être éclairés par des orientations collectives plus affirmées :
- Gel des pénétrantes routières (y compris A45 et A89).
- Contraintes accrues pour le stationnement pendulaire central, même en parc public.
- Gel des zones constructibles éloignées des axes forts.

§ 3- Quelle agglomération pour demain ?

En fin de première phrase, à propos des nuisances générées par les transports et en particulier par le trafic automobile, ajouter « **et ses effets désastreux sur la santé.** »

A propos de la prise en compte des politiques publiques déclinées dans les schémas de services collectifs et les contrats de plan Etat-Région, dire que l'application de ces politiques publiques ne peut être prise en compte que dans la mesure où elle reste compatible avec le Développement Durable, les Agendas 21 locaux, le souci de préserver l'environnement et la santé des habitants et d'être compatible avec les accords de Kyoto sur l'Effet de Serre.

§ 3.1- Ancrer l'agglomération dans l'espace européen

Dans la mesure où le PDU prend en compte des estimations de développement aéroportuaire jusqu'en 2020, il doit les confronter à d'autres évaluations [environnementales locales (pollution, bruit), régionale (ozone) et mondiale (effet de serre)] afin de vérifier si cela est plausible. Il en va de même pour les développements d'infrastructures routières. Voir à ce sujet la lettre adressée par DARLY au Ministre de l'équipement et des transports, Monsieur Gilles de Robien en avril dernier. (en annexe 1)

Page 13 en haut, préciser si les itinéraires alternatifs à l'axe Saône-Rhône sont routiers ou ferroviaires. Ne pas plaider pour des développements routiers qui vont à l'encontre d'un avenir durable et d'un transfert des crédits vers le ferroviaire.

§ 3.2- Développement de l'agglomération dans son bassin de vie

Bien que n'ayant compétence que sur le PTU, « *c'est à dire les 55 communes du Grand Lyon* », le PDU « *organise le développement de l'agglomération dans son bassin de vie* ». Lors de la séance d'ouverture du PDU le 13 mars 2003, le Préfet a précisé : « *le périmètre d'études doit dépasser les limites du Grand Lyon* ». Et d'ailleurs, le § 3.2 reconnaît que : « *le fonctionnement de l'agglomération a depuis longtemps dépassé les frontières du Grand Lyon. Son bassin de vie englobe près de 300 communes dans le Rhône, l'Ain et l'Isère...Le PDU doit se préoccuper de l'accès à l'agglomération et à son bassin de vie pour les personnes comme pour les marchandises.* »

Le secteur concerné devrait faire référence à l'**Unité Urbaine** telle que définie par l'INSEE, ensemble de communes présentant une continuité du bâti et comptant au moins 2000 habitants, et joindre une carte de la zone concernée. Pour la métropole lyonnaise cet ensemble comprend sur sa périphérie Anse, Trévoux, Reyrieux, Beynost, Montluel, Givors, Brignais, Chaponost, Brindas, La Tour de Salvagny, Lentilly. Déjà en 1996, lors de l'étude du premier PDU, l'élargissement de la Communauté Urbaine avait été envisagé et la presse avait publié une carte du projet (Cf. "Le Progrès", septembre 1996).

Non seulement « *la structuration de la péri-urbanisation est un enjeu environnemental essentiel pour l'avenir* », mais c'est même primordial et urgent. La frontière du Grand Lyon et son effet sur les prix de l'immobilier entraîne un accroissement de la péri-urbanisation qui aggrave le problème.

Si la révision du PDU a des conséquences sur l'**Unité Urbaine**, le SYTRAL, qui représente la Communauté urbaine et le Conseil Général, ne doit plus être le seul rédacteur de la révision du PDU. Le Conseil Régional, dont dépend la SNCF, doit être officiellement partie prenante et coauteur signataire du document de révision du PDU.

Si la révision du PDU a des répercussions sur l'**Unité Urbaine**, sa population devrait être concernée par la concertation, ses communes devraient avoir des réunions publiques d'information et l'enquête publique doit couvrir toutes les communes du secteur. D'ailleurs, depuis sa création en 1995, la coordination DARLY, par ses associations et ses adhérents est bien représentative de ce territoire géographique.

Enfin, un tel territoire ne peut être dépendant, pour certains projets, de 2 autorités organisatrices qui n'auraient entre elles qu'une Charte délimitant les domaines d'action de chacune. Certains projets, comme la liaison entre le réseau SNCF ouest et la ligne du CFEL, le projet Tassin-Gerland via les Hôpitaux sud et le projet Part-Dieu Trévoux nécessitent la mise en place de Syndicats mixtes pour les mener à bien.

Pour qu'il y ait bonne **interconnexion** entre les dessertes ferroviaires SNCF qui dépendent de la Région et les dessertes Tramway qui dépendent du SYTRAL, il faut qu'il y ait aussi "interconnexion" entre la Région et le SYTRAL et non "une simple correspondance avec rupture de charge".

Page 14, alors que le PDU de 1997 évitait de créer des échangeurs, la révision du PDU ne parle plus que de limiter leur création.

Parmi les dessertes inter-cités et périurbaines, il faut ajouter le cadencement et l'amélioration de l'offre de la ligne ferroviaire Lyon-Roanne.

Enfin, la meilleure coordination entre les différentes AO n'est pas qu'« *un but essentiel à atteindre* », mais « **cela constitue une exigence urgente** »

§ 3.3- Répondre aux besoins de proximité

Dernière phrase : préciser par quels modes il convient d'assurer des liaisons de qualité entre les pôles et de mieux les relier au centre.

§ 3.4- Solidarité d'agglomération

Il faudrait mentionner la recherche d'équité fondée sur la population, l'équilibre sociologique et économique entre communes et quartiers.

Si la réalisation des lignes de rocade de transport collectif A7 et A8 « *correspond à un réel besoin des populations et demeure un enjeu fort pour l'Est de l'agglomération* », il est permis de se demander pourquoi elles ne sont pas prévues dans le PDU révisé alors qu'elles étaient prévues dans le PDU de 97.

§ 3.5- Politique de Déplacement Durable

Pourquoi, par rapport à l'édition provisoire d'octobre 2003, avoir supprimé le membre de phrase « *...avec le gel des pénétrantes routières* » ?

-4.3- Une aggro où tous les moyens de déplacement ont leur place.

Remplacer ce titre par : « **où sont priorisés les modes de déplacements les moins polluants.** »

P.16- alinéa 4 « *Pour obtenir un réel changement des pratiques des déplacements, pédagogie et communication sont indispensables* ».

Certes, mais il serait pertinent d'insérer ceci dans une démarche globale et claire :

- En offrant une offre de transport alternative à la voiture.
 - En introduisant (hélas ?) des contraintes à l'usage de la voiture, notamment par le stationnement.
 - En faisant de la pédagogie et de la communication sur ces 2 aspects complémentaires du changement.
- Il est suggéré de faire de la communication concrète sur des évolutions de la ville :
- Voudrait-on revenir à la rue de la " Ré " telle qu'auparavant, saturée de voitures ? (en présentant des photos) Alors, continuons à faire évoluer la ville : TC plus espaces publics libérés.
 - Voudrait-on retrouver la place des Terreaux d'avant ... ?
 - et ainsi de suite...

DARLY pense qu'il faudrait aussi faire de la pédagogie et de la communication auprès des élus ! Les chiffres repris dans le PDU de 97 (tableau page 12) sont ceux préconisés pour 2005. Mais DARLY préfère reprendre ceux donnés dans le texte en dessous du tableau (valeurs dites à terme du PDU 97, soit visées pour 2007 ; Voir page 1 de cette contribution, en fin de § 2). On peut en effet espérer avoir en 2007 les conclusions de la nouvelle enquête ménages et la comparaison sera ainsi plus facile. **Le PDU 2004 doit dès maintenant prendre des engagements de gains en % par rapport aux valeurs qui seront obtenues par cette enquête ménages.**

§ 1- Politique en faveur des modes doux

La réalisation des itinéraires cyclables sur Villeurbanne et tout le long de LEA (et non des tronçons) est demandée pour fin 2006 au lieu de fin 2010.

Dans ce § il faut aussi prévoir le développement des Pédibus pour les conduites scolaires.

§ 2.1- Poursuivre la mise en place des lignes fortes

Page 2 de cette contribution, au § « 5 ans d'action du PDU », DARLY a dressé un tableau peu réjouissant de cette poursuite : des crédits sont par exemple trouvés pour la réalisation d'un nouveau diffuseur à Montluel-La Boisse estimé à 10M€ et l'élargissement à 2X3 voies de l'A42 estimé à 30M€, mais la réalisation des 11 lignes fortes prévues pour 2007 au PDU de 1997 se limite à 7 d'ici 2014, dont 2 partiellement et une en trolley au lieu de tram, et en site propre partiel !...

Conditionner la réalisation de la ligne A2 au projet de bouclage du périphérique paraît particulièrement absurde! A plus forte raison dans ce cas, avec la ligne A2 pénétrante et le projet de périphérique en rocade. Bien au contraire, dans un secteur géographiquement difficile (vallons du lyonnais), sans implantations autoroutières trop massives à ce jour, mais où les investissements routiers seront excessivement onéreux, il serait particulièrement "payant " d'activer toutes les mises en place des futures lignes fortes, qui se font pour l'essentiel sur des infrastructures existantes : voies ferrées et trajet de la ligne de bus 30... Il serait aussi judicieux de se demander quelles sont les retombées réelles d'une voie autoroutière aussi onéreuse en rocade : impact sur le trafic central ? Impact sur la périurbanisation ?

Une étude sur le Périphérique Nord , confiée à un organisme indépendant, devrait être programmée.

A noter que la réalisation du projet de Tram-Train Tassin et/ou Gorge de Loup vers Gerland et/ou Perrache, via les Hôpitaux Sud pourrait partiellement pallier à la non réalisation du site propre de la ligne

A2 sur la montée de Choulans. Ce projet, dont l'étude de faisabilité vient d'être décidée devrait être mentionné dans le tableau de la page 53.

Quelques autres remarques collectées et approuvées par tous à propos des lignes fortes :

- Avoir une politique à long terme et non à courte vue lors des études ; savoir anticiper.
- Vision pas assez long terme pour le plateau nord, vu les développements prévus.
- Critique de la "énième" étude pour la ligne de Trévoux. Quand agira t-on ?(page 14, § 3.2)
- Ne pas dire : « On va faire ça comme cela et on verra ensuite. »
- Ce sont les projets qui doivent être à l'origine des budgets et non l'inverse.
- C1, C2, C3 et A4 doivent, comme LEA, être prioritaires par rapport à la mise sous contrôle d'accès des stations de métro.
- C3 est à prévoir en site propre intégral, avec requalification du Cours Tolstoï.

§ 2.2- Améliorer les principales lignes de bus

DARLY attend beaucoup de ces améliorations pour lesquelles elle est très sollicitée.

Les usagers comparent les temps de parcours en VL et en TC qui sont très souvent en défaveur des TC, et DARLY se réjouit avec eux de voir ces problèmes pris en considération.

Nos associations insistent en particulier sur la fréquence, la priorité aux feux, les couloirs d'approche, les sites propres, la meilleure répartition des horaires de passage lorsque plusieurs lignes desservent le secteur (demande sur Corbas entre autres), des services Noctibus assurés par des taxis si le bus ne se justifie pas, le confort et sur la mise en place de l'offre avant de juguler la voiture. Des communes comme Corbas ou Charly se plaignent de la fréquence, du temps de parcours et de la réduction de fréquence le samedi.

De grosses inquiétudes ont été exprimées en constatant, sur le plan en regard de la page 18, que la ligne 18 avait son terminus à Hôtel de ville au lieu de Jean Macé, alors que c'est la seule ligne diamétrale partant de la Croix-Rousse permettant les correspondances avec les lignes de tram T1 et T2 et les lignes de métro B et D. Il faut maintenir les terminus des lignes 4, 11 et 18 à Jean Macé d'autant plus qu'une halte SNCF y est prévue dans le futur. Il faut aussi corriger le fait que les lignes de trolleys 4 et 18 ont un trottoir commun avec le tram, mais ne s'y arrêtent pas et qu'elles sont très ralenties par 4 feux successifs qu'il faudrait télécommander à l'approche des bus. Enfin, dans le sens nord-sud, l'arrêt Saxe-Préfecture est trop au sud de la rue Servient : cela donne une mauvaise correspondance avec le tram.

Il est aussi demandé d'améliorer les lignes 11 et 38 avant 2007.

En général, pour les correspondances, penser aux PMR. (personnes à mobilité réduite)

DARLY souhaite que les priorités et le calendrier fassent partie des documents de l'enquête publique pour que cela représente un engagement fort.

Fixer aussi une échéance pour les "résultats de la réflexion" sur les horaires des TC lors des week-ends et des congés scolaires.

La croissance de la clientèle devrait s'accroître pour de nombreuses raisons : difficultés pour se garer en ville, coût du stationnement, augmentation du coût des carburants, meilleure adéquation entre sites propres SNCF et SYTRAL, développement des sites propres, amélioration des vitesses commerciales, etc. Il faut que les AO prennent en compte cette croissance, toujours sous-estimée jusqu'ici.

Le plan d'amélioration des performances des lignes de surface, en regard de la page 18, mériterait quelques commentaires explicatifs.

§ 2.3- Grille tarifaire

DARLY souhaite aussi la mise à l'étude d'un billet "heures creuses", de couleur verte par exemple, qui pourrait être délivré à l'unité ou par carnet de 10 et qui serait à moitié prix par rapport au tarif normal, les heures creuses de soirée étant incluses, ainsi que les week-ends et les jours fériés.

§ 3- La place des taxis

Ne peut-on avoir des taxis en relais des bus, en fin de soirée, lorsque le nombre de clients ne justifie plus l'utilisation d'un bus ? (par convention entre le SYTRAL et les syndicats professionnels de taxis.)

§ 4- Maîtriser les flux automobiles...

La loi LAURE et le PDU de 97 disent "réduire" et non "maîtriser". Ne pas avoir peur des mots.

Le problème de l'A450 est révélateur de l'influence d'une pénétrante sur l'étalement urbain (tant habitat qu'entreprises) et, si jamais l'A45 se faisait, de l'impossibilité de séparer les flux locaux des flux de transit. Il en est de même pour l'A89 dans le dossier duquel il est question de projet favorisant les échanges avec l'agglomération lyonnaise avec création de lotissements et de zones d'activité le long de l'axe Lyon - Balbigny (nombreux diffuseurs). Tout cela est en contradiction avec les buts poursuivis par le PDU.

Ce §, réécrit à chaque nouvelle édition du projet de révision du PDU, montre bien l'incompatibilité existant entre ces projets autoroutiers et la volonté du PDU de réduire, sinon maîtriser, la circulation automobile !

§ 5- Mieux partager la voirie

La fluidité du trafic automobile, évoquée comme une priorité pour la liaison entre pôles, ne doit être recherchée que par le report sur les modes doux et les TC.

A propos du " *maillage de zones 30 sur l'ensemble de l'agglomération* ", Il faudrait chiffrer un objectif minimum à atteindre sur chaque commune, tant les inerties et blocages locaux sont forts (excellente idée, mais...). Par exemple 20 % des voies à la fin du plan.

Il semble curieux que le développement de voies piétonnières soit complètement éclipsé.

Enfin, la réduction du débit de certains axes de traversée –(volonté inscrite dans le PDU de 1997) – n'est pas réitérée dans la révision en cours.

§ 6- "Poursuivre" la politique de stationnement

DARLY préfère le verbe "**adapter**" qui est d'ailleurs celui utilisé au § 6.2

En effet le titre " *Poursuivre la politique du stationnement* " est un titre particulièrement malvenu, tant les premières années d'application du PDU en matière de stationnement ont été chaotiques : anarchie en Presqu'île, effacement des préconisations du PDU par le POS de 2001, et aucune évolution sensible dans les quartiers centraux.

Le stationnement doit être l'outil prioritaire, avec la mise en place des lignes fortes, de la politique de déplacements.

On ne peut pas déplorer que la voiture monopolise 95 % de l'espace public, et continuer à raisonner à capacité de stationnement constante ! Comment peut-on continuer à faire comme s'il suffisait de mettre en place des lignes fortes pour changer significativement les modes de déplacements ? Angélisme ; méconnaissance de tous les résultats lyonnais, français et européens ; ou manque de courage politique ? C'est le pire scénario : endettement public sur les TC sans résultat sur les déplacements ! Certes, le plan significatif de création de places en parcs libère de l'espace en surface. Mais ceci ne concerne que des zones centrales très limitées, sans impact réel à l'échelle des déplacements dans l'agglomération.

Tout développement de ligne forte doit s'accompagner de restrictions de stationnement dans les quartiers concernés : en nombre de places et en stationnement payant et contrôlé.

De même, il serait absurde de développer de façon ambitieuse les parcs-relais sans diminuer d'autant les stationnements centraux. Il est aussi demandé de supprimer les stationnements en surface dès la mise en service du parking Lazare Goujon, en rendant l'avenue Henri Barbusse piétonne.

Il faudrait affirmer de façon beaucoup plus forte que les cahiers des charges de délégation de la gestion des parcs publics doivent être profondément revus, pour appliquer avec netteté les orientations du PDU :

- Limitation progressive des abonnements pendulaires, actuellement très dominants et sous-cotés, avec hausse forte des coûts.
- Favoriser les abonnements résidents, jusqu'à présent marginaux en nombre.
- Favoriser le remplissage par des visiteurs à l'heure, en supprimant des places de surface à proximité des parcs non saturés.

Définir ce que sont les visiteurs : parenté, touristes, chalands...

Préciser l'échéance pour la ré-étude des règles tarifaires pour les abonnements résidents.

Titre du plan « périmètre où l'offre de stationnement doit rester stable » Ce titre est fortement contesté et d'ailleurs en contradiction avec le § 7.1, page 24 qui prévoit « des parcs relais locaux...pour lutter contre le stationnement ventouse dans les centres ».

Définir un périmètre ouvre la possibilité d'augmenter le stationnement partout ailleurs !...

Enfin il faudrait préciser pour qui et pour quelle durée de stationnement.

§ 6.1- Amplifier le contrôle...

Amplifier, est-ce accentuer ou généraliser ou les deux ?

A en juger par les plaintes des cyclistes, la brigade de contrôle créée en 2003 semble avoir des difficultés à faire respecter les pistes cyclables. **Des brigades de police à vélo sont réclamées.**

§ 6.2- Adapter les normes de stationnement pour les bureaux et le logement

C'est l'un des § qui préoccupent le plus les associations de DARLY.

Ce § fixe des normes plafond de stationnement presque triples de celles du PDU de 1997 sous prétexte que les normes de 97 « *se sont avérées difficilement applicables* » !...

Ce § de la révision du PDU fixe des normes sans prendre en compte les faits suivants :

- Deux fois moins de personnes par m² de bureau par rapport à il y a 15 ans,
- La mise en place des PDA et des PDE devrait diminuer le nombre de places nécessaires,
- Multiplication des parcs relais,

- Intérêt des entreprises pour développer les PDA et les PDE lorsqu'on sait que plus de 50% des accidents de travail sont des accidents de la route (61 239 accidents déclarés survenus lors des trajets domicile-travail en France en 2002, dont 549 mortels)

Même si l'on reconnaît la barre du PDU de 97 fixée un peu haut, il semble tout à fait raisonnable, compte tenu des faits exposés ci-dessus, de s'aligner sur les normes de Bruxelles, agglomération de population équivalente.

DARLY souhaite donc :

Tout Lyon-Villeurbanne, à moins de 400m d'une station de ligne forte : 1place pour 200m² de SHON
 Tout Lyon-Villeurbanne, à plus de 400m d'une station de ligne forte : 1place pour 120m² de SHON
 Communauté urbaine, à moins de 400m d'une station de ligne forte : 1place pour 120m² de SHON
 Communauté urbaine, à plus de 400m d'une station de ligne forte : 1place pour 90m² de SHON

Ne pas distinguer Presqu'île et Part-Dieu des autres quartiers bien desservis par une ou des lignes fortes.

Par exemple, la rive gauche, depuis Berthelot jusqu'à Lafayette, est au moins aussi bien desservie, avec métro et tramway... Ce sera le cas d'autres quartiers avec le développement des lignes fortes de surface. Assimiler les TER à des axes forts pour une fréquence de 20 minutes au lieu d'un quart d'heure.

Prévoir des contrôles pour vérifier que les places visiteurs, VRP, et PMR ne servent pas en réalité aux pendulaires.

Prévoir aussi des parcs à vélos par m² de SHON

Rappelons enfin ici la déclaration de Christian Philip, député du Rhône, vice-président du GART et ancien président du SYTRAL :

« J'enrage de voir, coté Villette de la gare de la Part-Dieu, des immeubles neufs qui se construisent avec des centaines de places de stationnement. Alors que c'est sans doute l'un des endroits les mieux desservis en transports collectifs de l'agglomération lyonnaise. »

§ 7.1 Doubler l'offre en parcs relais et développer leur usage

Doublement à l'horizon 2013 : C'est un horizon trop lointain. Il faut un engagement partiel avant la fin de cette mandature. D'autre part le plan est malheureusement un bon exemple du besoin de meilleure coopération entre Région et SYTRAL : aucun renseignement sur les lignes de L'Arbresle, Tarare, Brignais et Trévoux. Enfin, il est souhaitable que le plan indique pour chaque parc relais le nombre de places prévu et les dates envisagées de mise à disposition.

Prévoir aussi des sanitaires dans les lieux d'intermodalité.

§ 7.2 Améliorer les complémentarités...

Prévoir la réalisation de LEA, comme cela a été demandé lors de l'enquête publique, en vue d'une liaison Est-Ouest interconnectée ultérieure, donc en assurant la compatibilité avec les matériels choisis par la Région et la SNCF sur l'ouest : hauteur des quais, largeur des voitures, donc entraxe entre les voies, etc.

§ 7.3 Créer de véritables titres intermodaux

Premier alinéa : « *cette action semble réalisable* » C'est trop vague et cela n'engage à rien !

Deuxième alinéa : « *La concrétisation se heurte à...* » **Résoudre ce problème avant l'enquête publique.** **DARLY souhaite de véritables engagements, avec des échéances, car il s'agit d'une demande forte.**

§ 8.1 Développer les grandes infrastructures...

Les expressions « *poursuivre l'étude...lancer l'étude...* » ne représentent pas des engagements précis avec échéances indiquées.

Pourquoi avoir remplacé l'expression « *chantier performant* » de la précédente édition par « *chantier moderne* » ?

§ 8.2 Implanter les générateurs de trafic...

Là encore l'expression « *définir une stratégie* » n'engage pas beaucoup.

Tout ce § doit être revu dans le cadre d'un véritable Développement Durable. Il ne faut pas se contenter d' « anticiper les évolutions de trafics routiers », mais voir d'abord leur compatibilité avec leurs conséquences environnementales locales, régionales et mondiales. (pollution, ozone, effet de serre)

Il faut aussi anticiper les changements climatiques et les plafonds de ressources fossiles.

§ 8.4 Répondre aux besoins des transporteurs

Dans ce texte manque la volonté de recherche de limitation des flux, par exemple par la cessation de la marche des entreprise à stock zéro ou à stock roulant, par des embranchements SNCF ou portuaires directs pour les entreprises ayant des gros flux de marchandises, par des livraisons moins fractionnées, etc... Ne pas oublier que l'équilibre environnemental et sanitaire doit toujours être la préoccupation majeure. **Ce sont les métropoles qui auront effectué cette prise en compte le plus précocement qui seront en tête dans les décennies à venir.**

§ 8.5 Gérer la circulation des marchandises en milieu urbain

Quelle obligation de résultat a le groupe de veille et d'échange sur le sujet de la logistique urbaine ?

Comment le PDU encourage-t-il toute initiative ? financièrement ? A préciser.

§ 8.6 Assurer les livraisons

Fixer une échéance pour le bilan des conditions de livraison des moyennes surfaces en centre ville.

-4.4- Chapitre « Une agglomération équitable »

§ 1.1 Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR)

Les communes comme La Mulatière qui ont beaucoup de retraités souhaitent avoir des bus à plancher bas le plus rapidement possible.

§ 1.2 Une agglomération équitable sur le plan géographique

Cette volonté d'équité est loin d'être appliquée dans les faits !...

Comme l'a souhaité le Préfet, il faut respecter un équilibre entre les secteurs.

DARLY, dans cette optique, souhaite que :

-1) soit abandonnée l'idée de la prolongation de la ligne B du métro sur Oullins. En effet, depuis des années, on fait miroiter un projet de métro injustifiable et pour lequel le PDU de 1997 écrivait : « *Les études sur les prolongements des lignes A & B ont montré que les flux prévisibles sont très inférieurs aux capacités offertes par ce mode. Il est donc souhaitable de se demander si une solution alternative au métro est possible. ...En outre, l'organisation des connexions voitures et transport en commun de rabattement sur le métro serait difficile ; le métro bénéficierait surtout à Oullins même et beaucoup moins aux autres communes du Sud-Ouest.* » Et, en Nota, le PDU de 1997 précise : « *Actuellement les flux en TC à destination de la rive gauche sont d'environ 700 voyageurs par heure, et 750 voyageurs par heure pour la presqu'île et la rive droite de la Saône, à comparer à la capacité maximale d'une ligne de métro de 9000 à 10000 voyageurs par heure.* » On voit que même en doublant les chiffres de 1997 pour les réactualiser et tenir compte de l'attractivité, la prolongation de la ligne B du métro ne se justifie pas.

C'est la raison pour laquelle DARLY a réalisé fin 97 début 98 une étude d'une ligne de Tram-train reliant Tassin à Gerland en passant par les Hôpitaux Sud. L'avantage de cette ligne est de pouvoir collecter la circulation de la deuxième couronne avant qu'elle ne tombe dans les bouchons de la première couronne. La précédente mandature avait accueilli favorablement ce projet. (voir lettre du Président Christian Philip en **annexe 2**). Avant même l'étude réalisée, le coût de cette prolongation de la ligne B du métro est déjà estimé entre 175 et 250 Millions d'euros, alors que le projet de Tram-train pour son tronçon entre Gerland et les Hôpitaux Sud est estimé à 130 millions d'euros avec l'avantage d'aller jusqu'aux Hôpitaux.

Dans ces conditions le maintien du projet du métro sur Oullins est d'autant moins compréhensible que, à propos de la prolongation de la ligne de métro A vers le confluent souhaitée par le maire du deuxième arrondissement, Bernard Rivalta déclarait : « L'équation est simple : 2,5 km de métro coûtent 1 milliard de francs ; une vingtaine de kilomètres de tramway coûtent 2,6 milliards de francs. Nous n'avons pas les moyens de faire un métro !» **La contradiction est flagrante !**

Enfin, il faut noter que, pour une dépense 5 fois moins importante que celle nécessaire pour la réalisation du TOP, on transporterait sur cette ligne Tassin-Gerland un nombre de voyageurs équivalent à celui prévu sur le TOP s'il se faisait. Certes il ne s'agit pas des mêmes voyageurs, mais cela soulage les voiries existantes en permettant leur aménagement multimodal.

-2) soit réalisée par prolongation de la ligne T1 du tramway la ligne C1 vers Caluire et Rillieux, en passant par la gare de Sathonay-camp afin de pouvoir assurer une **interconnexion** avec la ligne SNCF vers Fontaines, Neuville, Reyrieux et Trévoux et vers Les Echets et St-André-de-Corcy .

Les contre-arguments donnés par le SYTRAL dans son document faisant suite à la première concertation ont été donnés sans concertation préalable. Ils sont soit contestables, soit discutables et doivent faire l'objet d'un examen approfondi avec les associations à l'origine du projet avant toute prise de décision irréversible.

La prise en compte, dans le cadre du PLU, de l'urbanisation du plateau Nord renforce la position défendue. (il a été confirmé par les élus comme étant le prochain grand projet urbain d'intérêt communautaire). La position du SYTRAL de justifier un TC en fonction des clients existants est en contradiction avec la volonté du PDU de structurer d'abord le réseau et d'urbaniser ensuite !

Le secteur Nord a besoin d'un projet de transport collectif plus ambitieux que celui qui est en train de se dessiner ; c'est pourquoi nous pensons qu'il faut tabler sur un projet au delà d'une mandature : il faut donc le programmer dans le temps sur plusieurs phases et surtout en coordination avec le projet de la liaison du Val de Saône qui est sous la responsabilité de la Région.

§ 2.2 Mieux adapter les tarifications sociales

Ce § est très prospectif : « pourrait donc être..., pourrait permettre... »

Là aussi il faudrait fixer des échéances pour que l'Observatoire des déplacements ait des bases de contrôle.

-4.5-chapitre : « Une agglomération sure et agréable à vivre »

§ 1 Mieux prendre en compte la protection de l'environnement

La rédaction de ce § édulcore les dangers en parlant d' « *incertitudes à court terme qui existent toujours sur les oxydes d'azote, les poussières fines et la pollution photochimique (ozone)* ».

Or, le récent rapport de l'AFSSE < www.afsse.fr/documents/Rapport_2.pdf > intitulé « **Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine** » montre bien qu'il ne s'agit pas d'incertitudes.

Le nombre de décès imputé aux particules fines montre bien les dangers, tant que le parc automobile Diesel n'est pas équipé de filtres à particules (FAP).

Les composés organiques volatils (COV) sont à l'origine de 2 pollutions distinctes :

- D'une part, en enrobant les grains de pollens présents dans l'air, ils rendent ceux-ci beaucoup plus actifs, d'où les nombreux cas d'allergies, d'asthmes, etc... qui se déclarent plus particulièrement en milieu urbain pollué.
- D'autre part, ces COV, sous l'action photochimique du soleil, réagissent avec d'autres polluants comme le NO₂ et donnent naissance à une pollution secondaire et régionale : l'ozone. Or la présence d'ozone dans l'atmosphère ne cesse de croître. Voir à ce sujet l'extrait du rapport de Jean Félix Bernard du Conseil National de l'Air et les commentaires de DARLY sur le taux annuel d'ozone à Dième en annexe 3.

Enfin, même si la pollution des moteurs thermiques était nulle, ceux-ci participent, en fonction directe de leur consommation, à l'émission de CO₂, donc à la pollution globale par l'Effet de Serre. Or, le secteur des transports consomme les deux tiers de nos importations de pétrole. Il est responsable d'environ un tiers des émissions nationales de CO₂. C'est le secteur dont la croissance des émissions a été la plus rapide (+ 21% en 12 ans). La voiture individuelle, avec 45% des émissions du secteur est la première responsable, devant les Poids Lourds.

En ce qui concerne le bruit, il faut des exigences et une sévérité accrue vis à vis du bruit des 2 roues motorisés et faire respecter le 90km/h sur l'A43 au droit des immeubles de Parilly (et non les démolir). La poursuite du développement de voiries à caractère autoroutier telle qu'indiquée sur le plan en regard de la page 13 ne peut être compatible ni avec une diminution de la pollution par les NOX en hiver ou par l'ozone en été, ni avec une diminution des émissions de poussières fines et de gaz à effet de serre en toutes saisons.

Le PDU doit certes se préoccuper de la qualité de l'accès à la Métropole lyonnaise, mais cela doit être fait par réorientation vers le réseau ferré, les Transports Collectifs et les réseaux cyclables et piétonniers.

§ 1.1 Maîtriser globalement les phénomènes

Ce § aborde la « maîtrise énergétique ». Le PDU, qui est un plan pour 10 ans, se doit de prendre en compte l'avenir des ressources pétrolières.

Tous les experts internationaux confirment que, à consommation constante, les réserves prouvées ne couvrent plus que 40 années pour le pétrole et 60 années pour le gaz, mais ces chiffres sont donnés : -1) à consommation constante, alors que celle-ci ne cesse d'augmenter pour deux raisons à savoir l'augmentation de la population mondiale et la consommation fortement croissante des pays en voie de développement

-2) comme si la courbe d'exploitation des réserves était carrée : production constante pendant 40 ans, puis épuisement brutal. Or ce n'est pas le cas ; voir, par exemple, à ce sujet les sites de l'ASPO (Association for the Study of Peak Oil) < www.peakoil.net > et de l'institut Supérieur Industriel de Bruxelles < www.oilcrisis.com/laherrere/isib > qui montrent la réalité et tous les experts internationaux en déduisent **que la demande va devenir supérieure à l'offre maximale possible entre 2008 et 2012, c'est à dire dans un avenir proche à l'intérieur des 10 ans concernés par la révision du PDU.** Le PDU doit en tenir compte.

L'alinéa "Au niveau de l'agglomération" doit être réécrit de la manière suivante :

Au niveau de l'agglomération les efforts à réaliser porteront sur la **réduction** de l'usage de la voiture **grâce à l'augmentation de l'offre** des autres modes....l'amélioration de la fluidité **pour les transports collectifs, un contrôle sévère des rejets des véhicules, en particulier sur les VUL (Véhicules Utilitaires Légers) et les 2 roues motorisés.**

La recherche de l'amélioration de la fluidité ne doit concerner que les transports collectifs et les modes doux. Toute augmentation de la fluidité pour les voitures ne pourrait se traduire que par un report sur l'automobile jusqu'à nouvelle saturation et au détriment de la fréquentation, donc de la rentabilité des transports collectifs.

« *Au niveau de l'agglomération, les efforts à réaliser* » doivent aussi porter sur un meilleur équilibre entre l'espace alloué à la voiture par rapport à celui accordé aux TC et aux Modes doux. Il est impératif de développer les sites propres pour rendre attractifs les réseaux cyclables et compétitifs les réseaux TC, et ce, quels que soient les cris d'orfraie des commerçants et des automobiles-clubs.

Il convient aussi de limiter les déplacements de livraison de marchandises en les organisant : Points de Regroupements / Dispatching ; réglementation pour les V U L de livraison souvent très polluants, etc.

Il faut aussi parler des PDA (plans de déplacements des administrations). Le rapport de l'AFSSE nous dit que : « Les PDE représentent un enjeu important pour lesquels **l'administration, par son indispensable exemplarité, pourrait jouer un rôle essentiel.** »

Aux 3 cibles particulières, il faut en ajouter une quatrième : Les déplacements pour livraisons et les VUL polluants. Ne peut-on assurer la livraison des petits colis par triporteurs ?

Concernant le réseau de transport urbain, il faut ajouter que la Région et la SNCF doivent poursuivre la modernisation et le cadencement des lignes périurbaines, et donner l'échéancier.

Enfin, il faut envisager pour les Poids Lourds qui circulent en ville une obligation à être équipés en FAP (filtres à particules).

§ 2 La sécurité routière : une priorité

Depuis un an, les accidents baissent, les modes de conduite évoluent visiblement...sauf en ville !

Limitations de vitesse non respectées, feux rouges grillés, stationnements anarchiques, tout reste à faire ou presque. Il faudrait affirmer sans détour que le PDU va s'appuyer sur 2 orientations complémentaires :

- l'aménagement des voies : zones 30, limiteurs de vitesse ...

- la sanction des infractions.

Il ne faut pas oublier que piétons et vélos n'ont pas d'air-bags !

Une sévérité accrue vis à vis des 2 roues motorisés est indispensable : le code de la route est le même pour tous : excès de vitesse, franchissement de lignes blanches, attente aux feux sur les passages piétons, etc...doivent être réprimés.

Systématiser les enquêtes "analyse-action" après tout accident grave de piéton ou de cycliste.

§ 2.1 Aménager le réseau...

En ce qui concerne les zones 30 à développer à grande échelle, il faut préciser : « **non seulement en ville mais dans toute l'agglomération** », de manière à ce que le pouvoir de police des maires ne puisse s'y opposer.

Remplacer le "meilleur" partage de l'espace par un partage "plus équitable".

§ 2.2 Agir sur les comportements

« Faire comprendre aux automobilistes **et aux 2 roues motorisés...** »

§ 3 Aménager les espaces publics...

Réécrire le dernier alinéa comme suit : « Dans cette logique, il convient d'avoir un ordre de priorité : piétons, cyclistes, voyageurs en transports collectifs, automobilistes. »

§ 3.1 Donner une vraie place aux cyclistes (au lieu de : aux vélos)

En dernière ligne de ce §, lire "vélo" et non "2 roues"

§ 3.2 Favoriser la marche

Bien considérer que la largeur minimale de 1,4m des trottoirs doit être mesurée hors potelets ou barrières, hors mobilier urbain et de signalisation, hors étals et mobiliers divers des commerçants.

Il faut aussi prévoir une largeur bien supérieure pour les lieux qui sont des points d'attente ou de grosses sorties de public : stations de TC ou de taxis, écoles et trottoirs de conduite "Pédibus", cinémas etc.

Ces consignes sont à appliquer sur l'ensemble de l'agglomération.

Enfin, dans les quartiers, les liens de voisinage se font d'autant mieux et les rencontres sont facilitées d'autant plus que les trottoirs sont de grande taille.

§ 3.3 Reconquérir l'espace...

Ajouter : « L'augmentation du nombre de places en parcs-relais entraînera la suppression d'un nombre de places au moins équivalent en centre-ville. »

Certes l'opération "Berges du Rhône" va être spectaculaire, emblématique, et sans doute d'un impact dépassant largement le centre.

Mais il faudrait mentionner que l'espace à reconquérir n'est pas uniquement celui prestigieux de l'hypercentre : Vieux Lyon, berges... Dans chaque commune il y a des places de quartiers couvertes de voitures, des espaces de promenade accaparés. Cette orientation doit être amplifiée et son impact clairement affirmé pour toutes les communes du Grand Lyon. Sinon, on sera amené à penser qu'il ne s'agit que de mesures ponctuelles de prestige...

§ 4.1 Sécuriser l'espace déplacements (au lieu de : transport)

En effet les espaces "Modes doux" sont les premiers à mériter une sécurisation.

Il faut donner la priorité aux projets des lignes fortes prévues en réalisation (lignes A4 et A5) par rapport à la réalisation du contrôle d'accès aux stations de métro.

La montée par l'avant dans les bus ne peut être exigée dans les bus surchargés, ni dans les bus articulés, ni dans les tramways. Elle risque d'être source de prolongation du temps d'arrêt aux stations, d'apporter plus d'inconvénients que d'avantages et de rendre les TC moins attractifs. Des contrôles et des présences humaines devraient être plus efficaces.

-4.6 Chapitre : « Faire partager les choix »

Ces choix seront d'autant mieux acceptés qu'ils auront fait l'objet d'une véritable concertation et pas seulement, comme le dit le texte, à l'alinéa 2 « *d'information, de communication et de sensibilisation* ». Le travail partenarial évoqué à l'alinéa 4 doit aussi être pratiqué avec les associations représentatives. Les objectifs du PDU du § « *concerter : construire ensemble* » doivent aussi être « *construits avec la population et leurs associations représentatives* »

§ 1 Concerter : construire ensemble

Rappelons à ce sujet une phrase de Jean-Claude Moisdon, enseignant et chercheur au Centre de gestion scientifique de l'Ecole des Mines de Paris : « **Pour faire moins d'erreurs, l'essentiel est d'apprendre à écouter ce que disent les autres et non à les diriger.** »

Ne pas oublier que les associations servent aussi de relais pour informer, expliquer sensibiliser, recueillir les avis et les points de vue, à la suite de quoi elles peuvent être une force de propositions.

Au colloque ECOMM 2004, Jean-Louis Touraine, vice-président du Grand Lyon, a déclaré : « **Il était important de dialoguer avec les associations qui sont de bons relais d'opinion.** »

§ 2 Informer : assurer le service de l'utilisateur

Savoir se mettre dans la peau de quelqu'un qui n'a jamais utilisé les transports collectifs.

Indiquer dans les abris-bus l'endroit le plus proche où l'on peut se procurer des tickets ou des carnets.

Indiquer en surface, en haut des escaliers les destinations des lignes de métro.

S'assurer que les horaires affichés dans les stations (avec ou sans abris-bus) sont lisibles de nuit.

Multiplier les plans de quartier dans les abris-bus et stations de tramway.

Mettre des plans du réseau TCL dans les présentoirs des mairies.

Améliorer la signalisation d'accès aux parcs relais (par un marquage au sol sur les voies d'approche).

Rééditer les dépliants accès aux parcs relais épuisés depuis de nombreux mois. Etc. ... etc.

§ 4 Sensibiliser : influencer sur les comportements...

Les PDA & PDE auraient mérités un § spécifique, à proximité du § 6.2 page 23 par exemple.

Pourquoi, page 45 en dessous du graphique, la surveillance des voies réservées aux cyclistes a-t-elle été supprimée par rapport à la précédente édition ?

Un moyen de sensibiliser le public est de l'informer sur l'indice de pollution lorsque celui-ci est médiocre ou mauvais. **Cela pourrait se faire facilement sur tout le territoire de la Communauté Urbaine en l'affichant en alternance avec la destination des bus, comme cela se fait en fin d'année avec le message "joyeuses fêtes".**

-4.7 Chapitre « Mise en place et suivi du PDU »

§ 1 Quel cadre institutionnel ?

Fixer une échéance pour la signature de l'accord cadre entre les partenaires Autorités Organisatrices. Prévoir des syndicats mixtes pour des projets précis concernant plusieurs AO.

§ 2 Quelle organisation partenariale ?

Le Comité consultatif des déplacements n'a plus eu de réunions depuis le début de l'actuelle mandature.

Il serait donc plutôt à "rétablir" qu'à "pérenniser" !

Ne pas être en recul par rapport au PDU de 97 qui prévoyait au minimum 2 réunions par an, chiffre toujours respecté et qui a même atteint 4 réunions dans l'année.

Pour la Commission d'arbitrage, préciser : « ouverte aux associations d'utilisateurs ».

§ 3.2 Le compte déplacements

Pour sa diffusion, ajouter : « et aux associations »

Il comprendra une évaluation monétaire des nuisances environnementales et de leurs conséquences.

§ 3.3 Enquête ménages :

Préciser si l'horizon 2006 concerne le lancement ou les résultats.

§ 4 Quels coûts et comment financer ?

En page 10, au § 2.3.1, le document de révision du PDU nous annonce que : « *Les ressources financières des collectivités ne permettent pas de financer l'ensemble des projets prévus.* » Cette contrainte pourrait devenir un bien si elle évite de financer des projets à caractère autoroutier. Elle oblige à faire de vrais choix !

En page 49, il est dit : « Les ressources allouées au système des déplacements sont aujourd'hui limitées... » Un choix est donc à faire, en faveur des solutions les moins polluantes et en application de la LAURE (diminution du trafic automobile)

Après 50 ans de développement continu des investissements publics en faveur de l'automobile et des subventions pour le développement aéroportuaire, il est vraiment temps d'entrer dans une période d'équilibrage, cohérente avec le Développement Durable et la Charte de l'environnement. Il s'agit ainsi de réorienter les dépenses des collectivités exclusivement vers les Transports Collectifs et les modes doux.

Les trois collectivités territoriales doivent s'unir pour obtenir de l'Etat la continuité des crédits en faveur des transports collectifs.

En attendant de nouvelles possibilités, elles doivent aussi réorienter leurs budgets et mettre en place une politique favorisant le report sur les transports collectifs, à savoir par exemple :

Refuser toute participation financière aux investissements nécessaires pour la poursuite du réseau autoroutier et affecter les sommes correspondantes aux transports collectifs, en remplacement des subventions de l'Etat, réduites pour la Région et supprimées pour le SYTRAL.

Page 50, dans le tableau des nouvelles ressources possibles, il faut ajouter les 3 mesures suivantes :

▪ Augmenter de 10% la participation des collectivités locales :

C'est en effet la seule des 3 ressources du SYTRAL qui n'ait pas fait l'objet d'une révision. Pourtant, elle a l'avantage de faire participer tout le monde, y compris ceux qui n'utilisent pas les TC. Par ailleurs, faire payer les collectivités locales plutôt que les usagers limite l'importance relative de la fraude. Cette mesure cumule les 2 avantages indépendance du cadre législatif et réduction du trafic automobile grâce à une offre TC plus compétitive, car sans augmentation du coût pour le voyageur. **Enfin une augmentation de 10% des participations Communauté Urbaine + Conseil général générerait 13M€ par an.**

▪ Agir sur le stationnement :

Accroître les zones de stationnement payant ; Accroître le coût du stationnement en centre ville ; accroître la sévérité pour les infractions de stationnement ; réduire l'espace dédié à l'automobile.

Cette mesure cumule aussi les 2 avantages indépendance du cadre législatif et réduction du trafic automobile. **Elles doivent permettre d'accroître de 5% la fréquentation des TC et donc doivent pouvoir générer 4,5M€ par an.**

▪ Extension géographique du versement transport :

Cette mesure phare de Christian Philip est plus difficile à mettre en œuvre et ne réduit pas le trafic automobile.

En plus des 2 premières mesures ci-dessus, 3 autres mesures du tableau sont indépendantes du cadre législatif et crée une réduction directe du trafic automobile : la réduction des coûts unitaires, la restructuration du réseau TCL avec politique de déplacement favorable aux TC et les développements des PDA et des PDE.

Il est donc évident que ce sont ces 5 mesures qui doivent être mises en œuvre sans attendre, en donnant la priorité à celles qui ont le gain maximal.

Dans le tableau de la page 112 du rapport "Transports urbains : quelles politiques pour demain" de Roland RIES, sont données les contributions des Collectivités locales, hors Île de France, en 1995 et en 2000. On voit que l'évolution en %, entre 1995 et 2000 a été , pour les collectivités locales y compris Lyon, de 36,6%, alors qu'à Lyon elles ne sont passées que de 104,4M€ à 119,2M€, soit une augmentation de 14,16% seulement. **C'est une raison de plus pour fortement augmenter les contributions de la Communauté Urbaine et du Conseil général.**

A noter enfin que la précédente mandature a su faire un effort considérable pour le rachat de TEO. On ne voit pas pourquoi la mandature actuelle ne pourrait pas faire un effort du même ordre pour les TC.

Synthèse, page 52 : Une aggro. où sont priorisés les modes les moins polluants.

La fluidité de la circulation ne doit être recherchée que par l'attractivité et la priorité donnée aux modes doux et aux transports collectifs.

Ça bouchonne : prenez les TC et utilisez les parcs relais !...

Réponse : Encore faut-il qu'il y en ait suffisamment !...

« Adapter les normes de stationnement pour les nouvelles constructions ». Préciser : VL & vélos.

Appliquer pour LEA les « efforts de cohérence et de complémentarités des réseaux de transports publics en matière d'offre de correspondance », en faisant arriver LEA à l'ouest de la gare !...

Synthèse, page 60 :

La coordination DARLY voit avec grande satisfaction « la mise en place du volet de la concertation, pour prendre en compte le point de vue des citoyens et des associations » et, comme elle l'a toujours fait jusqu'ici, continuera sa participation à « la sensibilisation pour faire évoluer les pratiques et faire respecter les règles d'usage de l'espace public ».

Malheureusement cette prise en compte du point de vue des citoyens et des associations n'est pas toujours mise en application et cette phrase a été jugé "cocasse" par ceux qui ont vécu les concertations récentes sur C1, C2 et LEA

Conclusion :

Par rapport au PDU de 1997, cette révision du PDU qui annulera et remplacera le PDU de 1997 lorsqu'elle aura été approuvée après enquête publique, représente dans sa rédaction actuelle un engagement bien moindre avec des échéances soit repoussées, soit non précisées et sans analyse chiffrée. Le développement économique n'est pas forcément pénalisé par des exigences fortes du PDU. Des domaines entiers peuvent au contraire bénéficier d'une forte croissance : construction HQE, géothermie et autres énergies renouvelables. Le PDU ne doit pas être édulcoré et pris au piège par les sirènes de syndicats d'entrepreneurs et/ou de commerçants craintifs. Au contraire, c'est l'agglomération qui aura su le mieux être visionnaire et qui aura su le mieux anticiper sur les tendances climatiques et énergétiques qui, sur le plan européen et même mondial, jouera la course en tête dans les prochaines décennies. C'est le bien-être des générations montantes qui doit être prioritairement pris en considération.

Vu ainsi, la révision du PDU n'est plus une obligation légale et une contrainte mais devient une conviction pour un avenir meilleur.

Annexe 1 : Lettre de DARLY au Ministre

Annexe 2 : Lettre du président du SYTRAL, Christian Philip

Annexe 3 : Ozone :Avis Conseil National de l'Air + commentaires DARLY

Le Bureau de DARLY